

Zeitschrift: Wissen und Leben
Band: 14 (1914)

Artikel: Schweizerische Tagesfragen : der Kanton Tessin
Autor: Steiger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750791>

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: 04.10.2024

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

noch die Abtretung von sechzehn savoyischen Gemeinden, welche die Stadt auch von Nordosten her wenigstens einigermaßen umrahmten und dem Staatswesen allerdings den geschlossen calvinistischen Charakter gleichzeitig nahmen. Wie dann die von Napoleon III. 1860 — beim Übergang Savoyens an Frankreich — versprochene Abtretung der Landschaften südlich des Genfersees, das heißt des Faucigny und Chablais, scheiterte, ist hier lediglich zu erwähnen.

ZÜRICH

E. GAGLIARDI

(Schluss folgt)



SCHWEIZERISCHE TAGESFRAGEN

DER KANTON TESSIN

Der Zusammenbruch der tessinischen Banken hat seit Beginn des Jahres die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit in hohem Maß auf die finanziellen und wirtschaftlichen Zustände dieses Kantons gelenkt. Und zwar sind es nicht nur Finanzsorgen, die das Tessin bedrücken. Man beobachtet mit steigender Sorge seine zunehmende *Italianisierung*; die italienische Bevölkerung zählt rund 30 000 Seelen, die nicht nur als Arbeiter und Geschäftsleute ihr Auskommen finden; auch unter Ärzten, Anwälten, Lehrern, Redaktoren nehmen sie beständig zu. Immer mehr Güter werden von italienischen Bauern übernommen, die sich nicht einbürgern lassen, unter anderm weil ihnen die Gebühren zu hoch sind. Sie scheinen vielfach tüchtiger zu sein als die tessinischen Bauern.

Das ist ein ganz unnatürlicher Vorgang: die Tessiner wandern massenhaft aus, nach Amerika, nach dem Kontinent oder nach andern Kantonen der Schweiz, und italienische Bauern kommen herein und bewirtschaften die zurückgelassenen Güter. Und diese Entwicklung nimmt einen immer größern Umfang an. Für den Kanton Tessin ist die baldige Anhandnahme der Einbürgerungsfrage besonders wichtig.

Es handelt sich übrigens nicht nur um eine friedliche Durchdringung des Kantons Tessin mit italienischem Wesen und itali-

enischer Arbeitskraft. Auch die militärische Seite darf nicht außer Acht gelassen werden.

Im Süden halten die Befestigungen bei Brunate die Gegend von Chiasso bis Mendrisio mit italienischen Kanonen unter Feuer, und nordwärts führt die neue Artilleriestraße — angeblich für den Mailänder Automobilklub erstellt — auf den Sighignola, von wo der Damm über den Luganersee bei Melide in ein paar Minuten zusammengeschoßen, die Verbindung mit dem Mendrisiotto unterbunden und Lugano zu einer Ruine geschossen werden kann. Das sind fertige Tatsachen, mit denen man sich so gut abzufinden hat, wie mit den übrigen Befestigungen an der italienischen Grenze, so der großen Kaserne am Joriopass, die die Möglichkeit eines Handstreiches auf Bellinzona sichern oder erleichtern soll. Je mehr Italien gedeiht, namentlich im Norden, und je mehr der Tessin wirtschaftlich zurückgeht oder stehen bleibt, desto sehnsüchtiger wenden sich viele Blicke nach Italien. Die geographische Lage des Kantons ist möglichst ungünstig; er ist zwischen den Alpen und der italienischen Zollgrenze eingezwängt und kann sich ohne kräftige Mithilfe der Miteidgenossen kaum erheben. Das liegt klar zu Tage, man kann sich da nicht bloß mit dem Prinzip der gleichen Behandlung wie bei anderen Kantonen begnügen.

Wenn man nun das schöne, aber nur schwer entwicklungsfähige Land mit *hohen Gütertarifen* nach der übrigen Schweiz noch mehr absperrt, so wird es damit in der wirtschaftlichen Förderung noch mehr gehemmt. Die bisher von den Bundesbahnen befolgte Tarifpolitik musste daher vom politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus geändert werden.

