

Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 24 (1944-1945)
Heft: 7

Artikel: Lehren der Geschichte
Autor: Studer, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-335105>

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: 23.02.2026

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

Daran wollen wir uns am 75. Jahrestag des März-Kongresses von 1870 erinnern. Wir wollen dankbar uns die Pionierarbeit der Greulich, Bürkli, Vogelsanger und all ihrer Bundesgenossen wieder vergegenwärtigen — und tun, was an uns liegt, damit am *hundertsten* Geburtstag des ersten Parteiprogramms die Neue, sozialistische Schweiz lebendige Wirklichkeit geworden sei.

Lehren der Geschichte

Von Fritz Studer

Im Anschluß an die Forderungen der Vereinigten Staaten Amerikas, welche an uns gestellt werden, die Kriegslieferungen an Deutschland einzustellen und den Transit kriegswichtiger Waren zwischen Deutschland und Italien zu unterbinden, ist hinsichtlich der letztern Forderung mehrmals auf die Verpflichtungen, die uns der Gotthardvertrag vom Jahre 1909/1913 auferlegt, hingewiesen worden. Er hindere uns daran, die Wünsche der Vereinten Nationen zu erfüllen. Es wird diese Frage vertragsrechtlicher Natur zuständigen Orts wohl gründlich geprüft werden und vielleicht zu lebhaften Erörterungen auch in der Öffentlichkeit führen. Vorerst ist es aber nicht uninteressant, in den Blättern der Geschichte dem Werden des Gotthardvertrags zwischen der Schweiz einerseits und Deutschlands und Italiens anderseits, und dem Kampfe um ihn, den er in den Räten und im Volk ausgelöst hatte, etwas nachzugehen. Heute, da wiederum gewichtigste Fragen zu lösen sind, die an die Grundfesten und die Existenz unserer Eidgenossenschaft röhren, die nicht etwa allein nur wirtschaftliche Dinge zur Diskussion stellen, sondern noch viel mehr sich mit unserm geistigen und politischen Leben befassen, ist es gut, die Lehren, die uns die Geschichte gibt, zu Rate zu ziehen und uns daran zu orientieren.

Am 15. Oktober 1869 wurde der Staatsvertrag zwischen der Schweiz einerseits und Deutschland und Italien anderseits, der den Bau und Betrieb der Gotthardbahn ermöglichte, die vorerst Privatbahn war, abgeschlossen. In dem vom Volke am 20. Februar 1898 angenommenen Rückkaufsgesetz wurde der Rückkauf der Privatbahnen, darunter auch derjenige der Gotthardbahn durch den Bund vorgesehen. Die Kündigung sollte auf den 30. April 1904, der Rückkauf auf den 1. Mai 1909 erfolgen. In den Bundesbeschlüssen vom Oktober 1869 betreffend die Genehmigung der von den Kantonen Tessin, Uri, Schwyz, Luzern, Zug erteilten Konzessionen für die Gotthardbahn war das Rückkaufsrecht des Bundes ausdrücklich gewahrt worden. Im Staatsvertrag mit Deutschland und Italien vom 15. Oktober 1869 ist das Rückkaufrecht des Bundes hingegen weder geregelt, noch überhaupt erwähnt worden. Dies war verständlich. Denn das Rückkaufsrecht ist ein souveränes Recht des Bundes, und dessen Ausübung ist nicht abhängig von der Zustimmung der Vertragsstaaten. Die Aktionsfreiheit ist in keiner Weise beschränkt; es haben sich die Vertragsstaaten weder ein Einspracherecht noch ein Mitverwaltungsrecht vorbehalten. Die selbständige Stellung war im alten Vertrag vollständig

gewahrt. Eine neue Formulierung des Verhältnisses zwischen Bund und den Vertragsstaaten infolge Rückkaufs durch den Bund, also ein neuer Vertrag, war durchaus unnötig. Der Bund hatte nach der Verstaatlichung einfach die bisherigen Verpflichtungen des Vertrages vom 15. Oktober 1869 zu erfüllen, was er ohne weiteres den Vertragsstaaten auch zusicherte.

Diese Auffassung hatte der Bundesrat mit allem Nachdruck 1897 und 1898 bei verschiedenen Gelegenheiten, sowohl in seiner Botschaft vom 25. März 1897, als auch in den Beratungen über das Rückkaufsgesetz in den eidgenössischen Räten verfochten. Auch späterhin, zum Beispiel noch in der Dezembersession 1903, hat der Bundesrat im Nationalrat im Hinblick auf den Rückkauf der Gotthardbahn ausdrücklich erklärt: Die internationalen Rechtsverhältnisse um den Gotthard bedürfen nach der Auffassung des Bundesrates keiner neuen Regelung und keines neuen Vertrages.

