

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Band: 25 (1945-1946)
Heft: 10

Artikel: Warum wird der Verkehrsartikel bekämpft?
Autor: Raaflaub, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-159330>

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: 15.10.2024

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

handelt — beeinflusst wird. Alle diese verschiedenen Umstände können nämlich bei der Verwendung der übertragenen Kaufkraft zu einer Bevorzugung der Waren des Kapital exportierenden Landes oder aber der anderer Länder führen, wodurch, nach Schwenter, die Realisierung des Kapitalexports oder der Realtransfer, je nachdem, mehr durch eine Steigerung des Warenexports oder eine Verminderung des Warenimports für das Kapital exportierende Land erfolgt.

Damit ist die theoretische Problematik des Kapitalexports in ziemlich erschöpfender Weise behandelt und es wäre nun eine weitere besondere Aufgabe, daraus die wirtschaftspolitischen Konsequenzen zu ziehen.

Warum wird der Verkehrsartikel bekämpft?

Von Alfred Raaflaub

Im letzten Novemberheft der Schweizer Monatshefte hat Dr. Wanner, Generalsekretär der SBB, die Gründe dargelegt, welche für die Annahme des Verkehrsartikels sprechen, über den am 9./10. Februar 1946 das Volk abzustimmen hat. Seine Ausführungen gestatten einem Gegner dieser Vorlage, dem hier ebenfalls das Wort erteilt wird, sich kurz zu fassen.

Einleitend hat Dr. Wanner auf eine Erscheinung aufmerksam gemacht, die für unsere Demokratie charakteristisch geworden ist. In der Vergangenheit waren es in erster Linie die politischen Parteien, die für die politische Willensbildung ausschlaggebend waren. Heute ist ihre Bedeutung bei solchen Auseinandersetzungen stark herabgemindert worden. Maßgebend sind die Wirtschaftsverbände, was richtig erscheinen dürfte, sobald eigentliche Wirtschaftsfragen im Vordergrund stehen. Daß wir es beim vorgeschlagenen neuen Verfassungsartikel 23 ter mit einer solchen Frage zu tun haben, dürfte unbestritten sein.

Allein, es ist noch auf ein anderes Kuriosum aufmerksam zu machen, auf das der erwähnte Artikel nicht hingewiesen hat. In der Eidgenossenschaft verhält es sich so, daß primär die Kantone die Kompetenz haben, irgend ein Gebiet betreffende Gesetze zu erlassen. Erst wenn in der Bundesverfassung ausdrücklich eine solche Kompetenz eingeräumt wird, kann auch der Bund eine Materie durch Gesetze regeln. Verfassungsrevisionen stehen meist dann zur Diskussion, wenn sich seit langem das Bedürfnis abgezeichnet hat, bestimmte gesetzliche Ordnungen von Kanton zu Kanton aufeinander abzustimmen. Vielfach waren kantonale Konkordate Vorgänger solcher Verfassungsrevisionen, beispielsweise bei der Straßen - Verkehrsgesetzgebung (Automobilgesetz). Viele ähnliche Fälle wären aufzuzählen. Bei der

heute zur Diskussion stehenden Vorlage ist die Situation eine andere. Es gibt kein kantonales Gesetz und kein kantonales Bedürfnis hat sich je auf dem Gebiet der Verkehrscoordination in einem Gesetz zum Wort gemeldet. Einzig Bundesbehörden haben mehrfach den Wunsch geäußert, eine solche Kompetenz zu erhalten. Formaler Ausgangspunkt der Abstimmungsvorlage ist eine Volksinitiative, ausgelöst von Kreisen, die den Bundesbahnen und Nebenbahnen nahe stehen. Auch dieser, in gewissem Sinne merkwürdige Zusammenhang, verdient es, hervorgehoben zu werden, da er den wenigsten Stimmbürgern zum Bewußtsein kommen dürfte. Er gehört jedoch mit zu den Hauptgründen, warum diesem neuen Verfassungsartikel überhaupt Gegner erwachsen sind.

Was will der neue Verfassungsartikel?