Die bisherige Haltung in der Tarifpolitik kann nicht nur den Bundesbahnen zur Last gelegt werden. Die rechtliche Grundlage für die von ihnen übernommene Politik bildet wenigstens für den Verkehr Tessin-Italien zunächst folgender Passus des Bundesbeschlusses über die Nachsubvention vom 25. Juni 1878:

1. An der nach Maßgabe des Schlussprotokolls von Luzern vom 12. Juni 1877, beziehungsweise des Staatsvertrags vom 12. März 1878 seitens der Schweiz zu leistenden Nachsubvention für das Gotthardunternehmen beteiligt sich der Bund mit einer Summe von 6 500 000 Fr., zahlbar in den durch den genannten Staatsvertrag vorgeschriebenen Fristen und Modalitäten, sofern nachfolgende Bedingungen und Voraussetzungen nachweislich erfüllt sind . . .

4. Dass die Gotthardgesellschaft sich in verpflichtender Weise dahin erkläre, *die für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien je-weilen vertragsgemäß normierten Maximaltaxe auch im direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien als Maximalsätze anzuerkennen und dem-nach auf diejenigen höhern Ansätze zu verzichten, zu deren Bezug sie durch einzelne kantonale Konzessionen berechtigt gewesen wäre.*

Dieser Passus ist auch im Bundesgesetz über die Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878 aufgeführt. Es wurde kein Unterschied gemacht zwischen einer Zone, die diesseits oder jenseits des Gotthards liegt. Auf Anfrage der Gott-hardbahn hat der Bundesrat mit Brief vom 24. November 1880 den Art. 4 aber dahin interpretiert, der erwähnte Passus im di-rekten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien gelte *nicht* für die Gotthardzone, sondern nur für die schweizerischen Ortschaften, die *außerhalb* der Zone liegen. Das muss auffallen, denn bei Anwendung des genauen Wortlautes der Abmachung von 1878 wären die Einnahmen der Gotthardbahn infolge Anwendung der Transittarife für Tessin-Italien geringer gewesen. Damit wäre auch der künftige Rückkaufpreis der Gotthardbahn niedriger geworden. Der Bundesrat wird seine Gründe gehabt haben, wenn er bereit war, für die Schweiz offenkundige Vorteile preiszugeben; dafür spricht auch, dass der betreffende Passus praktisch so angewendet worden ist, ohne dass die tessinischen Behörden in den auf diese Interpretation folgenden 30 Jahren, wie man hört, sich beschwert hätten. Dies trotzdem, auf Grund des Gesetzes von 1878, der tessinische Staatsrat autorisiert worden ist, eine Million Nach-subvention auszubezahlen. Auf alle Fälle hat sich diese Praxis mindestens zu einem auch von den Bundesbahnen übernommenen Gewohnheitsrecht herausgebildet, mit Wissen und Duldung der tessinischen Behörden.

Auch wenn die Interpretation des Bundesrats unrichtig ge-wesen wäre, so ist zu bemerken, dass der *neue* Gotthardvertrag die Verhältnisse unter *Aufhebung* des Staatsvertrags von 1878 wie folgt neu geordnet hat:

Art. 11. Die Schweiz verpflichtet sich für die schweizerischen Bundesbahnen, die gegenwärtig für den deutschen und italienischen *Güterverkehr im Durchgang über die Gotthardbahn bestehenden Transittaxen in Zu-kunft* so lange nicht zu erhöhen, als die deutschen und italienischen Eisenbahnen ihre gegenwärtig für diese Verkehre bestehenden Taxen nicht er-höhen. Vorbehalten bleibt jedoch infolge der Herabsetzung der Bergzu-

schläge eine Neuregelung der ausnahmsweise ermäßigten, durch den ausländischen Wettbewerb bedingten Transittaxen.

Die Schweiz übernimmt die gleiche Verpflichtung hinsichtlich der Transittaxen, die gegenwärtig für den direkten italienisch-schweizerischen Verkehr im Durchgang über die Gotthardbahn bestehen.

Art. 12. Für den Güterverkehr der sich im Durchgang über die Gotthardbahn bewegt (das ist über die Endpunkte Immensee, Zug oder Luzern einerseits und Chiasso oder Pino andererseits), bewilligt die Schweiz eine Herabsetzung der zurzeit geltenden Bergzuschläge in der Weise, dass die gegenwärtig bestehenden Zuschläge von 64 Kilometern für Erstfeld-Pino ermäßigt werden usw. usw.

