

**Zeitschrift:** Wissen und Leben  
**Herausgeber:** Neue Helvetische Gesellschaft  
**Band:** 7 (1910-1911)  
  
**Artikel:** Zur Entwicklung der Gotthardfrage  
**Autor:** Steiger, J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-750375>

### **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**

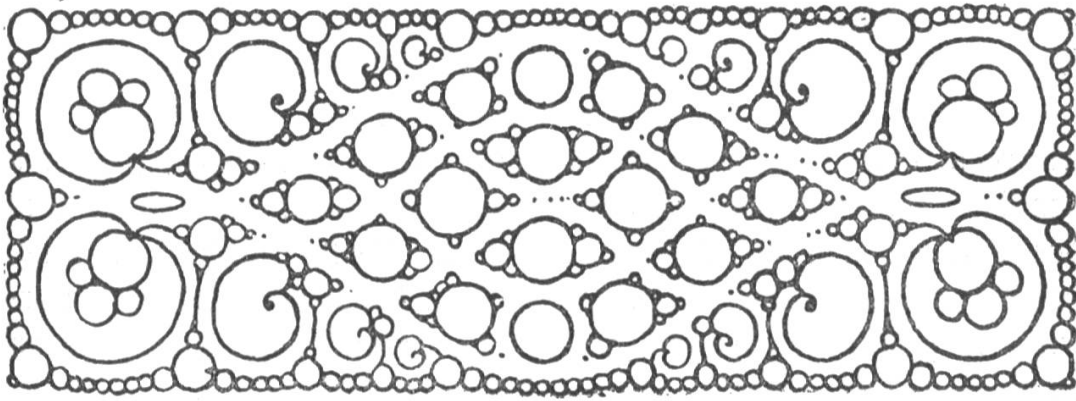
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 10.01.2026

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



## ZUR ENTWICKELUNG DER GOTTHARDFRAGE

Seitdem hier im letzten Frühjahr der Gotthardvertrag erörtert wurde, sind verschiedene Kundgebungen zutage getreten, die zur Abklärung beitragen und wohl Beachtung verdienen. Am 30. Mai hat sich Herr Bundesrat *Forrer* durch einen Vortrag im bernischen Handels- und Industrieverein der verdienstlichen Aufgabe unterzogen, die mehr kommerzielle Seite des Vertrages zu erläutern. Da aber besonders ihre *politische* Seite, die er nicht berührte, ein außerordentliches Gewicht hat, konnten seine Hörer kein umfassendes Urteil davontragen. Klarer wird uns diese durch eine Einsendung in der „Gazette du Valais“, der das walliser Mitglied der ständerätlichen Gotthardkommission nahesteht und die lautet:

*„Die Kritiker der Gotthardkonvention wissen nicht alles, was hinter den Kulissen passiert ist. Sie haben nicht den ganzen Dossier vor Augen gehabt. Sie haben nicht die vertraulichen Mitteilungen des Herrn Forrer gehört. Wenn sie alle Informationen besitzen würden, die die Haltung der elf Mitglieder der ständerätlichen Kommission bestimmt haben, sie würden ihren Feuereifer etwas eindämmen und sich hüten, die Kommission zu verdammen, bevor man sie angehört hat.“*

Das scheint nun eine kleine Übertreibung zu sein. Man hat die ständerätliche Kommission<sup>1)</sup> nicht getadelt, geschweige denn

<sup>1)</sup> Die Kommission hatte in einer öffentlichen Mitteilung behauptet, dass der neue Vertrag sich im wesentlichen als die Anwendung der alten Konvention qualifiziere, und dass er daher weder vom verkehrspolitischen noch vom nationalen Standpunkte aus beanstandet werden könne: „Die Kommission konstatiert, dass die gegen den Bundesrat und gegen die Unterhändler erhobenen Vorwürfe durchaus *unbegründet* seien.“

verdammt, dass sie den Vertrag angenommen hat. Beanstandet wurde nur der bekannte Versuch, ihn in einem Lichte erscheinen zu lassen, das den Tatsachen entschieden nicht entspricht. Und wie recht man mit dieser Kritik hatte, ging auch aus den Worten des Herrn Forrer hervor, der unzweideutig bemerkte, dass ihm der Vertrag, den er einen Einbruch in die Souveränität nannte, keine Freude mache. Man erhielt den Eindruck, es seien vorwiegend politische Gründe, die ihn bestimmten, die Annahme zu empfehlen, Gründe, die er nur schwach andeutete.

Er beschränkte sich darauf, die wichtigen Artikel des alten und des neuen Vertrages nach ihrem finanziellen und kommerziellen Wert zu deuten, wobei er bis auf wenige Punkte damit übereinstimmte, was wir seinerzeit hier, nach den nötigen Erkundigungen bei den zuständigen Amtsstellen, über die finanzielle Tragweite der verminderten Bergzuschläge — die, wie gesagt, nicht überschätzt werden darf — und über die Bedeutung der Artikel 11 und 12 des Vertrags ausführten.

Herr Forrer betonte mit Recht, man dürfe sich nicht daran stoßen, wenn in den Vorschlägen der Staaten wie im Vertrag vorwiegend von den Verpflichtungen der *Schweiz* die Rede sei (*La Suisse s'engage...*). Nicht auf die Zahl kommt es an, sondern nur darauf, ob man mit diesen Verpflichtungen nicht zu weit gegangen sei. Und das ist nach unserer und der Überzeugung anderer, die durch den Vortrag des Herrn Forrer ebensowenig wie unsere Ansicht über *die Rechtsfrage der Fusion* erschüttert worden ist, allerdings der Fall. Auch die Bedenken über eine Konzession *auf ewige Zeit* hat er nicht zerstreut, ja er hat sie kaum berührt. Wir verweisen auf früher Gesagtes und auf die Botschaft zum Vertrag von 1869, die eine deutliche Interpretation des Art. 10 gibt.

