

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 47 (1957)

Artikel: Der bundesrätliche Bericht über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins
Autor: Leuenberger, H. R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947554>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der bundesrätliche Bericht über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins

Von Dr. H. R. Leuenberger, St. Gallen

I.

Im langjährigen großen Kampfe um den Ausbau des Hochrheins stellt der im Frühjahr 1956 vom Bundesrat veröffentlichte Bericht über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins neben dem deutsch-schweizerischen Staatsvertrag aus dem Jahre 1929 zweifellos das wichtigste Ereignis dar. Der umfangreiche, 150 Seiten zählende bundesrätliche Bericht, der durch zwei Interpellationen im eidgenössischen Parlament veranlaßt wurde, würdigt das Hochrheinprojekt auf Grund einer umfangreichen Dokumentation mit einer Gründlichkeit, wie sie bisher noch keinem Verkehrsprojekt unseres Landes zuteil geworden ist. Für alle Schifffahrtsfreunde kann dabei mit Genugtuung festgestellt werden, daß die vom Nordostschweizerischen Schifffahrtsverband in St. Gallen seit Jahrzehnten vertretenen Berechnungen und Feststellungen über die wirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Wasserstraße nahezu unverändert die amtliche Anerkennung gefunden haben. Die Abklärungen des Bundesrates führen im einzelnen zu folgenden für uns wesentlichen Feststellungen:

1. Frachtersparnisse

Für die Schweiz allein werden die *Frachtersparnisse* der Hochrheinschifffahrt auf die beträchtliche Summe von jährlich 9 bis 10 Millionen Franken im Anfangsstadium geschätzt. Bei späterem Mehrverkehr dürften sich diese jährlichen Ersparnisse um weitere wertvolle Millionen erhöhen.

Die jährlichen Kosten für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Schifffahrtsanlagen werden vom Bundesrat bei einschleusi-

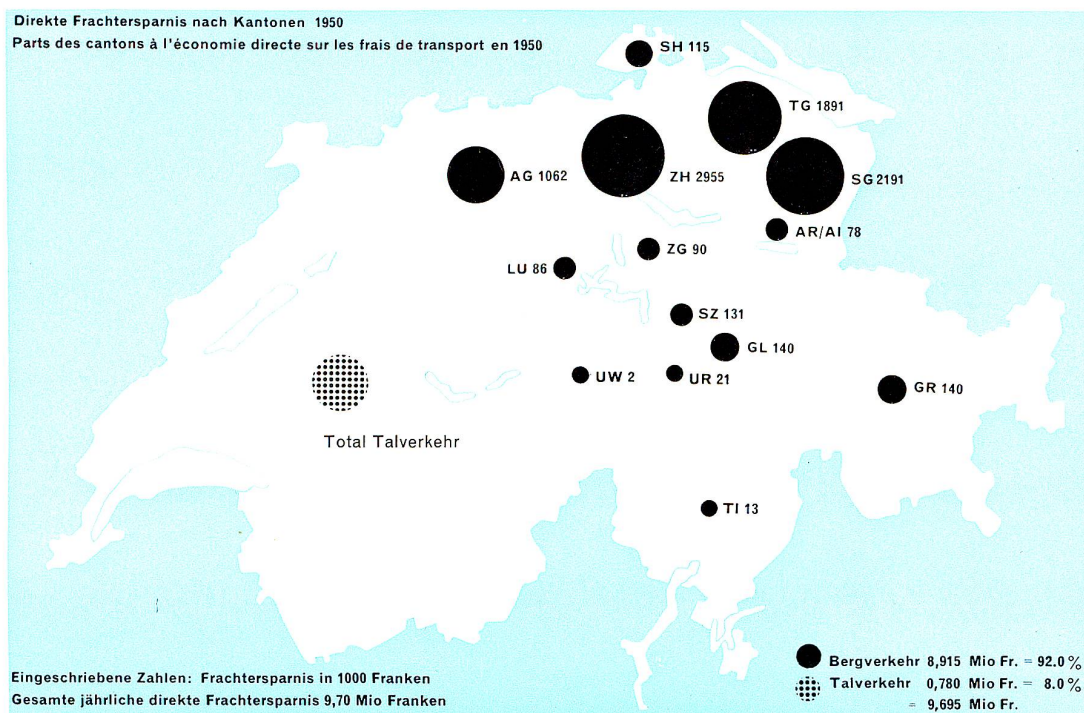
gem Ausbau mit total $3\frac{1}{4}$ Mio Fr. jährlich angenommen. Bei 40prozentigem schweizerischem Kostenanteil ergäbe sich für unser Land hieraus ein jährlicher Aufwand in Höhe von 1,3 Mio Fr. Ziehen wir diesen Aufwand von den Frachtersparnissen von 10 Mio Fr. ab, so beziffert sich der volkswirtschaftliche Gewinn der Hochrheinschifffahrt für die Schweiz schon im Anfangsstadium auf 8–9 Mio Fr. pro Jahr. Damit ist auch die Eigenwirtschaftlichkeit der Wasserstraße erwiesen, und zwar selbst dann, wenn den Frachtersparnissen neben den Betriebs- und Unterhaltskosten auch die Kosten für die Verzinsung des Anlagekapitals für den Bau der Wasserstraße gegenübergestellt werden, obschon eine solche Gegenüberstellung an sich mit Rücksicht auf die Abgabefreiheit der Rheinschifffahrt gar nicht angängig ist. Selbst in diesem Falle übersteigen die jährlichen Frachtersparnisse bei 40prozentiger Kostenbeteiligung der Schweiz die jährlichen Aufwandkosten für die Wasserstraße im Anfangsstadium noch um rund 5 Mio Fr. Dieser Betrag darf sich sehr wohl sehen lassen, wenn wir uns daran erinnern, daß 1929 die Eigenwirtschaftlichkeits-Rechnung für die Strecke Straßburg–Basel nach den amtlichen Berechnungen nur einen jährlichen Überschuß von Fr. 800 000.— ergab.