Von einer Bestimmung über den schweizerisch-italienischen Verkehr wie im aufgehobenen Vertrag von 1878 steht kein Wort.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Gotthardvertrag den seit 30 Jahren unter stiller Billigung der tessinischen Behörden praktizierten *status quo* nicht nur bestätigt, sondern *dahin verändert*, dass die Herabsetzung der Bergtaxen nur für den eigentlichen Transit verstanden ist und nicht für den italienisch-schweizerischen Verkehr. Es wird in Art. 11 nur gesagt, die bestehenden Taxen „im Durchgang über den Gotthard“ für den schweizerisch-italienischen Verkehr dürfen nicht erhöht werden. *Der Kanton Tessin ist ausdrücklich ausgeschaltet.*

„On nous a trompé,“ sagt man im Tessin im Hinblick auf die Versprechungen, die man ihm für den Fall der Annahme des Vertrags machte. Dieser Vorwurf ist zum Teil unbegründet, denn es ist andererseits mit aller Deutlichkeit festgestellt worden, dass der neue Vertrag wenigstens nach dem Wortlaut *nicht* diejenigen Vorteile bringe, die man im Tessin davon erwartete.

Geltendes Recht ist nicht der Gotthardvertrag von 1878 oder der darauf fußende Bundesbeschluss von 1878, sondern der Vertrag von 1909, der keine Ausnahmebestimmung für den schweizerisch-italienischen Verkehr in dem oben erwähnten Sinne mehr kennt. Von einer Rechtsverletzung nach dem neuen Vertrag gegenüber dem Tessin kann man nicht reden, dessen Vertreter in der Bundesversammlung dem Vertrag sogar jubelnd zugestimmt und sich über die Warner bitter geäußert haben. Also formal rechtlich ist da nicht viel zu holen.

Anders der moralische und wirtschaftliche Gesichtspunkt. Wirtschaftlich hat in dieser Tarifffrage schon längst eine stoßende Ungleichheit bestanden. Warum soll ein Fabrikant nördlich vom

Gotthard verhältnismäßig billiger nach Italien spedieren können als ein Fabrikant in Airolo, Biasca oder Bellinzona? Hierin liegt etwas Unbilliges, das irgendwie ausgeglichen werden muss. Als Entschuldigung wird bemerkt: Würde man unter dem Regime des neuen Vertrags die Transittaxen für den tessinisch-italienischen Verkehr anwenden, so hätte man zu befürchten, dass andere Staaten und andere Teile der Schweiz für den schweizerisch-ausländischen Verkehr dieselben Vorteile verlangten. *Hierin* liege die Schwierigkeit eines Entscheides und nicht an Mangel an gutem Willen gegenüber dem Tessin.

Die Generaldirektion berechnet den Ausfall bei *allgemeiner* Gleichstellung des schweizerisch-ausländischen Verkehrs mit dem Transitverkehr auf 6 bis 7 Millionen. Der Betrag für den tessinisch-italienischen Verkehr sei natürlich viel kleiner, aber man wisse nicht, was die Konsequenzen davon sein würden.

Der Fall Schweiz-Italien und speziell Tessin-Italien liegt allerdings nicht gleich wie die übrigen Fälle Schweiz-Ausland. Bei diesen ist die *ganze* Schweiz für den Verkehr nach dem betreffenden Lande mehr oder weniger gleich gehalten. Bei Schweiz-Italien nicht. Dort hat die *übrige* außerhalb der Zone südlich des Gotthards gelegene Schweiz nach Art. 11 des Gotthardvertrags heute noch gewisse Vorzugsrechte, die sich auf Jahrzehnte alte spezielle Verhältnisse gründen. Wenn heute der Tessin endlich eine gewisse Gleichstellung verlangt, so ist er moralisch und wirtschaftspolitisch durchaus im Recht.

