

Der Gotthardvertrag : der vaterländischen Fragen dritter Teil

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **11 (1912-1913)**

PDF erstellt am: **30.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-750533>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

DER GOTTHARDVERTRAG

DER VATERLÄNDISCHEN FRAGEN DRITTER TEIL

Unkündbare Verpflichtungen zu übernehmen, deren Tragweite nicht abzusehen ist, wie es beim Gotthardvertrag der Fall wäre, ist gewiss eine vaterländische Frage von größter Bedeutung. Die Annahme des Vertrages im italienischen Parlament hat die Sachlage besonders brennend gestaltet; nächsten Dezember soll in den eidgenössischen Räten, zunächst im Nationalrat, mit seiner Beratung begonnen werden. Die Schweiz hat keinen Anlass und kein Recht, länger zuzuwarten.

Die Annahme des Gotthardvertrages durch die italienische Kammer, wo sie sich ohne jede erschöpfende Diskussion vollzog, konnte niemand überraschen, der den Gang der Dinge in letzter Zeit verfolgte. Es war längst bekannt, dass die Regierung und ihr Haupt Giolitti nicht geneigt waren, der parlamentarischen Behandlung ihren Lauf zu lassen. Erst wurde bei der vorberatenden Kommission eingegriffen, der bis dahin bestellte Vertragsgegner Fiamberti als Berichterstatter kalt gestellt und sein Amt einem Freund des Vertrages, Strigari, übertragen. Und dann weist die Tatsache, dass der Vertrag auf die Traktandenliste des letzten Sitzungstages vor den Ferien gesetzt war und da auch nicht an erster Stelle, besonders darauf hin, dass man eine ernsthafte Beratung verunmöglichen und nur einen formellen Akt der Kammer ins Werk setzen wollte. Dieser Auffassung scheinen sich auch die hervorragendsten Gegner des Vertrages gefügt zu haben, die vollständiges Schweigen beobachteten. Man hatte auf das „Ferienfieber“ gerechnet, das die Diskussion, die zu andern Zeiten erschöpfend sein musste, ersticken sollte. Die Rechnung, man werde aus der Beratung des italienischen Parlaments wie beim deutschen Reichstag einige Belehrung für oder gegen den Vertrag schöpfen können, ging nicht in Erfüllung und man muss sich hierfür mit dem gedruckten, ziemlich nichtssagenden Bericht der Kommission begnügen. Mit der Annahme des Vertrages war die Guttheißung folgender Tagesordnung der Kommission verbunden:

Die Kammer spricht den Wunsch aus, dass sich die Regierung Rechenschaft gebe über die beschränkte Zahl der ausnahmsweise ermäßigten *Tarife*, die laut dem Hauptartikel des Vertrages vor dem Austausch der Ratifikationen revidiert werden können.

Man wird über die Tragweite dieser Tagesordnung ins Klare kommen müssen, bevor man in der Schweiz eine endgültige Stellung zum Vertrag nehmen kann.

Aus der ganzen Sachlage geht hervor, dass das italienische Parlament unter starkem Druck gehandelt hat; aber auch die Regierung dürfte nicht frei gewesen sein, was natürlich dem Parlament bekannt war und auf dessen Stimmung, auch bei den Vertragsgegnern, einwirken musste. Dass es sich dabei weniger um die Schritte handelte, die der schweizerische Bundesrat, wenn nicht offiziell so doch offiziös, zur Beschleunigung der Angelegenheit unternommen hatte, als um den Einfluss der deutschen Regierung, wird wohl einleuchtend sein. Italien ist heute wegen des Krieges mit der Türkei in einer abhängigen Lage gegenüber Deutschland. Deutschland ist überdies die Schutzmacht der Italiener in der Türkei und der Türken in Italien. Es gibt also heute Gelegenheit genug zu Kompensationen für die Annahme eines unbeliebten Vertrages, und dass dieser endlich einmal beraten werde, konnten mit gutem Recht sowohl Deutschland als die Schweiz verlangen. Eine weitere Verschiebung wäre den internationalen Anstandsregeln, wie Giolitti mit Recht bemerkte, entgegen gewesen, und Italien ist heute nicht in der Lage, diese Regeln gegenüber Deutschland zu verletzen.

Die Schweiz steht jetzt vor der Tatsache der Annahme des Gotthardvertrages durch zwei Großmächte, eine Lage, die viele Leute längst herbeigewünscht haben. Auch innerhalb des Bundesrates rechnete man darauf. Es fragt sich nun, ob die Angelegenheit in der Schweiz ebenso maschinenmäßig im Parlament behandelt werden soll wie in Italien. An Lust dazu dürfte es nicht fehlen; wird doch behauptet, im Bundesrat sei der Wunsch aufgetaucht, schon in der Juni- oder Julisession auf die Sache einzutreten; die Kommissionen hätten allerdings darauf nicht eingehen wollen. Heute ist es nicht wahrscheinlich, dass der Vertrag in der Dezembersession erledigt werde; nachdem sich Italien zwei Jahre Zeit genommen hat, darf die Schweiz doch mindestens ein halbes Jahr beanspruchen. Abgesehen davon, wie man zum Vertrag steht, wird die *Art*, wie man den Vertrag behandeln wird, ein Gradmesser dafür sein, inwieweit sich die Schweiz noch als selbständiger Staat fühlt. Eine überstürzte Behandlung würde auf

