

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 11 (1912-1913)

Artikel: Zum Gotthardvertrag [Schluss]
Autor: Büscher, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750644>

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: 04.05.2025

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

ZUM GOTTHARDVERTRAG

(Schluss)

Je länger man übrigens die Sache überlegt, desto mehr stellt sich die Tarifparität als ein Vorteil auch für die Schweiz heraus. Denn sie zielt daraufhin, dem Gotthardweg stets den größten Anteil des Alpentransitverkehrs zu sichern und auf jeden Fall zu verhindern, dass eine andere Alpenbahn das Übergewicht über den Gotthard erlange. Dies ist aber auch das elementarste Interesse der Bundesbahnen und ihr Interesse ist in diesem Falle mit dem der schweizerischen Volkswirtschaft völlig identisch.

Wohl um die Splügenfreunde gegen den Gotthardvertrag einzunehmen hat man darauf hingewiesen, dass wir infolge der Tarifparität auch auf einer Ostalpenbahn keine niedrigeren Tarife einführen dürften als am Gotthard. Hätten wir ein Interesse daran, das zu tun? Wir forderten damit den deutschen Güterverkehr direkt zum Abfahren der Schweiz heraus. Denn je niedrigere Tarife wir für eine Ostalpenbahn festsetzen, desto mehr wird es den deutschen Bahnen erleichtert, den Verkehr bis Konstanz oder gar bis Bregenz auf ihren Schienen zu führen.

Artikel 9 des neuen Vertrages bewilligt den Bundesbahnen eine Ausnahme von der Meistbegünstigung für den Fall, dass sie infolge ausländischen Wettbewerbes genötigt sind, ihre Transittaxen ausnahmsweise herabzusetzen mit der Einschränkung, dass solche Maßregeln dem Verkehr über den Gotthard keinen Abbruch tun dürfen. Diese Bestimmung fehlt im alten Vertrag, der uns jede Ausnahme von der Meistbegünstigung schlechweg verbietet. Bleibt also der alte Vertrag in Kraft und wird uns dann, was sehr wahrscheinlich ist, nicht zugestanden, dass die Meistbegünstigung nur auf dem Gotthardnetz gelten soll, so kommen wir in eine schlimmere Lage als mit dem neuen Vertrag.

Artikel 10 des Vertrages, der die Taxen für den Personenverkehr festsetzt, hat keinen Anstoß erregt, desto mehr dagegen der Artikel 11, der der Schweiz die Verpflichtung auferlegt, die jetzigen Gütertarife für den Transitverkehr über den Gotthard nicht zu erhöhen, so lange die deutschen oder italienischen Eisen-

bahnen ihre gegenwärtig für diese Verkehrsrichtungen bestehenden Taxen nicht erhöhen, wobei uns jedoch eine Neuregelung (soll wohl heißen Wiedererhöhung) der durch den ausländischen Wettbewerb bedingten Transittaxen vorbehalten bleibt.

Es will den Vertragsgegnern nicht gefallen, dass wir für den Gotthardverkehr an bestimmte Taxen gebunden sind. Wir sollten das Recht haben, diese Tarife wieder zu erhöhen. Nun haben wir schon dargelegt, dass man uns aus guten Gründen nie zugestehen wird, dass wir diese Tarife autonom festsetzen. An die Zustimmung Deutschlands und Italiens bleiben wir gebunden. Besteht nun irgend welche Aussicht, dass diese Staaten in absehbarer Zeit in eine Erhöhung unserer Tarife willigen, auch wenn sie ihre eigenen nicht erhöhen? Denn für den letzteren Fall ist ja auch uns das Recht der Wiedererhöhung zugestanden.

Die Personentarife sind auch im neuen Gotthardvertrag so hoch normiert, dass kein Vertragsgegner sie beanstandet hat. Auf eine Erhöhung derselben ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Die Tarife für die Beförderung von Gepäck und Tieren sind gleichfalls sehr hoch und liefern überdies nur einen geringen Ertrag, so dass eine Erhöhung dieser Tarife finanziell nicht ins Gewicht fallen könnte. Es bleibt also, um die Einnahmen zu verbessern, nur eine Erhöhung der Gütertarife. Nun sind aber auch unsere jetzigen Gütertarife im Vergleich zu den ausländischen noch weit höher als unsere Personentarife. Die Schweizerischen Bundesbahnen erzielen im Durchschnitt aus dem Personenkilometer eine um 2 bis 20 %, aus dem Gütertonnenkilometer eine um 80 bis 100 % höhere Einnahme als die deutschen und französischen Bahnen. Die letzten Zahlen, die uns im Augenblick zur Verfügung stehen, besagen, dass Deutschland im Durchschnitt aus dem Personenkilometer 3.07 Cts., Frankreich 3.68 Cts., die Bundesbahnen im Jahre 1910 3.75 Cts. vereinnahmten, während sich die Einnahmen aus dem Gütertonnenkilometer in Deutschland auf 4.39 Cts., in Frankreich auf 4.26 Cts. und bei den Schweizerischen Bundesbahnen 1910 auf 8.75 Cts. beliefen. Diese Zahlen variieren zwar von Jahr zu Jahr um einige Bruchteile, aber das Grundverhältnis bleibt das selbe, wie man aus den im „Archiv für Eisenbahnwesen“ abgedruckten finanziellen Ergebnissen

