Zeitschrift: Berner Rundschau : Halbmonatsschrift für Dichtung, Theater, Musik

und bildende Kunst in der Schweiz

Herausgeber: Franz Otto Schmid

Band: 3 (1908-1909)

Heft: 19

Artikel: Am Gotthard

Autor: Welti, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-748031

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 24.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Am Gotthard.

Bon Dr. A. Welti.

m 1. Mai ist die Gotthardbahn in den Besitz des Bundes übergegangen. Zu den bestehenden 4 Kreisen des Bundessbahnnetzes hat sich nun der Kreis 5 gesellt. Die Berstaatlichungsaktion, die mit der übernahme der Centralbahn begonnen, ist für einmal zum Abschluß gelangt.

Die Aufgabe war mühsamer durchzuführen, als man 1897 im Rücktaufs= enthusiasmus geglaubt, und die Pfeise muß teurer bezahlt werden, als man damals ausgerechnet hatte. Den Kaufpreis der Gotthardlinie kennen wir zur Stunde allerdings noch nicht, da über einen nicht nebensächlichen Punkt, über die Frage, wem der Erneuerungsfonds gehört, Käufer und Verfäufer sich nicht zu einigen vermochten. Aber auch wenn der bundes= gerichtliche Entscheid hierüber zugunsten des Bundes ausfallen sollte. wird es der Millionen, die uns der Rückfauf der fünf hauptbahnen kostete, noch mehr als genug sein. Die Erfahrungen haben in finanzieller Hinsicht dem Optimismus, der der Verstaatlichungskampagne vor 11 Jahren zu Gevatter stand, nicht Recht gegeben. Wir möchten uns aber doch davor hüten, ins Horn derjenigen zu stoßen, die die Nationalisierung unserer Bahnen lediglich vom Standpunkt des Krämers aus zu beurteilen imstande sind. Wir lassen uns auch durch die, unter dem Einfluß unvermeidlicher Kaktoren vorübergehend ungünstiger gewordenen Betriebs= verhältnisse der S. B. B. nicht entmutigen, halten vielmehr die hohen polkswirtschaftlichen und politischen Ziele im Auge, denen das für unser Land gewaltige Werk zu dienen bestimmt ist. Enttäuschungen bleiben bei einer Staatsaktion, wie sie der Rückkauf unserer Hauptbahnen dar= stellt, wohl nirgends aus. Vergessen wollen wir aber nicht, wie Vieles und wie Großes schon bisher unsere Staatsbahn dem Verkehr gebracht hat; die bisherigen Neuerungen und Verbesserungen waren in der Größe ihres Umfanges nicht so ganz selbstverständlich.

Die bitterste Enttäuschung hat uns in der ganzen Verstaatlichung der Rückfauf der Gotthardbahn bereitet. Hier ging die Vertrauensseligkeit der Rückfaufsbotschaft von 1897 entschieden etwas wohl weit. Der internationale Charakter der Linie, die mit finanzieller Hülfe zweier Nachbarstaaten gebaut worden war, hätte besser eingeschätzt werden sollen, als es tatsächlich geschehen ist. Vor allem scheint unsere Diplomatie vergessen zu haben, daß der eine der beiden Vertragsstaaten, mit denen wir die Verträge von 1869, 1873 und 1879 geschlossen, Italien heißt, dem gegenzüber auch das größte Mißtrauen noch immer als zu klein erscheint. Aus den letzten Erfahrungen am Simplon hätte man eine weitere Lehre ziehen sollen.

