Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 6 (1910)

Artikel: Der Gotthardvertrag [Fortsetzung]
Autor: Steiger, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-764130

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: 14.07.2025

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

DER GOTTHARDVERTRAG

(Fortsetzung)

DER ALTE UND DER NEUE VERTRAG

In Würdigung des in der bundesrätlichen Botschaft und im Gutachten von Professor Meili festgelegten Standpunktes, dass es im freien Ermessen der Schweiz gelegen habe, die Gotthardbahn zu verstaatlichen unter voller Wahrung der Verträge von 1869 und 1878 durch den Bund, ist der vorliegende *neue* Vertrag zu beurteilen.

Es ist ganz klar, dass es sich in Anerkennung der genannten Verträge nicht darum handeln konnte, einen ganz *neuen* Vertrag abzuschließen, sondern die bestehenden Verträge einfach auf Grund der veränderten Verhältnisse zu modifizieren. Ohne die bestehenden Verträge zu konsultieren, kann man den neuen Vertrag gar nicht beurteilen. Auch die bundesrätliche Botschaft betrachtet den neuen Vertrag als eine Modifikation der alten Verträge, die sie ebenfalls abdruckt.

Die Lage des Bundesrates bei den Verhandlungen war keine ungünstige — wenn man von der besprochenen Rechtsfrage absieht —; denn das mußten auch die Gegenkontrahenten zugeben, dass in der Folge nicht nur keine Rede von einer *Rückgabe der Subventionen* sein konnte, sondern voraussichtlich tatsächlich ebensowenig von einer *Ausrichtung einer Superdividende* oder einer *Ermäßigung der Bergzuschläge,* auch wenn man eine getrennte Rechnung eingerichtet und einfach die alten Verträge weitergeführt hätte. In der Denkschrift des *Reichskanzlers* an den Reichstag ist dies klar ausgeführt. Es heißt dort betreffend den reellen künftigen Wert der Superdividenden und den Anspruch auf Reduktion der Taxen:

> Handelt es sich hier zweifellos um ein Recht von finanzieller Bedeutung, so war für dessen Bewertung in der Zukunft doch nicht außer Acht zu lassen, dass der Betriebskoëffizient der Eisenbahnen eine fortgesetzt steigende Tendenz aufweist. Hinzu kommt der dem Gotthardwege von andern Alpenübergängen drohende Wettbewerb und die sich daraus für ihn in der Zukunft ergebende Verminderung der Verkehrseinnahmen. *Es musste daher als unwahrscheinlich angesehen werden, dass aus dem Rechte der Subventionsstaaten an dem sieben Prozent übersteigenden Reingewinne der Gotthardbahn in Zukunft jemals wieder*

wirkliche Vorteile von Belang erwachsen werden. Aus diesem Grunde erschien es der Reichsleitung in Übereinstimmung mit der königlich italiänischen Regierung richtiger, auf das problematische Recht der Beteiligung an dem Reingewinne zu verzichten und für dessen Aufgabe sowie für die Zustimmung zu der Verstaatlichung greifbare Werte einzutauschen, die in dem Geiste, in welchem seinerzeit die Subvention gegeben wurde, geeignet sind, dem deutsch-italiänischen Handelsverkehr unter Sicherstellung der bisher erzielten Vorteile, neue Vorteile zuzuführen.

Ganz ähnlich drückte sich im Reichstag *Wackerzapp*, deutscher Delegierter in Bern, aus:

Diese beiden Rechte haben für die Subventionsstaaten niemals eine große Bedeutung gehabt. Eine Dividende von acht Prozent hat die Gotthardbahn nie gegeben; die Frage, aus diesem Anlasse die Tarife zu ermäßigen, ist deshalb niemals aktuell geworden. Aber auch die Fälle, dass mehr als sieben Prozent Dividende gegeben wurden, sind während des Bestehens der Gotthardbahn nur fünfmal vorgekommen, und die Beträge, die daraus den Subventionsstaaten zugeflossen sind, waren nur gering. *Dass hier in der Zukunft eine Besserung eintreten würde, musste von vornherein als aussichtslos angenommen werden,* einmal im Hinblick auf die überall bei allen Eisenbahnen beobachtete Tendenz der fortgesetzten Steigerung der Betriebsausgaben, beziehungsweise Betriebskoëffizienten, sodann im vorliegenden Falle namentlich noch im Hinblick auf die der Gotthardbahn drohende Konkurrenz durch weitere Alpendurchgänge. Wenngleich hiernach die Bestimmungen wegen der Gewinnbeteiligung der Subventionsstaaten und wegen der Herabsetzung der Gotthardtaxen *für Deutschland und Italien von geringer Bedeutung waren,* so war doch ihre Beseitigung für die Schweiz von großem Werte, weil die Schweiz hierdurch erst für die Verwaltung und den Betrieb der Gotthardbahn völlig freie Hand bekam und namentlich auch die Aussicht erlangte, fortan bei günstigen Betriebsergebnissen in den ungeschmälerten Genuss auch der höheren Gewinne zu kommen.(?)

