

# Am Gotthard

Autor(en): **Welti, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Rundschau : Halbmonatsschrift für Dichtung, Theater, Musik und bildende Kunst in der Schweiz**

Band (Jahr): **3 (1908-1909)**

Heft 19

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-748031>

## **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.

# Am Gotthard.

Von Dr. A. Wetti.



Am 1. Mai ist die Gotthardbahn in den Besitz des Bundes übergegangen. Zu den bestehenden 4 Kreisen des Bundesbahnnetzes hat sich nun der Kreis 5 gesellt. Die Verstaatlichungsaktion, die mit der Übernahme der Centralbahn begonnen, ist für einmal zum Abschluß gelangt. Die Aufgabe war mühsamer durchzuführen, als man 1897 im Rückkauf-enthusiasmus geglaubt, und die Pseife muß teurer bezahlt werden, als man damals ausgerechnet hatte. Den Kaufpreis der Gotthardlinie kennen wir zur Stunde allerdings noch nicht, da über einen nicht nebensächlichen Punkt, über die Frage, wem der Erneuerungsfonds gehört, Käufer und Verkäufer sich nicht zu einigen vermochten. Aber auch wenn der bundesgerichtliche Entscheid hierüber zugunsten des Bundes ausfallen sollte, wird es der Millionen, die uns der Rückkauf der fünf Hauptbahnen kostete, noch mehr als genug sein. Die Erfahrungen haben in finanzieller Hinsicht dem Optimismus, der der Verstaatlichungskampagne vor 11 Jahren zu Gevatter stand, nicht Recht gegeben. Wir möchten uns aber doch davor hüten, ins Horn derjenigen zu stoßen, die die Nationalisierung unserer Bahnen lediglich vom Standpunkt des Krämers aus zu beurteilen imstande sind. Wir lassen uns auch durch die, unter dem Einfluß unvermeidlicher Faktoren vorübergehend ungünstiger gewordenen Betriebsverhältnisse der S. B. B. nicht entmutigen, halten vielmehr die hohen volkswirtschaftlichen und politischen Ziele im Auge, denen das für unser Land gewaltige Werk zu dienen bestimmt ist. Enttäuschungen bleiben bei einer Staatsaktion, wie sie der Rückkauf unserer Hauptbahnen darstellt, wohl nirgends aus. Vergessen wollen wir aber nicht, wie Vieles und wie Großes schon bisher unsere Staatsbahn dem Verkehr gebracht hat; die bisherigen Neuerungen und Verbesserungen waren in der Größe ihres Umfanges nicht so ganz selbstverständlich.

Die bitterste Enttäuschung hat uns in der ganzen Verstaatlichung der Rückkauf der Gotthardbahn bereitet. Hier ging die Vertrauensseligkeit der Rückkaufsbotschaft von 1897 entschieden etwas wohl weit. Der internationale Charakter der Linie, die mit finanzieller Hülfe zweier Nachbarstaaten gebaut worden war, hätte besser eingeschätzt werden sollen, als es tatsächlich geschehen ist. Vor allem scheint unsere Diplomatie vergessen zu haben, daß der eine der beiden Vertragsstaaten, mit denen wir die Verträge von 1869, 1873 und 1879 geschlossen, Italien heißt, dem gegenüber auch das größte Mißtrauen noch immer als zu klein erscheint. Aus den letzten Erfahrungen am Simplon hätte man eine weitere Lehre ziehen sollen.

