

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 15 (1914-1915)

Artikel: Neuorientierung der schweizerischen Verkehrspolitik
Autor: Bertschinger, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750302>

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

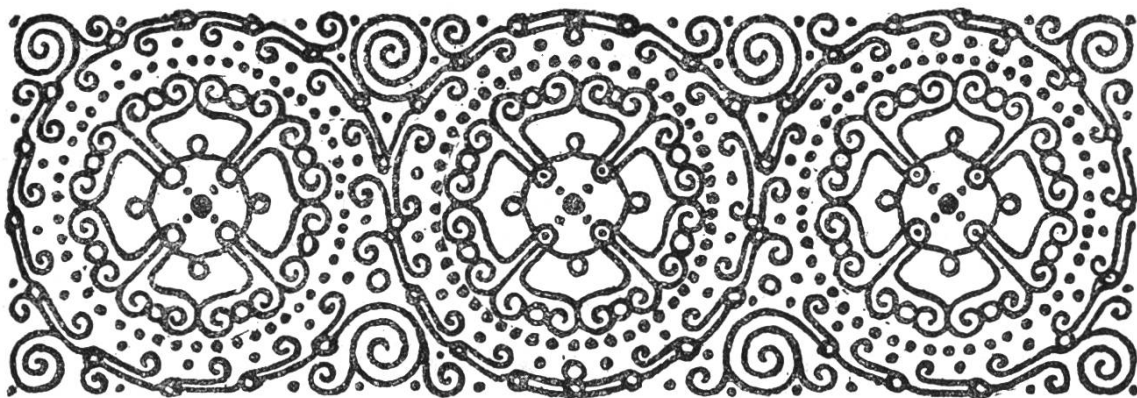
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 15.01.2026

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



NEUORIENTIERUNG DER SCHWEIZERISCHEN VERKEHRSPOLITIK

Ist eine Behandlung dieses Themas überhaupt nötig und können die neuen Richtlinien schon heute gezeichnet werden, da doch der Stand des Krieges den Ausgang noch nicht beurteilen lässt?

Dem gegenüber ist einmal festzustellen, dass der Krieg das Gewebe der wirtschaftlichen Zusammenhänge viel deutlicher klar gelegt hat als der Frieden. Kein Anatom würde die Struktur eines Organismus anschaulicher zergliedern können als es die kriegerischen Ereignisse in bezug auf die Vorzüge und Nachteile unserer Verkehrsanstalten getan haben. Es ist notwendig, diese, sich wohl nur während des Krieges in solcher Deutlichkeit zeigenden Verhältnisse festzuhalten. Nach Friedensschluss werden Reorganisationstätigkeit, Anpassung an veränderte Verhältnisse und Heilung der Kriegsschäden eine derartige Bedeutung annehmen, dass die wahren Eindrücke von heute bald verwischt sind. Sodann lassen sich, wenn auch nur in beschränktem Maße, gewisse Konsequenzen aus den heutigen Erscheinungen ziehen. Diese Folgerungen sind deshalb sehr wichtig, weil sie auf die wahren Verhältnisse, die sich nur während des Krieges zeigen, abstellen.

Die heutigen, mit Sicherheit erkennbaren Eigentümlichkeiten der schweizerischen Verkehrsanstalten sind folgende:

Keines der schweizerischen Verkehrsmonopole, Post, Telegraph, Telephon und Bundesbahnen, ist imstande, den Krieg ohne fremde Hilfe zu überdauern. Beim einen muss der Bund, beim andern

die Kundschaft mithelfen, Taxen werden erhöht und Subventionen verlangt. Gemäß der Haltung der Staatsmonopole in Deutschland denkt der Schweizerbürger, dass auch die schweizerischen Bundesanstalten in der Lage sein sollten, eher Zuschüsse an die Bundeskasse zu leisten, als von dieser und dem Publikum solche zu verlangen. Der Stand der schweizerischen Verkehrsmonopole hat viel dazu beigetragen, die Bundesinstitutionen unpopulär zu machen.