Letzteres war offenbar ironisch gemeint.

Der Verwaltungsrat der Gotthardbahn bemerkt im Geschäftsbericht von 1906:

Wenn wir die Schlussworte unseres vorjährigen Berichtes in Betracht ziehen, so ergeben sich unsere Anträge für die Verwendung des Überschusses von selbst. Haben wir letztes Jahr bei den außergewöhnlichen Betriebsüberschüssen Fr. 3,900,000 zur Verteilung gebracht, so werden wir heute, wo diese Überschüsse noch günstiger sind, nicht zurückbleiben und den Subventionsstaaten eine gleichartige Beteiligung am Reinertrage nicht vorenthalten können. *Dass dies die letzte sein wird, steht nun freilich bei den außerordentlichen Steigerungen der Ausgaben infolge der Teuerungszulagen, Personalvermehrung, Erhöhung der Materialpreise und der Zugsleistungen usw. ganz außer Zweifel.*

Vom Recht der *Vertretung im Verwaltungsrat*, das in den Staatsverträgen gar nicht erwähnt ist, hat kein Mensch gesprochen.

Die Denkschrift bemerkt bloß, der schweizerische Bundesrat habe aus *freien Stücken* je zwei deutsche und zwei italiänische Mitglieder in den Verwaltungsrat gesandt.

Als im Jahr 1878, wo für die Vollendung der Gotthardbahn etwa hundert Millionen Franken fehlten, durch einen Zusatzvertrag die Beiträge der Subventionsstaaten erhöht wurden und die Schweiz und Deutschland den Zusatzvertrag bereits ratifiziert hatten, ist plötzlich der italiänische Gesandte in Bern, Melegari, zum Bundespräsidenten mit einem Telegramm gekommen, worin der italiänische Ministerpräsident erklärte, die italiänische Regierung bringe den Vertrag im Senat nicht durch, wenn der Bundesrat nicht nachträglich Italien zwei Vertreter im Verwaltungsrat der Gotthardbahn einräume. In jener kritischen Zeit war dem Bundesrat am Zustandekommen des Zusatzvertrages natürlich gelegen. Er bewilligte daher die Forderung und musste sie natürlich auch Deutschland zugestehen.

Einen *vertraglichen* Anspruch auf Vertretung in der Verwaltung der Gotthardbahn besitzen die Subventionsstaaten nicht. Das ihnen eingeräumte Entgegenkommen fällt überhaupt mit dem Aufhören des Verwaltungsrates der Gotthardbahn dahin.

Man begreift, wenn sich die Vertragsstaaten auf andere rechtliche Momente zu stützen suchten, als auf das angebliche Rückforderungsrecht der Subventionen oder auf den Anspruch für Ablösung der auch von ihnen als ziemlich wertlos anerkannten Superdividenden. Dieses Moment glaubten sie bekanntlich darin zu finden, dass sie der Schweiz das *Recht der Verstaatlichung* streitig machten, und dass sie die Möglichkeit bestritten, dass die Schweiz auch unter dem Staatsbahnregime wie bis heute als Aufsichtsbehörde gegenüber Deutschland und Italien bei der Gotthardbahn fungieren könne. Wie haltlos diese Begehren sind, ist bereits ausgeführt worden.

* * *

Trotz der auch von den Vertragsstaaten offiziell anerkannten *materiell* annähernden Wertlosigkeit ihrer erwähnten Rechtsansprüche für die Zukunft und trotz dem Mangel eines Anspruchs auf Rückzahlung der Subventionen — Umstände, die bei *späterer* Verstaatlichung erst recht an Bedeutung gewonnen hätten — begreift man, wenn der Bundesrat aus andern Rücksichten die Vertragsstaaten

nach allem, was sie für die Gotthardbahn geleistet hatten, nicht leer ausgehen lassen konnte, trotz der für sie ungünstigen rechnerischen Lage für die Zukunft. Das natürliche Äquivalent war die vom Bundesrat schon 1904 vorgeschlagene *Reduktion der Bergtaxen,* denn von einer Rückzahlung der von den Staaten *à fonds perdu* gegebenen Gelder konnte keine Rede sein.

