

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 7 (1910-1911)

Artikel: Die Bewegung gegen den Gotthardvertrag
Autor: Steiger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750409>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

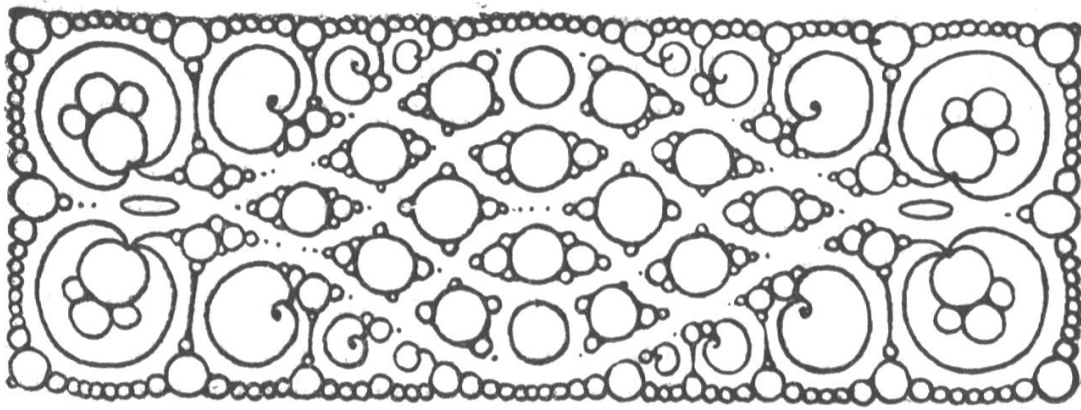
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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



DIE BEWEGUNG GEGEN DEN GOTTHARDVERTRAG

Eine ganz eigenartige Bewegung macht sich seit Anfang November im Schweizerland geltend. Man will die eidgenössischen Räte durch das Mittel des in Artikel 57 der Bundesverfassung garantierten Petitionsrechtes zu bewegen suchen, den viel besprochenen Gotthardvertrag an den Bundesrat *zurückzuweisen*; sei es, dass man wünscht und hofft, es werde ihm gelingen, die fatalen Bestimmungen des Vertrags bei neuen Verhandlungen zu verbessern, sei es, dass man überhaupt keinen neuen Vertrag wünscht, sondern bis auf weiteres einfach unter dem Regime der bisherigen Verträge bleiben will, die bei allen Mängeln für die Schweiz immer noch günstiger sind als der Vertrag, der ihr aufgezwungen werden soll.

Die Bewegung gegen den Gotthardvertrag fängt an, sich in der ganzen Schweiz zu entwickeln. In vielen Kantonen haben sich kantonale Komitees gebildet, so in Zürich, Baselland, St. Gallen, Neuenburg, Waadt, Genf und Bern. Unbekümmert darum, was der Erfolg der Bewegung sein wird, Ratifikation oder Nichtratifikation durch die Räte, wird sie nach verschiedenen Richtungen ihr Gutes haben, insofern sie *sachlich* bleibt.

Die Sachlichkeit ist um so mehr angebracht, als die Situation ähnlich ist wie bei der Eisenbahnverstaatlichung, wo man in guten Treuen dafür und dagegen sein konnte. Kein Mensch kann genau

beweisen, ob der neue Gotthardvertrag der Schweiz schließlich zum Glück oder zum Unglück gereichen wird. Je nachdem einer Optimist oder Pessimist in solchen Dingen ist, wird er ihn endgültig beurteilen. Freude daran hat niemand, denn die politische Demütigung, die in der Annahme des Vertrags liegt, empfindet der einfachste Mann.

Die Bewegung gegen den Gotthardvertrag ist nicht das Werk einiger missvergnügter Journalisten, sondern der Ausdruck von Begehren, die aus allen Teilen des In- und Auslandes kamen und die ihre Nachwirkung nach verschiedenen Richtungen ausüben werden, ob die Räte den Vertrag annehmen oder nicht.

Man wird also gut tun, die ganze Bewegung nicht als einen von Gegnern der Eisenbahnverstaatlichung angeregten Feldzug gegen die Verstaatlichungspolitik des Bundesrats anzusehen, wie fälschlich behauptet wurde.

Ein großer Vorzug der Bewegung — ohne Rücksicht auf die Gotthardfrage — ist, dass wieder einmal eine wichtige Eisenbahnfrage vor dem Forum des ganzen Volkes aufgerollt wird und dieses zu Studium und Prüfung anregt. Das war zum großen Schaden des Landes seit der Eisenbahnverstaatlichung nicht mehr der Fall. Durch die Verstaatlichung haben die Alpenbahnfragen besonders eine solche Bedeutung erlangt, dass ihre Besprechung so gut vor das Volk gehört wie ein Zolltarif.

Man verspricht sich davon eine gesunde Rückwirkung auf die Eisenbahnpolitik des Bundesrates und der Räte und dies nicht nur beim Gotthardvertrag, sondern auch bei den andern noch zu erledigenden großen Eisenbahnfragen.

Die Bewegung wird den Bundesrat in der Eisenbahnpolitik und in diplomatischen Fragen vorsichtiger machen. Wir möchten bezweifeln, ob die Bewegung überhaupt zustande gekommen wäre, wenn wir nicht vor einer ganzen Kette von diplomatischen Niederlagen, besonders in eisenbahnpolitischer Beziehung, stünden, um von andern Dingen (Diepoldsauer-Durchstich und Mehlzollkonflikt) nicht zu reden. Es ist die gleiche Misstimmung, die durch die ganze Schweiz geht, die schon bei der Proporzkampagne eine große Rolle gespielt und viele Leute veranlasst hat, dort mitzumachen, obschon sie vom proportionalen Wahlverfahren nicht mehr ver-

standen, als viele Anhänger der Gotthardkampagne von den Details des Gotthardvertrags.

Es ist in letzter Zeit oft gefragt worden, was es denn für einen Sinn habe, Leute die Petition unterschreiben zu lassen, die vom Vertrag wenig oder nichts verstehen. Diese Frage wäre berechtigt, wenn wir nicht vor einer ganz unwürdigen Behandlung des Landes und seiner Regierung durch die Vertragsmächte stünden, die gebietet, den Vertrag nicht so ohne weiteres und unbezogen anzunehmen, bloß weil ihn der Bundesrat empfiehlt. Ein Gefühl für die Würde des Landes hat auch der einfache Mann. Er darf um so ungenierter unterschreiben, als die Bewegung nicht auf eine Schwächung, sondern auf eine *Stärkung* des Bundesrates hinausgeht.

Die unwürdige diplomatische Behandlung der Schweiz durch die Vertragsmächte hat Herr Forrer selbst in seinem Berner Vortrag bestätigt; der Bundesrat habe von 1904 bis 1909 *dutzendmal* rechargiert und um Antwort gebeten — alles umsonst, und dem Bundesrat hat man nicht einmal einen Tag Zeit gelassen, *vor* der Konferenz die Forderungen der Subventionsstaaten zu prüfen, geschweige dass er sich darüber entscheiden konnte, ob er auf Grund *solcher* Forderungen *überhaupt* eine Konferenz annehmen wolle.

Diese Behandlung des Bundesrates ist *unwürdig* und wird stark empfunden.

Man fühlt ganz gut, dass der Vertrag nicht in *freier* Weise zustande gekommen ist, sondern dass der Bundesrat einer Zwangslage nachgegeben hat; dagegen lehnt sich das Selbständigkeitsgefühl des Volkes auf, denn *diesen* Punkt versteht auch der Nicht-eisenbahnfachmann.