Es dürfte in diesem Zusammenhang ebenfalls interessieren, zu vernehmen, daß der Bundesrat die Gesamtkosten der Schiffbarmachung des Hochrheins bei einschleusigem Ausbau auf 220 Mio Fr. und bei zweischleusigem Ausbau bis Eglisau auf 265 Mio Fr. schätzt. In den ersten Jahren dürfte ein einschleusiger Ausbau aber sicher genügen, so daß der schweizerische Kostenanteil bei 40prozentiger Beteiligung auf rund 90 Mio Fr. zu stehen käme, eine Summe also, die sich im Vergleich mit andern großen Verkehrswerken sehr vorteilhaft ausnimmt.

2. Standortsauwertung

Für uns wichtig ist ferner die Feststellung, daß der bundesrätliche Bericht die Verkehrsungunst der am Rhein gelegenen Gebiete und ganz besonders derjenigen der Ostschweiz anerkennt. Der Bundesrat sieht auch seinerseits in der Schiffbarmachung des Hochrheins ein wertvolles Mittel, die wirtschaftliche Lage dieser Gebiete zu verbessern, indem durch wesentliche Frachtverbilligungen eine dauernde Standortsauwertung erreicht wird. Dabei ist besonders zu beachten, daß die Verbesserung der Frachtenlage sich für die peripher liegenden Regionen bedeutend stärker auswirken wird als für die zentraler gelegenen Gebiete. So betragen die Frachtersparnisse nach dem bundesrätlichen Bericht pro t für St. Gallen im Durchschnitt Fr. 20.40 gegenüber Fr. 9.10 für Zürich. Die Ersparnisse für St. Gallen sind somit bedeutend höher als für Zürich, und der Frachtunterschied Zürich/St. Gallen beträgt nach Einführung der Schifffahrt nur noch Fr. 2.— gegenüber Fr. 13.30 heute pro t. Damit wird eindeutig bewiesen, daß sich die Standortsauwertung für die Ostschweiz graduell viel stärker als beispielsweise für Zürich auswirkt und daß die Hochrheinschifffahrt nicht – wie immer behauptet wird – vorwiegend nur dem Raume Zürich zugute kommen werde.