Außerdem entsteht doch eine Fusion nur durch *Vertrag*: der Rückkauf ist ein einseitiger Hoheitsakt. Wie kann man beides für identisch erklären? Wenn man später *freiwillig* Zugeständnisse im Sinne des Artikel 7 machen will, aus Billigkeitsgründen, deren mögliche Berechtigung wir nicht bestritten haben, so bleibt dies der Schweiz unbenommen. Aber man soll diesen Punkt nicht *ohne Grund und ohne Not in einem Staatsvertrag auf ewige Zeit heute vertraglich ordnen und interpretieren wollen*; darauf haben die

Staaten keinen Anspruch. Diese Interpretation kann und soll man ruhig der Zukunft überlassen.

Den Optimismus des Herrn Forrer über die Möglichkeit glänzender Aussichten bei der Gotthardbahn vermögen wir einstweilen nicht zu teilen. Und wäre es denn wirklich ein Unglück, wenn deren Geschäfte so gut gingen, dass die Schweiz nach den Bestimmungen der alten Verträge den Subventionsstaaten noch Zahlungen zu machen hätte?

Etwas eigentümlich berührte seine Behauptung, die Bundesbahnen müssten nach dem neuen Vertrag für den Kreis V *keine getrennte Rechnung* führen. Das sei erst notwendig, wenn man den Subventionsstaaten nachweisen müsse oder wolle, „dass das gegenwärtige Netz der Gotthardbahn nicht mehr die Betriebskosten einschließlich der Verzinsung und Amortisation des angelegten Kapitals und die vorgeschriebenen Einlagen in den Erneuerungsfonds aufbringe.“ Dieser Beweis ist nach Artikel 12 zu einer Wiedererhöhung der Bergzuschläge unerlässlich. Aber wie will man denn wissen, dass der Ertrag null oder minus ist, wenn man keine besondere Rechnung führt? Glaubt man denn, dass die Subventionsstaaten eine für den Moment zurechtgestutzte Wahrscheinlichkeitsrechnung als Beweis anerkennen werden?

Dass die obligatorische getrennte Rechnung nach dem alten Vertrag ein größerer Nachteil für die Schweiz wäre, als die kaum zu umgehende freiwillige unter dem neuen, ist hier schon ausgeführt worden. Wenn das auch, wie die Botschaft von 1897 ausführt, nicht für die Entscheidung der Schweiz ausschlaggebend sein sollte, so macht es immerhin eine neue vertragliche Regelung der Verhältnisse wünschbar, auch wenn man sich, wie die selbe Botschaft vorschlägt, für den Augenblick auf den Boden des alten Vertrags stellen müsste oder wollte. Das betrübende aus der heutigen Lage der Dinge ist, dass die Schweiz dazu nicht den *freien* Willen haben soll, und dass man sich (auch die Rede Forrers hinterließ durchaus diesen Eindruck) einen *neuen Vertrag auf eine uns demütigende Art* aufdrängen lassen muss.

Herr Forrer suchte die Bedenken zu zerstreuen, die Franzosen könnten einmal ähnliche Forderungen wie Deutschland und Italien an uns stellen. Möge er damit recht behalten. Es gibt indessen bedeutende Leute in und außerhalb der Bundesverwaltung,

die diese Befürchtung mit uns teilen. Gerade der Gotthardvertrag beweist, dass die Schweiz heute in Gefahr steht, immer mehr unter ausländischen Einfluss zu geraten, *wenn man nicht sehr vorsichtig ist!*

\*            \*            \*

Aus *Italien* sind seit unseren Erörterungen über den Gotthardvertrag im letzten Frühjahr verschiedene Kundgebungen gekommen, die an der Entwicklung der Dinge zwar nicht viel ändern, aber dennoch Beachtung verdienen.

Die italiänische Regierung richtete an die Deputiertenkammer über den Gotthardvertrag vom 13. Oktober 1909 eine Botschaft, in der nur ganz flüchtig, ohne irgendwelche Begründung, die Einreden erörtert werden, die Italien und Deutschland zu gelegener Zeit und in ausgedehnter Weise gegen das Rückkaufsrecht der Schweiz gemacht haben. — Die für uns wichtigen Artikel 7 bis 13 werden ganz summarisch besprochen. Zwischen den Zeilen wird angedeutet, dass man es für nötig gefunden habe, den Gotthardverkehr gegen etwaige Versuche, ihn künstlich nach Westen abzuleiten, zu sichern; gemeint sind die Linien Frasne-Vallorbe-Simplon und Lötschberg-Simplon. Über den Staatsvertrag mit Frankreich vom 18. Juni 1909 äußert sich die Botschaft günstig; Italien habe nur Vorteile davon. Es stellt sich ganz anders zu diesem Vertrag als Deutschland, das (der Gefahr entgegentretend, durch die Zufahrtslinien zum Simplon einen Teil seines Verkehrs an französische Bahnen zu verlieren) nur darauf ausging, durch den Gotthardvertrag Tarifvorteile (Reduktion der Bergtaxen, Festlegung der seit 1870 gemachten freiwilligen Tarifkonzessionen und Meistbegünstigungsklausel auf das ganze Bundesnetz und auf immer) zu erlangen. Diese Vorteile, die in erster Linie Deutschland zugute kommen, erscheinen Italien weniger wichtig, das offenbar damit rechnet, die Konkurrenz des Simplon werde schon für billige Tarife beim Gotthard sorgen.

