Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 8 (1911)

Artikel: Von der bessern Lösung
Autor: Boller, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-748583

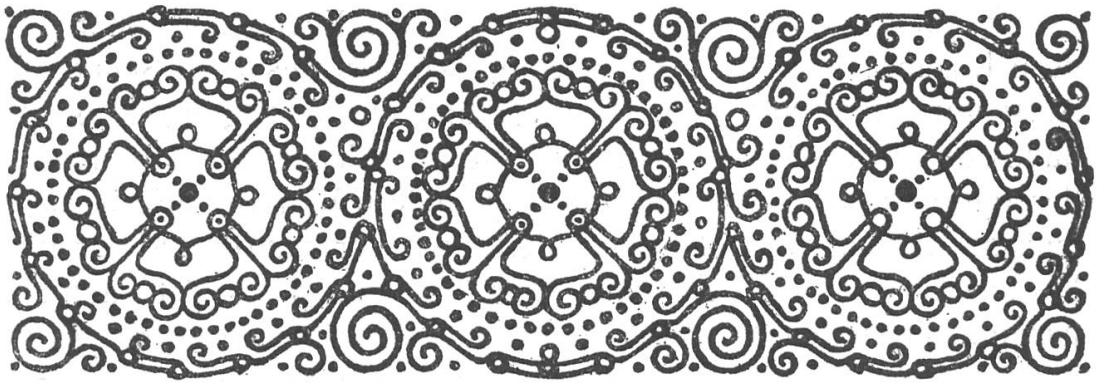
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 02.02.2026

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



VON DER BESSERN LÖSUNG

Seit der vorläufigen Unterzeichnung des neuen Gotthardabkommens vom 13. Oktober 1909 sind nun bald zwei Jahre ins Land gegangen. Die sich kaum mehr verstanden, die schweizerischen Gegner und Freunde des Vertrages, haben die Gewehre beiseite gelegt, um sich nach der Art guter Eidgenossen bei einer Mehlsuppe in Minne und alter Kameradschaft nach einem neuen Zankapfel umzusehen, und auch der Dritte im Bunde, Italien, tut nicht dergleichen, als ob er seinem kleinen Nachbar ob einer Ablehnung des langumsprochenen Abkommens am End aller Enden ernstlich zürnen würde.

Da ist vielleicht der Augenblick gekommen, wo man in Ruhe und Gelassenheit einmal die Frage aufwerfen und erörtern darf: Gibt es denn wirklich keine andere, neue, bisher nicht besprochene Lösung?

Die Botschaft von 1869 urteilte über das alte Abkommen:

> Der Vertrag leistet der Schweiz *Großes,* ohne sie zu gefährden, weder in ihrer innern Selbständigkeit und Unabhängigkeit, noch in ihrem Verhältnis zu den auswärtigen Staaten, noch in ihren bundesrechtlichen Prinzipien betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, noch in ihren Finanzen, noch in ihren wirtschaftlichen Interessen.

Dass dieses Urteil auf den neuen Vertrag sowohl in seiner Gesamtheit als in seinen Einzelheiten *nicht* zutrifft, das dürften in ruhigen Momenten auch seine Freunde zugestehen. Und dass die Rückkehr zum alten Vertrage nicht das Ideal der Lösungen bildet, trotzdem er uns klarer, gerechter und annehmbarer erscheint als der neue, das wurde auch unter den Gegnern ausgesprochen.

Es bliebe nur ein Bedenken gegen die Erörterung einer andern Lösung: nämlich, dass in einem wohlorganisierten Staate die Aufstellung internationaler Verträge und die Festlegung ihres Inhaltes und ihrer Bedingungen im Einzelnen Sache der Diplomatie, der internationalen Konferenzen, mit andern Worten Aufgabe derjenigen Männer sei, welche das Vertrauen der Nation und der Behörden dazu auserkoren hat. Aber hier handelt es sich ja nicht darum, den *Wortlaut*, nicht einmal den *Inhalt* neuer Verträge zu umschreiben, sondern nur darum, Vorschläge zu machen und damit die Mission des Einzelnen gegenüber der Gesamtheit zu erfüllen, die nach unserer Meinung heißt: Tue das, was die andern nicht täten und rede von dem, wovon die Menge schweigt.

I. WELCHE ANFORDERUNGEN MUSS DIE SCHWEIZ AN EIN NEUES ABKOMMEN STELLEN?

Der Inhalt der beiden Verträge von 1869 und 1909 ist zur Genüge bekannt. Doch wenn wir eine neue Lösung finden sollen, so reicht die Kenntnis der alten Verträge allein nicht aus. Wir werden uns noch über einen Punkt Klarheit verschaffen müssen. Nämlich darüber: Was uns denn eigentlich Not tut, oder, da es sich doch um den Ersatz eines alten Abkommens durch ein neues handelt, darüber: Was für ein *Abkommen* uns denn eigentlich Not tut. Was für Pflichten können wir — ganz allgemein gesprochen — übernehmen? Welche nicht? Dabei wird man unterscheiden müssen zwischen neuen und alten Pflichten, zwischen einseitigen und gegenseitigen, zwischen Opfer und Gegenwert, zwischen dem, was einem Staat und dem, was einem Privaten zugemutet werden kann, und nicht zum mindesten auch zwischen Inhalt und Form.