Wenn auch die Unterstützungen im Weiterausbau der Eisenbahnen seitens des Eisenbahndepartements anerkannt werden müssen, so steht heute doch fest, das ein wahlloses und viel zu freigiebiges Konzessionieren stattgefunden hat, das besser unterblieben wäre. Mit aller Deutlichkeit zeigt sich der Mangel einer Instanz, die von einer höheren Warte aus nicht nur die rechtliche und technische, sondern auch die wirtschaftliche Untersuchung unserer Verkehrspolitik leitet. In unsern Verkehrsanstalten sind nun fast 2,5 Milliarden Franken gebunden, ohne dass die Rendite im Mittel über 3,5 % (in Deutschland 5—6 %) beträgt und ohne dass die Beschaffung von Rohmaterialien und Lebensmitteln auch nur einigermaßen so billig geworden wäre als auf irgend einem Markte des Auslandes.

Trotz der hohen Investierung in die Eisenbahnen (600 Fr. pr. Kopf der Bevölkerung gegen 300 Fr. in Deutschland) ist es noch nicht gelungen, die Hauptverkehrsadern, welche dem Massengütertransport dienen und ihn verbilligen sollen, auf volle Leistungsfähigkeit auszubauen und den Betrieb zu verbilligen. Das Einspruchsrecht der Gemeinden und der Einfluss politischer Personen erweist sich heute als sehr schädlich.

Der Verwaltungsapparat unserer Verkehrsanstalten ist viel zu umständlich, zu schwerfällig und zu teuer. Es müssen Vereinfachungen Platz greifen; ohne Schaden für das Ganze dürfen bei den Bundesbahnen die Kreiseinteilungen vereinfacht, die Kreiseisenbahnräte abgeschafft und die Personalbestände verringert werden. Es geht nicht an, dass irgend eine private, nur lokale und ungeprüfte Forderung zu teuern Projektierungen führen darf, und es muss insbesondere das technische Personal mehr wie jetzt geschäftlich kurz und rasch erledigend arbeiten. Heute ist gerade das Gegenteil der Fall.

Das Fehlen der gesetzlichen Reservefonds macht sich bei Bundes- und Privatbahnen schwer schädigend geltend. Gerade jetzt wäre die Zeit, die Reservefonds zu verwenden und viele Bauten vorzunehmen, deren Wert vom Ausgang des Krieges nicht abhängig ist.

Die Einstellung der Bauten seitens der Bundesbahnen bei Ausbruch des Krieges ist ein großer volkswirtschaftlicher Fehler und zeigt nach innen und außen nichts deutlicher als das geringe Vertrauen zum schweizerischen Bund und dessen Fortbestand. Woher soll denn der schwache private Unternehmer das Vertrauen zu seinem Land nehmen, wenn es die große staatliche Anstalt nicht einmal aufbringt? Der Mangel an finanziellen Mitteln kann nicht die Ursache sein, denn die Bundesbahnen sind viel kreditwürdiger als Staaten, weil sie ein einträgliches Geschäft darstellen, dessen Wert auch der Krieg nicht ändern kann. Zudem sind die Einnahmeüberschüsse der Bundesbahnen schon heute wieder auf die alte Höhe gestiegen.

Der Mangel an genügenden Lagerhäusern macht sich geltend. Trotz dem großzügigen Eingreifen des Bundesrates in der Versorgung und Aufstapelung von Lebensmitteln ist die Begrenzung der Speicherung ein großer Schaden.

Die Nichtbefolgung der von Schifffahrtsfreunden gemachten Vorschläge auf Spezialisierung des Transportgeschäftes erweist sich als nachteilig. Würde heute eine schiffbare Wasserstraße bis ins Innere der Schweiz führen, so hätte schon vor dem Krieg die Lagerung von Getreide in der Schweiz und nicht in Mannheim stattgefunden. Die Bahnen wären in der Lage, ihr Ausbauprogramm mehr nach dem Personen- und Transitverkehr zu richten, was wesentliche Verbilligungen in der Anlage und im Betrieb zur Folge hätte. Die Elektrifizierung der alten Hauensteinlinie anstelle des neuen Hauensteinbasistunnels wäre nach dem Projekt von Brown, Boveri & Cie. A.-G. ein ebenso großer Fortschritt gewesen. Man wird zukünftig die Bauwürdigkeit von Basistunneln mit anderen Ausbaumöglichkeiten mehr vergleichen müssen. Heute haben wir nun dreißig Millionen anstatt 10 Millionen investiert.