Es ist nun allerdings festzustellen, daß der Bundesrat bereits wenige Wochen nach dem Erscheinen seiner Rückfaufsbotschaft von 1897 den beiden Subventionsstaaten seinen grundsätzlichen Rechtsstandpunkt in bezug auf das unbestreitbare Recht des autonomen Rückfaufs der Gotthardbahn zur Kenntnis brachte. Eine Antwort erfolgte nicht. Im Jahre 1904 ließ sodann der Bundesrat der deutschen und der italienischen Regierung eine Erklärung zugehen, welche jegliche Verpflichtung zur Rüchzahlung der Subventionen als vollständig ausgeschlossen bezeichnete. Als dann die Kündigung der Gotthardbahn erfolgt war, machte unsere Regierung in Berlin und Rom sofort Mitteilung, indem sie ihre Bereitwilligkeit zur übernahme der Verpflichtungen der Gotthardbahn aus den Verträgen wiederholte und zur Ablösung gewisser Rechtsansprüche eine Redukion der Bergzuschläge in Vorschlag brachte: für die Strecke Erstfeld-Chiasso von 64 auf 50 Kilometer, für die Strecke Erstfeld-Pino von 50 auf 40 Kilometer. Trot wiederholter Recharge kam keine Antwort, bis dann endlich am 11. Februar dieses Jahres zwei inhaltsschwere, identische Noten im Bundeshaus überreicht wurden.

Unter Bezugnahme auf ein Rechtsgutachten (dem Vernehmen nach von dem Völkerrechtslehrer Martit in Berlin verfaßt) bestritten Deutsch= land und Italien uns rundweg das Recht des Rücktaufs ohne ihre Einwilligung, die sie von der Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig machen könnten. Der Bundesrat war begreiflicherweise von diesen Er= öffnungen am Vorabend der Verstaatlichung der Gotthardbahn nicht wenig überrascht. Sie kamen, vom Standpunkt ihres zeitlichen Erscheinens aus beurteilt, einer förmlichen Überrumpelung gleich, wie sie nur die raffinierte italienische Diplomatie ausheden konnte. Von der deutschen Regierung weiß man, daß sie schon 1904 zur Stellungnahme bereit mar: als Alliierter Italiens war unser nördlicher Nachbar aber verhindert, selbständig in der Gotthardbahnfrage vorzugehen, er mußte die Entschließungen der italienischen Diplomatie abwarten und wohl oder übel mit ihr zusammenspannen. Hätten wir schon 1904 die prinzipielle Haltung gekannt, die die beiden Subventionsstaaten einzunehmen beabsichtigten, würde möglicherweise die Gotthardbahnangelegenheit in andere Bahnen eingelenkt haben. Man darf sich einigermaßen verwundern, daß nach den Erfahrungen am Simplon, das hartnäckige Schweigen Italiens in der Gotthardfrage nicht das allergrößte Mißtrauen im Bundeshaus wachrufen mußte. Ein Großstaat hätte sich eine solche Taktik kaum gefallen lassen. Was konnte aber unser Bundesrat tun, um Italien zu einer endlichen Antwort zu verhalten? Es ist zum mindesten eine Einseitiakeit, unsere, wie man behauptet, zu wenig entwickelten diplomatischen Kähiakeiten für die Situation, wie sie sich schließlich offen= barte, verantwortlich zu machen.

Was nun die Stellungnahme des Bundesrates auf die beiden Noten vom 11. Februar betrifft, so erneuerte er in entschiedener Weise seinen den Vertragsstaaten früher notisizierten Rechtsstandpunkt in der Rückaufsfrage. Er bezeichnete von neuem den Rückauf der Gotthardslinie als ein unbestreitbares, souveränes Recht, durch dessen Ausübung die Deutschland und Italien vertraglich garantierten Rechte in keiner Weise verletzt würden. Daß er es auch ablehnte, eine solche spezissische Souveränitätsfrage dem Entscheid eines Schiedsgerichtes zu unterbreiten, versteht sich von selbst. Es sei hier beigefügt, daß auch der Bundesrat sich ein Rechtsgutachten hatte geben lassen, und zwar von Prof. Dr. Meili in Zürich.