Die Befürworter stellen die *Schutzbedürftigkeit der Eisenbahnen* als öffentliches Verkehrsmittel in den Vordergrund. Am deutlichsten hat sich Nationalrat Bratschi in den parlamentarischen Debatten ausgedrückt, indem er folgende knappe Zweckumschreibung gab:

«Das Ziel dieses Verfassungsartikels und der Gesetzgebung, die nachher kommen soll, muß darin bestehen, daß das Verkehrsmittel, auf das weder die Wirtschaft, noch die Armee, noch der Staat als Ganzes verzichten können, sichergestellt wird. Dieses Verkehrsmittel ist die Eisenbahn.»

Alles andere, das außerdem von den Anhängern dieser Revision noch gesagt und behauptet wird, hat lediglich die Bedeutung einer Begründung dieser Zielsetzung, die teils einleuchtend, teils an den Haaren herbeigezogen erscheint. Ein Beispiel im letztern Sinne liefert die Botschaft des Bundesrates vom 19. Dezember 1941 zur Verfassungsvorlage, wo u. a. folgendes zu lesen ist:

«Es ist sodann nicht ausgeschlossen, daß in den ersten Nachkriegsjahren der motorisierte Straßenverkehr auch weitgehend von der Versorgung durch ausländische oder Ersatztreibstoffe aus dem Inland wird abhängig gemacht werden müssen und der Werkverkehr mit staatlichen Einschränkungen auf dem Gebiet der Treibstoffzuteilung wird rechnen müssen.»

Ein Kommentar zu einer solchen Argumentierung ist überflüssig. Dagegen ist sie gewiß nicht angetan, das Vertrauen in die zuständigen Behörden zu wecken.

Tatbestand ist, daß durch Auslegung von Art. 36 B.V. (Postregal) die Kompetenz des Bundes abgeleitet werden kann, die Gesetzgebung auf den gesamten entgeltlichen, d. h. gewerbsmäßigen Verkehr auszudehnen. Darauf stützt sich in der Hauptsache auch die Autotransportordnung (ATO). Dagegen heißt es in der Botschaft des Bundesrates zur ATO vom 18. Juni 1937 auf S. 35:

«... keine, auch noch so dynamische Auslegung gestatte, ihn (gemeint ist Art. 36 ter B.V.) bona fide auf den Werkverkehr auszudehnen. Es muß zu-

gegeben werden, daß der Bund in dieser Hinsicht heute keine Kompetenzen besitzt. Ein Bundesbeschluß «Schiene-Straße», dessen Bestimmungen, wir wiederholen, aus wirtschaftlichen Gründen die Freiheit des Werkverkehrs einschränken würde, wäre verfassungswidrig.»

Genau gleich verhält es sich mit dem privaten Verkehr mit Personenautomobilen. Außer eigentlichen Verkehrsregeln, die vom Bedürfnis nach Herbeiführung einer möglichst großen Straßen-Verkehrssicherheit diktiert sind (Art. 37 bis B.V.), kann der Bund keine Gesetze aufstellen, welche wirtschaftliche Belange dieses Verkehrs berühren. Dieser verfassungsrechtliche Tatbestand und diese Zielsetzung der Vorlage dürften auch kaum umstritten sein. In der Abhandlung Dr. Wanners werden diese Dinge auch zugegeben. Er ist der Befürworter, der mit offenem Visier kämpft und damit auch die Achtung der Gegner für sich hat. Leider wird diese Abstimmungskampagne nicht nur in diesem Geist geführt. Zwar sieht Dr. Wanner die Gefahr der Schlagwortbildung nur bei den Gegnern. Gewiß werden viele Gegnerargumente mit mehr oder weniger Berechtigung mit dieser Qualifikation abgetan werden können. Ehrlicherweise muß aber zugegeben werden, daß sicher auch die Befürworter der Vorlage einen «Ansturm gefährlicher Schlagworte» vorbereiten werden, um die wirkliche Zielsetzung zu verschleiern und so den Entwurf dem Volk genießbarer zu machen. Muster solcher Versuche konnte man schon seit Wochen in der Zeitschrift «Der öffentliche Verkehr», dem offiziellen Organ des Verbands schweizerischer Transportanstalten, zu sehen bekommen.

Die Gegner sind auch für eine Ordnung im Verkehr!

Von den Befürwortern wird viel mit den Worten «Verkehrschaos» einerseits und «demokratische Verkehrsordnung» andererseits gefochten. Es wird behauptet, daß der Verkehrsartikel ein bestehendes Chaos beseitigen und eine Ordnung bringen wolle. Damit wird versucht, von vornherein die Gegner der Vorlage als Gegner jeder Ordnung abzustempeln. Das stimmt nicht. Auch hiezu sei der wirkliche Sachverhalt festgehalten.