Der Bundesrat hat den Staaten, wie früher bemerkt, folgende Reduktion offeriert: Herabsetzung der Distanzzuschläge für den Gütertransport für die Strecke Erstfeld-Chiasso von 64 auf 50 Kilometer und Erstfeld-Pino von 50 auf 40 Kilometer gleich einem Ausfall von Fr. 600,000 per Jahr, oder kapitalisiert 15 Millionen Franken, die den Gegenwert für die vertraglichen Ansprüche und die à fonds perdu bezahlten 85 Millionen Franken Subventionen bilden sollten.

Im neuen Vertrag ist stipuliert worden, dass die gegenwärtig bestehenden Zuschläge von 64 Kilometer für Erstfeld-Chiasso und von 50 Kilometer Erstfeld-Pino um 35 % vom 1. Mai 1910 und um 50 % vom 1. Mai 1920 an ermäßigt werden. Nach der Botschaft bedeutet dies einen *Einnahmeausfall* von Fr. 975,000 vom 1. Mai 1910 an, oder von 24,4 Millionen Franken kapitalisiert, der sich per 1. Mai 1920 auf 1,425,000 Franken beläuft, oder 35,6 Millionen Franken kapitalisiert, während die von den Subventionsstaaten tatsächlich per Jahr erhaltenen Superdividenden bloß Fr. 33,000 betragen, oder kapitalisiert Fr. 975,000, und sie heute anerkanntermaßen keine große praktische Bedeutung mehr haben.

Das ist das Äquivalent, das der Bundesrat für Rechtsansprüche bewilligte, die im Moment des Überganges der Gotthardbahn an den Bund sogar nach Ansicht der Vertragsstaaten materiell nur eine geringe, wenn überhaupt eine Bedeutung haben! Nicht umsonst waren in der Generaldirektion die Meinungen über das zuläßige Maß der Zuschläge geteilt. Man begreift, wenn derartige Konzessionen Aufsehen erregen.

Es ist wohl zu beachten, dass die Bundesbahnen beim Gotthardnetz 40 bis 50 Millionen mehr zu verzinsen haben werden, da die Aktien nicht zum Nominalwert zurückbezahlt werden, sondern zu 800 bis 1000, was einer Vermehrung des ursprünglichen Grundkapitals von 40 bis 50 Millionen Franken gleichkommt.

Man hat um so mehr Anlaß, bei Konzessionen, die die Rendite herunterdrücken können, vorsichtig zu sein.

Obige Schätzungen für den Ausfall sind auf den Betrieb des Jahres 1907 berechnet. Es ist ja natürlich möglich und zu hoffen, dass der Verkehr infolge der Reduktion der Zuschläge zunimmt. In diesem Fall wird der Ausfall kleiner sein. Es ist auch zu bemerken, dass ein Drittel des Ausfalles dem *schweizerisch-italiänischen* Verkehr zu gute kommt. Der Transitverkehr im Jahr 1907 gestaltet sich wie folgt:

	Tonnen	Millionen Franken
1. Schweiz-Italien, exklusive Gotthardstationen	300,000	4,3
2. Deutschland-Italien	730,000	7
3. England-Belgien-Niederlande-Italien . .	100,000	1,2

Es fallen also auf Ziffer 1 ein Drittel; der schweizerisch-italiänische Handel profitiert also an der Reduktion der Zuschläge zirka ein Drittel auf Kosten der Bundesbahnen.

Man darf somit die finanzielle Tragweite der Reduktionen für die nächste Zeit nicht überschätzen. Die Gefahr liegt weniger darin, dass starke Reduktionen zugestanden worden sind, als in dem Moment, dass sie auf *ewige Zeiten* gelten und ohne bestimmten Termin, wie bei Handelsverträgen. Wer weiß denn, *welchen Geldwert* zum Beispiel die in Artikel 10 fixierten Grundtaxen haben werden, wenn die Geldentwertung weiter geht wie in den letzten Jahren? Wenn nun auch noch die Reduktion der Zuschläge beim Güterverkehr *auf immer* festgenagelt wird, so hat man gar nichts mehr, um die Schwankungen in den Konjunkturen und im Wert des Geldes zu regulieren, respektive um der Entwertung der fixen Maximalansätze ein Gegenrecht entgegenzustellen. Hierin liegt eine Hauptgefahr des Vertrages.

