

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

Artikel: Der Gotthardvertrag [Schluss]
Autor: Steiger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-764131>

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: 27.06.2025

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

nicht der Einsicht, dass es hier wirklich eine zeitgemäße Tat zu tun gibt. Dann müssten seltsame Dinge im Wege stehen, wenn — wie das Schauspiel seinerzeit durch die „Gyges“-Aufführung — nicht auch die Oper eine Erneuerung erführe, die sie aus den Banden der Mode befreit und ihr eigenes Leben gibt, ein Leben, an dem die Kunstfreunde wieder innerlich teilnehmen können.

ZÜRICH

KONRAD FALKE



DER GOTTHARDVERTRAG

(Schluss)

WAS NUN?

Im letzten Heft war von den bedenklichen Konsequenzen des neuen Vertrags für die Selbständigkeit und die Bewegungsfreiheit der Schweiz in eisenbahnpolitischer Beziehung die Rede. Bemerkenswert ist, wie sich der verstorbene Professor *Hilty* in seinem Jahrbuch von 1909 über die Gotthardfrage ausgesprochen hat.

Über das Gotthardabkommen wurde bis jetzt nur ein offizielles Communiqué mitgeteilt. Die Hauptbedingung des Übereinkommens ist die, dass die Gotthardlinie eine „internationale“ ist und bleibt, zu deren Betrieben die beiden Staaten Deutschland und Italien etwas mitzusprechen haben, wozu ferner die nunmehrige Schiedsgerichtsklausel gehört. Alles Dinge, die in den ursprünglichen Gotthardverträgen von 1869 und 1871 *nicht* enthalten waren und *einen zweifellosen Eingriff in die Souveränität der Eidgenossenschaft enthalten*, welche fortan in bezug auf diesen Bestandteil ihrer Bundesbahnen an die Verhandlungen einer internationalen Kommission gebunden sein wird, ähnlich wie dies auch bei der Simplonbahn bereits der Fall ist. Die Ostschweiz kann dieses Ende der langen Geschichte des Gotthardunternehmens, so sehr dasselbe dem seinem Anfange entspricht, nur mit gemischten Gefühlen begrüßen.

Es ist dieser Gotthardvertrag fortan etwas ähnliches, wie die internationale Suezkanal-Konvention gegenüber dem Territorialstaate Ägypten das heißt der Anfang eines Kollektivprotektorats, das überhaupt gegenüber den Kleinstaaten Europas jetzt so ziemlich in der Luft liegt. Gemildert hier allerdings durch drei wesentliche Umstände. Zunächst dadurch, dass sich die Protektoren niemals auf der Dauer unter sich zu unserem Schaden verständigen werden; denn ein Einverständnis zwischen Deutschland und Italien ist seit diesem Jahre durch die weit enger gewordene Allianz Österreichs mit Deutschland dauernd unmöglich geworden.

Ferner durch den Umstand, dass nun die Simplon-Lötschbergverträge auch Frankreich den gleichen Einfluss auf den Betrieb der Bundesbahnen erlangen und begehren wird, somit stets den Dritten im Bunde bilden müsste, das ebenfalls an den allgemeinen Beziehungen der Staaten seine Schranken findet. Endlich durch die Gotthardbefestigungen, welche die Herrschaft über die Bahn, wenigstens militärisch, stets der Schweiz allein sichern werden, ebenso, wie dies in St. Maurice bezüglich der Simplonbahn der Fall ist.

