

Protokoll der Sitzung des Bundesrates vom 25. November 1881

5713. Bahnanschluss bei St. Gingolph

Politisches Departement. Anträge vom 21. und 23. November 1881
 Post- und Eisenbahndepartement. Antrag vom 21. November 1881

Das Post- und Eisenbahndep[artemen]t legte mit seinem Vortrage vom 21. diess in Form eines Entwurfes zu einem Statsvertrage die Instruktionen für die Verhandlungen betr. den Anschluss der Eisenbahn von Thonon nach Bouveret über Evian und St. Gingolph vor.¹ Das polit[ische] Departement erklärte unterm gleichen Tage seine Zustimmung zu dieser Vorlage. Auf den in der Sizung vom 22. diess (PN^o 5647) geäußerten Wunsch unterbreitet nun das polit[ische] Departement mit seinem Vortrage vom 23. diess dem Rate bezüglich der sich an diese Linie knüpfenden politischen und militärischen Fragen:

1. einen Bericht des Militär-Dep[artemen]ts vom 23. März² (zu vergl. auch Prot. v. 22. Nov[em]b[er] N^o 5647) an das polit[ische] Departement;
2. eine Darstellung des polit[ischen] Dep[artemen]ts über die einschlägigen Vertragsbestimmungen;
3. ein konfidentielles Memorial des Herrn Obersten Philippin an Herrn Minister Kern.³

Das Militär-Departement gelangt in seinem Berichte zu dem Schluss, es seien bei den fraglichen Vertragsverhandlungen folgende Bedingungen zu stellen:

a. Hinsichtlich der Benutzung dieses Schienenstranges seien die gleichen Vorteile in gleichem Umfange vorzubehalten, wie sie der Schweiz auf den schweizer[ischen] Linien zu Militärzwecken zustehen und wie sie der Schweiz für die Simplonstrasse vertraglich vorbehalten sind, (communication entre la canton de Genève et le Valais und passage libre en tout temps pour les troupes suisses).

b. Der internat[ionale] Bahnhof sei in Bouveret auf schweiz[erischem] Gebiete zu errichten, wo die Raumverhältnisse diess am ehesten gestatten und ein Anschluss an die Dampfschiffahrt zu erzielen ist, wodurch der Vorteil gewonnen wird, auf dieser Übergangstation immer einiges Betriebsmaterial zu finden. Die letztere Bedingung ist infolge des Protokolls über die technische Frage des Anschlusses⁴ bereits erfüllt, und es handelt sich blos noch um die erste dieser beiden Anforderungen.

Das polit[ische] Departement schlägt vor, in Übereinstimmung mit der von der Schweiz bezüglich dem Verhältnisse mit Savoyen stetsfort geübten Politik, welche darin bestanden, nicht unnützer Weise Schwierigkeiten in der Auslegung der Verträge zu veranlassen, durch welche das Recht der Schweiz nur leiden könnte und mit

1. E 13 (B)/93. Alle weiteren erwähnten Aktenstücke finden sich unter der gleichen Signatur.

2. E 13 (B)/93. Vgl. auch den Annex.

3. Denkschrift vom 25. 4. 1881 (E 13 (B)/93).

4. Vgl. das Protokoll der technischen Konferenz vom 9. 10. 1881 in Bouveret (E 13 (B)/93).

der Erörterung technischer und ökonomischer Fragen nicht solche anderer Art zu vermengen, ein solches Begehren, wie es vom eidgen[össischen]/Militärdepartement gestellt wird, fallen zu lassen.

Herr Bundesrat Welti stellt, denjenigen des Militär-Dep[artemen]ts aufnehmend, den Antrag, Herrn Dr. Kern folgende Instruktion zu erteilen:

Die Schweiz verlangt, dass diejenigen Rechte, welche ihr durch den Wienerkongress und die internat[ionalen] Verträge in Bezug auf die Simplonstrasse zwischen St. Gingolph und Genf zugesichert sind, in dem abzuschliessenden Verträge auch mit Bezug auf die zu erstellende Eisenbahn anerkannt werden.

