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

Artikel: Ein Schlusswort
Autor: Steiger, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-750645

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

vergangene Konferenz eine unentschiedene Schlacht gewesen, so wird die neue für uns eine völlige Niederlage sein. So ist es wenigstens wahrscheinlich. Wir brauchen dabei nicht eine besondere Animosität der Italiener gegen die Schweiz voraussetzen, sondern uns nur daran erinnern, dass Italien nur auf unsere Kosten den günstigeren Vertrag, auf den es hofft, erlangen kann.

Es liegt uns fern, dem schweizerischen Volke den Gotthardvertrag um jeden Preis aufschwatzen zu wollen. Wir sind aber der festen Überzeugung, dass das meiste, was gegen den Vertrag vorgebracht wird, auf sehr schwachen Füßen steht und dass die Lage der Schweiz durch Ablehnung des Vertrages schlimmer wird als durch seine Annahme. Mögen nun die Leser prüfen, ob unsere Ausführungen stichhaltig sind und ob daher der Gotthardvertrag mit gutem Gewissen zur Annahme empfohlen werden darf oder nicht.

ZÜRICH G. BÜSCHER

* * *

EIN SCHLUSSWORT

Im ersten Heft dieses Jahrgangs (S. 10) glaubten wir die Erörterungen über den Gotthardvertrag abschließen zu dürfen; die Angelegenheit hat aber plötzlich eine andere Wendung genommen, als die Ergänzungsbotschaft des Bundesrates den Kampf aufs neue entfesselte. Es hat dabei peinlich überrascht, dass der Bundesrat in seinem Bestreben, den Vertrag auf jede Weise durchzudrücken, zu noch fataleren Mitteln griff, als man es nach dem Vorhergegangenen erwarten musste. Die schon während des Feldzugs gegen den Vertrag aufgetauchte Absicht, die alten Verträge so viel als möglich herabzusetzen, wird in der unter dem Patronat des verjüngten Bundesrats entstandenen Nachtragsbotschaft weiter verfolgt; all das unter dem Vorwand, man müsse den Räten und dem Volk die „Wahrheit“ sagen. Man scheint die Räte vor eine *Zwangslage* stellen zu wollen, indem man die ernsten Bedenken gegen den Vertrag als nichtssagend oder als bloße Schwarzseherei hinstellt, indem man die gute Rechtslage der Schweiz bezweifelt, ganz unvollkommene Rechnungen aufstellt und Gutachten veröffentlicht, die vor ihrer Behandlung durch die

Räte nicht vor die breite Öffentlichkeit, nicht unter die Augen der Vertragsstaaten gehören, auch wenn alles richtig wäre, was darin enthalten ist. Das ist aber keineswegs der Fall.

Das ist die gleiche Taktik, die alt Bundesrichter *Winkler* befolgte, als er der Schweiz das Recht zur Verstaatlichung bestritt, was denn auch in Berlin die Presse sofort aufgriff. Die Lage der Dinge im Falle der Rückweisung des Vertrages wird natürlich nicht erleichtert, wenn man sich nun in dieser Weise bloßstellt. Man hat vielleicht nicht mit Unrecht gesagt, die Absicht des Bundesrates scheine zu sein, alle Brücken hinter sich zu verbrennen.

Es ist ja natürlich, dass der Bundesrat mit Einschluss der neu gewählten Mitglieder zu seiner 1909 erteilten Unterschrift, die er, wie die Sachen standen, nicht verweigern konnte, ohne weiteres stehen muss. Wir halten es für durchaus ungerechtfertigt, wenn irgend einem der Neugewählten ein Vorwurf daraus gemacht wird, selbst wenn er als *Nationalrat* gegen den Vertrag sich geäußert haben sollte. Der *Bundesrat* ist seit der 1909 erteilten Unterschrift gebunden; sie vor dem Land und den Räten so gut als möglich verteidigen, ist seine Schuldigkeit gegenüber Deutschland und Italien.