Im alten Vertrag sind allerdings für den Personen- und Güterverkehr auch fixe Minimalansätze enthalten, die bei Nichtzustandekommen eines neuen Vertrages für die Schweiz maßgebend sind und zwar ebenfalls auf ewige Zeit, das heißt bis zu dem Moment, wo sämtliche Kontrahenten sich auf eine Änderung einigen. Die in Artikel 10 des neuen Vertrages erwähnten Grundtaxen für den Personenverkehr entsprechen nach der Botschaft den alten Grundtaxen, aber die Reduktion der Zuschläge beim Güterverkehr ist eine Neuerung, die in dieser Form sehr gefährlich ist.

Eine gewisse Beruhigung für die Festlegung der Grundtaxen des Güterverkehrs bietet Artikel 11:

> Die Schweiz verpflichtet sich für die Schweizerischen Bundesbahnen, die gegenwärtig für den deutschen und italiänischen Güterverkehr im Durchgang über die Gotthardbahn bestehenden Transittaxen in Zukunft so lange nicht mehr zu erhöhen, *als die deutschen oder italiänischen Eisenbahnen ihre gegenwärtig für diese Verkehre bestehenden Taxen nicht erhöhen.* Vorbehalten bleibt jedoch infolge der Herabsetzung der Bergzuschläge eine Neuregelung der ausnahmsweise ermäßigten, durch den ausländischen Wettbetrieb bedingten Transittaxen.
>
> Die Schweiz übernimmt die gleiche Verpflichtung hinsichtlich der Transittaxen, die gegenwärtig für den direkten *italiänisch-schweizerischen* Verkehr im Durchgang über die Gotthardbahn bestehen.

Wenn also durch irgend welche Umstände (Geldentwertung, Verteuerung der Löhne, des Betriebs) die deutschen und italiänischen Bahnen ihre Gütergrundtaxen allgemein oder für bestimmte Artikel erhöhen müssen, so steht der Schweiz das selbe Recht zu. Diese Bestimmung ist neu und in den alten Verträgen nicht enthalten.

Es ist keine Frage, dass die vereinbarte Reduktion sowohl die *Lötschbergbahn* als die zukünftige *Ostalpenbahn* in ihrer Entwicklung eindämmen wird; grundsätzlich lässt sich aber an der Reduktion als solche nichts aussetzen, weil eine gewisse Reduktion über kurz oder lang doch hätte eintreten müssen. Was beanstandet wird, ist nicht die Reduktion der Bergtaxen an sich, sondern der *Umfang* der Reduktion und deren *Festlegung auf ewige Zeit* und die daraus folgende weitere Einbusse der bereits durch den bisherigen Vertrag geschwächten *Selbständigkeit* der Tarifhoheit und der Verwaltung des Gotthardnetzes.

Dem Bundesrat war es offenbar selbst unheimlich zumute. Er hat bei Artikel 12 folgende Klausel verlangt:

> Wenn infolge gegenwärtig nicht vorauszusehener Ereignisse — zum Beispiel infolge *Ausfuhrverbotes für Brennstoffe* durch einen kohlenerzeugenden Staat oder infolge einer *außergewöhnlichen Steigung der Kohlenpreise* — die vorstehend vereinbarte Herabsetzung der Bergzuschläge zur Folge haben sollte, *dass das gegenwärtige Netz der Gotthardbahn nicht mehr die Betriebskosten, einschließlich der Verzinsung und Amortisation des in diesem Netze angelegten Anlagekapitals und der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungsfonds, aufbringt,* so wird die Schweiz berechtigt sein, eine Abänderung der obigen Vereinbarung über die Herabsetzung der Bergzuschläge zu verlangen.

Es ist nun ganz klar, dass dieser Nachweis des Betriebsdefizits nur auf Grund der *getrennten Rechnung* des Gotthardnetzes geführt werden kann. Also kann die getrennte Rechnungsführung, der man gerne ausgewichen wäre, *doch nicht vermieden werden!* Diese Inkonvenienz lässt sich nur vermeiden, wenn man von vorneherein auf den Nachweis der schlechten Betriebsresultate verzichten will, die eine Erhöhung der Tarife rechtfertigen könnten. Auf approximative Berechnungen werden sich die Staaten kaum einlassen.

