

Der Gotthardvertrag : Recht der Verstaatlichung und Rückzahlung der Subventionen

Autor(en): **Steiger, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **6 (1910)**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-749455>

Nutzungsbedingungen

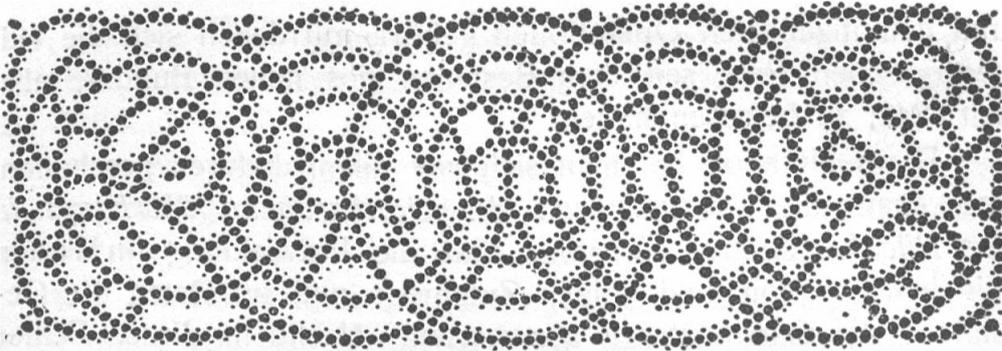
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



DER GOTTHARDVERTRAG

RECHT DER VERSTAATLICHUNG UND RÜCK- ZAHLUNG DER SUBVENTIONEN

Der Nationalrat hat die Verschiebung der Beratung über den Gotthardvertrag beschlossen, weil das italiänische Parlament noch nicht gesprochen hat und man dessen Beratungen abwarten will. Es hat dies seine Vor- und Nachteile. Für den Fall der Verwerfung wäre es unbedingt besser gewesen, nicht zu warten, bis zwei Parlamente angenommen haben. Ein Vorteil aber ist, dass die Öffentlichkeit über den Vertrag noch besser aufgeklärt werden kann. Man hat den Eindruck, auch in den eidgenössischen Räten herrsche zum Teil noch Unklarheit über dessen Tragweite. Es dürfte also angezeigt sein, den Vertrag einer ruhigen Betrachtung zu unterziehen.

Durch die Verhandlungen im *deutschen Reichstag* mit dem dort nur mit Mühe verhaltenen *Jubel* über die erreichten Zugeständnisse, ferner durch die in die Öffentlichkeit gelangten Gutachten der Professoren von *Martitz* und *Meili* ist die Aufmerksamkeit noch mehr auf den Vertrag gelenkt worden, der von Anfang an abfällig beurteilt wurde.

Von gründlichen Ausführungen konnte vorher deshalb keine Rede sein, weil das Material fehlte mit Ausnahme einer lakonischen Botschaft, von der man den Eindruck hat, es werde sorgfältig abgewogen, was die Öffentlichkeit wissen dürfe.

Mag man zum Vertrag stehen, wie man will, so steht fest, dass die Ratifikation dieses Vertrages zu den unerfreulichsten

und demütigendsten Operationen gehört, mit denen sich die eidgenössischen Räte seit dem Bestehen des neuen Bundes, also seit 1848, zu befassen hatten.

Diese Situation hat man sich vor allem dadurch geschaffen, dass man die *Verstaatlichung der Gotthardbahn überhaupt in das Rückkaufsgesetz einbezog*, statt die Entwicklung im Westen mit dem Simplon und seinen Zufahrten und im Osten die Gestaltung der Ostalpenfrage abzuwarten. Nachdem dieser Fehler einmal gemacht worden ist, hätte man zum mindesten die Stellung der auswärtigen Subventionsstaaten zur Verstaatlichung der Gotthardbahn *vor* der Kündigung der Konzessionen abwarten sollen, nach dem Wunsche einflussreicher Mitglieder der Räte (vgl. Band IV, S. 389). Ihre Bemühungen waren aber erfolglos, dank dem in *diesem* Punkt leider bestimmenden fatalen Einfluss der Generaldirektion auf den Bundesrat.

