

Zeitschrift: Schweizerische Monatshefte für Politik und Kultur
Herausgeber: Genossenschaft zur Herausgabe der Schweizerischen Monatshefte
Band: 3 (1923-1924)
Heft: 1

Artikel: Die Ablenkung des Verkehrs von der Rheinlinie
Autor: Frey, Jean R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-155033>

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: 09.01.2026

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

Die Ablenkung des Verkehrs von der Rheinlinie.

Von

Jean R. Frey, Basel.

Ron diesem Handelsverkehr zwischen Antwerpen und Basel wußte man „sozusagen in Frankreich nichts und es bedurfte des Krieges von 1914 bis 1918, um uns zu zeigen, daß die Schweiz durch Frankreich hindurch verproviantiert werden konnte.“ Diese Worte sprach vor etwa zwei Jahren Herr Mange, Direktor der Orleansbahngesellschaft in einer Tagung der französischen „Association Nationale d'Expansion économique“. Wenn er damit hat sagen wollen, daß man in Frankreich niemals daran vorher gedacht habe, den schweizerischen überseelischen Transit von den bisher benützten Ein- und Ausfuhrlinien zugunsten der französischen Verkehrswege abzulenken und ihn so etwas mehr unter französischen Einfluß zu bringen, so hätte das keineswegs der Richtigkeit entsprochen, denn in Frankreich beschäftigt man sich schon seit Jahren mit der Frage, wie der schweizerische Auslandsverkehr zur Alimentierung des französischen Bahnhofes und der französischen Seehäfen etwas mehr herangezogen, und wie die Schweiz, ohne fühlbaren Druck, nach und nach in eine in gewissem Sinne von Frankreich abhängige Verkehrspolitik hineingeschafft werden könne. Noch sind uns in guter Erinnerung die zahlreichen französischen Redner, wie de Monzie, Herriot, u. a. m., die uns die Rhoneschiffahrtsinteressenten der welschen Schweiz und ihre Freunde in Zürich in den Jahren 1918 bis 1920 in die Schweiz gelockt haben, damit sie uns in den schmeichelhaftesten Tönen die Vorteile eines engeren Anschlusses an die französischen Verkehrswege hervorhöben. Die Töne sind verrauscht, aber Taten sind ihnen nie gefolgt und bis heute ist noch nichts getan worden, um eine bessere Verbindung mit nur einem der französischen atlantischen Häfen herzustellen. Und trotzdem sind die Töne nicht spurlos verrauscht. Eine Folge haben sie gehabt, wenn auch nicht zugunsten der Schweiz, so doch zugunsten Frankreichs, dessen werdende Rheinpolitik durch die Vorträge der französischen Verkehrspolitiker mit derart diplomatischem Geschick eingeleitet worden war, daß das „Volk der Hirten“ zu einem beträchtlichen Teile über den gleichnerischen Versprechungen den unendlichen Wert der Rheinroute vergaß.

Wir können aber noch weiter zurückgehen, um festzustellen, daß Frankreich schon vorher mit dem Gedanken umging, sich den schweizerischen Verkehr zunutze zu machen. Verfolgte nicht die mit französischem Gelde erbaute Lötschbergbahn den Zweck, den Verkehr der französischen Nordseehäfen Dünkirchen, Rouen, Havre über Paris via Bern-Brig-Mailand wesentlich abzukürzen (50 Kilometer) und die Transporte von Nordfrankreich und zum Teil Belgien durch diese Bahnstrecke immer mehr von der Rheinroute abzulenken. Man wird einwenden, daß ja in diesem Falle die Transporte immerhin den schweizerischen Bahnlinien zugehalten werden. Das ist richtig, aber die Lötschbergbahn ist keine schweizerische Staatsbahn, sondern eine Konkurrenzlinie derselben und ihre eventuellen Gewinne wandern an

die ausländischen Geldgeber ab. Der effektive Nutzen der Transporte ist für unseren Staat größer, wenn die Transporte auf der Rheinroute, per Bahn oder per Wasser in Basel eintreffen und alsdann mit der Gotthardbahn Mailand zustreben. In Erkenntnis dessen hat auch die Verkehrspolitik der Bundesbahnen dem Lötschberg stets die Rolle zugeschoben, das dritte Geleise des Gotthards zu sein.

