

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 11 (1912-1913)

Artikel: Zum Gotthardvertrag
Autor: Büscher, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750636>

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: 14.01.2026

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

ZUM GOTTHARDVERTRAG

Wenn wir einen Aufsatz, der dem neuen Gotthardvertrag günstig ist, veröffentlichen, so geschieht das nicht, weil wir etwa unsern Standpunkt in dieser äußerst wichtigen und gefährlichen Frage geändert hätten, sondern nur, um die Diskussion in den letzten Tagen vor der Entscheidung anzuregen. Es ist ein Grundsatz unserer Zeitschrift, ungeachtet der persönlichen Meinung der Leitung immer beiden Parteien das Wort zu lassen; wenn das in der vorliegenden Frage nicht geschah, so war der einzige Grund dafür, dass sich bis jetzt trotz mehrfacher Aufforderung niemand für den Vertrag zum Wort gemeldet hat.

In diesen letzten Tagen vor der Entscheidung hat sich übrigens die Lage der Vertragsgegner bedeutend gehoben. Trotz der Ergänzungsbotschaft des Bundesrats, die für den Fall neuer Verhandlungen die besten Trümpfe aus der Hand gibt, hat sich die nationalrätliche Kommission mit einer Mehrheit von acht gegen sieben Stimmen gegen den Vertrag ausgesprochen. Und die „Neue Zürcher Zeitung“, die bisher nur Begeisterung für den Vertrag gezeigt hat, gab am 26. Februar einem Vertreter der elektrischen Industrie das Wort zu einem ganz geharnischten Angriff wenigstens auf eine Bestimmung des Vertrags frei. Es sei hier auch auf die Schrift *Gegen den neuen Gotthardvertrag* von J. Leuzinger hingewiesen, die in diesen Tagen im Verlag Rascher erschienen ist, und die namentlich betont, dass die gesonderte Rechnungsführung der Gotthardbahn durchaus unerlässlich sei. Ob Leuzinger mit seiner pessimistischen oder der Bundesrat mit seiner optimistischen Berechnung des künftigen Reingewinnes recht hat, darüber kann nur ein Eisenbahnfachmann eine Meinung haben.

* * *

Was die Gegner des Gotthardvertrages vorzubringen haben, ist in den Spalten dieser Zeitschrift wiederholt gesagt worden. Mag es jemand, der keiner Partei angehört und nur nach einem objektiven Urteil gestrebt hat, gestattet sein, ein Wort zugunsten des vielgeschmähten Vertrages zu sagen.

Nach dem Vorgehen der Vertragsgegner ist der Gotthardvertrag das Musterbeispiel einer leoninischen Teilung. Es ist an ihm kein gutes Haar, jede Bestimmung ist ein Nachteil, jeder Paragraph ein Fallstrick für die Schweiz. Er ist ein so offenkundiger Angriff auf die Ehre und Unabhängigkeit unseres Landes, dass der einfache Bürger zum Protest dagegen aufgerufen werden muss, dass selbst die im fernsten Ausland wohnenden Schweizer das Parlament, die letzte Instanz, auf dem Petitionswege um seine Ablehnung bestürmen müssen.

Waren denn die schweizerischen Unterhändler, zu denen, außer dem bekannten Mitglied des Bundesrates, die erfahrensten Fachleute des schweizerischen Eisenbahnwesens gehörten, solche Tröpfe, dass sie sich aus purer Angst und Torheit zu einem Vertrag drängen ließen, der ihren Namen mit dem Odium eines halben Landesverrates behaften müsste? Der von jedem simplen Bürger als fehlerhaft und nachteilig erkannt wird? Es ist doch bekanntlich sehr schwer, die Wirkung von Verträgen im voraus richtig zu beurteilen. Wie oft erweist sich in einfachen Privatverträgen eine Bestimmung als Vorteil, die als Nachteil angesehen wurde und umgekehrt? So schwer es aber ist, die Wirkung eines Vertrages richtig vorauszusehen, so leicht ist es wiederum, einen noch unerprobten Vertrag in Grund und Boden zu kritisieren oder in den Himmel hinaufzuloben, jede Bestimmung, je nach Laune und Stimmung, als Nachteil oder Vorteil hinzustellen. Ich schicke diese gemeinplätzliche Wahrheit voraus, damit sie der Leser auch bei meinen Ausführungen zugunsten des Vertrages im Auge behalten mag.