der verschiedenen Bahnsysteme ersehen kann. Die Gotthardbahn, die als internationale Transitbahn aus dem Gütertonnenkilometer naturgemäß geringere Einnahmen erzielt als andere Bahnsysteme, hatte im Jahr 1908, dem letzten, worüber eine separate Statistik vorliegt, aus dem Gütertonnenkilometer eine Durchschnittseinnahme von 6,61 Cts., das sind mehr als 50 % mehr als die Durchschnittseinnahmen der deutschen Bahnen. Italien gibt die Durchschnittseinnahmen seiner Bahnen zwar nicht bekannt, aber wir hätten wohl schwerlich von den Italienern die Zustimmung zur Erhöhung der Gotthardtarife zu erhoffen. Man muss nun aber wissen, dass in Deutschland die Tendenz dahin geht, die Gütertarife zu verbilligen und die Personentarife wenn möglich zu erhöhen. Eingehende Untersuchungen auf den württembergischen, sächsischen und preußischen Bahnen haben dargetan, dass der Personenverkehr mit einem gewaltigen Defizit arbeitet, das vom Güterverkehr gedeckt werden muss. Die einflussreichsten Kreise arbeiten jetzt in Deutschland auf Verbilligung der Gütertarife und der preußische Eisenbahnminister hat die Berechtigung dieser Bestrebungen grundsätzlich anerkannt. Es ist also nicht die mindeste Aussicht, dass man uns eine Erhöhung der Gütertarife zugestehen wird. Wir haben uns vielmehr darauf gefasst zu machen, dass man uns drängen würde, unsere Gütertarife gleichfalls herabzusetzen.

Man darf wohl annehmen, dass infolge dieser Wahrscheinlichkeit auch das wichtigste Argument gegen die in Artikel 12 stipulierte Herabsetzung der Bergzuschläge entkräftet wird. Gewiss war die Herabsetzung der Bergzuschläge um 35 %, die sich am 1. Mai 1920 auf 50 % erhöhen wird, eine Konzession an das Ausland. Wie weit man eine solche Konzession berechtigt finden will, ist eine Sache des persönlichen Gefühls.

Die Vertragsgegner rechnen uns vor, dass wir durch die Reduktion der ersten Periode einen jährlichen Einnahmeausfall von 975 000 Franken, in der folgenden gar von 1 425 000 Franken erleiden, was kapitalisiert einen Betrag von 24,4 Millionen und später gar von 35,6 Millionen gleichkommt, die wir nach ihrer Meinung dem Auslande sozusagen zum Geschenk machen. Aber diese Rechnung hat ein Loch. Bleibt es beim alten Vertrag, so

sind wir gezwungen, mit den Bergzuschlägen sofort herunter zu gehen, wenn der Reinertrag der Gotthardroute mehr als 8 % des Aktienkapitals beträgt. Nun hat nach Mitteilung des Herrn Forrer in der obenerwähnten Versammlung der Reinertrag der Gotthardbahn im Jahre 1909 8,94 %, im Jahre 1910, wofür die Rechnung seinerzeit noch nicht völlig abgeschlossen war, mindestens 8,9 % betragen. Das verpflichtet uns ohnehin zu einer starken Reduktion der Bergzuschläge. Von der uns als Geschenk an das Ausland vorgerechneten Summe ist mindestens die Hälfte zu streichen. Ferner verpflichtet uns der alte Vertrag, mit den Bergzuschlägen immer wieder herunterzugehen, so bald der Ertrag der Gotthardlinie wieder 8 % erreicht hat, was uns möglicherweise in absehbarer Zeit dahin bringen könnte, auf die Bergzuschläge gänzlich verzichten zu müssen. Nach dem neuen Vertrag ist unsere Verpflichtung zur Reduktion der Bergzuschläge mit der auf 1. Mai 1920 festgesetzten Reduktion um 50 % ein für alle mal zu Ende, und weitere Reduktionen sind dann in unser Belieben gestellt. Man hat es Herrn Forrer fast als Landesverrat angekreidet, dass er diese Mitteilungen gemacht hat. Brauchen wir denn nicht zu wissen, in welcher Lage wir sind, wenn wir den Vertrag ablehnen? Wie stehen wir denn da, wenn wir den Subventionsstaaten entrüstet erklären wollen, die unverschämte Forderung auf Reduktion der Bergzuschläge bewilligen wir nicht, und wenn sich dann aus den Rechnungen der Bundesbahnen ergeben würde, dass wir den größten Teil dieser Reduktion kraft unserer vertraglichen Verpflichtungen gewähren müssen?