Hilty sieht ebenfalls in dem Vertrage einen bedenklichen Eingriff in die Souveränität der Schweiz. Wenn er nun als eine seiner Folgen eine internationale Kommission voraussagt, so geht er darin ohne Zweifel zu weit. Ein gewisses Kontrollrecht in bezug auf die Rechnung des Gotthardnetzes haben die Subventionsstaaten allerdings unter den alten Verträgen, aber nicht unter dem neuen Vertrag, was ein entschiedener Vorteil ist. Dass die Führung einer speziellen Rechnung des Gotthardnetzes auch unter dem neuen Vertrag nötig, wenn auch nicht obligatorisch wird, ist schon erwähnt worden. Ein schlechter Trost bei Hilty ist, dass unter dem neuen Vertrag das in gewissem Sinn entstehende Protektorat der Subventionsstaaten dadurch gebildet werde, dass Frankreich durch die Abmachung über die Lötschberg- und Simplonzufahrten den gleichen Einfluss auf den Betrieb der Bundesbahnen erhalten werde wie Deutschland und Italien. Nach dem Wortlaut der Abmachung ist es allerdings mit diesem französischen Einfluss noch nicht gefährlich, aber dass das viele französische Geld, das im Lötschberg liegt, der Schweiz noch fatal werden könnte, namentlich, wenn man den Lötschberg einmal zurückkaufen will, ist sehr wohl möglich. Unter allen Umständen stehen wir im Begriff, mit Rücksicht auf unsern internationalen Verkehr uns in viel stärkerer Weise unter den Einfluss auswärtiger Staaten zu begeben, als je vorher unter dem Privatbahnsystem, das man aufheben wollte, um selbständiger zu werden.

Vom rein fiskalischen Standpunkt der Bundesbahnen für die nächsten Jahre kann man ja sagen, der Vertrag wäre nicht ganz unannehmbar; deshalb nicht, weil dadurch die Position der Bundesbahnen gegenüber Konkurrenz-Alpenbahnen im Westen und Osten unstreitig gestärkt wird. Die Taxen müssen auf einer Höhe gehalten werden, gegen die die andern neuen Bahnen so leicht nicht aufkommen werden. Es ist aber doch kein würdiger und kein kluger Standpunkt, die Position der Bundes-

bahnen gleichsam durch einen Staatsvertrag *versichern* zu wollen, der ihnen früher oder später doch zum Fallstrick werden kann und wird, dadurch, dass die Reduktion der Zuschläge *für immer* festgelegt wird.

Vom *regionalen* Standpunkt der Kantone aus gesprochen, hätte man eigentlich in Basel, Zürich und in der Zentralschweiz ein Interesse daran, den Vertrag anzunehmen. Jede Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der Gotthardroute kann diesen Kantonen nur recht sein. Der eventuell durch die Tarifiereduktion eintretende Ausfall berührt sie ja nicht, wenigstens nicht direkt.

Andere Kantone freilich haben andere Interessen. Das ist ganz klar und soll nur nebenbei bemerkt sein. Eine Angelegenheit wie die vorliegende darf aber von *keinem* Kanton nur vom regionalen Standpunkt aus beurteilt werden. Es sind Gründe *nationaler* Natur, die eine Ablehnung oder wenigstens eine Modifikation wünschbar erscheinen lassen.

Es wird zur Entschuldigung für den Vertrag weiter gesagt und auch in der Botschaft erwähnt, die Subventionsstaaten hätten eigentlich *größere Superdividenden* reklamieren können, denn tatsächlich seien die Reinerträge der Gotthardbahn in manchen Jahren viel größer gewesen, als zugegeben wurde. Diese Auffassung wird bestritten; aber selbst wenn sie richtig ist oder zum Teil richtig, so ist nicht einzusehen, was die vorliegende Frage damit zu tun hat. Die Gotthardrechnungen sind nicht nur vom Bundesrat genehmigt worden, sondern auch von den Vertretern der Subventionsstaaten im Verwaltungsrat, und wenn nachträglich etwas zu reklamieren wäre, so berührt dies die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation und nicht den Bund oder gar die Bundesbahnen.

Die unrichtigste Ausrede und Entschuldigung für den vorliegenden Vertrag ist die, man habe es ja nur mit einem Ausfluss der alten Verträge zu tun, und mit einer Übernahme, respektive Abbüßung der Fehler, die die schweizerischen Staatsmänner von 1869 und 1878 machten, indem sie so unvorsichtige Verträge abschlossen. Damit ist natürlich vor allem der verstorbene Bundesrat *Welti* gemeint. Der soll nun Sündenbock werden.