weite Kreise einen entmutigenden und peinlichen Eindruck machen. Man darf nicht vergessen, dass die Frage viel weitere Volkskreise beschäftigt, als man glaubte. Die Volksbewegung hat durch die Übergabe der gesammelten Unterschriften an die Bundeskanzlei am 23. Mai 1912 einen gewissen Abschluss erhalten; die eidgenössischen Räte werden in der Petition gebeten, den Vertrag an den Bundesrat zurückzuweisen. Mit den nachträglich eingegangenen sind bis zum 1. August 1912 117 102 Unterschriften zusammengekommen, die sich wie folgt zusammensetzen:

Bern	20 608	Solothurn	2 274
Zürich	18 169	Tessin	1 181
Waadt	15 597	Appenzell Außer-Rh.	897
Neuenburg	11 122	Appenzell Inner-Rh.	121
St. Gallen	8 681	Freiburg	933
Wallis	6 959	Luzern	879
Genf	6 225	Schwyz	837
Aargau	4 703	Schaffhausen	743
Basel-Stadt	2698	Zug	664
Basel-Land	955	Uri	474
Thurgau	3 552	Unterwalden, Obw.	272
Graubünden	2 964	Nidw.	8
Glarus	2 510	Schweizer im Auslande	3 076

Wie es im Begleitschreiben zur Unterschriftensammlung an die eidgenössischen Räte heißt, ist die Petition ein Teilergebnis der Volksbewegung, die durch unser Land ging, wobei in etwa 200 Volksversammlungen und durch Literatur über den Gotthardvertrag dem Volk Aufklärung gegeben worden ist. Von diesen Versammlungen haben sich 180 entschieden gegen den Vertrag ausgesprochen und nur in etwa 20 waren die Meinungen geteilt; eine Menge Versammlungen haben der Petition gemäße Resolutionen beschlossen. Daraus ist zu ersehen, dass das Schweizervolk in überwältigender Mehrheit den Gotthardvertrag missbilligt.

* * *

Es kann sich nicht darum handeln, den Inhalt des Vertrages neuerdings des langen und breiten zu erörtern. Wir können nur seine wichtigsten Punkte ins Gedächtnis zurückrufen.

Als das Schweizervolk im Jahr 1898 beschlossen hatte, die fünf Hauptbahnen des Landes zu verstaatlichen, wollte es damit

seine Unabhängigkeit auf wirtschaftlichem Gebiet fördern, und unter der Devise „*Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk*“ wurde das Gesetz mit großem Mehr angenommen. Für den Bau der Gotthardbahn hatten seinerzeit an Subventionen die Schweiz 31 Millionen, Deutschland 30 Millionen und Italien 58 Millionen gegeben. Den Gegenwert besitzen die beiden Nachbarstaaten, wie sie selbst zugestehen, in der so geschaffenen vorzüglichen Verkehrsmöglichkeit durch die Schweiz; der Gotthard ist für Deutschlands und Italiens Handel und Industrie ein goldenes Tor geworden. Die Vertragsstaaten haben im ursprünglichen Verträge beim Gotthardunternehmen einen Gewinnanteil von der Hälfte des Überschusses über 7% Dividenden, und außerdem die Reduktion der Bergtaxen für den Fall einbedungen, dass die Dividende 8% übersteigen sollte. Auf eine Rückzahlung der Subventionen haben die Staaten, wie sie selbst zugeben, keinen Anspruch.

Der neue Staatsvertrag vom 13. Oktober 1909 sollte nun die vorgenannten Ansprüche an die Gotthardbahngesellschaft, so weit Deutschland und Italien in Betracht kommen, ablösen. Mehrere seiner Bestimmungen gehen aber weit über die Verpflichtungen hinaus, die seinerzeit der Gotthardbahngesellschaft auferlegt worden sind; sie haben in allen Kreisen unserer Bevölkerung ernste Befürchtungen und große Erregung hervorgerufen. Diese Punkte beziehen sich

1. auf die *Herabsetzung der Bergzuschläge*, wovon vornehmlich das Ausland Nutzen hat und wodurch den Bundesbahnen bis 1920 jedes Jahr eine Million, von 1920 an aber anderthalb Millionen jährlich entgehen;
2. auf die *Festlegung der Transittaxen* sowie aller seit Eröffnung der Gotthardbahn *freiwillig* zugestandenen Ausnahmetarife durch die Schweiz über den Gotthard, ohne dass die Schweiz das Recht hat, diese Transittaxen je zu kündigen oder zu ändern, es sei denn, Deutschland und Italien geben ihre Einwilligung dazu.
3. darauf, dass beim Staatsbau oder bei der Verstaatlichung weiterer Alpenbahnen durch die Schweiz alle diese Verpflichtungen auf die neuen Bahnen übergehen. Die Schweiz sichert für alle Zukunft Deutschland und Italien

für ihren Transitverkehr von Nord nach Süd auf den Bundesbahnen das Recht der Meistbegünstigung zu.