Es liegt auf der Hand, dass es besonders leicht ist, gegen den Gotthardvertrag Stimmung zu machen. Die meisten seiner Bestimmungen sind von der Art, dass sie nach Belieben als Vorteil oder Nachteil ausgelegt, als Erfüllung einer schuldigen Pflicht oder als Nachgiebigkeit gegen eine ungebührliche Erpressung hingestellt werden können. Der Gotthardvertrag ist zwischen zwei Großmächten einerseits und einem kleinen Staate andererseits geschlossen worden; und wie der kleine Mann gerne glaubt, dass er bei jedem Vertrag mit großen Herren übervorteilt werde, so ist auch die öffentliche Meinung in einem kleinen Staate geneigt, sich bei jedem Vertrag mit größeren Nachbarn benachteiligt zu fühlen. Doch es ist nicht immer und mit jeder Forderung der kleine Nachbar gegenüber dem größeren im Recht. In solchen schwierigen Fällen ist es doppelt Pflicht, sich einer strengen Sachlichkeit zu befleißigen, jede Stimmungsmache zu vermeiden, ob man nun dafür oder dagegen spricht. Unser persönlicher Eindruck geht aber dahin, dass die Vertragsgegner bei weitem mehr gegen dieses Gebot gesündigt haben als die Freunde des Vertrages. Hier ein Muster: Die vom Aktionskomitee gegen den Gotthardvertrag herausgegebene Broschüre behauptet auf Seite 5

frischweg: Deutschland und Italien hatten an der Durchbohrung des Gotthards ein viel größeres Interesse als die Schweiz. Wirklich? Dann sollte man doch den Gotthard wieder zumauern, und man würde dann sehen, ob Deutschland und Italien davon mehr Schaden haben als die Schweiz. Wohl hatten Deutschland und Italien ein Interesse an der Herstellung einer Alpenbahn durch die Schweiz und sie haben sich dieses Interesse zu unserem Nutzen ein gutes Stück Geld kosten lassen; aber es war für sie nicht von großer Wichtigkeit, dass gerade der Gotthard gewählt wurde. Es hätte auch der Splügen oder der Lukmanier sein können. Für die Schweiz aber war es von höchstem Wert, dass der Gotthard durchbohrt wurde, denn die Gotthardbahn ist nicht nur aus volkswirtschaftlichen, sondern auch aus politischen und strategisch-militärischen Gründen, die ich dem einsichtigen Leser nicht auseinander zu setzen brauche, die beste Bahn für die Schweiz. Sie ist das feste Rückgrat unseres nationalen Eisenbahnsystems, die unangreifbarste Stützlinie unserer militärischen Verteidigung, die den von der übrigen Schweiz durch den Alpenwall getrennten Kanton Tessin direkt mit dem Herzen der Schweiz verbindet. Und diese Bahn, die für uns eine ganze Division Wert ist, wurde vom Auslande für uns gebaut, weil sich in der freien und souveränen, aber leider mitunter auch vom kleinlichen Parteiegoismus beherrschten Schweiz nur zu viele Leute fanden, die das große Werk gern hätten scheitern lassen, um ihr Schäfchen auf Kosten des gemeinsamen Vaterlandes ins Trockene zu bringen. Das wäre die erste Richtigstellung.

Aber es kommt noch besser. Auf Seite 19 derselben Broschüre heißt es unter der Überschrift: Was sagt die italienische Botschaft:

Die italienische Botschaft von 3. Mai 1910 gibt uns wertvolle Einblicke in die großen Zugeständnisse, die wir den beiden Vertragsstaaten gemacht haben. Italien macht auf die Tatsache aufmerksam, dass die Schweiz seit dem Betrieb der Gotthardbahn ganz freiwillig große Taxerduktionen bewilligt hat. So zum Beispiel wurde der vertraglich vorgesehene Distanzzuschlag von 112 Kilometer um mehr als die Hälfte reduziert . . . Ferner wurden die Grundtaxen recht erheblich ermäßigt und die Frachtsätze der Spezial- und Ausnahmetarife in Wirklichkeit viel niedriger gehalten als im Vertrag von 1869 vorgeschrieben war. Wir haben also gegenüber den Subventionsstaaten sehr freigebig gehandelt und man hätte denken sollen, dieselben würden bei den neuen Verhandlungen auf dieses unser Verhalten Rücksicht nehmen.