Die Inkonvenienz der getrennten Rechnungsführung bleibt also bestehen, ob man den Vertrag annimmt oder nicht. Immerhin ist zu sagen, dass es nach dem neuen Vertrag im *freien Belieben* der Schweiz steht, wenn sie — zu ihrem Schaden — eine getrennte Rechnung nicht führen will. Bei Fortführung der alten Verträge geht die *Pflicht* der getrennten Rechnungsführung und das *Recht* der Staaten des Einblickes in diese Rechnung ohne weiteres aus dem Vertrag hervor.

Die Vertragsstaaten haben obige Kautel gegen Aufnahme folgender Bestimmung bewilligt:

> Eine hiernach zugestandene Wiedererhöhung der Bergzuschläge ist *aufzuheben, sobald ihre Ursache beseitigt ist.* Auch dürfen höhere als die zurzeit bestehenden Zuschläge nie eingeführt werden.
>
> Bei Wiedererhöhung der Zuschläge hat die Schweiz auf das *Meistbegünstigungsrecht Rücksicht zu nehmen,* das die Gotthardbahn gegenüber den andern Alpenbahnen (Artikel 7) und der Verkehr zwischen Deutschland und Italien und umgekehrt gegenüber den anderen Verkehren (Artikel 8) genießen.

Was soll das hier heißen: „Rücksicht zu nehmen?“ So viel Worte, so viel Gelegenheit zu allen denkbaren und undenkbaren Einsprachen, Missverständnissen, Reibungen. Praktisch wird damit obige uns eingeräumte Kautel nach Belieben der Staaten illusorisch.

* * *

Der größte Stein des Anstoßes bildet die Art und Weise, wie man den *Artikel 10 des alten Vertrages von 1869 für die neuen Verhältnisse* umgestaltet hat. Wir stellen Artikel 10 des alten den Artikeln 8, 7 und 9 des neuen Vertrages gegenüber:

ALTER VERTRAG

Art. 10.

Die Gotthardbahngesellschaft ist gehalten, für den Personen- und Gütertransport von, nach und durch Italien den Eisenbahnen der Subventionsstaaten mindestens dieselben Vorteile und Erleichterungen zuteil werden zu lassen, welche sie, sei es andern Eisenbahnen außerhalb der Schweiz, sei es irgendwelchen Strecken und Stationen dieser Bahnen, sei es endlich den schweizerischen Grenzstationen gewähren sollte. Sie darf in keine Kombination mit andern schweizerischen Eisenbahnen eintreten, durch welche dieser Grundsatz verletzt würde.

Insbesondere sollen die Tarifermäßigungen, welche die Gotthardbahn zur Belebung des Verkehrs nach, von und durch Italien gewähren möchte, vor ihrer Inkraftsetzung den Regierungen der Subventionsstaaten zeitig mitgeteilt und auf deren Verlangen die konkurrierenden Bahnen und Bezirken auf den nämlichen Zeitpunkt zugestanden werden.

NEUER VERTRAG

Art. 8.

Hinsichtlich der Beförderung von Personen und Gütern aus Deutschland und Italien *nach diesen beiden Ländern und durch diese beiden Länder* verpflichtet sich die Schweiz, dafür zu sorgen, dass die Schweizerischen Bundesbahnen *den deutschen und den italiänischen Bahnen mindestens die gleichen Vorteile und Erleichterungen zuteil werden lassen,* die sie, sei es andern Eisenbahnen außerhalb der Schweiz, sei es irgendwelchen Strecken und Stationen dieser Bahnen, sei es schließlich den schweizerischen Grenzstationen, gewähren sollten. *Die Schweizerischen Bundesbahnen dürfen in keine Verbindung mit andern schweizerischen Eisenbahnen eintreten, durch die dieser Grundsatz verletzt werden würde.*

Art. 7.

Der Verkehr über die Gotthardbahn soll stets die gleichen Grundtaxen und die gleichen Vorteile genießen, die von den Schweizerischen Bundesbahnen *irgend* einer anderen, bereits bestehenden oder künftig zu bauenden *Alpenbahn* bewilligt sind oder noch bewilligt werden.

Art. 9.

Ausgenommen von den Vorschriften der Artikel 7 und 8 sind die Fälle, in denen die Schweizerischen Bundesbahnen infolge des ausländischen Wettbewerbes genötigt sind, ihre Transittaxen ausnahmsweise herabsetzen.