Das eine wie das andere ist unrichtig. Der vorliegende Vertrag ist nicht bloß ein Ausfluss der alten Verträge, die man *nolens*

volens übernehmen muss, sondern eine ganz bedeutende Verschlimmerung der durch die alten Verträge geschaffenen Sachlage. Auch wenn man zugibt, dass es richtiger gewesen wäre, wenn Herr Welti dafür gesorgt hätte, dass die Eventualität des Rückkaufs in den Verträgen präziser abgeklärt worden wäre, so kann man ihn doch nicht zum Sündenbock der heutigen Sachlage stempeln, bloß um den Bundesrat von 1897 und den von 1903 zu entlasten, der einerseits den Einbezug der Gotthardbahn in die Verstaatlichung durchgesetzt hatte, *und dem es in der ganzen Periode von 1898 bis Mai 1904 nicht eingefallen ist, vor der Kündigung der Konzession der Gotthardbahn, die Lage der Dinge für den Fall des Rückkaufs mit den Subventionsstaaten abzuklären, wozu er fünf Jahre Zeit gehabt hat!* Man weiss allerdings, dass die Hauptschuld keinem der jetzigen Mitglieder des Bundesrats zufällt, aber der Gesamtbundesrat ist doch nicht zu entschuldigen, um so weniger, als im Herbst 1903 seine Aufmerksamkeit von Mitgliedern des Rates auf die gefährliche Lage der Dinge gelenkt worden ist.

Wenn je etwas klar gelegt hat, dass die *Art* der Behandlung der auswärtigen Angelegenheit im Bundesrat und auch der dominierende Einfluss bestimmter Departemente in solchen Fragen nicht nur nichts taugt, sondern geradezu gefährlich ist, so ist es dieser Fall, der sich stets wiederholen kann, wenn nicht Remedur geschaffen wird. Also mit dem Abschieben der Verantwortung auf den Bundesrat von 1869 und 1878 ist es nichts!

Man hat vielfach Klagen gehört, die Verhandlungen über den Gotthardvertrag seien durch die Schweiz nicht mit derselben Umsicht geführt worden, wie beim Vertrag über die Simplonzufahrten, wo man sich höchstens darüber beklagen kann, dass der Bundesrat der Loyalität des Genfer Stadtrates zu viel zugetraut hat, indem er den eventuellen Bau der Verbindungsbahn zwischen beiden Bahnhöfen den Franzosen zugestand, ohne irgend etwas dafür von ihnen zu erhalten und ohne sich vom Genfer Stadtrat die Abtretung des Kündigungsrechtes für Genf-La Plaine geben zu lassen.

Der vorliegende Vertrag und was man über die Verhandlungen selbst hört und schon während der Konferenz vom März 1909 gehört hat, lässt allerdings diese Klagen bis zu einem ge-

wissen Grad berechtigt erscheinen, und zwar trotz dem guten Zeugnis, das die italiänische Presse der schweizerischen Delegation aus naheliegenden Gründen ausstellt. Allerdings ist in Betracht zu ziehen, dass die Verhandlungen und die Stellungnahme des Bundesrates wie der schweizerischen Unterhändler vor allem dadurch erschwert wurden, dass die gemeinsamen Begehren Deutschlands und Italiens *erst am Eröffnungstag der Konferenz* bekannt gegeben wurden. Die Deutschen und Italiäner konnten sich sorgfältig vorbereiten, weil sie wussten, was sie wollten. Der schweizerische Bundesrat wurde im Dunkeln gehalten. Es war dies der *zweite* große Bluff, den diese Staaten versucht haben. Der erste war, dass sie nach vierjährigem Schweigen auf alle Anfragen des Bundesrates plötzlich kurz vor der Konferenz die Eröffnung machten, die Schweiz hätte *überhaupt* nicht das Recht, die Gotthardbahn ohne Einwilligung der Vertragsmächte zu verstaatlichen. Und der *zweite* Bluff war, wie gesagt, der, dass man die Schweizer erst an der Konferenz, das heißt am ersten Sitzungstag mit unmöglichen Forderungen überraschte. Im Geschäftsbericht des Bundesrates für 1909 sind sie abgedruckt. Es ist nicht uninteressant, sie zu kennen. Sie lauten :