Die von der Generaldirektion verfochtene Richtung des Ausbauprogramms, welche in der Verbesserung bestehender Linien und der Ablehnung neuer Linien besteht, erweist sich im allgemeinen als durchaus richtig. Insbesondere war der Ausbau der

Gotthardbahn viel wichtiger als irgend welche neue Linie. Es ist jedoch bedauerlich, dass nun in der Elektrifizierung nichts mehr geschieht. Der Verzicht auf Kohlenbedarf und die erhöhte Leistungsfähigkeit spielen gerade bei dieser Strecke eine große Rolle.

Der Verkehr von und nach Zürich weist auch während des Krieges am wenigsten Einbuße auf. Das ist dadurch begründet, dass eine große Stadt in der Verkehrsfrequenz selbständig ist, den Durchgangsverkehr nur in geringem Maße zulässt und betriebsamer ist als die Provinz. Der Verkehr Zürichs wird auch durch den Ausgang des Krieges nicht stark berührt werden, so dass der Ausbau der nach Zürich führenden Linien schon während des Krieges ohne Risiko vorgenommen werden könnte.

Mögen sich die Grenzen in Deutschland und Italien verschieben oder nicht, so bleibt die Gotthardlinie Hauptverkehrsader zwischen diesen beiden Staaten. Die Verhältnisse weisen eher eine Tendenz auf nach östlicher als westlicher Verschiebung. Das bedeutet für die Gotthardbahn, dass ihre nördliche Zufahrtslinie Stuttgart-Zürich-Arth-Goldau mehr zur Geltung kommen wird. Dieser deutsch-italienischen Verbindung über Zürich und Gotthard sollte alle Aufmerksamkeit geschenkt werden, damit wir den Nordsüdverkehr in der Hand behalten und nicht einer für uns ungünstigen östlich gelegenen fremden Eisenbahn abgeben müssen. Durch vorzüglich ausgebaute Zufahrtslinien zum Gotthard kann der Verkehr durch die Schweiz festgehalten werden.

Es ist anzunehmen, dass die Verkehrspolitik Deutschlands nach dem Kriege weniger durch die Einzelstaaten, die sich bis vor dem Kriege konkurrenzierten, als vielmehr durch das Reich vertreten wird. Das Reich wird dann eine Zufahrtslinie zum Gotthard verlangen müssen, welche zentral zu allen Südstaaten liegt und alle gleichmäßig bevorteilt. Das ist die Linie Donaueschingen-Zürich-Arth-Goldau.

Das Zusammenwirken Deutschlands und Oesterreichs im Kriege spricht sehr dafür, dass diese beiden Reiche auch nach Friedensschluss eine gemeinsame Wirtschafts- und demnach Verkehrspolitik treiben werden. Es bedeutet dies für die Verbindungen von Zürich mit Wien und dem Orient über Innsbruck und über München eine Gleichstellung, d. h. für die Linie über München eine Bevorzugung. Die Schwierigkeiten, die dem Schnellzugsverkehr auf der Linie

St. Margrethen-Lindau gemacht wurden, werden aufhören. Die Linie Zürich-St. Gallen-Lindau erhält damit den Vorzug vor Zürich-Romanshorn-Lindau. Es heißt also die Linie Zürich-St. Gallen und St. Margrethen auf Doppelspur auszubauen.

Es muss festgestellt werden, dass sich die Organisation und das Personal der Bundesbahnen bei der Mobilisation und dem Transport ganzer Divisionen sehr gut bewährt hat. Mit unserem Verkehrspersonal lässt sich Großes und Schwieriges durchführen — ein gutes Zeichen für die Zukunft nach dem Kriege.

II.

Auf Grund der dargelegten Feststellungen, wie sie der europäische Krieg ermöglicht hat, sind nun folgende Vorschläge zu machen: 1. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement bedarf, wie dies schon früher von dieser und von anderen Stellen aus betont worden ist, einer gründlichen Reorganisation. Man muss dabei ausgehen von einer starken Veränderung und Umgestaltung unseres gesamten Verkehrswesens. Zum Verkehrswesen gehören heute nicht nur Post, Telegraph, Telephon und Eisenbahnen, sondern auch der Straßenverkehr, der durch die Automobile interkantonale, d. h. eidgenössische Bedeutung erlangt hat, dazu gehört auch die Binnenschifffahrt und schließlich der Luftverkehr. Man sieht, dass sich das Verkehrsgeschäft mehr und mehr spezialisiert. Um nun aber eine für das Land rationelle Spezialisierung, die jeder Verkehrsart zur Rendite verhilft, durchzuführen, ist ein Zusammenhang notwendig. Es geht nicht mehr an, dass ziel- und wahllos durcheinander gearbeitet wird und dass sich die einzelnen Gebiete in geradezu sündhafter Weise konkurrenzieren und ruinieren. Das ruft einer zentralen und neutralen Bundesbehörde, welche nicht mehr Post- und Eisenbahndepartement, sondern Verkehrsdepartement benannt werden muss. Dieses Departement denken wir uns in verschiedene Abteilungen gegliedert, welche je dem betreffenden Verkehrszweig vorstehen. Bei der Abteilung Post und Telegraph wären die Verhältnisse zu belassen, wie sie sind. Bei der Abteilung Eisenbahnen übernehme die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen alle Funktionen, die jetzt den betreffenden Beamten des Eisenbahndepartements zufallen. In ähnlicher Weise wären Abteilungen Binnenschifffahrt, Straßenwesen zu bilden. Alle diese