Hier wird dem unkundigen Leser die Auffassung suggeriert, dass die Taxherabsetzungen der Gotthardbahn eine Generosität der Schweiz gegenüber dem Ausland gewesen seien. In Wahrheit verhält es sich so, dass die Gotthardbahngesellschaft, mit deren Geschäftsführung das schweizerische Volk bekanntlich nichts zu tun hatte, die Taxen mehrere Male während ihres Bestehens aus geschäftlichen und vertraglichen Gründen herabgesetzt hat. Aus geschäftlichen Gründen, weil sie wahrscheinlich bei geringeren Taxen bessere Einnahmen erzielte als bei höheren, aus vertraglichen Gründen, weil sie durch die Bestimmungen des Vertrages gehalten war, die Taxen herabzusetzen, sobald der Ertrag der Gotthardbahn 8% des Aktienkapitals betrug und weil die Rendite der Bahn mehrmals daran war, diesen Punkt zu überschreiten. So weit dies ein Opfer für irgend jemand war, war es ein Opfer für die bekanntlich fast ausnahmslos im Auslande lebenden Aktionäre der Gotthardbahn; ein Opfer überdies, das nicht nur Deutschland und Italien, sondern auch dem schweizerischen Verkehr, der auf die Benutzung der Gotthardbahn angewiesen ist, zu Gute gekommen ist. Es ist also in allen Stücken das Gegenteil der Wahrheit, was in den obigen Zeilen dem Volke suggeriert wird. Das Aktionskomitee war übel beraten, als es diese Darstellung gut hieß. Wie hoch schätzt es denn das so pathetisch apostrophierte Volk ein, dass es ihm eine solche auf Unwissenheit und Gedankenlosigkeit spekulierende „Aufklärung“ zu bieten wagt?

Herr Dr. Steiger versteigt sich zu der Behauptung, die heutige eisenbahnpolitische Situation erinnere an die Lage vor hundert Jahren, als feindliche Heere auf schweizerischem Boden ihre Schlachten schlugen und die Schweiz die Kriegskosten zahlen musste. So werde auch heute zwischen Deutschland und Frankreich in der Schweiz der Kampf um den Verkehr nach Italien ausgefochten und die Schweiz müsse dafür die Kosten tragen. Ist die Schweiz von Deutschland und Italien wider Willen zum Bau der Gotthardbahn genötigt worden? Haben diese Staaten ihr ausschließlich die Kosten für den Bau dieser Bahn aufgehalst? Und wer hat uns denn genötigt, in der Westschweiz eine Konkurrenzlinie zur Gotthardbahn zu erstellen? Wenn diese Linie nicht rentiert, ist es da ohne weiteres unser Recht, uns an hohen Taxen

auf der von Deutschland und Italien subventionierten Gotthardlinie für das Defizit der westschweizerischen Alpenübergänge schadlos zu halten? Die Wahrheit ist doch wohl, dass in der Hauptsache heute die Schweiz mit französischen Bahnen um den Verkehr nach Italien kämpft, und uns scheint, manche Vertragsgegner möchten gern dem deutsch-italienischen Verkehr die Kriegskosten für den Konkurrenzkampf mit den französischen Bahnen aufhalsen.

Der Gegenwert der ausländischen Subventionen, behauptet Herr Dr. Steiger des weiteren, liegt in der damit geschaffenen vorzüglichen Verkehrsverbindung durch die Schweiz. Scheint es ihm genug, die achtundachtzig Millionen mit einem bloßen Dankschreiben und einem Hinweis auf die vorzügliche Verkehrsverbindung zu quittieren? Alle Gegner des Gotthardvertrages mühen sich in ihren Schriften zuerst umständlich um den Beweis, dass das Ausland aus dem alten Vertrag gar keine Rechte von Belang am Gotthard herleiten könne und versichern hinterher mit Emphase, dass man die Rechte des Auslandes aufs skrupulöseste achten wolle. Wenn die Subventionsstaaten aus dem alten Gotthardvertrag keine anderen Rechte herleiten können als ein Anrecht auf $\frac{1}{2}\%$ des 7% des Aktienkapitals übersteigenden Reingewinns, das ihnen bisher nur 25 000 Franken jährlich eingetragen hat und das jetzt davon abhängt, dass die Schweizerischen Bundesbahnen eine mehr als siebenprozentige Verzinsung aus dem Betrieb der Gotthardlinie herausrechnen, so ist es allerdings sehr leicht, diese Rechte aufs skrupulöseste zu beachten. Wer uns aber privatim einen solchen Handel proponieren wollte, würde sofort zur Tür hinausgeworfen.