Antwort:

1. Soweit es sich um *einseitige Pflichten* handelt, können und dürfen nur diejenigen anerkannt und übernommen werden, welche sich aus den alten Verträgen *deutlich und unzweideutig* ergeben.
2. Pflichten, die nur einer privatwirtschaftlichen Unternehmung gegenüber Berechtigung hatten, müssen abgelehnt oder zum mindesten so umgestaltet werden, dass sie dem Charakter und Wesen des Staatsbetriebes Rechnung tragen. Dabei ist besonders zu betonen, dass der Staatsbetrieb für die Hebung

und Erleichterung des Verkehrs Garantien bietet, welche die Aktiengesellschaft nicht bot.

3. *Sollen alle Pflichten abgelöst werden,* so muss das Opfer, das wir dafür bringen, in einem richtigen, billigen Verhältnis stehen zum Vorteil, den wir daraus zu erzielen hoffen.
4. Dieses *Opfer* soll in der Richtung der tatsächlichen und natürlichen Entwicklung der Bahn liegen.
5. Das *finanzielle Gleichgewicht* der Bahn darf dadurch nicht gestört und desgleichen auch die Möglichkeit nicht geschmälert werden, *großen Veränderungen in der wirtschaftlichen oder technischen Lage der Schweizerbahnen* später durch eine umsichtige und *autonome* Tarifpolitik Rechnung zu tragen.
6. *Neue Verpflichtungen* sollen, außer den unter 4 und 5 genannten, noch folgenden Anforderungen genügen:
   a) Ihre Übernahme soll im Interesse der Förderung des nationalen oder internationalen Verkehrs *notwendig* oder sehr erwünscht sein.
   b) Die Mitkontrahenten sollen die selbe Pflicht im selben Umfange, oder, so dies unmöglich, eine ähnliche Pflicht in ähnlichem Umfange übernehmen. Mit andern Worten: Für jedes neue Zugeständnis muss der Schweiz durch den Vertrag *volkswirtschaftlich vollgültiger Ersatz* geboten werden. Ihre Volkwirtschaft, ihr Handel, ihr Import oder Export sollen aus dem Zugeständnis oder dessen Gegenleistung oder aus der Wechselwirkung der beiden einen tatsächlichen Vorteil haben.
   c) Alle neuen Pflichten müssen, da ihre Tragweite nie zum voraus bestimmbar ist, *kündbar* sein.
7. Die Fassung des neuen Vertrags muss so klar und deutlich sein, dass über die Bedeutung der einzelnen Bestimmungen keine Zweifel bestehen können.
8. Der Vertrag soll so sein, dass zum mindesten *der Bundesrat* ihn *vorbehaltlos* empfehlen darf.

* * *

Die Gegner des neuen Vertrages sagen: „Unter den Pflichten des alten Vertrages ist nicht eine, deren Ablösung dringend notwendig und großer Opfer wert wären.“

Die Freunde des neuen Abkommens erklären: „Doch wir müssen ablösen. Schon die Schwierigkeit der jährlichen Abrechnungen und das Kontrollrecht des Auslandes machen das dringend nötig."

Lassen wir dies für einmal unentschieden. Setzen wir uns weder unter die Freunde, noch unter die Gegner, sondern unter jene Philosophen, die da antworten: „Ihr habt beide recht, jeder von seinem Standpunkt aus." Streiten wir einmal nicht darüber, ob die Schweiz Pflichten abzulösen hat. Sondern fragen wir uns lieber einmal: „Wenn die Schweiz — früher oder später — Pflichten abzulösen hätte, müsste das denn gerade auf die Weise geschehen, die im Vertrag von 1909 vorgeschlagen wird, nämlich durch Gewährung von Bergzuschlagsreduktionen und Tariffestlegungen?

Ich habe schon im 11. Heft, IV. Jahrgang, Seite 760, von „Wissen und Leben" an Hand unserer offiziellen Bundesbahnliteratur nachzuweisen gesucht, dass sich gerade gegen die Bergzuschlagsermäßigungen und Tariffestlegungen sehr schwere Bedenken ins Feld führen lassen.

Fragen wir uns also: *Vermögen wir dem Auslande denn wirklich gar nichts anderes als Taxreduktionen und Tariffestlegungen entgegenzuhalten,* wenn wir ihm wirklich noch etwas schuldig sind oder es wirklich noch etwas haben soll, was wir ihm nicht schulden?