Die von uns gewährte Reduktion der Bergzuschläge verkürzt die Tarifdistanz Basel-Chiasso von 378 zunächst auf 356 und am 1. Mai 1920 auf 346 Kilometer, das heißt zunächst um 5,8 und später um 8 %. Zu einer Herabsetzung um 2 bis 3 % wären wir mindestens schon durch die erwähnten Reinerträge der Gotthardbahn in den Jahren 1909 und 1910 verpflichtet gewesen. Was wir also dem Auslande als Gegenleistung für seinen Verzicht auf die Superdividende und eventuelle spätere Herabsetzungen der Bergzuschläge überreicht haben, ist eine Verkürzung der Tarifdistanz um rund 3 bis 5 % auf einer Strecke, die uns, wie schon erwähnt, um mehr als 50 % höhere Durchschnittseinnahmen pro Tonnenkilometer liefert, als die deutschen und französischen

Bahnen erzielen. Haben wir Unrecht, wenn wir finden, wir seien da ganz glimpflich davongekommen? ¹⁾

Und nun noch eins. Diese internationalen Transporte, denen wir eine Preisermäßigung von 2 bis 5 % zugestanden haben, sind der einträglichste Betriebszweig unserer Bahnen und die Tarife könnten noch sehr ermäßigt werden, bevor die Grenze der Selbstkosten erreicht ist. Das beweisen die enorm billigen Staffeltarife der ausländischen Bahnen, die dabei noch ein gutes Geschäft machen. Denn der Personenverkehr deckt unseres Wissens auf keinem Netz die Selbstkosten und dies wird auch auf der Gotthardbahn kaum anders sein. Der lokale Güterverkehr lässt den Bahnen ebenfalls keinen großen Nutzen, denn das häufige Stillstehen der Güterwagen bringt es mit sich, dass das Rollmaterial nur während einer kurzen Zeit des Tages zum eigentlichen Transport benutzt werden kann und dementsprechend ein enorm großer Wagenpark für relativ geringe Leistungen erforderlich wird. Auf den preußischen Bahnen sind die Güterwagen im Durchschnitt täglich nur drei Stunden auf der Fahrt, während sie in den übrigen 21 Stunden nutzlos auf den Stationen stehen. Die Selbstkosten der Bahn für einen Transport auf 300 Kilometer sind daher keineswegs zehnmal so groß wie für einen Transport auf 30 Kilometer. Es ist wahrscheinlich, dass sie nicht viel mehr als doppelt so groß sind. Reiten wir also auf diesem Punkte nicht zu viel herum, sonst könnte sich das Ausland darauf besinnen, dass die Bundesbahnen hier noch viel weitergehende Zugeständnisse machen könnten, ohne daran Schaden zu nehmen. Die finanzielle Situation der Bundesbahnen ladet heute ebenfalls zu weitergehenden Forderungen ein wie vor drei Jahren, und wer da glaubt, wir könnten in einem neuen Vertrag die Ermäßigung der Bergzuschläge zurücknehmen, ist nach unserer Meinung sehr im Irrtum.

¹⁾ Dies war geschrieben, bevor die Nachtragsbotschaft des Bundesrates bekannt wurde. Es ist jetzt zweifellos, dass wir auch nach dem alten Vertrag die Bergzuschläge infolge der Verkehrszunahme auf der Gotthardbahn mindestens ebensoviel ermäßigen müssten, als wie im neuen Vertrag vorgesehen ist. Die zu Anfang des Artikels erwähnte Möglichkeit, dass eine Bestimmung sich als Vorteil erweist, die als Nachteil angesehen wurde, ist hier bereits eingetreten. Der Verfasser.

Im alten Vertrag ist nur von einer Ermäßigung, nicht aber von einer Wiedererhöhung der Bergzuschläge die Rede, und das kann nur so ausgelegt werden, dass solch eine Wiedererhöhung nicht stattfinden soll. Sicherlich würde sie einem energischen Einspruch der Subventionsstaaten begegnen. Im neuen Vertrag ist uns eine Wiedererhöhung der Bergzuschläge zugestanden, wenn ein Kohlenausfuhrverbot oder andere Ereignisse eine Verteuerung des Betriebes herbeiführen, eine Erhöhung, die wir so lange aufrecht erhalten können, als diese Ursachen fortwirken. Wir sind hier also gegen schlimme Eventualitäten besser gedeckt wie durch den alten Vertrag.

