

Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

Hauptanzeigebblatt für Stadt und Kanton Luzern

und die übrige Zentralschweiz

Achtundfünfzigster Jahrgang.

Abonnementpreise: ... Einzelhefte ...

Insertionspreise: ... Die einseitige Seite ...

Heft Nr. 46 der „Luzerner Chronik“

Gottthardvertrag.

Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien betreffend die Gottthardbahn, vom 13. Oktober 1909, und die kundesrechtliche Volkssache dazu sind heute erschienen. Der Vertrag lautet in deutscher Uebersetzung: Der Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reiches, und Seine Majestät der König von Italien, von dem Wunsche geleitet, aus Anlaß der am 1. Mai 1909 erfolgten Verstaatlichung der Gottthardbahn durch die Schweiz die gegenseitigen, diese Eisenbahn betreffenden Beziehungen neu zu regeln, haben den Beschluß eines neuen Vertrages beschloffen und zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt: Der Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft: Herrn Bundespräsidenten Deucher und den Herren Bundesräte Comte und Forrer, Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen: Seine Excellenz Herrn Kammerherren und Wirklichen Geheimen Rat Alfred von Bälow, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister des Deutschen Reiches bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Seine Majestät der König von Italien: Seine Excellenz Herrn Marschall Casati Confalonieri, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister des Königreichs Italien bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befindlichen Vollmachten sich über folgende Punkte geeinigt haben: Artikel 1. Die nachbezeichneten, zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz über die Gottthardbahn abgeschlossenen Verträge, nämlich: 1. der Vertrag zwischen Italien und der Schweiz, abgeschlossen in Bern am 15. Oktober 1869; 2. der Vertrag zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz, abgeschlossen in Berlin am 28. Oktober 1871; 3. der Zu-

satzvertrag zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz, abgeschlossen in Bern am 12. März 1878; 4. der Vertrag zwischen Italien und der Schweiz wegen des Baues einer Eisenbahn über den Monte-Ceneri, abgeschlossen in Bern am 16. Juni 1879, werden durch den gegenwärtigen Vertrag ersetzt. Artikel 2. Die Schweiz wird die erforderlichen Anordnungen treffen, damit der Betrieb der Gottthardbahn in allen Beziehungen den Anforderungen entspricht, die man an eine große internationale Linie zu stellen berechtigt ist. Artikel 3. Von den Fällen höherer Gewalt abgesehen, wird die Schweiz den Betrieb der Gottthardbahn gegen jede Unterbrechung sicherstellen. Die Schweiz hat jedoch das Recht, die zur Aufrechterhaltung ihrer Neutralität und zur Verteidigung ihres Landes nötigen Maßnahmen zu treffen. Artikel 4. Die hohen vertragsschließenden Teile verpflichten sich im gemeinsamen Interesse, den Verkehr zwischen Deutschland und Italien tunlichst zu erleichtern und zu diesem Zwecke die Beförderung der Reisenden, Güter und Postfachen auf der Gottthardbahn so regelmäßig, so schnell und so billig wie möglich einzurichten. Artikel 5. Die Schweiz wird die erforderlichen Anordnungen treffen, damit die Zug der Schweizerischen Bundesbahnen, soweit als möglich, ohne Unterbrechung an die Züge der deutschen und italienischen Bahnen anschließen. Artikel 6. Die Schweiz wird mit den deutschen und italienischen Bahnen auch in Zukunft einen direkten (kumulativen) Verkehr im Durchgang über den Gottthard unterhalten. Artikel 7. Der Verkehr über die Gottthardbahn soll stets die gleichen Grundtarifen und die gleichen Vorteile genießen, die von den Schweizerischen Bundesbahnen irgend einer anderen, bereits bestehenden oder künftig zu bauenden Alpenbahn bewilligt sind oder noch bewilligt werden. Artikel 8. Hinsichtlich der Beförderung von Personen und Gütern aus Deutschland

und Italien nach diesen beiden Ländern und durch diese beiden Länder verpflichtet sich die Schweiz, dafür zu sorgen, daß die Schweizerischen Bundesbahnen den deutschen und den italienischen Eisenbahnen mindestens die gleichen Vorteile und Erleichterungen zuteil werden lassen, die sie, sei es anderen Eisenbahnen außerhalb der Schweiz, sei es irgendwelchen Strecken und Stationen dieser Bahnen, sei es schließlich den Schweizerischen Grenzstationen gewähren sollten. Die Schweiz, Bundesbahnen dürfen in keine Verbindung mit andern Schweizerischen Eisenbahnen eintreten, durch die dieser Grundsatz verletzt werden würde. Artikel 9. Ausgenommen von den Vorschriften der Artikel 7 und 8 sind die Züge, in denen die Schweiz, Bundesbahnen infolge des ausländischen Wettbewerbes genötigt sind, ihre Transittarife ausnahmsweise herabzusetzen. Jedoch dürfen Maßnahmen dieser Art dem Verkehr über den St. Gotthard keinen Abbruch tun. Artikel 10. Für den im Durchgang über die Gottthardbahn sich bewegenden Personenverkehr werden folgende Höchsttarife festgesetzt: in I. Klasse 10,418 Cts. für den Kilometer; in II. Klasse 7,291 Cts.; in III. Klasse 5,208 Cts. für den Kilometer. Die Schweizerischen Bundesbahnen dürfen einen Zuschlag von 50 Prozent für solche Zeitfahren erheben, die eine Steigung von 15 Promille und mehr haben. Jedoch wird auf der Monte-Ceneri-Linie der Personenverkehr auch in Zukunft von einem Zuschlag befreit bleiben. Im Gepäckverkehr dürfen die zur Zeit im Durchgang über die Gottthardbahn gültigen Tarife und Zuschlagssätze in Zukunft nicht erhöht werden. Artikel 11. Die Schweiz verpflichtet sich für die Schweiz, Bundesbahnen, die gegenwärtig für den deutschen und italienischen Güterverkehr, im Durchgang über die Gottthardbahn, bestehenden Transittarifen in Zukunft so lange nicht zu erhöhen, als die deutschen und italienischen Eisenbahnen ihre gegen-