Herr Bundespräsident Droz, von der Ansicht ausgehend, es sei zu befürchten, dass mit dieser Instruktion die Vertragsverhandlungen sich zerschlagen werden, stellt folgenden vermittelnden Antrag: Herr Kern sei einzuladen, neuerdings und auf die ihm am angemessensten erscheinende Weise den Standpunkt des Bundesrates zu betonen, dass er nämlich nicht technische und ökonomische Fragen mit politischen habe vermengen wollen, und dabei der Meinung sei, dass die Lösung jener den Vereinbarungen des internat[ionalen] Rechts, an welche die Gesandtschaft in der Konferenz vom 14. April 1881 (gedrucktes Protok[oll]S. 47)⁵ ausdrücklich erinnert habe, keinen Eintrag tun könne. Die Gesandtschaft werde daher, unter förmlichem Vorbehalt dieses Gesichtspunktes, ermächtigt, die Konvention betr. den Anschluss bei St. Gingolph abzuschliessen.

Diesem Antrage gegenüber wünscht Herr Bundesrat Hammer, dass dieser Vorbehalt ausdrücklich ins Schlussprotokoll aufgenommen werde.

Nach gewalteter Beratung wird vorerst in eventueller Abstimmung der Antrag des Herrn Hammer mit 2 gegen 3 Stimmen abgelehnt. Hierauf wird dem Antrage des Herrn Bundespräsidenten mit 4 Stimmen der Vorzug gegeben, gegenüber dem Antrage des Herrn Bundesrates Welti, welcher 2 Stimmen auf sich vereinigt.

Endlich wird der Antrag des Eisenbahndep[artement]s mit dem Zusatz des Herrn Bundespräsidenten definitiv beschlossen.⁶

ANNEX

E 27/15246

Aufzeichnung des Obersten im Armeestab V. Burnier

Berne, 16 mars 1881

Au sujet du raccordement de la ligne d'Italie avec le Paris-Lyon-Méditerranée à St. Gingolph, on peut se demander:

1° La Suisse a-t-elle un avantage à pousser à l'ouverture de cette nouvelle communication internationale?

5. E 13 (B)/93.

6. *Vgl. die Botschaft des Bundesrates vom 31. 2. 1882 und den Vertragstext betr.:*

a. eine Konvention über die Zollverhältnisse zwischen dem Kanton Genf und der freien Zone von Hochsavoyen;

b. vier Konventionen über die Eisenbahnanschlüsse:

1) von Annemasse nach Genf;

2) von Besançon über Morteau und den Col des Roches nach Locle;

3) von Thonon über St. Gingolph nach Bouveret;

4) von Genf nach Bossey-Veyrier.

(BBl 1882, 1, S. 738—782).

26. NOVEMBER 1881

419

Il est évident que la Suisse a plutôt un grand intérêt à retarder le plus possible le moment de l'ouverture de cette nouvelle ligne et cela au point de vue politique, économique et militaire.

Au point de vue militaire, il suffit de rappeler le conseil que nous donnait le Colonel Simmons en 1863, dans son rapport sur la défense de la Suisse⁷: l'honorable Colonel Anglais nous disait que nous ne devons jamais laisser construire la ligne sur la rive gauche du lac Léman.

Il est donc tout indiqué de laisser dormir la question le plus longtemps possible et si par hasard, les commissaires français la mettaient sur le tapis, de n'y entrer qu'avec la plus grande réserve.

Cependant, comme il est évident que cette ligne se fera tôt ou tard, on pourrait s'il y a lieu, profiter des négociations pour obtenir que la station de raccordement c'est à dire la station où se fera le changement d'exploitation soit sur le territoire suisse.

Si cette station était située au Bouveret, par exemple, cela faciliterait beaucoup la mise à l'abri du matériel roulant, mais il faut bien dire qu'en présence de la masse du matériel roulant étranger qui circule sur nos lignes, cette question n'a pas une importance majeure.

7. E 27/11361.