Sehr einlässlich sind dagegen die Sonderzugeständnisse besprochen, welche die Schweiz Italien machen musste und an denen Deutschland keinen Anteil hat. In der bundesrätlichen Botschaft wurden sie als nicht bedeutend hingestellt.

Dagegen betont die italiänische Botschaft als besonders wertvolle Neuerung und *Erweiterung* der alten Verträge, dass die *wider-*

rußbaren, außerhalb der alten Verträge von der Gotthardbahn zugestandenen Ausnahmetarife nunmehr *vertraglich festgelegt* und damit *unwiderrufbar* werden, solange die deutschen oder italienischen Bahnen ihre Tarife nicht erhöhen (Artikel 11). Dieses wichtige Moment ist bis jetzt in der öffentlichen Besprechung des Gotthardvertrags viel zu wenig betont worden. Die italienische Botschaft hebt auch hervor, dass die Gotthardbahn schon *freiwillig* gewaltige Konzessionen<sup>1)</sup> gegenüber der ihr vertraglich zugesicherten Bergzuschläge gemacht habe.

<sup>1)</sup> Es heißt in der Botschaft:

Für die Bergzuschläge (der zulässige Distanzzuschlag wurde infolge des Vertrages über die Monte Ceneri-Bahn vom 16. Juni 1879 von 112,97 auf 93 Kilometer reduziert) war schon eine beachtenswerte Kürzung zugestanden worden, indem sie allmählich für den Personenverkehr auf 50,884 Kilometer über Chiasso und 45,103 über Pino reduziert worden waren, und für den Güterverkehr auf 64 Kilometer für die Strecke Erstfeld-Chiasso und auf 50 Kilometer für die Strecke Erstfeld-Pino. Die gewährten Ermäßigungen der Grundtaxen waren nicht unbedeutender. Es genügt, darauf hinzuweisen, dass die Transporte zu den *Frachtsätzen der Spezial- und Ausnahmetarife, die viel niedriger sind als nach dem Staatsvertrage von 1869*, in den Jahren 1904 bis 1908 im Durchschnitt 23,43 % beziehungsweise 64,45 % des ganzen Güterverkehrs ausmachten und dass im Jahre 1907 zu den Ausnahmetarifen 72,03 und im Jahre 70,38 % befördert wurden. Unter Berücksichtigung der eigentlichen Ziele der ursprünglichen Verträge, die vor allem in Artikel 9 des erwähnten Vertrages ihren Ausdruck fanden, war es natürlich, dass auf diese Punkte der größte Wert gelegt wurde, und es sind denn auch ziemlich wichtige Zugeständnisse erreicht worden.

|  |                |
|--|----------------|
| In den Jahren 1904 bis 1908 stellte sich der Transitgüterverkehr wie folgt von Italien nach Deutschland und weiter . . . . | 628 091 Tonnen |
| „ Deutschland und weiterhin nach Italien . . .   | 2 356 441 „    |
| „ Italien nach der Schweiz über den Gotthard   | 1 015 075 „    |
| „ der Schweiz über den Gotthard nach Italien   | 395 143 „      |

Total 4 394 750 Tonnen

Es zeigt sich also, dass innerhalb der letzten fünf Jahre unter Einbezug des weniger günstigen Jahres 1908, der Jahresdurchschnitt des Gütertransitverkehrs, der die ganze mit Taxzuschlägen behaftete Gotthardstrecke durchlief, 878 950 Tonnen betrug. Auf dieser Verkehrsmenge vereinnahmte die Gesellschaft während der letzten fünf Jahre als Zuschlagstaxe den Betrag von Fr. 2 655 307. 95 jährlich, wenn der durchschnittliche Distanzzuschlag (über Chiasso und Pino) auf 57 Kilometer und die durchschnittliche Einnahme pro Tonnen-Kilometer auf 5,7 Cts. angesetzt wird. Mit den neuen Vereinbarungen *ist also ohne eine Zeitbeschränkung nicht bloß die Beibehaltung der bestehenden Tarifzuschläge, sondern eine weitere Kürzung derselben* um 35 % bis 30. April 1920 und um 50 % vom 1. Mai 1920 an erhalten worden, was für den Handel der beteiligten Staaten einen jähr-



Auch die italienische Botschaft anerkennt, dass die Subventionsstaaten *ihre Subventionen nicht zurückfordern* können, so lange die Schweiz gewillt ist, der Gotthardroute ihren internationalen Charakter zu wahren und damit den Zweck der Subventionen zu erfüllen.

Sie registriert auch stillschweigend die Tatsache, dass sich nach Ansicht der Gotthardbahnleitung *künftig keine Superdividenden* mehr ergeben werden<sup>1)</sup>. Man setze nun diesen beiden von Deutschland wie von Italien zugestandenen Tatsachen die enormen finanziellen Vorteile für diese Länder gegenüber, wie sie die italienische Botschaft auseinandersetzt und man kann bis zur Stunde nicht verstehen, wie der Bundesrat dazu gekommen ist, sich einen solchen Vertrag, und das auf die bekannte unwürdige Weise, aufdrängen zu lassen.

lichen Gewinn von über Fr. 900 000. — vom 1. Mai 1910 an und von Fr. 1 327 653. 97 vom 1. Mai 1920 an bedeutet.