Aber diese Verteidigung soll nicht in einer Weise geschehen, die den freien Entscheid der Räte erschwert oder fast unmöglich macht, wie dies beabsichtigt zu sein scheint. Man fragt sich unwillkürlich, wo soll es denn trotz Reorganisation des politischen Departements eigentlich bei uns noch hinaus, wenn auch der *verjüngte* Bundesrat auf *diese* Weise internationale Fragen behandelt?

Sache der Räte ist es, der Schweiz aus der Sackgasse zu helfen, in die sie geraten ist. Sie, und nicht der Bundesrat, der den Umständen gemäß geglaubt hat handeln zu müssen, tragen die Verantwortung.

Die Rückweisung an den Bundesrat ist für diesen natürlich nicht angenehm, tut aber seiner Stellung im Innern des Landes keinerlei Eintrag, und nach außen kann er sich auf die Räte und vor allem auf die gewaltige Volksbewegung berufen, die auch die Räte mächtig beeinflusst hat.

Würde der Vertrag dagegen angenommen, so kann niemand die Folgen für die Stellung des Bundesrates voraussehen.

* * *

Nachdem ein Vertragsfreund im letzten und in diesem Hefte zum Wort gelangt ist, wollen wir auf die Anfrage der Redaktion versuchen, seinem Standpunkt gerecht zu werden und die Lage, wie sie durch die neue Botschaft geschaffen worden ist, zu beleuchten. Wir haben zwar nicht die Absicht, näher auf die Arbeit des Herrn Büscher einzugehen[1]); dazu reicht schon die Zeit nicht, und, wenn auch zugegeben sei, dass ein Reichsdeutscher über rechtliche und wirtschaftliche Fragen so gut mitreden kann wie ein Schweizer, so handelt es sich bei *dieser* Angelegenheit nicht weniger um nationale Gefühle, über die man mit einem Ausländer nicht streiten kann. Wir beschränken uns auf eine Feststellung der für einen Entscheid ausschlaggebenden Gesichtspunkte.

Die Nachtragsbotschaft bedeutet zunächst eine vollständige Verleugnung der in der bundesrätlichen Botschaft von 1897 ausgesprochenen Grundsätze, an denen wir stets festgehalten haben. Es werden sogar Zweifel angedeutet, ob man das Recht gehabt habe, zu verstaatlichen; man spricht von einem Schiedsgericht, das sich möglicherweise darüber auszusprechen haben werde. Dies in völligem Gegensatz zu den Ansichten des Bundesrates und der eidgenössischen Räte im Jahre 1897. Was diese Ansicht war, geht am besten aus der damaligen Verhandlung im Ständerat hervor. Gegenüber dem Antrag von Ständerat *Berthoud*, die Nordostbahn und die Gotthardbahn von der Verstaatlichung auszuschließen, äußerte sich der Berichterstatter im Ständerat, Herr *von Arx*, dahin, dass die Verhältnisse bei der Nordostbahn außerordentlich einfach seien: „Das gleiche gilt auch inbezug auf die *Gotthardbahn*. Bei der Gotthardbahn sind wir nur gehalten, die Bedingungen der Staatsverträge zu respektieren, so zum Beispiel die Vorschriften betreffend den ununterbrochenen Betrieb der Bahn, die Zugsanschlüsse an die deutschen und italienischen Bahnen und die Minimalzüge, die Maxima der Transporttaxen, die Reduktion der Taxen bei einem Reingewinn von über acht Prozent, die Bestimmungen über Tariffestsetzungen und die Partizipation der Subventionsstaaten am Reingewinn. Mit Rücksicht auf diese

---

[1]) So sachlich seine Ausführrungen hier gehalten sind, so unfein ist es für einen Reichsdeutschen, wie G. Büscher im Basler „Samstag“ vom 8. März über die Vertragsgegner loszieht. Dieser Umstand allein enthebt uns der Pflicht, uns mit seinem Artikel näher zu beschäftigen. St.

Verhältnisse müssen wir bei der Gotthardbahn einfach auch beim Staatsbetriebe eine *gesonderte Buchführung* einführen. *Allein das ist die einzige Schwierigkeit,* welche uns gegenübersteht. Oder wir müssen alle Zugeständnisse, welche den fremden Staaten gemacht worden sind, durch eine Barsumme ablösen, was aber kaum inbezug auf alle Punkte der Fall sein wird."