Wie bekannt ist, einigten sich dann die Regierungen der drei Gott= hardvertragsstaaten trot dem divergierenden grundsätlichen Rechtsstand= punkt auf konferenzielle Verhandlungen, die in Bern stattfanden und am 24. März ihren Anfang nahmen. In Form einer neuen, die alten Verträge samt und sonders aufhebenden Vereinbarung ging der Bundes= rat eine Reihe zum Teil bereits bestehender, zum Teil neuer Verpflichtungen gegenüber den beiden Nachbarstaaten ein. Die letteren begeben sich da= gegen ihres angeblichen, noch beim Zusammentritt der Konferenz aus= drücklich vorbehaltenen Einspracherechts gegenüber dem Rückfauf und verzichten vornehmlich auch auf den Superdividendeanspruch und die eventuelle Taxherabsetzung im Transitverkehr. Diese beiden Forderungen, die ihnen nach dem Vertrag von 1869 zustanden, wollte die Schweiz ablösen, um der sonst nötig gewordenen, nach mehr als einer Seite hin lästigen, gesonderten Rechnungsführung für den Kreis V enthoben zu sein. Nach dem Bekanntwerden des Protestes Deutschlands und Italiens gegenüber einem autonomen Rückfauf seitens des Bundes mußte der Wunsch, einer solchen Rechnungsführung ein für allemal enthoben zu sein, erst recht sich aufdrängen.

Noch liegt beim Schreiben dieser Zeilen der Entwurf des neuen Vertrages, wie er von der Konferenz nach langen und mühsamen Beratungen festgestellt worden ist, im Wortlaute nicht vor. Eine gewisse Diskrepanz zwischen dem deutschen und französischen Text der offiziellen vorläufigen Mitteilung über den Vertragsinhalt fordert ebenfalls zur Zurückhaltung mit einem definitiven Urteil über die Konvention auf. Immerhin steht soviel fest, daß das Äquivalent, mit dem wir die begründeten und unbegründeten Rechtsansprüche unserer beiden Nachbarn ablösen mußten, kein geringes ist. Die schließlich zugestandene Reduktion der Vergzuschläge um 35 % vom 1. Mai 1910 und um 50 % vom 1. Mai 1920 an geht bedeutend über die ursprüngliche Offerte hinaus. Das Erfreulichste an der Vereinbarung ist für uns die Wahrung der internen Tariffreiheit; am Versuch, sie einzuengen, soll es nicht gesehlt

haben. Die Frage der Rückerstattung oder Nichtrückerstattung der Subventionen ist mit der ausdrücklich ausgesprochenen Aufhebung der alten Verträge liquid geworden. Es war die schweizerische Delegation, die den Vorschlag einer besondern Vertragsbestimmung über diese Angelegenheit, d. h. einer Art Saldoquittung, ablehnte, weil sie auch den Schein vermieden wissen wollte, als ob die Schweiz den Subventions= staaten je etwas geschuldet hätte. Der im Schlufprotokoll zugestandenen Berücksichtigung der ausländischen Industrie bei Materialbestellungen im Falle der Elektrifizierung der Gotthardbahn ist schon deshalb keine zu große Bedeutung beizumessen, weil, mit Ausnahme einer einzigen, alle unsere schweizerischen Maschinenfabriken, die in Frage kommen können, mit deutschen Firmen im Kartell stehen. Die Ausschreibung einer allgemeinen Konkurrenz, bei der auch die ausländische Industrie zugelassen wird, bestätigt nur eine bereits übliche Praxis. Vollends von untergeordneter Bedeutung ist die Zusicherung der Beibehaltung der 100 bis 200 gegenwärtig im Dienst der Gotthardbahn stehenden deutschen und italienischen Arbeiter und Angestellten, ohne daß diese gezwungen werden, ihre Nationalität preisgeben zu müssen.