Am 24. Februar 1904 kündigte der Bundesrat den Rückkauf der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909 an. Im Mai 1904 faßte der Bundesrat den Beschuß, den beiden Vertragsstaaten auf den 1. Mai 1909, also auf den Zeitpunkt der Verstaatlichung, die Ablösung ihrer Rechte gegenüber der Gotthardbahn gegen Herabsetzung der Bergzuschläge vorzuschlagen. Dieser Vorschlag wurde sofort den Vertragsstaaten übermittelt, das war am 27. Mai 1904. Auf diese Note an die beiden Staaten erhielt der Bundesrat keine Antwort. Beinahe fünf Jahre später, erst am 11. Februar 1909, also 2½ Monate nur vor dem Rückkaufstermin, wurden zwei gleichlautende Noten von Italien und Deutschland im Bundeshause abgegeben. In diesen Noten bestritten nun plötzlich, zum größten Erstaunen des Bundesrates wie der schweizerischen Öffentlichkeit, die beiden Staaten der Schweiz das einseitige Recht zur Verstaatlichung der Gotthardbahn, erklärten sich aber bereit, diese Frage durch ein Schiedsgericht entscheiden zu lassen.

Und nun nahm das Verhängnis seinen Lauf. Zwar hatte der Bundesrat auf diese Note erklärt, daß er auf seinem Recht zur Verstaatlichung der Gotthardbahn beharre, das Schiedsgericht ablehne und die Verstaatlichung auf den 1. Mai 1909 vollziehen werde. Man hat dem Bundesrat später, bei Beratung des neuen Gotthardvertrages, den Vorwurf gemacht, daß er das Schiedsgericht abgelehnt habe, da ein solches unbedingt zur Gutheibung des schweizerischen Standpunktes gelangt wäre. Dieser Vorwurf war nicht berechtigt. Denn die Annahme des Schiedsgerichtes hätte dargetan, daß die Schweiz ihr Recht auf einseitigen Rückkauf, ihr Recht auf Verstaatlichung zur Diskussion und Entscheidung stellen wolle. Am genannten Recht, das für uns unbestreitbar und klar vorlag, durfte aber nicht im geringsten gerüttelt werden, es durfte in keiner Weise in Zweifel gezogen werden.

Was hingegen dem damaligen Bundesrat von 1909 mit vollem Recht zum Vorwurf gemacht worden war, ist sein Eingehen auf einen neuen Vertrag mit neuen gegenüber dem alten Vertrag erweiterten Verpflichtungen für die Schweiz. Und dies war ganz deutlich deswegen geschehen, weil der Bundesrat doch fürchtete, die Vertragsstaaten könnten ihre

Drohung wahrmachen, die Rechtsfrage über unsere Befugnis zur Verstaatlichung weiter behandeln und durch ein Schiedsgericht entscheiden lassen zu wollen. Und aus dieser Furcht heraus hat dann der Bundesrat den beiden Staaten Konzessionen gemacht und dennoch einen Vertrag, ganz entgegen seinem früheren Standpunkte, abgeschlossen, und zwar mit Verpflichtungen, die ein Stück unserer Hoheitsrechte, ein Stück unserer Tarifhoheit raubten. Die Rechtslage war klar. Wir waren in keiner Weise verpflichtet oder gezwungen, einen neuen Vertrag mit neuen Vorteilen für Deutschland und Italien abzuschließen. Weder die sachliche noch die juristische Position der Vertragsstaaten hatte sich durch die Verstaatlichung irgendwie verändert. Und der Bund bot Garantie genug dafür, daß auch unter dem Staatsbetrieb die Verpflichtungen des alten Vertrages peinlich genau gehalten würden. Das neue Betriebssystem hatte nur nach innen für die Schweiz Bedeutung, für Deutschland und Italien blieb sich die materielle und rechtliche Situation genau gleich. So hatte auch der deutsche Reichskanzler in seiner Denkschrift erklärt: «Für den Verkehr und seine Entwicklung ist es von keiner Bedeutung, ob die Bahn von einer subventionierten Privatbahn oder vom Schweizerbund betrieben wird.»

