

**Zwanzigjähriges Bestehen der
Sektion Deutsche Bundesbahn im
Schweizerischen Eisenbahnverband**

Stein am Rhein, 18. September 1965

Dr. Fritz Anliker,

Vizedirektor des Eidg. Amtes für Verkehr und Leiter der Schweizerischen Delegation in der Gemischten Kommission, Bern:

**Die Gemischte Kommission und die Strecken der
Deutschen Bundesbahn auf Schweizer Gebiet.**

Ich freue mich, Ihnen zum 20jährigen Jubiläum der Sektion Deutsche Bundesbahn im SEV vorweg die Grüsse des Vorstehers des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Herrn Bundesrat Dr. Willy Spühler, überbringen zu dürfen. Herr Bundesrat Spühler weiss um die Vorteile des Gesprächs unter verhandlungsfähigen Partnern. Er dankt deshalb der Sektion Deutsche Bundesbahn und ihren Vertrauensleuten im Schweizerischen Eisenbahnverband für die in den ersten 20 Jahren ihres Bestehens geleistete konstruktive Verbandsarbeit und wünscht ihr und allen ihren Mitgliedern auch für die Zukunft gutes Gedeihen und grünes Licht. Diesen Wünschen schließt auch die Direktion des Eidg. Amtes für Verkehr auf das herzlichste an.

Wenn Sie heute ihr 20jähriges Jubiläum feiern, so feiert die Gemischte Kommission für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizergebiet im Grunde genommen mit Ihnen. Auch sie ist aus den Wirren einer Zeit hervorgegangen, die die meisten unter uns bewusst miterlebt und zum Teil mitgestaltend zur heutigen Ordnung geführt haben.

Die frühere, ich möchte sagen klassische Form zur Regelung der zwischenstaatlichen Verkehrs waren ausschließlich die diplomatischen und konsularischen Vertretungen. Mit den modernen Zeiten haben jedoch die Beziehungen zwischen den Staaten umfangmäßig derart zugenommen, daß es nicht mehr möglich ist, alle Fragen - namentlich diejenigen, die besondere Kenntnisse eines Spezialgebietes voraus setzen auf diplomatischem Wege abzuklären und zu lösen. Deshalb wurden, z.B. im Bereiche der Eisenbahnen, der Elektrizitätswirtschaft, der Schifffahrt usw., sogenannte Gemischte Kommissionen geschaffen, in welchen Fachleute verschiedener Staaten technische Fragen gerne gemeinsam prüfen, fragliche Tatbestände abklären, Lösungen in Vorschlag bringen und Entwürfe neuer zwischen-staatlicher Vereinbarungen vorbereiten. Ein Ihnen allen bekanntes Beispiel einer solchen Gemischten Kommission ist die internationale Simplon-Delegation, welche gestützt auf die Übereinkunft zwischen der Schweiz und Italien im Jahre 1903 geschaffen wurde.

Eine ähnliche Gemischte Kommission besteht auch für die Angelegenheit mit den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizergebiet. Während jedoch die Simplon-Delegation als zwischenstaatliches Instrument durch einen bilateralen Vertrag zwischen Italien und der Schweiz von Anfang an ihre definitive Gestalt erhielt, handelt es sich bei der Gemischten Kommission für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizergebiet um ein Gremium das ursprünglich geschaffen wurde, um politischen Schwierigkeiten zu begegnen

und auf praktischem Wege den lahmgelegten Bahnbetrieb aufnehmen zu können. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß diese Kommission im Verlaufe der Zeit verschiedene Wandlungen erfahren hat.