In engem Zusammenhang mit dem eben erörterten Punkt steht die Tatsache, dass die Gotthardfrage und besonders die daraus entstandene Bewegung ihre Schatten auf die wichtige Frage der *Reorganisation des politischen Departements und des Bundesrats* überhaupt geworfen hat. Wenn etwas klar gemacht hat, dass diese Reorganisation nötig ist, so sind es die Verhandlungen über den Gotthardvertrag.

Die Bewegung wird vor allem die Mitglieder der eidgenössischen Räte überhaupt zwingen, in viel intensiverer Weise den Vertrag

und was drum und dran hängt, zu studieren, als dies bis heute geschehen ist. Sie können sich ihm nicht einfach mit fatalistischer Resignation unterziehen, wie es bis jetzt den Anschein hatte.

Der Unterschied in der Stimmung der Räte im Juni und heute zeigt deutlich, dass die Bewegung keine unbefugte Einmischung in die Kompetenz der Räte ist, wie hyperloyale Politiker und Zeitungen behauptet haben. Sie ist eine sehr gesunde Anregung zu ernster parlamentarischer Tätigkeit. Die Räte mögen entscheiden, wie sie wollen: das Volk will die Überzeugung haben, dass der Entscheid erst nach *reiflicher Überlegung* gefällt worden ist und *nicht* aus einer *politischen Resignation*, die der Schweiz und ihrer Behörden nicht würdig ist. In den Kommissionen hat sich bereits eine Umwandlung vollzogen, und niemand kann heute sagen, zu welchen Anträgen sie gelangen werden.

Bis jetzt ist die Polemik dafür und dagegen sachlich verlaufen. Einige Zeitungen suchen ihre Leser mit Anekdoten über den Verlauf von Versammlungen abzuspeisen, aber viele geben sich Mühe, den wichtigen Fragen auf den Grund zu gehen. Wenn Ausnahmen und Übertreibungen vorgekommen sind, so sind daran die vornehmsten Vertreter des Vertrags durch den verächtlichen Ton, den sie gegenüber der Bewegung und dem gewöhnlichen Volk angeschlagen haben, nicht unschuldig. Man stand wirklich unter dem Eindruck, der denkende Mensch beginne, abgesehen vom Bundesrat und den Räten, erst beim alt Bundesrichter und dem höhern Tariftechniker.

Dass besonders im Westen viel von der Gotthardbewegung gesprochen wird, versteht sich von selbst, und zwar geschieht dies — allgemein gesprochen! — nicht aus einer gotthardfeindlichen Stimmung heraus oder weil man bloß den Lötschberg vor Augen hat, sondern es spielt ein starkes, echt patriotisches Moment mit. Man kämpft für die Erhaltung des nationalen Charakters unserer Alpenbahnen angesichts der offenkundigen Bestrebungen des Auslandes, die Alpendurchgänge immer mehr in seine Gewalt zu bekommen. Gegenüber diesem treibenden Gedanken vermögen andere Erwägungen kaum aufzukommen. Auch im Osten des Landes ist die Stimmung *gegen* den Vertrag, wenn schon die Bewegung bis jetzt nicht so hohe Wellen erzeugt hat.

* * *

Die Gotthardbewegung hat in den letzten Wochen eine erfreuliche Entwicklung genommen. Ihr Zweck ist zweierlei Art. Einerseits soll sie die Ratifikation des Gotthardvertrags wenn möglich verhindern oder hinausschieben; andererseits sollen Behörden und Volk über die Tragweite des Vertrags in politischer und wirtschaftlicher Beziehung aufgeklärt werden, damit man sich über die Folgen einer allfälligen Ratifikation oder auch Nichtratifikation allgemein klar wird. Man hat sich bis jetzt redlich Mühe gegeben, überall kontradiktorische Versammlungen abzuhalten, damit die Öffentlichkeit nicht einseitig belehrt werde.

Wenn die Gegner des Vertrags sich bemühen, überall so viel als möglich das kontradiktorische Verfahren zu beobachten, so soll in einer nicht parteipolitischen Sache von solcher Bedeutung allerdings auch die Presse sich nicht auf den Standpunkt schroffster Ausschließlichkeit stellen, wie dies speziell in Zürich zum Teil der Fall ist. Das ist immer ein Zeichen von Schwäche. Die Presse kann die Bewegung doch nicht hindern.

Es wäre zu wünschen, dass auch von den *Handels- und Industrievereinen* das *kontradiktorische* Verfahren eingehalten würde. Bis jetzt war dies meistens nicht der Fall und daher die Belehrung eine meist einseitige. Entweder haben es diese Vereine überhaupt abgelehnt, sich mit der Frage zu beschäftigen, weil die ihnen nahestehenden politischen Auguren nichts davon wissen wollten, oder es ist meistens nur die rein wirtschaftliche und regionale Seite zur Sprache gekommen und die eigentlich ausschlaggebende politische Seite nicht. Und doch waren diese Vereine in erster Linie berufen, die Öffentlichkeit aufzuklären.

Es darf mit Befriedigung anerkannt werden, dass bis jetzt wenigstens in den öffentlichen Versammlungen der Bundesrat ziemlich außer Spiel gelassen worden ist, weil es gar keinen Sinn hat, ihn in die Debatte hineinzuziehen, wie man auch über die unstrittig gemachten Fehler denken mag.

Wenn man es allerdings macht, wie einer der ersten Advokaten des Vertrags, Herr alt Bundesrichter *Winkler*, der in öffentlicher Versammlung von „Vertragsbruch“ spricht¹⁾, da kann man

¹⁾ In einer von den Jungfreisinnigen in Bern einberufenen Versammlung führte er aus: Der alte Vertrag sehe den Betrieb der Bahn durch eine Gesellschaft vor; es entstehe die Frage, ob angesichts dieser Vertragsbestimmung

es nicht mehr vermeiden, dass die Aufmerksamkeit auf *den* Bundesrat gelenkt wird, der nach Herrn Winkler Räte und Volk angeblich so schlecht beraten hat. Der von Herrn Winkler vertretene Standpunkt ist der bundesrätlichen Botschaft, dem Gutachten Meili und sogar der deutschen Denkschrift entgegengesetzt. Wir haben hier von Anfang an den Standpunkt eingenommen, dass die Kritik des Vertrags nur dann einen praktischen Sinn habe, wenn man das Recht der Verstaatlichung mit Überzeugung vertritt. Da Herr Winkler dies nicht tut, so versteht sich seine ablehnende Haltung zur Bewegung ganz von selbst.

Die Früchte seiner sonderbaren Agitation liegen bereits zutage. Er hat die Quittung für seine Anwaltschaft zugunsten des Auslandes prompt erhalten. Wenn er über das Recht der Verstaatlichung Ansichten hat, die mit denen des Bundesrates, der Räte und des Schweizervolkes im allgemeinen differieren, so hätte er sie wohl in diskreter Weise zur Kenntnis des Bundesrats, der Räte und eventuell der Presse bringen können; aber im heutigen Stadium der Dinge war es unschweizerisch, die Situation durch öffentliche Erklärungen in der absoluten Form, wie es geschehen ist, noch mehr zu verwirren.