Es ist nun allerdings festzustellen, daß der Bundesrat bereits wenige Wochen nach dem Erscheinen seiner Rückkaufsbotschaft von 1897 den beiden Subventionsstaaten seinen grundsätzlichen Rechtsstandpunkt in bezug auf das unbestreitbare Recht des autonomen Rückkaufs der Gotthardbahn zur Kenntnis brachte. Eine Antwort erfolgte nicht. Im Jahre 1904 ließ sodann der Bundesrat der deutschen und der italienischen Regierung eine Erklärung zugehen, welche jegliche Verpflichtung zur Rückzahlung der Subventionen als vollständig ausgeschlossen bezeichnete. Als dann die Kündigung der Gotthardbahn erfolgt war, machte unsere Regierung in Berlin und Rom sofort Mitteilung, indem sie ihre Bereitwilligkeit zur Übernahme der Verpflichtungen der Gotthardbahn aus den Verträgen wiederholte und zur Ablösung gewisser Rechtsansprüche eine Reduktion der Bergzuschläge in Vorschlag brachte: für die Strecke Erstfeld-Chiasso von 64 auf 50 Kilometer, für die Strecke Erstfeld-Pino von 50 auf 40 Kilometer. Trotz wiederholter Recharge kam keine Antwort, bis dann endlich am 11. Februar dieses Jahres zwei inhaltschwere, identische Noten im Bundeshaus überreicht wurden.

Unter Bezugnahme auf ein Rechtsgutachten (dem Bernheimen nach von dem Völkerrechtslehrer Martiz in Berlin verfaßt) bestritten Deutschland und Italien uns rundweg das Recht des Rückkaufs ohne ihre Einwilligung, die sie von der Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig machen könnten. Der Bundesrat war begreiflicherweise von diesen Eröffnungen am Vorabend der Verstaatlichung der Gotthardbahn nicht wenig überrascht. Sie kamen, vom Standpunkt ihres zeitlichen Erscheinens aus beurteilt, einer förmlichen Überraschung gleich, wie sie nur die raffinierte italienische Diplomatie aushecken konnte. Von der deutschen Regierung weiß man, daß sie schon 1904 zur Stellungnahme bereit war; als Alliierter Italiens war unser nördlicher Nachbar aber verhindert, selbständig in der Gotthardbahnfrage vorzugehen, er mußte die Entschließungen der italienischen Diplomatie abwarten und wohl oder übel mit ihr zusammenspannen. Hätten wir schon 1904 die prinzipielle Haltung gefannt, die die beiden Subventionsstaaten einzunehmen beabsichtigten, würde möglicherweise die Gotthardbahnangelegenheit in andere Bahnen eingelenkt haben. Man darf sich einigermassen verwundern, daß nach den Erfahrungen am Simplon, das hartnäckige Schweigen Italiens in der Gotthardfrage nicht das allergrößte Mißtrauen im Bundeshaus wachrufen mußte. Ein Großstaat hätte sich eine solche Taktik kaum gefallen lassen. Was konnte aber unser Bundesrat tun, um Italien zu einer endlichen Antwort zu verhalten? Es ist zum mindesten eine Einseitigkeit, unsere, wie man behauptet, zu wenig entwickelten diplomatischen Fähigkeiten für die Situation, wie sie sich schließlich offenbarte, verantwortlich zu machen.

Was nun die Stellungnahme des Bundesrates auf die beiden Noten vom 11. Februar betrifft, so erneuerte er in entschiedener Weise seinen den Vertragsstaaten früher notifizierten Rechtsstandpunkt in der Rückkaufsfrage. Er bezeichnete von neuem den Rückkauf der Gotthardlinie als ein unbestreitbares, souveränes Recht, durch dessen Ausübung die Deutschland und Italien vertraglich garantierten Rechte in keiner Weise verletzt würden. Daß er es auch ablehnte, eine solche spezifische Souveränitätsfrage dem Entscheid eines Schiedsgerichtes zu unterbreiten, versteht sich von selbst. Es sei hier beigefügt, daß auch der Bundesrat sich ein Rechtsgutachten hatte geben lassen, und zwar von Prof. Dr. Meili in Zürich.