Der Straßenverkehr ist, wie bereits erwähnt, generell geregelt im Eidgenössischen Automobil- und Fahrradgesetz (MFG), mit den dazugehörigen Verordnungen. In Kraft steht diese Gesetzgebung seit dem 1. Januar 1933. Dabei beschränkt sich dieses Gesetz nicht nur auf die eigentlichen Verkehrsregeln, sondern gerade die Vollzugsverordnung brachte schwerwiegende, wirtschaftliche Einschränkungen, namentlich auf dem Gebiet des Lastwagenverkehrs. Wir erinnern an die weitgehend im Interesse der Bahnen erfolgte Festsetzung der Höchstgesamtgewichte, Höchstgeschwindigkeiten, usw.

Außerdem besteht die Postverkehrsgesetzgebung, maßgebend für den gesamten fahrplanmäßigen Straßenverkehr. Endlich haben wir

bekanntlich die ATO, auf deren Inhalt wir nicht mehr näher zu sprechen kommen möchten. Hervorgehoben sei jedoch, daß die ATO eine reinliche Scheidung zwischen gewerbsmäßigem Verkehr und Werkverkehr gebracht hat und der sog. gemischte Verkehr verboten, bzw. der Bewilligungspflicht unterstellt wurde. Wer etwas genauer die Verhältnisse im Autotransportwesen kennt, weiß, daß die unregelmäßige Konkurrenz davon ausging, daß viele Werkverkehrsbetriebe nebenbei, insbesondere für Rückfahrten, fast zu jedem Preis fremde Waren mitführten. Mit diesem Chaos — hier ist das Wort wirklich zutreffend — hat die ATO, im Interesse des Autotransportgewerbes und der Bahnen, aufgeräumt. Frei ist bisher der Werkverkehr und der private Personenwagenverkehr. Die Frage ist schon zutreffend, ob dieser Zustand als Unordnung zu qualifizieren sei. Viel wird mit dem Ausland exemplifiziert. Doch trotz allen Suchens kann für die Regelung des Werkverkehrs nur die Fernverkehrsbesteuerung in Italien genannt werden. Andere Regelungen sind nicht bekannt. Alle übrigen Staaten hätten somit, dem Sinn der Befürworter nach, chaotische Zustände im Verkehr. Manches Land wird sich dafür bedanken.

In der Schweiz werden besonders oft Vergleiche mit den U.S.A. angestellt. Man spricht von der großen Schwesterrepublik, welche gleiche demokratische Ideale hochhalte, wie wir. Es ist jedem Befürworter des Verkehrsartikels, der den Mut hat, zu den wahren, damit verfolgten Zielen zu stehen, anzuraten, diese Probleme einmal mit einem Amerikaner zu besprechen. Dieser wird sofort bestätigen, daß wir bereits hinsichtlich Ordnung des Verkehrswesens den U.S.A. weit voraus sind. Er wird schon nicht verstehen können, daß es bei uns z. B. undenkbar wäre, einen fahrplanmäßigen Autobusbetrieb zwischen Basel und Zürich einzurichten. Die Postkonzession würde selbstverständlich dafür nicht erteilt. Er wird sofort sagen, es erscheine ihm dies sehr bedenklich, da ja jede gesunde Konkurrenz zwischen Verkehrsmitteln ausgeschlossen sei. Schon gar jedes Verständnis geht einem Amerikaner ab, wenn man ihm erklärt, man wolle den Werkverkehr distanzlich, oder durch Sondertaxen, usw., im Interesse der Bahnen einschränken. Viele Schweizer haben ja heute Gelegenheit, mit amerikanischen Urlaubern solche Probleme zu besprechen. Das Urteil des Auslandes soll gewiß nicht ausschlaggebend sein für uns. Doch gerade die Befürworter des Verkehrsartikels fordern es immer wieder heraus.

Tatsache ist, daß unsere bestehende Verkehrsordnung, im Vergleich zu andern Ländern, sich sehen lassen darf und keineswegs chaotisch ist, nicht davon zu reden, daß sie das Prädikat «nicht demokratisch» verdienen würde, ein beliebter Ausdruck der Befürworter.