Es hat keinen Zweck, sich über diese Seite der Frage, das heißt die voreilige Kündigung, weiter zu verbreiten. Es ist bloß fatal, dass dieser Umstand nicht nur die Unterhandlungen mit den Subventionsstaaten bedeutend erschwert hat, sondern vor allem auch die *Lösung der Ostalpenfrage*. Die voreilige Verstaatlichung der Gotthardbahn zwingt den Bund, aus rein *nationalen* Gründen, zur Selbsterhaltung der Bundesbahnen und des damit in Verbindung stehenden Landeskredites, die Lösung der Ostalpenfrage in einer Richtung zu suchen, die nicht allen Interessenten genehm ist. Auch die Frage der *Teilung des Verkehrs beim Lötschberg* ist aus derselben Ursache bedeutend erschwert worden. Das sind aber nicht die Fragen, die momentan zu untersuchen sind.

Die aktuelle Frage ist: *entsprechen die beim Gotthardvertrag von dritter Seite eingeräumten und von unserer Seite gemachten Zugeständnisse dem rechtlichen und geschäftlichen Stand der Dinge, die die Unterhändler bei Beginn der Unterhandlungen vorgefunden haben?*

Rechtfertigt dieser Stand der Dinge die demütigenden Zugeständnisse, die Preisgabe eines Teils unserer Selbständigkeit im Betrieb unserer Bahnen, wie sie im vorliegenden Vertrag enthalten sind?

Die Verhandlungsbasis war zunächst das *fait accompli* der Verstaatlichung (respektive Kündigung der Konzessionen) auf 1. Mai

1909, und die Übernahme der aus den Staatsverträgen von 1869 und 1878 resultierenden Verpflichtungen der Gotthardbahn durch den Bund.

Diese Verpflichtungen bezogen sich in der Hauptsache auf die Ausrichtung der Superdividende über 7 % und auf die Reduktion der Bergtaxen, sobald die Dividenden 8 % übersteigen.

Der Bundesrat hatte schon im Jahr 1904 den beiden Staaten Deutschland und Italien offeriert, für den die Gotthardlinie benützenden Gütertransit die Distanzzuschläge herabzusetzen und zwar im Verkehr Erstfeld-Chiasso von 64 auf 50 Kilometer und Erstfeld-Pino von 50 auf 40 Kilometer, in der Meinung, dass die Streckentaxen keine Änderungen erfahren sollten. Diese Herabsetzung entspräche einem Einnahmenausfall von Fr. 600,000 oder kapitalisiert einem Betrage von fünfzehn Millionen Franken, mit denen man obige Verpflichtungen und jegliche Ansprüche auf die von beiden Staaten bezahlten fünfundsiebzig Millionen Franken Subventionen ablösen wollte.

Ganz unerwartet für den Bundesrat brachten nun die fremden Subventionsstaaten ein neues Moment hinzu: *die Bestreitung des Rechtes der Verstaatlichung der Gotthardbahn ohne die Einwilligung der Subventionsstaaten.*

Mit gleichlautenden Noten vom 11. Februar 1909 gaben diese die Erklärung ab, *dass die Schweiz nicht das Recht besitze, ohne vorherige Zustimmung Deutschlands und Italiens die Gotthardbahn zurückzukaufen und dass die beiden Staaten ihre Zustimmung an gewisse durch die Schweiz zu erfüllende Bedingungen knüpfen müssten.* Sie seien bereit, mit Zustimmung der Schweiz diese Frage einem *Schiedsgericht* zu unterbreiten, hofften jedoch, sich mit der Schweiz ohne die Anrufung eines Schiedsgerichtes durch Gewährung gewisser Konzessionen in einer Weise zu verständigen, die eine gerechte und billige Lösung bringe. Die Regierungen hätten nicht die Absicht, den Rückkauf der Gotthardlinie dadurch zu verunmöglichen, dass sie Bedingungen stellten, die nicht erfüllbar wären.

Die Regierungen sähen sich genötigt, in der Behandlung dieser Angelegenheit ihre Interessen zu wahren, und sie müssten die bisher von der Schweiz gemachten Offerten als ungenügend bezeichnen.