4. darauf, dass sich die Schweiz verpflichtet, bei etwaiger Elektrifizierung der Bundesbahnen die ausländische Konkurrenz in Mitbewerb zu ziehen.

Es wird festgestellt, dass seit dem Betriebe der Gotthardbahn, also während dreißig Jahren, diese einer Privatbahn auferlegten Pflichten den beiden Nachbarstaaten zusammen durchschnittlich nur 25 000 Fr. jährlich eingebracht haben; also sehr wenig.

Die Ausdehnung der Meistbegünstigung im Nord-Südverkehr auf das ganze bestehende und mehr noch auf das künftige Bundesbahnnetz ist durchaus ungerechtfertigt, nicht minder die Reduktion und Festlegung der Transitarife ohne Kündigungsrecht. Wenn der Bund seine Rechte, über Tarife zu bestimmen, in einer solchen Form vom Auslande einschränken lässt, so erblickt das Volk darin einen Eingriff in seine Unabhängigkeit und in seine Souveränitätsrechte; eine demütigende Einschränkung, die zudem unsere wirtschaftliche Entwicklung und unsere freie Entschließung nach verschiedener Richtung bedrohen kann, bei internationalen Konflikten, bei Zollanständen, bei Handelsverträgen zum Beispiel.

In der bundesrätlichen Botschaft ist behauptet worden, die Ausdehnung der Meistbegünstigung auf die Bundesbahnen sei eine Folge des alten Vertrags von 1868, was nicht richtig ist. *Fusion* und *Rückkauf* ist nicht das selbe. Bundesrat *Schulthess*, obwohl Anhänger des Vertrags, sagte als Präsident der ständerätlichen Gotthardkommission in einem Vortrag, den er zugunsten des Vertrages in Aarau hielt:

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 vorgesehen. 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 Zubehörde 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.

Die namhafte Herabsetzung der Bergtaxen, die mit schweren Geldopfern der Bundesbahnen verbunden sind, trägt den Stempel der Unbilligkeit an sich. Von den Vergünstigungen hat der *interne* Gotthardverkehr keinen Nutzen, mit Ausnahme der von internationalen Tarifen konkurrenziierten Strecken. Den vollen Nutzen hat einzig das Ausland und der italienisch-schweizerische Verkehr.

In die Festlegung der herabgesetzten Bergtaxen sind auch alle *freiwillig gemachten Ermäßigungen und Ausnahmetarife* einbezogen; eine Änderung ist nur unter demütigenden Bedingungen vorgesehen und wenn die andern Staaten selbst ihre eigenen Taxen erhöhen sollten, was sie aus naheliegenden Gründen unterlassen werden.

Es ist schon in Heft 23 des letzten Jahrganges dieser Zeitschrift eingehend erörtert worden, das in einem Staatsvertrag für alle Zeiten festgelegte Zugeständnis, die ausländische Industrie im Wettbewerb bei der Elektrifizierung der Gotthardbahn zuzulassen, könne nach bisheriger Praxis ausländischer Firmen eine schwere Schädigung unserer Interessen, namentlich unserer elektrischen Industrie zur Folge haben. Die Zulassung der fremden Konkurrenz soll im *freien* Ermessen der Schweiz bleiben.

Diese Bestimmungen stehen in keinem Verhältnis zu den Verpflichtungen der Gotthardbahngesellschaft und in direktem Widerspruch zu der beim Rückkauf der Hauptbahnen versprochenen Wiedergewinnung der *Tariffreiheit* und Verstärkung der eisenbahnpolitischen Selbständigkeit. Diese Gründe haben Anlass zur Volksbewegung gegeben, an deren Spitze ein Komitee von Männern verschiedener politischer Gesinnungen aus allen Ständen und Berufsarten getreten ist. „Da das Referendum hier nicht zulässig ist, erachtet es das Volk als *sein Recht* und als *seine Pflicht*, auf anderem verfassungsmäßigem Wege ein ernstes Wort mitzureden in einem Falle, da seine ökonomische Zukunft und seine Freiheit in Frage kommen und bedroht werden“, heißt es in der erwähnten Zuschrift an die Räte.