Nach der Meinung der Vertragsgegner sind wir dem Ausland freilich nichts schuldig. Der Gegenwert für seine dreimal größere Barsubvention liegt in der vorzüglichen Verkehrsverbindung. Als souveräner Staat können, ja müssen wir sogar alle Ansprüche, die das Ausland aus seinen materiellen Opfern herleiten könnte, mit Entrüstung zurückweisen. Der Satz: Wer zahlt befiehlt, wird hier gründlich zu schanden. Denn wir sind ein autonomer Staat und wer in die Tarife und Betriebsverhältnisse der mit seinem Geld gebauten Bahnen hereinreden will, der tastet unsere Tarifhoheit und unsere Souveränität an. „Wir wollen Herr sein in

unserem Hause“ ist das letzte Kapitel der vom Aktionskomitee herausgegebenen Broschüre überschrieben.

Es wäre wünschenswert, dass uns die Vertragsgegner den Sinn dieser hochklingenden Worte etwas genauer erläuterten. Der Begriff der Souveränität duldet unseres Erachtens keine Einschränkung, keine zeitliche Befristung. Entweder sind wir kraft unserer Souveränität befugt, die Taxen auf der Gotthardbahn nach unserem Ermessen festzusetzen, ohne die Subventionsstaaten zu fragen, oder wir sind es nicht. Sind wir dazu befugt, so hat der Bundesrat, der dieses Recht preisgab, indem er die Vertragsstaaten bei Übernahme der Bahn zu Verhandlungen einlud, eine Handlung auf dem Gewissen, die sich kaum anders denn als Landesverrat taxieren lässt. Statt Deutschland und Italien zu Vertragsverhandlungen einzuladen, hätte der Bundesrat diesen Staaten bei Übernahme der Bahn eine Mitteilung zugehen lassen müssen, die aller diplomatischen Phrasen entkleidet ungefähr so gelautet hätte: Die Eidgenossenschaft übernimmt am 1. Mai 1909 den Besitz und Betrieb der bisher einer privaten Aktiengesellschaft gehörenden Gotthardbahn und erklärt kraft ihrer Souveränität die bisher an dieser Bahn bestehenden Rechte der Vertragsstaaten als erloschen. Unsere Nachbarn hätten sich wohl nicht damit einverstanden erklärt. Wer möchte mit der Aufgabe betraut werden, diesen Anspruch ihnen gegenüber zu verfechten?

In gleicher Weise wie die Worte Tarifhoheit, Souveränität etc. ist auch das irreführende Wort „Meistbegünstigung“ zur Stimmungsmache gegen den Vertrag benutzt worden. Wo man die Definition dieses Begriffes nicht umgehen kann, geht man darüber schnell hinweg. Die vom Aktionskomitee herausgegebene, zur Massenverbreitung bestimmte Broschüre enthält überhaupt keine Definition dieser sogenannten Meistbegünstigung. Die Leser erfahren nicht, dass sich dieses Wort, das anscheinend eine Vorzugsstellung andeutet, nur auf die Zusicherung einer paritätischen Behandlung der die Alpen traversierenden internationalen Transporte bezieht. Man trifft daher Leute, die von dem Gerede über die Meistbegünstigung so verwirrt sind, dass sie steif und fest glauben, nach Annahme des Gotthardvertrages müssten deutsche Waren auf allen Linien der Bundesbahnen billiger befördert werden als unsere eigenen.