Man kann es scheinbar in Frankreich nicht verwinden, daß von jeher der schweizerische überseische Transit zum größten Teile über die außerfranzösischen Nordseehäfen ging. So kamen 1913 694,000 Tonnen Güter aus Übersee über deutsche Verkehrswägen in die Schweiz und nur 244,000 Tonnen über französische, und für die schweizerische Ausfuhr hatte sich ein fast ähnliches Verhältnis ausgebildet, trotzdem die französischen Westhäfen den überseischen Bezugsländern näher gelegen sind als die Nordseehäfen. Man rechnete aus, daß die Strecke von Bordeaux nach Newyork um 300 Seemeilen, diejenige von Bordeaux nach Panama um 500 und nach Südamerika um 600 Seemeilen kürzer sei als die Strecke von Hamburg nach diesen fernen Küsten und daß Bordeaux gegenüber Antwerpen von Newyork um 200 und von Rio de Janeiro um 500 Seemeilen näher sei. In den französischen atlantischen Häfen, in Bordeaux, St. Nazaire, Nantes, Brest, La Rochelle, Rochefort, La Pallice begann man den schweizerischen Überseetransporten die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden und mit dem schweizerischen Transit zu liebäugeln. In den einzelnen Hafenstädten entstanden Lokalkomitees zur Förderung der Verbindungen mit der Schweiz über das französische Plateau central. Die „Tablettes des deux Charentes“ schrieben am 10. April 1919 u. a.: „Stelle man sich vor, was für eine Quelle des Reichtums, nicht nur für uns (Rochelle), sondern für alle Häfen, für die ganze Gegend, für ganz Frankreich, die Schaffung eines Eisenbahnnetzes wäre, das die atlantischen Häfen mit dem Zentrum Europas verbinden würde.“ Und die Handelskammer von Bordeaux schrieb dem erwähnten Blatte sodann, daß auch sie dem Lokalkomitee zur Verbesserung der Eisenbahnlinien zwischen Bordeaux und der Schweiz beitrete, aber auch den „allgemeinen Komitees von Paris, die, ohne einen unserer Ozeanhäfen besonders zu begünstigen, sich bemühen, die Aktion aller interessierten Handelskammern zusammenzufassen, um unserm Land den schweizerischen Verkehr zu erhalten.“

Auch von Seiten der Schweiz wurden die Bestrebungen der westfranzösischen Küste lebhaft unterstützt. In Genf bildete sich eine Sektion der internationalen Gesellschaft „Suisse-Océan“, nachdem schon vorher auf Initiative der Genfer J. Sigg, M. Rouff, J. de Rabour, M. Peter, E. Ghysin und Francis Reverdin eine „Association de la Suisse à la mer“ in die Erscheinung getreten war mit dem statutarischen Zweck, „sich für alle Studien zu interessieren, die den Zweck haben, die Verbindungen der Schweiz mit den benachbarten und transozeanischen Ländern durch den Wasserweg oder durch die Eisenbahn zu verbessern und auszudehnen und sie zu verknüpfen und bekannt zu machen.“ In den Beitritts-Einladungszirkularen vom März 1919 war zwar darauf hingewiesen, daß die „Association“ sich für die Förderung aller Verkehrswägen sowohl nach dem Mittel-