Als Beweis für die Rechtmäßigkeit ihrer Forderung hatten sie sich von Professor von *Martitz* ein Gutachten über die Stellung der Subventionsstaaten Deutschland und Italien gegenüber dem Gotthardbahnrückkauf geben lassen. Die Ausführungen des bekannten Völkerrechtslehrers, auf welche dann im Auftrag des schweizerischen Bundesrates Professor *Meili* in Zürich antwortete, betonen unter anderm :

Wird nun der *schweizerische Staat Eigentümer der Gotthardbahn*, so tritt der Bundesrat in eine *neue*, ganz anders geartete Rechtsstellung zu ihr. Die bisherige Kontrollinstanz wird einfach ausgeschaltet, die verwaltungsrechtlichen Obliegenheiten der schweizerischen Regierung verflüchtigen sich in ein lockeres und unsicheres völkerrechtliches Verhältnis zu den beiden Mitsubventionen, ja diese sehen sich sogar jedes indirekten und entfernten Einflusses auf die Bahnverwaltung beraubt, wie er ihnen bis dahin durch die Mitgliedschaft im Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft ermöglicht war. Dass mit alledem die Vertragsrechte der beiden Nachbarstaaten tatsächlich verkürzt werden, lässt sich nicht wohl in Abrede stellen . . .

Die deutsche und die italienische Regierung können gemeinsame internationale Unternehmen nicht ohne weiteres dem schweizerischen Staatsbahnsystem einverleiben lassen. — Der beabsichtigte *Ankauf* lässt sich nicht lediglich als Ausfluss souveräner Freiheit begreifen, in den die Mitkontrahenten sich zu fügen hätten, sondern er würde den Vertrag auf eine neue Grundlage stellen. Hiezu bedarf es der *Einwilligung der Vertragsgenossen*.

Einer der deutschen Delegierten an der Berner Konferenz, *Wackerzapp*, Präsident des Reichseisenbahnamtes in Straßburg, bemerkte am 7. März 1910 im deutschen Reichstag :

Aber mit dem Recht auf die Gewinnbeteiligung und die Herabsetzung des Tarifes waren die Rechte der Subventionsstaaten gegenüber der Gotthardbahn keineswegs erschöpft, wie dies allerdings schweizerischerseits vielfach behauptet worden ist. Ich habe bereits angeführt, dass die Subventionsstaaten gegenüber der Gotthardbahn *weitgehende Aufsichtsrechte* vorbehalten hatten, und dass deren Ausübung durch den Staatsvertrag der Schweiz übertragen worden waren. Die Aufsicht, die hiernach die Schweiz ausübte, ging überaus weit: die ganze Organisation des Betriebsdienstes unterlag der Genehmigung der schweizerischen Bundesregierung. Der Bundesrat genehmigte die Wahl des Obergeringens der Gesellschaft, er deputierte nach Befinden Regierungsvertreter in die Sitzungen der Direktion und konnte Verträge, die die Direktion über Bahn- und Hochbau sowie wichtigere Materialbeschaffungen und Lieferungen abschließen wollte, beanstanden. Er revidierte aufs eingehendste die Jahresrechnungen der Gesellschaft: kurz, er war in der Lage, überall und jederzeit in die Verwaltung und den Betrieb der Gesellschaft einzugreifen. Alle diese Aufsichtsrechte übte die Schweiz aus — wie es in dem Bundesratsbeschluss vom 4. Juli 1879 heißt —

in Vollziehung des (mit Deutschland und Italien abgeschlossenen) internationalen Vertrages, also teils kraft eigenen Rechtes, zugleich aber auch als *Mandatarin Deutschlands und Italiens*.

Es ist selbstverständlich, dass dieses Mandatsverhältnis mit der Verstaatlichung der Gotthardbahn aufhören musste: denn es wäre für Deutschland und Italien unannehmbar gewesen, *wenn die Schweiz dieselben Aufsichtsrechte, die sie gegenüber der Privatgesellschaft der Gotthardbahn ausgeübt hatte, nunmehr gegen sich selbst hätte ausüben wollen*. Andererseits ist nicht zu erkennen, *dass es für die Schweiz gleichfalls unannehmbar geworden wäre, für eine ihrer Staatsbahnen einem fremden Staate, hier Deutschland und Italien, so weitgehende Aufsichtsrechte einzuräumen*, wie sie selbst gegenüber der Gotthardbahn ausgeübt hatte. Und doch war die grundsätzliche Berechtigung dieser Forderung nicht zu bestreiten. Es bestand hier auf Seiten der Schweiz eine Schwierigkeit, der meines Erachtens vielleicht noch eine größere Bedeutung beizumessen war, als dem Gewinnbeteiligungsrechte der Subventionsstaaten und ihrem Rechte auf Herabsetzung der Gotthardt看en.“