Die Frachtersparnis ist für die Ostschweiz relativ am größten, weshalb hier die bedeutendste Standortsauflwertung eintreten wird.

3. Wirtschaftliche Belebung und industrielle Strukturverbesserung

Der bundesrätliche Bericht anerkennt die Hochrheinschiffahrt ebenfalls als wirksames Mittel, mitzuhelfen, die wirtschaftliche Struktur des Einflußgebietes und ganz besonders der industriell einseitig gelagerten Ostschweiz durch Ansiedlung neuer Industrien zu verbreitern und krisenfester zu gestalten. Nach den Darlegungen des Berichts ist von der Schiffbarmachung des Hochrheins aber gleichzeitig auch eine allgemeine wirtschaftliche Förderung und Belebung des ganzen Einflußgebietes zu erwarten. Besonders hervorgehoben wird schließlich auch die Tatsache, daß die Hochrheinschiffahrt voll und ganz den Interessen unserer Landesplanung entspreche. Der bundesrätliche Bericht macht hierüber am Schlusse seiner gesamtwirtschaftlichen Betrachtungen folgende bemerkenswerte Ausführungen:

Es gehört zu den Zielsetzungen einer schweizerischen Landesplanung, gewisse nachteilige Folgen der früheren Industrialisierungsperioden in unserem Lande möglichst abzubauen. Dazu gehören das überproportionale Wachstum von Städten, der ausgedehnte Pendlerverkehr sowie die zu Einseitigkeit neigende Wirtschaftsstruktur ganzer Regionen und deren damit verbundene Krisenanfälligkeit. Die bisherigen Ausführungen ließen die Hochrheinschiffahrt grundsätzlich als ein mögliches Mittel erscheinen, welches im Sinne dieser Bestrebungen wirken würde.

Der bundesrätliche Bericht bestätigt somit ausdrücklich, daß die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Hochrheinschiffahrt sich nicht allein in der Frachtenverbilligung erschöpfen, vielmehr sei im Verlaufe der Jahre mit einer bedeutenden wirtschaftlichen Belebung dieser Gebiete zu rechnen, was im allgemeinen Landesinteresse liegen würde.

Es läßt sich somit erfreulicherweise feststellen, daß, nachdem das Hochrheinprojekt schon seit Jahren in technischer Hinsicht als weitgehend abgeklärt gilt, es nun auch *in wirtschaftlicher Hinsicht die Anerkennung unserer obersten Landesregierung erhalten hat*. Diese behördliche Anerkennung ist ein großer Erfolg und kann als entscheidender Fortschritt in der Hochrheinfrage gewertet werden.

II.

Der mit der behördlichen Anerkennung des volkswirtschaftlichen Nutzens der Hochrheinschiffahrt erreichte Erfolg darf uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß nun schon alles gewonnen sei. Der bundesrätliche Bericht verschweigt nämlich auch die Bedenken nicht, die gegen die Hochrheinschiffahrt geltend gemacht werden. Zwar treten diese Bedenken im bundesrätlichen Bericht stark in den Hintergrund, und es darf als weiterer wesentlicher Fortschritt gewertet werden, daß der Bundesrat die absolut negativen Argumente der Gegner der Hochrheinschiffahrt nicht zu den seinigen gemacht hat. Die erwähnten Bedenken haben den Bundesrat leider aber veranlaßt, in den Schlußfolgerungen seines Berichts größte Zurückhaltung zu üben und von eigentlichen Anträgen und Empfehlungen abzusehen. Zu dieser Zurückhaltung mag natürlich auch der Umstand beigetragen haben, daß der Bundesrat mit seinem Bericht weder die Beratungen in der Bundesversammlung, noch die später folgenden Verhandlungen mit dem Ausland irgendwie präjudizieren wollte.