1. La Suisse *s'engage* à ce que l'exploitation du chemin de fer du St-Gotthard réponde dans toutes ses parties à ce qu'on est en droit d'exiger d'une grande ligne internationale.

2. La Suisse *s'engage*, les cas de force majeure réservés, à assurer l'exploitation du chemin de fer du St-Gotthard contre toute interruption. Toutefois la Suisse a le droit de prendre les mesures nécessaires pour le maintien de la neutralité et pour la défense du pays.

3. Les Hautes Parties contractantes feront leurs efforts pour faciliter le plus possible, en vue de l'intérêt commun, le trafic entre l'Allemagne et l'Italie et à cet effet elles chercheront à provoquer sur le chemin de fer du St-Gotthard le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux le plus régulier, le plus commode, le plus rapide et le meilleur marché possible.

4. La Suisse *s'engage* à prendre les mesures nécessaires pour que les trains des chemins de fer fédéraux soient organisés de telle manière que, autant que possible, ils coïncident sans interruption avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie.

5. La Suisse *maintiendra* avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie un service direct (comulatif) pour le transit sur la ligne du St-Gotthard.

6. La Suisse *s'engage* à faire jouir pour le transport des personnes et des marchandises d'Allemagne et d'Italie pour et à travers ces deux pays, les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie au moins des mêmes avantages et des mêmes facilités qu'elle aura accordés soit à

d'autres chemins de fer dans ou en dehors de la Suisse, soit à des parties et à des stations quelconques de ces chemins de fer, soit enfin aux stations-frontières suisses.

7. La Suisse *accorde* une réduction de 65 % des surtaxes actuelles pour les tronçons Erstfeld-Chiasso et Erstfeld-Pino.

8. La Suisse *s'engage* à maintenir à l'avenir les taxes de transit suisses qui existent actuellement pour le trafic allemand et pour le trafic italien passant la ligne du St-Gotthard. La Suisse prend le même engagement pour ce qui concerne les tarifs du service cumulatif italo-suisse.

9. Le trafic sur le chemin de fer du St-Gotthard jouira toujours des mêmes tarifs et des mêmes avantages qui sont ou seront accordés à tout autre chemin de fer qui existe déjà ou qui sera construit par les Alpes.

10. La Suisse *s'engage* à concéder les taxes de transit des chemins de fer fédéraux sans modification quelconque de sorte que ces taxes seront accordées pour toutes les stations d'entrée suisses, qu'elles se trouvent ou non sur la voie la plus courte.

11. Dans le cas où des commandes de matériel devraient être faites pour la ligne du St-Gotthard, surtout en cas de son électrification, la Suisse s'engage à faciliter p. ex. par voie d'adjudication, à l'industrie allemande et italienne, la participation à la fourniture de ce matériel.

Vœu. Les Gouvernements d'Allemagne et d'Italie émettent le vœu que les agents et les ouvriers de nationalité allemande et italienne au service de la compagnie du chemin de fer du St-Gotthard soient maintenus en service par le Gouvernement Fédéral Suisse après le rachat sans qu'il leur impose l'obligation d'adopter la nationalité suisse.

Il est entendu que ce vœu sera inséré dans un protocole final du traité à conclure.

Man hat der Schweiz *keinen einzigen Tag* vor der Konferenz gelassen, sich auf die Behandlung der Forderungen vorzubereiten, während dies die andern Kontrahenten *Jahre lang* tun konnten.