Ich glaube doch! Schon der Rückkauf allein bietet dem Auslande Vorteile. Bei der Gotthardbahngesellschaft wurden die ersten 8 % an die Aktionäre und Subvenienten verteilt und damit dem Betriebe und seiner Verkehrsmission entzogen. Im Bundesbahnbetrieb dagegen wird jeder Reingewinn im allgemeinen Interesse aller Beteiligten Verwendung finden.

Artikel 8 des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897 bestimmt unzweideutig: „dass die Betriebsüberschüsse (der Schweizerischen Bundesbahnen) zu 20 % einem Reservefonds zuzuweisen, zu 80 % zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu verwenden sind." Haben wir allein den Vorteil daraus? Ziehen aus dem erleichterten Verkehr, dem erweiterten Bahnnetz nicht auch der deutsche und italiänische Handel mit der Schweiz und die in unserem Lande ansäßigen Ausländer und angelegten fremden

Kapitalien großen Nutzen? War es nicht eigentlich ein Nonsens, in einem Staatsbetriebe von Dividendenverteilung zu reden und gar noch Dividenden *abzulösen,* wo keine verteilt werden? Auch bei der Aktiengesellschaft konnten doch Superdividendenverteilung und Tarifreduktionspflicht nur diesen *einen* Zweck haben: zu verhindern, dass Gelder und Kapitalien, die dem Betriebe zugewandt werden sollten, ihm als Dividende entzogen würden. — Diese Gefahr ist aber, so lange Artikel 8 des Rückkaufgesetzes gilt, bei den Schweizerischen Bundesbahnen ausgeschlossen.

Warum haben unsere Diplomaten diese Punkte nicht stärker hervorgehoben?

* * *

Außerdem: Wird die Schweiz nicht in naher oder ferner Zukunft *Verbesserungen im Trasse und im Betrieb der Gotthardbahn und ihrer Zufahrtslinien* einführen, welche sie als volles Äquivalent in die Bilanz einstellen darf, wenn doch zwischen Soll und Haben abgewogen werden muss?

Schon vor und während der Berner Konferenz befasste sich die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen mit der *Erstellung eines neuen Hauensteinbasistunnels.* Am 25. November 1909 genehmigte der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen das von ihr vorgelegte Projekt und inzwischen hat auch die Bundesversammlung den verlangten Kredit bewilligt.

Die Botschaft des Bundesrates vom 11. März 1910 sagt darüber: Das Hauensteinprojekt werde eine wesentliche Verbilligung des Betriebes und eine Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrs sowohl nach dem Gotthard, als nach der Westschweiz und nach dem Simplon bringen, aber die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linie Basel-Chiasso sei „*der Hauptzweck* der angestrebten Trasseverbesserung". (Bundesblatt vom 16. März 1910, Seite 667 unten.)

Und *weitere, ähnliche Verbesserungen* stehen bevor. So lesen wir auf Seite 663/664 derselben Botschaft:

> Die Strecke Basel-Chiasso weist „noch mehrere andere schwache Punkte auf: Die Einspurigkeit *der Strecken Sursee-Luzern, Sursee-Immensee, Brunnen-Flüelen und Giubiasco-Chiasso,* die Steigung von 18 ‰ zwischen *Emmenbrücke und Rothenburg,* die Höhenlage des *Monte-Cenere-Tunnels* (mit Steigungen von 26 und 21 ‰ wie am alten Hauenstein).

Es ist hervorzuheben, dass die Beseitigung auch dieser Mängel in Aussicht genommen und studiert wird. *Einige derselben werden noch vor der Vollendung des neuen Hauensteintunnels verschwinden.*"

Weiter! In ihren Jahresberichten verbreitet sich die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahn regelmäßig über ihre Vorstudien zur *Einführung des elektrischen Betriebes* auf dem schweizerischen Bahnnetz im allgemeinen und *auf der Gotthardbahn* im besondern. Nach der Hauensteinbotschaft erscheint es sogar am richtigsten, „mit der Elektrifizierung auf der *tunnelreichen Gotthardstrecke* zu beginnen, wo die Schweizerischen Bundesbahnen die erforderlichen Wasserkräfte bereits besitzen" und „schon namhafte Summen für deren Erwerbung bezahlt wurden (erwähntes Bundesblatt, Seite 654 und 666). Die Generaldirektion hat denn auch . . . die Ausarbeitung der Projekte für diese Strecke ernstlich in Angriff genommen" (erwähntes Bundesblatt, Seite 667) und beschlossen, „die Planaufnahmen auf Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung zu vergeben" (Bundesblatt vom 25. Mai 1910, Seite 502).

Und ist nicht selbst ein teilweiser *Umbau der eigentlichen Gotthardstrecke zwischen Erstfeld und Biasca* mit ihren Maximalsteigungen von 27 und 26 ‰ denkbar und mit der fortschreitenden Leistungsfähigkeit der Technik auch möglich?