Zu gewissen Zweifeln, die Herr *Isler* über die Opportunität der Verstaatlichung der Gotthardbahn äußerte, bemerkte der Redner weiter: „Es sind von Herrn Isler etwelche Zweifel geäußert worden, ob auch der Rückkauf der Gotthardbahn sich so einfach gestalten werde, wie man auf Grund der Botschaft annehmen könne. Die Frage des Rückkaufs der Gotthardbahn ist von so eminenter Bedeutung, dass natürlich auch die *größere Expertenkommission sich sehr einlässlich und gründlich mit der Angelegenheit beschäftigte. Es wird Sie vielleicht interessieren, wenn ich Ihnen aus dem Gutachten, welches von der juristischen Subkommission dieser Experten verfasst worden ist, einige Sätze mitteile.* Dieser Bericht ist unterzeichnet von Herrn alt Nationalrat *Paul Speiser,* in Basel. Man liest da folgendes:

„‚In den Bundesbeschlüssen vom 22. Oktober 1869 betreffend Genehmigung der von den Kantonen Tessin, Uri, Schwyz und Zug erteilten Konzession für die Gotthardbahn ist das Rückkaufsrecht des Bundes ausdrücklich gewahrt. In dem Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869 ist das Rückkaufsrecht des Bundes weder geregelt, noch überhaupt erwähnt und es sind in demselben auch keine Bestimmungen enthalten, welche direkt oder indirekt mit dem Rückkaufsrecht an sich in Beziehung gebracht werden könnten, mit Ausnahme des Artikel 14, welcher vorschreibt: Wenn zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthardunternehmung Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur entstehen, so sind diese durch das Bundesgericht zu regeln.'

„Dann weiter: ‚Das Rückkaufsrecht ist ein souveränes Recht des Bundes und dessen Ausnützung ist nicht abhängig von der Zustimmung der Vertragsstaaten . . . Mit Rücksicht auf die vorliegenden Verhältnisse wird es nötig werden, für die Gotthardbahn auch beim Staatsbetrieb eine gesonderte Rechnung zu führen . . . *Im übrigen ist die Aktionsfreiheit des Bundes in keiner Weise beschränkt und es haben sich die Vertragsstaaten weder ein Ein-*

sprache- noch ein Mitverwaltungsrecht vorbehalten. Die selbständige Verwaltung des Bundes ist nach dem Vertrage vollständig gewahrt: es ist demnach eine neue Formulierung des Verhältnisses zwischen Bund und Vertragsstaaten *nicht* notwendig; der Bund hat nach dem Rückkauf die im Vertrag festgesetzten Verpflichtungen zu erfüllen, eine besondere Kontrolle steht den Vertragsstaaten nicht zu.'

„Das ist im wesentlichen das Ergebnis der Untersuchung durch die juristische Unterabteilung der Expertenkommission. Ich glaubte, es interessiere Sie das." (Stenogr. Bulletin 1897, S. 443, 448/85.)

Bundesrat *Zemp* fügte folgendes bei: „Ich will dem von Herrn *von Arx* Gesagten nur noch beifügen — ich glaube damit einer Erwartung des Herrn Isler entgegenzukommen —, dass der Bundesrat an dieser Auffassung von Anfang an festgehalten hat, und Sie werden auch bei Vergleichung der Botschaft *mit dem Gutachten, das Herr von Arx zitiert hat, finden, dass wir vollständig im Einklang miteinander sind.*"

Der Bundesrat glaubte den Rücken durch das Gutachten der juristischen Expertenkommission gedeckt zu haben, deren Präsident Herr *Speiser* war, dessen Ansicht unstreitig richtig war, wenn man sich auch fragen kann, ob die Experten nicht die Bundesbehörden hätten aufmerksam machen sollen, zu sondieren, wie sich die Subventionsstaaten zur Verstaatlichung stellen.