meer und nach dem atlantischen Ozean als auch nach der Nordsee und nach dem adriatischen Meer ins Zeug legen werde, aber bisher hat man über die Früchte der Tätigkeit dieser Gesellschaft sehr wenig vernommen. Offenbar ist man über die oratorischen Leistungen nicht hinausgekommen und, da man Deutschland nicht als „Voisin“ im Sinne der Statuten zu betrachten scheint, hat man sich um den Weg nach der Nordsee sehr wenig bemümt und sich in der Hauptsache darauf verlegt, die französische Rheinpolitik nach Kräften zu unterstützen. Wenn diese Rheinpolitik wirklich einmal der Schweiz irgendwelchen Nutzen bringen wird, dann kann die „Association“ bis heute wenigstens auf einen positiven Erfolg zurückblicken, aber eben nur dann... Wie die eigenartige Mentalität dieser welsch-schweizerischen Suisse-Ozean-Gesellschaften in der Presse vorbereitet wurde, das ist noch zu gut in Erinnerung. Nur eine kleine Probe sei mir hier zu erwähnen gestattet: Der Delsberger „Démocrate“ schrieb am 18. April 1917 in einem Artikel mit dem Titel „Unsere wirtschaftliche Zukunft ist nicht auf dem Rhein“ und mit der Unterschrift L. L.-D. folgendes: „Antwerpen, Rotterdam, Hamburg usw., diese Häfen, die man uns als Endpunkte unseres Wasserstraßennetzes vorschlägt, sind Sackgassen, deren Verstopfung sicher zu leicht ist. Anders verhält es sich mit den atlantischen Häfen, den Häfen von Bordeaux, Nantes, Brest, Havre usw. Ist es nicht logisch, den ganzen amerikanischen und britischen Verkehr durch Frankreich hindurch zu bewerkstelligen, wo der Durchgang in einem ebenen Land, dessen Flüsse und Kanäle glänzende, zu einer beinahe unbegrenzten Entwicklung fähige Verkehrsmöglichkeiten bieten, außerordentlich leicht ist.“ Hat der Gewährsmann des „Démocrate“ wohl jemals die französischen Wasserstraßen gesehen und die über das Zentralplateau von Frankreich führenden Eisenbahnlinien mit ihren beträchtlichen Steigungen, ihren Kurven von 250 Meter Radius und ihrer Einspurigkeit? Weiß der Mann, daß auf allen französischen Wasserstraßen zusammen der Verkehr nicht so groß ist wie derjenige des Rheinstromes allein, daß der gesamte Wasserstraßenverkehr in Frankreich im Jahre 1909 sich auf rund 35,6 Millionen Tonnen belief, während der Rhein einen Verkehr von nahezu 50 Millionen Tonnen aufwies? Weiß er, daß die französischen Ströme nur in ihrem untersten Laufe der Großschiffahrt dienen können, daß aber die Kanäle bei den Schleusenabmessungen von nur 38,5 Meter Länge und 5,2 Meter Breite nur Rähne von einer maximalen Ladefähigkeit von 300 Tonnen zulassen? Weiß er, daß ein Rahn, der von Basel über die französischen Wasserstraßen nach Nantes gelangen will, rund 247 Schleusen zu überwinden hätte und daß er dabei Kanalstrecken durchfahren müßte, die nur Rähne mit höchstens 100 Tonnen Ladung zulassen? Weiß er, daß die französischen Häfen, die für die Vermittlung der schweizerischen Überseegüter in Betracht kämen, nicht die nötigen Umschlagseinrichtungen besitzen, wie die nordischen Häfen, daß ihnen die schwimmenden Elevatoren der nordischen Häfen, die einen Umschlag vom Seeschiff in den Binnenfahn ohne Anlegen am Quai ermöglichen und daher die Schnelligkeit des Umschlags auf das höchste steigern, fehlen, daß große Häfen wie z. B. Le Havre nicht einmal über genügende Eisenbahnlinien zur rechtzeitigen Abfuhr der Güter verfügen? Das sind

die „glänzenden, zu einer beinahe unbegrenzten Entwicklung fähigen Verkehrsmöglichkeiten“.

Frankreich hat sich in den letzten Dezennien nicht im geringsten bemüht, seine Wasserstraßen zu ihrem Rechte kommen zu lassen und auch nur einen kleinen Teil des ehemaligen Programms Freycinet zu verwirklichen. Und warum? Weil die in Paris allmächtigen Eisenbahngesellschaften die Konkurrenz der Wasserstraßen nicht geduldet und einer weiteren Entwicklung derselben jedes nur mögliche Hindernis in den Weg gelegt haben. Heute, im Zeitalter der Wasserstraßen zeigen sich die bitteren Folgen einer unter dem Druck des Privatkapitals stehenden Verkehrspolitik. „Wir haben versäumt, die Loire, die Seine und die Saône zu vertiefen und diese natürlichen Wege unter sich zusammenzuschließen und sie wieder mit dem Rhein zu verbinden, so daß die direkte Schiffahrt zwischen unsren Westhäfen und Mitteleuropa sichergestellt ist. Das war indessen das einzige Mittel, die Rundschau des letzteren mit Erfolg den Deutschen streitig zu machen,“ schrieb G. de Raulin im Supplément Financier der „Information“ vom 10. Mai 1922 und bezeugt damit, daß man in Frankreich die Unterlassungsfürde ganz gut kennt, die man an den Wasserstraßen begangen.

Auch in der Eisenbahnpolitik wurde in Frankreich ein großer Fehler dadurch begangen, daß alle Bahngesellschaften ihren Geschäfts- und Verkehrsmittelpunkt in Paris haben und dort allzu sehr unter dem Einfluß eines sich üblicherweise im Brennpunkte des Landes sonnenden, aber auch geblendeten Milieus stehen. Aus der Notwendigkeit, die nationale Einheit zu wahren, hat schon das Königreich alle Hauptstraßen so angelegt, daß sie von Paris aus nach der Peripherie des Landes ausstrahlen, und aus demselben Grunde und um regionalen Strömungen standzuhalten, hat auch nachher die Revolution und nach ihr das Kaiserreich die gleiche Verkehrspolitik verfolgt und auch die Eisenbahnen haben die Tradition übernommen. Wie die früheren Hauptverkehrswände, so gehen auch die heutigen Eisenbahnnetze vom Landesmittelpunkt Paris aus, so daß nach einem Ausprache des bereits erwähnten Verkehrspolitikers G. de Raulin „sie genau ein Spinnewebe bilden mit Paris als Mittelpunkt“. Das hat natürlich heute seine schwerwiegenden Folgen, denn es fehlen den atlantischen Seehäfen die guten Transversallinien von der Atlantik nach Lyon und Genf, welche den Aktionsradius der Seehäfen erweitern könnten; es fehlt die Direkte von Straßburg nach den beiden Enden der Pyrenäen. Einzig in der Richtung Schweiz (Basel)-Antwerpen führt eine vorzügliche Güterlinie. Heute bedauert man diese unglücklichen Verkehrsverhältnisse und mit Recht haben sich, wie oben geschildert, die westfranzösischen Küstentädte für die Schaffung guter Eisenbahnverbindungen mit Lyon und Genf eingesetzt. Eine ganze Anzahl Projekte sind dafür entworfen worden. Man will eine Linie schaffen, die mit Maximalgefällen von 10 m/m und einem Minimalradius von 500 Meter für die Kurven die Westhäfen mit Lyon verbindet. Man erwartet von einer solchen Linie eine starke Vermehrung der Rückfracht für die in den französischen Häfen ankommenden Seeschiffe. Dies würde auch sicherlich eintreten und auch die Schweiz würde von der Verbesserung der Linien über das Zentralplateau ihre Vorteile haben, aber die gewaltige