* * *

Wie viele Millionen werden diese Trasse- und Betriebsänderungen verschlingen?

Für das Hauensteinprojekt allein verlangten die Schweizerischen Bundesbahnen einen Kredit von 24 Millionen, nur 7 Millionen weniger als die ursprüngliche Bundessubvention an den Gotthard. Die üblichen Nachtragskredite inbegriffen dürften die *Kosten* sie schließlich erreichen.

Auf Seite 666 spricht die Hauensteinbotschaft von der Elektrifizierung *der ganzen Strecke Basel-Chiasso,* und auf Seite 654 erklärt sie, dass schon der Kapitalaufwand für die kleine Strecke Basel-Olten *sehr bedeutend wäre.*

Und nicht minder kostspielig gestaltet sich die Errichtung der Doppelspur, gegen die sich unsere Privatgesellschaften nicht ohne Grund sträubten.

Wie viel gedenken Deutschland und Italien an diese Bauten beizutragen?

Hätte die alte oder durch Fusion erweiterte Gotthardbahngesellschaft sich, ohne Nachsubventionen, zu solchen Opfern verstanden?

Und wer wird den Nutzen daraus ziehen? Nur wir allein?

Wir meinen, *wenn der Bund auch nur eine dieser Arbeiten ausführt und die schwere Last ihrer Finanzierung auf sich nimmt, erweist er den beiden Mitkontrahenten einen Dienst, gegen welche seine alten Pflichten kaum mehr ins Gewicht fallen.*

Wir meinen: in einen Vertrag, der uns gar neue Pflichten aufhalst, gehört auch eine Bestimmung, dass übernommene Pflichten getilgt werden, wenn wir später *im Interesse Aller* noch größere Opfer freiwillig bringen.

Und dass sie Allen frommen ist wahrlich leicht zu beweisen!

Die Botschaft des Bundesrates sagt vom Hauenstein:

> Durch das Projekt wird der Kulminationspunkt gegenüber der bestehenden *Hauensteinlinie* um 110 Meter tiefergelegt und die virtuelle Länge *um 30 Kilometer verkürzt.* Die maximalen *Steigungen* werden *von 21,8 ‰ und 26,3 ‰ auf 10,5 ‰, 10 ‰ und 7,5 ‰* herabgesetzt. Die Fahrzeiten werden für Schnell- und Personenzüge um 15 Minuten, für Güterzüge um 25 Minuten vermindert und außerdem eine Betriebsersparnis von mindestens *einer Million* jährlich erwartet (zitiertes Bundesblatt, Seite 654, 663, 774).

War nicht die Feststellung der Kulminationspunkte und der Maximalsteigungen eine der Hauptaufgaben unserer internationalen Eisenbahnbauverträge, unseres alten Gotthardabkommens (Art. 2), des Monte Cenere-Vertrages von 1879 (Art. 2), des Simplonvertrages von 1895 (Art. 6)?

Und ebenso ermöglicht der elektrische Betrieb größere Zugsgeschwindigkeit und raschere Transporte. Steigungen werden leichter üerwunden. Die Rauchplage in den Tunnels hört auf, so dass sie öfter befahren und besser ausgenutzt werden können. Die Erfahrung der Londoner Untergrundbahnen zeigt, dass der Betriebskoeffizient mit wachsender Verkehrsdichte auf elektrisch betriebenen Linien abnimmt (von 55,2 % 1908 auf 48,9 % 1909) und damit die Wahrscheinlichkeit, den Verkehr auch durch Taxredutionen begünstigen zu können, wächst. Kürzere Transport- und Lieferfristen, fallender Betriebskoeffizient sind aber gerade die Erfolge, die dem nationalen und internationalen Verkehr erst die sichere Grundlage zu weitern Vergünstigungen bieten. Würden Franzosen und Italiäner die Einführung der elektrischen Traktion auf dem Mont Cenis so warm begrüßen, wenn nicht *beide* daraus große Vorteile erwarteten?

Und kommen nicht alle Verkehrs- und Betriebsverbesserungen, Trasseumbauten und Tieferlegungen am Gotthard in erster Linie dem deutsch-italiänischen Transitverkehr zugute, welcher nach dem Geschäftsbericht der Gotthardbahn den rein schweizerischen Gotthardverkehr übertraf und den schweizerisch-italiänischen um das dreifache überstieg? Ist das nicht alles viel mehr wert als alle Superdividenden und Taxreduktionen?

Und hat die Schweiz wirklich kein Recht und keinen Grund, solche Projekte, solche Pläne und solche Verbesserungen auch in die Wagschale zu legen?