* * *

In den „Basler Nachrichen" vom 6. März schreibt Herr Speiser: „Ich stehe heute noch zu allen Thesen des Scherbischen Gutachtens, nicht, weil ich es unterzeichnet, sondern weil ich es zuerst gelesen und dann unterzeichnet habe."

Er verwahrt sich dagegen, dass das Gutachten von 1895 im Widerspruch zu seinem Gutachten von 1912 stehe, das den 1895 nicht bekannten Widerstand der zwei Mächte gegen das Recht zur Verstaatlichung zur Voraussetzung habe:

> Es ist mithin nicht gut zu begreifen, wie dem Unterzeichneten darum ein widerspruchsvolles Verhalten vorgeworfen werden will, weil er dem Vergleich in der Form eines neuen Vertrags zustimmt, nachdem es dem Bundesrat nicht gelungen ist, den auf das Expertengutachten von 1895 gestützten Rechtsstandpunkt dem starken Widerstand der großen Staaten gegenüber in allen Teilen aufrechtzuhalten. Und es

zeugt von einer großen Verkennung der realen Verhältnisse, wenn die Vertragsgegner sich von neuen Verhandlungen oder gar vom Verzicht auf weitere Verhandlungen Besseres versprechen.

Für uns ist es eine gewisse Genugtuung, dass Herr Speiser die rechtlichen Grundsätze, von denen wir stets ausgegangen sind, heute noch teilt. Von unserer Auffassung weicht er in seinem neuen Gutachten bei der Einschätzung der Tragweite des Widerstandes der Subventionsstaaten gegen unser Verstaatlichungsrecht ab; ferner in der Frage der Ausdehnung der Meistbegünstigung, die unseres Wissens auch von den juristischen Experten 1897 *nicht* aufgeworfen worden ist, ferner im Urteil über die finanziellen Berechnungen der Bundesbahnen in der Nachtragsbotschaft.

Was das bestrittene oder bezweifelte Recht der Verstaatlichung betrifft, so muss man sich die Ausführungen der Denkschrift des deutschen Reichskanzlers vom 15. Februar 1910 vor Augen halten: *für den Verkehr und seine Entwicklung sei es von keiner Bedeutung, ob die Gotthardbahn von der subventionierten Privatgesellschaft oder vom Schweizerbund betrieben werde.* Es heißt da:

> Um die bei den Verhandlungen mit der Schweiz leitenden Gesichtspunkte zu gewinnen, wurde zunächst geprüft, ob im Hinblick auf die Verstaatlichung der Gotthardbahn die Rückerstattung der geleisteten Subventionen gefordert werden könnte. In Übereinstimmung mit dem Gutachten einer Autorität des Völkerrechtes wurde diese Möglichkeit verneint. Die Subvention wurde seinerzeit gegeben, um die auch für Deutschland wirtschaftlich überaus wichtige Schienenverbindung mit Italien über den Gotthard überhaupt zu ermöglichen. Durch den Bahnbau ist dieser Zweck erreicht. *Für den Verkehr und seine Entwicklung ist es aber von keiner Bedeutung, ob die Bahn von der subventionierten Privatbahn oder vom Schweizerbund betrieben wird. In Übereinstimmung mit der königlich italienischen Regierung wurde deshalb von der Rückforderung der Subventionssumme Abstand genommen.*

Im Reichstag bemerkte Freiherr *von Schön*, Staatssekretär für auswärtige Angelegenheiten:

> Die Subventionen sind seinerzeit geleistet worden, um den Bau der Gotthardbahn und damit die Schienenverbindung zwischen Deutschland und Italien zu ermöglichen. Der Zweck der Hergabe der Subventionen ist daher teils — durch die Herstellung der Gotthardbahn — erfüllt, teils ist er auch dann als *gewährleistet* zu betrachten, wenn die Gotthardbahn *nicht mehr von einer privaten Gesellschaft, sondern von dem schweizerischen Staate betrieben wird. Es liegt daher ein begründeter Anlass zur Rückforderung nicht vor.*

Aus diesen Worten geht hervor, dass Deutschland ganz gut weiß und es auch zugibt, dass es den Gegenwert für seine Sub-

ventionen bereits tatsächlich durch die Leistungen der Gotthardbahn erhalten hat.