In einem vertragsgegnnerischen Blatte wird behauptet, im Hinblick auf die Vorteile, die der Gotthardvertrag Deutschland und Italien gewährt, werde Frankreich ganz sicher beim nächsten Handelsvertrag entsprechende Zugeständnisse für sich und den Simplon verlangen. Man sage uns doch ums Himmelswillen, worauf Frankreich solche Forderungen gründen will. Hat es eine unserer Bahnen mit 88 Millionen à fonds perdu subventioniert? Sollte es sich Frankreich wirklich einfallen lassen, auf Grund des Gotthardvertrages eine Forderung zu stellen, so hoffen wir, dass die Schweiz noch den Mut finden wird, um die gebührende Antwort darauf zu geben. Doch Frankreich wird sich hüten, mit solch einer grenzenlos unverschämten Forderung hervorzutreten. An dieser Behauptung ist nur das eine ganz sicher, dass sie sich der Artikelschreiber aus den Fingern gesogen hat, um gegen den verhassten Vertrag zu schüren. Seltsame Patrioten, die das Ausland gegenüber ihrem Vaterlande zu Forderungen ermuntern, worauf es nicht den Schatten eines Rechts hat.

Nun haben freilich die Gegner des Vertrages in einem Punkte Recht. Die Behandlung der Schweiz vorgängig der Vertragsverhandlungen verstieß gegen die Grundsätze der Höflichkeit und freundnachbarlicher Rücksichtnahme. Das macht es natürlich schwer, dem Vertrag von Herzen zuzustimmen. Ob es ein genügender Grund ist, den Vertrag zu verwerfen, wenn auch keine Aussicht ist, durch nochmalige Verhandlungen einen besseren zu erzielen, müssen wir den Leuten überlassen, die darüber jetzt das letzte Wort zu sprechen haben. Da aber die Rücksichtslosigkeit, womit der Vertrag der Schweiz aufgenötigt worden ist, mehr als alles andere gegen den Vertrag ins Gewicht fällt, so wollen wir doch in Betracht ziehen, wie denn die Subventionsstaaten zu diesem Vorgehen gekommen sind. Die beste Erklärung scheint uns in der Darstellung enthalten, die Herr Bundesrat Forrer am 18. Dezember 1910 vor den Demokraten in Winterthur gegeben hat. Herr Forrer erwähnte darin die bekanntlich im Jahre 1904 erfolgte Einladung an die Subventionsstaaten zur Revision des alten Gotthardvertrages:

Bis zum Jahre 1909 haben wir keine Antwort erhalten, also nahezu fünf Jahre lang. Es folgten von unserer Seite Dutzende von Recherchen, in Berlin und in Rom, bei den Gesandten von Deutschland und

Italien in Bern. Es nützte alles nichts; in Rom sagte man, die Schuld der Verzögerung liege an Berlin und in Berlin sagte man, die Schuld liege an Rom. Ich persönlich kann bezeugen, dass ich im Jahre 1906, da ich Präsident war, sehr oft in Rom und Berlin und bei den Gesandten in Bern reklamiert habe und dass bei Anlass der Eröffnung der Simplonbahn in der Zusammenkunft mit dem neuen Minister des Auswärtigen in einem Hotel in Mailand, als dieser mich fragte, wie er mir gefällig sein könne, die Antwort erfolgte: Wenn Sie mir eine große Gefälligkeit erweisen wollen, so treten Sie nun sehr schnell an die Beantwortung unserer Note vom Jahre 1904 heran, was mir feierlich versprochen wurde — 1906. Mit welchem Erfolg, das wissen Sie bereits.

Ich will nur sagen, dass Italien bei uns stets darauf drang, es sollte die Gotthardfrage mit der Splügenfrage in der Weise zusammengehängt werden, dass Italien von der Schweiz die Rückerstattung seiner 55, beziehungsweise 58 Millionen verlange, sie aber nicht bar herausbegehre, sondern die Schweiz sich verpflichten müsse, die Splügenbahn zu erstellen und diese 58 Millionen als Subvention von Italien daran zu verwenden.

Diese Anregung ist aber mit aller Bestimmtheit abgelehnt worden, weil ja die Frage einer Ostalpenbahn nach Maßgabe von Verfassung und Gesetz einen andern Weg nehmen muss als ein allfälliger neuer Staatsvertrag mit Bezug auf die Gotthardbahn.