Verkehrsvermehrung, die man in der welschen Schweiz und in Westfrankreich davon erhofft, würde angesichts der wesentlich billigeren Frachten auf den Bahn- und Wasserstraßenwegen von der Schweiz nach Antwerpen, Rotterdam und Hamburg schon wegen der Tarifpolitik der französischen Bahnen und wegen des an Schilane grenzenden französischen Formalismus niemals eintreten. Die vielfach erhobenen Schlagworte „Plateau Central Port de mer“ und „Central Pacific de la France“, in denen sich die großen Hoffnungen, die man in gewissen Kreisen Frankreichs auf die Verbesserung der West-Ost-Linien setzt, wiederspiegeln, werden die Sache nicht zu ändern vermögen und auch den schweizerischen Transit nicht in der gewünschten Stärke anlocken. Die Hoffnungen Gurons, des Maire von Rochefort, die er am 1. April 1919 in den „Les Tablettes des deux Charentes“ in folgenden Worten zusammenfaßte: „Diese Linie würde die bedauerliche Lücke ausfüllen, die augenblicklich in unserm Eisenbahnsystem besteht, das über keine einzige gute Transversallinie von St. Nazaire nach Nevers verfügt,“ werden sich kaum erfüllen.

Daß diese ganze Verkehrspolitik darauf ausgeht, die Schweiz „vom deutschen Zache zu befreien“, das heißt den schweizerischen überseelischen Transit von der Rheinlinie auf die französischen Verkehrswege abzulenken, geht aus den erwähnten Zitaten zur Genüge hervor. Aber diese Politik zeigt sich nicht nur im West-Ost-Verkehr, sondern namentlich mit einem gewissen Drude, wie er in der Behandlung der Rheinfrage gress ans Tageslicht getreten ist, im Nord-Süd-Verkehr. Wenn man bedenkt, daß von der schweizerischen Einfuhr von rund 10 Millionen Tonnen jährlich 5 Millionen Tonnen Basel als Eingangstor benutzen, so muß man sich auch sagen, daß in der Ablenkung dieses Verkehrs für Frankreich viel mehr zu holen ist als in anderen Verkehrsrelationen.

Im Jahre 1917 hat der Geograph der Pariser Universität Vidal de la Blache in einem übrigens sehr lebenswerten Buche „La France de l'Est“ in lebhaften Farben ausgemalt, wie Frankreich am Rheine zur Stütze der Unabhängigkeit Hollands und der Schweiz werden würde. Darüber, daß das Übergewicht der deutschen Flotte auf dem Rheine viel mehr auf wirtschaftlichen Ursachen beruht als auf der politischen Zugehörigkeit der längsten Strecke des schiffbaren Rheins, geht er ohne weiteres hinweg. Dafür aber verlangt er, daß die Rheinschiffahrt in Straßburg für ewige Zeiten ihren Schlußpunkt finde, denn Straßburgs wegen habe sich das Interesse Frankreichs der Rheinschiffahrt wieder zugewandt. Auf Seite 233 schreibt er: „Während die Deutschen die Verlängerung der Rheinschiffahrt bis Basel und darüber hinaus anpreisen, frägt sich das Elsaß, was für ein Interesse es an diesem Plan finden kann und antwortet: keines. Straßburgs Bedeutung liegt in seiner Lage als natürlicher Endpunkt dieser Schiffahrt und in den geschichtlichen Durchgangsstraßen, die Zutritt erstens zu Lothringen und darüber hinaus gegen Paris geben. In dieser Lage liegt die Ursache dafür, daß die Interessen der beiden Ufer auseinandergehen. Es kann sein, daß das rechte Ufer glaubt, seine Zukunft liege im Osten. Aber es ist unbestreitbar, daß das linke Ufer das größte Interesse daran hat, im Gegenteil alles aufzuhalten, was ihm von diesem rheinischen Verkehr