Nun kommt der Artikel IV im Schlussprotokoll, wodurch sich die Schweiz verpflichtet hat, für die Elektrifizierung der Gotthardbahn die ausländische Industrie mitkonkurrieren zu lassen. Dass jedem Schweizer ein Vertrag ohne diese Klausel lieber wäre, ist begreiflich. Begreiflich ist aber auch der Standpunkt der Subventionsstaaten, die sich sagen, an einer Bahnlinie, die mit unserem Geld gebaut ist und von unserem Verkehr alimentiert wird, soll auch unsere Industrie etwas verdienen können. Wenn wir es auch durchsetzen, dass sich an dieser Konkurrenz nur schweizerische Firmen beteiligen dürfen, so könnten die ausländischen Gesellschaften sich mit schweizerischen Firmen in Verbindung setzen und durch dieselben eine Eingabe machen lassen. Wenn wir uns aber darauf versteifen, den Auftrag nur an Firmen zu vergeben, die in der Schweiz fabrizieren, so kommen dafür nur zwei Firmen in Frage, die sich für solch einen Riesenauftrag sicherlich stillschweigend verständigen und den Bundesbahnen ihre Preise diktieren werden. Da die Kosten der Elektrifizierung auf über sechzig Millionen voranschlagt sind, kann der Mehrpreis leicht eine ganze Reihe von Millionen ausmachen. Ob die Bundesbahnen dafür mehrere Millionen mehr oder weniger ausgeben, ist für solche Fragen wie der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn, Umbau der Bahnhöfe in Bern, St. Gallen etc., Tarifiermäßigungen für die Industrie, durchaus nicht gleichgültig. Es gibt Industrien, die, wie die Granitindustrie, solche Taxermäßigungen sehr wohl gebrauchen könnten und dann imstande wären, einen bedeutenden Export zu entwickeln. Nun ist freilich in den letzten Jahren durch viele bewegliche Klagen dem schweizerischen Volke die Meinung sug-

geriert worden, dass die schweizerische elektrische Industrie von der deutschen Konkurrenz mit dem Untergange bedroht werde. Wir haben aber im Jahre 1911 von Deutschland nur für 921 000 Franken elektrische Maschinen importiert und dorthin für 2 742 000 Franken exportiert, und wenn auch dies Verhältnis in den vorhergehenden Jahren nicht gleich günstig war, so weist doch in der Regel unsere Ausfuhr nach Deutschland ein schönes Plus auf.

Die Elektrifizierung der Gotthardbahn ist eine Aufgabe von solcher Größe, dass sie, falls sie ausschließlich den schweizerischen Firmen übertragen wird, ihre Kräfte für lange Zeit völlig in Anspruch nehmen und sie dadurch zwingen wird, das Auslandsgeschäft einigermaßen zu vernachlässigen. Dann könnte sich die deutsche Konkurrenz leicht dadurch rächen, dass sie die schweizerische Industrie im Auslande aus den bisher inne gehaltenen Positionen verdrängt. Wir wollen das zwar nicht als unbedingt gewiss hinstellen, aber es ist dergleichen auch schon vorgekommen und daher ist diese Möglichkeit nicht außer acht zu lassen.

Wenn auch die ausländische Industrie zur Konkurrenz für die Elektrifizierung zugelassen wird, so ist damit noch nicht gesagt, dass ihr notwendig der Auftrag zufallen muss. Wahrscheinlich wird doch der Auftrag nicht en bloc vergeben, sondern es werden Konkurrenzen für die verschiedenen Teile des Unternehmens eröffnet und es müsste sonderbar zugehen, wenn sich die schweizerische Industrie nicht einen schönen Teil dieser Aufträge sichern könnte. Es kann natürlich nicht nur auf den Preis, sondern es muss auch auf die Qualität und Leistungsfähigkeit des offerierten Materials Rücksicht genommen werden. Für die Lötschberglinie hat die deutsche und die schweizerische Industrie ebenfalls unter gleichen Bedingungen konkurriert und die schweizerische Industrie trotzdem den Sieg davongetragen. Warum soll das gleiche nicht am Gotthard möglich sein? Ein solcher Sieg hebt das Ansehen unserer Industrie natürlich viel mehr als einer, der in beschränkter Konkurrenz errungen ist.