Auch die Gegner des Art. 23 ter sind mit der bestehenden Ordnung einverstanden, ja sehen sogar noch Ausbaumöglichkeiten, wie sie in der ATO verankert sind.

Hier hacken nun die Anhänger ein und erklären, es brauche Art. 23 ter B.V., um die ATO in die ordentliche Gesetzgebung überführen zu können. Ursprünglich wurde sogar erklärt, eine Fortsetzung der ATO, in der Form eines dem Referendum unterstellten Gesetzes, sei ohne Verfassungsrevision unmöglich. Je mehr sich eine Gegnerschaft abzeichnete und je mehr deren Aussichten, als Obssiegende aus dem Abstimmungskampf hervorzugehen, ansteigen, desto vorsichtiger wird man mit diesem Argument. Gerade auch Dr. Wanner hält diese These nicht mehr aufrecht, sondern erklärt nur, es wäre zu begrüßen, wenn die ATO durch den Verkehrsartikel ein besseres Fundament in der Bundesverfassung erhalten würde. Mit einer seiner weiteren Ansichten ist in diesem Zusammenhang der Verfasser gar nicht einverstanden, daß nämlich ohne Art. 23 ter die ATO die «Tücken einer Volksabstimmung» nicht überstehen könnte. Ins gleiche Kapitel gehört die Behauptung, daß bei der Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes, im Jahre 1935, «verfassungsrechtliche Bedenken eine ausschlaggebende Rolle spielten». Im Volk werden sicher nicht Fragen des Verfassungsrechtes erörtert. Es entscheidet, ob es ein bestimmtes Gesetz, mit Rücksicht auf dessen Inhalt, will oder nicht. Das Verkehrsteilungsgesetz wurde einerseits von den Eisenbahnern bekämpft, die behaupteten, man sei dem Auto zuviel entgegengekommen, und andererseits von den Auto-Ferntransporteuren, die genau die gegenteilige Ansicht vertraten.

Im übrigen erscheint die Empfindlichkeit wegen Auslegungsfragen der Bundesverfassung, die gegenwärtig an den Tag gelegt wird, gekünstelt. Man hat den Eindruck, daß sie nur als Vorwand dient, weil — zugestandenermaßen von Seiten der Bahnen — die ATO den öffentlichen Verkehrsbetrieben zu wenig Schutz biete und man deshalb erhofft, durch die Verfassungsrevision erheblich mehr erreichen zu können. Warum bestehen, beiläufig erwähnt, nicht die gleichen Bedenken wegen der Höhe des Benzinzolles? Man lese doch die Verfassungsgrundsätze in Art. 29 nach und überprüfe, ob, wie vor dem Krieg und wohl bald wieder, ein Zollansatz, der ein Mehrfaches des Warenwertes des Benzins beträgt, wirklich diesen Bestimmungen entspricht! Wie wenig ernst diese Bedenken zu nehmen sind, werden wir übrigens bald nach einer allfälligen Verwerfung des Verkehrsartikels sehen. — Gerade jene Kreise, die heute am lautesten davon reden, weil sie wissen, daß dadurch das Transportgewerbe im Lager der Befürworter festgehalten wird, werden dann überhaupt keine solchen Bedenken mehr erwähnen, sondern froh sein, daß die jetzt geltende Verfassung wenigstens den Erlaß einer ATO zuläßt.

Können sich Werkverkehr und privater Personenwagenverkehr Einschränkungen gefallen lassen?

Um den Verkehr mit *Personenautos* vorweg zu nehmen, sei erklärt, daß Einschränkungen etwa nach Distanzen oder Strecken überhaupt unsinnig wären. Also kann nur eine Sondersteuer in Frage kommen. Auch dies wird allerdings heute von den Befürwortern in Abrede gestellt. Die Frage ist deshalb schon berechtigt, warum man dann auf diesem Gebiet überhaupt die Gesetzeskompetenz wünscht. Die Anhänger der Vorlage sagen, es wäre ein eigentlicher «Schönheitsfehler», wollte man für die Personenwagen in der Verfassung eine Ausnahme machen. Es ist begreiflich, daß sich die Kreise, die den Personenwagen vertreten, lieber den «Schönheitsfehler» wünschen, als das Risiko einzugehen, früher oder später doch einem Gesetz, das eine Ausgleichstaxe vorsieht, gegenüberzustehen.