* * *

Man wird einwenden: Die Schweiz kann sich doch nicht von heute auf morgen verpflichten, die Monte Cenere-Linie tiefer zu legen, den elektrischen Betrieb einzuführen, die Doppelspur durchgängig auszubauen oder gar auf der Gotthardlinie wesentliche Verbesserungen vorzunehmen? — Gewiss nicht! Zur Durchführung *einer bestimmten* Verbesserung soll sich die Schweiz nicht verpflichten, bevor sie sie gründlich studiert und beraten hat. Das wäre nicht viel besser als das Zugeständnis einer Tarifreduktion oder einer Taxfestlegung in der Zeit einer Teuerung! Aber die Schweiz *darf* sich verpflichten, *entweder die eine oder die andere* der genannten Arbeiten auszuführen, vorausgesetzt, dass man ihr einerseits die *Wahl* und anderseits die *Zeit* lässt, die vorbereitenden Studien abzuschließen und, wenn nötig, aus den Reinerträgnissen der Gotthardbahn — die sie niemandem schuldet! — allmählich den erforderlichen Baufonds zu bilden. Denn die *eine oder die andere* dieser Verbesserungen wird die Schweiz später ausführen. Sie liegen, wie alle offiziellen Berichte bezeugen, in der Richtung, welche die Entwicklung der Gotthardbahn *im Interesse aller Beteiligten* nehmen muss.

Wenn der Bund dem Auslande tatsächlich noch etwas schuldig ist, wenn unbedingt abgelöst werden soll, wenn der Bund den Mitinteressierten eine neue Garantie geben soll, dass zukünftige Überschüsse auch zu *ihrem* Vorteile Verwendung finden werden, so verpflichte man ihn zu *„irgend einer“* wesentlichen Leistung. Man zähle im Vertrage auf, welche Leistungen man als wesentliche anzusehen geneigt ist: zum Beispiel

Tieferlegung des *Hauenstein,*
Tieferlegung der Monte Cenere-Linie,
Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Biasca-Erstfeld,
Ausbau der durchgängigen Doppelspur,
Trasseverbesserungen auf der eigentlichen Gotthardstrecke, durch welche die Steigung um einen bestimmten Promillesatz vermindert würde.

Man setze sogar eine Frist fest, innerhalb welcher die Eidgenossenschaft sich für die *eine oder die andere* Arbeit zu entscheiden hätte und meinetwegen sogar eine zweite, innerhalb welcher wir die erwählte Arbeit auch auszuführen hätten. Nur bemesse man sie so, wie die Schwierigkeit der Fragen es verlangt, und gebe uns Zeit, auch gegen finanzielle Einbußen Reserven zu bilden. Vor allem aber lasse man dem Bunde *die Möglichkeit,* nach eingehenden Studien *diejenige* aus der Zahl der aufgeführten Leistungen *zu wählen* und zur Ausführung vorzuschlagen, welche schließlich den wirtschaftlichen und technischen Betriebsnotwendigkeiten am besten entspricht, und man erkläre, *dass mit der Erfüllung auch nur einer oder zweier dieser Leistungen,* — dass also mit der Eröffnung der neuen Hauenstein- oder Monte-Cenere-Linie, oder auch mit der Kollaudation des elektrischen Betriebes oder allein schon mit der Durchführung der Doppelspur Basel-Chiasso — *alle wesentlichen Verpflichtungen aus den alten Verträgen für alle Zeiten dahinfallen.*

II. NEUE PFLICHTEN UND IHR GEGENWERT.

Der Vertrag von 1909 verlangt von der Schweiz:

1. Die Ausdehnung der Meistbegünstigung vom Gotthardnetz auf alle italiänisch-deutschen Transitlinien (Art. 8);
2. die Ausdehnung der Meistbegünstigung von Vorteilen, welche andern *ausländischen* Bahnen im Gotthard*transit* bewilligt wurden auf Vorteile, welche inländischen *schweizerischen* Alpenbahnen im internen Verkehr eingeräumt werden (Art. 7);
3. Die Festlegung der gegenwärtig geltenden Transittarife auf der Gotthardbahn und ihren Zufahrtslinien.

Diese Verpflichtungen sind neu. Über ihre mutmaßliche Wirkung haben wir keine oder nur ungünstige Anhaltspunkte. *Die*

Schweiz ist nicht verpflichtet, sie zu übernehmen. Übernimmt sie sie doch, so darf sie, weil sie neu sind, volles Gegenrecht fordern und weil ihre Wirkung nicht genau vorauszusehen ist, die Kündigung.

* * *

Die *Einräumung des Kündigungsrechts* ist das mindeste, was man verlangen müsste, wollte man auf solche Vorschläge überhaupt eintreten. Wir finden es in allen Staatsverträgen von ähnlichem Inhalt und ähnlicher Tragweite.