Bis vor kurzem hieß es immer wieder, der schlimmste Fehler des Gotthardvertrages sei die Unkündbarkeit. Alles übrige wolle man hinnehmen, wenn der Vertrag nur kündbar wäre. Aber einem Vorschlag, wie solch ein kündbarer Vertrag aussehen sollte,

sind wir nirgends begegnet. Aus guten Gründen nicht. Denn ein kündbarer Vertrag ist auf der gegebenen Grundlage schlechterdings unmöglich.

Damit ein Vertrag kündbar sein kann, ist es nötig, dass die Leistungen und Gegenleistungen, die durch den Vertrag geregelt werden, sich immer wieder erneuern, oder dass eine einmalige Leistung, zum Beispiel eine Hypothek, zurückgefordert werden kann. Die Kündigung bedeutet dann, dass wir nach einer bestimmten Zeit mit unserer Leistung aufhören und damit auch auf die Gegenleistung verzichten. So können wir einen Handelsvertrag kündigen, was bedeutet, dass wir nach Ablauf der Kündigungsfrist mit unserer Leistung, Gewährung der vertraglich festgesetzten Zölle, aufhören und dafür auch auf die Gegenleistung verzichten. Dagegen hat beim Gotthardvertrag der eine der beiden Partner, die Subventionsstaaten, sein Anrecht durch eine einmalige Leistung, die Subventionen, erworben, die er vorbehaltlos dahingegeben hat. Dafür ist der Besitzer der Gotthardbahn, sei es ein Staat, sei es eine Privatgesellschaft, zu dauernden Leistungen, Minimaltarifen, Herabsetzung der Bergzuschläge, Gewährung der Tarifparität für die Transporte aus den Subventionsstaaten etc. verpflichtet. Mit diesen Leistungen kann er nicht aufhören, ohne vertragsbrüchig zu werden. Eine Formel, wonach sich dieses Verhältnis in ein kündbares umwandeln ließe, lässt sich schlechterdings nicht finden, so lange nicht die Grundlagen des Vertrages total verändert werden. Deutschland und Italien haben ihre Subventionen vorbehaltlos hingegeben, sie können dieselben nie zurückfordern, auch wenn die Rechte, die sie damit erworben haben, durch Eröffnung von Konkurrenzlinien oder durch andere Umstände für sie vollständig wertlos werden. Daher hat der Bundesrat das vor der Verstaatlichung gestellte Begehren der Subventionsstaaten um Rückerstattung der Subventionen mit Recht abgewiesen. Wie wir aber nicht verpflichtet sind, jemals die Subventionen zurückzuzahlen, wenn es den Subventionsstaaten so passt, so sind auch die Subventionsstaaten nicht verpflichtet, jemals auf ihre Rechte an der Gotthardbahn zu verzichten, wenn es uns so passt. Das eine bedingt das andere.

Wollen wir um jeden Preis von diesen Verpflichtungen früher oder später loskommen, so können wir mit den Subventions-

staaten nur einen Rückkauf ihrer Rechte vereinbaren, wenn sie darauf eingehen wollen. Denn es steht in ihrem Belieben, ob sie den Preis, den wir ihnen dafür bieten mögen, annehmen wollen oder nicht. Dass sie sich ihren Verzicht teuer bezahlen lassen würden, steht außer allem Zweifel. Einer der deutschen Unterhändler hat Herrn Forrer bemerkt, dass Deutschland nicht einmal für den vollen Betrag seiner Subvention auf seine Rechte verzichten würde. Wie weit sollen wir denn mit unserem Angebot gehen? Sollen wir uns die Ablösung dieser Rechte, die praktisch fast bedeutungslos sind, noch über hundert Millionen kosten lassen? Den Vertragsgegnern sind ja schon die im vorliegenden Vertrag gewährten Vorteile zu groß. Oder soll das Verlangen nach einer Kündigung nur den Sinn haben, dass der Vertrag auf Einladung eines der Partner revidiert werden muss und dass dann im äußersten Falle Streitpunkte einem Schiedsgericht unterbreitet werden? Auch dieses Zugeständnis müssten wir von den Subventionsstaaten mit schweren Opfern erkaufen. Und was haben wir dann gewonnen? Können wir uns bei neuen Verhandlungen aufs hohe Ross setzen und unsere Bedingungen diktieren? Die Sache liegt hier ganz anders wie bei Handelsverträgen, wo wir als potente Käufer auf viel mehr Rücksicht rechnen können und doch schlecht genug wegkommen. Und wie würden sich die Italiener freuen, wenn ihnen ein kündbarer Vertrag Gelegenheit gäbe, die Gotthardtfrage immer wieder aufzurollen. Es ist bombensicher, dass bei jeder Erneuerung des Vertrages von den Subventionsstaaten neue Taxermäßigungen und Verkehrsverbesserungen verlangt würden, und es wäre gar nicht möglich, dass die Schweiz diese Begehren ihrer mächtigen Nachbarn jedesmal rundweg abschlagen könnte. Wir würden von Jahrzehnt zu Jahrzehnt in eine schlechtere Position gedrängt.

