

Eidg. Generalstabsbureau.

Bern, den 29. Dezember 1892.

Contr. No 234 E.

Copie

An das Tit. Schweizerische Militärdepartement,

in

B E R N .

Durch Verfügung vom 17. Dezember abhin, überweisen Sie uns zum Bericht ein Schreiben des Post- und Eisenbahndepartements vom gleichen Tage, worin eine Rückäusserung über die Frage gewünscht wird, ob die militärischen Interessen der Schweiz mit der Bahnstrecke La Plaine-Genf und speziell mit dem Bahnhof Genf verknüpft seien und welche Bedeutung diesen Interessen bei Behandlung der Frage der Erwerbung dieses Bahnstückes durch die Eidgenossenschaft beizumessen sei.

Wir beehren uns, Ihnen hierüber Folgendes zu unterbreiten:

Die militärische Bedeutung der Eisenbahnen beruht im Allgemeinen auf folgenden Verwendungen:

Zur Zusammenführung der Wehrpflichtigen auf den Korps-sammelplätzen im Mobilmachungsfalle.

Zur Zusammenführung der mobilisirten Truppenteile zum Armeeganzem beim Armeeaufmarsche.

Zu Truppentransporten während dem Kriege.

Zur Evakuation bedrohter Landesteile von Kriegsmitteln.

Zum Rück- und Nachschub der Armee.

Wir haben die Frage zu prüfen, ob diese Verwendungen der Eisenbahnen der schweiz. Landesvertheidigung oder aber dem Feinde zu Gute kommen:

- a.) mit Bezug auf die Eisenbahnstrecke La Plaine-Genf,
- b.) mit Bezug auf den Bahnhof Genf, und ob diese eventuellen Vorteile oder Gefahren mit der Eigentumsfrage am Objekte in Verbindung stehen und inwieweit.

Was die Eisenbahnstrecke La Plaine-Genf anbelangt, so springt in die Augen, dass die militärischen Vorteile dieser Strecke für uns nur sehr unbedeutend sein können. Das Eintreffen der



Wehrpflichtigen auf dem Korpssammelplatze Genf ist im Mobilmachungs-
 falle bei den kleinen Distanzen, um die es sich handelt, von einer
 Benützung der Eisenbahn ganz unabhängig. Für den Armeeaufmarsch
 kommt die Bahnstrecke nicht in Betracht, da eine Konzentration der
 schweiz. Armee an der Westgrenze des Kantons Genf höchst unwahr-
 scheinlich ist und da, auch wenn sie vorkommen sollte, die Trup-
 pentransporte doch in Genf aufhören müssten, da die erforderlichen
 Debarquementsvorrichtungen auf der Strecke Genf-La Plaine fehlen.
 Aus dem gleichen Grunde wird das Bahnstück auch für Transporte
 schweiz. Truppen während dem Kriege kaum jemals in Betracht kommen,
 um so weniger als Operationen unserer Armee von Genf in der Rich-
 tung La Plaine und weiter durch das Fort de l'Ecluse Halt geboten
 würde. Eine Evakuierung des Kantons Genf geht naturgemäss nur von
 Genf aus nach dem Landesinnern, berührt daher das Stück Genf-La
 Plaine nicht. Ebensowenig der Rück- und Nachschubverkehr der Armee,
 da dafür immer nur Genf der Ausgangspunkt sein wird, sei es im
 Sinn der Anfangs- oder Endetappe.

Die Eisenbahnstrecke Genf-La Plaine hat daher für die
 schweiz. Landesverteidigung so gut wie keinen Werth und ist dies-
 falls auch die Eigentumsfrage irrelevant.

Schon anders stellt sich die Frage nach einem allfälli-
 gen Nutzen, den die gleiche Strecke der französischen Kriegsführung
 bringen könnte, für den Fall, als Frankreich mit der Schweiz sich
 im Kriegszustand befinden würde. Zwar wird auch in diesem Falle
 die Bahn für die Mobilmachung und den Armeeaufmarsch der Franzosen
 nicht dienen können, weil diese Operationen nicht auf feindlichem
 Gebiete abzuspielen pflegen, noch viel weniger kann selbstverständ-
 lich von einer Benützung zu französischen Evakuationszwecken ge-
 sprochen werden. Dagegen vermag die Bahnstrecke der französischen
 Armee allerdings sehr erhebliche Dienste zu leisten für Truppen-
 transporte während dem Krieg, d.h. nach stattgehabter Occupation
 der Kantone Genf und Waadt und für den Rück- und Nachschub einer
 weiter in das Innere der Schweiz vordringenden französischen Armee.
 Dabei fällt aber wiederum in Betracht, dass dieser Nutzen ein ganz
 geringer sein wird, wenn die französischen Truppen und Waaren nicht