Beispiele:

Unser *Handels- und Zollvertrag mit dem Deutschen Reiche,* welcher, wie die meisten ähnlichen Abkommen, ebenfalls ein Meistbegünstigungsverhältnis vorsieht, bestimmt in Art. 11 (Fassung vom 12. November 1904):

> Der gegenwärtige Vertrag soll am 1. Januar 1906 in Kraft treten und... während der Zeit bis zum 31. Dezember 1917 wirksam bleiben.
>
> Im Falle keiner der vertragschließenden Teile zwölf Monate vor diesem Termin seine Absicht, die Wirkungen des Vertrages aufhören zu lassen, kund gibt, soll der letztere... in Geltung bleiben bis zum Ablauf eines Jahres von dem Tage, an welchem der eine oder der andere der vertragschließenden Teile diese Abmachungen kündigt.

Ebenso sind kündbar, und zwar

auf 1 Jahr: unser *Münzvertrag mit Frankreich, Griechenland und Italien* (lateinische Münzunion), der die Grundlage unseres Geld- und Zahlungsverkehrs schuf (Art. 13);

auf 1 Jahr: der allgemeine *internationale Telegraphenvertrag*, auf den sich der gesamte internationale Depeschenverkehr stützt (Art. 20);

auf 3 Jahre: das internationale *Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr* (Art. 60) mit seinen grundlegenden Bestimmungen über den Gütertransport.

Was im Zoll-, Münz-, Telegraphen- und Eisenbahnfrachtverkehr möglich ist, das kann auch im Gotthardbahnverkehr passende Anwendung finden!

* * *

Man wird einwenden: Das alte Gotthardabkommen war auch nicht kündbar, und wir können doch nicht im selben Vertrage die einen Pflichten als kündbar und die andern als unkündbar erklären. Antwort: Warum nicht? Könnte man nicht *gleichzeitig zwei Verträge* abschließen, *den einen auf unbestimmte Zeit*: er

gälte als Ersatz des alten Abkommens und als Auslegung jener alten Pflichten, durch welche ein möglichst ungestörter, dem Interesse aller Beteiligten genügender Betrieb gesichert werden sollte; *den andern auf bestimmte Zeit mit kurzfristigem Kündigungsrecht aller Mitkontrahenten:* in ihn wäre zu verweisen, was neu und unerprobt ist (und mit dem Bestand und der ordentlichen Verwaltung der Bahn nichts zu tun hat). Könnte man das nicht, *so man wollte?*

* * *

Und ein nicht minder wichtiges Erfordernis des neuen Vertrages wäre das der *Gegenseitigkeit.*

Gegenseitigkeit: Erst wenn wir uns klar werden, was das bedeutet, erst wenn wir untersucht haben, *wieviel* die Schweiz als Gegenleistung fordern dürfte, erst dann erkennen wir die Tragweite und Bedeutung der Zugeständnisse und den Wert der Waffe, die wir mit dem Vertragsentwurf vom 13. Oktober 1909 *unbenützt* ausliefern würden!

Die uns die Übernahme der einseitigen Meistbegünstigung und Tariffestlegungen zumuten wollen, berufen sich gerne auf das geographische Verhältnis der Schweiz zu den beiden Mitkontrahenten. „Die Schweiz ist ein Transitland," sagen sie, „sowohl für Deutschland als für Italien. Unsere Nachbarn haben bei der heutigen Konkurrenz im Welthandel und bei der Abhängigkeit ihrer Industrie und ihres Handels von Weltwirtschaft und Weltverkehr ein wohlbegründetes Interesse daran, sich Meistbegünstigungen zu sichern und andere Länder, namentlich aber die Schweiz, zu veranlassen, solche Meistbegünstigungen einzuräumen, ihre Tarife festzulegen und zu reduzieren."

Richtig, sehr richtig! Doch die so sprechen, vergessen Eines! Jenes wohlbegründete Interesse an Meistbegünstigungen und billigen Frachten ist gegenseitig. Auch die schweizerische Volkswirtschaft ist von Weltwirtschaft und Weltverkehr abhängig. Auch die Schweiz hat Transitländer. Sie heißen: Deutschland, Italien, Frankreich, Österreich. Sie liegen nämlich zwischen der Schweiz und dem Meere und die Schweiz ist mit ihrem Import und Export auf die See und den Welthandel vielleicht noch in höherem Maße angewiesen, als all die Großmächte um sie herum.

Ja, man darf behaupten: Alpenbahnen und internationale Eisenbahnverträge haben für die Schweiz erst dann einen vollen

Wert, wenn sie ihr den Zugang zum Meere erleichtern. Vom Nachbar, der von uns eine Meistbegünstigung auf unsern Transitrouten von Nord nach Süd, von Ost nach West, eine Festlegung der Tarife oder irgend einen Verkehrsvorteil fordert, von dem dürfen und müssen wir im Namen unserer wirtschaftlichen Gleich- und Existenzberechtigung verlangen, dass er uns ähnliche Vergünstigungen auf seinen Linie einräume, von Deutschland und Italien aber im besondern: ähnliche Vergünstigungen für unsern Verkehr mit den Welthäfen der Nord- und Ostsee und des Mittelmeeres!