* *

Von Interesse sind verschiedene Kundgebungen der letzten Zeit zugunsten des Vertrags, weil sie die vielleicht zu stark oder zu ausschließlich von den Gegnern betonte *politische* Seite des Vertrags ergänzen. Wir haben hier stets davor gewarnt, dass man die finanzielle Tragweite der gemachten Konzessionen für die *nächste Zeit* nicht überschätzen soll. Es kann nichts schaden, wenn auch dieser Standpunkt stärker zur Geltung kommt. Dies ist naturgemäß eher die Aufgabe der Vertragsfreunde als der Vertragsgegner.

Basel hat ein Verdienst, nach dieser Richtung anregend gewirkt zu haben, so durch den Vortrag *Gelpke*. Wir sind nicht mit allem einverstanden, wohl aber mit den allgemein ausge-

die Verstaatlichung eine Verletzung der vertraglichen Vereinbarung bedeute. Bei objektiver Überlegung werde man sich der Erkenntnis nicht entziehen können, dass der nach dieser Richtung hin von den Subventionsstaaten erhobene *Einwand in der Tat berechtigt* sei. Es dürfe nicht verschwiegen werden, dass *der Rückkauf nicht ganz vertragskonform* wäre.

sprochenen wirtschaftlichen Grundsätzen, die sich eigentlich von selbst verstehen. Es versteht sich von selbst, dass jede Stärkung der Gotthardroute einen Vorteil nicht nur für Basel, sondern für die Schweiz bildet. Aber diese Stärkung soll, wie in den letzten vierzig Jahren, durch Reduktion der Bergtaxen und durch Ausnahmetarife *freiwillig* erfolgen können und nicht *gezwungen* durch einen ungeschäftlichen und politisch gefährlichen Staatsvertrag und ohne entsprechende Gegenleistung.

Am 15. Dezember hat Herr Generaldirektor *Dinkelmann* dem Basler Handels- und Industrieverband in einer besondern Sitzung die eisenbahnpolitische Seite des Vertrags auseinandergesetzt. Im Gegensatz zu Herrn *Pestalozzi* vom Eisenbahndepartement und Herrn *Gelpke* in Basel und Herrn *Manuel* in Lausanne ist er der Ansicht, die der Schweiz zugemutete Reduktion der Bergzuschläge bedeute für sie ein *schweres Opfer*, das nicht ohne weiteres durch eine Steigerung des Verkehrs ausgeglichen werde. Er sei sehr froh, wenn er Unrecht behalte und die infolge der Taxreduktion prophezeite Steigerung des Verkehrs doch eintreten werde oder rascher, als er annehme. Dieses Opfer der Schweiz sei um so größer, als damit die Bergzuschläge der andern Alpenbahnen präjudiziert seien. Die Tariftechniker sind also in ihren Ansichten keineswegs einig.

Die politische Seite hat Herr *Dinkelmann* nicht berührt. In der amtlichen Stellung, in der er sich befindet, war dies nicht seine Sache. Dass sie in Basel zu denken gibt, ging aus dem einleitenden Votum des Präsidenten, Herrn Oberst *Köchlin*, hervor. Ihm machte die ewige Bindung der Meistbegünstigung und die Festlegung der Tarife ernste Bedenken.

Wenn sich sowohl in Regierungs- als in Handelskreisen Basels eine dem Vertrag günstige Stimmung zeigt, braucht das Niemanden zu verwundern. Der Vertrag ist für Basel und die Gotthardkantone vom rein regionalen Standpunkt aus günstig. Speziell die Handelswelt fragt sich mit einem gewissen Recht, weshalb sie päpstlicher als der Papst sein und einen für sie günstigen Vertrag, den der Bundesrat so dringlich zur Annahme empfiehlt, ablehnen soll. In andern Kreisen denkt man allerdings nicht so.

Über die rechtliche Seite der Frage und zugunsten des Vertrags haben sich die Herren *Speiser* und *Dr. Oeri* im Schoße ihrer Partei in Basel ausgesprochen. Das Votum des letztern ließ ernste

Bedenken nicht verkennen. Die letzthin erschienene Broschüre des Herrn *Gisi* von der „Nationalzeitung“ bildet den Höhepunkt der vertragsfreundlichen Leistungen in Basel.

Herr *Gisi* erörtert und belegt in klarer Weise das Recht der Schweiz zur Verstaatlichung, das die Staaten, zu deren Advokat sich Herr *Winkler* mit seinen Theorien macht, erst bestritten haben. Im übrigen hat Herr *Gisi* die Punkte, die nach der Meinung der Vertragsfreunde für die Annahme der Konvention sprechen, geschickt zusammengestellt. Wenn er aber behauptet, dass die rechtliche Auffassung des Rückkaufsrechts als eines souveränen Rechts des Bundes eine vorherige Verständigung des Bundesrats mit den Vertragsstaaten bezüglich des Rückkaufes nicht zugelassen habe, und wenn er sich im Schlusswort zu der Redensart versteigt, die Begründung der Aktion gegen den Gotthardvertrag erweise sich „als ein Produkt missverstandener staatsrechtlicher Begriffe, bedauerlicher Übertreibungen und vollständiger Verkennung der rechtlichen und politischen Grundlagen des neuen Vertrages“, so liegen hierin seinerseits arge „Verkennungen“. Im wesentlichen ist seine Broschüre ein Plaidoyer zugunsten der bundesrätlichen Auffassung; mit dem Mantel der Liebe deckt er die diplomatischen Fehler zu.

Wir denken, Herr Bundesrat *Forrer*, der sich im Berner Kasino letztes Frühjahr so grimmig über die von Basel kommende Opposition ausgesprochen hat, wird nun wieder seine helle Freude an der Stadt am Rhein haben, der er seine ehrliche Sympathie schon anlässlich der sachlichen Behandlung der Hauensteinfrage gezeigt hat. Dies nur nebenbei.

Auch mit dem *Aargau* darf der Bundesrat zufrieden sein; Herr Ständerat *Schulthess* hat über den Vertrag in Brugg einen Vortrag gehalten, ohne Gegenreferat. Herr *Schulthess* ist Präsident der ständerätlichen Gotthardvertragskommission; daher hat sein Vortrag eine besondere Bedeutung, und er gehört auch unstrittig zum Besten und Umfassendsten, was bis jetzt zugunsten des Vertrags gesagt worden ist. Die politischen Bedenken hat aber auch er nicht zu beseitigen vermocht.

Er hat unter anderm auf einen von den Vertragsgegnern vielfach gemachten Fehler aufmerksam gemacht, nämlich darauf, dass die Ausdehnung der bekannten Meistbegünstigung sich *nicht* auf die gesamten Bundesbahnen bezieht, sondern nur soweit sie für den

Verkehr von Nord nach Süd, das heißt von Deutschland nach Italien in Betracht fällt. Praktische Bedeutung hat sie also für die Simplon-, die Lötschberg- und die Ostalpenbahn.