mit den gleichen Zügen von Genf auf dem schweizerischen Bahnnetz bis Lausanne und weiter fahren können. Diese Weiterfahrt ist aber ganz davon abhängig, ob die schweizerische Armeeleitung es unterlassen hat, nach dem gezwungenen Rückzug der schweizerischen Truppen aus der Westschweiz, die Bahnlinie von Genf nach dem Innern der Schweiz zu zerstören. Da hiezu stets genügende Zeit vorhanden sein wird, so ist nicht anzunehmen, dass die schweizerische Armeeleitung diese naheliegende Massregel versäumen wird. Aber auch bezüglich des Stückes La Plaine-Genf steht ihr die gleiche Befugnis zu, denn sie ist ein Ausfluss der Souverainetät und ein Mittel der Landesverteidigung wie jedes andere. Diese Zerstörung wäre wohl schon als Preventivmassregel gestattet, sobald der Kriegsfall mit Frankreich auch nur in naher Aussicht steht. In dieser Beziehung kommt namentlich der Eisenbahnviadukt über den Londonbach bei La Plaine in Betracht, der sich noch auf Genfergebiet, aber hart an der französischen Grenze befindet und dessen Zerstörung durch Anbringung von Minenkammern vorbereitet ist. Da es nun für die Befugnis zur Zerstörung dieses Viadukts ^{ganz} irrelevant ist, ob derselbe der Eidgenossenschaft, oder einer schweizerischen Gesellschaft oder der französischen Paris-Lyon-Méditerranée Gesellschaft angehöre, so spielt die Frage nach dem Eigentümer der Eisenbahnstrecke Genf-La Plaine mithin auch keine Rolle mit Bezug auf die feindliche d.h. französische Kriegsführung, d.h. die Franzosen werden die Strecke benützen, wenn sie nicht zerstört ist und an der Benützung gehindert sein, wenn sie zerstört ist, gleichgültig wer Eigentümer der Bahn sei.

Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass die Eidgenossenschaft an der Erwerbung der Strecke La Plaine-Genf, soweit nur die Frage der Landesverteidigung in Betracht kommt, kein namhaftes Interesse hat.

Wir prüfen nun den zweiten Punkt, nämlich die Frage, ob nicht die Verhältnisse, wie sie zur Zeit auf dem Bahnhofe Genf be- stehen, eine ernstliche Gefahr für die schweizerische Landesverteidigung bilden, die durch den Uebergang des Bahnhofes an die Eidgenossenschaft oder an eine schweizerische Bahngesellschaft gehoben werden könnten.

In dieser Beziehung ist es ohne Zweifel als ein schwerer Nachteil zu betrachten, dass sowohl der Chef de gare, als auch die überwiegende Mehrzahl der Angestellten des Bahnhofes Genf Franzosen sind, denn es ist anzunehmen, dass sie im Mobilmachungsfalle ihre Dienstgeschäfte ausschliesslich im Interesse und nach den Befehlen der französischen Regierung besorgen werden, und dass diese Besorgung den Interessen der schweizerischen Landesverteidigung direkt zuwiderläuft..

Folgendes kann geschehen:

- 1.) dass sie Material und Dienstpersonal der Bahn von dem Bahnhofe Genf nach Frankreich wegziehen, das den Zwecken der schweizerischen Landesverteidigung zu dienen hat;
- 2.) dass sie die Expedition von Zügen nach dem Innern der Schweiz hindern;
- 3.) dass sie das Einfahren und den Auslad von französischen Truppenzügen auf dem Bahnhof Genf ermöglichen.

Ohne Zweifel würden diese Gefahren nicht vorliegen, wenn der Bahnhof Genf der Eidgenossenschaft oder einer schweizerischen Bahngesellschaft gehörte. Wir müssen daher in erster Linie den Wunsch aussprechen, dass dieses geschehe. Immerhin wollen wir nicht unterlassen, die angegebenen Gefahren auf das ihnen zukommende Mass zurückzuführen und die Mittel zu bezeichnen, durch welche ihnen grösstenteils begegnet werden könnte, falls der Ankauf des Bahnhofes nicht möglich sein sollte.