Die Beratungen in den eidgenössischen Räten

Der Ständerat hatte bereits in der Junisession Gelegenheit, den bundesrätlichen Bericht zu behandeln. Erfreulicherweise hat er vom Bericht einstimmig, d. h. ohne jede Opposition, in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen. Diese einstimmige Zustimmung ist zweifellos als ein großer Erfolg für den Hochrhenausbau zu werten, namentlich wenn wir uns an den verbissenen Kampf um Rheinau erinnern. Zu irgend einer Auftragserteilung an den Bundesrat für Aufnahme von Verhandlungen mit Deutschland ist es jedoch im Ständerat nicht gekommen. Immerhin hat Herr Bundesrat Lepori in der vorberatenden Kommission die Erklärung abgegeben, daß der Bundesrat einem deutschen Begehren auf Verhandlungsaufnahme stattgeben würde.

Beim Erscheinen dieses Artikels wird sich nun noch der Nationalrat mit dem Hochrheinbericht zu beschäftigen haben. Es ist zu hoffen, daß auch hier keine wesentliche Opposition sich geltend machen wird, um so mehr als der Schifffahrtsgedanke bei immer weitem Kreisen unseres Landes auf Verständnis stößt. Erfreulich ist besonders die Tatsache, daß auch die Basler Volksvertreter in der kürzlich gegründeten parlamentarischen Gruppe für Binnenschifffahrt mitmachen und sich ebenfalls in der Öffentlichkeit für den Hochrhenausbau ausgesprochen haben. Mit einer gewissen Opposition bzw. Zurückhaltung ist wahrscheinlich aber seitens derjenigen Volksvertreter zu rechnen, die auf die Eisenbahnergewerkschaft Rücksicht zu nehmen haben. Bestimmt darf aber auch im Nationalrat mit einem positiven Ergebnis gerechnet werden.

Nach der Gutheißung des bundesrätlichen Berichts durch die eidgenössischen Räte würde schweizerischerseits an sich nichts mehr entgegenstehen, die im Jahre 1939 mit Deutschland aufgenommenen und infolge des Krieges wieder unterbrochenen Verhandlungen weiterzuführen. Gemäß Art. 6 des deutsch/schweizerischen Staatsvertrages vom Jahre 1929 ist unser Land zu solchen Verhandlungen ja ohnehin verpflichtet. Schweizerischerseits besteht nach den Erklärungen von Herrn Bundesrat Lepori denn auch Bereitschaft, an Verhandlungen zu einem solchen Staatsvertrag mitzuwirken. Eine schweizerische Initiative zu entsprechenden Verhandlungen ist aber einstweilen kaum zu erwarten. Wenn wir also verhindern wollen, daß in unserm Kampfe um die Hochrhenschifffahrt eine weitere Verzögerung eintritt, wird es unumgänglich sein, daß seitens der deutschen Behörden die Initiative zur Fortführung der 1939 unterbrochenen Verhandlungen ergriffen wird.

Erfreulicherweise sind auch in *Deutschland* starke Kräfte am Werk, die auf eine rasche Verwirklichung der Hochrhenschifffahrt drängen. So hat die Landesregierung Baden-Württemberg bereits mit Beschluß vom 14. März 1955 das Innenministerium beauftragt, beschleunigt durch Verhandlungen mit dem Bund und der Schweiz die Voraussetzungen für den baldigen Beginn der Schiffbarmachung des Hochrheins zu schaffen. Das badisch-württembergische Innenministerium klärt nun vorerst einmal auf intern deutschem Boden die sich stellenden Fragen ab. Dabei ist besonders zu beachten, daß der Hochrhein im Gegensatz zum Neckarkanal nicht als Bundeswasserstraße gilt. Trotz seiner künftigen