wärtig für diese Verkehre bestehenden Tarife nicht erhöhen. Vorbehalten bleibt jedoch infolge der Gerabsetzung der Bergzuschläge eine Neuregelung der ausnahmsweise ermäßigten, durch den ausländischen Wettbewerb bedingten Transittarife. Die Schweiz übernimmt die gleiche Verpflichtung hinsichtlich der Transittarife, die gegenwärtig für den direkten italienisch-schweizerischen Verkehr im Durchgang über die Gottthardbahn bestehen. Artikel 12. Für den Güterverkehr, der sich im Durchgang über die Gottthardbahn bewegt (d. h. über die Endpunkte Immensee, Zug oder Luzern einerseits und Chiasso oder Pino andererseits), bewilligt die Schweiz eine Herabsetzung der zur Zeit geltenden Bergzuschläge in der Weise, daß die gegenwärtig bestehenden Zuschläge von 64 Kilometer für Erstfeld-Chiasso und von 50 Kilometer für Erstfeld-Pino ermäßigt werden: um 35 Prozent vom 1. Mai 1910 an, das heißt auf 42 Kilometer für die Strecke Erstfeld-Chiasso, auf 33 Kilometer für die Strecke Erstfeld-Pino; um 50 Prozent vom 1. Mai 1920 an, das heißt auf 32 Kilometer für die Strecke Erstfeld-Chiasso, auf 25 Kilometer für die Strecke Erstfeld-Pino. Wenn infolge gegenwärtig nicht voraussehbarer Ereignisse — z. B. in Folge eines Ausnahmevertrages für Brennstoffe durch einen kostengünstigeren Staat oder infolge einer außerordentlichen Steigerung der Kohlenpreise — die vorstehend vereinbarte Herabsetzung der Bergzuschläge zur Folge haben sollte, daß das gegenwärtige Netz der Gottthardbahn nicht mehr die Betriebskosten, einschließlich der Verrentung und Amortisation des in diesem Netze angelegten Anlagekapitals und der vorerwähnten Rücklagen in den Erneuerungsfonds, aufbringt, so wird die Schweiz berechtigt sein, eine Veränderung der obigen Vereinbarungen über die Gerabsetzung der Bergzuschläge zu verlangen. Eine hiernach zugestandene Wiedererhöhung

Reuillon.

Der Statthalter. „Nun, ich weiß nicht“, versuchte der Müller mitteilig zu tönen, „am besten ist's, dem Statthalter sogleich Anzeige zu machen; wenn er's befohlen hat — den andern dort Nacht zu suchen, dann doch nichts helfen; aber so kann ich dich nicht gehen lassen; ich komme mit.“ Wenige Minuten später saßen die beiden auf des Müllers Wägelchen, der sein Kopf den Berg hinauf weniger schonte, als es Martin mit seinem Braunen getan hätte. Es ging schon stark gegen Abend, als sie nach dem Ebnat hinabzogen. Der teilnehmende Müller lenkte mit seinem Fuhrwerke dem Dorfe zu, um dort den Entschluß zu erwarten, und Martin schritt schweren Herzens durch den Baumgarten hinein nach dem Hause des Statthalters. Als er herantam, hörte er drinnen zorniges, lautes Schelten, und einen Augenblick darauf kam allerley der Franzosenheit heraus. Ohne auf Martin, der ihn fragen und selbsthändig wollte, zu achten, rannte er den Baumgarten hinaus und schrie: „Nichts, nichts, laß mich, hörst du nicht, wie ich ausgedrückt werde, weil meine alten Sünden nicht schon ein paar Stunden weiter sind, Bunden und Granaten, wer da etwas recht machen könnte! Martin war von diesem Verhalten seines alten Freundes wenig erbaut. „Du, du“, rief er ihm in komischem Tone nach, „hast du dem Spitzbuben den Weg gezeigt, so könnte ich mir auch ein vernünftiges Wort gönnen, du Spießhauer!“ Raubend und von einem unheimlichen Bangen geängstigt, trat er in die Stube. Der Statthalter sah ermuntert an einem Tische, auf