Diese Summen beziehen sich auf den durchschnittlichen Transitverkehr der Jahre 1904 bis 1908; sie werden sich aber in Anbetracht der ständigen Zunahme der Transporte immer mehr erhöhen, während der Jahresdurchschnitt des vom Zuschlage betroffenen Verkehrs sich auf 878 950 Tonnen stellte, im Jahre 1907 der Transitverkehr 1 142 949 und im Jahre 1908 1 000 041 Tonnen. Das Opfer, das die schweizerischen Bundesbahnen bringen müssen, *wird also noch größer, wenn, wie vorauszusehen ist, der Verkehr infolge Reduktion der Bergzuschläge zunehmen wird.*

Nicht weniger wichtig ist der durch die *Festlegung der Transittaxen erreichte Vorteil.*

<sup>1)</sup> In der italienischen Botschaft heißt es: Vor allem müssen zwei sehr wichtige, schon erwähnte Umstände nicht vergessen werden:

a) Die schon von der Gotthardbahngesellschaft gewährten Erleichterungen (abgesehen von der Herabsetzung der Bergzuschläge) waren nicht die Folge der Erfüllung einer vertraglichen Verpflichtung, sondern bedeuteten *außervertragliche Zugeständnisse*. Dabei ist darauf aufmerksam zu machen, dass, wenn es zweifelhaft erscheint, ob die Herabsetzung der Bergzuschläge, sowie der allgemeinen und Spezialtarife, von der Gesellschaft hätte zurückgezogen werden können, sofern die Ausgabenvermehrung dies erfordert hätte, so ist *unzweifelhaft, dass die Ermäßigung rückgängig gemacht werden konnte, soweit sie sich auf die Ausnahmetarife bezog*, welche in der Eisenbahnpraxis als provisorischer Natur gelten. Nun ist schon darauf aufmerksam gemacht worden, welche Bedeutung die Transporte zu den Frachtsätzen und Ausnahmetarifen angenommen haben;

b) die von der Direktion der Gesellschaft in ihren letzten Geschäftsbericht wiederholt abgegebene Erklärung, dass infolge der in stärkerem Maße als die Einnahmen zunehmenden Betriebsausgaben sich für die Subventionsstaaten zukünftig keine Anteile an dem Gesellschaftsgewinne mehr ergeben werden.

*Eisenbahnpolitisch* hat der Vertrag eine andere Bedeutung für Italien als für Deutschland. Italien ist eisenbahnpolitisch der Bundesgenosse Frankreichs und es kämpft nicht mit ihm um den Verkehr von Süd nach Nord. Es kann ihm nur recht sein, wenn auf Kosten des Gotthard recht viel Verkehr auf die auf italiänischem Boden längeren Strecken Simplon und Mont-Cenis geleitet wird. Der Verkehr von Italien nach Deutschland betrug im vergangenen Jahre 126 869, von Deutschland nach Italien 506 860 Tonnen; Italien ist also lange nicht wie Deutschland am Gotthardverkehr interessiert<sup>1)</sup>.

Italien kämpft heute weder mit Deutschland noch mit Frankreich, sondern mit *Österreich*, das den Verkehr nach Osten (Asien, Australien, Orient) unter Umgehung von Genua über die Tauernbahn und Triest leiten will, worunter natürlich auch der Gotthard leidet.

Der Verband der industriellen, kommerziellen und landwirtschaftlichen Interessen Ober-Italiens hat folgende Resolution angenommen :

„Am 10. Juli 1909 wurde die neue Linie von Triest nach Salzburg, die sogenannte Tauernbahn, eröffnet, die eine große kommerzielle Bedeutung hat, weil sie alle Linien von München und Süddeutschland überhaupt abkürzt. Die Gefahr der Verminderung eines Transites nach den Häfen Genua und Venedig steht unmittelbar bevor. Es ist daher dringend nötig, die Arbeit zur Verhinderung dieses großen Schadens noch intensiver zu betreiben. *Die Durchbohrung des Splügens und der Bau der direkten Linie zwischen Genua, der Schweiz, Süd- und Westdeutschland, sind die einzigen Mittel, die helfen können.* Der Verband fordert daher zu intensiver Arbeit auf, damit eine entscheidende Aktion der italiänischen Regierung Platz greife und das Projekt in die Tat umgesetzt werde.“

Man sucht also in Italien das Heil in einer Ostalpenbahn, die Genua und andere italiänische Häfen gegenüber Triest stärken soll. Daraus ergibt sich ohne weiteres, warum man in Italien dem Gotthardvertrag kein großes Interesse abgewinnen kann, wenn nicht gleichzeitig die Konzession des Splügens, nach Ansicht anderer die der Greina, gewonnen werden kann. Von diesem Gesichtspunkt aus wird die ganze Angelegenheit betrachtet. Zuerst hieß es, man müsse jeden Vertrag verwerfen, der nicht eine

<sup>1)</sup> Verhältnismäßig bedeutender ist Italiens Verkehr nach der Schweiz, der 227 625 Tonnen betrug, während von den Bundesbahnen nach Italien nur 128 511 Tonnen gingen.



Ostalpenkonzession zusichere; jetzt sagt man, Italien nehme besser den Vertrag an; es werde sich damit die Schweiz zuvorkommender für die Erteilung einer Konzession stimmen.