Schleppzug im unteren
Vorhafen der Schleuse
Augst-Wyhlen

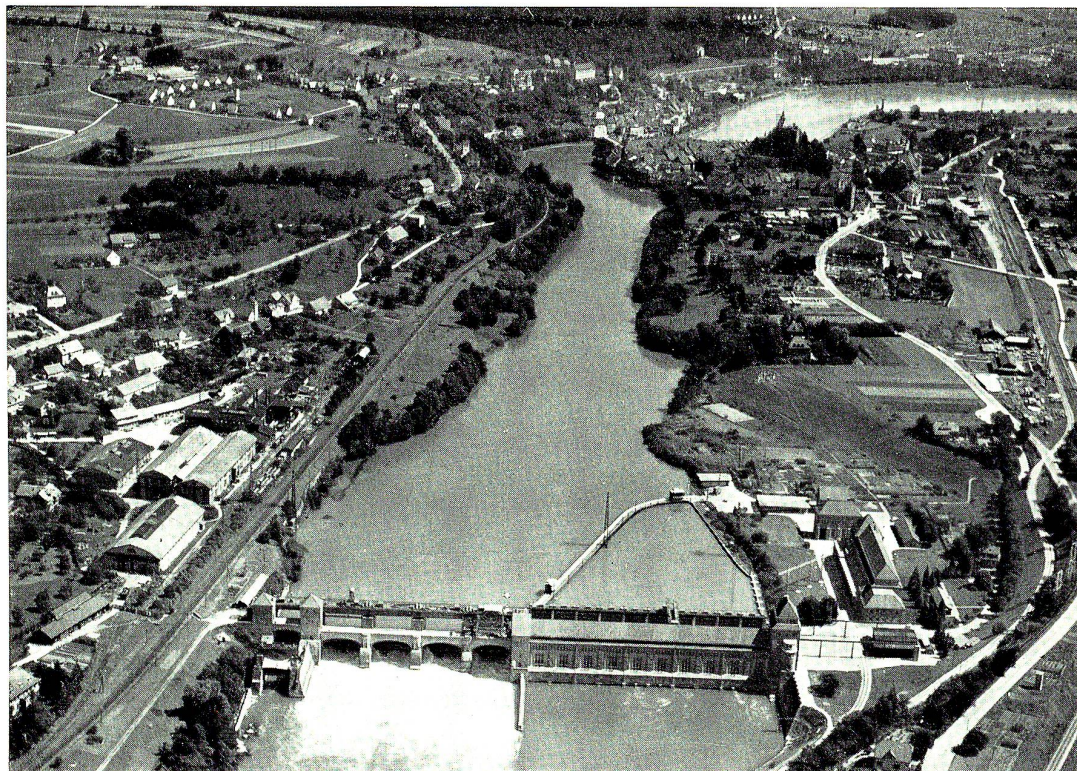
Bedeutung für die Schifffahrt behielt sich das frühere Land Baden im Neckar-Donau-Staatsvertrag von 1921 den Hochrhein zunächst für sich allein vor und versprach, dafür zu sorgen, daß dem Reich auch später keine Aufwendungen für die Schiffbarmachung des Hochrheins erwachsen werden. Heute ist es jedoch der Wunsch der badisch-württembergischen Regierung, daß der Bund den Hochrhein ebenfalls als Bundeswasserstraße übernehmen möchte, wobei der Bund, ähnlich wie beim Neckar, für zwei Drittel der Kosten aufzukommen hätte.

Das Bundesverkehrsministerium wünschte seinerseits zunächst eine Untersuchung über die wirtschaftlichen Auswirkungen des Hochrhinausbaus sowie über seine Dringlichkeit im Verhältnis zu andern Verkehrsvorhaben. Der Schifffahrtsverband Konstanz veranlaßte in der Folge eine umfassende verkehrswirtschaftliche Untersuchung, die vom Lande Baden-Württemberg finanziell gefördert wird. Es kann damit gerechnet werden, daß die Ergebnisse dieser Untersuchung in Bälde vorliegen werden.