Um den Werdegang der Gemischten Kommission zu verstehen, muss man sich vorerst die Zeit von 1945 - 1947 vergegenwärtigen. Schweizerischerseits mussten damals alle Bahnfragen mit dem Gouvernement militaire de la zone d'occupation française, im besonderen mit dem Detachement d'occupation des chemins de fer français, behandelt werden. Dies war mit grossen Schwierigkeiten verbunden, weil die französischen Behörden den auf Schweizergebiet gelegenen deutschen Bahnbetrieb als unter ihrer Herrschaft stehend betrachten wollten, wogegen die Schweiz für die Bahnanlagen - nach ihrer Ansicht momentan herrenloses Gut - eine treuhänderische Verwaltung einsetzte. Dem nachmaligen Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr, Herrn Fürsprecher Robert Kunz, der auf schweizerischer Seite einer der Hauptakteure war, stellten sich schier unüberwindliche Schwierigkeiten. Es geziemt sich, daß wir uns heute seines damaligen tatkräftigen und klugen Wirkens dankbar erinnern. Wer denkt beispielsweise noch daran, daß vor 20 Jahren von schweizerischen Behörden verschiedentlich französische Militärformationen an der Grenze zurückgehalten oder die Rückerstattung widerrechtlich beschlagnahmter Devisen verlangt werden mussten? Diese unerfreuliche Situation verhinderte oder erschwerte die unbedingt erforderliche Wiederaufnahme des deutschen Bahnbetriebs über die Grenze. Lange scheiterten jedoch alle Bemühungen zur Normalisierung der Verhältnisse. Erst im Jahre 1947 wurde die Lage insofern günstiger, als die Zonenregierungen die Befugnis erhielten, mit den Nachbarstaaten Vereinbarungen über Eisenbahnfragen abzuschließen und im süddeutschen Bereich die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen geschaffen wurde. Damit konnte man schweizerischerseits endlich eine Stelle, die sich in fachkundiger Art mit Eisenbahnfragen befassen konnte. Die Besatzungsbehörden versuchten zwar immer wieder, von den schweizerischen Behörden das Zugeständnis zu erhalten, den Bahnbetrieb auf Schweizergebiet selbst übernehmen zu dürfen und auf diese Art die treuhänderische Verwaltung zu beseitigen. Schweizerischerseits wurden diese Begehren immer strikte abgelehnt. Unser Land weigerte sich, mit den Besatzungsbehörden über die Aufhebung der treuhänderischen Verwaltung überhaupt zu verhandeln. Dagegen waren die Schweizerbehörden bereit, über die Übernahme des Betriebe durch die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen zu diskutieren, sofern die Hoheitsrechte der Schweiz respektiert, alle zwischen der Schweiz und Deutschland. geltenden Eisenbahn-Staatsverträge beachtet und keine Maßnahmen auf Schweizergebiet getroffen würden, die als Ausfluss der Besetzung hätten gelten können. Zudem wurde in diesem Zusammenhang die Wiederherstellung der Doppelspur zwischen Offenburg und Freiburg i. Br. sowie zwischen Horb und Tuttlingen als Zufahrtsstrecken der Gotthard-Linie gefordert.

Wollten die Besatzungsbehörden den auf Schweizergebiet gelegenen Bahnbetrieb erfassen, so konnten sie dies bei der festen Haltung unsers Landes nur auf dem Verhandlungswege erreichen, auf Grund von vertraglich festgelegten Bestimmungen. Deshalb wurde am 9. Dezember 1947 eine erste Vereinbarung zwischen der Direction générale de l'Economie et des Finances du Gouvernement militaire de la zone française d'occupation in Baden-Baden und dem Amt für Verkehr als schweizerische Eisenbahnaufsichtsbehörde abgeschlossen. Die Eisenbahndirektion Karlsruhe, die in der Delegation unseres Verhandlungspartners

begreiflicherweise nicht vertreten war, wurde von uns selbstverständlich vorher vertraulich begrüßt und hat den Abschluss der Vereinbarung befürwortet.

Damit wurde der Bahnbetrieb auf Schweizergebiet der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen übertragen. Wie sollte nun seitens der Besetzungsbehörden der Vollzug dieser Maßnahme in der Schweiz überwacht werden, wenn schweizerischerseits jegliche Besetzungsmassnahmen ausgeschlossen wurde? Der Ausweg wurde über die Schaffung der Gemischten Kommission gefunden. Damit konnte der Vollzug der Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 gesichert werden, aber nicht im Sinne der Kontrolle einer Besetzungsmacht, sondern im Rahmen einer vertraglich zugesicherten, auf paritätischer Basis durchzuführenden Verwaltungsaufsicht. Auf Schweizergebiet amtierten zwei französische und zwei schweizerische technische Berater unter der Aufsicht der Gemischten Kommission. Wie Sie sehen, war die Gemischte Kommission etwas ganz anderes als heute. In der Zeit, da man auf diplomatischem Wege nicht zum Ziele gekommen wäre, diente sie einerseits als Verbindungsorgan für Eisenbahnfragen, andererseits war sie ein Gremium, dem der Vollzug der Vereinbarung von 1947 übertragen wurde.

Die Gemischte Kommission tagte erstmals im April 1948 in Basel, wobei die Verhandlungen in französischer Sprache geführt wurden. Innerhalb, weniger Jahre konnte, sie eine ganze Reihe strittiger Fragen lösen. Ich möchte insbesondere die Auszahlung der Löhne in Schweizerfranken und ihre Anpassung an die Teuerung sowie die Frage der Wohnsitznahme der Bediensteten in Basel und Schaffhausen erwähnen. An Ihrer heutigen Jubiläumsfeier wollen wir uns auch daran erinnern, daß die Gemischte Kommission bereits im Jahre 1948 die Vertretung der Grenzgänger der Deutschen Bundesbahn durch den Schweizerischen Eisenbahnverband anerkannte.