Schließlich wird uns immer wieder vorgerechnet, dass wir den Subventionsstaaten größere Vorteile gewährt haben als sie uns. Dass ihre Zugeständnisse ihnen fast nichts kosten, während wir uns erhebliche Opfer auferlegt haben. Und daraus schließt man, dass der Vertrag für die Schweiz ein schlechtes Geschäft sei und dass bei erneuten Verhandlungen ein besseres zu machen wäre. Wer aber so denkt und schreibt, hat die Situation nicht begriffen.

Die Eidgenossenschaft ist mit der Gotthardbahn in der Lage eines Mannes, der ein Grundstück gekauft hat, das mit einem unkündbaren Servitut belastet ist. Dieses Servitut, der alte Gotthardvertrag, stipuliert für den Inhaber der Gotthardbahn nur Pflichten, für die Subventionsstaaten nur Rechte, denn ihre Pflichten sind mit Zahlung der Subvention erfüllt. Ihr Interesse an einer Änderung des Vertrages ist daher gering. Wir aber wünschen eine Änderung des Servituts, um von den für einen souveränen Staat lästigen Verpflichtungen der Kontrolle der Subventionsstaaten über Rechnung und Betrieb der Gotthardlinie, Ausrichtung einer Superdividende, immer weitergehende Herabsetzung der Bergzuschläge etc. loszukommen. Nach der Natur des Vertrages brauchen wir aber dazu die Zustimmung der Subventionsstaaten und sie können sich diese Zustimmung so teuer bezahlen lassen wie sie wollen, auch wenn sie ihnen gar kein Opfer auferlegt. Das war der Grund, warum alle ihre Bedingungen mit dem ominösen: „La Suisse s'engage“ anfangen. Warum sie uns fünf Jahre auf eine Antwort warten ließen. Wir können eben den alten Vertrag nicht ohne ihre Zustimmung außer Kraft setzen und wenn es ihnen daher beliebt, uns zehnmal härtere Bedingungen zu machen, so müssen wir sie schlucken, wenn wir nur ein Jota am alten Gotthardvertrag geändert haben wollen. Da war es ihnen natürlich leicht, ein scheinbar gutes Geschäft zu machen und uns größere Opfer aufzuerlegen, als sie uns gebracht haben. Das darf man nicht dem mangelnden Geschick unserer Unterhändler beimessen. Mag sich doch der Vertragsgegner melden, der sich dafür verbürgen kann, in solcher Lage einen besseren Vertrag zustande zu bringen.

Wir dürfen nicht darnach fragen, was den Subventionsstaaten ihre Zugeständnisse gekostet haben, sondern was sie uns nützen, wenn wir den neuen Vertrag gerecht beurteilen wollen. Wenn wir uns mit dem neuen Gotthardvertrag im allgemeinen besser betten als mit dem alten, so gebietet uns unser Interesse, ihn anzunehmen. Uns scheint, dass dies der Fall ist, weil der neue Vertrag den jetzigen Verhältnissen besser angepasst ist und überdies zugunsten der Schweiz bei allen wichtigen Bestimmungen Ausnahmen vorsieht, die der alte Vertrag nicht zulässt. Nach dem neuen Vertrag hat die Schweiz das Recht von der Meistbe-

günstigung aus Konkurrenzrücksichten in einzelnen Fällen abzugehen, nach dem alten nicht. Nach dem neuen Vertrag steht der Schweiz bei einer unvorhergesehenen Verteuerung des Betriebes das Recht auf Wiedererhöhung der Bergzuschläge zu, nach dem alten nicht. Nach dem neuen Vertrag hat die Schweiz das Recht, ihre Taxen zu erhöhen, wenn Deutschland und Italien ihre Taxen ebenfalls erhöhen. Im alten Vertrag sind die Taxen festgelegt und eine Erhöhung ist nur mit Zustimmung der Subventionsstaaten gestattet. Jede sorgfältige und unvoreingenommene Prüfung und Vergleichung des alten Vertrages mit dem neuen wird ergeben, dass der neue Vertrag ungleich sorgfältiger redigiert ist, und dass darin zugunsten der Schweiz alle Vorbehalte gemacht worden sind, die in ihrer schwierigen Lage überhaupt erreichbar waren. Die Vertragsgegner verweisen uns zwar immer wieder darauf, dass die Regierungen der Subventionsstaaten ihre Zugeständnisse selbst als unbedeutend hingestellt und ihren Parlamenten den Vertrag als vorteilhaftes Geschäft angepriesen haben. Wie naiv! Als ob die Regierungen vor ihre Parlamente hintreten könnten mit dem Eingeständnis: Wir haben die Pfeife teuer bezahlt. Kommt es zu einer neuen Konferenz, so wird es schon ganz anders klingen.