Aber auch auf unserer Seite bestand kein Grund zu einem neuen Vertragsabschluß. Der Bundesrat selber hatte es in seiner Botschaft erklärt, daß alle Verpflichtungen des alten Vertrags für den Bund keine Belastung bedeuten, und er hatte es mehrmals deutlich ausgesprochen, daß ein zwingender Grund zu einem neuen Vertrag auf unserer Seite nicht vorliege. Wenn daher der Bundesrat trotz seiner festen Haltung bis zum 11. Februar 1909 nun plötzlich dennoch schwankend geworden war, seinen bisherigen Standpunkt verlassen und einen Vertrag abgeschlossen hatte, dessen weittragende, uns schwer belastende Bestimmungen noch zu erörtern sein werden, so sind als Gründe hierfür anzuführen: die sich überstürzenden Ereignisse seit den Noten vom 11. Februar 1909, die Nähe des Rückkauftermins vom 1. Mai 1909, und vor allem die plötzliche Furcht des Bundesrates vor den beiden Nachbarstaaten, die Furcht, sie könnten unser Recht zur Verstaatlichung im Ernst bestreiten. In der Note Deutschlands vom 11. Februar 1909 heißt es: «Le gouvernement Impérial Allemand est toujours d'avis que la Suisse n'a pas le droit de racheter la ligne du St-Gothard, sans le consentement préalable de l'Allemagne et de l'Italie, et que ces deux derniers Etats peuvent faire dépendre leur adhésion au rachat de l'accomplissement de certaines conditions à remplir par la Suisse.»

Und diese Konzessionen sind bedauerlicherweise im neuen Vertrage von uns gemacht worden.

Ein fundamentaler Unterschied zwischen dem alten und dem neuen Vertrag besteht darin, daß die Leistungen aus dem neuen Vertrag für die Schweiz, im Gegensatz zum alten Vertrag, automatisch und unwideruflich auftreten. Diese Bestimmung gewinnt dadurch ausschlaggebende Bedeutung, daß die Dauer der vertraglichen Bindung der Schweiz eine unbegrenzte ist, so daß damals niemand wissen und sagen konnte, ob nicht die gleichen Verpflichtungen, die damals erträglich erschienen,

sich zu ganz unerträglichen Lasten gestalten können. Gerade diese Tatsache hat heute in bezug auf die Verhandlungen mit Amerika und Großbritannien ihre Bedeutung. Die Frage wird sich stellen, ob nicht die vermehrten Pflichten, die der neue Vertrag von 1913 uns gegenüber der einen Hälfte der uns umgebenden Staaten auferlegt, heute zu Fesseln anwachsen, die ganz unvereinbar sind mit unseren wirtschaftlichen Interessen, unsern völkerrechtlichen Pflichten, mit unserer staatlichen Selbständigkeit und Unabhängigkeit. Ist damals nicht ein Abhängigkeitsverhältnis eingegangen worden, das uns heute vor ernste wirtschaftliche und politische Gefahren stellt? In ganz einseitiger Weise und ohne Not hat der Vertrag unsere Tarifhoheit zugunsten Deutschlands und Italiens eingeschränkt durch die Art und Weise, wie die Meistbegünstigungsbestimmungen gefaßt worden sind. Die Erlangung der vollständigen Freiheit des Staates in der Tarifpolitik war eines der Hauptargumente für die ganze Verstaatlichungsaktion gewesen. Diese absolute Autonomie in der Tarifpolitik ist durch den Vertrag von 1909/1913 dahingegangen und zwar in einer Weise, die in den Räten als unverantwortlich genannt worden war. Wir haben den beiden Staaten die Meistbegünstigung eingeräumt und diese Klausel ihnen gegenüber auf das gesamte Netz der Schweizerischen Bundesbahnen ausgedehnt und zwar ganz unnötig, rein aus freien Stücken, ohne jegliches Gegenrecht. Deutschland und Italien können uns schlechter stellen als andere Länder, also diesen niedrigeren Taxen zugestehen als uns! Im Jahre 1871 wurde in Frankfurt der Friede zwischen Deutschland und Frankreich geschlossen, und da hat sich Deutschland als eine Friedensbedingung die Meistbegünstigung in den Tarifen, und zwar für alle Zeiten, ausbedungen. Damals war Deutschland Sieger und konnte seinen Fuß auf den Nacken des französischen Volkes setzen, und dennoch hat es Gegenrecht gehalten und auch Frankreich die Meistbegünstigung zugestanden. Wir aber haben im Gotthardvertrag nur einseitige Verpflichtungen auf unserer Seite. Wir haben uns darin auf ewige Dauer die Hände gebunden.