Im weitern steht er auf unserm Standpunkt, dass *Fusion und Rückkauf nicht dasselbe ist*. Herr Schulthess bemerkt:

Weil im neuen Verträge die Deutschland und Italien eingeräumte Meistbegünstigungsklausel nicht auf das alte Netz der Gotthardbahn beschränkt blieb, so entstand in der öffentlichen Diskussion die Streitfrage, ob ohne Abschluss eines neuen Vertrages, durch die bloße Tatsache der Verstaatlichung der Gotthardbahn und deren Angliederung an das Netz der Bundesbahnen, die Pflicht der Meistbegünstigung sich auf das Netz der Bundesbahnen ausgedehnt habe. Der Bundesrat führt in seiner Botschaft zum neuen Verträge aus: Die Verstaatlichung sei eigentlich nichts anderes als eine Fusion, und für den Fall einer Fusion habe der Art. 15 des alten Vertrages die Ausdehnung der Betriebsverpflichtungen der Gotthardbahn auf die erweiterte Unternehmung vorgeesehen. Unter Fusion, zumal wenn man von Aktiengesellschaften spricht, versteht man doch die Vereinigung zweier oder mehrerer Gesellschaften in eine einzige mit gleichzeitiger Übernahme der Aktiven und Passiven der fusionierten Gesellschaften. Bei der Verstaatlichung der Gotthardbahn wurde nur die Bahnanlage mit Zubehör vom Bunde übernommen, und die Pflichten gegenüber den Subvenienten gingen nur deshalb über, weil sie ähnlich wie eine dingliche Last auf dem Unternehmen lasteten. Wenn nun auch zugegeben ist, dass der Bundesrat von 1870 im Anschlusse an den Artikel 15 des alten Vertrages von der Übernahme der Betriebsverpflichtungen durch den Bund für den Fall der Verstaatlichung sprach, so ist doch festzustellen, dass die damalige Botschaft den Fall der Fusion von demjenigen des Rückkaufes ausdrücklich trennte, indem sie sagte, dass „dieser Fall, d. h. der Fall der Verstaatlichung, außer Acht gelassen sei“. Und ebenso verhält sich die Rückkaufsbotschaft, indem sie erklärt, der Art. 15, Absatz 2 „falle für den Fall des konzessionsgemäßen Rückkaufes formell nicht in Betracht“. Man wird also meines Erachtens die Ansicht nicht unterstützen können, dass infolge des Rückkaufes ipso jure die Betriebsverpflichtungen auf das ganze Netz der Bundesbahnen sich verbreitet hätten. Wollte man nämlich konsequent sein, so müsste man für den Fall der Bejahung nicht nur eine Ausdehnung der Meistbegünstigungspflicht, sondern eine solche aller Betriebsverpflichtungen zugeben, da zwischen den einzelnen, auf den Betrieb Bezug habenden Pflichten in Art. 15. Absatz 2 nicht unterschieden ist. Diese Konsequenz hat noch niemand zu ziehen gewagt.

Mag man sich übrigens zur Frage der Fusion und der Ausdehnung der Meistbegünstigung stellen wie man will, so ist zu sagen: Wenn man später *freiwillige* Zugeständnisse im Sinne des Artikel 7 und 8 machen will, aus Billigkeitsgründen, so bleibt dies der Schweiz unbenommen; *aber man soll diesen Punkt nicht ohne*

Grund und ohne Not in einem Staatsvertrag auf ewige Zeit heute vertraglich festlegen wollen. Die Interpretation des Artikel 15 des alten Vertrags kann man ruhig der Zukunft überlassen, wenn ein konkreter Fall an uns herantritt.

Dass der Vertrag jedenfalls momentan starke materielle Bedeutung besitzt, beweist folgende Meldung:

Gemäß Gotthardvertrag hätten die reduzierten Bergzuschläge mit 1. Mai in Kraft treten sollen. Die Parteien hatten vorausgesetzt, dass in diesem Zeitpunkt der Vertrag von allen Seiten ratifiziert sein werde. Dies traf nicht zu. Der neue Gotthardvertrag ist noch nicht genehmigt; Italien wie die Schweiz werden ihn erst 1911 behandeln. Da infolgedessen bis 31. Dezember 1910 die gegenwärtigen Bergzuschläge zur Anwendung kommen, so werden die Bundesbahnen im genannten Zeitpunkt von einem Einnahmeausfall bewahrt, der bis heute viele Hunderttausende betragen soll. Sollten die Italiäner den Vertrag nicht genehmigen, so würde die Reduktion der Bergzuschläge einstweilen unterbleiben, was die Einnahmen der Bundesbahnen um etwa eine Million Franken jährlich erhöhte.

Auch die Bundesverwaltung hat sich durch Herrn *Pestalozzi*, den Direktor der administrativen Abteilung des Eisenbahndepartements, hören lassen. Er sucht mit einem großen Zahlenmaterial nachzuweisen, dass die im Vertrag erwähnte Reduktion der Bergzuschläge weder gefährlich noch verlustbringend sei. Das Aktionskomitee hat ihm geantwortet und darauf hingewiesen, dass all dies nicht die Punkte betreffe, die für die Entscheidung der Frage wirklich *ausschlaggebend* seien. Die Gefährlichkeit der Ausdehnung der Meistbegünstigung und der Festlegung der Tarife auf ewige Zeit lasse sich mit Zahlenmaterial nicht aus der Welt schaffen. Natürlich wird die Schweiz in alle Zukunft beim Gotthard die Tarife anlegen müssen, die kommerziell gerechtfertigt sind. Das hat schon die Gotthardbahn so gehalten, die *freiwillig* die Bergzuschläge von 112 Kilometer auf mehr als die Hälfte reduziert hat und *freiwillig* eine ganze Menge von Ausnahmetarife geschaffen hat, um konkurrieren zu können.

In der Antwort an Herrn *Pestalozzi* werden folgende Fragen aufgestellt:

1. Wer weiß denn, *welchen Geldwert* die festgelegten Taxen haben werden, wenn die Geldentwertung weiter geht, wie in den letzten Jahren?

2. Wer weiß denn, was die *Elektrifikation der Eisenbahnen* noch für Kosten und Umwälzungen im Betrieb bringen wird?

3. Wer kann die Entwicklung des Alpenbahnwesens, die Lötschberg- und Ostalpen-Konkurrenz im Osten und Westen auf über zehn Jahre hinaus beurteilen?

4. Wer weiß, was ein *Krieg* für Änderungen bringen kann?

5. Welcher Kaufmann würde Preisreduktionen und Preistarife, die in seinem eigenen Willen liegen, *auf alle Zeit* durch einen Vertrag festlegen, so dass er seinen Partner demütig bitten muss, er möge ihm doch eine Änderung gestatten, wenn es die Umstände erfordern?

Die Bundesbahnen sind doch ein *Geschäft*, und müssen als ein solches behandelt werden. Nicht umsonst legt die italiänische Botschaft auf die vertraglich unwiderrufliche Festlegung der Ausnahmetarife so großen Wert.

6. Was hat das kommerziell für einen Sinn, alle seit 1870 freiwillig gemachten Zugeständnisse *durch einen Staatsvertrag auf ewig, das heißt so lange es den viel stärkern Nachbarn passt, festzulegen?!?*

7. Haben wir ein Recht, *unsere Nachkommen mit solchen keineswegs unausweichlichen, unkündbaren Servituten* zu belasten, die weit über die in den bisherigen Verträgen enthaltenen Verpflichtungen hinausgehen?

Man komme nicht mit *Post und Telegraph*, die *kündbare* Verträge haben und nicht unkündbare. Man hat sich wohl gehütet, die schweizerische Post und den Telegraph mit unkündbaren Tarifbestimmungen zu belasten. Warum will man dies nun ohne Not bei unsern Bundesbahnen machen, indem man die bestehenden unkündbaren Bestimmungen des Gotthardvertrags noch wesentlich verschärft, ohne einen entsprechenden Gegenwert zu erhalten?

Bei der privaten Gotthardbahn konnte der Bund gegenüber all diesen Fragen beim Abschluss der Verträge von 1869 und 1878 ruhig bleiben, weil alle die Konsequenzen großer Umwälzungen die *Bahn* und nicht den Bund berühren. Heute richten sie sich gegen den *Bund* und das ändert ohne weiteres die Sachlage.