* * *

Den Vorrang in der Beratung hat der Nationalrat, in dem sich das Hauptgefecht abspielen und die eigentliche Entscheidung fallen wird. Die Stimmung im Ständerat ist bereits durch die Art gekennzeichnet worden, wie er das Schreiben des Aktionskomitees gegen den Gotthardvertrag behandelte. Im Nationalrat wurde es dank der Initiative der sozialdemokratischen Fraktion verlesen und aufmerksam angehört; im Ständerat wurde auf den Antrag des juristischen Vertreters des Bundes beim Gotthardbahnrückkauf, trotz Gegenantrag von Ständerat Richard und sichtlichem Entgegenkommen des Präsidenten Calonder, die Verlesung mit überwältigendem Mehr abgelehnt. Wenn schon das gedruckte Schreiben verteilt worden war, hätte man dem Aktenstück, das die Petition von 117 000 Schweizerbürgern begründete, doch die Ehre der Verlesung erweisen dürfen und sollen. Dass es nicht geschah, ist in weiten Kreisen als ein Stimmungsbild für den Ständerat und als eine Geringschätzung einer Volksbewegung empfunden worden, die viel tiefer wurzelt, als die Herren glauben mögen.

Nicht selten hört man die Behauptung, einfache Leute verständen nichts von einem derartig verwickelten Vertrag. Manche Einzelheit mag ihnen ja recht dunkel bleiben, aber *das* verstehen sie, wie die übrigen 117 000 Unterzeichner alle es verstanden, dass der Vertrag der Schweiz *in ungehöriger Weise aufgedrängt* worden ist. Sie verstehen, dass es gegen die Würde eines Staates

geht, derart eingreifende *materielle* Bestimmungen auf *ewige Zeit* annehmen zu sollen, selbst wenn man herausrechnen könnte, die einen oder andern seien für eine Reihe von Jahren annehmbar, oder man müsse sie nur für eine bestimmte Zeit schlucken, weil von unserer Seite in den letzten fünfzehn Jahren Fehler begangen worden seien. Das ist auch der Standpunkt hochangesehener Mitglieder der Bundesversammlung, die bei der Beratung aus ihrem Herzen keine Mördergrube machen werden.

Dass die Schweiz ihre nationale Würde durch den Vertrag verletzt fühlt, darauf müssen die Nachbarstaaten Rücksicht nehmen, wenn sie wirklich die freundschaftlichen Gefühle für sie hegen, von denen in ihren Parlamenten die Rede war. Man würde bald Gelegenheit haben, zu erfahren, wie tief diese Gefühle sitzen, sollte es sich darum handeln, eine würdigere Lösung der Gotthardfrage zu finden.

Es ist eines Geschlechtes unwürdig, seinen Nachkommen ewige Verpflichtungen zu überbinden, deren Tragweite sich nur auf eine kurze Frist überblicken lässt. Und für immer hängt ja auch das Damoklesschwert über unserer elektrischen Industrie. Das Volk ist sich des Ernstes der Sachlage viel mehr bewusst, als man glaubt, und die bedingungslose Annahme des Vertrags würde bei Tausenden Erbitterung und Enttäuschung zurücklassen.

Erinnert man sich daran, wie Frankreich die Meistbegünstigung auf ewige Zeit des Frankfurter Friedens bei Handelsverträgen mit Deutschland als überaus lästig empfindet und wie sie dazu beigetragen hat, die Annäherung der Beziehungen zu Deutschland zu erschweren, so gibt das einen Begriff davon, in welchem Maß materielle Bedingungen auf ewige Zeit von solcher Tragweite unsere Beziehungen zu den Nachbarstaaten zu stören vermögen und wie man sie gleich der französisch-deutschen Meistbegünstigungsklausel immer als etwas Unwürdiges empfinden wird.

Wenn auch die Annahme des Gotthardvertrags materiell nicht so einschneidend ist wie die Wirkung der Splügenbahn: sie bedeutet auf jeden Fall eine Beschränkung unserer Bewegungsfreiheit, die mit der in der Rückkaufsbotschaft von 1897 als leicht durchführbar hingestellten getrennten Rechnungsführung für den Gotthardkreis, wie sie der alte Vertrag erforderte, nicht zu vergleichen ist. Die getrennte Rechnung wird überhaupt bedeu-

tungslos werden, sobald die Verkehrsteilung mit dem Löttschberg ihren Einfluss geltend macht, und das wird nicht mehr lange dauern.

* * *

Der Gedanke liegt nahe, dass der Gotthardvertrag infolge des wohlgelungenen kaiserlichen Besuches eher Annahme in den eidgenössischen Räten finden werde, gleichsam als Dank für die liebenswürdigen Worte der Anerkennung, die der Kaiser der Schweiz hat zu Teil werden lassen. In den Kreisen der Vertragsgegner wird aber mit Recht ein anderer Standpunkt eingehalten. Die „Suisse Libérale“ bekämpft die Behauptung des „Temps“, der Kaiserbesuch werde zur Folge haben, dass nun die Bundesversammlung den Gotthardvertrag annehme. Sie sagt:

Das ist ein Standpunkt. Diejenigen, die weiter in der Schweiz gegen den Vertrag ankämpfen, stehen auf einem andern. Vor dem Besuche hätte vielleicht eine Verwerfung in Deutschland als eine Art feindseliger Akt betrachtet werden können, dessen Folgen man uns hätte fühlen lassen. Nach dem herzlichen Empfang, der dem Kaiser geworden, ist eine solche Auffassung absolut ausgeschlossen. Im Gegenteil wird es nun dem Bundesrat leicht sein, unsere Nachbarn davon zu überzeugen, dass der Widerstand, den der Vertrag bei uns findet, keinen deutschfeindlichen Absichten entspringt, sondern berechtigten patriotischen Befürchtungen.