Über die Gründe des so langen und auffallenden Stillschweigens sind wir nicht ausreichend informiert. Es ist möglich, dass die beiden Staaten, die gemeinsam vorgehen wollten und dies ja nach der Natur der Sache auch mussten, sich nicht einigen konnten, vielleicht gerade wegen der Frage des Verhältnisses zum Splügen in Italien, und dass es schließlich in Rom und Berlin hieß, wir müssen uns nun einigen, denn die Verstaatlichung der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909 steht vor der Tür.

Die Vermutung des Herrn Forrer, dass die Subventionsstaaten sich wegen der Splügenfrage nicht über ihre Forderungen einigen konnten, hat jedenfalls die größte Wahrscheinlichkeit für sich. Es handelt sich hier also nicht um eine absichtlich herbeigeführte Brüskierung der Schweiz, sondern mehr um eine durch Nachlässigkeit herbeigeführte Rücksichtslosigkeit, wie sie ja auch in privaten Beziehungen dann und wann vorkommen. Tun wir da gut daran, sie als eine tötliche Beleidigung zu empfinden, um derentwillen wir den Vertrag verwerfen müssen? Uns scheint, dass wir damit die Lage der Dinge nicht verbessern.

Doch nun zu den strittigen Bestimmungen des Vertrages selbst. Da ist zunächst in den Paragraphen 7 und 8 den Subventionsstaaten die sogenannte Meistbegünstigung verbürgt, die man wohl besser als tarifarische Parität bezeichnen würde, weil sie ihnen ja keine Vorzugsstellung sichert, die wir nicht auch

anderen Staaten gewähren könnten. Es ist klar, dass diese Tarifparität hauptsächlich Deutschland zu gute kommt, denn nur Deutschland hat in der Benutzung der schweizerischen Alpenübergänge nach dem Süden verschiedene Konkurrenten, während Italien keinen Konkurrenten hat und sich nach Belieben des billigeren Weges bedienen könnte. Nach Meinung der Vertragsgegner sollen wir Deutschland die Tarifparität nur auf dem Gotthardwege zugestehen, was aber für Deutschland praktisch wohl so gut wie wertlos wäre, denn seine überhaupt in Frage kommenden Konkurrenten, Frankreich, Belgien, England, könnten sich dann natürlich der eventuell billigeren Lötschberg-Simplonroute bedienen. Wir müssen also die Tarifparität entweder in der Weise gewähren, wie sie im neuen Vertrag festgesetzt ist, oder sie überhaupt versagen. Nun bestimmt bekanntlich der alte Vertrag, dass im Falle der Fusion der Gotthardbahn die Verpflichtung zur paritätischen Behandlung der Subventionsstaaten auf das erweiterte Bahnnetz übergeht. Die Vertragsgegner wenden dagegen ein, dass eine Verstaatlichung keine Fusion sei, obwohl sie zugeben, dass sie im wirtschaftlichen Effekt auf das selbe hinauskomme und dass damit das für die Fusion stipulierte Recht hinfällig werde. Um ihre Ansicht zu stützen, berufen sie sich immer wieder auf die Äußerung von Herrn Bundesrat Schulthess, der ebenfalls der Meinung Ausdruck gab, die Verstaatlichung sei nicht ohne weiteres einer Fusion gleichzustellen und tun so, als sei damit schon alles gewonnen. Aber diese Äußerung des Herrn Schulthess verbürgt uns doch keineswegs, dass wir den Streit vor einem unparteiischen Schiedsgericht gewinnen würden. Wir hätten vielmehr alle Aussicht, den Prozess zu verlieren. Aus folgendem Grunde:

Die Subventionsstaaten haben bekanntlich zunächst der Schweiz das Recht zur autonomen Verstaatlichung der Gotthardbahn bestritten und zur Unterstützung dieser Ansicht ein Gutachten des Herrn Professor Martitz in Berlin beigelegt. Der Bundesrat hat sich geweigert, diesen Anspruch anzuerkennen und hat zur Begründung seines Standpunktes ein Gegengutachten von Herrn Professor Meili in Zürich ausarbeiten lassen, das er den Regierungen der Subventionsstaaten offiziell zur Begründung seines Standpunktes zugesandt hat. In diesem Gutachten vertritt Professor Meili mit aller Bestimmtheit die Auffassung, dass die Ver-