Jedoch dürfen Maßnahmen dieser Art dem Verkehr über den St. Gotthard keinen Abbruch tun.

Der alte Artikel 10 erklärt sich durch die beim Bau der Gotthardbahn vorherrschenden Umstände. Damals mündeten die deutschen Bahnen und die Ostbahn in Basel ein. Es war natürlich, dass die deutschen Bahnen gesichert sein wollten gegen eine Mehrbegünstigung der französischen Ostbahn. Diesen Gedanken

hätte man ausdrücken sollen, ohne die Meistbegünstigung auf das *ganze Bundesnetz* auszudehnen. Das ist etwas ganz Neues und keine berechtigte Modifikation des alten Vertrages von 1869.

Bei Artikel 8 handelt es sich nicht um ein Privilegium oder um eine Gleichberechtigung für den Gotthardverkehr, wie bei Art. 10 des alten Vertrags, sondern um eine *allgemeine Meistbegünstigung der deutschen und italiänischen Bahnen für den Verkehr von Nord nach Süd. Es ist eine Art von Frankfurter Friedensklausel in eisenbahnpolitischer Beziehung,* die sich die Schweiz nicht sollte gefallen lassen!

Es ist wohl zu beachten, dass sich die erwähnte Meistbegünstigung nicht wie bei einem gewöhnlichen Handelsvertrag auf eine *bestimmte Zeitdauer* erstreckt, sondern sie ist ein Servitut, das den Bundesbahnen auf *ewige Zeit* auferlegt wird. Der Gotthardvertrag ist gründlich verschieden vom Vertrag über die Simplonzufahrten. Letzerer verpflichtet einfach die Schweiz zu gewissen baulichen Leistungen, der Gotthardvertrag aber ist ein *unkündbarer Schuldschein* für den Betrieb der Bundesbahnen, den die Schweiz gegenüber *Deutschland* und *Italien* ausstellt, und den sie genau ansehen soll, bevor sie ihn unterschreibt.

Man kann ja wohl sagen, wie in der Botschaft so obenhin bemerkt wird, der Artikel 8 habe keine große praktische Bedeutung. Vielleicht für den Augenblick! Niemand kann wissen, was derartige Verpflichtungen in der Folge für Schwierigkeiten nach sich ziehen können.

Man sagt nun zur Entschuldigung, Artikel 8 sei die logische Konsequenz des Artikel 15 des alten Vertrags. Dieser lautet:

> Falls die Konzession der Gotthardbahn auf eine andere Gesellschaft übertragen werden sollte, so muss für diese Übertragung die Genehmigung des Bundesrates eingeholt werden, welcher die Verpflichtung übernimmt, dafür zu sorgen, *dass alle Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrags vollständig in Kraft verbleiben.*
>
> Wenn später eine *Fusion* zwischen schweizerischen Eisenbahnen und der Gotthardbahn zustande käme, oder wenn von der Gotthardbahngesellschaft neue Linien erbaut werden sollten, so hätten die Verpflichtungen, welche dieser letzteren obliegen, soweit sie auf den *Betrieb* Bezug haben, auf die erweiterte Unternehmung überzugehen.

Die bundesrätliche Botschaft zum Vertrag von 1869 bemerkt zu Artikel 15:

Es erscheint, und wohl nicht mit Unrecht, eher eine Schwächung als eine Stärkung der Garantien zugunsten der kontrahierenden Staaten zu sein, wenn vorbehalten wird, dass die Stipulationen des internationalen Vertrags bei der Übertragung der Konzession an eine andere Gesellschaft oder bei einer allfälligen Fusion der Gotthardbahn mit andern schweizerischen Bahnen unverändert haften bleiben, um so mehr, als ein Fall ganz außer Acht gelassen ist, derjenige nämlich, wenn die Kantone oder der Bund die Bahn durch *Rückkauf* an sich ziehen.

Die Schweiz anerkennt den Grundsatz als selbstverständlich, und wir nehmen keinen Anstand, zu erklären, dass auch der *Rückkauf der Bahn durch die Kantone oder den Bund* die durch den Vertrag übernommenen Verpflichtungen betreffend den *Betrieb den Gotthardbahn* nicht aufhebt und alteriert.

An eine allgemeine Meistbegünstigung dachte niemand, vollends nicht im Falle der Verstaatlichung.