Was für Deutschland und Italien die schweizerischen Transitlinien Simplon-, Ostalpen-, Gotthardbahn, das sind für uns die Linien Schweiz-Hamburg, Schweiz-Bremen, Schweiz-Genua, Schweiz-Venedig!

* * *

Wenn Berlin und Rom uns jene allgemeine Meistbegünstigung der Gotthardbahn gegenüber allen schweizerischen und ausländischen bestehenden und zukünftigen Alpenbahnen diktieren wollen, wie sie in Artikel 7 des Vertrages von 1909 verstanden ist, dann müssen unsere Unterhändler erwidern: Wir hören Euern Wunsch. Doch was meint Ihr zu einem Zusatz? zum Beispiel zu folgendem:

> *Im Verkehr mit Bremerhaven, Bremen und Hamburg* werden die deutschen Staatsbahnen und *im Verkehr mit Genua und Venedig* werden die italiänischen Staatsbahnen den Sendungen *aus der Schweiz, nach der Schweiz oder durch die Schweiz* mindestens die selben Grundtaxen und Vorteile einräumen, die sie dem *Verkehr mit irgendwelchen Seehäfen auf irgendwelcher* ihrer bereits bestehenden oder künftig zu erwerbenden oder zu bauenden *Linie* bewilligt haben oder noch bewilligen werden.

Wenn Italien und Deutschland außer der ihnen seinerzeit bewilligten Meistbegünstigung auf dem *alten Gotthardnetze* ein ähnliches Vorrecht *auf den übrigen Linien* des schweizerischen *Bundesbahn*netzes begehren, so mögen sie ihrem Gesuche (Artikel 8 des Vertrages von 1909) das eigene Zugeständnis beifügen:

> Hinwiederum verpflichtet sich jeder der beiden andern Mitkontrahenten (Deutschland und Italien), dafür zu sorgen, dass seine Staatsbahnen den Eisenbahnen der Schweiz *im Durchgangsverkehr durch sein Gebiet* mindestens die selben Vorteile und Erleichterungen zuteil werden lassen, die sie, sei es den Bahnen anderer Länder, sei es irgendwelchen Strecken oder Stationen dieser Bahnen oder schließlich den Grenzstationen und Seehafenplätzen des eigenen Landes gewähren sollten.

Und selbst zu Artikel 9 des vorjährigen Abkommens müssten wir den fremden Diplomaten eine Gegenseitigkeits-Variante unterbreiten. Statt:

> Art. 9. Ausgenommen von den Vorschriften der Artikel 7 und 8 sind die Fälle, in denen die *Schweizerischen Bundesbahnen* infolge des ausländischen Wettbewerbes genötigt sind, ihre Transittaxen ausnahmsweise herabzusetzen.
>
> Jedoch dürfen Maßnahmen dieser Art dem Verkehr über den St. Gotthard keinen Abbruch tun.

müssten wir etwa vorschlagen:

> Ausgenommen von den Vorschriften der Artikel 7 und 8 sind die Fälle, in denen die *genannten Staatsbahnen* (schweizerische, italiänische und deutsche) infolge der Konkurrenz der Eisenbahnen von Nicht-Vertragsstaaten genötigt sind, ihre Transittaxen ausnahmsweise herabzusetzen.

(Das wäre gegenseitig und deutlicher als die jetzige Fassung — denn es gibt auch einen Wettbewerb der Industrien!)

> Jedoch dürfen Maßnahmen dieser Art dem Verkehr über den Gotthard im besondern und *über die schweizerischen Alpenbahnen im allgemeinen* keinen Abbrucht tun.

Denn wenn wir *ihren* Gotthardtransit und Absatz selbst nicht durch Begünstigung *unserer eigenen* Alpenbahnen beeinträchtigen dürfen, dann sollen auch unsere Mitkontrahenten darauf verzichten, *unsern* Linien durch Bevorzugung *ausländischer* Routen (etwa der Mont Cenis vor dem Simplon!) den Verkehr zu entziehen!

Nach Artikel 11 (1909) sollen *wir* unsere Gotthardtransittarife festlegen. Was würden Deutschland und Italien erwidern, wenn wir ihnen an Stelle von dessen einseitiger die gegenseitige Fassung vorschlügen:

> Die *drei kontrahierenden Staaten* verpflichten sich für ihre Staatsbahnen, die Tarife, welche am 1. Mai 1910 für den deutschen und italiänischen Güterverkehr im Durchgang über den Gotthard bestanden, *sowie die Tarife, welche am selben Tage für den Güterverkehr der Schweiz mit den Häfen Bremerhaven, Bremen, Hamburg, Genua, Venedig in Kraft waren*, nicht zu erhöhen.
>
> Die Schweiz *und Italien* (!) übernehmen die selbe Verpflichtung hinsichtlich der Transittaxen, die gegenwärtig für den direkten italiänisch-schweizerischen Verkehr im Durchgang über den Gotthard gelten.