staatlichung der Gotthardbahn nichts anderes als eine Fusion sei. Er leitet nach der Mitteilung des Herrn Forrer in obengenannter Versammlung das Recht der Schweiz zum Rückkauf der Gotthardbahn daraus ab, dass dieser Rückkauf in Verbindung mit dem andern Rückkauf eine Fusion bedeute und es nach dem Artikel 15, erster Absatz des alten Vertrages, Sache des Bundesrates ist, eine solche Verschmelzung zu genehmigen, ohne dass die andern Staaten befragt werden müssen. Nun kann man, fährt Herr Forrer fort, nicht da, wo es uns passt, sagen, es ist eine Fusion und im Handkehrum da, wo uns das Gegenteil passt, es ist keine Fusion. Nehmen wir an, die Gotthardbahn hätte vor dem Rückkauf mit der Nordostbahn, Zentralbahn und Jura-Simplonbahn fusioniert, und es hätte der Rückkauf des fusionierten Netzes stattgefunden, so bestände kein Zweifel, dass die Verpflichtungen der Gotthardbahn auf das gesamte Netz und alsdann auf den Bund übergingen. Warum sollte das nun anders sein?

Mit Recht führt Herr Forrer weiter aus: „Italien und Deutschland haben 1869 mit teurem Geld das Meistbegünstigungsrecht erkaufte; sie beanspruchen keinen Vorzug, sie beanspruchen nur, dass kein anderer ihnen vorgezogen werde. Bestreiten wir ihnen dieses Recht überhaupt oder hinsichtlich eines zweiten oder eines dritten Alpenüberganges, so drücken wir ihnen die furchtbarste Waffe gegen unser autonomes Recht zur Verstaatlichung der Gotthardbahn in die Hand. Dann können sie mit Recht darauf hinweisen, dass sie ein sehr aktuelles Interesse an der Selbständigkeit der Gotthardbahn besitzen. Die Schweizerischen Bundesbahnen als Eigentümerin der Gotthardbahn und des Simplon können, wenn sie nicht auch am Simplon zur Meistbegünstigung verpflichtet sind, gelegentlich die Konkurrenz aus Belgien oder Frankreich durch billigere Tarife über den Simplon begünstigen zum Nachteil des deutschen Lieferanten, der auf den Gotthard angewiesen ist, und dem die Bundesbahnen als Besitzer auch des Gotthard den Tarif über den Gotthard in der Höhe halten und ihm damit die Konkurrenz in Italien verunmöglichen kann. Die selbständige Gotthardbahn wird sofort dem Beispiel des Simplon folgen und den Tarif entsprechend heruntersetzen.“

So weit Herr Forrer. Ziehen wir nun noch in Betracht, dass nach Auffassung der kompetenten Eisenbahnfachleute, wie sie

auch Herr Generaldirektor Dinkelmann in einem im Basler Handels- und Industrieverein gehaltenen Vortrage vertreten hat, die Meistbegünstigung nichts anderes festsetzt, als was bis jetzt tatsächlich immer bestanden hat, so wird es klar, dass wir, wenn wir den Vertragsstaaten die Meistbegünstigung streitig machen, einen Streit anfangen, bei dem wir viel mehr aufs Spiel setzen wie sie. Wenn wir auch den Streit gewinnen, so haben wir nichts gewonnen, denn sie haben bei dem enormen Verkehr, den sie uns zuführen und den sie zum Teil auch um die Schweiz herumleiten können, immer die Mittel in der Hand, uns wieder zur Gewährung der Meistbegünstigung und vielleicht zu noch mehr zu zwingen; verlieren wir aber, dann riskieren wir, dass uns nicht nur die Meistbegünstigung auferlegt, sondern auch das autonome Recht zur Verstaatlichung der Gotthardbahn abgesprochen wird. Mögen wir auch einhellig überzeugt sein, dass uns dieses Recht aus guten Gründen zusteht, so ist das noch keine Bürgschaft dafür, dass wir mit dieser Auffassung vor einem Schiedsgericht obsiegen, besonders dann nicht, wenn wir gleich aus diesem Recht Konsequenzen herleiten wollen, die unzweifelhafte Rechte der Subventionsstaaten illusorisch machen sollen. Wenn je ein magerer Vergleich besser ist als ein fetter Prozess, dann hier.