Abteilungen unterstehen direkt dem Chef des Schweizerischen Verkehrsdepartements. Es sei an dieser Stelle in bezug auf die Abteilung Binnenschifffahrt auf das enorme Gemeingut hingewiesen, das unsere Gewässer darstellen und die ein wirtschaftliches Unternehmen von Milliarden nach wenig Jahrzehnten darstellen können. Es ist betäubend, wie selbst nach den schlechten Erfahrungen im Ausbau unseres Eisenbahnnetzes nun wiederum niemand da ist, der von einer höheren Warte aus ordnend und wegleitend eingriffe. Ein eidgenössisches Wasserrechtsgesetz genügt nicht allein, es muss auch eine Behörde da sein, die für ein rationelles Nachleben verantwortlich ist. Es dürfen keine Kraftwerkanlagen mehr gebaut werden, die der rationellen Ausnützung des Stromes, der Fortführung der Schifffahrt, der Be- und Entwässerung zuwiderlaufen, und es dürfen keine Millionen mehr für Uferschutz und dergleichen ausgegeben werden, ohne die andern Nutzungsgebiete zu berücksichtigen. Die neugegründete Abteilung Wasserwirtschaft des Departement des Innern hat eine ganz andere Aufgabe, als Verkehrspolitik zu treiben und kann infolgedessen auch nicht eine Abteilung des Verkehrsdepartements sein.

Um großzügige Verkehrspolitik zu treiben, bedarf es auf diesen Gebieten geschulter Spezialisten mit gesunden geschäftlichen und volkswirtschaftlichen Kenntnissen. Nach solchen suchen wir fast in allen beratenden Behörden, wie Verwaltungsräten und Kreiseisenbahnräten umsonst, denn in diese Körperschaften werden vor allem nur Politiker und Regierungsräte gewählt. Ganz ausnahmsweise trifft die Wahl im freien Erwerbsleben stehende Nichtpolitiker. Man könnte eben diese Räte leicht vermissen.

2. Den Ausbau und Neubau hat die Generaldirektion in der Weise durchzuführen gesucht, dass die bestehenden Linien verbessert werden. Wir stimmen ihr darin bei, dass der Ausbau der Stationen, der Hauptlinien auf zweite Spur, das wichtigste sind. Wir sind der Ansicht, dass beim Ausbau der Brücken auf die immer größer werdenden Lasten in der Weise Rücksicht genommen werde, dass mehr steinerne Eisenbahnbrücken als eiserne ausgeführt werden, Überführungen von Straßen sind Unterführungen vorzuziehen, weil die Lasten auf den Straßen wenig ändern, gegenüber denjenigen auf den Eisenbahnen. Die Elektrifizierung, die Anlage von Speichern für Massengüter, der bessere Anschluss an die Rheinwasserstraße

sind sofort vorzunehmen. Die weitere Konzessionierung von Eisenbahnlinien ist möglichst zu beschränken und nicht nur vom rechtlichen, technischen und finanziellen, sondern auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus zu beurteilen.

Der Spezialisierung des Transportgeschäftes zwischen Eisenbahnen, Landstraßen und Wasserstraßen ist bei allen Neubauten volle und maßgebende Beachtung zu schenken.