* * *

„Unannehmbare Vorschläge!“ höre ich sie ausrufen. *„Auf einer solchen Basis werden Deutschland und Italien niemals unterhandeln!“* Mag sein. Dann sollen sie aber auch uns nicht zumuten, dass wir auf ihre Forderungen eintreten. Dann sollen sie uns nicht

zumuten, dass wir jene Meistbegünstigungen und Tariffestlegungen als *einseitige Verpflichtungen* auf uns nehmen, die sie, selbst unter der viel mildern Form der Gegenseitigkeit, nie eingehen würden. — Sie! unsere mächtigen Nachbarn, die sich weder vor unserer Diplomatie, noch vor unserer Expansionspolitik, noch vor unserer wirtschaftlichen Konkurrenz ernstlich zu fürchten brauchen!

Man wird vielleicht auch ruhiger schließen: Für die Schweiz wäre ein solch gegenseitiges Abkommen immer noch besser als der Vertragsentwurf von 1909, denn ihre Pflichten stünden — wenigstens auf dem Papier — einige ebenbürtige Rechte gegenüber. Doch obige Vorschläge tendieren auf die Gründung einer Art Interesseverbindung der Staatsbahnnetze der drei Länder, auf eine Art *Mitteleuropäische Eisenbahn-Union*, und für solche Gebilde scheint unsere Zeit politisch noch nicht reif genug, selbst wenn sie wirtschaftlich eine Notwendigkelt wären. Für solche Projekte wird die Zeit erst reif sein, wenn auch die Großstaaten Europas gelernt haben, dass Gegenseitigkeit und nicht Übervorteilung, dass Gleichberechtigung und nicht Unterdrückung der kleinen Mitbrüder die Grundsteine bilden für jeden weltwirtschaftlichen Fortschritt.

Solange sie sich dieser Einsicht verschließen, solange sie uns nicht aus freien Stücken entgegenkommen, solange bleiben diese Vorschläge unannehmbar für Alle, für die Schweiz aber unannehmbarer denn je die Artikel 7, 8, 9 und 11 des neuen Vertrages von 1909, denn sie belasten sie einseitig mit dem, was heute auch auf gemeinsamen Schultern nicht getragen werden könnte.

* * *

„Wenn wir den Vertrag verwerfen, wird Italien in den Ostalpen Schwierigkeiten machen!“ sagen die Ängstlichen.

Wir haben gute Gründe, das nicht zu glauben und noch bessere zu erklären, dass unsere Diplomatie der Gegenmittel in Fülle an der Hand hat, um irgendwelchen Ansinnen im vorneherein zu begegnen — vorausgesetzt nämlich, dass sie sich über die Entwicklung der oberitaliänischen Eisenbahnen auf dem Laufenden halte.

Doch davon vielleicht ein andermal.

* * *

Zum Schlusse und gestützt auf obige Ausführungen wage ich zu behaupten:

Es ist möglich, für allfällige lästige alte Verpflichtungen eine andere und bessere Form der Ablösung zu finden, als Artikel 11 und 12 des Gotthardvertrages von 1909 sie vorsehen.

Es ist möglich, für jede neue Verpflichtung (und namentlich für Artikel 7 bis 9) einen ebenbürtigen Gegenwert zu finden, sei es um den Mitkontrahenten zu beweisen, dass ihre Forderungen unannehmbar seien, sei es um sie zu veranlassen, uns Gegenrecht einzuräumen oder ihre Ansinnen aufzugeben.

Eine bessere Lösung des Vertragsverhältnisses, als sie uns 1909 vorgeschlagen wurde, erzielen wir zwar schon mit der bloßen Beibehaltung der alten Verträge. Aber auch wenn Bundesrat und Bundesversammlung gegen die Rückkehr zum alten Vertrage Bedenken trügen, so wäre eine bessere Lösung erreichbar durch neue Unterhandlungen. Dazu gehören nur *der Mut, die feste Hand und der tüchtige Wille,* die man den Schweizern ehemals nachrühmte.

WINTERTHUR HANS BOLLER

□□□

DREI GEDICHTE VON JOSEF REINHART

DIE EINSAME

Wenn i früeh verwache
Und eleini bi,
Mueß i wieder dänke,
As alls ne Traum isch gsi.

Schynt im Garte d'Sunne,
Chunnt er's Strößli y,
Stohn i hinderm Holder,
Doch, er goht verby.

Stöhnd am Himmel d'Stärnli
Zündeni 's Lämpli a:
Wenn ems doch dörft säge,
Was igem nit säge cha.

*