Es ist ganz selbstverständlich, daß diese im Gange sich befindliche deutsche Untersuchung den umfangreichen Bericht des Bundesrates stark mitberücksichtigen wird, und es kann zuversichtlich angenommen werden, daß der deutsche Untersuchungsbericht hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Hochrhainschifffahrt zu ähnlichen Feststellungen kommen wird wie der bundesrätliche Bericht. Andererseits ist jedoch zu hoffen, daß der deutsche Untersuchungsbericht, der gleichzeitig die Dringlichkeitsfrage im Verhältnis zu an-

dern Verkehrsvorhaben abzuklären hat, die zurückhaltenden Schlußfolgerungen des bundesrätlichen Berichts nicht auch zu den seinen macht. In Deutschland stehen bekanntlich noch zahlreiche andere Binnenwasserstraßen in Konkurrenz zueinander, und durch die kürzliche Zustimmung Deutschlands zum französischen Begehren auf Schiffbarmachung der Mosel, die große Mittel verschlingen wird, könnte es nur zu leicht geschehen, daß der Hochrhein ins Hintertreffen geraten würde. Auch in Stuttgart wäre man nicht abgeneigt, die Schlußfolgerungen des bundesrätlichen Berichts dahin auszu legen, daß dem weitem Ausbau des Neckars bis Plochingen nun der Vorrang zukommen könne. Diese Zurückstellung des Hochrhinausbaus heißt es unter allen Umständen durch baldmöglichste Aufnahme der zwischenstaatlichen Verhandlungen zu verhindern.

Die baldige Aufnahme der Verhandlungen drängt sich aber auch deshalb auf, weil zur Kostentragung richtigerweise auch *Österreich* beigezogen werden muß. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die österreichische Bundesregierung auch ihrerseits vor dem Abschluß eines Staatsvertrages noch wirtschaftliche Untersuchungen, ähnlich wie Deutschland und die Schweiz, durchzuführen beabsichtigt. Darüber hinaus dürfte auch in Österreich die Kostenverteilung zwischen dem Bundeshaushalt und den interessierten Bundesländern noch längere Verhandlungen benötigen. Auch diese Tatsachen bilden einen Grund mehr, daß mit der Aufnahme der Verhandlungen nun vorwärts gemacht werden muß.



Kraftwerk Laufenburg
mit Stausee



Ähnliche Probleme stellen sich übrigens auch für die Schweiz. Ebenfalls bei uns bedarf es noch der Auseinandersetzung über die Ausscheidung des schweizerischen Kostenanteils in Höhe von rund 90 Mio Fr. auf den Bund und die interessierten Kantone. Auch die Abklärung dieser Frage dürfte noch viel Zeit in Anspruch nehmen. Von den Kosten für die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg und Basel hat der Bund seinerzeit 80% übernommen, da sich 1929 nur Basel-Stadt bereit erklärte, an den Kosten mitzupartizipieren. Da heute nun eine Mehrzahl von Kantonen zur Finanzierung beigezogen werden kann, vertritt man in Bern die Ansicht, daß der Bundesbeitrag, wie bei andern öffentlichen Werken, nur zirka ein Drittel der Gesamtkosten, d. h. 30 Mio Fr., betragen könne, so daß die interessierten Kantone 60 Mio Fr. aufzubringen hätten. Wenn man sich jedoch vergegenwärtigt, daß der Bund für die Rheinschiffahrt nach Basel bis heute bereits rund 56 Mio Fr. aufgewendet hat, wovon 44 Mio Fr. für die Rheinregulierung, 10,8 Mio Fr. für die Basler Häfen und 1,3 Mio Fr. für die Schleuse Birsfelden, scheint es angemessen, daß der Bund auch für die Hochrheinschiffahrt ein Mehreres tun wird, und zwar um so mehr, als es sich bei den erwähnten 56 Mio Fr. ja zum größern Teil um Vorkriegsgeldwert handelt. Es ist deshalb der Erwartung Ausdruck zu geben, daß der Bund, ähnlich wie in Deutschland, zwei Drittel der Kosten, d. h. rund 60 Mio Fr., übernimmt. Das restliche Drittel, d. h. 30 Mio Fr., dürfte zweifellos durch die interessierten Kantone aufgebracht werden können, so daß auch von dieser Seite her betrachtet, der Verwirklichung der Hochrheinschiffahrt keine unüberwindbaren Schwierigkeiten mehr entgegenstehen dürften.