Wir haben heute nicht auf die Ostalpenfrage einzutreten; wir legen lediglich den Stand der Dinge fest, um zu erklären, worauf Italien eigentlich hinaus will und warum es dem Gotthardvertrag kühl gegenübersteht.

In letzter Zeit stellte es sich allerdings, als ob es kein großes Interesse an der Ostalpenfrage nehme und nur noch an die Verstärkung des Mont-Cenis denke. Das ist aber nur Komödie. Die Italiäner haben ihre Absichten über die Ostalpenbahnen schon viel zu deutlich geäußert, als dass man sich darüber noch täuschen könnte<sup>1)</sup>. Diese Absichten werden sofort wieder zutage treten, wenn die Schweiz den neuen Vertrag verwirft; das ist die Meinung vieler, die sich lieber zu dessen Annahme entschließen, als die Schweiz diesem neuen Druck aussetzen wollen. Sie glauben, Deutschland würde wahrscheinlich die Begehren Italiens unterstützen, weil durch den Bau der Ostalpenbahn der Verkehr von Norden nach dem Bodensee und so auf eine längere deutsche Strecke geleitet würde. Dass man in Deutschland allerdings so denkt, geht aus folgendem Artikel des „Schwäbischen Merkur“ hervor:

„Die Weigerung der Schweiz, die Gotthardfrage mit dem neuen *Ostalpenbahndurchstich* zu verquicken, macht es umso notwendiger, die unabhängige Lösung dieser Frage zu betreiben. Süddeutschland hat an einer neuen Alpenverbindung ein hervorragendes Interesse und namentlich Württemberg und der nicht dem Brenner zugewandte Teil von Bayern müssen wünschen, dass man eine Bahn mit direkter und kurzer Zufahrtslinie schaffe. Außerdem ist natürlich nach dem Abschluss des Gotthardvertrages ein Hauptbestreben Süddeutschlands, Vorarlbergs und Oberitaliens, eine Alpenbahn zu bekommen, auf der die Tarifsätze niedriger sind, als auf dem Gotthard. Das kann aber nur die Splügenbahn sein, bei der die Schweiz sich mit Italien und Österreich verständigen müsste, *und keine ausschließliche Tarifhoheit geltend machen könnte*. Süddeutschland würde dadurch eine sehr rasche Verbindung mit der Lombardei und indirekt mit dem Hafen von Genua bekommen. In der Schweiz selbst sind die Kantone St. Gallen und Graubünden (mit Ausnahme des Südwestens) davon durchaus überzeugt. Hingegen wird von den Waldstätten, vom Kanton Tessin und in Italien vom Piemont eine große Agitation für das Greinaprojekt betrieben. Die Greinabahn würde ebenso wie die Splügenbahn von Chur ausgehen, aber nach

---

<sup>1)</sup> Vergleiche „Wissen und Leben“, Band VI, S. 524. 1. August 1910.

Durchbohrung der Greina in Biasca in die Gotthardbahn einmünden. Die Nachteile dieser Linie sind also vor allem tarifpolitischer Natur; denn die Schweiz hätte natürlich ein Interesse daran, dass die Tarife auf der Greinabahn nicht niedriger sind als auf der Gotthardbahn, und sie könnte, da die ganze Greinabahn auf Schweizer Gebiet verlief, *darüber selbstherrlich entscheiden*. Außerdem würde der Gedanke einer neuen Verbindung zwischen Süddeutschland und der Lombardei hinfällig; davon hätte den Nutzen außer dem Kanton Tessin auch Piemont, das deshalb dafür agitiert. In Deutschland und Österreich muss man aber doppelt fest bleiben *und nicht dulden, dass die Ostalpenbahnfrage anders gelöst wird, als im Sinne des Splügen*.“

Italien misst also, wie aus seiner Botschaft und der bisherigen parlamentarischen Behandlung hervorgeht, dem Vertrag nicht dieselbe Bedeutung zu wie *Deutschland*, über dessen *defensive Stellung* schon in diesem Aufsatz und noch ausführlicher in der Arbeit über die „Nationalen Zielpunkte in der Schweizer Eisenbahnpolitik“<sup>1)</sup> gesprochen wurde. Darnach geht die Absicht Frankreichs dahin, den *deutschen Bahnen* möglichst viel Verkehr von Belgien nach dem Süden mittelst des Lötschberges abzujagen, den der französische Budgetberichterstatteur Armand schon vor zwei Jahren „*la véritable ligne à construire pour pouvoir lutter avantageusement contre la concurrence des voies allemandes*“ genannt hat. Und was der Deputierte Plichon in der Kammer sagte, wurde hier am 15. Juli (Band 6, Seite 457) im Wortlaut angeführt.

Die Strecke Antwerpen - Straßburg - Basel - Mailand über den Gotthard beträgt also 976 Kilometer; die französische Konkurrenzlinie über Antwerpen - Ecouvier - Belfort - Delle - Münster und den Lötschberg 973 Kilometer. Beide Strecken kommen sich demnach sehr nahe und man strebt daher auf beiden Seiten nach Abkürzungen, um den Gegner überwinden zu können; in Frankreich durch das *Ballon d'Alsace-Projekt* bei Belfort (Giromagny-Saint-Maurice) und in Deutschland durch den *Vogesendurchstich*.