Wie bekannt ist, einigten sich dann die Regierungen der drei Gotthardvertragsstaaten trotz dem divergierenden grundsätzlichen Rechtsstandpunkt auf konferenzielle Verhandlungen, die in Bern stattfanden und am 24. März ihren Anfang nahmen. In Form einer neuen, die alten Verträge samt und sonders aufhebenden Vereinbarung ging der Bundesrat eine Reihe zum Teil bereits bestehender, zum Teil neuer Verpflichtungen gegenüber den beiden Nachbarstaaten ein. Die letzteren begeben sich dagegen ihres angeblichen, noch beim Zusammentritt der Konferenz ausdrücklich vorbehaltenen Einspracherechts gegenüber dem Rückkauf und verzichten vornehmlich auch auf den Superdividendeanspruch und die eventuelle Tarherabsetzung im Transitverkehr. Diese beiden Forderungen, die ihnen nach dem Vertrag von 1869 zustanden, wollte die Schweiz ablösen, um der sonst nötig gewordenen, nach mehr als einer Seite hin lästigen, gesonderten Rechnungsführung für den Kreis V enthoben zu sein. Nach dem Bekanntwerden des Protestes Deutschlands und Italiens gegenüber einem autonomen Rückkauf seitens des Bundes mußte der Wunsch, einer solchen Rechnungsführung ein für allemal enthoben zu sein, erst recht sich aufdrängen.

Noch liegt beim Schreiben dieser Zeilen der Entwurf des neuen Vertrages, wie er von der Konferenz nach langen und mühsamen Beratungen festgestellt worden ist, im Wortlaute nicht vor. Eine gewisse Diskrepanz zwischen dem deutschen und französischen Text der offiziellen vorläufigen Mitteilung über den Vertragsinhalt fordert ebenfalls zur Zurückhaltung mit einem definitiven Urteil über die Konvention auf. Immerhin steht soviel fest, daß das Äquivalent, mit dem wir die begründeten und unbegründeten Rechtsansprüche unserer beiden Nachbarn ablösen mußten, kein geringes ist. Die schließlich zugestandene Reduktion der Bergzuschläge um 35 % vom 1. Mai 1910 und um 50 % vom 1. Mai 1920 an geht bedeutend über die ursprüngliche Offerte hinaus. Das Erfreulichste an der Vereinbarung ist für uns die Wahrung der internen Tariffreiheit; am Versuch, sie einzuengen, soll es nicht gefehlt



haben. Die Frage der Rückerstattung oder Nichtrückerstattung der Subventionen ist mit der ausdrücklich ausgesprochenen Aufhebung der alten Verträge liquid geworden. Es war die schweizerische Delegation, die den Vorschlag einer besondern Vertragsbestimmung über diese Angelegenheit, d. h. einer Art Saldoquittung, ablehnte, weil sie auch den Schein vermieden wissen wollte, als ob die Schweiz den Subventionsstaaten je etwas geschuldet hätte. Der im Schlußprotokoll zugestandenen Berücksichtigung der ausländischen Industrie bei Materialbestellungen im Falle der Elektrifizierung der Gotthardbahn ist schon deshalb keine zu große Bedeutung beizumessen, weil, mit Ausnahme einer einzigen, alle unsere schweizerischen Maschinenfabriken, die in Frage kommen können, mit deutschen Firmen im Kartell stehen. Die Ausschreibung einer allgemeinen Konkurrenz, bei der auch die ausländische Industrie zugelassen wird, bestätigt nur eine bereits übliche Praxis. Vollends von untergeordneter Bedeutung ist die Zusicherung der Beibehaltung der 100 bis 200 gegenwärtig im Dienst der Gotthardbahn stehenden deutschen und italienischen Arbeiter und Angestellten, ohne daß diese gezwungen werden, ihre Nationalität preisgeben zu müssen.