Das Begehren des Bundesrates, die Forderungen *vorher* bekannt zu geben, wurde einfach ignoriert, und erst am ersten Konferenztag wurden sie dem Vertreter des Bundesrats und der schweizerischen Delegation bekannt gegeben!

Behandelt man so einen Nachbarstaat und seine Regierung, denen man Rücksicht schuldet?

Die Art und Weise, *wie* die Subventionsstaaten mit ihren Forderungen an die Schweiz herantreten sind, *ist auf alle Fälle keine würdige*, und für die Schweiz *fast beleidigend*.

Da figuriert vor allem die These 6, die dem famosen *Meistbegünstigungsartikel 8* gleichkommt, der gar nicht in den bisherigen Verträgen enthalten ist und den man deshalb schon vor der Konferenz hätte ausschalten sollen.

All diese Zumutungen sollte die Schweiz um so deutlicher abweisen, als ihre Rechtslage, für den Fall, dass kein Vertrag zustande kommt, eine klare ist. Die Rückkaufsbotschaft von 1897 bemerkt darüber auf Seite 106 folgendes:

Alle diese Verpflichtungen für den Betrieb der Gotthardbahn bilden für den Bund keine Belastung, da die in demselben niedergelegten Grundsätze bei einem rationellen Staatsbahnbetrieb ohne weiteres Anwendung zu finden haben. Einzig Artikel 18 veranlasst eine lästige Komplikation, da die besondere Berechnung des Reinertrages der Gotthardbahn zur Ausmittlung einer allfälligen Dividende für die Subventionsstaaten des Auslandes und die betreffenden Schweizerkantone die Fortführung einer besondern Ertragsrechnung für die Gotthardbahnstrecken bedingt, mit all den weitläufigen Abrechnungen gegenüber dem übrigen schweizerischen Staatsbahnnetze. *Es wird sich daher empfehlen, vor Durchführung der Verstaatlichung der Gotthardbahn eine Vereinbarung mit den Subvenienten zu treffen zur Ablösung dieses Dividendenanspruchs.* Sollte ein Abkommen wider Erwarten nicht möglich sein, könnte allerdings *die erwachsende Mehrarbeit und Mühe nicht etwa ein Grund sein, die Gotthardbahn von der Verstaatlichungsaktion auszuschließen.* Dieselbe ist in verkehrspolitischer Beziehung ein so bedeutendes Glied der schweizerischen Verkehrsanstalten, *dass untergeordnete Erwägungen der internen Rechnungsstellung und die Möglichkeit bezüglich Anstände mit den Subvenienten nicht maßgebend sein dürfen.*

Eine Vereinbarung sollte übrigens um so leichter zu erzielen sein da bei ausreichender Berücksichtigung des lokalen Verkehrs neben dem Transit und bei der in Aussicht genommenen Taxreduktion, worüber eben gesprochen wurde, die Aussicht auf den Fortbestand einer Dividende von mehr als sieben Prozent eine geringe ist.

Eine weitere Frage ist, wie sich das Verhältnis des Bundes zu den Vertragsstaaten nach erfolgtem Rückkauf gestalte. Der Staatsvertrag setzt eine die Bahn bauende und betreibende Privatbahngesellschaft voraus, der gegenüber der Bund die Rechte des Staates, das heißt die Eidgenossenschaft, zu wahren und zugleich für sich und als Mandatar der Vertragsstaaten die Vollziehung der Vorschriften des Vertrages zu überwachen hat. Der Übergang der Bahn an den Bund ist im Vertrage nicht vorausgesehen, und es ist auch dessen Aktionsfreiheit für diesen Fall in keiner Weise beschränkt, indem sich die Vertragsstaaten weder ein Recht der Einsprache, noch der Mitverwaltung vorbehalten haben. *Da die selbständige Stellung des Bundes nach dem Vertrage vollständig gewahrt ist, so ist auch eine neue Formulierung des Verhältnisses zwischen dem Bund und den Vertragsstaaten nicht notwendig; der Bund hat auch nach dem Rückkauf die im Vertrag festgesetzten Verpflichtungen zu erfüllen, aber eine besondere Kontrolle steht den Vertragsstaaten nicht zu.*