Zusammenfassend läßt sich folgendes feststellen: Die lang-jährigen amtlichen schweizerischen Abklärungen und Untersuchungen, die in allen wesentlichen Punkten für die Hochrheinschiffahrt positiv ausgefallen sind, können mit dem bundesrätlichen Bericht nun heute als abgeschlossen gelten. Der bundesrätliche Bericht hat uns die Hochrheinschiffahrt somit um einen entscheidenden Schritt näher zur Verwirklichung gebracht. Wir haben hier in der Ostschweiz allen Anlaß, uns über diesen Erfolg zu freuen und wir hoffen zuversichtlich, daß der deutsche Untersuchungsbericht ebenfalls so positiv ausfallen werde.

Mit dem Abschluß der Untersuchungsphase dürfen wir uns aber noch nicht zufrieden geben. Ihr auf dem Fuß hat die Schlußphase, nämlich die Verwirklichung zu folgen.

An die eigentliche Verwirklichung der Hochrheinschiffahrt kann jedoch erst dann geschritten werden, wenn mit Deutschland und Österreich ein Staatsvertrag abgeschlossen worden ist und auf schweizerischer Ebene die Finanzierungsfrage gelöst ist. Diese letzte Etappe im großen Kampf um die Hochrheinschiffahrt darf jedoch keine weitere Verzögerung erleiden, da die am Hochrhein und am Bodensee gelegenen Gebiete mit Ungeduld auf die direkte Verbindung zu den Weltmeeren warten. Auch unsere Region hat ein Recht auf Fortentwicklung, und es wird ihr niemand verwehren können, daß sie sich ihrer natürlichen Vorteile bedienen will. Eine wirtschaftlich starke Nordostschweiz liegt im Interesse unseres ganzen Landes. Wir möchten daher unsern Behörden zurufen: Unsere Landesgegenged blickt auf Euch, helft uns die Hochrheinschiffahrt zu einem guten Ende führen.



Neuenburg

Das Jahr 1957 bringt uns endlich wieder einmal ein Jubiläum: am 26. Mai werden es hundert Jahre sein, seit der Kanton Neuenburg vollständig von Preußen getrennt und damit rechtlich uneingeschränkt Mitglied der Eidgenossenschaft wurde. Es war keine einfache Aufgabe gewesen, das Neuenburger Gebiet von allen fremden Rechten und Ansprüchen zu lösen. Mehr als in irgend eine andere Angelegenheit der Eidgenossenschaft haben sich die Großmächte in die Schicksale des Fürstentums Neuchâtel und der Grafschaft Valangin eingemischt. Die politische Wetterkarte zeigte über Neuenburg im Laufe des 19. Jahrhunderts eine Kette von drohenden Gewittern, die sich besonders seit 1848 von allen Seiten her über der Stadt am See und dem Juralande zusammenzogen.