Niemand hat diese Bedenken zu entkräften vermocht. Man hat nichts dagegen, wenn noch weitere freiwillige Zugeständnisse über die Verträge von 1860 und 1878 hinaus gemacht werden, um der Gotthardbahn ihren Charakter zu wahren, wenn es kommerziell gerechtfertigt ist. Aber nur dann, wenn man sich nicht auf ewige Zeit bindet, und wenn sich die Subventionsstaaten zu entsprechenden Gegenleistungen verpflichten.

* * *

Die politischen, bei der Beurteilung des Vertrags ausschlaggebenden Bedenken sind bis jetzt von keiner Seite entkräftet worden und können wohl auch bei unbefangener Beurteilung der bestrittenen Vertragsbestimmungen nicht entkräftet werden.

Die einen geben sie zu, die andern weichen der Erörterung stillschweigend oder mit kurzen Redensarten aus. Dass sie reellen Hintergrund besitzen, geht unzweideutig aus nachstehenden prophetischen Worten *Philipp Anton v. Segessers* hervor (siehe seine Schrift „Das Ende des Kaiserreichs“), die wir hier zum Besten geben:

Die Gotthardbahn versetzt die Schweiz in politische und kommerzielle Abhängigkeit von Deutschland, sie beherrscht mit der Aufnahme des süddeutschen und rheinischen Eisenbahnnetzes die zentrale Verkehrsader Italiens. Als mit dem böhmischen Kriege die nationalen Pläne Preußens sich zu entwickeln begannen, wurde sofort die Gotthardbahn von kommerziellen und militärischen Autoritäten dieses Staates sorgfältig studiert. Ohne den Beistand Preußens war dieses Lieblingsprojekt schweizerischen Ehrgeizes nicht auszuführen, die hohe Finanz in England und in Deutschland fand dasselbe vom geschäftlichen Standpunkt aus nicht ausführbar, in Italien waren die Meinungen geteilt. Aber der offizielle Beistand Preußens und des norddeutschen Bundes ließ nicht auf sich warten und es ist bezeichnend, dass gerade in dem Moment, wo die deutsche Frage durch die Differenzen mit Frankreich in das Stadium der Entscheidung trat, auch hier ein neuer Anstoß erfolgte. Man weiß, wie in der preußischen Politik die kommerziellen und die diplomatischen Interessen in genauester Verbindung stehen, wie gerade der Zollverein es war, der in dem Fortschreiten nach Süden die widerstrebenden süddeutschen Bevölkerungen durch unauflöslche Interessenverbindung allmählich zur politischen Inkorporierung von langer Hand her vorbereitete. So wird durch die Gotthardbahn und die sich daran knüpfende überwältigende Interessenverbindung auch die Schweiz in das System der preußischen Politik einbezogen und dem wiedererstandenen deutschen Reiche eine kommerziell und politisch dominierende Position auf das Zentrum Italiens eröffnet.

So sehen wir in dieser preußischen Politik dieselbe bewundernswürdige Voraussicht, die inmitten der größten Aufgaben der Gegenwart bereits in tiefer und klarer Auffassung zukünftiger Entwicklungen die Stadien ihres Fortschreitens von langer Hand her ins Auge fasst und vorbereitet.

Diese Worte haben ihre Bedeutung und Berechtigung, auch wenn man bedenkt, dass Segesser ein grundsätzlicher Gegner des Gotthardbahnbaues war.

Ein wichtiger Punkt ist bis jetzt zu wenig erörtert worden, der auch bestehen bleibt, wenn man zugeben wollte, dass die finanzielle Konsequenz der eingeräumten Konzessionen für die nächste Zeit nicht so bedeutend ist. Es ist klar, dass durch die Verstaatlichung der Bahnen und speziell der Alpenbahnen dem Bund ein nicht zu verachtendes Kampfmittel für den wirtschaftlichen Kampf mit den Nachbarstaaten in die Hand gegeben ist, das er vorher nicht besaß, da die privaten Gesellschaften die Tarife normierten und nicht der Bund. Auch wenn man annimmt, dass die Bergzuschläge mit der Zeit noch mehr hätten reduziert werden müssen, so wäre es nach den bisherigen Verträgen dem Bunde unbenommen gewesen, diese Reduktion vorzunehmen *wenn es ihm passt, und je nach der Gestaltung der wirtschaftlichen Konjunktur*. Das ist nach dem neuen Vertrag nicht mehr möglich. Für die Reduktion wird ein *bestimmtes Datum* vorgeschrieben; ebenso liegt der *Umfang* der Reduktion nicht in unserm freien Ermessen. Unbekümmert wie wir an dem betreffenden Zeitpunkt mit dem einen oder andern Vertragsstaat oder mit andern Nachbarstaaten stehen, ob wir uns vielleicht in Zolldifferenzen befinden oder in schwierigen Unterhandlungen wegen eines Handelsvertrags: wir können keinen Gebrauch machen von der uns durch die Verstaatlichung gewährten Waffe der autonomen Tariffreiheit im Rahmen der bisherigen Verträge.

Wir müssen die Reduktionen gewähren, unbekümmert darum, ob sie geschäftlich gerechtfertigt und durch die allgemeinen Konkurrenzverhältnisse geboten sind. Das ist eine Situation, die eines Staates, der auf Selbständigkeit Anspruch macht, einfach unwürdig ist.

Mit dem neuen Vertrag kann man uns eine Waffe, die jedes selbständige, im Besitz von Staatsbahnen befindliche Land sein

eigen nennt, größtenteils aus der Hand winden. Das geschieht durch die Artikel 7, 8, 11 und 12.

Artikel 7 bindet uns für die noch zu bauenden Alpenbahnen. Man sagt, die Gleichstellung der Taxen mit der Gotthardbahn sei ein Gebot der Billigkeit. Das mag als Regel richtig sein, aber nicht, wenn wir uns gegen einen der Vertragsstaaten selbst vielleicht in irgend einer Angelegenheit wehren müssen, oder wenn die finanziellen Verhältnisse der Gotthardbahn oder der Bundesbahnen diese Gleichstellung nicht zulassen.

Artikel 8 spricht die allgemeine Meistbegünstigung nicht nur für den Gotthardverkehr, sondern für den Nord-Südverkehr aus, wie dies im alten Vertrag nicht vorgesehen war. Artikel 11 bindet alle bis jetzt *freiwillig* zugestandenen Ausnahmetarife, und Artikel 12 bindet die Bergzuschläge für immer. Außerdem besteht die Gefahr, dass später andere Staaten kommen, wie Frankreich, und ähnliche Konzessionen verlangen.

Wenn somit von den Vertragsgegnern von Einschränkung der Tarifhoheit gesprochen wird, so ist dies keine Phrase, wie behauptet wird — leider nicht. Die geäußerten Bedenken werden durch alle Zahlengebilde nicht aus der Welt geschafft. Dass über deren Bedeutung und über die finanzielle Tragweite der Reduktion der Bergzuschläge die Ansichten der Tariftechniker selbst wesentlich auseinandergehen, ist schon erwähnt worden.