Wenn wir den neuen Vertrag verwerfen und mit dem alten Vertrag nicht auskommen, sind wir den Subventionsstaaten auf Gnade und Ungnade preisgegeben. Es fragt sich daher nur, können wir mit dem alten Vertrag auskommen? Wir wollen hier diese Frage nicht beantworten, da wir uns dafür nicht als kompetent erachten können, dagegen nur einen Hinweis auf die veränderte Stellung des Bundes geben.

Man sagt uns, die Schweiz ist dreißig Jahre mit dem alten Vertrag ausgekommen und gut damit gefahren. Ganz recht. Aber erstens enthält der alte Vertrag verschiedene Verpflichtungen, die eine Privatgesellschaft wohl übernehmen kann, die einem Staat aber nicht wohl anstehen und zweitens ist das Verhältnis des Bundes zu den Subventionsstaaten infolge der Verstaatlichung total verändert. Unter dem alten Gotthardvertrag war die Eidgenossenschaft das Kontrollorgan der Subventionsstaaten, das darüber zu wachen hatte, dass die Gotthardbahn ihren Verpflichtungen nachkam. Die Interessen des Bundes waren identisch mit

denen der Subventionsstaaten, da er ja gleichfalls zu den Subvenienten gehörte. Durch Übernahme der Bahn aber ist er in die gegenteilige Beziehung zu den Subventionsstaaten getreten, statt die aufsichtsführende Instanz zu sein, ist er Inhaber des der Aufsicht unterworfenen Unternehmens, statt Anwalt der Subventionsstaaten zu sein, ist er heute ihr Schuldner. Uns scheint, ein solches Verhältnis sei nicht ohne Gefahr für die Eidgenossenschaft und um so gefährlicher, je mehr wir die Subventionsstaaten gegen uns durch Verweigerung ihrer Forderungen aufbringen.

Die Vertragsgegner versteigen sich zu der Behauptung, dass wir um unserer guten Beziehungen zum Ausland willen den Vertrag verwerfen müssen. Diese Ansicht scheint sich auch Herr Dr. Steiger im letzten Artikel zum Gotthardvertrag in „Wissen und Leben“ zu eigen zu machen. Er zitiert dort ohne Widerspruch die Auslassungen des Herrn Micheli und eines ungenannten Industriellen der Zentralschweiz, die sich dahin äußern, dass wir im Interesse unserer guten Beziehungen zu Deutschland den Vertrag verwerfen müssen. Vorher berichtet Herr Dr. Steiger im gleichen Artikel, dass der Vertrag vom italienischen Parlament nur unter dem Druck der deutschen Regierung genehmigt worden ist. Und in seinem Finanzjahrbuch für 1909 teilt er mit, dass die italienischen Delegierten ursprünglich viel weitergehende Forderungen stellen wollten, dass aber die deutsche Delegation sie veranlasst hat, ihre Forderungen fallen zu lassen. Also Deutschland hat sich große Mühe gegeben, den widerwilligen Partner zur Annahme des Vertrages zu bewegen und nun müssen wir, um gut Freund mit Deutschland zu bleiben, ihm den Vertrag vor die Füße werfen. Verkehren denn Regierungen mit einander wie zwei launische Verliebte, die sich heute zanken und morgen einander wieder gut sind? Aber man wendet uns ein, viele Schweizer werden einen Groll gegen Deutschland fassen, weil sie sich durch den Gotthardvertrag übervorteilt glauben. Darüber wird sich die deutsche Regierung kein graues Haar wachsen lassen. Es ist ganz ungerecht, Deutschland anzuklagen, dass es uns übervorteilt oder vergewaltigt habe. Es hat die Stellung, die ihm durch vertraglich verbürgte Rechte gesichert war, benutzt, um ein gutes Geschäft zu machen und genau so hätten wir auch gehandelt, hätten wir handeln müssen, wenn wir das Interesse unseres Landes über