3. Die innere Organisation der Transportanstalten ist so durchzuführen, dass sie den Voraussetzungen, die bei der Verstaatlichung gemacht worden sind, nämlich einer Verbilligung der Taxen, gerecht werden. Es ist geradezu traurig im Hinblick auf die Existenzberechtigung eines Landes, wenn der Staat nicht eine Verbilligung der Lebenshaltung und eine bessere Ernährung des Volkes durchzuführen vermag. Ganz abgesehen von den Kriegszeiten ist die Lebenshaltung in der Schweiz teurer als irgendwo und leidet die Bevölkerung mehr als anderswo unter dieser Teuerung. Zur Hauptsache liegt der Grund darin, dass uns eine weitsichtige Verkehrspolitik und eine rationelle Organisation bei den Verkehrsanstalten, die eine Verschwendung von Zeit und Geld vermeidet, fehlt. Bei allen schweizerischen Verkehrsanstalten fehlt die Benützung der modernsten Einrichtungen der Technik zum Ersatz des teuren Personals. Wo man hinsieht, bei der Post, Telephon, Telegraph wird altmodisch, umständlich und teuer gearbeitet.

III.

In der äußeren Verkehrspolitik gibt uns der europäische Krieg Gelegenheit, vieles besser zu machen, als es vor dem Krieg war. Es wurde bereits ausgeführt, dass im Nordsüdverkehr die Gotthardroute über Zürich an Bedeutung gewinnen müsse, weil sie das deutsche Reich zentral und die einzelnen Staaten gleichmäßig bediene und weil sie den Verkehr auf die Gotthardbahn banne und vermeide, dass er noch östlicher davon, unter Umgehung der Schweiz seinen Weg suche. Treten wir also mit den süddeutschen Staaten in Verhandlungen ein über den Ausbau der Linien Stuttgart-Donaueschingen-Schweizergrenze und bauen wir die Linie Schweizergrenze-Zürich-Arth-Goldau sofort aus.

Es sollte jetzt nicht sehr viel Mühe kosten, mit Deutschland dahingehend Vereinbarungen zu treffen, den Berliner-Riviera-

Verkehr von der Route Belfort-Besançon abzulenken und wieder der Schweiz zuzuführen.

In der Frage der Oberrheinschifffahrt, d. h. der billigen Bedienung der Schweiz mit Massengütern, sollten die Verhandlungen mit Deutschland sofort aufgenommen werden.

Ganz allgemein lässt sich behaupten, dass bei energischem Eingreifen und unverzagtem Handeln in verkehrspolitischen Angelegenheiten viel für das Vertrauen zum Bund und seiner Existenzberechtigung und für die spätere Wohlfahrt unserer Verkehrsmonopole und der Bevölkerung getan werden kann.

Die Befruchtung der Alpenbahnen mit Transport überseeischer Produkte von Genua nach der schweizerischen Hochebene ist in der heutigen Ausdehnung nur eine Folge der Abschließung der Rheinlinie. Nach dem Krieg verschwindet dieses Geschäft zum größten Teil wieder, weil Genua es nicht verstanden hat, den Hafenbetrieb zu organisieren und weil die italienischen Bahnen nicht in der Lage sind, den Eisenbahntransport leistungsfähig zu machen.

Dagegen ist das Problem, von dem fast 10 Millionen Tonnen umfassenden Kohlenkonsum Italiens, die englische und belgische Provenienz, die auf dem Seeweg über Gibraltar 95 % deckt, durch deutsche Herkunft mit Transport auf dem Rheinwasserweg bis an den Fuß der Alpen und gut ausgebauten schweizerischen Alpenbahnen zu vermehren, heute lösbar; genaue Untersuchungen des Problems (Sympher: *Die Wirtschaftlichkeit der Oberrheinschifffahrt*, und Bertschinger: *Zürichs verkehrspolitische Stellung*) haben einen Erfolg erwiesen. Diese Verkehrsidee ergibt eine Perspektive von ungeahnter Größe. Mit ihr wäre das Problem der schlecht rentierenden Lötschberg-Simplon-, ja sogar der zukünftigen Ostalpenbahn gelöst, indem eine Vermehrung des Kohlen- und Metalltransportes von dem heutigen italienischen Konsum von 5 % schon mit 30 % alle drei Alpenbahnen zur Rendite zu bringen vermöchte.

IV.

