

- PH.

S. C. 41.764.1als erhalten. *u*Notiz für Herrn Minister Zehnder.

19. Feb. 1954

Schweizerisch-französische Eisenbahnprobleme; Schumanplan.

Gegenwärtig stellen sich für die Schweiz folgende eisenbahnpolitische Probleme, die vor allem unser Verhältnis zu Frankreich berühren:

- 1) Erhöhung der Leistungsfähigkeit der deutschen Rheintallinie durch Elektrifizierung der Strecke Basel-Karlsruhe. Hiefür ist ein Teil der im Abkommen über die Clearingmilliarde für Investitionen in Deutschland vorgesehenen Fr. 200 Millionen bestimmt.
- 2) Investition eines weiteren Teiles aus obenerwähntem Betrag in der deutschen Kohlenindustrie, um sich der Unterstützung Deutschlands bei der Wahrung der schweizerischen Interessen gegenüber der Montanunion zu versichern.
- 3) Durch den Vertrag über die Montanunion sind die sechs Schumanplanstaaten verpflichtet, die Eisenbahntarife für Kohlen und Stahl zu vereinheitlichen. Wie auch Prof. Reuter im Haag ausführte, sollen einheitliche nach der Distanz degressive Tarife eingeführt werden. Damit werden wahrscheinlich die Transporte zwischen Nordeuropa und Italien durch Frankreich billiger werden als der Transit durch die Schweiz. Es besteht die Gefahr des Umfahrenwerdens.
- 4) Die französische Eisenbahnpolitik geht darauf hin, den ganzen Verkehr auf den Hauptlinien und auf deren Grenzübergangspunkte zu konzentrieren. Im Verhältnis zur Schweiz soll der Verkehr nur noch über Basel und Genf geleitet werden. Opfer dieses Vorgehens ist neben einigen unbedeutenderen Verbindungen (Les Verrières-Pontarlier, Pruntrut-Delle) die Simplonlinie, nämlich der Uebergang von Vallorbe. Es muss alles daran gesetzt werden zu verhindern, dass die Simplonlinie deklassiert wird. Das beste Mit-

15.9.52.

aa 109.

Be merken Notiz
an H. Oyt. Auf.

16.9

32



- 2 -

tel wäre die Elektrifizierung des Stückes Dijon-Vallorbe. Die Bundesbahnen verhandeln gegenwärtig mit der SNCF in dieser Beziehung. Möglicherweise wird die Schweiz die Finanzierung übernehmen müssen. Unter Umständen können wir bei unseren Begehren auf italienische Unterstützung rechnen, sofern wir gewisse Wünsche Italiens berücksichtigen.

Nach der Elektrifikation Paris-Lyon soll nun das Stück zwischen Mâcon und Culoz elektrifiziert werden. Damit wird die ganze Strecke Paris-Modane elektrisch und gegenüber der Simplonlinie über Vallorbe bevorzugt sein.

5) Italien hat an die Schweiz gewisse Begehren in Bezug auf die Bahnhöfe Chiasso und Domodossola gestellt. Für Chiasso wird eine finanzielle Entlastung gewünscht, für Domodossola die Vereinigung der schweizerischen und italienischen Zoll- und Polizeidienste in diesem Bahnhof.

Alle diese Probleme stehen in einem engen Zusammenhang. Keines kann behandelt werden, ohne dass eine allfällige Lösung Rückwirkungen auf die andern hat. Es ist deshalb unbedingt notwendig, dass bei den verschiedenen Verhandlungen und Besprechungen mit ausländischen Stellen, wie auch bei den internen Massnahmen, für Koordination gesorgt wird. Eine Stelle des Bundes sollte die Führung in diesen Problemen übernehmen.

Da ich mit allen diesen Fragen mehr oder weniger in Berührung gekommen bin, wollte ich nicht unterlassen, diese Zusammenhänge einmal schriftlich niederzulegen.

Bern, den 15. September 1952.

Bündel