Über die prinzipielle *Notwendigkeit der Freiheit des Werkverkehrs* hatte der Verfasser Gelegenheit, im Januarheft 1943 dieser Zeitschrift nähere Ausführungen zu machen. Sie sollen nur summarisch zusammengefaßt werden. Trotz aller Gegenbehauptungen muß der Werkverkehr grundsätzlich frei bleiben, um der Wirtschaft dauernd Gelegenheit zu bieten, mit plebiszit-ähnlicher Wirkung, immer auf die Gestaltung des Tarifwesens des entgeltlichen, gewerbsmäßigen Verkehrs, sei er öffentlich oder privat, Einfluß zu nehmen. Der Einwand, es wäre den Bahnen ein Leichtes gewesen, die Treibstoffnot während des Krieges für Tariferhöhungen auszunützen, sie hätten es jedoch nicht getan, daher sei die Theorie vom «Tarifregulator Werkverkehr» falsch, ist nicht stichhaltig. Tatsächlich war der Werkverkehr aus kriegswirtschaftlichen Gründen stark beschränkt. Doch wußte man auf der Bahnseite, daß unmittelbar nach dem Wegfall dieser vorübergehenden Einschränkungen, sich der Werkverkehr wieder frei entwickeln könne und eine entsprechende Reaktion auf eine Tariferhöhung nicht ausbleiben würde. Die Wirkung ist jene des berühmten Damokles-Schwertes und hat sogar während des Krieges gespielt.

Die Freiheit des Werkverkehrs wäre im Prinzip nicht angetastet, falls man diesen Betrieben auch in der endgültigen Gesetzgebung auferlegen würde, gemäß Art. 15 der ATO «den Anforderungen der Militärverwaltung entsprechende Fahrzeuge zu verwenden». Auch diese Auflage dürfte ohne Art. 23 ter möglich sein, was ebenfalls die Ansicht Dr. Wanners ist. Dabei soll vorausgesetzt werden, daß diese Vorschriften ein vernünftiges Maß einhalten sollen. — Analog verhält es sich mit den sozialen Auflagen. Falls die Arbeitgeber im Werkverkehr allgemein gezwungen werden sollten, Gesamtarbeitsverträge zugunsten ihrer Arbeitnehmer einzugehen, wäre das Prinzip

des freien Werkverkehrs ebenfalls nicht tangiert. Diese Möglichkeit richtet sich jedoch nach der allgemeinen Gesetzgebung über Gesamtarbeitsverträge und ein besonderer Verkehrsartikel wäre hiefür keineswegs nötig. Nur beiläufig sei erwähnt, daß bereits viele Werkverkehrsfirmen Gesamtarbeitsverträge eingegangen sind.

Nicht mehr frei wäre der Werkverkehr dann, wenn man ihn nach *Distanzen* oder *Strecken* beschränken wollte, ihn einer *Bedürfnisklausel* unterwerfen oder eine *künstliche Verteuerung* durch eine Ausgleichstaxe, deren Erträge den Bahnen zugute kämen, herbeiführen würde. *Gerade solche Maßnahmen sind nach Annahme des Verkehrsartikels zu befürchten.*

Warum Mißtrauen?

Man wirft den Gegnern Mißtrauen gegenüber den Behörden vor. Das Vorhandensein dieses Mißtrauens wird nicht bestritten. Es ist auch begründet. *Allgemein* gesprochen, hat die *Fiskalpolitik* gegenüber dem Motorfahrzeug seit Jahrzehnten die Bildung dieses Mißtrauens verursacht. Es ist stark verwurzelt und kann nur durch eine lange Dauer gegenteiliger Handlungen seitens der Behörden beseitigt werden. Die Sache anders beurteilen, hieße die Tatsachen nicht sehen wollen.

Im *besondern* hat Ständerat Schmuki unmittelbar vor der Schlußabstimmung über den Verkehrsartikel im Rat folgendes ausgeführt:

«Abschließend kann ich bekannt geben, daß es nicht in der Absicht des Bundesrates liegt, den Verkehrsartikel noch dieses Jahr dem Volk zur Abstimmung vorzulegen. Bis dahin sollen die Ausführungsarbeiten weiterhin gefördert werden, um dabei auch wiederum mit den interessierten Beteiligten der verschiedenen Zweige der Verkehrswirtschaft weiterzuarbeiten und eine weitergehende Verständigung zu erreichen.»