Aus alledem geht hervor, dass die Stellung der Schweiz, falls dieser oder ein anderer Vertrag ihr nicht belieben sollte, keine

anormale sein würde. Schließlich hat man es mit Rechtsstaaten zu tun, die das klare Recht nicht verletzen werden.

Trotz dieser doch klaren Rechtslage wird unter dem Titel: „Was dann?“ in letzter Zeit die bange Frage aufgeworfen, wie die Schweiz wohl im Falle der Verwerfung des Vertrages dastehen würde. Die Frage ist nicht beantwortet worden, jedenfalls von allen denen nicht, die seit dem letzten Herbst nicht den Mut hatten, die Annahme des Vertrages herzlich zu empfehlen und lieber tapfer geschwiegen haben. Erst in neuerer Zeit werden ziemlich schüchterne Versuche gemacht, den Vertrag in ein günstigeres Licht zu setzen.

Auf diese Frage kann man bloß antworten: *Wo bleibt unser Recht der Selbstbestimmung, wenn wir angesichts einer gewiss nicht komplizierten Rechtslage nicht mehr nach freiem Willen einen Staatsvertrag ratifizieren dürfen*, aus lauter Angst, man könnte die Schweiz im Ausland scheel ansehen?

Wozu ist denn das Parlament da, wenn es aus Furcht vor dem Ausland bloß annehmen muss, was ihm der Bundesrat vorlegt? Mit der Ratifikation übernimmt das Parlament die Verantwortung. Sie lastet nicht mehr in erster Linie auf dem Bundesrat.

Dass die Subventionsstaaten bei einer definitiven oder vorläufigen Rückweisung des Vertrags erst ärgerlich sein würden, ist ja möglich, aber es handelt sich im Falle des Nichteintretens in den Vertrag *nicht um die geringste Verkürzung ihrer Rechte, sondern einfach um eine Weiterführung bestehender Rechte*. Die Subventionsstaaten haben nicht den mindesten Anspruch auf deren Erweiterung; das wissen sie ganz genau.

Immerhin kann zugegeben werden, dass, falls die Ablösung der bekannten Ansprüche der Subventionsstaaten auf Superdividenden und Ermäßigung der Zuschläge bei einer gewissen Rendite in einer annehmbaren Weise erfolgen könnte, die die Würde der Schweiz nicht verletzt, dies vorzuziehen ist, und da kann man sich nun allerdings fragen, ob die Räte nicht besser tun würden, *vorläufig auf den Vertrag gar nicht einzutreten, sondern ihn einfach an den Bundesrat zurückzuweisen mit ganz bestimmten Weisungen, in welchen Punkten er zu reformieren ist, wenn er überhaupt annehmbar sein soll*. Zu ändern wäre: die Un-

kündbarkeit der Tarifiereduktionen, die Unmöglichkeit, sich ohne langwierige Verhandlungen und rechnerische Nachweise im Tarifkampf gegen Frankreich und Österreich zugunsten der östlichen und westlichen Alpenbahnen wehren zu können, endlich die Klausel der Meistbegünstigung.

Natürlich können die Räte auch beschließen, *es sei zur Stunde auf einen Vertrag überhaupt nicht einzutreten*, sondern der Bund, respektive die Bundesbahnen sollen einfach in die bisherigen Verträge von 1859 und 1878 eintreten. Eine Folge davon wird die Führung einer getrennten Rechnung sein, deren Gefahren heute geradezu tendenziös aufgebauscht werden, ganz im Gegensatz zur Rückkaufsbotschaft von 1897.