Trotzdem die formal rechtliche Seite der Frage, vollends nach Annahme des neuen Gotthardvertrags, für das Tessin nicht günstig liegt, hat man allen Grund anzunehmen, dass man seine besonders schwierige Lage nach Kräften berücksichtigen wird, wenn dies auch in einer Form geschehen muss, die nicht zu weitgehenden Konsequenzen führt. Es ist nur gerecht, wenn dem Tessin vor allem für den Verkehr mit der übrigen Schweiz das weitestmögliche Entgegenkommen gezeigt wird, und das sollte möglich sein, ohne andere Interessen zu verletzen.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen und der Bundesrat haben eingesehen, dass man sich beim Kanton Tessin nicht auf einen formalen Standpunkt stellen darf und zeigen sich bereit, ihm zu Hilfe zu kommen.

Der Kanton Tessin hat unter anderem verlangt, für den Verkehr nach Italien die internationalen Gütertransittaxen zu erhalten, wie sie die nördlich dem Gotthard gelegene Schweiz seit Jahrzehnten auf Grund internationaler Verträge besitzt. Die Generaldirektion hat, wie erwähnt, aus Furcht vor unangenehmen Konsequenzen für den übrigen Verkehr Schweiz-Ausland davon abgesehen, für den Verkehr Tessin-Italien die Transittaxen vorzuschlagen. Dagegen hat die Generaldirektion eingewilligt, zunächst den Distanzzuschlag für die Bergstrecken von 60% bis auf die Hälfte herabzusetzen, und zwar in zwei Stufen: auf 38% bis 1. Mai 1920, nachher auf 29%, entsprechend den Bestimmungen des neuen Gotthardvertrages für die Bergtaxenreduktion. Als Grundtaxen sollen für den internen Verkehr Tessin - übrige Schweiz bis zur Grenze der Gotthardzone die Transittaxen des schweizerisch-italienischen Gotthardverkehrs angewendet werden.

Es würden also für alle südlich von Airolo liegenden Stationen bis an die nördliche Grenze der Gotthardzone, bis Luzern oder Immensee die Transittaxen angewendet; für die Weiterpedition kommen dann bis zur schweizerischen Endstation die *gewöhnlichen internen* Taxen in Betracht, ähnlich wie bei der Spedition der nördlich dem Gotthard gelegenen Schweiz nach Italien. Dort galten bis jetzt die *internen* Taxen bis zur nördlichen Grenze der Gotthardzone. Von dort trat die Bestimmung des Gotthardvertrags in Kraft, wonach Sendungen von der Schweiz nach Italien ebenfalls zu den Gotthardttransittaxen ausgeführt werden konnten.

Es würde demnach für die Beziehungen des Tessins zur übrigen Schweiz ein ähnliches Verhältnis eintreten, wie es die nördlich des Gotthards gelegene Schweiz für den Verkehr nach Italien seit bald 35 Jahren besitzt. Das ist gewiss keine Unbilligkeit.

Für die Sendungen Tessin-Deutschland gelten wenigstens theoretisch die Transittaxen bis zur nördlichen Grenze des Gotthardgebietes, dann die gewöhnlichen internen Tarife bis zur Grenze und von dort die deutschen Tarife. Immerhin sind mehr oder weniger erhebliche Änderungen möglich; da diese Tarifbildung mit den Transittarifen Deutschland - Italien zu konkurrieren hat.

Auch für den Personen-, Gepäck- und Tierverkehr werden gewisse Vorzugspreise eingeräumt; aber die Hauptsache bilden die Tarifkonzessionen auf dem Güterverkehr.

Das wird allerdings beim Güterverkehr einen Ausfall von gegen 600 000 Franken, beim Personenverkehr einen solchen von etwa 150 000 Franken zur Folge haben, der durch die Steigerung des Verkehrs zwischen dem Tessin und der nördlich vom Gotthard gelegenen Gegend vermindert werden kann. Das bedeutende Entgegenkommen liegt in der außerordentlich schwierigen Lage des Tessins begründet, das zwischen der Gotthardkette und Italien eingekellt und wirtschaftlich von der übrigen Schweiz durch unnatürlich hohe Gütertaxen abgetrennt ist.