Man muss allerdings zugeben, dass die bisherigen Verträge den Vertragsstaaten auch eine Waffe in die Hand geben. Sie können uns zum Beispiel bei der Rechnungsstellung Schwierigkeiten machen oder auch eine Tarifreduktion verlangen, wenn die Gotthardbahn mehr als 8% Rendite abwirft. Wir halten diese Waffe für weniger gefährlich, wenn man bedenkt, dass die Rendite der Gotthardbahn so wie so unter der Lötschbergkonkurrenz zu leiden haben wird. Es ist auch kein Unglück, wenn das Geschäft so gut geht, dass Superdividenden ausbezahlt werden können, wie es nach einer Äußerung des Herrn Forrer in Winterthur für 1909 und 1910 der Fall sein soll.

Die Botschaft von 1897 misst diesen Rechten der Subventionsstaaten keine große Bedeutung bei, sonst wäre es unverständlich gewesen, dass man die Gotthardbahn verstaatlicht hätte, ohne sich mit den Staaten verständigt zu haben. Jedenfalls wäre es in diesem

Falle naheliegender gewesen, wie bei der Jura-Simplonbahn die die Aktiven aufzukaufen und die Gotthardbahn einstweilen noch als Privatbahn weiterzubetreiben.

Es ist allerdings sehr sonderbar, dass heute schon die Superdividenden ausposaunt werden, dass ferner in der Botschaft ausgeführt wird (pag. 19) was alles in Rechnung gestellt werden dürfe und was nicht, bevor die Sache näher von den zuständigen Instanzen nicht nur der Verwaltung, sondern auch den Räten geprüft worden ist.

Der Verzicht auf diese Rechte durch die Vertragsstaaten bildet keinen entsprechenden Gegenwert gegen die oben erwähnte Einschränkung der Tariffreiheit. Auf eine Rückzahlung der von den beiden Staaten geleisteten 85 Millionen Franken hatten sie nicht zu verzichten, weil nach ihrem eigenen Geständnis dafür jede Rechtsgrundlage fehlt.

* * *

Wir berühren zum Schluss die heutige Stellung der Vertragsstaaten.

Dass Italien am Vertrag keine große Freude hat, oder dass es tut, als ob es keine hätte, ist ganz natürlich. Das erklärt sich aus folgender Konstellation, die hier schon früher ausgeführt worden ist, aber schon wiederholt werden darf. Bekanntlich geht die Absicht Frankreichs dahin, den *deutschen Bahnen* möglichst viel Verkehr von Belgien nach dem Süden mittelst des Lötschberges abzujagen, den der französische Budgetberichterstatter Armand schon vor zwei Jahren „*la véritable ligne à construire pour pouvoir lutter avantageusement contre la concurrence des voies allemandes*“ genannt hat. Der geringe Distanzunterschied der beiden großen Konkurrenzlinien lässt es begreiflich erscheinen, *dass sich die Deutschen anstrengen, sich auf ewige Zeit in der Schweiz die Meistbegünstigung und die billigsten Taxen auf der Gotthardroute zu sichern und durch einen Staatsvertrag das freie Dispositionsrecht des Bundes im Tarifwesen über die Verträge von 1869 und 1878 hinaus einzuschränken.*

Natürlich haben auch die Bundesbahnen ein bestimmtes Interesse an dieser Sicherung des Gotthardverkehrs und sind darin bis zu einem gewissen Grad Bundesgenossen Deutschlands. Das mag den ersten Vertreter der Generaldirektion bei der Gotthardkon-

ferenz veranlasst haben, starke Konzessionen zu befürworten, für die auch Basel und die Zentralschweiz unleugbares Interesse haben.

Italien kämpft heute weder mit Deutschland noch mit Frankreich, sondern mit *Österreich*, das den Verkehr nach Osten (Asien, Australien, Orient) unter Umgehung von Genua über die Tauernbahn und Triest leiten will, worunter auch der Gotthard leidet.

Man sucht also in Italien das Heil in einer Ostalpenbahn, die Genua und andere italiänische Häfen gegenüber Triest stärken soll. Daraus ergibt sich ohne weiteres, warum man in Italien dem Gotthardvertrag kein großes Interesse abgewinnen kann, wenn nicht gleichzeitig die Konzession des Splügen, nach Ansicht anderer die der Greina, gewonnen werden kann. Von diesem Gesichtspunkt aus wird die ganze Angelegenheit betrachtet.

In letzter Zeit stellte sich Italien allerdings, als ob es kein großes Interesse an der Ostalpenfrage nehme und nur noch an die Verstärkung des Mont-Cenis denke. Das ist aber nicht ernsthaft. Die Italiäner haben ihre Absichten über die Ostalpenbahnen schon viel zu deutlich geäußert, als dass man sich noch täuschen könnte.

Ein zweiter Grund, warum Italien nicht zufrieden ist, scheint der Umstand, dass es angeblich vom Gotthard nicht soviel Nutzen hat, als man einst hoffte. In der Tat hat sich *Genua* in den letzten Jahrzehnten nicht entwickelt, wie die Italiäner gewünscht hätten. Die nordischen Seehäfen sind ihm überlegen, weil die Seefrachten billiger sind als die Eisenbahnfrachten über Mont-Cenis oder Gotthard.¹⁾

1)	Verkehr in	Schiffe	Mill. Tonnen	Waren in Millionen Tonnen	
				ausgeschifft	eingeschifft
1893	Antwerpen . . .	4481	4,62	4,224	2,329
	Hamburg . . .	8792	5,88	5,496	—
	Rotterdam . . .	4631	3,56	4,624	—
	Marseille . . .	7833	4,75	3,304	1,584
	Genua	5789	3,63	2,548	0,837
1901	Antwerpen . . .	12847	8,38	9,701	4,712
	Hamburg . . .	5267	7,43	7,534	5,464
	Rotterdam . . .	6881	6,38	9,534	—
	Marseille . . .	8228	6,53	4,048	1,801
	Genua	6104	5,15	4,252	0,615
1908	Antwerpen . . .	6135	11,05	11,876	9,635
	Hamburg . . .	16330	11,91	14,406	6,019
	Rotterdam . . .	8248	9,99	14,798	—
	Marseille . . .	8333	8,89	4,296	2,466
	Genua	6435	7,13	5,278	0,897

Aus der hier mitgeteilten Aufstellung geht hervor, dass Genua und Marseille sich nicht sonderlich entwickelt haben im Gegensatz zu den nordischen Häfen Hamburg, Antwerpen, Rotterdam. Speziell in Genua sind 1908 nicht viel mehr Waren eingeschifft worden als 1893, daher die wehmütigen Klagen der Italiäner, der Gotthard habe ihnen nicht so viel genützt, als man erwartet habe. Sie möchten noch billigere Tarife haben, als im neuen Vertrag stipuliert sind, weil sie sonst nicht so gut mit den nordischen Häfen für den Verkehr von Nord nach Süd und umgekehrt konkurrieren können.