das Wohlwollen des Auslandes stellen wollen. Wir sind weit entfernt, zu sagen, weil Deutschland den Vertrag gern haben möchte, müssen wir ihn annehmen. Aber haben wir Unrecht, wenn wir sagen, wir sollen unsern besten Kunden nicht leichtfertig vor den Kopf stoßen? Deutschland ist der beste Kunde unserer Bahnen. Es führt uns mehr Verkehr zu, wie alle Nachbarstaaten zusammen. Es behandelt uns auch mit mehr Kulanz wie gewisse andere Nachbarn, wovon man sich durch einen Vergleich der Verkehrsmengen und der Bahnhöfe in Genf und Basel überzeugen kann. Ohne den deutschen Verkehr würde die Gotthardbahn nicht die Betriebskosten decken. Selbst die Vorteile, die Deutschland durch das Gotthardabkommen erlangt, kommen uns indirekt wieder zu gute. Denn diese Vorteile verringern das Interesse Deutschlands an einer Umgehung der Schweiz, sei es durch die Splügenbahn oder durch eine österreichische Alpenbahn. Ein glückliches Geschick hat es gefügt, dass Deutschland in der Verkehrspolitik, wie selbst Herr Dr. Steiger zugibt, im allgemeinen unser natürlicher Bundesgenosse ist. Sollen wir ihm den Fehdehandschuh hinwerfen?

Wenn auch die deutsche Regierung den unwahrscheinlichen Edelmut hätte, von jeder Vergeltung für eine Ablehnung des Gotthardvertrages Abstand zu nehmen, so sind noch immer die Italiener da, die wir ebenfalls brauchen, wenn wir neue Abmachungen treffen wollen. In Italien wird man freilich keine Trauerkleider anlegen, wenn wir den Vertrag verwerfen. Hat doch neulich ein italienisches Blatt der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die Schweizer als wackere Tellensöhne sich nicht unter das deutsche Joch beugen werden, das ihnen der Gotthardvertrag auferlegt. Der notorische Widerwille, womit Italien den Vertrag genehmigt hat, berechtigt wohl, in die Selbstlosigkeit dieser Ratschläge einigen Zweifel zu setzen. Wohl mögen uns gewisse Leute in Italien dankbar sein, wenn wir den Vertrag verwerfen, aber diese Dankbarkeit dürfte für uns bitter werden.

Verwerfen wir den Vertrag, so bringen wir Deutschland gegen uns auf. Es wird uns dann schwerlich wiederum gegen die weitgehenden italienischen Forderungen in Schutz nehmen. Haben wir den vorliegenden Vertrag mit Deutschland geschlossen, so werden wir einen neuen mit Italien schließen müssen. Ist die

vergangene Konferenz eine unentschiedene Schlacht gewesen, so wird die neue für uns eine völlige Niederlage sein. So ist es wenigstens wahrscheinlich. Wir brauchen dabei nicht eine besondere Animosität der Italiener gegen die Schweiz voraussetzen, sondern uns nur daran erinnern, dass Italien nur auf unsere Kosten den günstigeren Vertrag, auf den es hofft, erlangen kann.

Es liegt uns fern, dem schweizerischen Volke den Gotthardvertrag um jeden Preis aufschwätzen zu wollen. Wir sind aber der festen Überzeugung, dass das meiste, was gegen den Vertrag vorgebracht wird, auf sehr schwachen Füßen steht und dass die Lage der Schweiz durch Ablehnung des Vertrages schlimmer wird als durch seine Annahme. Mögen nun die Leser prüfen, ob unsere Ausführungen stichhaltig sind und ob daher der Gotthardvertrag mit gutem Gewissen zur Annahme empfohlen werden darf oder nicht.

ZÜRICH

G. BÜSCHER

* * *

EIN SCHLUSSWORT

Im ersten Heft dieses Jahrgangs (S. 10) glaubten wir die Erörterungen über den Gotthardvertrag abschließen zu dürfen; die Angelegenheit hat aber plötzlich eine andere Wendung genommen, als die Ergänzungsbotschaft des Bundesrates den Kampf aufs neue entfesselte. Es hat dabei peinlich überrascht, dass der Bundesrat in seinem Bestreben, den Vertrag auf jede Weise durchzudrücken, zu noch fataleren Mitteln griff, als man es nach dem Vorhergegangenen erwarten musste. Die schon während des Feldzugs gegen den Vertrag aufgetauchte Absicht, die alten Verträge so viel als möglich herabzusetzen, wird in der unter dem Patronat des verjüngten Bundesrats entstandenen Nachtragsbotschaft weiter verfolgt; all das unter dem Vorwand, man müsse den Räten und dem Volk die „Wahrheit“ sagen. Man scheint die Räte vor eine *Zwangslage* stellen zu wollen, indem man die ernststen Bedenken gegen den Vertrag als nichtssagend oder als bloße Schwarzseherei hinstellt, indem man die gute Rechtslage der Schweiz bezweifelt, ganz unvollkommene Rechnungen aufstellt und Gutachten veröffentlicht, die vor ihrer Behandlung durch die