Am 25. Juni 1914 fand zwischen den Delegierten des tessinischen Staatsrates, den tessinischen Abgeordneten in der Bundesversammlung und den Vertretern des Handelsvereins in Bellinzona eine Konferenz statt, an welcher Bundesrat Motta eingehend über das Projekt der Bundesbahnen betreffend die *Gotthardtariife* referierte. Am folgenden Tag hat sich alsdann der Bundesrat mit der Frage befasst und den Bericht von Bundesrat Motta mit Zustimmung entgegengenommen. Da der tessinische Staatsrat in verschiedenen Eingaben den Bundesrat und auch die Gotthardvertragsangelegenheit in die Frage gezogen hatte, musste sich auch der Bundesrat darüber äußern, obwohl es sich um eine formell in der Hand des Verwaltungsrates der Bundesbahnen liegende Tarifrfrage handelte. Außerdem hätte es die Generaldirektion niemals verantworten können, dem Kanton Tessin ein so weitgehendes Entgegenkommen zu zeigen, ohne dass wichtige *wirtschaftspolitische* Gründe das Vorgehen rechtfertigten. Aus diesem Grunde oder, wenn man will, der *Staatsraison* wegen, musste sich die Generaldirektion der Zustimmung des Bundesrates vergewissern. Diese Zustimmung ist am Tag der Verhandlung in Form einer Zuschrift an die Generaldirektion erfolgt, worin bemerkt wird, dass der Bundesrat das Entgegenkommen gegenüber dem Tessin billige, weil besondere wirtschaftsgeographische Gründe mit-sprächen.

* * *

Es unterliegt keinem Zweifel, dass diese Neuordnung für den Verkehr des Tessins mit der Nord-, Ost- und Westschweiz von

der größten Bedeutung ist. Der Kanton wird mehr als bis jetzt wirtschaftlich und damit vor allem auch politisch an die übrige Schweiz gefesselt, wie es schon längst hätte sein sollen. Das Abkommen unterliegt noch der Genehmigung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, dem es diesen Monat vorgelegt werden soll.

Im Tessin hat man sich in zuständigen Kreisen durchaus mit dieser Regelung der Dinge befriedigt erklärt. Man nimmt an, dass damit die leidige Gotthardtfrage dank dem Entgegenkommen von Bundesrat und Generaldirektion und den unermüdlichen Bestrebungen von Bundesrat Motta eine allgemein befriedigende Lösung erhalten wird.

Mit diesem Entgegenkommen ist zwar die wirtschaftliche Hebung des Kantons Tessin noch nicht gewährleistet. Die Gütertariffrage ist nur ein Faktor und nicht einmal der Hauptfaktor. Es muss auch noch auf anderem Gebiete tatkräftig geholfen und gearbeitet werden. Vor allem auf dem Gebiete der Landwirtschaft und des Hypothekarkredites.

Wie weit zurück der Kanton Tessin in der Förderung der Landwirtschaft ist, dafür spricht die Kollektivausstellung der kantonalen Landwirtschaftsdirektionen an der Landesausstellung eine sehr deutliche Sprache. Das Tessin erscheint dort am weitesten zurück von allen Kantonen. Man glaubt nicht, wie groß die Unwissenheit in landwirtschaftlichen Kreisen und wie weit zurück der rationelle Betrieb ist. Nicht nur auf der Industrie, sondern in erster Linie auf der gut geleiteten Landwirtschaft und rationeller Fremdenindustrie beruht die Entwicklung des Kantons. Es gibt auch neuerdings eine landwirtschaftliche Schule, in deren Kommission bis vor kurzem kein Landwirt saß, wie man uns an Ort und Stelle sagte. Das ist für tessinische Zustände und für die in der Landwirtschaft herrschenden Bildungsverhältnisse kennzeichnend. Es gäbe keine gebildeten Landwirte, die in eine solche Kommission passten, heißt es. Diesem System der zu starken Belastung von Kommissionen mit Politikern statt mit *Fachleuten* sollten die regierenden Kreise so bald als möglich ein Ende machen. Der wichtigste Punkt, an dem angesetzt werden muss, ist die *möglichste Ausschaltung der Politik bei der Besetzung von Ämtern*, die im Tessin zuweilen in schamloser Weise ausge-

übt worden ist und in diesem Punkt liegt die Wurzel alles Übels die zuerst ausgerottet werden muss; sonst nützt alles nichts.