Bundespräsident Forrer betonte in seiner Bankettrede, die im letzten Heft dieser Zeitschrift abgedruckt wurde, unsere ungetrübten freundschaftlichen Beziehungen mit dem deutschen Reich, wies aber eindringlich darauf hin, dass wir das allergrößte Gewicht auf deren Weiterentwicklung *auf der Grundlage der Gleichberechtigung* legen.

Nun weiß ein jeder, dass weder beim Mehlzollkonflikt noch bei den Vorverhandlungen über den Gotthardvertrag von dieser Gleichberechtigung etwas zu spüren war. In beiden Fällen machte sich der schwere Druck des großen Staates auf den kleinen in unbilliger Weise geltend. Auch die deutsche Regierung hat den Bundesrat vor jenen Verhandlungen jahrelang ohne Antwort gelassen, hat mit Italien vereint die Mitteilung der Forderungen verweigert und sie erst in der ersten Sitzung bekannt gegeben. Man denke an die deutsche Note vom Winter 1909, die im Bundesrat,

wie man hört, eine wahre Bestürzung hervorgerufen hat. Man erinnere sich der ganz unkorrekten Art der Verhandlungen beim Mehlzollkonflikt, der Weigerung, die Angelegenheit einem Schiedsgericht zu unterwerfen. All das wird durch den Besuch des Kaisers, an dessen aufrichtigem Wohlwollen wir nicht die mindesten Zweifel hegen, nicht verwischt.

Im Genfer Journal schrieb ein Großindustrieller der Zentralschweiz :

Die Worte des Bundespräsidenten sind von größter Bedeutung für unsere eidgenössische Politik und hauptsächlich für den Gotthardvertrag. Jetzt, wo der deutsche Kaiser weiß, dass wir entschlossen sind, für die Aufrechthaltung der *Neutralität* des Landes die größten Opfer zu bringen, wird er es bei seiner hohen Intelligenz sehr natürlich finden, dass wir ebenso fest entschlossen sind, mit derselben Energie unsere *ökonomische Unabhängigkeit* zu verteidigen, die die Grundlage unserer Neutralität bildet. Und da der Kaiser sich von den großen Sympathien überzeugen konnte, die man in der Schweiz für seine Person und für das deutsche Volk hat, braucht man nicht zu fürchten, dass die Weigerung, den Vertrag anzunehmen, eine ernsthafte Spannung der Beziehungen zu Deutschland hervorrufen würde. Ich bin im Gegenteil mit Herrn Micheli einverstanden, der sagt: *Gerade die Annahme des Vertrags würde die guten Beziehungen zu unsern deutschen Nachbarn schädigen*. Vom moralischen Standpunkt aus würde die Preisgabe eines Stückes der wirtschaftlichen Unabhängigkeit unter dem Druck Deutschlands in der Schweiz Gefühle der Unzufriedenheit und Bitterkeit gegen jene auslösen, die uns das auferlegt haben, und das würde sicher unsere Beziehungen nicht verbessern.

Und das Genfer Journal pflichtet bei, dass wir gerade im Interesse der guten Beziehungen zu Deutschland die Rückweisung des Vertrags an den Bundesrat verlangen.

Nach den unerfreulichen Erfahrungen der letzten Jahre wären trotz des Kaiserbesuches tatsächliche Beweise deutschen Wohlwollens wohl am Platz. Eine der Schweiz würdige Erledigung des Gotthardvertrags böte nun die beste Gelegenheit, die Kaiserworte zu Taten werden zu lassen. Sonst müsste man an die Berechtigung der Worte des früheren italienischen Ministers *Luzzatti* glauben, Deutschland gehe darauf aus, sich die Nachbarstaaten und auch die Schweiz *wirtschaftlich tributär zu machen* und Italien solle die gleiche Politik einschlagen!

Mit der Annahme des Vertrags, wie er vorliegt, verlöre die Schweiz nicht nur eine gewisse Bewegungsfreiheit, sie wäre nicht

nur, wie sich Bundespräsident Forrer ausdrückte, ein „*Einbruch in unsere Souveränität*“; sie hätte zur Folge, dass bei Tausenden das altüberlieferte Vertrauen in die Fähigkeit unserer Behörden, unsere wirtschaftliche Unabhängigkeit zu wahren, oder, um mit dem Bundespräsidenten zu reden, „den gegenseitigen Austausch von ideellen und materiellen Gütern mit unsern Nachbarstaaten *auf dem Boden der Gleichberechtigung* weiter zu pflegen“, erschüttert würde.