Eine separate Rechnung, die auf *keinen Fall* vermieden werden kann, wie ausgeführt, auch unter dem neuen Vertrag nicht, ist natürlich unangenehm, aber nicht so schrecklich. Dies kann nicht entscheidend sein, wie der Bundesrat in der Botschaft von 1897 mit Recht bemerkt hat. Darüber, *wie* eine solche Rechnung zu führen ist, gibt es doch Grundsätze, die allgemein anerkannt sind, und die von den Vertretern der Subventionsstaaten im Verwaltungsrat der Gotthardbahn anerkannt worden sind. Die Angst vor dieser separaten Rechnung darf also nicht zu sehr in die Wagschale geworfen werden. Die Stellung der Schweiz unter den alten Verträgen ist immer noch eine unendlich würdigere, als die, welche ihr unter dem neuen Vertrag aufgezwungen werden will.

Den Subventionsstaaten gäbe man Kenntnis, die *Bundesversammlung wolle vorläufig überhaupt keinen neuen Vertrag und ziehe vor, dass einstweilen unter dem Regime der alten Verträge die Geschäfte weitergeführt werden*. Das ist doch ihr gutes Recht, das niemand bestreiten kann und das die Subventionsstaaten in keinem Punkte schädigt.

Der erstere Modus, die *Rückweisung an den Bundesrat mit bestimmten Weisungen, was geändert werden müsse, wenn ein neuer Vertrag zustande kommen soll*, möchten wir, so wie die Lage der Dinge ist, vorziehen. Es wäre dies eine bessere und höflichere Form, die Sache zu erledigen, als die von der sozialpolitischen Gruppe des Nationalrates beantragte kategorische Verwerfung des Vertrags.

Jedenfalls wäre dies ein der Schweiz würdiger Standpunkt, der auch den Bundesrat nicht unnötig bloßstellt. Der Bundesrat hat schließlich getan, was er glaubte, unter den Umständen tun zu sollen. Man würde ihm wahrscheinlich auch Vorwürfe machen, wenn er keinen Versuch gemacht hätte, zu unterhandeln.

Deutschland und Italien werden vor allem auch in Erwägung ziehen müssen, dass wir nicht nur die internationalen Verhältnisse ihnen gegenüber zu berücksichtigen haben, sondern auch gegenüber den andern Staaten, speziell *Frankreich*, das beim Lötschberg und bei den Bundesbahnen finanziell stark engagiert ist. Es ist keine Frage, dass, wenn Deutschland und Italien Zugeständnisse gemacht werden, die so weit über die Verträge von 1869 und 1878 hinausgehen, Frankreich bei erster Gelegenheit ähnliche Forderungen an die Schweiz stellen wird.

Das ist mit ein Grund, die eine Rückweisung des Vertrags in oben erwähntem Sinne wünschbar erscheinen lässt.

BERN

J. STEIGER



PROFESSOR DR OTTO HUNZIKER

GEBOREN: 13. AUGUST 1841 · GESTORBEN: 23. MAI 1909

Auf dem idyllischen Friedhofe in Kilchberg wurde in den Dezembertagen des verflossenen Jahres ein schlichter, stilvoller Grabstein gesetzt, auf dem unter dem Namen dessen, der dort ruht, die schönen Worte Heinrich Pestalozzis stehen: „Die Liebe hat eine göttliche Kraft, wenn sie wahrhaft ist und das Kreuz nicht scheut.“

Sie sind einem Briefe Pestalozzis an Stapfer entnommen und kennzeichnen nicht nur das Wesen des Vaters unserer neueren Volksschule, sondern auch dasjenige des Mannes, dessen Lieblingszitat sie waren: Professor Dr. Otto Hunziker, der am 23. Mai 1909 seine Augen für immer geschlossen hat.

Nur ein paar Erinnerungen an den väterlichen Freund, der mir teuer war, möchte ich im folgenden festzuhalten suchen; etwas spät zwar, aber doch nicht zu spät; denn eines Mannes zu