Die erste Massregel wird sein, dass man schon im Frieden einen Bahnhofkommandanten von Genf bezeichnet und demselben die erforderliche Truppenmacht zur Verfügung stellt, um im Mobilmachungsfalle den Dienstbetrieb auf dem Bahnhofe Genf unter direktem schweizerischen Befehl zu nehmen. Aufgabe dieses Kommandos wird es sein, alles zu verhindern, was der schweizerischen Landesverteidigung nachteilig sein kann. Gleichzeitig muss das schweizerische Bahnpersonal auf dem Bahnhofe Genf durch Heranziehung von solchen der Jura-Simplon-Bahn bedeutend vermehrt und der London=Viadukt geladen und bewacht werden. Durch diese Vorkehren werden die genannten drei Gefahren ohne Zweifel bedeutend abgeschwächt.

Was zunächst die Wegziehung von Bahnmateriale und Bahnpersonal vom Bahnhof Genf nach Frankreich anbelangt, so können wir dieselbe auf solange nicht hindern, als der Kriegsfall mit Frankreich noch nicht eingetreten ist. Wir können nur hindern, dass nicht gleichzeitig mit französischem Materiale auch schweizerisches Materiale weggezogen wird, was nicht schwierig sein sollte. Nachdem der Kriegszustand mit Frankreich eingetreten ist, werden wir auch den Abzug des französischen Materials verhindern, was durch die Sprengung des London=Viaduktes ohne weiteres geschieht.

Was den zweiten Punkt anbelangt, nämlich die Gefahr, dass das französische Bahnpersonal die Expedition von Zügen vom Bahnhof Genf nach dem Innern der Schweiz hindern könnte, so wird derselben wiederum am leichtesten durch Anwendung von Gewalt oder durch Verhaftung der Widersetzlichen begegnet. Uebrigens fällt in Betracht, dass die schweizerische Militärverwaltung für die Evakuierung der Kriegsmittel des Kantons Genf nach dem Landesinnern, oder für die Zurückziehung der Genfertruppen und ihre Vereinigung mit dem Gros der I Division im Waadtlande nicht nur auf die Eisenbahn angewiesen ist, sondern nebenbei auch noch das Mittel des Dampfschiffbetriebes hat, und dass endlich selbst der Landweg durch Savoyen beschritten werden kann, der uns vertragsgemäss freisteht.

Was endlich den dritten Punkt, die Gefahr des Einfahrens von französischen Militärzügen in Genf selbst anbelangt, so wäre ein solcher Versuch eines militärischen Ueberfalles per Eisenbahn als Art der Eroberung eines Landes doch wohl einzig in der Geschichte und nur möglich, wenn das Militärkommando im Kanton Genf und das Bahnhof= und Platzkommando von Genf sich vollständig passiv und impotent erzeigen würden.

Ist es uns aber auch bei der erforderlichen Vigilanz und Aktivität möglich, die genannten Gefahren tatsächlich abzuschwächen, so ist doch nicht zu bestreiten, dass die gegenwärtigen Zustände auf dem Bahnhof Genf im Falle einer Mobilmachung zu Friktionen führen werden, die eine grössere oder geringere Bedeutung erlangen können. Ob diese Friktionen freilich wichtig genug sind, um vom militärischen Gesichtspunkte aus den Ankauf des Bahnhofes als eine absolute Notwendigkeit zu bezeichnen, wagen wir nicht zu behaupten.

Wir haben uns begnügt, den Wunsch auszusprechen, dass es geschehen möchte. Kann der Ankauf aber nicht stattfinden, dann müssten wir im militärischen Interesse verlangen, dass schon im Frieden der Chef de Gare ein Schweizer sei, dass ein bedeutend grösserer Prozentsatz der Angestellten, womöglich mindestens die Hälfte, Schweizer seien und endlich, dass schon im Frieden die oberste eisenbahnliche Autorität auf dem Bahnhof nicht bei der Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft, sondern bei der Jura-Simplon-Gesellschaft stehe.

Wir verhehlen uns nicht, dass die Frage des Ankaufes von Bahn und Bahnhof Genf auch noch eine wichtige politische Seite hat. Wir haben uns darauf beschränkt, die Gefahren und Nachteile zu bezeichnen, welche die gegenwärtigen Verhältnisse mit Bezug auf die schweizerische Landesverteidigung haben.

DER CHEF DES EIDG. STABSBUREAU,
Generalstabs-Abth.

sig. A.Keller.