Es würde schon recht viel bösen Willen brauchen, wenn Deutschland nach diesen Äußerungen aus formal juristischen Gründen die Schiedsgerichtsfrage über das Recht zur Verstaatlichung aufwerfen wollte.

So lange Deutschland die Überzeugung hegt, dass wir auch im Falle der Verwerfung des Vertrages die Interessen der Gotthardlinie und damit auch die der deutschen Bahnen wie bisher hochhalten, so lange kann es uns keine Schwierigkeiten machen.

Ein *Recht* auf eine *Kontrolle* hat Deutschland nicht, nur ein Recht auf Einsicht in die Rechnungen des Gotthardkreises, wie dies die juristische Expertenkommission im Jahr 1897 angedeutet hat. Deutschland weiß ganz gut, dass, wenn es *Unbilliges* von uns verlangt, wenn es uns hindern würde, in der getrennten Gotthardrechnung die Rücklagen auf Betriebsrechnung zu machen, die nötig sind, um die Linie international konkurrenzfähig zu erhalten, wenn es die Schweiz vor ein Schiedsgericht ziehen wollte wegen des Rechts zur Verstaatlichung, das man im Ernst nicht beanstanden kann, oder wegen sonst einer Frage, über die man sich bei gutem Willen friedlich verständigen kann, bloß um uns die *Macht des Stärkern* fühlen zu lassen, es sofort das *ganze* Schweizervolk gegen sich hätte. *Sein Umsatz nach der Schweiz von 600 Millionen Franken könnte bei solcher Gegnerschaft in kurzer Zeit um hunderte von Millionen zurückgehen.* Deutschland wird wohl kaum auf seinem Gebiet Verhältnisse gewärtigen wollen, wie sie 1895 der Zollkrieg gegenüber Frankreich schuf, als die französischen Weinbauern aus naheliegenden Gründen die Kammern veranlassten, auf ihre ungerechte Haltung beim Handelsvertragsabschluss mit der Schweiz zu verzichten. Dies die *wirtschaftliche* Seite.

Nun die *politische.* Dass es Deutschland kaum darauf ankommen lassen würde, mit Scherereien in der Gotthardfrage die Schweiz in die Arme Frankreichs zu treiben, braucht nicht besonders erwähnt zu werden. Deutschland besitzt ja keinen Überfluss an Freunden in Europa. Dass *unsere* Freundschaft zu ihm ehrlich ist, hat letzten Herbst der deutsche Kaiser zur Genüge erfahren können, der anderseits auch der Schweiz einen Beweis seines aufrichtigen Wohlwollens gegeben hat.

Glaubt man nun, Deutschland werde diese Freundschaft, die auch *militärisch* von der größten Bedeutung ist, mutwillig verscherzen wegen einiger Fragen beim Betrieb der Gotthardbahn, die nicht für uns, aber für Deutschland reine Bagatellen sind?

Den Beweis, dass wir den Gotthard mit aller Macht konkurrenzfähig halten wollen, sind wir im Begriff durch die *Tieferlegung des Hauensteintunnels,* durch die begonnenen Vorarbeiten für die *Elektrifizierung der Gotthardlinie* und die nicht zu vermeidende Tieferlegung der Monte Cenerelinie zu leisten.

Die Erstellung des Hauensteinbasistunnels wird an die 30 Millionen kosten, die Elektrifizierung der Gotthardbahn gegen 70, die Tieferlegung des Monte Cenere an die 20 bis 30, zusammen über 100 Millionen, weit mehr als Deutschland und Italien je an den Gotthard geleistet haben, und doch sind diese gewaltigen Neubauten für alle Zukunft der Volkswirtschaft dieser beider Staate von größerer Bedeutung als der unsrigen.

Das ist ganz sicher, wenn wir den Gotthard konkurrenzfähig halten wollen, werden keine Dividenden mehr für die Staaten herauskommen. Das wissen auch sie; sie haben beide zugegeben, dass die Gotthardbahn die auf sie gesetzten Hoffnungen reichlich erfüllt hat, und nun tun wir noch ein Übriges und statten sie auf *unsere* Kosten noch reicher aus.