Uns scheint, wir tun besser, die Tarifparität freiwillig zuzugestehen, damit sie nicht einst in demütigender Weise von uns erzwungen werde, wie uns vor einiger Zeit auch der Patentschutz der chemischen Erfindungen von Deutschland her aufgenötigt worden ist. Die schweizerischen Bahnen sind heute in der Hand des Staates und ihre Geschäftsführung muss daher auch dem Grundsatz der Neutralität, der für unser Staatswesen gilt, nicht zu sehr zuwiderlaufen. Wir sind als neutraler Staat verpflichtet, allen mit gleicher Elle zu messen, auch wenn uns das hie und da den Verzicht auf einen kleinen Vorteil auferlegt. Der kürzlich aufgetauchte Vorschlag einer Postunion mit Deutschland wurde von Welschschweizern mit dem Hinweis darauf bekämpft, dass die Gewährung solch eines Vorteils an einen einzelnen Staat eine Verletzung unserer Neutralität sei. Wenn unsere Neutralität dadurch verletzt wird, dass wir Deutschland einen wirtschaftlichen Vorteil gewähren, den wir Frankreich, wenn es uns Gegenrecht halten will, auch gewähren würden, wird sie dann nicht verletzt,

wenn wir Frankreich einen Vorteil gewähren, den wir Deutschland versagen?

Manche Vertragsgegner haben sich weidlich darüber entrüstet, dass wir den Subventionsstaaten die Meistbegünstigung gewährt haben, ohne von ihnen das gleiche zu fordern. Nach ihrer Meinung ein Beweis mehr, wie töricht und leichtfertig unsere Unterhändler waren, denn man gibt doch nichts hin ohne entsprechenden Gegenwert. Nein, das tut man nicht, nur übersehen unsere Freunde den nebensächlichen Umstand, dass die so verteufelt schlaun und gewalttätigen Subventionsstaaten das Anrecht auf die Meistbegünstigung eben durch die Subvention erworben haben. Wir brauchen nur ihre um ein vielfaches größeren Bahnnetze mit einer entsprechend größeren Subvention à fonds perdu zu beschenken, um von ihnen mit Freuden die gleiche wertvolle Vergünstigung zu erhalten. Aber billig wäre diese Pfeife nicht.

ZÜRICH

G. BÜSCHER

(Schluss folgt)



AUS DEM ZÜRCHER MUSIKLEBEN

I.

Man ist versucht, die beiden großen Klaviervirtuosen Busoni und Schnabel aneinander zu vergleichen, nachdem sie so rasch hintereinander hier aufgetreten sind. Beiden gemeinsam ist eine prägnante klare Melodieführung und die unfehlbare Technik. *Busoni* war aber schon vor 15 Jahren auf dem Punkt, wo er alles Technische schlechthin beherrschte und als Nebensache behandeln konnte. Seither ist er weitergeschritten und hat seinen Entwicklungsgang ins Spirituelle eingeschlagen. Sein Spiel wurde Geist, schwebte über aller Körperlichkeit, wurde dämonenhaft, undefinierbar und wie sein Geist: intellektuell. Bei solchen Eigenschaften wird sein Spiel immer interessieren, seine Technik verblüffen, aber hinreißen wird er nicht. Das braucht einen Kontakt von Herz zu Herz. Das dankbarste für ihn sind immer noch die Virtuosenstücke, und wie er bei seinem früheren Auftreten mit Etüden und Préluden von Chopin, serienweise gespielt, unerhörte Triumphe feierte, so erregte er diesmal durch die selten gespielte Figaro-phantasie von Liszt die größte Bewunderung. Da war wiederum über allem technischen Stürmen eine Poesie, eine Wärme und Diskretion des Anschlages, ein Flügelklang, der bestrickte. Und wiederum war es das Klavierkonzert, das mich enttäuscht hat. Es scheint mir, Busoni sollte nur solo spielen: er will so alles beherrschen, dass er nicht einmal eine Begleitung dulden kann in Konkurrenz mit seinem Spiel. Diesmal spielte er ein Beethoven-Konzert. Wer mit kühler Intelligenz und Berechnung an diesen Meister