Wie gesagt erklärt Das die intransigente Haltung Deutschlands in der Gotthardfrage; nicht etwa eine grundsätzlich feindliche Haltung gegen die Schweiz, oder die von Deutschland als ziemlich wertlos anerkannten Superdividenden. Der geringe Distanzunterschied der beiden großen Konkurrenzlinien lässt es begreiflich erscheinen, *dass sich die Deutschen anstrengen, sich auf ewige Zeit*

<sup>1)</sup> Vergleiche „*Wissen und Leben*“, Band VI, S. 449 und 520; 15. Juli und 1. August 1910.

*in der Schweiz die Meistbegünstigung und die billigsten Taxen auf der Gotthardroute zu sichern und durch einen Staatsvertrag das freie Dispositionsrecht des Bundes im Tarifwesen über die Verträge von 1869 und 1878 hinaus einzuschränken.*

Natürlich haben auch die Bundesbahnen ein bestimmtes Interesse an dieser Sicherung des Gotthardverkehrs und sind darin bis zu einem gewissen Grad Bundesgenossen Deutschlands. Das mag den ersten Vertreter der Generaldirektion bei der Gotthardkonferenz veranlasst haben, starke Konzessionen zu befürworten, für die auch Basel und die Zentralschweiz ein unleugbares Interesse haben. Nur scheint man ohne Not darin zu weit gegangen zu sein, und die Bundesbahnen würden sich durch Annahme des Vertrags selbst eine Grube graben, früher oder später.

Aus den Interessen, die Deutschland am Gotthard hat und aus seiner Stellung zum Vertrag geht auch hervor, dass es wahrscheinlich nutzlos wäre, Deutschland ganze oder teilweise Rückzahlung der Subvention, wie dies schon verlangt worden ist, anzubieten, wozu wir auch nach dem Ausspruch beider Subventionsstaaten gar nicht verpflichtet sind.

\*                      \*

Diese Vorgänge auf eisenbahnpolitischem Gebiet mahnen an gewisse Ereignisse zu Anfang des letzten Jahrhunderts, als sich französische und österreichische Heere auf Schweizerboden tummelten und bekämpften und als die Schweiz die Zeche zahlen musste. So geht es heute auf eisenbahnpolitischem Gebiet. *So kämpfen heute Deutschland und Frankreich in der Schweiz um den Verkehr nach Italien.* Die Schlachten werden am Gotthard, bei Münster-Lengnau und am Lötschberg geschlagen *und unser Land soll und muss die Kriegskosten bezahlen*<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Dass sich dem so verhält, geht aus folgender Mitteilung hervor:

Der Wettbewerb zwischen dem belgischen Hafen Ostende und dem französischen Hafen Calais tritt überall deutlich hervor. Gegenwärtig beträgt die Entfernung Calais-Mailand über den St. Gotthard 1156 Kilometer, während die Entfernung Ostende-Mailand nur 1090 Kilometer ist. Durch den Weg über Frasné-Vallorbe und den Simplon wird die Entfernung Calais-Mailand auf 1055 Kilometer herabgemindert. Dadurch hat Frankreich Belgien geschlagen, und es will seinen Vorteil noch mehr befestigen, indem es die „Direkte“ Arc-Senans-La Barre erstellt, die Dijon vermeidet und siebenzehn Kilometer erspart. Die Reise Calais-Mailand über den Simplon ist

Italien lauert ebenfalls nach einer Kriegsgelegenheit, um sich gegen *Österreich* eine Verteidigungsstellung auf Schweizergebiet zu erobern, am liebsten am Splügen. Auch da wird die Schweiz der am meisten blutende Teil sein, vollends wenn der Splügen gebaut wird.

Das ist ungefähr die Situation, an der die Schweiz nicht unschuldig ist. Sie hatte *vor* der Verstaatlichung alle Trümpfe in der Hand, jedenfalls die wichtigsten. Man hat sie aus der Hand gegeben, wenn auch nicht alle, indem man verstaatlicht hat, ohne mit den Staaten zu verhandeln. Und im neuen Vertrag wird man den Deutschen noch ein paar Trümpfe mehr ausliefern.

Noch hat es die Schweiz in der Hand, wenigstens gegen *Italien* eine gewisse Selbständigkeit zu wahren. Gestattet sie aber

dann noch 1038 Kilometer lang und wird Ostende-Mailand über den Gotthard vorgezogen. Der französische Erfolg war aber kein bleibender. Belgien kamen wieder andere Faktoren zu Hilfe. Der Kanton Bern beklagte sich darüber, dass er ganz und gar von den internationalen Verkehrslinien „abgefahren“ werde. Die Durchbohrung des Lötschberges in den Berner Alpen kam an die Tagesordnung. Durch diesen neuen Tunnel wird die Entfernung Ostende-Mailand auf 1035 Kilometer reduziert, wobei die Linie über Hirson-Delle-Lötschberg-Simplon verläuft. Diese Route wäre noch einige Kilometer kürzer als die kürzeste Route Calais-Mailand, und die englischen Touristen würden sie daher wohl in Zukunft wählen. Belgien aber erhielte den gesamten Transit auf der Strecke Ostende-Brüssel-Arlon-Longwy. Dann käme der Übergang auf die französische Ostbahn.