Der Bundesrat findet allerdings, er habe noch gut operiert, denn die Staaten hätten ja sogar die Meistbegünstigung verlangt für die Erleichterungen, die im *internen* Verkehr gewährt werden! Das hätte gerade noch gefehlt!

Aus der nach erfolgten Verhandlungen mit den Subventionsstaaten verfassten Botschaft vom 30. Juni 1870 geht klar hervor, dass der Begriff „Fusion" nur für den Fall der Verschmelzung der Gotthardbahn mit einer *Privat*bahn gedacht ist, *nicht* aber für den Rückkauf durch den Bund.

Zur Zeit des Vertragsabschlusses von 1869 hat man natürlich an eine mögliche Fusion der Gotthardbahn mit der Zentral- oder Nordostbahn denken müssen. An die mögliche Übernahme des ganzen Netzes durch den Bund dachte man nicht, wenn auch nach dem Vertrag von 1869 feststeht, dass die Bundesbahnen nicht andern Bahnen *für den Transit durch den Gotthard,* zum Beispiel französischen, beligischen etc. Bahnen, bessere Bedingungen einräumen dürfen als den deutschen und italiänischen Bahnen. *Dieser* Gedanke liegt im alten Artikel und nicht die Verallgemeinerung auf das ganze Bundesnetz.

Ganz neu und in keinem direkten Zusammenhang mit Artikel 10 des alten Vertrages stehend ist Artikel 7. Es ist allerdings verständlich, wenn nach Artikel 7 die Vertragsstaaten eine gewisse Garantie haben möchten dafür, dass der Verkehr über den Gotthard von den Bundesbahnen, was Tarife betrifft, nicht schlechter gestellt wird als andere Alpenübergänge, die sie *be-*

sitzen. Für eine *private* Lötschberg- oder Ostalpenbahn gilt der Artikel natürlich nicht.

Aber auch wenn man dieses Zugeständnis als billig ansehen wollte, so kommt doch der gefährliche Umstand dazu, dass diese Bestimmung die Schweiz, respektive die Bundesbahnen, möglicherweise *im Konkurrenzkampf gegen den Mont Cenis im Westen und gegen die Brenner- und die Tauernbahn lahm legt,* das heißt, wenn der Bund Besitzer der Alpenbahnübergänge ist.

Die Artikel 7 und 8 bedeuten daher eine wichtige weitere Einbuße unserer allerdings auch durch die Verträge von 1869 und 1878 bereits eingeschränkten Tarifhoheit und teilweise Aufgabe unserer Selbständigkeit in der Bestimmung der uns richtig scheinenden Tarifpolitik, und zwar nach Artikel 8 im allgemeinen für den Verkehr von Nord nach Süd, und nach Artikel 7 im speziellen für die Lötschberg- und die Ostalpenbahn, insofern sie als Bundesbahnen gedacht sind.

Der Bundesrat sagt allerdings, er hätte Artikel 7 und 8 nicht gutheißen können, ohne den Beschwichtigungsartikel 9, wonach die Schweiz die Transittaxen herabsetzen kann, *ausnahmsweise, wenn sie durch den ausländischen Wettbewerb dazu genötigt ist.*

Tritt dieser Fall ein, so kommt sie in die wenig angenehme Stellung, den Vertragsstaaten die Notwendigkeit der Ausnahmemaßregel *beweisen* zu müssen, wenn diese den Beweis verlangen. Ferner ist nach Artikel 9 zu beobachten: *„Jedoch dürfen Maßnahmen dieser Art dem Verkehr über den den Gotthard keinen Abbruch tun.“* Was soll das heißen? Wieviel unangenehme Verhandlungen und Reibereien werden sich nicht an diesen Passus knüpfen?!

In der Botschaft wird allerdings bemerkt:

> Diese Bestimmung soll Deutschland und Italien auch die Gewähr bieten, dass deutsche oder italiänische Exporteure, denen für die Beförderung von Waren nach oder von Italien nur der Weg über den Gotthard zur Verfügung steht, nicht durch schweizerische, der Gotthardroute nicht gewährte Tarifermäßigungen auf anderen Alpenübergängen gegenüber ihrer Konkurrenz tarifarisch geschädigt werden.

Dagegen wäre nichts einzuwenden, aber dieser Gedanke sollte im Vertrage schärfer ausgedrückt sein.

Man sieht jedenfalls, wie die Subventionsstaaten der Schweiz kaum eine einzige Konzession gemacht haben, ohne sie durch ein

lästiges Servitut wieder praktisch fast illusorisch zu machen, und dies trotzdem sie *materiell* zugestandermaßen wenig zu fordern hatten.