Man denke ja nicht, dass eine Vorbereitung auf die Eventualitäten des Friedensschlusses entbehrlich sei. In Deutschland hat man sich in jedem Zweig der Volkswirtschaft schon heute genaue Klarheit für alle möglichen Fälle verschafft und ist bis auf die

Einzelheiten vorbereitet. Wir meinen, die Schweiz sollte auch vorbereitet sein und insbesondere in ihrer Verkehrspolitik, d. h. demjenigen Wirtschaftsgebiet, das uns naturgemäß am meisten eintragen soll und von dem ein großer Teil unserer Volksgenossen abhängig ist. Man soll uns nach Friedensschluss nicht so unvorbereitet antreffen, wie das nach Kriegsausbruch der Fall gewesen ist.

Man hat in der schweizerischen Bevölkerung ganz allgemein das Gefühl, dass es an nationalem Denken und Vorwärtsdrängen fehlt. Diesem Umstande ist die Gründung der neuen helvetischen Gesellschaft zuzuschreiben. Diese Organisation will neben der nationalen Schule, neben der Lösung der Fremdenfrage auch eine nationale Volkswirtschaft, jedoch ohne Chauvinismus erstreben. Man findet, dass durch die Bundesanstalten zu wenig in dieser Richtung getan werden wolle oder getan werden könne.

Die innere Stärkung der schweizerischen Volkswirtschaft und damit der Verkehrsunternehmungen und ihre Verteidigung nach außen muss intensiver betrieben werden. Da ist z. B. die Gefahr vorhanden, dass der schweizerische Name von fremden Exporteuren benutzt wird zum Vertrieb ihrer Waren ins feindliche Ausland. Wenn deutsche Firmen durch kleine Zweigbureaux in der Schweiz ohne Verbindung mit schweizerischem Kapital genügend getan zu haben glauben, um ihren Produkten eine schweizerische Herkunft zuzuschreiben, so bedeutet dies eine Täuschung des Markenschutzes, eine Konkurrenzierung schweizerischer Firmen und eine Schädigung der schweizerischen Geschäftskreise.

Eine solche Umkartierung ausländischer Produkte mit schweizerischem Herkunftszeugnis soll nur dann möglich sein, wenn in die betreffende Firma nicht nur schweizerisches Kapital in ansehnlichem Maße, sondern auch das Mitsprachrecht von Schweizern in der Verwaltung vorhanden ist.

Die Zulassung und Berücksichtigung ausländischer Bewerber zu staatlichen Lieferungen und Bauten ist unzulässig und soll bekämpft werden.

Solche und andere wirtschaftliche Übelstände wird die Neue helvetische Gesellschaft bestrebt sein, zu beseitigen. Sie ist sich der Unterstützung der schweizerischen Bevölkerung bewusst. Eine nationale Tat wie diese, welche dem Wohlstand und damit der kulturellen Grundlage Vorschub leistet, wirkt einigend auf alle

Volksschichten und -rassen. In diesen Fragen denkt der Waadtländer genau wie der St. Galler. Die Hervorhebung nationaler Gesichtspunkte in Wirtschaftsfragen hat deshalb eine stark ethische Seite.

Nur die Philister können das Zutrauen und das Zufassen in die Zukunft verloren haben. Die patriotische Jugend, welche die Neue helvetische Gesellschaft verkörpern will, wird die nationale Einheit der Schweiz schaffen. Dieser Jugend gehören Macht und Entscheidung.

ZÜRICH

H. BERTSCHINGER

□ □ □

AUF DEM LOORENKOPF

Von ERNST HIRT

Aus weiten Kronen noch ein schwindend' Rauschen,
Nur einmal noch ein leises Windesweh'n,
Nun leuchtet rings die Welt, sie schweigt im Lauschen,
Die weißen Berge still im Blauen steh'n.

Der See, versunken, spiegelt an den Säumen
Die Blütenwonne seiner Uferau,
Und weiße Lichter feiern in den Räumen,
Den fernen Wald umschleiert Himmelsblau.

Ich bin so bronnenkühl und selig heiter,
Gebiete lächelnd: strahle, Welt, nur zu!
Unendlich dehnt sie sich mit Wolken weiter
Und schwebt doch hier in meines Busens Ruh.

□ □ □

□ □
□ □

EINE MITTEILUNG

□ □
□ □

Das erste Heft der *Internationalen Rundschau*, das schon um Ostern in Bern hätte erscheinen sollen, ist am 7. Juni bei Orell Füssli erschienen. Da in demselben Verlag auch unsere Zeitschrift erscheint, halte ich es für notwendig, zu erklären, dass *Wissen und Leben* in gar keiner Beziehung zur neuen Zeitschrift steht.

BOVET