Hier beginnt nun eine Änderung der belgischen Verkehrspolitik, die allerdings dem Triebe der Selbsterhaltung entspringt. Belgien, das mit Deutschland zusammenging und die Verbindungen über Luxemburg ausgestaltete, solange der Gotthard in Frage kam, muss nun sein Hauptaugenmerk auf eine günstige französische Anschlussroute richten. Die Strecke Nancy-Delle der französischen Ostbahn, wie auch die Strecke Longwy-Nancy, obschon in geringerem Maße, sind für den direkten Schnellzugsverkehr nicht eingerichtet. Beträchtliche Ausgestaltungen sind erforderlich, und die belgische Regierung hat sich bereits mit der französischen Gesellschaft ins Benehmen gesetzt, um diese Verbesserungen zu erhalten. Die nötigen Bauarbeiten sollen so beschleunigt werden, dass mit der Durchbohrung des Lötschbergs die ganze internationale Durchgangsrouten in Gebrauch genommen werden kann. Im belgischen Parlament wurden bereits die Mittel für die Verbesserung der belgischen Linie Arlon-Longwy gefordert, die auch ein Teilstück der neuen Linie Ostende-Mailand über Delle-Lötschberg ist. Zwischen den beiden Routen Calais-Mailand über den Simplon (1038 Kilometer) und Ostende-Mailand über den Simplon (1035 Kilometer), die erstere rein französisch, die zweite belgisch-französisch, wird es einen heißen Wettbewerb geben, und die belgisch-deutsche Route, die auch für die schweizerischen Bahnen einen größeren Transitsatz brachte, muss die Zeche bezahlen.

vollends noch den Bau der Splügenbahn, so ist es mit dieser Selbständigkeit bald fertig.

Italien wird sich eben zu derjenigen Lösung der Ostalpenfrage bequemen müssen, die auch in *unserem* nationalen Interesse liegt und die uns nicht mit gebundenen Händen an Italien ausliefert.

Man sieht die Lage der Dinge ist keine einfache: die uns umgebenden Großstaaten sind im Begriff, sich auf unserem Boden zu bekämpfen. Was Italien und Österreich betrifft, so haben wir es in der Hand, den Kampf für uns möglichst ungefährlich zu gestalten. Gegenüber Frankreich haben wir gebundene Hände durch den Vertrag über die Simplonzufahrten. Gegenüber Deutschland sind wir im Begriff, uns noch in viel stärkerer Weise durch den neuen Gotthardvertrag zu binden, als bis anhin durch die Verträge von 1869 und 1878.

Der Hauptunterschied zwischen den alten Verträgen und dem neuen Vertrag ist der, dass erstere nur eine *Privatgesellschaft* belasten, letztere aber das *ganze Land* und zwar auf *ewige Zeit*. Man darf daher schon die Frage aufwerfen, ob die jetzige Generation *ein Recht habe, die nachkommenden Generationen auf eine Weise zu belasten*, die weit über die alten Verträge hinausgeht. Auch dieser Gesichtspunkt ist bis jetzt viel zu wenig erörtert worden.

\*                      \*

Heute ist die entscheidende Frage: *Muss man den Vertrag annehmen, weil Deutschland gedroht haben soll und weil die Bundesbahnen an der Annahme vielleicht ein momentanes Interesse haben?* Wir sagen *momentan*, denn die Festlegung von Tarifen, sogar von Ausnahmetarifen und heruntergesetzten Bergzuschlägen auf ewige Zeit muss den Bundesbahnen mit zwingender Logik früher oder später zum Fallstrick werden.

Italien wird es der Schweiz kaum stark übel nehmen, wenn sie den Vertrag verwirft. Da wird allerdings die Frage auftauchen: *Werden Bundesrat und Räte stark genug sein, um die nicht ausbleibenden Begehren Italiens in der Ostalpenfrage (die zwar auch kommen werden, wenn die Schweiz den Vertrag annimmt) abzulehnen, wenn sie den nationalen Interessen nicht entsprechen?*



Die Schweiz kann nicht ihr gutes Recht der Selbstbestimmung aufgeben, bloß weil gedroht wird. Herr Forrer hat selbst in seinem Vortrag bestätigt, dass der Bundesrat von 1904 bis 1909 *dutzendmal* rechargiert und um Antwort gebeten habe — alles umsonst; und dem Bundesrat hat man nicht einmal einen Tag Zeit gelassen, *vor* der Konferenz die Forderungen der Subventionsstaaten zu prüfen, geschweige dass er sich darüber entscheiden konnte, ob er auf Grund *solcher* Forderungen *überhaupt* eine Konferenz annehmen wolle.

Diese Behandlung des Bundesrates ist unwürdig und für die Schweiz beleidigend und wird auch stark so empfunden.

In der „Bibliothèque Universelle“ vom Juni sucht Herr *Micheli* den Grund, warum der Bundesrat in seinen Konzessionen so unbegreiflich weit gegangen ist, ebenfalls in *politischen* Erwägungen. Er sagt: „Der entscheidende Grund, der den Bundesrat veranlasst hat, so weit zu gehen, ist ohne Zweifel in der fast drohenden Sprache zu suchen, welche die deutsche und italiänische Regierung, aber vor allem die *deutsche* auf der Konferenz im Februar 1909 in Bern geführt haben, als sie dem Bund das Recht bestritten, die Gotthardbahn ohne ihre Einwilligung zu verstaatlichen. Obwohl der Bundesrat auf Grund des bezüglichen Gutachtens von Professor Meili das Ansinnen energisch zurückgewiesen hat, so ist er doch in Tat und Wahrheit so weit gegangen, als ob er sich von Deutschland und Italien in besagter Richtung etwas zu vergeben lassen hätte. Er ist vom Standpunkte ausgegangen, man müsse um jeden Preis zu einer Einigung gelangen, und so hat er sich Konzession um Konzession entreißen lassen.