Um den Wesenszug der italienischen Diplomatie nicht zu verleugnen, versuchte die italienische Delegation am Schlusse der Konferenzvershandlungen noch einen besondern Fang zu tun. Sie verlangte, über den Rahmen des Konferenzprogrammes hinausgehend, nichts weniger, als daß die dem Transitverkehr gewährten Vergünstigungen auch dem Verkehr Italien — Stationen Gotthard zugute kommen sollen. Der Bundesrat trat hierauf nicht ein und machte in einem Separatabkommen mit Italien, dem südlichen Nachbar, neben der Erneuerung zweier bestehenden eine weitere Konzession lediglich in der Form eines Ausnahmestariss für Südsrüchte, agrumi, d. h. Orangen und Zitronen. Die italienischen Herren Delegierten, so wird versichert, werden aus dem sinanziellen Vorteil dieses Zugeständnisses wenigstens ihre Reisekosten bestreiten können.

Ein besonders erfreuliches Resultat der Konferenz war für die Schweiz bei den höchst ungemütlichen Voraussetzungen, unter denen sie zusammentrat, nicht zu erwarten. Zwischen zwei Feuern hatte sie einen doppelt schweren Stand.

Erst beim Beginn der Konferenz ersuhr unsere Delegation die Begehren der beiden Staaten. Wir wiederholen, ein Großstaat hätte sich diese ganze Taktik der beiden Gegenkontrahenten nicht gefallen lassen dürsen. Hätte nun aber der Bundesrat der unvermuteten Situation den Trotz des guten Rechtes entgegensetzen und eine konferenzielle Vershandlung über die ganze Frage überhaupt ablehnen sollen? Das Parlament wird auf diese Frage die Antwort geben. Wir hoffen, ohne die

Leidenschaft, die in der Klage über früher begangene Fehler wurzelt. Die ruhige Beurteilung wird nicht vergessen, daß gegenüber einer internationalen, unter besonderen Verumständungen und mit ausländischer sinanzieller Hülfe gebauten Linie auch besondere Faktoren erwogen sein wollen. Der Begriff der staatlichen Selbstherrlichkeit kann hier nicht ein absoluter sein; wie durch einen Handelsvertrag, so legt sich ein Staat auch durch einen Eisenbahnvertrag mit dem Ausland in seiner Souveränität gewisse Einschränkungen auf.

Das Schlagwort vom "freien Gotthard", den wir angestrebt, aber nicht erhalten hätten, wird beim objektiven Beurteiler der neuen Versträge nicht verfangen.



Das Bibliothekwesen.

Bon Lilli Frant, Bibliothefarin.

as Bibliothekwesen, wie wir es heute vor Augen haben, ist eine der neuesten Errungenschaften der Kultur, obgleich Bibliotheken schon im grauen Altertum befannt waren. Die moderne Bibliotheksbewegung, die das Bibliotheksfach als selbständigen Beruf betrachtet

und behandelt, setzte erst in der 2. Hälfte des letzten Jahrhunderts bei uns in Deutschland energisch ein. Für die frühere Anschauung legen die Einführungsworte des Herzogs von Braunschweig zu Lessing beredtes Zeugnis ab. Er sette seinen neuen Bibliothekar mit der Bemerkung in sein Amt in Wolfenbüttel ein: "Herr Hofrat, ich nehme an, daß die Bibliothek mehr für Sie da sein wird, als Sie für die Bibliothet". Und noch heute herrscht, auch bei dem gebildeten Laien= publikum, die Ansicht vor, daß die Bibliothek zwar eine sehr angenehme und zwedmäßige Einrichtung für einzelne Kategorien von Menschen sei, daß sie auch von Staats wegen unterhalten werden solle, daß es sich im übrigen aber kaum verlohne, den Problemen dieser Institution näher= zutreten. Man sieht ein, daß wissenschaftliche Bibliotheken nötig sind, weil bei der großen Produktion der einzelne nicht imstande ist, sich das nötige Material zu seinen Studien selbst anzuschaffen, man sieht ferner ein, daß Volksbibliotheken zur Abgabe des geistigen Futters für den fleinen Mann ebenso berechtigt sind, wie Säuglingsheime und Bolks= küchen, und man gibt schließlich auch zu, daß zur Organisation und