

Blick zurück

«Retten, was zu retten ist»

von Christoph Wehrli 9.1.2017, 07:00 Uhr

Im Herbst 1944 sinken die Aussichten, dass das Deutsche Reich seine Schulden bei der Schweiz zurückzahlt. Bern erwägt deshalb, über die Abtretung von Rohstoffen und Bahnanlagen zu verhandeln.



Der Bahnhof «Basel Bad Bf» sollte zur Schuldentilgung in Schweizer Hand übergehen. Bild von 1922. (Bild: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv)

September 1944: Britische und amerikanische Truppen erreichen drei Monate nach der Landung in der Normandie die deutsche Grenze, im Osten ist die sowjetische Armee weit gegen das Nazireich vorgestossen, in Italien verschiebt sich die Front rasch nach Norden, und in Deutschland selber sind grosse städtische Gebiete durch Bombardierungen zerstört worden. «Man darf die Eventualität einer Besetzung Deutschlands durch die Alliierten und einer wirtschaftlichen und finanziellen Vormundschaft ins Auge fassen», heisst es mit neutraler Vorsicht in einem Papier (in französischer Sprache), über das in Bern der Bundesrat berät. Die Absicht des antragstellenden Finanz- und Zolldepartements (EFZD) ist es, von den Krediten des Bundes – Hunderte von Millionen Franken – «zu retten, was zu retten ist».

Beitrag an deutsche Rüstung

Worum handelt es sich? 1940 hat der Bundesrat einen ersten zinslosen Kredit von 150 Millionen Franken bewilligt, der über das Clearing (die Verrechnung von Forderungen und Guthaben) deutsche Importe aus der Schweiz, vor allem Rüstungsgüter, vorfinanzieren soll. 1941 folgt eine Erhöhung um 850 Millionen, obwohl mit dem Verlust der Gelder zu rechnen ist. Der Tribut an die Macht, von der die Versorgung der Schweiz extrem abhängig ist, scheint unvermeidlich, und ein Beitrag zur Sicherung der industriellen Beschäftigung ist sehr erwünscht. Als Subventionierung der Rüstungskäufe einer Kriegspartei verletzt das Vorgehen allerdings die Neutralität, und die Alliierten werden nach ihrem Sieg die schweizerischen Ansprüche kaum berücksichtigen. Auch mit Blick auf unbelastete Handelsbeziehungen mit Nachkriegsdeutschland besteht laut EFZD ein – beidseitiges – Interesse, den Clearing-Kredit jetzt zu saldieren.

Kalkül mit einem Ausverkauf

Der von Louis Jacot in der Finanzverwaltung ausgearbeitete Vorschlag für eine Verhandlungslösung ist kühn: Um Deutschland die Mittel zur Begleichung seiner Schulden zu verschaffen, soll die Schweiz für rund 500 Millionen Franken Eisen, Kohle und andere Güter erwerben, die bisher für Kriegszwecke benötigt wurden und nun vor den Besatzungsmächten gerettet werden könnten. Zudem sei der deutsche Beitrag an den Bau der Gotthardbahn zurückzuerstatten und die 1909 als Ablösung vereinbarte Tarifvergünstigung aufzuheben. Weitere 100 Millionen Franken soll die Übernahme der deutschen Bahnanlagen auf schweizerischem Gebiet erbringen. Es geht um Strecken und Bahnhöfe in den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen, die aufgrund eines Staatsvertrags mit Baden von 1852 als Teil der Verbindung von Mannheim zum Bodensee, vom Nordwesten zum Südosten des Grossherzogtums, erstellt worden sind. Ein monumentales Kernstück ist der Badische Bahnhof in Basel, der, nach einem ersten Bau beim heutigen Messeplatz, 1913 eröffnet worden ist. Das Werk des Schweizer Architekten Karl Moser, der etwa gleichzeitig die Universität Zürich baute, war das teuerste Bahnhofprojekt der Badischen Staatsbahn.

Vor allem die Idee des umfangreichen Rohstoffkaufs macht es gut verständlich, dass die Handelsabteilung in einer Stellungnahme von «allzu primitiven», absolut unrealistischen Überlegungen der Finanzverwaltung spricht. Im Bundesrat, wo seit Anfang Jahr Ernst Nobs, der erste Sozialdemokrat in der Landesregierung, für die Finanzen zuständig ist, wird am 22. September nach einem Meinungsaustausch der Entscheid «verschoben», da die Bedingungen für solche Verhandlungen gegenwärtig nicht erfüllt seien. Die Idee wird also mit kollegial-pfleglichen Worten begraben.

Lösung mit der Bundesrepublik

An den finanziellen Forderungen selbst hält der Bundesrat auch nach Kriegsende fest. Nachdem die westlichen Alliierten der Bundesrepublik Deutschland mehr aussenpolitischen Spielraum zugestanden haben, kommt es 1952 zu Verhandlungen. Bern hat mit der raschen Anerkennung des neuen Staats eine Art Vorleistung erbracht, und in Bonn ist man am schweizerischen Kapitalmarkt interessiert. Man einigt sich auf einen Betrag von 650 Millionen Franken (die Guthaben summierten sich auf fast 1,2 Milliarden), der dann bis 1971, schneller als geplant, abbezahlt wird. 250 Millionen Franken fliessen übrigens wieder zurück, unter anderem als Beitrag an die Elektrifizierung des Gotthard-Zubringers Karlsruhe–Basel.

Von einem «Rückkauf» des Badischen Bahnhofs sieht die Schweiz übrigens nach dem Krieg ab, obwohl ein solches Recht 1852 vertraglich festgeschrieben worden ist und die Alliierten darauf drängen, es wahrzunehmen. Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement übernimmt die Anlage 1945 treuhänderisch und gibt sie 1953 Deutschland zurück. «Basel Bad Bf» bleibt damit als Bahnhof-Enklave (mit deutschem Zollgebiet) ein Unikum und überlebt als Bundeseigentum sogar die Überführung der Deutschen Bahn in eine AG. Zugleich steht er für die bemerkenswerte Verflechtung in der Grenzregion.

Auszug aus der NZZ (Neue Zürcher Zeitung) vom 9.1.2017

Der Artikel wurde über Internet geladen.

Vorgängig wurde in den „Schaffhauser Nachrichten“ dieser Artikel erwähnt mit der Ausgabe vom 11.1.2017

Wolfgang Halbherr