Glaubt nun jemand im Ernst, Deutschland werde uns im Interesse einer kleinlichen Dividendenpolitik hindern, in die Rechnung des Kreises 5 die nötigen Rücklagen zu machen? Auf die Gefahr hin, dass jene Projekte einstweilen nicht verwirklicht würden, für die die Schweiz über hundert Millionen zu zahlen gewillt ist und die Deutschland und Italien mehr Nutzen bringen als uns selbst? Wir denken viel zu hoch vom gesunden Sinn der deutschen Regierung, als dass wir so etwas annehmen könnten.

Auch *Italien* kann nichts Unbilliges von uns verlangen. Erstens kann es nichts tun ohne die Einwilligung seines Mitkontrahenten, Deutschlands, zwar nicht rechtlich aber tatsächlich, und ferner hat es mit seinem Import von 200 Millionen Franken keine Ursache, sich mit der Schweiz wirtschaftspolitisch und allgemeinpolitisch wegen der Gotthardrechnung zu überwerfen, so lange die Schweiz dafür sorgt, dass die Gotthardbahn in ihrem Betrieb wie in den Tarifen allen Anforderungen des internationalen Verkehrs entspricht.

Unsere Stellung gegenüber Deutschland ist keine ungünstige, es sei denn, dass man sie mit Gewalt schlecht haben will. Wenn erfahrene Männer, wie Nationalrat *von Planta* und Nationalrat *Alfred Frey*, der alle Handelsverträge abgeschlossen hat und der die Beziehungen zu Deutschland und Italien so gut und zum Teil noch besser kennt als irgend ein Bundesrat, die große Verantwortung der Rückweisung des Vertrages an den Bundesrat übernehmen wollen, so kann man annehmen, dass sie wissen, was sie tun, und sie *können* die Verantwortung übernehmen, wenn man die Sachen nimmt, *wie sie sind* und nicht, wie man sie aus Rücksichten für Bundesrat und Bundesbahnen darzustellen beliebt.

Deutschland kann man ja keinen Vorwurf machen, dass es so auf den neuen Vertrag gedrückt hat. Es ist dazu durch die Bedeutung veranlasst worden, die im französischen Parlamente dem Lötschberg- und besonders dem Münster-Grenchentunnel beigemessen wurde, die man als das notwendige Mittel bezeichnete, *den Gotthardverkekr von den „voies allemandes" abzulenken und auf die belgisch-französischen Linien hinüberzuführen.* Deutschland wollte sich daher mit dem Gotthardvertrag für alle Zeiten eine herrschende Stellung im Gotthardverkehr sichern. In gewissem Sinne war die Generaldirektion, besonders Herr Weißenbach, dabei sein Bundesgenosse, um den gleichen Vorteil auch den Bundesbahnen zu wahren. So muss man die ganze Frage ansehen, wenn man die Haltung Deutschlands und die viel kritisierte Haltung des Herrn Weißenbach verstehen will. Es handelt sich nicht um eine bloße Schererei Deutschlands gegenüber der Schweiz, sondern um eine Sicherung der durch Frankreich und Belgien gefährdeten Interessen deutscher Linien.

Und wenn wir Deutschland mit Sicherungsmaßregeln entgegenkommen, mit Projekten, deren Kosten weit übersteigen, was Deutschland und Italien einst an den Gotthard bezahlt haben, so wird Deutschland die natürliche Bundesgenossenschaft der Bundesbahnen nicht mit kleinlichen Rechnungsplackereien verunmöglichen, weil dies in erster Linie aus naheliegenden Gründen dem den deutschen Interessen entgegenstehenden Lötschbergverkehr zugute kommen müsste. Ähnliche Gedanken hat seinerzeit in dieser Zeitschrift Dr. Hans Boller, besondern in seinem Aufsatz „Von der

bessern Lösung", Band VIII, Seite 617 (vgl. auch Band VII, Seite 760) in ganz vorzüglicher Weise entwickelt.