zu entgleiten droht, der in seine neuen Häfen einmündet. Es hat die Mittel dazu, weil sich in Straßburg selbst das künstliche Netz anschließt, das mit Hilfe von Anstrengungen und Opfern geschaffen wurde und das für das Elsaß die wirkliche Verlängerung der Rheinschiffahrt bildet. Diesen Endpunkt flussaufwärts verlegen, würde heißen, diesen natürlichen Verhältnissen zuwider handeln. In vollem Bewußtsein seiner Interessen und mit dem berechtigten Stolz auf ein Werk, das ein Teil seines Erbgutes ist, antwortet also das Elsaß den Urhebern dieser aus verschiedenen Gesichtspunkten folgenden Betrachtungen: „Schließlich haben wir unsere Kanäle; sie bilden ein großes Vermögen.“ In seinem Kampf gegen seine Rivalen, schreibt der Geschäftsführer der Handelskammer, beabsichtigt Straßburg im höchst möglichen Maß von dem Bestehen der alten französischen Kanäle, die in seinen Häfen endigen, Vorteil zu ziehen.“

Und in einem weiteren Kapitel schreibt er auf Seite 251:

„Die Verbindungen zwischen Ostfrankreich und dem Mittelmeer sind durch die Natur vorgezeichnet und durch die Geschichte gegeben. Die Frage der Verbindung zwischen Mosel und Saône besteht seit den Römern. Das Interesse ist in der Tat offensichtlich; jenseits der Waldkämme der Vogesen und der burgundischen Pforte, die Belfort und Montbeliard bewachen, zeigen sich auf einmal zwei Straßen mit weiten Ausblicken: diejenige der Westschweiz und diejenige des Saônetales. Die eine und die andere dieser Gegenden sind zu wiederholten Malen im gleichen Schicksal vereint gewesen; sie haben früher in einer gemeinsamen Zivilisation dieselben burgundischen Eindringlinge aufgesogen und es besteht eine gewisse Ähnlichkeit der Sprache und der Sitten zwischen den beiden politisch getrennten, sich längs der Abhänge des Jura erstreckenden Gegenden. Aber die Lothringischen Industrien haben ein offenkundiges Interesse daran, die Wege, die von der Westschweiz ausgehen, nicht unterbinden zu lassen. Sie haben bewiesen, daß sie dessen bewußt waren, als sie mit ihren Kapitalien und Ingenieuren das großartige Werk des Lötschbergtunnels unterstützten, durch den der direkte Weg zwischen Belfort und dem Simplon vollendet worden ist. Diese Diagonale stellte die schnellste Verbindung zwischen der Lothringisch-ardennischen Industriegruppe und Mailand her.“

Was der Pariser Geograph will, geht aus diesen wenigen Worten deutlich genug hervor: die Unterbindung der Rheinschiffahrt in Straßburg, Straßburg als oberster Endpunkt der Rheinschiffahrt und wichtigster Umschlagsplatz der schweizerischen, italienischen und südostfranzösischen Güter vom Rheinschiff auf die Eisenbahn oder das elsässisch-französische Kanalschiff. Der schweizerische Weizen aus Amerika, die für die Schweiz und Italien bestimmten Kohlen von der Ruhr und der Saar sollen nicht mehr im Rahmen nach Basel weiterfahren, sondern in Straßburg umgeladen werden, was natürlich die Kosten erhöht, und, da für den italienischen Transit durch die Schweiz die Führung über den Gotthard ausgeschlossen wäre, würde die Hauptlinie der schweizerischen Bundesbahnen, der Gotthard, in seinem Verkehr einen empfindlich fühlbaren Rückschlag erleiden. Daz aber die Idee von der Ablenkung des Verkehrs in Straßburg vom internationalisierten Rheinstrom auf die nationalen französischen Verkehrs-