Diese Erörterung stimmt nicht mit den Ausführungen der deutschen Denkschrift des Reichskanzlers vom 15. Februar 1910, 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 in der Denkschrift:

„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 ist 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.*“

und *Wackerzapp* konstatierte im Reichstag:

„Im Verlauf dieser Verhandlungen wurde sodann von Deutschland und Italien auf die Rückforderung der Subventionen verzichtet. Maßgebend für den Verzicht war einmal die Erwägung, dass, wie schon erwähnt, *ein Recht auf Rückforderung der Subventionen mit Aussicht auf Erfolg nicht wohl geltend gemacht werden konnte*, sondern aber namentlich die Erwägung, dass die von der Schweiz angebotenen, von mir zuvor dargestellten Verkehrsbegünstigungen ausreichend erschienen, um ein geeignetes Äquivalent für die Aufgabe der Subventionen darzustellen.“

Ein berechtigter Anspruch auf *Rückzahlung der Subventionen* konnte somit nicht nur nach schweizerischem Urteil, sondern auch nach deutscher Ansicht nicht in die Waagschale geworfen werden.

Also, es wird nicht nur zugegeben, dass die 85 Millionen Franken Subventionen (30 Millionen von Deutschland und 55 Millionen von Italien) nicht zurückgefordert werden können, sondern es wird anerkannt, es komme materiell auf dasselbe heraus für die Vertragsstaaten, ob die Gotthardbahn von einer Privat- oder Staatsbahn betrieben wird. Das stimmt mit der Ausführung Meilis.

Professor *Meili* bemerkte in seinem Gutachten :

Es geht nicht an, den Satz zu formulieren, dass der Staatsvertrag fordere, die *Gotthardbahn müsse eine Privatbahn und nicht eine Staatsbahn sein*. In diesem Vorgehen liegt eine *petitio principii*, die das zu beweisende Thema vorweg als bewiesen annimmt. Übrigens ist es doch eine eigentümliche Erscheinung, dass zwei Staaten, die dem Staatsbahnprinzip huldigen und dasselbe befolgen, ein staatsvertragliches Recht glauben vindizieren zu können, dahingehend, dass die Schweiz als dritter Staat am System des Privatbetriebes einer ihrer Hauptbahnen — das übrigens schon zur Zeit des Abschlusses des Gotthardbahn-Vertrages durch einzelne kantonale Ausnahmen durchlöchert war — festhalten müsse. Die Subventionsstaaten geraten doch wohl mit solchen Argumentationen in einen innern Widerspruch; denn der Staatsbetrieb der Eisenbahnen gilt nach ihrer eigenen Politik als ein vorgeschrittenerer Rechtszustand als derjenige des Privatbetriebes.

Es kann auch materiell keinem Zweifel unterliegen, dass die Ausübung *der den Subventionsstaaten eingeräumten Rechte viel wirksamer gesichert ist, wenn sie in vollem Maße gegenüber dem schweizerischen Staat nicht nur als dem Träger, sondern auch als dem unmittelbaren Vollzieher der Verpflichtungen geltend gemacht werden kann*. Den Subventionsstaaten bleiben die völkerrechtlichen Mittel zur Durchführung ihrer berechtigten Ansprüche in vollem Umfang erhalten, sie erleiden durch die Verstaatlichung nicht die geringste Modifikation . . .

Schon die schweizerischen Delegierten haben seinerzeit mit aller Bestimmtheit die politische Souveränität der Schweiz wahren wollen und auch gewahrt, wie dies aus der *Denkschrift des deutschen Kanzlers an den Norddeutschen Bund* vom 21. Mai 1870 zu ersehen ist. Dort kommt anlässlich Art. 6 des Schlussprotokolls folgende Stelle vor:

Diesen letztern Vorbehalt zuzulassen, erschien notwendig, um die Souveränität der Schweiz aufrecht zu erhalten. *Von ihren Vertretern wurde insbesondere geltend gemacht, dass weder der Abschluss des Vertrages noch dessen Ausführung die Stellung der Schweiz als Staat in irgend einer Weise verändern dürfe.* An dem zitierten Orte handelt es sich um Art. 6 des Gotthardbahn-Vertrages.