Wenn es wahr ist, was der Bundesrat sagt, mit dem Artikel 8 habe es nicht viel auf sich, dann gehört er von vorneherein nicht in einen unkündbaren Staatsvertrag. Wenn aber nicht der Bundesrat, sondern die Vertragsstaaten Gewicht auf eine solche, die Freiheit der Schweiz einschränkende Bestimmung legen, dann hat man vollends Ursache aufzupassen.

Da speziell Italien an diesen Zugeständnissen noch nicht genug hatte, so hat man diesem Land noch eine Anzahl von Sonderkonzessionen gemacht. Von erheblicher Tragweite scheinen sie nicht zu sein. Jedenfalls kommen diese Vergünstigungen für die Annahme oder Verwerfung des Vertrags neben den genannten schwerwiegenden Verpflichtungen nicht in Betracht.

* * *

Was ist nun das *Facit* des von den Räten zu genehmigenden Vertrags?

Man gewährt nicht bloß für materiell, auch nach deutschem Urteil mehr oder weniger wertlos gewordene Rechte eine enorme Vergünstigung durch eine überaus starke Reduktion der Bergtaxen, was kapitalisiert einem Kapital von 25 bis 35 Millionen Franken gleichkommt (Abschwächung durch Steigerung des Verkehrs vorbehalten), sondern was noch schlimmer ist, man gibt in Artikel 7 und 8 und durch die *Festlegung der Reduktion der Zuschläge auf ewige Zeit* in Art. 12 die eisenbahnpolitische Selbständigkeit und Freiheit in einem unverständlichen Maße gegenüber Deutschland und Italien preis, ohne ein irgendwie ausreichendes Äquivalent, wohl aber die Aussicht auf alle möglichen Schwierigkeiten dafür zu erhalten.

Man räumt den Vertragsstaaten eine *ewige Meistbegünstigung* für den internationalen Personen- und Güter-Transitverkehr von Nord und Süd ein, und um die *Italiäner* vollends zufrieden zu stellen, bekommen sie noch allerlei Vergünstigungen nebenbei. Dies alles sind Leistungen, die in den alten Staatsverträgen von 1869 und 1878 *nicht* vorgesehen waren, auf deren Leistungen die Vertragsstaaten ein Anrecht haben.

Dass man die Vertragsstaaten nicht schlechter stellen darf, als unter den genannten Verträgen, darüber wird nicht diskutiert, das versteht sich von selbst.

Es ist wohl zu beachten, man hat es nicht nur mit *einem* Staate zu tun, mit Deutschland, sondern auch mit *Italien*, das heute schon, wo es kann, sucht, die Schweiz eisenbahnpolitisch zu beeinflussen und das bei den Vorverhandlungen über den Gotthardvertrag gemeinschaftlich mit Deutschland die Erteilung der *Splügen*konzession durch die Schweiz erzwingen wollte. Deutschland hat zum Glück nicht gemeinsame Sache gemacht, was auf den Einfluss Österreichs, das die Splügenbahn nicht gerne sieht, zurückgeführt worden ist. Das alles steht fest und mahnt zur Vorsicht.

Der Rückkauf der Hauptbahnen ist ja doch unter anderm erfolgt, *um dem Bund das Selbstbestimmungsrecht in Tarif- und Verkehrsfragen zu sichern, und nun geht man auf einmal hin und begibt sich durch die Annahme der Artikel 7, 8, 9 und 12 bis zu einem gewissen Grad unter die Vormundschaft Deutschlands und Italiens!*

(Schluss folgt.)

BERN J. STEIGER

□□□

LE PUBLIC ET LES ARTISTES

. . . Je suis persuadé que si le conflit entre le public et les artistes tend parfois à s'aggraver, cela tient surtout à ce qu'on perd de vue un certain nombre d'idées claires, simples et même banales dont dépend tout le débat. Mon ambition serait d'en rappeler ici quelques-unes.

Mais y a-t-il vraiment conflit? Certaines gens vous diront que non. Ce sont d'heureuses natures: ce sont, par exemple, des peintres qui vendent leur peinture, ou des gens du monde qui n'en achètent pas. Pourtant il suffit d'entrer dans une exposition, d'ouvrir une revue d'art, d'écouter des conversations pour s'apercevoir que beaucoup d'artistes ne sont pas compris par une grande partie du public.