Viel Aufsehen hat eine Besprechung des „Giornale d'Italia“ mit Herrn De Marinis, dem Präsidenten der italiänischen parlamentarischen Kommission für den Gotthardvertrag, über diese Angelegenheit erregt. De Marinis bezeichnete sie als eine schwierige Sache, die nicht übers Knie gebrochen werden dürfe. Er hält dafür, dass der Vertrag für Italien nicht günstig sei. Deutschland, das im Vertrage am besten wegkommt, mache seinen Einfluss dahin geltend, dem Instrument auch die Ratifikation der beiden andern Kontrahenten zu verschaffen. Die Frage ist nun aber die, ob es im gegenwärtigen Moment opportun ist, den Vertrag im (italiänischen) Parlamente zu behandeln, in einem Momente, da sich gegen ihn die öffentliche Meinung in der Schweiz zu regen beginne. Italien habe die größte Subvention an das Gotthardabkommen beigesteuert, das der Schweiz indessen mehr Vorteile als Italien gebracht habe. Diese Subvention hätte von der Schweiz zurückbezahlt werden sollen, entweder ganz oder zum Teil. Der Vertrag sagt aber nichts davon. Haben wir (Italiäner) nun genügende Kompensationen hiefür erlangt? Ich (De Marinis) finde es nicht. Die Reduktion der Bergzuschläge ist — limitiert wie sie ist — für uns unerheblich. Der Vertrag fördert den Verkehr Genuas mit Bezug auf den Getreidetransit nach der Schweiz nicht; dieser Verkehr geht zumeist über Marseille. Der Vertrag sollte den genuesischen Interessen mehr entsprechen, schon aus dem Grunde, weil Genua (Provinz und Stadt) seinerzeit sieben Millionen Subvention an den Gotthard bewilligt hat. Die (italiänische) Regierung kann diesem Vertrag nicht zustimmen. De Marinis kommt zum Schluss, dass es möglich sein sollte, eine für die Schweiz und Italien befriedigendere Lösung zu finden, als sie dieser Vertrag darstelle.

In einer Korrespondenz aus Turin verlautet unter anderm:

Jedenfalls wäre es aber töricht, von Italien einen namhaften *finanziellen Beitrag* für den einen oder den andern Ostalpen-Durchstich zu erhoffen. Denn erstens ist Italien noch auf viele Jahrzehnte hinaus allzusehr durch sein inneres Eisenbahnproblem in Anspruch genommen, andererseits hat hier die definitive Regelung der Gotthardfrage eine tiefe Verstimmung hervorgerufen. In einem Aufsehen erregenden Artikel der „Nuova Antologia“ vertritt der bekannte Verkehrstechniker und Deputierte *Maggiorino Ferraris* mit allem Nachdruck den Standpunkt, Italien habe sich beim Abschluss des Vertrages glänzend übertölpeln lassen, die 55 Millionen, die es zum Bau der Gotthardbahn beigetragen habe, seien ein ganz unmotiviertes Geschenk gewesen, für das die gebotene Tarifiereduktion eine lächerliche Entschädigung bilde . . . Dazu kommt noch, dass es Italien an einem wirklich vitalen Interesse am Bündner Alpendurchstich fehlt! Italien kann's ja gleich sein, ob der Verkehr von Mailand nach München über schweizerisches oder österreichisches Gebiet geht; und am Brenner liegen die Dinge für eine allfällige Verkürzung der „Direkten“ mindestens so günstig als am Splügen. Schon jetzt legt der schnellste Zug die Strecke München-Verona in 11 Stunden zurück, und mit einer Ausgabe von kaum zwei Millionen könnte Italien die Fahrdauer zwischen Ala und Peschiera noch um eine halbe Stunde verkürzen.

Da die „Nuovo Antologia“ klar zu erkennen glaubt, dass die hohen Gotthardtarife ihre Hauptursache in den neuen schweizerischen *Durchstichsplänen* haben, so stellt man mit Vorliebe der neuen Alpenbahn eine eventuelle *Tarifiereduktion* auf den schon bestehenden gegenüber und erklärt, niemals werde Italien etwas zu einer Ostalpenbahn beitragen, wenn nicht zuvor seine „legitimen Wünsche“ am *Gotthard* in Erfüllung gehen.

Die in Rom erscheinende Fachschrift „Bolletino Finanze Ferrovie Industrie“ verfolgt die Gotthardbewegung mit großer Aufmerksamkeit. Während sie früher den italiänischen Behörden stets angeraten hatte, obwohl ungerne, den Vertrag zu ratifizieren, bemerkt sie heute angesichts der Bewegung: Da Italien ja sowieso mit dem Vertrage nicht zufrieden ist und auf größere Vorteile hofft, als die erhaltenen, so möchten wir wünschen, dass der Vertrag weder in der Schweiz noch in Italien ratifiziert werde, und dass das schwierige Problem auf einer andern Basis studiert und gelöst werde.“

An einem andern Ort macht es mit einer gewissen Bitterkeit darauf aufmerksam, dass der Hafen von Genua vom Gotthard nicht die Vorteile gehabt habe, die man erwartet hätte, während die nordischen Häfen sich infolge der billigen Seefracht alle gewaltig entwickelt haben.

Die „Tribuna“, das Organ der offiziellen Kreise, schreibt über die Bewegung in der Schweiz: „Italien kann die Lage mit vollkommener Ruhe betrachten. Die italiänischen Kammern können warten. Und wenn dann die Schweiz den Vertrag verwerfen sollte, würde sich Italien ganz einfach an die Verträge von 1869 und 1878 halten. Es würde fordern, dass die Bestimmungen derselben von der Schweiz gehalten würden wie bisher, bis dass die drei Staaten sich über einen neuen Vertrag verständigt hätten.“

Deutschland hat sich in der Frage bis jetzt sehr zurückhaltend gezeigt. Die zum Teil wenig sachlichen Artikel, die von der Schweiz aus in deutsche Zeitungen geschrieben worden sind, geben kein Bild von der Stimmung in maßgebenden Kreisen. Die „Kölnische Zeitung“ bemerkt kühl und kurz:

Es ist eine müßige Frage, was geschehen soll, falls der neue Vertrag von der schweizerischen Bundesversammlung verworfen werden würde. Immerhin muss diese Möglichkeit ins Auge gefasst werden. Ob in diesem Fall die Schweiz anstreben wird, durch Anerbietung der Rückzahlung der Subventionen ihre Aktionsfreiheit gegenüber der Gotthardbahn zurückzugewinnen, vermögen wir nicht zu übersehen. Jedenfalls würde dies die beste Lösung sein und auch die deutsche und die italiänische Regierung werden einem solchen Ausweg sicherlich zustimmen.

Dass von einem Recht der Rückforderung keine Rede sein kann, ist von beiden Staaten längst zugegeben.

Die „Norddeutsche Allg. Ztg.“ schreibt: „Von einigen Gegnern des Gotthardvertrages in der Schweiz wird in der Presse die Behauptung aufgestellt, dass die deutsche Regierung nach Kenntnissnahme des von Prof. Meili in Zürich auf Ersuchen des schweizerischen Bundesrates ausgearbeiteten Rechtgutachtens ihren Standpunkt, wonach die Schweiz die Gotthardbahn nicht ohne Zustimmung der Subventionsstaaten Deutschland und Italien verstaatlichen könne, aufgegeben habe. Eine ähnliche Behauptung findet sich auch in einem im „Pester Lloyd“ vom 12. dies abgedruckten Artikel „Zur Frage der Gotthardbahn“ von Privatdozent Dr. Feilbogen. Wie wir von gut unterrichteter Seite hören, ist die Behauptung unzutreffend. Deutschland und Italien stehen nach wie vor auf dem Standpunkt, dass die Schweiz auf Grund der alten Verträge, die den Betrieb der Gotthardbahn durch eine Privatgesellschaft, die Gotthardbahngesellschaft, vorsehen, die Verstaatlichung nur mit Zustimmung der beiden andern Vertrags-

staaten vornehmen dürfe und dass die beiden Staaten ihre Zustimmung zur Verständigung von Bedingungen abhängig machen können. Von der Austragung dieser Streitfrage konnte abgesehen werden, nachdem durch die neue Abmachung eine Verstaatlichung erzielt worden ist. Die Streitfrage würde wieder aufleben und auf eine oder andere Weise zum Austrag zu bringen sein, wenn der neue Gotthardvertrag in der Schweiz nicht ratifiziert werden sollte. Übrigens wird neuerdings die Berechtigung des deutschen Standpunktes auch teilweise in der Schweiz anerkannt.“