Allerdings hätten sich die Subventionsstaaten ein *Einspruchsrecht* bei der Verstaatlichung der G. B. reservieren können, *allein dies ist nirgends ausdrücklich geschehen.* Es geht auch nicht an, ein solches Recht *indirekt* aus andern Bestimmungen oder gar aus der Berufung auf Sinn und Geist des Vertrages herauszulesen. Diese Unterlassung einer Einschränkung ist um so bedeutungsvoller, als sonst alle Rechte, welche den Subventionsstaaten nach dem Willen der Kontrahenten eingeräumt werden, ausdrücklich festgestellt sind. Es ist völlig ausgeschlossen, dass das heute prätendierte Recht, das qualitativ weitaus bedeutungsvollste und schwerwiegendste, nicht zu präzisem und bestimmtem Ausdruck gelangt wäre, wenn man es wirklich den Subventionsstaaten hätte einräumen wollen.

Im weitem wird dargelegt, dass die Berechtigung der Schweiz zur Vornahme des Rückkaufs sich ferner ergibt aus den *Konzessionen* und dem sie *genehmigenden Bundesbeschluss* wie auch aus den juristischen und historischen Grundlagen des Gotthardvertrages. Darüber wird in der Hauptsache gesagt:

Für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn waren die *Konzessionen der Kantone Tessin, Uri, Schwyz, Luzern und Zug* erforderlich. Diese Konzessionen *sehen sämtlich das Recht des Rückkaufs durch den Bund oder sogar durch den Kanton vor.* Mit Botschaft vom 19. Juli 1869 an die Bundesversammlung legte ihr der Bundesrat die von den fünf Gotthardkantonen erteilten Konzession zur Genehmigung vor. Die Botschaft behandelt ausdrücklich auch die Frage des Rückkaufs. In allen fünf Konzessionen findet sich der Artikel: „Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahnen samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten gegen Entschädigung an sich zu ziehen.“

Diese in den Konzessionen und in der Genehmigung der Bundesversammlung enthaltenen Bestimmungen über den Rückkauf hatten zunächst nur eine intern staatsrechtliche Bedeutung. Eine Reihe von Momenten verliehen ihnen aber auch eine *völkerrechtliche* Bedeutung. Sämtliche Vorgänge, von den kantonalen Konzessionen bis zum Abschluss des Staatsvertrages bilden im Grunde nur einen *einheitlichen* Akt. Jeder Akt, teils interner, teils internationaler Natur, schichtete sich auf den vorhergehenden auf und wirkte auf den folgenden ein. Die Einheit bestand auch subjektiv im Bewusstsein der Interessenten; sie alle hatten von den sämtlichen Vorgängen und Tatsachen offiziell Kenntnis. Daraus folgt, dass die Subventionsstaaten diese Fakta auch rechtlich anerkannt und gebilligt haben, weil sie die notwendigen Voraussetzungen der weitem Schritte waren.

Wenn man diese Verhältnisse überblickt, so wird man zur vollen Überzeugung gelangen müssen, *die Kontrahenten des Gotthardbahn-Vertrages haben so mit Wissen und Willen den Rückkauf als möglich*

ins Auge gefasst und die Statthaftigkeit desselben durch den Bund förmlich anerkannt und nirgends war dabei vorgesehen, dass dabei die Bewilligung der Subventionsstaaten in irgend einer Weise hätte eingeholt werden müssen.

Professor Meili gelangt zu folgendem Schlusse:

So richtig es ist, dass diejenigen Rechte, welche den beiden Staaten Deutschland und Italien durch die Staatsverträge ausdrücklich eingeräumt sind, von der Schweiz auch in Zukunft respektiert werden müssen, so sicher ist es auf der andern Seite, dass den beiden genannten Staaten die Befugnis nicht zusteht, den Rückkauf der Gotthardbahn von ihrer vorhergehenden Zustimmung abhängig zu machen.

Der Vorwurf, dass die Schweiz durch eine ohne Zustimmung der Subventionsstaaten erfolgende Verstaatlichung der Gotthard-Linie die abgeschlossenen Staatsverträge verletze, muss mit Bestimmtheit zurückgewiesen werden.