Als 1707 die Familie de Longueville ausstarb, meldeten nicht weniger als fünfzehn Erben ihre Ansprüche auf Fürstentum und Grafschaft an, allerdings auf Grund recht ungleicher Verwandtschaft. Sogar das Land Uri trat mit dem Begehren auf Besitz von Neuenburg auf den Plan. Der König von Preußen berief sich auf übernommene Rechte der 1530 ausgestorbenen Familie de Chalon. Im Spätsommer trafen mehr als ein Dutzend Erben oder deren Vertreter samt zahlreichen Advokaten und Dienern in Neuenburg ein und ließen ihre Taler rollen. Bis das oberste Gericht von Neuchâtel am 3. November 1707 Stadt und Fürstentum dem König von Preußen zusprach, hatte dieser schon über 600 000 Taler für die günstige Wendung des Erbganges ausgeteilt. Die Neuenburger hatten französische Anwärter heimgeschickt, weil man die Nähe Ludwigs XIV. fürchtete. Der König von Preußen war ein protestantischer Herrscher, der für Neuchâtel den unschätzbaren Vorteil aufwies, weit weg zu wohnen und doch mächtig genug zu sein, einem Zugriff Frankreichs zu widerstehen. – Der König von Preußen aber sah in Neuenburg und seinen Übergängen über den Jura eine Basis für die Eroberung der Freigrafschaft Burgund, die einst so lange Eigentum der deutschen Kaiser gewesen war. So waren von Anbeginn der preußischen Herrschaft über Neuenburg von beiden Seiten weite politische Ausblicke mit im Spiel. Die stete Verbindung des kleinen Landes am Jura mit der Weltpolitik blieb sein Schicksal; während der 150 Jahre bis 1857 steigerte sich die Verkettung mit den Interessen der Großmächte zeitweise zu dramatischer Bewegtheit, besonders in den Jahren 1848, 1852 und 1856/57. Erst nach dem Verzicht des preußischen Königs auf Neuenburg trat bleibende Ruhe ein.

Neuchâtel hatte während der Epoche Napoleons I. dem französischen Marschall Berthier gehört, der jedoch nie Zeit fand, die Regierung anhand zu nehmen. Im Sinne der Restauration ehemaliger Fürstenrechte sprach der Wiener Kongreß 1815 Neuenburg wieder dem König von Preußen zu, ließ es aber zugleich als schweizerischen Kanton im eidgenössischen Bunde bestehen. Diese Zwitterstellung mußte gelegentlich zugunsten der einen oder der andern Zugehörigkeit aufgehoben werden – und beide, die Eidgenossenschaft und der König von Preußen, paßten auf die Stunde, in der die lang erwartete Entscheidung zum eigenen Vorteil ausfiel.

Kleine Anläufe führten nicht zum Ziel. Sobald jedoch am 1. März 1848 die Nachricht von der Ausrufung der französischen Republik über den Jura gedungen war, stiegen Bauern

Neuenburg auf der politischen Wetterkarte Europas

Von Prof. Dr. Hans Bessler

und Uhrmacher von den Hochtälern herab in die Stadt. In Le Locle war schon am 27. Februar die Schweizerfahne gehißt worden, jenes Banner, das Oberst Dufour 1836 geschaffen und vor den Truppen erstmals entrollt hatte. In Neuenburg besetzten die Aufständischen das Schloß – das Fürstentum war schon am folgenden Tag aufgehoben, die Republik verkündet. Eine provisorische Regierung trat an die Stelle des fürstlichen Staatsrates; die beiden eidgenössischen Kommissäre konnten am 3. März dem Vorort melden, es herrsche Ruhe in Neuchâtel; sie bezeichneten die neue Regierung als rechtmäßige Oberbehörde des Kantons.

Die preußische Regierung in Berlin konnte in Neuenburg nicht eingreifen. Am 13. März brach in Wien, am 18. in Berlin die Revolution aus. Zudem hatte der Regierungspräsident des schweizerischen Vorortes – seit 1848 Zürich – am 15. Februar in einer hervorragend klar redigierten Note alle Versuche der monarchischen Regierungen, in die schweizerischen Fragen hineinzureden, gründlich abgewiesen. Damit hatte *Dr. Jonas Furrer* dem Neubau der Eidgenossenschaft freie Bahn geschaffen. Es war also schon vor dem Ausbruch der Revolutionen von Paris, Wien und Berlin um die Eidgenossenschaft ruhig geworden – Preußen hatte den günstigen Augenblick zum Eingreifen verpaßt.

Doch die Neuenburger Frage ruhte nicht. In seinem ersten Amtsjahr griff der im November 1848 gewählte Bundesrat