Es ist durchaus nicht gleichgültig, wie der Vertrag erledigt wird, weder für unsere Beziehungen zu Deutschland und Italien, noch für die Verhältnisse im Innern des Landes, besonders in der französischen Schweiz. Die Opposition ist dort durchaus nicht bloß auf Sympathien für Simplon oder Lötschberg zurückzuführen, sondern auf eine gewisse unbestimmte Angst vor der Germanisierung im *schlimmen* Sinn, vor jenem Recht der schweren deutschen Faust, die wir in den Vorverhandlungen beim Gotthardvertrag und beim Mehlzollkonflikt zu spüren bekamen.

Mit seinen Kassandrarufern, die wir für allzu pessimistisch halten, steht Dr. C. A. Schmid keineswegs allein, und mancher wird sich wundern, in wie weiten und wie hohen Kreisen sie Widerhall gefunden haben. Auch die Flugschrift von C. A. Loosli „Ist die Schweiz regenerationsbedürftig“ (Selbstverlag des Verfassers) schlägt ähnliche Töne an. Beide sprechen aus, was Tausende heute denken bis in hohe Regionen der Bundesverwaltung. Die Behörden haben keine Idee, wie tief das Bewusstsein, als Staat zweiten Ranges behandelt zu werden, in der Bevölkerung frisst.

Der Besuch des Kaisers hat ja unstreitig in gewissem Sinne reinigend gewirkt und ein gegenseitiges Wohlwollen festgestellt, aber die guten Eindrücke dürften mit der unbesehenen Annahme des Gotthardvertrages bald verblasen.

Nicht unwichtig ist, wie sich *Frankreich* dazu stellt, dass die Schweiz sich einen Vertrag aufzwingen lässt, der die eisenbahnpolitische Kontrolle der Alpendurchgänge und die Festlegung der Tarife in viel höherem Maß als früher in die Hände des Auslandes legt. Wird Frankreich nicht ähnliche Vergünstigungen beanspruchen, wenn seine Interessen es erfordern?

... * * *

Für die Räte sind, abgesehen von der Annahme des Vertrags, drei Entscheidungen möglich:

1. Sie weisen den Vertrag ab und stellen fest, dass die Schweiz überhaupt keinen neuen Vertrag wünscht, sondern unter den übernommenen Verträgen bleiben will, wozu sie ein gutes Recht hat; halten also am Standpunkt des Bundesrates von 1897 fest.
2. Sie weisen den Vertrag an den Bundesrat zurück, mit bestimmten Weisungen, welche Punkte zu ändern seien, wenn er für die Schweiz annehmbar werden soll.
3. Sie nehmen die Bestimmungen des Vertrages an, aber unter der Bedingung bestimmter Fristen, wie bei einem Handelsvertrag und einer Abklärung der Konkurrenzklause.

Es sei zugegeben, dass die zweite Lösung nicht wahrscheinlich ist. Neue Verhandlungen würden die Lage der Dinge wahrlich sehr verwickeln; auch ist unwahrscheinlich, dass viel besseres erzielt würde. Da bleibt nichts übrig, als gemäß der *bundesrätlichen Botschaft von 1897* und nach der Praxis der letzten Jahre unter dem Regime des alten Vertrages zu bleiben, wozu die Schweiz befugt ist.

Man wird sich unter dem Regime der bisherigen Verträge allerdings auf diese und jene Zumutung gefasst machen müssen. Wir stehen nicht auf dem Standpunkt, dass eine Abweisung uns ohne weiteres ein sorgenloses Dasein gewährleisten würde. Es *kann* unter dem Regime der jetzigen Verträge alles sehr glatt und einfach gehen. Es können sich aber auch bei der Rechnungsstellung oder der Herabsetzung der Taxen Schwierigkeiten ergeben, wenn der Ertrag über 8% beträgt oder deren Wiedererhöhung, wenn er zurückgeht.

Es scheint uns selbstverständlich, dass die Ausrechnung der Dividende nach der unter Verwaltung der Gotthardbahn üblichen und von den Mächten gebilligten Weise vorgenommen werden muss und nicht nach neuen Normen. Es ist höchst sonderbar, dass in der bundesrätlichen Botschaft vom 9. November 1909 aller Welt vorgerechnet wird, was bei einer künftigen separaten Rechnung des Kreises V alles *nicht* mehr in Rechnung gebracht werden

dürfe, als ob es unsere Aufgabe wäre, dies urbi et orbi zu verkünden, bevor die Richtigkeit durch die Räte hat untersucht werden können. Es scheint fast, als ob man die freie Entscheidung und Untersuchung durch die Räte habe einschränken wollen. Jedenfalls liegt in dieser und andern Erscheinungen die ganze Naivität unserer Diplomatie verkörpert. Es hat sehr befremdet, dass ein Bundesrat während der Dezember-Session 1910 die „Dividenden“ der Gotthardbahn für 1909 und 1910 in einer öffentlichen Volksversammlung in die Welt hinausposaunte, bevor die zuständigen Behörden nur Gelegenheit hatten, die Richtigkeit der Angabe zu prüfen und zu untersuchen, wie gerechnet worden ist.