Von diesen allgemeinen Gesichtspunkten muss man ausgehen und nicht von aufs Ungefähr zusammengestellten Tabellen der Bundesbahnen, bei denen ganz wesentliche Punkte fehlen.

Stellt man in diese Rechnung die Millionen ein, die jährlich für *Elektrifizierung* und andere Bauten, die der Bundesrat selbst im Rückkaufsprozess gegen die Gotthardbahngesellschaft als unumgänglich notwendig bezeichnet hat (30 bis 40 Millionen), als Abschreibung eingestellt werden müssen, und die die Bundesbahnen in ihrer Rechnung nicht beachten, zieht man die nicht zu umgehende Wirkung der *Lötschbergbahn* in Betracht, so ist gar keine Rede mehr von einem 8 % übersteigenden Ertrag. Die Elektrifizierung und viele Bauten müssen großenteils aus dem *Betrieb* bestritten und abgeschrieben werden, weil sie den Wert der Bahn nicht erhöhen.

Die Vertragsgegner stehen unseres Erachtens mit Recht auf dem Standpunkt, man könne nicht einerseits verlangen, bei der Berechnung der Dividende auf ein Kapital von 50 Millionen Franken abzustellen und anderseits die bisherige Summe der Abschreibungen, die in dieser oder andrer Form unter der alten Gesellschaft stattgefunden, nicht anerkennen und ausschalten, bloß damit man *pour le besoin de la cause* einen möglichst hohen Gewinn ausweisen könne. Kein Mensch wird im Ernst glauben, die frühere Gotthardbahngesellschaft hätte 1912, 1913, 1914 die von der Generaldirektion bezeichnete Dividende ausbezahlt; sie hätte ganz bestimmt die enormen Aufgaben berücksichtigt, die alle des Kreises 5 harren; auch die 1913 beginnende Lötschbergkonkurrenz hätte sie gewiss nicht in ihrer Berechnung vergessen.

So lange Posten vorhanden sind, deren Einstellung zur Deckung der für die *Konkurrenzfähigkeit der Linie nötigen Vorkehrungen* unumgänglich ist, so ist dies statthaft, auch wenn es unter einem *andern* Titel geschieht als unter der alten Gesellschaft.

Hierin liegt der Hauptunterschied gegenüber dem Gutachten der Generaldirektion und den sich darauf stützenden Gutachten.

* * *

Man kann weiter fragen, wo bleibt die Rendite über 8 %, wenn die schon längst verlangte *Herabsetzung der internen Güter-*

tariftaxen und *Verbilligung der Getreidefrachten* endlich einmal erfüllt wird? Wird der Vertrag angenommen, so wird die Zentralschweiz zusehen müssen, wie das *Ausland* in erster Linie befriedigt wird. Es betrifft dies Schwyz, Zug, Luzern, Unterwalden vor allem. In einer günstigen Stellung sind nur die Kantone, die an beiden Enden der Gotthardlinie liegen: *Basel* und *Tessin.* Tessin hat in gewissem Maße wenigstens schon lange den Vorteil von der Rückwirkung der internationalen Tarife auf internem Gebiete; dies wird noch mehr der Fall sein, wenn der Vertrag angenommen werden sollte. Die Handelsstadt Basel gewinnt natürlich wesentlich bei einer Herabsetzung der Bergzuschläge. Insofern muss man sich über die dort herrschende günstige Stimmung nicht wundern. Man fürchtet dort auch, man werde allfällige Unfreundlichkeiten deutscherseits in erster Linie entgelten müssen.

Wird der Vertrag zurückgewiesen, so steht es uns frei, erst die längst gewünschte Herabsetzung der *internen* Taxen zu erreichen und *nachher* an Verbilligung des internationalen Verkehrs zu denken, wenn die besagten Bauten, die ja vorerst den Vertragsstaaten zugute kommen, ausgeführt sind. Beides können Deutschland und Italien nicht sofort verlangen.

* * *

Auf die übrigen Fragen wollen wir nicht eintreten, da weder die Botschaft noch die Gutachten unsere Meinung geändert haben. In der Frage der *Ausdehnung der Meistbegünstigung auf das ganze Netz* der Bundesbahnen halten wir es nach wie vor mit der vom früheren Präsidenten der ständerätlichen Kommission, dem heutigen Bundesrat *Schulthess* in Aarau ausgesprochenen Meinung. (Wissen und Leben, Band VII, S. 449, 1. Januar 1911).