In jenem bemerkenswerten Artikel des „Pester Lloyd“ heißt es nämlich am Schluss:

Die durch die Tarifiereduktionen hervorgerufene Steigerung des Verkehrs dürfte einen Gegenwert schaffen für den durch die Reduktionen sich ergebenden Ausfall. Was dagegen die *politischen* Besorgnisse vor einer Bedrohung der Unabhängigkeit in der Ausübung ihrer Tarifhoheit betrifft, so lässt sich nicht leugnen, dass die ewige Meistbegünstigung immer wieder den größeren Staaten Anlass zu lästigen Kontrollen und herabwürdigenden Einmischungen geben könnte. Das Deutsche Reich hat ohne weiteres seinen ablehnenden Standpunkt gegenüber dem Verstaatlichungsrechte der Schweiz aufgegeben, als dasselbe von Professor *Meili* als ein Teil ihres Souveränitätsrechtes reklamiert wurde. Die Großmacht hat damit offenbar die Absicht bekundet, jeden Schein einer Vergewaltigung des kleineren Staates zu vermeiden. Für die Frage der ewigen Meistbegünstigung gilt das selbe Bedenken. Auch bei dieser Frage stehen die Sympathien von reichlich zwei Millionen Deutschen auf dem Spiele, welche zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung bilden. Es steht zu hoffen, dass bei den einsichtsvollen Staatsmännern, die die deutsche Handelspolitik lenken, diese Imponderabilien schwerer wiegen werden, als der fragwürdige Vorteil einer ewigen Meistbegünstigung, die durch allgemeine Aufrechterhaltung hoher Tarife leicht umgangen werden kann. Auf diese Art könnte durch Nachgibigkeit der Schweiz in finanzieller und Deutschlands in politischer Beziehung ein Mittelweg gefunden werden, der auch für das italiänische Parlament annehmbar wäre.

* * *

Was ist das Fazit dieser Situation?

Wir gehen mit vielen Vertragsfreunden darin einig, dass eine Verbesserung des Vertrags zur Stunde wenig Aussichten hat. Wir differieren mit ihnen bloß darin, dass wir es für vorteilhafter und würdiger halten, wenn man sich *bis auf weiteres* im Sinne der bundesrätlichen Botschaft von 1897 auf den Grund der bisherigen Verträge stellt, da nach dem neuen Vertrag Leistung und Gegen-

leistung in keinem Verhältnis stehen, und dass man in *freier* und nicht in gezwungener Weise mit den Vertragsmächten über eine Revision der bestehenden Verträge unterhandelt, wenn man den Moment für gekommen hält, oder dass man weitere Konzessionen macht, nicht weil wir *müssen*, sondern wenn es *geschäftlich gerechtfertigt* ist.

Auch ist anzuerkennen, dass die Stellung der Schweiz in der vorliegenden Frage unter Umständen schwierig sein wird. Schiebt Italien die Ratifikation hinaus oder ratifiziert es überhaupt nicht, dann ist sie verhältnismäßig einfach. Man hält eben die bisherigen Verträge, unter deren Regime wir heute bereits stehen, und man wird sehen, wie man sich mit den Vertragsmächten bei der Rechnungstellung abfindet. Für den Fall der Nichtratifikation kann man heute schon sagen, dass die Vertragsmächte nach ihrer ganzen bisherigen Haltung und nach ihren Denkschriften zu urteilen viel weniger Gewicht auf auszurichtende Superdividenden und Rechnungstellung als auf billige Tarife legen werden, die man ihnen nach der Praxis der Gotthardbahn über die bestehenden Verträge hinaus auch weiter *freiwillig* gewährt, so weit es kommerziell gerechtfertigt ist.

Anders steht es im Fall der Ratifikation des Vertrags durch Italien. Dann steht man zwei Mächten gegenüber, die den Vertrag ratifiziert haben, und dann wird die Schweiz ihrer Sache sicher sein müssen, bis sie selbst die Ratifikation schlechthin verweigern kann. Man hat daher von Anfang und mit Vorbedacht in der ganzen Bewegung, auch in der Petition an die Räte, nur von einer *Rückweisung* an den Bundesrat gesprochen, es ihm überlassend, in welcher Form er die Eliminierung der anstößigen Punkte anstreben will.

Unter allen Umständen erachtet man es als der Schweiz unwürdig, dass sie *die Bindung der Tarife und die Meistbegünstigungsklausel auf ewige Zeit einfach hinnimmt*. Es ist dies, wie Herr Forrer selbst zugegeben hat, ein Einbruch in unsere Souveränität, der zu ernststen Folgen führen kann, wenn man ihn sich gefallen lässt.

Diesen Standpunkt sollte die Schweiz wahren trotz der Drohung Deutschlands, die Frage des Rückkaufrechts nochmals aufzuwerfen.

Es ist ja möglich, dass eine Rückweisung an den Bundesrat faktisch von den Mächten als eine Nichtratifikation taxiert werden könnte.

Sollte der unwahrscheinliche Fall eintreten, dass ein Schiedsgericht der Schweiz das Recht zur Verstaatlichung ohne Einwilligung der Vertragsmächte abspräche, so müsste, wenn man sich nicht sonst verständigen kann, der alte Zustand mit dem Bund als Großaktionär wieder hergestellt werden — und die Gotthardbahn würde unter den bisherigen Verträgen als Aktiengesellschaft mit deutschen und italiänischen Delegierten im Verwaltungsrat weiter geführt. Diese Lösung würde uns noch die würdigere erscheinen als die Annahme des Vertrags.

Sei dem wie ihm wolle, so ist ganz klar, dass der Bundesrat sich den Mächten gegenüber in einer andern Lage befindet, wenn er neben dem Parlament auf eine mächtige *Volksbewegung* hinweisen kann. Je stärker die Petition wird, um so stärker ist die Stellung des Bundesrats. Aus all dem geht klar hervor, dass es geradezu lächerlich ist, bei der vorliegenden Bewegung von einem „Feldzug gegen den Bundesrat“ zu reden. Das Gegenteil ist der Fall.

Die Bewegung hat einen eigenartigen Charakter. Man kämpft nicht um die Erreichung neuer Machtmittel zugunsten einer Partei, sondern um die Klarlegung einer wichtigen politischen und wirtschaftlichen Frage, und das bedingt von vorneherein eine ganz andere Kampfesart. Man kann und darf nicht wie bei andern Aktionen mit Schlagwörtern operieren. Von allen Seiten wird Belehrung verlangt. Das ist ein gutes Zeichen.

Aus der ganzen Lage der Dinge geht hervor, dass die hier besprochene Bewegung gegen den Gotthardvertrag eine durchaus ehrenvolle ist. Der gesunde Sinn des Volkes lehnt sich gegen einen Zwang auf, den man der Schweiz antun will. Erzwingen lässt sich allerdings auch durch eine Volksbewegung nichts, weder bei den Räten, noch bei den Vertragsmächten. Aber erstere werden dadurch angespornt, die Frage auf das Gewissenhafteste zu prüfen, und die Vertragsmächte werden sich wahrscheinlich hüten, eine allzuschroffe Haltung einzunehmen, wenn sie eine bestimmte und starke Kundgebung des Volkes vor sich haben.

BERN

J. STEIGER