wege auf überaus guten Boden fiel, zeigt der Umstand, daß man sich dort bereits auf die kommende Verkehrsentwicklung einstellt. Es liegen bereits Projekte vor für die Erweiterung der Häfen und die Anlegung größerer neuer Hafenbassin südlich von Straßburg am Rhein, die zusammen eine Umladungsmenge von etwa sechs Millionen Tonnen bewältigen könnten, während der heutige Wasserverkehr Straßburgs sich auf rund anderthalb Millionen Tonnen beläuft. Schon gleich nach Abschluß des Waffenstillstandes haben die Straßburger in ihrer Lokalpresse mit allem Nachdruck den Standpunkt vertreten, daß die Weiterführung der Schiffahrt nach Basel mit allen Mitteln bekämpft werden müsse, und Hunderte von Artikeln gingen im gleichen Sinne durch die französische Presse. Das schweizerische Begehr um Verbesserung der Rheinwasserstraße zwischen Straßburg und Basel wurde vom „Journal d'Alsace-Lorraine“ mit folgenden Worten abgetan: „Man sieht sofort, auf was dieses Begehr hinzielt: einmal der Schweiz einen freien Ausgang nach der Nordsee sicherzustellen; und dann namentlich aus Basel auf Kosten Straßburgs den Endpunkt des Umladung auf dem Oberrhein zu machen, und so der Hauptstadt der Nordschweiz die beneidenswerte Stellung eines Großhafens von Mitteleuropa zu sichern.“ Die französische Regierung hat sich den Straßburger Wünschen sofort angeschlossen, aber nicht allein, um den wieder gewonnenen Provinzen gleich mit der Verwirklichung eines ihrer heißesten Wünsche entgegenzukommen, sondern namentlich darum, weil die Straßburger Verkehrspläne auf Ablenkung des Verkehrs von der Rheinlinie dem französischen Plane, die burgundische Pforte zum bedeutendsten Verkehrsschlauch im kontinentalen Nord-Süd-Verkehr zu machen, in jeder Beziehung entsprechen. Damit will Frankreich nicht nur die elsässischen Kanäle alimentieren, sondern auch das elsässische Bahnnetz, die innerfranzösischen Kanäle und vor allem den Hafen von Marseille, der unter allen Umständen einer Vermehrung der Rücksprach bedarf, wenn er sich weiter entwickeln und die Konkurrenz von Genua und Savona aushalten soll. Verschiedene größere Arbeiten, die zum Teil bereits in Angriff genommen und zum Teil beschlossen sind, lassen die Ernsthaftigkeit des französischen Planes deutlich erkennen. Wir erwähnen die großen Erweiterungsbauten im Hafen von Marseille, die Errichtung eines Kanals von Marseille zur Rhône unter Benutzung des „Etang de Berre“, die Verbesserung der Rhôneschiffahrtsstraße, wobei es Frankreich weniger auf eine Verbindung mit dem Genfersee ankommt, als auf eine solche mit dem künftigen umgebauten und für Schiffe von 1200 Tonnen erweiterten Rhein-Rhône-Kanal. Erwähnen wir weiter noch, daß bei der Behandlung des Gesetzesentwurfes betr. den Ausbau der Rhône im französischen Senat Senator Gourju als Berichterstatter am 24. Mai 1921 folgende Ausführungen gemacht hat: „Der Rhoneweg, durch den Lauf der Saône und den Rhône-Rhein-Kanal bis Basel verlängert, soll die Schweiz aus der Zone deutschen Einflusses, der auf schweizerischem Gebiet durch die Nähe des Rheins bedingt ist, loslösen. Er soll, indem er in Straßburg endigt, gleichzeitig den wirtschaftlichen Anschluß des Elsaß, dessen natürlicher Ausgang der deutsche Rhein war und zu sein fortfährte, bedeutend erleichtern. Er schließt endlich in Straßburg an die großen Häfen von

Antwerpen und Rotterdam an, die er in direkte Verbindung mit Lyon, Marseille und dem Mittelmeer bringt.“ Und der Berichterstatter der Finanzen fügte bei, daß nach dem Projekte eine Wasserstraße von Marseille nach Straßburg geschaffen werde, die Straßburg zum großen europäischen Zentralhafen mache. Diese Wasserstraße müsse nach beiden Seiten hin offen sein, d. h. nach den Rheinmündungen und nach Marseille. Von der durch die Schweiz gehenden Verbindung der Rhone mit dem Rhein, dem Schweizerischen Mittellandkanal, war dabei nicht die Rede. Wenn man die Schiffahrt auf dem Rheine nur bis Straßburg und nicht weiter hinauf will gelangen lassen, dann kann man natürlich auch nicht für eine Kanalverbindung von der Rhone zum Rhein durch die Schweiz eintreten, die bei Koblenz oberhalb Basel in den Rhein münden würde.