Um den Wesenszug der italienischen Diplomatie nicht zu verleugnen, versuchte die italienische Delegation am Schlusse der Konferenzverhandlungen noch einen besondern Fang zu tun. Sie verlangte, über den Rahmen des Konferenzprogrammes hinausgehend, nichts weniger, als daß die dem Transitverkehr gewährten Vergünstigungen auch dem Verkehr Italien — Stationen Gotthard zugute kommen sollen. Der Bundesrat trat hierauf nicht ein und machte in einem Separatabkommen mit Italien, dem südlichen Nachbar, neben der Erneuerung zweier bestehenden eine weitere Konzession lediglich in der Form eines Ausnahmetarifs für Südfrüchte, agrumi, d. h. Orangen und Zitronen. Die italienischen Herren Delegierten, so wird versichert, werden aus dem finanziellen Vorteil dieses Zugeständnisses wenigstens ihre Reisekosten bestreiten können.

Ein besonders erfreuliches Resultat der Konferenz war für die Schweiz bei den höchst ungemütlichen Voraussetzungen, unter denen sie zusammentrat, nicht zu erwarten. Zwischen zwei Feuern hatte sie einen doppelt schweren Stand.

Erst beim Beginn der Konferenz erfuhr unsere Delegation die Begehren der beiden Staaten. Wir wiederholen, ein Großstaat hätte sich diese ganze Taktik der beiden Gegenkontrahenten nicht gefallen lassen dürfen. Hätte nun aber der Bundesrat der unvermuteten Situation den Troß des guten Rechtes entgegensetzen und eine konferenzielle Verhandlung über die ganze Frage überhaupt ablehnen sollen? Das Parlament wird auf diese Frage die Antwort geben. Wir hoffen, ohne die

Leidenschaft, die in der Klage über früher begangene Fehler wurzelt. Die ruhige Beurteilung wird nicht vergessen, daß gegenüber einer internationalen, unter besonderen Verumständen und mit ausländischer finanzieller Hülfe gebauten Linie auch besondere Faktoren erwogen sein wollen. Der Begriff der staatlichen Selbstherrlichkeit kann hier nicht ein absoluter sein; wie durch einen Handelsvertrag, so legt sich ein Staat auch durch einen Eisenbahnvertrag mit dem Ausland in seiner Souveränität gewisse Einschränkungen auf.

Das Schlagwort vom „freien Gotthard“, den wir angestrebt, aber nicht erhalten hätten, wird beim objektiven Beurteiler der neuen Verträge nicht versangen.



## Das Bibliothekwesen.

Von Billi Frank, Bibliothekarin.

**D**as Bibliothekwesen, wie wir es heute vor Augen haben, ist eine der neuesten Errungenschaften der Kultur, obgleich Bibliotheken schon im grauen Altertum bekannt waren. Die moderne Bibliotheksbewegung, die das Bibliotheksfach als selbständigen Beruf betrachtet und behandelt, setzte erst in der 2. Hälfte des letzten Jahrhunderts bei uns in Deutschland energisch ein. Für die frühere Anschauung legen die Einführungsworte des Herzogs von Braunschweig zu Lessing be- redtes Zeugnis ab. Er setzte seinen neuen Bibliothekar mit der Be- merkung in sein Amt in Wolfenbüttel ein: „Herr Hofrat, ich nehme an, daß die Bibliothek mehr für Sie da sein wird, als Sie für die Bibliothek“. Und noch heute herrscht, auch bei dem gebildeten Laien- publikum, die Ansicht vor, daß die Bibliothek zwar eine sehr angenehme und zweckmäßige Einrichtung für einzelne Kategorien von Menschen sei, daß sie auch von Staats wegen unterhalten werden solle, daß es sich im übrigen aber kaum verlohne, den Problemen dieser Institution näher- zutreten. Man sieht ein, daß wissenschaftliche Bibliotheken nötig sind, weil bei der großen Produktion der einzelne nicht imstande ist, sich das nötige Material zu seinen Studien selbst anzuschaffen, man sieht ferner ein, daß Volksbibliotheken zur Abgabe des geistigen Futters für den kleinen Mann ebenso berechtigt sind, wie Säuglingsheime und Volks- küchen, und man gibt schließlich auch zu, daß zur Organisation und