Kein Geringerer als Alfred Frey hat in seiner Rede gegen den Gotthardvertrag den Satz geprägt: «Kein Staat, der nicht zum mindesten in den Knien liegt, kann ein Meistbegünstigungsrecht einem andern Staat unbefristet und dazu noch einseitig gewähren, ohne unverzeihliche Verkümmерung seines Selbstbestimmungsrechtes. Hier ist sie da: nicht etwa als unabwendbare Folge der Verträge von 1869/1878, sondern lediglich als Ergebnis nicht hinlänglich bedachten oder dann vermessenen Handelns. Sie hätte sich vermeiden lassen; sie läßt sich auch vermeiden, wenn die ratifizierende Behörde, die Vertretung des Volkes, sich darüber klar wird, daß ihr die beschworene Pflicht verbietet, einen Vertrag mit einer solchen Bestimmung gutzuheißen.»

Nach diesen Ausführungen ist es verständlich, daß alsbald nach Bekanntwerden des neuen Gotthardvertrages sich im Volke eine große Aufregung bemerkbar machte. Sie steigerte sich in zahlreichen Volksversammlungen zu machtvollen Protesten gegen den Gotthardvertrag. Eine der größten war diejenige in der Reitschule in Bern, kurz bevor die Verhandlungen über die Genehmigung des Vertrages im Nationalrat

März—April 1913 begannen. Diese dauerten an neun Tagen während zwölf Sitzungen. 38 Redner, davon 9 zweimal, nahmen an der Debatte teil. Trotzdem der Wille der großen Mehrheit des Schweizervolkes gegen den Vertrag war — das Volk war sich bewußt, daß mit Genehmigung des Vertrages ein Stück unserer politischen und wirtschaftlichen Unabhängigkeit verloren gehen würde —, trotzdem in ausgezeichneten Reden der Nachweis erbracht wurde, daß ein neuer Vertrag keineswegs notwendig war und die Verhältnisse auch nach dem Rückkauf sowohl für die Schweiz wie für die Nachbarländer beim früheren Vertragszustand wirtschaftlich und rechtlich die nämlichen sein würden, der neue Vertrag wohl neue Vorteile für die Partner, aber nur neue Lasten für die Schweiz bringen würde, gewann die Furcht vor den beiden Vertragsländern die Oberhand, und der Vertrag wurde im Nationalrat unter Namensaufruf mit 108 gegen 77 Stimmen genehmigt. Später stimmte ihm auch der Ständerat mehrheitlich zu.

Man wird mit Spannung die Verhandlungen zwischen der Schweiz und den Vertretern der großen Länder der Vereinten Nationen in bezug auf unsren Transitverkehr mit Deutschland und Italien verfolgen. Möge der Gotthardvertrag schließlich doch nicht ein Hindernis bilden zu einer befriedigenden Lösung der zu behandelnden Probleme für alle an den Unterhandlungen teilnehmenden Länder.

Nachdenkliches zur „Verstädterung“

Von Dr. Emil Klöti

In der Volkshochschule Zürich hielt Ständerat Dr. Klöti am 26. Januar 1945 einen Vortrag über «Wohnungswesen und Landesplanung». Er machte dabei über die «Verstädterung» die nachstehenden, allgemeines Interesse verdienenden Ausführungen:

Es ist mir ein besonderes Bedürfnis, ein paar Bemerkungen zur «Verstädterung» zu machen, gegen die zu wettern heute derart zur Mode geworden ist, daß man daraus eine unerwünschte Verschärfung des Gegensatzes von Stadt und Land befürchten muß, die der sachlichen Lösung der Probleme der Regional- und Landesplanung nicht förderlich wäre. Gewiß ist aus Gründen, die ich als bekannt voraussetzen darf, das fortwährende Anwachsen der Städte nicht erwünscht, und es verdienen daher alle vernünftigen Vorschläge, die geeignet sind, dieser Entwicklung Einhalt zu tun, unsere Unterstützung. Aber es müssen wirklich vernünftige Vorschläge sein, und nicht ungenügend überlegte, stimmungsmäßige und unpraktische Forderungen, die auf eine Schikanierung der Städte und ihrer Bevölkerung hinauslaufen.

Es kann nicht stark genug betont werden, daß das Wachstum der Städte fast ausschließlich das Produkt von Faktoren ist, die sich aus der heutigen Wirtschaftsordnung und Wirtschaftsentwicklung ergeben. Will man dem weiteren Wachstum entgegenwirken, so müssen Änderungen eintreten, die diese wirtschaftlichen Faktoren ausschalten oder