Nun ist es allerdings angesichts der internationalen Festlegungen (Rheinschiffahrtsakte, Versailler Vertrag usw.) schwierig, den Rhein bei Straßburg einfach zu verriegeln, und da hilft man sich eben damit, daß man den Rhein auf französischen Boden verlegt. (Rheinseitenkanal). Und der französische Wille, dies durchzuführen, ist so stark und zielbewußt, daß er vor keinen Kosten zurückschreitet; mag die auf der Strecke Basel-Straßburg zu gewinnende elektrische Energie so teuer werden als nur möglich, das spielt keine Rolle; die Hauptache ist, daß Frankreich dieses Stromstück in allen seinen Teilen voll erfaßt und es der vertraglichen Internationalität möglichst entrückt. Da herrscht derselbe Geist, der Frankreich an der Verkehrskonferenz zu Barcelona veranlaßte, die Idee der Internationalisierung der Rhone mit aller Bestimmtheit abzulehnen. Frankreich will dafür sorgen, daß die Wasserwege, welche die Schweiz mit dem Meere verbinden, der Oberrhein und die Rhone, als nationale französische Wasserläufe gelten und daher die Ablehnung der Internationalisierung der Rhone und die Verlegung des Rheins auf französisches Territorium. Werden die Pläne verwirklicht, dann liegen beide Zugänge der Schweiz zum Meere auf französischem Boden und die Schweiz gerät verkehrspolitisch und verkehrswirtschaftlich immer mehr in französische Abhängigkeit und unter französischen Einfluß. Daß in der Rheinpolitik der Bundesrat die Regierung von Basel und sodann die eidgenössischen Räte in unbegreiflicher Verblendung diese Politik unterstützten, zeigt die erschreckende Tatsache, daß bei uns der Sinn für die Verkehrsfragen noch unvollkommen ist, was um so bedauerlicher ist, als gerade die Schweiz als Durchfahrtsland im Herzen von Europa mit den wichtigsten innereuropäischen Verkehrsrelationen gerade den Verkehrsfragen die größte Aufmerksamkeit zuwenden sollte.

Ganz interessant für die Schweiz ist auch der Ende September 1919 in Straßburg abgehaltene französische Binnenschiffahrtskongress verlaufen, zu welchem auch die schweizerischen Schiffahrtsfreunde von Basel, St. Gallen und Genf eingeladen worden waren, wobei aber sonderbarerweise von den beiden französischen Konsulaten in Basel und Zürich den beiden Vertretern von Basel das Einreisevisum nach Straßburg verweigert wurde, während die Herren aus Genf und St. Gallen — der Nordostschweizerische Schiffahrtsverband stand damals unter dem ebenso energischen als ententefreundlichen Präsidenten Dr. Betsch — etwa 20 Mann hoch eingetroffen waren.

Bei dem Kongress fiel dem Genfer Advokaten Paul Balmer die Aufgabe zu, die Interessen der Schweiz an der Rheinschiffahrt zu vertreten, und man weiß noch zu gut, wie dies damals geschah. Auf jeden Fall hatte man in Basel keine Freude daran. An jenem Kongress vertrat der Präsident der Straßburger Gewerbeakademie, Herr G. Schleiffer, offen und in überaus brüskierender Art den Standpunkt, daß das Elsass und Frankreich nicht das mindeste Interesse an einer Fortführung der Rheinschiffahrt bis nach Basel hätten. Nach dem Protokoll (abgedruckt in dem „Compte rendu des rapports, discussions et voeux du Congrès National de Navigation intérieure, Paris, 1919“) sprach er u. a.: „Ich sehe nicht ein, warum man den internationalen Verkehr vor der Nase Straßburgs vorbeifahren lassen soll. Diejenigen, die so reden, verraten die französischen Interessen, und es ist sehr bedauerlich, daß man im Friedensvertrag den Forderungen der Schweiz nachgegeben hat. Das große Frankreich hatte nicht nötig, sich vor den Interessen der Schweiz zu beugen. Die Schweiz hat heute ihre Verbindungen und man hätte erwarten sollen, daß die Schweiz den Kanal von Hüningen benutzen würde.“ Deutlich sich das nicht mit allem, was ich oben in bezug auf die französischen Absichten ausgeführt habe? Der schweizerische Verkehr muß auf elsässischem Boden in die Schweiz gelangen. Das ist die Absicht, welche der französischen Rheinpolitik die Richtung angab. Wird sie verwirkt, dann hat Frankreich zwei Fliegen auf einen Schlag erwischt: eine Vermehrung der Alimentierungslinien der französisch-elsässischen Verkehrswägen und die verkehrswirtschaftliche Abhängigkeit der Schweiz von Frankreich. Der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel hat dies rechtzeitig erkannt und sich zur Abwehr eingestellt, aber leider vergebens.