Der Bundesrat bemerkt zu dem von Professor von Martitz eingenommenen und von den Vertragsstaaten geteilten Standpunkt:

In unserer Antwort an die beiden Regierungen konnten wir unsere Überraschung über den neuen der Schweiz gegenüber eingenommenen Standpunkt nicht verhehlen. *In der ganzen langen Zeit seit Beginn der Verstaatlichungsoperation (1897) war mit keinem Wort die Rede gewesen, dass die Schweiz den Rückkauf der Gotthardbahn nicht ohne Zustimmung der beiden Subventionsstaaten bewerkstelligen dürfe.* Diesen Anspruch der beiden Regierungen lehnten wir entschieden ab und hielten daran fest, dass der Rückkauf der Gotthardbahn einer solchen Zustimmung nicht bedürfe und der Vollziehung des Rückkaufes als eines *autonomen Aktes* die Verträge von 1869/71 in keiner Weise im Wege ständen. Die Verträge basierten auf den kantonalen Eisenbahnkonzessionen und Bundesbeschlüssen, durch welche sie genehmigt wurden und in welchen das Rückkaufsrecht, so wie es jetzt ausgeübt werde, festgesetzt sei. Diese Tatsache sei für die Beurteilung der streitigen Frage entscheidend. Die Anregung, diese Frage einem *Schiedsgerichte* zu unterbreiten, *lehnten wir ab*, schon weil dadurch der Vollzug des Rückkaufs auf den 1. Mai 1909 verunmöglicht worden wäre.

Andererseits anerkannten wir, in Bestätigung der in den Jahren 1897 und 1904 den Regierungen beider Staaten gemachten Mitteilungen, dass diese Staaten gewisse, ihnen nach Maßgabe der Staatsverträge zustehende *Rechte* besäßen und erklärten uns von neuem als Rechtsnachfolger der Gotthardbahn pflichtig, vom 1. Mai 1909 an alle jenen Rechten entsprechenden Verbindlichkeiten zu übernehmen, sofern nicht im allseitigen Einverständnis eine Änderung oder Ablösung erfolge.

Nicht nur die Bundesbehörden, sondern auch das Volk wird sich auf diesen Standpunkt stellen, von dem aus auch der Vertrag zu beurteilen ist, und nicht von der Voraussetzung aus, die Schweiz hätte die Gotthardbahn nicht verstaatlichen dürfen, ohne Einwilligung der Vertragsmächte.

Für die Beratung in den Räten bildet natürlich diese von den Mächten plötzlich aufgeworfene Frage einen wichtigen Punkt. Haben die Staaten recht, so sind die gemachten Konzessionen anders zu beurteilen, als wenn man ihren Standpunkt als einen unmöglichen ansieht. Die Frage, ob die Schweiz das Recht zur Verstaatlichung ohne Einwilligung der Vertragsstaaten gehabt habe, musste daher für die Beurteilung des Vertrages in erster Linie abgeklärt werden.

(Schluss folgt.)

BERN

J. STEIGER



NAUSIKAA

Wo sich die Myrthe über dem Strome
Lieblich zum Lager lockender Nachtigall wölbt,
Über der Tiefe stiller die Wasser
Stehn, Aphrodite,

Beugt ich zum Bade, Hohe, die Brust und
Steigender Sterne Widerspiel schaut ich, und auch,
Seligen Schreckens voll, aus der Flut, wie
Du mich gerüset.

Da ich es störte, schollen voll Anmut
Ob des erloschenen Bildes die Wasser empor,
Rauschte die Welle, zärtlich mir zürnend:
Schöne Nausike!

Siehe, wir Wasser, ruhlose Wasser,
Weilten und staunten, selig begnadete du;
Doch die zur Rast zwang, sie, ach, bedrängt uns
Weiter zu wandern.

Drängt, und wir wandern, voll noch vom Dufte
Kyprischer Jugend, die wir doch schauten, und ihn
Tragen wir ferne, dass ihn ein Fremdling
Atme und Sehnsucht.

Keiner der Nahen, keiner der deine
Träume durchwandelt, Freuden und Frühlingen zu —
Mög er denn kommen, stark über Stürmen,
Selig dein Sieger.

Schlicht nur gegürtet, dennoch den Göttern
Edel verwandt; entronnen zur Ruhe dem Sturm,
Dir ihn mit starken Armen zu tragen,
Sprödchen, ins Herz.

Also, du holde Heilige, rauschte,
Zärtlich bewegt vom Zorne, die Welle mir zu —
Rosen beblühn mein Lager, ein Opfer
Dir, Aphrodite!

VIKTOR HARDUNG