Eine schwierige Situation trat ein, als man im Verlaufe des Jahres 1949 in der Schweiz erfuhr, daß das neue Besetzungsstatut für Deutschland die Vereinbarung von 1947 gefährden konnte. Durch einen vertragslosen Zustand wären die erreichten Resultate wieder in Frage gestellt worden. Man war jedoch allseits bestrebt, den Bahnbetrieb unter allen Umständen aufrecht zu erhalten. Deshalb wurde erneut verhandelt, diesmal aber in deutscher Sprache. Als Partner der Schweiz erschien zum ersten Mal die Bundesrepublik Deutschland. Die neue Vereinbarung wurde am 20. April 1951 durch Herrn Bundesminister für Verkehr, Dr. Ing. Hans-Christoph Seebohm und Herrn Bundesrat Dr. h.c. Joseph Escher unterzeichnet. Von diesem Zeitpunkt an kann die Gemischte Kommission nicht mehr als durch die Besetzung bedingtes Betriebsaufsichtsorgan betrachte werden. Mit der neuen Vereinbarung erhielt sie die Funktion eines zwischenstaatlichen Organs, das paritätisch und unmittelbar die Angelegenheiten der deutschen Bahn behandelt, d.h. ohne den Einsatz von technischen Beratern. Diese Posten wurden aufgehoben. Warum werden Sie sich fragen, amtet dann aber noch immer ein Vertreter des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements im Badischen Bahnhof Basel? Die Antwort ist einfach. Man hatte mit den örtlichen Verbindungsleuten derart gute Erfahrungen gemacht, daß, als man die Beraterfunktion abschaffte, es als ein Mangel empfunden wurde, daß zukünftig diese Art der Verbindung verschwinden sollte. Auf Grund dieser Überlegung wurde aber nicht, wie man etwa glauben könnte, ein schweizerischer Berater im Amt belassen, sondern man beschloß, dem deutsch-schweizerischen Staatsvertrag von

1852 (Sie haben, meine Damen und Herren, richtig gehört, der Vertrag stammt tatsächlich aus dem Jahre 1852) Nachachtung zu verschaffen. In diesem Vertrag ist nämlich vorgesehen, daß schweizerischerseits Bahnbeamte im Bahnbetrieb eingesetzt werden können, für welche die Deutsche Bahn in den Bahnhöfen Basel und Schaffhausen passende Lokale zur Verfügung zu stellen hat. Herr Emil Meyer, ein Eisenbahner von altem Schrot und Korn, kann sich somit für seine Tätigkeit im Bad. Bf. Basel auf einen mehr als hundertjährigen Staatsvertrag berufen. Sie werden mit mir einig gehen, daß ich ihm für die Bravour, mit der er sich seiner Aufgabe, die Verbindung zwischen den deutschen Bahndiensten in Basel und Schaffhausen und den schweizerischen Behörden zu fördern, annimmt, heute ein besonderes Kränzlein winden darf. Ebenso dankbar möchte ich des ersten Vertreters der deutschen Bahn in Basel, Herrn Hoffmann, gedenken, der in schwerer Zeit viel zur guten Zusammenarbeit zwischen deutschen und schweizerischen Bahnen und Behörden beigetragen hat. Diese Tradition wird heute durch Herrn Sannwald in meisterhafter Art und Weise weitergepflegt. Auch ihm gilt mein besonderer Dank, Dank gebührt aber auch Herrn Rinck, von dem ich lange nur als von Jean Jaques reden gehört habe und den kennenzulernen mich heute ganz besonders gefreut hat.

Mit der weiteren Normalisierung der Verhältnisse konnte die Aufhebung der treuhänderischen Verwaltung in Aussicht genommen und die Deutsche Bundesbahn wieder in die uneingeschränkte Verfügung über das Eigentum an den Bahnanlagen eingesetzt werden. Dies bedingte eine erneute Anpassung der Vereinbarung. Das neue Vertragswerk wurde am 25. August 1953 unterzeichnet und auf den 1. September des gleichen Jahres in Kraft gesetzt. Dieser dritte Vertrag gilt heute noch. Damit ist die Gemischte Kommission ein zwischenstaatliches Instrument geworden, das dem heutigen Begriff derartiger Institutionen voll entspricht. Sie besteht aus Vertretern der zuständigen schweizerischen und deutschen Behörden. Immer vertreten sind das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, das Politische Departement, die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen sowie die Schweizerischen Bundesbahnen. Deutscherseits sollen immer vertreten sein das Bundesverkehrsministerium, das Land Baden-Württemberg, die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und der Bundesbahndirektion Karlsruhe. Andere Vertreter werden von Fall zu Fall auf Grund der zu behandelnden Fragen bezeichnet.

Wie Sie aus meinen Darlegungen ersehen, besteht die Gemischte Kommission nun schon seit bald 20 Jahren, ist also beinahe so alt wie Ihre Sektion. In dieser Zeit hat sie viel zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz beigetragen. Sie hat aber nicht nur dazu gedient, die erforderlichen Verbindungen herzustellen, sondern sie hat auch, und nicht zuletzt erlaubt, menschlich-freundschaftliche Beziehungen zu schaffen, die den Geschäftsverkehr erleichtern und sehr oft erst ermöglichen. Es wäre zu wünschen, daß überall, wo Menschen und Länder in zwischenstaatlichen Verhandlungen gemeinsame Probleme zu lösen haben, der gleiche friedliche Geist wie bei den Verhandlungen in der kleinen Gemischten Kommission für die Angelegenheiten der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizergelände herrschen würde.