Es ist bereits im vergangenen Herbst die Zange angelegt worden, um der Schweiz einen Teil ihres über Basel hereinkommenden Verkehrs zu entreißen. Eine Pariser Meldung teilte am 10. September 1922 der schweizerischen Presse mit, daß der bekannte Lyoner Deputierte und Bürgermeister Herriot nach einem Besuch in Genf einem Vertreter der Presse mitgeteilt habe, er habe in Genf über die Möglichkeit eines Abkommens verhandelt, das Lyon einen Teil des Handelsverkehrs zufließen lassen würde, der sich bisher in der Hauptsache zwischen Deutschland und der Schweiz entwickelte. Der Pariser „Matin“ gab die Absichten Herriots mit weniger Zurückhaltung wieder. Nach ihm hat Herriot erklärt, daß er in Genf die Mittel geprüft habe, die Frankreich gestatten, den Verkehr der französischen Schweiz, der schon zu lange nach den rheinischen Gebieten tendiere, über Lyon zu leiten (d. h. also durch die burgundische Pforte. Der Verf.) Um ein Nebeneinkommen und ein gemeinsames Programm aufzustellen, habe man beschlossen, auf den 12. Oktober die „Behörden der hauptsächlichsten schweizerischen und französischen Städte im Gebiet des Genfersees und der Rhone zu einer Besprechung nach Genf einzuladen.“ Und nach der „Lanterne“ soll Herriot sogar bereits die Entwürfe zu einem Abkommen in Genf vorgelegt haben. Man hat nie erfahren, ob die Versammlung wirklich auch stattgefunden hat, aber einen Vorgeschmack hat man davon in der Schweiz doch schon erhalten, wie man bei unserem westlichen Nachbar ge-

denkt, den Bundesbahnen etwas von ihrem Verkehr abzunehmen. Daß durch die Verwirklichung einer solchen rücksichtslosen Verkehrspolitik die Schweiz in erheblichem Maße geschädigt würde, darnach wird nicht erst gefragt. Gewiß hat jedes Land das Recht, seine Verkehrspolitik nach seinen eigenen Wünschen zu leiten, aber wir haben als Eigentümer der Bundesbahnen nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, uns nach Möglichkeit und mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln zu wehren. Wenn man ferner in Betracht zieht, daß die Verwirklichung der französischen Verkehrspläne bei den in Frankreich herrschenden Verhältnissen mit einer empfindlichen Verteuerung der Frachten für unseren Handel verbunden ist, dann wird man es auch begreifen, daß wir uns wehren und wenn wir einschmeichelnden Flötentönen gegenüber uns möglichst kalt verhalten. Quidquid id est, timeo Danaos et dona ferentes.

„Frankreich verfolgt mit dem Kanalbau und mit der Sperrung des Rheins ganz bestimmte politische Ziele; vor allem wirtschaftspolitisch und verkehrspolitischer Natur. Die Schweiz, welche mit zwei Dritteln ihres Territoriums und mit drei Vierteln der Bevölkerung an der Rheinzone interessiert ist, soll sich von der Nordseebasis losreißen und sich verkehrs- und handelspolitisch nach den französischen Mittelmeerhäfen, den atlantischen Seehandelsplätzen, den französischen Binnentalssträßen und den französischen Schienenwegen orientieren. Es handelt sich also um eine Art Handelspolitisch er Verkehrsleitung der Schweiz mit Frankreich... Vom Standpunkt der französischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik aus betrachtet, ist dieser Plan durchaus groß und folgerichtig gedacht. Ich bewundere den französischen Weitblick und die Geschlossenheit in allen nationalen Angelegenheiten und ich wünschte nur, daß auch wir in unserem Lande einen kleinen Bruchteil von dieser nationalen Mentalität besäßen. Dann stünde es sicherlich mit der Frage, die wir heute zu behandeln haben, nicht so schlimm.“

Nationalrat Gelpke im Nationalrat vom 5. Dezember 1922.

* * *

„Der Vertrag von Versailles ist abgeschlossen worden zwischen den alliierten und assoziierten Mächten, d. h. einer größeren Anzahl von Staaten, worunter aufzereuropäische und überseeische, die, mit Ausnahme von Frankreich, nicht Rheinuferstaaten sind..., ohne daß die Zustimmung der beim Versailler Vertrag nicht beteiligten Schweiz als Rheinuferstaat hinsichtlich der Rheinschiffahrtsbestimmungen vorbehalten wurde... Wenn auch die Kommission der Friedenskonferenz in Paris auf Ersuchen des Bundesrates sich bereit erklärt hatte, eine Schweizer Delegation zu empfangen..., so mußten eben doch die kleinen Schweizer mit ihren Wünschen im Vorzimer stehen bleiben, während die hohen Herren z. B. von Haiti, Honduras usw. mit den andern alliierten und assoziierten Mächten neue Bestimmungen über die Rheinschiffahrt aufstellten. Das entspricht nicht dem Recht der Schweiz, nicht der Wiener Schlüssele... Man hat sie aber mißachtet und dagegen muß Verwahrung eingelegt und unser gutes Recht in so lebenswichtiger Sache für die Zukunft vorbehalten und gewahrt werden.“

Ständerat Huber (Uli) im Ständerat vom 30. Januar 1923.