Zum Glück besitzt das Tessin eine blühende *Fremdenindustrie*, vor allem in Lugano und Locarno. 1913 wurden in Lugano 77 348 Besuche gegen 57 564 im Jahr 1912 verzeichnet, gewiss ein bedeutender Fortschritt.

* * *

Die Regierung gibt sich unstreitig große Mühe, den Kanton wirtschaftlich zu heben. Der Steuerausfall infolge des Bankenkraches wird auf über 200 000 Franken berechnet. Das muss natürlich hereingebracht werden. Es ist dem Großen Rat zu diesem Zwecke eine Vorlage unterbreitet worden, die nächstens beraten werden soll. Die größte Stärkung der finanziellen Lage erhofft man von der Gründung einer *Staatsbank*, in der die jüngst eröffnete Banca del Ticino aufgehen soll.

Das Mittel kann probat aber auch sehr gefährlich sein. Andere Kantone haben damit gute Erfahrungen gemacht. Solothurn verdankt zum Beispiel seine finanzielle Erholung nach dem Bankkrach der achtziger Jahre nicht zum wenigsten seinem Bankgesetz und der soliden und unpolitischen Führung der Kantonalbank. Dasselbe sollte auch im Tessin möglich sein. Voraussetzung wäre allerdings, dass die Direktion vorläufig wenigstens *nicht* einem Tessiner anvertraut würde; nicht, weil es im Tessin keine ehrlichen oder fähigen Leute gäbe; aber das heutige Misstrauen zwischen den Parteien ist so enorm, dass nur eine politisch ganz neutrale und unverdächtige Leitung der Bank *das* Vertrauen gewinnen kann, das sie für den Erfolg nötig hat. Ebenso sollten wie in Zürich und Solothurn die kantonalen Verwaltungsbehörden in der Bankleitung nicht vertreten sein. Nur unter solchen Voraussetzungen kann eine Staatsbank im Tessin die gewünschten Früchte tragen, sonst gründet man sie besser nicht.

Bitter notwendig ist eine Zentralbank für den *Hypothekarkredit*, mit dem sich die bisherigen Banken viel zu wenig abgegeben haben. Sie haben viel zu viel alles an die Industrie und namentlich an italienische Spekulationen gehängt; das scheint zum Teil daher zu rühren, dass die Fertigungsverhältnisse in den

Gemeinden so ungenügend sind, dass die Banken auf Hypothekarsicherheit lieber verzichten.

Falls Großer Rat und Volk auf die Reformen eingehen, so bietet die Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes des Fiskus keine zu großen Schwierigkeiten. Anders verhält es sich mit der wirtschaftlichen und finanziellen Gesundung des Landes und seiner Bevölkerung. Diese zu erreichen bildet eine Aufgabe nicht von Jahren, sondern von Jahrzehnten. Sie kann in diesem schönen und fruchtbaren Land nicht ausbleiben, wenn ernsthaft und gewissenhaft gearbeitet wird. Aber *alles* hängt davon ab, in welchem Maß es gelingt, die Politik, das heißt die mehr oder weniger frivole Befriedigung eigener materieller Interessen an Stelle der der Allgemeinheit aus der ganzen Verwaltung des Landes zu bannen. Wird dies erreicht, so wird das Ungemach, das jetzt über den Tessin hereingebrochen ist, nicht umsonst gewesen sein.

BERN

J. STEIGER

(Schluss folgt)



DIE XII. NATIONALE KUNSTAUSSTELLUNG

(Fortsetzung)

In der Einleitung zu meinem Bericht über die Kunstausstellung in Bern habe ich durch Kürze gesündigt; daher einige Missverständnisse. Ich habe zum Beispiel nur angedeutet, warum Nationalräte und andere Politiker durch ihre natürlichen Neigungen zum Verständnis von Kunstwerken wenig geeignet erscheinen. Diese Tatsache erzeigt sich aber dadurch, dass überall, wo in einem Lande Politiker und von Politikern abhängige Akademien das Kunstschaffen beherrschen, eine offizielle Kunst, eine innerlich kalte, dem Ausdruck persönlichen Empfindens abholde, eine hoffnungslose, wenn auch für den Kunstungewohnten noch so glänzende Könnerkunst entsteht; die wirkliche Kunst, die strebt