Dass man in Deutschland diese Ausdehnung keineswegs als selbstverständlich ansah, wie es unsere Behörden darzustellen belieben, geht aus einer Rede von *Wackerzapp* im Reichstag hervor:

> Wichtig dagegen ist zunächst das Deutschland und Italien zugesicherte Meistbegünstigungsrecht für den deutsch-italienischen Verkehr. Diese Meistbegünstigung äußert sich nach einer doppelten Richtung. Einmal soll der Gotthardübergang stets die gleichen Grundtaxen und die gleichen Verkehrsvorteile genießen, wie sie irgend einem andern, gegenwärtig schon bestehenden oder künftig noch kommenden Alpenübergang zugewendet werden. Sodann soll der deutsch-italienische Verkehr nicht bloß auf dem Gotthardübergang, sondern auf *sämtlichen*

schweizerischen Alpenübergängen meistbegünstigt sein gegenüber allen außerschweizerischen Verkehren. Auch der alte Staatsvertrag vom Jahre 1869 kannte bereits eine Meistbegünstigung des deutsch-italienischen Verkehrs. *Aber sie bezog sich nur auf den Gotthardübergang*, der damals allein bestand und in Frage kam; außerdem war ihre Bedeutung dadurch erheblich beeinträchtigt, dass die Gotthardbahn im Norden nicht unmittelbar an die deutschen Bahnen angrenzte, sondern erst durch Vermittlung der damaligen schweizerischen Privatbahnen, der Zentralbahn und der Nordostbahn. Wenn auch diese Privatbahnen für den deutsch-italienischen Verkehr die Transittaxen der Gotthardbahn stets zur Verfügung gestellt haben, so ist doch nicht außer Acht zu lassen, dass dies ein *freiwilliges* Zugeständnis war, das jederzeit zurück genommen werden konnte. Also eine Gewähr dafür, dass die Vorteile, die von der Meistbegünstigungsklausel erwartet wurden, dem deutsch-italienischen Verkehr und Handel dauernd erhalten bleiben, *war damals nicht gegeben*. Das ist jetzt dadurch geändert, dass einmal die Schweiz in dem neuen Vertrag die Meistbegünstigung nicht bloß für die Gotthardstrecken, sondern für den ganzen schweizerischen Durchlauf zugesagt hat, sodann dadurch, dass fortan die Meistbegünstigung zugestanden ist gegenüber allen schweizerischen Alpenübergängen.

Die Ausdehnung der Meistbegünstigung ergab sich also keineswegs ohne weiteres aus dem Wortlaut des alten Vertrags, wie der Bundesrat behauptet.

Ebenso geht aus dem Protokoll des Reichstags hervor, dass die der deutschen Elektrizitätsindustrie gewidmete Klausel 4 im Schlussprotokoll, die hier schon früher eingehend erörtert worden ist, nichts weniger als so harmlos ist, wie sie neuerdings dargestellt wird. Der damalige Staatssekretär des Auswärtigen von Schön bemerkt darüber:

> Die uns gemachten Zugeständnisse, namentlich die Bindung der derzeitigen Transittarife und die Ermäßigung der Bergzuschläge auf der Gotthardbahn, *endlich die Beteiligung der deutschen Industrie an den zukünftigen Lieferungen und Investitionen der Gotthardbahn auch für den Fall der Elektrifizierung*, alles dies neben dem sonst noch Erreichten darf wohl als eine ausreichende Ablösung der uns aus den alten Verträgen zustehenden Rechte angesehen werden.

Es denkt kein Mensch daran, den deutschen Wettbewerb auszuschließen; aber solche Bestimmungen gehören nicht in einen unkündbaren Staatsvertrag.

Das sind die Gedanken, die wir zum Schluss der Kampagne noch vorbringen wollen. Nun haben die Räte das Wort.

BERN J. STEIGER

□□□