„Heute ist die Lage der Dinge nicht mehr dieselbe. Die offiziellen Erklärungen, die in der Denkschrift des Reichskanzlers enthalten sind und die auch auf der Tribüne des Reichstags abgegeben wurden, lassen das Rückkaufsrecht der Schweiz unbestreitbar erscheinen (vergleiche Band VI, S. 69: Auszug aus Denkschrift und Votum des Staatssekretärs von Schön). Deutschland kann nicht mehr behaupten, der Bund schädige es, wenn er die Gotthardlinie selbst betreibe, nachdem man öffentlich erklärt hat, es sei gleichgültig, ob die Bahn privat oder staatlich betrieben werde.

„Man hat gesagt, durch die Nichtratifikation der Konvention würde ein gespanntes Verhältnis zwischen beiden Staaten entstehen, Wir glauben nicht daran, weil die Schweiz ja *kein Recht der Staaten verletzt* und Deutschland und Italien sind zu sehr besorgt für ihre eigenen Rechte, als dass sie es der Schweiz verdenken würden, wenn sie die ihrigen wahren will.

„Im Gegenteil; die Annahme des Vertrages könnte unsere guten Beziehungen nur trüben, denn mit der Aufgabe eines Teiles unserer Unabhängigkeit und Souveränität unter dem Drucke Deutschlands würden beim Schweizervolk Gefühle der Unzufriedenheit und der Bitterkeit gegen jene aufkommen, welche ihr mit Drohungen diesen Verzicht aufgezwungen haben. Ganz gewiss würde dies die Beziehungen zu Deutschland nicht verbessern.“

Wir möchten noch etwas weiter gehen und sagen, wenn man die unwürdige Behandlung der Schweiz nicht tief genug empfindet, so ist zu fürchten, dass sich durch die Annahme des Vertrages nicht nur eine Kluft zwischen uns und den Subventionsstaaten, besonders Deutschland, auftun wird, sondern auch zwischen weiten Kreisen des Volkes einerseits und dem Bundesrat und den Räten anderseits.

Wir stehen keineswegs auf dem Standpunkt, die alten Verträge bilden nach jeder Richtung eine wünschenswerte Basis für die Zukunft, aber die Schweiz soll das Recht haben, unbekümmert um Drohungen sich *vorläufig* auf den Boden dieser Verträge zu stellen, wodurch sie alle Rechte der Staaten anerkennt und wahrt. Von diesem Boden aus soll sie für eine Neuordnung der Dinge an die Staaten gelangen, statt sich einen gefährlichen Vertrag *aufzwingen* zu lassen. Hierbei kann der neue Vertrag sehr wohl als Basis dienen; es brauchen nur die Punkte abgeändert zu werden, die unannehmbar sind.

Im allgemeinen kann man sich auf folgenden Standpunkt stellen; man ratifiziert den neuen Vertrag nicht, sondern weist ihn an den Bundesrat zurück und lässt einstweilen die alten heute in Kraft stehenden Verträge fort dauern, wozu die Schweiz das volle Recht hat.

Folgendes sind die Ablehnungsgründe der Ratifikation:

1. Die Schweiz kann keinen Vertrag genehmigen, der die Meistbegünstigung entgegen dem wirklichen Sinn von Artikel 15

des Vertrages von 1869 auf das ganze Bundesbahnnetz vertraglich auf ewige Zeit ausdehnt; darauf haben die Subventionsstaaten keinen vertraglichen Anspruch.

2. Man darf nicht auf eine weitere vertragliche Reduktion der Bergtaxen und die vertragliche Festlegung der *freiwilligen* Konzessionen in den Ausnahmetarifen durch einen Staatsvertrag *auf ewige Zeit* eingehen, der nur gewisse Ausnahmen zum Teil in einer Form zulässt, die für die Schweiz demütigend und namentlich beim Abschluss von Handelsverträgen erschwerend wirken kann.

3. Die Konzessionen, die den Subventionsstaaten gemacht werden müssen, sollen überhaupt in einem bessern Verhältnis zur Gegenleistung stehen, als nach dem vorliegenden Vertrag; sie dürfen die Bundesbahnen nicht allzu sehr belasten.

\*            \*

Wie auch die italiänische Botschaft ausführt, hat man die alten Verträge wiederholt *aus freien Stücken* geändert, wo es ein Bedürfnis erheischte; man ist zum Beispiel auf die Hälfte der Zuschlagtaxen heruntergegangen und hat noch weitere Ausnahmetarife geschaffen. Warum soll man das nicht wiederum *freiwillig* tun, wenn es kommerziell gerechtfertigt ist? Aber nur dann, wenn man sich nicht auf ewige Zeit bindet, und wenn sich die Subventionsstaaten verpflichten, entsprechende Gegenleistungen, zum Beispiel Verzicht auf Rechnungsstellung und Superdividenden, zu machen. Man muss natürlich dem Bundesrat die Grundlage der Verhandlungen anheimstellen, — ob er einen neuen Vertrag anstreben oder ob er die jetzigen Verträge belassen oder sie durch eine gewöhnliche Abmachung oder einen Zusatzvertrag abzuändern oder zu erweitern suchen will.

Unter allen Umständen muss sich die Schweiz das Recht wahren, sich auf den Boden der vom Bund übernommenen Gott-hardverträge zu stellen und auf dieser Basis zu unterhandeln, so weit das *beiden* Parteien angezeigt erscheint. Dieses Recht kann sich die Schweiz von niemandem absprechen lassen.

BERN

J. STEIGER

□ □ □