Ist es denn übrigens ein Unglück, wenn wir an die Vertragsstaaten Superdividenden auszahlen können? Die Verkehrsteilung bei der Lötschberg-, die Konkurrenz der Tauern- und Brennerbahn wie die steigenden Ausgaben werden schon dafür sorgen, dass weder von Superdividenden noch von Taxreduktion lange die Rede sein kann.

Es ist gar nicht einzusehen, warum die bisherigen Verträge materiell ungünstiger wirken sollen, als der neue Vertrag mit seinen großen Reduktionen. Wenn dem so wäre, hätten sich die Vertragsstaaten nicht so angestrengt, einen neuen Vertrag zu erhalten und sie hätten dies nicht in teilweise so gewalttätiger Form getan, um mehr zu erhalten als ihnen gebührt.

Die Übernahme der bisherigen Verträge durch den Bund, somit auch die angefochtene Rechnungstellung für den Gotthardkreis, die mögliche Auszahlung von Superdividenden oder bei gutem Geschäftsbetrieb (Reinertrag über 8%) die mögliche Herabsetzung der Taxen *sind vom Volk gleichzeitig mit dem Rückkaufsgesetz auf Grund der Botschaft von 1897 gutgeheißen worden*. Das Volk hat diese ebenfalls auf ewige Zeit lautende Verpflichtungen *freiwillig auf sich genommen*. Das darf nicht außer Acht gelassen werden.

Darüber darf man sich keinen Illusionen hingeben, die Verträge von 1869 und 1878 sind einer *Privatbahn* angepasst und nicht einer Staatsbahn. Dies Unterschätzt zu haben, ist vielleicht der Fehler sowohl des Bundesrat von 1897, als desjenigen von 1903, der ernstlich gewarnt worden ist, ohne sich mit den Staaten verständigt zu haben die Gotthardbahn zu verstaatlichen.

Wenn man diese Verhandlungen nicht wollte, so wäre nahe-
liegender gewesen, der Bund hätte wie bei der Jura-Simplon-
Bahn die Gotthardbahn aktien angekauft und erst eine Aktien-
gesellschaft gebildet, die man dann in aller Ruhe mit dem Ein-
verständnis der Mächte verstaatlicht hätte.

Nur im äußersten Falle könnte es sich darum handeln, sich
den einzelnen Bestimmungen des Vertrages als *Ausnahmebestim-
mungen für eine bestimmte Zeit* zu fügen und eine Abklärung
der Konkurrenzklausele zu verlangen. Man würde den alten Vertrag
beibehalten, aber für eine Anzahl von Jahren ein Abkommen in
der Art einzelner Bestimmungen des vorliegenden Vertrages treffen;
die Staaten würden für diese Zeit auf Rechnungstellung und
Superdividenden verzichten und die Schweiz sich bereit erklären,
die Bestimmungen des Vertrages für eine bestimmte Zeit in Kraft
treten zu lassen. Nehmen die Staaten eine derartige Befristung
nicht an, so weiß man dann allerdings ganz genau, dass sie keine
lauteren Absichten haben, was zwar jeder denkende Mensch schon
aus der unerfreulichen Art schließen könnte, wie die schweizeri-
sche Regierung behandelt wurde. Dann hätte man erst recht An-
lass, keinen *unkündbaren* Vertrag anzunehmen.

Wir erwähnen diese Lösung, weil wir wissen, dass sie in den
Räten Anhänger zählt. Sie hat das Nachteilige, dass alle materiellen
Folgen des Vertrages für die betreffende Zeit *nicht* ausgeschaltet
würden.

* * *

Was ist nun die Lehre aus unseren Betrachtungen?

Wir stehen bei einer Verschleppung und lässigen Behandlung
der *Ausländerfrage*, einer falschen Lösung der *Ostalpenbahnfrage*
und der Annahme eines *unbefristeten Gotthardvertrags* in Ge-
fahr, nicht nur einen Teil unserer Bewegungsfreiheit ohne alle Not
für immer einzubüßen, sondern den Glauben von Tausenden an
die Zukunft des Landes und ihr Vertrauen in die Behörden ernst-
lich zu erschüttern. Nur eine besonnene und würdige Ausland-
politik und eine richtige Organisation des Bundesrates kann das
Vertrauen in die Leitung des Landes wieder herstellen. Mit der
bloßen Beteuerung, es sei bis jetzt Alles gut gewesen, wie es im
neuesten Bericht des Bundesrates über die Reorganisation des