Drei Jahre später müssen wir feststellen, daß man es nicht für nötig befunden hat, diese Absicht zu verwirklichen. *Nie haben Verhandlungen dieser Art stattgefunden* oder hat man die Verkehrsverbände auch nur allgemein über die Absichten des Bundesrates in bezug auf die Gesetzgebung orientiert. Daraus wird gefolgert, daß man entweder nichts zu sagen hatte, dann erscheint die Abstimmung als verfrüht, oder aber es bestehen Absichten für die Vollzugsgesetzgebung, die man aus Furcht, die Opposition werde nur noch vergrößert, nicht bekannt geben will. Das Mißtrauen ist unter solchen Umständen begreiflich.

Die Befürworter wenden dagegen ein, daß durch Anruf des Art. 89, Abs. 2 B.V. im Wortlaut des Verkehrsartikels, die Garantie geboten sei, *gegen ein Vollzugsgesetz das Referendum ergreifen zu können*. Daran zweifelt der Verfasser nicht, im Gegensatz zu andern Vertretern der Automobilwirtschaft. Jedoch sind wir überzeugt, daß

in der *praktischen Auswirkung diese Garantie nicht spielen wird*. In maßgebenden Bahnkreisen wird nämlich (wohlweislich wird schriftlich solches nie veröffentlicht) die Ansicht vertreten, das Schweizervolk sei gewissermaßen *nicht* reif zu einem *einzigem, umfassenden Gesetzeswerk* auf dem Gebiet des Verkehrs. Deshalb müsse man bei der Gesetzgebung so vorgehen, daß *mehrere kleinere Gesetze sukzessive* einzelne Teilgebiete regeln. Es ist klar, daß dann die Aussichten für das Zustandekommen des Referendums und für die Verwerfung eines solchen Teilgesetzes außerordentlich gering sind. Das Wissen um dieses taktische Konzept für die künftige Gesetzgebung hat viel dazu beigetragen, daß auch der Verfasser, der sonst sehr für Verständigungslösungen eintritt, ein überzeugter Gegner der Verfassungsvorlage geworden ist.

Den Verkehrsartikel *verwerfen* bedeutet die *Sicherheit, daß man künftig genau weiß, wo die Grenzen für Einschränkungen der Automobilwirtschaft und des Straßenverkehrs liegen*, ihn *annehmen* hat zur Folge, daß wir *endlosen Kämpfen auf dem Gebiet der Verkehrsgesetzgebung entgegengehen, deren Auswirkungen niemand absehen kann*.

Eingebung und Gestaltung in Maria Wasers Prosawerk

Von Freddy Ammann-Meuring

Es gibt Schriftsteller, die sich schreibend inspirieren, die das weiße Blatt vor sich sehen müssen, damit ihnen die guten Gedanken kommen. So erfährt man aus einem Briefe der Annette von Droste-Hülshoff, daß sie «keinen Bogen unbeschriebenes Papier sehen konnte, ohne die peinlichste Ungeduld und Sehnsucht, und keine Feder, ohne ein magnetisches Zucken in den Fingern zu fühlen».

Auf Maria Waser hingegen wirkte das Schreibgerät eher als Hemmung. Oft genug kam es vor, daß sie geradezu einen Widerwillen gegen das Schreiben empfand. Niemals hat sie in der Jugend Heft um Heft mit Gedichten und seelischen Ergüssen gefüllt, und der Schulaufsatz hat ihr mehr Qual als Freude bereitet. Auch las sie während ihrer ganzen Kindheit kaum ein halbes Dutzend Bücher. — Zu Beginn der Studienjahre stürzte sie sich freilich kopfüber in die Literatur, aber eine Dichtung wurde ihr nur dann zum Erlebnis, wenn sie diese, vom Buche losgelöst, im Geiste hören konnte. Während ihres Aufenthaltes in Florenz fand Maria, trotzdem sie im Hause einer Schriftstellerin lebte, den Weg zum Buch am allerwenigsten.

Als dann, ein paar Jahre später, die Gestalt der Anna Waser ihre Träume zu beherrschen begann und gebieterisch Gestaltung forderte,