politischen Departements heißt, wird nichts erreicht. Auf ein paar Seiten wird dort die wichtige Frage mit einem Hinweis auf die Botschaft von Bundesrat Schenk von 1894 abgetan; von allen Gegenvorschlägen von alt Bundesrat Comtesse sagt der Bericht jedoch keine Silbe. Er wiederholt bloß den ablehnenden Standpunkt des Bundesrates von 1909 und bemüht sich, alle Anschuldigungen über die lässige Führung des politischen Departements zurückzuweisen. Alles war gut, was die Schweiz auf dem Gebiet des Auswärtigen in den letzten 15 Jahren geleistet hat: der *Simplonvertrag*, der Italien, das wenig genug an den Tunnel geleistet hat, das Recht gibt, bei einer Kilometereinnahme von 50,000 Franken einen zweiten Tunnel auf Kosten der Schweiz zu verlangen, der *Gotthardvertrag*, der ungenügend vorbereitet worden ist, die Verhandlungen über den *Diepoldsauerdurchstich*, deren Behandlung sogar in Österreich Verwunderung erregte. Auch der *Niederlassungsvertrag mit Deutschland* wird gerühmt, den man sich im gleichen Moment hat aufnötigen lassen, als die Schweiz mitten im Mehlzollkonflikt stand und ohne Gegenwerte keinen Anlass zu besonderem Entgegenkommen hatte. Die Kündigung wird von vielen Ämtern heute schon ersehnt. Dem „Bund“ wurde jüngst aus Zürich geschrieben:

Der neue Niederlassungsvertrag mit Deutschland, der am 1. Oktober 1911 in Kraft getreten ist, hat *wohl der deutschen Gesandtschaft* in Bern, die mit den Gesandtschaftszeugnissen nichts mehr zu tun hat, *eine Erleichterung gebracht*, nicht aber auch unsern Kontrollämtern und den hier niedergelassenen Deutschen. Denn jetzt muss jede Änderung im Zivilstand und ebenso bei Hinzutritt eines neuen Familiengliedes dies ungesäumt auch im Heimatschein des betreffenden deutschen Staatsangehörigen eingetragen werden und zwar von der Behörde, die den Heimatschein ausstellte; dies macht fortgesetzt eine vorübergehende Herausgabe solcher Heimatscheine und eine Unmenge von Schreibereien und viele Kosten nötig.

Und im letzten Geschäftsbericht des Kantons Zürich steht zu lesen:

Hinsichtlich des Verkehrs mit dem Auslande sind wesentliche Verbesserungen immer noch nicht zu konstatieren. Die Übernahme armer kranker Italiener, Franzosen und Russen lässt in der Regel sehr lange auf sich warten, und die dem Kanton entstehenden Kosten sind bedeutend. Der neue Niederlassungsvertrag mit Deutschland macht sich in unangenehmer Weise dadurch bemerkbar, dass unter seinem Einflusse auch nach dieser Seite die Übernahmefristen länger und die Verpflegungskosten, welche der Kanton zu tragen hat, entsprechend größer geworden sind.

Mit einer unbegreiflichen Hartnäckigkeit wird am gegenwärtigen Zustand festgehalten. Alles wird bestritten, was in der Presse und in Versammlungen auch der politischen Mehrheitspartei schon gesagt worden ist. — Es kann vorläufig nicht Aufgabe der Presse sein, sich weiter darüber zu ereifern. Die Angelegenheit ist in einem Stadium, wo *die Räte selbst handeln* müssen. Die „Zürcher Post“ bemerkt mit Recht:

Aus dem Verhalten des Bundesrates muss man schließen, dass er nicht eine Reform, sondern ein Reförmchen will. Wir aber erwarten von der Bundesversammlung, dass sie gründliche und ganze Arbeit mache. Wir haben lange genug gewartet; die Verwaltungsreform ist reif geworden.

Ein Trost ist, zu wissen, dass eine starke Minderheit des heutigen Bundesrates, wenn nicht eine Mehrheit, anderer Ansicht ist. Durch Versuche, die auswärtige Politik zu beschönigen, wird nichts gebessert, sondern nur der Eindruck verschärft, man habe in den letzten fünfzehn Jahren namentlich in verkehrspolitischen Fragen falsche Wege eingeschlagen. Weitere Kritiken nützen da nicht viel; man kann Geschehenes nicht mehr ungeschehen machen.

Auch der Glanz eines Kaiserbesuches täuscht einsichtige Leute nicht über den Ernst der Lage hinweg. Neues Vertrauen gibt nur *tatkräftiges Handeln*.

Darunter verstehen wir zunächst einmal die *Reorganisation des politischen Departements*, die man nicht länger hinausschieben und nicht, bloß um keine Empfindlichkeiten zu verletzen, dergestalt einrichten soll, dass praktisch nichts Rechtes herauskommt.

Dann die Lösung der *Ausländerfrage* oder wenigstens deren ernsthafte Vorbereitung.

Ferner die Lösung der *Ostalpenbahnfrage* in *nationalem* Geist und nicht so, dass die wichtigsten verkehrspolitischen Vorteile dem Ausland zugute kommen und der Kanton Tessin politisch und wirtschaftlich schwer geschädigt wird.

Vor allem gehört dazu, dass man die *Gotthardvertragfrage* nicht in einer Weise erledigt, die eines selbständigen Staates unwürdig wäre.

BERN

J. STEIGER