dem allerlei Papiere lagen, das gleiche Gesicht in die hohle Hand gestützt. „Was willst du, Martin?“ fragte er aufschauend, kurz, aber nicht unfreundlich. „O Christian, Herr Statthalter, wolle ich sagen“, erwiderte der Alte, „der Herr, der Gürtler, ist mit dem Braunen davongefahren, in welchem Galopp den Berg hinuntergepresst, der Spitzbube.“ „Welchen Kerl meinst du?“ „Nu, den Cläffer, den ich auf Euren Befehl nach Solingen führen sollte.“ „Den kenn' ich nicht und habe nichts Derartiges befohlen.“ „Derr Gott“, sagte Martin zitternd, „das wird doch nicht Euer Ernst sein.“ „Noch einmal, ich habe nichts befohlen, aber was ist's denn eigentlich?“ Martin erzählte unter Wehmüt und Zorn den Vorfall im Walde und bat endlich mit Tränen im Auge den Statthalter, ihn wieder zu seinem Braunen zu verhelfen. Christian stampfte mit dem Fuße heftig auf den Boden. „Teufel auch“, sagte er ärgerlich, „soll ich denn alle Dummheiten austragen, die Ihr macht? Warum bist du dem Kerl von Rued aus nicht gleich nachgefahren, statt über den Berg herüber zu trabben und die Zeit zu verlieren? Wenn dein Brauner zum Stund ist, ich kann nichts dafür.“ „Aber es ist ja der Braune, der in Eurer heim Kreuz so folglos gegen den Wehrstein fuhr“, erwiderte Martin zaghaft, „nicht Ihr, damals — selbstem ist er mir viel lieber geworden.“ Ueber Christians bleiches Gesicht flog eine tiefe Blut bei dieser Erinnerung; er wandte sich rasch ab und schaute eine Weile schweigend durch das Fenster in den Abend hinaus. Ohne den Alten anzusehen, sagte er endlich rauch: „Geh' jetzt, Martin, ich kann dir keinen weiteren Befehl geben; du brauchst mich nicht an Vergangenes zu mahnen — dem Hause des Unterogts bin ich keinen Dank schuldig.“

Martin ging; obgleich er zu Hause wieder einen Skaplan noch französische Truppen im Dorfe fand und nun wohl sah, wie er sich überlicher Weise habe betrogen lassen, so konnte er dem Statthalter doch nicht verzeihen, daß er so kalt und teilnahmslos über das Schicksal des Braunen geblieben war. „Unbarm ist der Welt Lohn“, seufzte der gute Alte, und — Christian hatte eine treue, aufopfernde Seele mehr verloren. Das mochte dieser übrigens bald selbst gefühlt haben. Als er Martin unsicheren Schrittes und die Tränen trockend am Waldbrande hinabgehen sah, empfand er, daß er dem guten Manne in seiner Verstimung wohl zu kurz und rauch begegnet sei. Er ging ihm sogleich nach, um ihn mit dem Versprechen zu trösten, alles anzuwenden, um des Frevlers und des Braunen wieder habhaft zu werden; aber er konnte Martin nicht mehr einholen, und in des Unterogts Hause selbst zu geben, das vermochte Christian nicht über sich zu bringen. In trübe Gedanken verloren — die Dämmerung war bereits angebrochen und nur noch der Schein der Abendröte, die über dem Walde lag, wehrte der nahenden Nacht — lenkte er seine Schritte nach dem Kirchhofe. Er wollte auf das Grab seiner Mutter, das er seit dem Herbstem nie mehr besucht hatte. Zu seinem Erstaunen war das Grabfeld mit frischem Rasen befestigt, und aus einem mächtigen Rasenstrauch hervor ragte das Stämmchen einer jungen Trauerweide, deren schlanke herabhängende Zweige sich bereits mit gartenmächtigen bedeckten. Der Statthalter ging nach dem Hause des alten Cläffers, um ihm für diese kühne Besichtigung zu danken. „Ich hab's nicht getan“, sagte der ehrliche Alte, „aber wer's ist, darf ich auch nicht sagen.“

's wird wohl jemand sein, der sich selbst nach einem Grabe seht.“ Wie dem guten Martin, war es hundert andern auch ergangen; vielen noch schlimmer. Man hörte aus nah und fern von Raub-anfall und Totschlag, der durch französische Raubexzesse begangen worden. Manches Mädchen, das früher in unbedenklicher Einkast gelebt, war durch einen schmeicheleichen Fremdling um ihre Ehre gekommen und hatte über das väterliche Haus Jammer und Schande gebracht. Im Gefolge der neuen Freiheit gingen bisher ungelante Pflichten und Kosten, die den Landmann mehr brühten und plagten, als jene ihn erfreuen konnte. So war es kein Wunder, daß sich aller Orten Murren und Klagen erhob und mit der steigenden Unzufriedenheit über das Gegenwärtige die Sehnsucht nach dem ehemaligen Zustande lebendig und mächtig wurde; was man selber geliebt und gelitten, war bei vielen vergessen, und die vielen guten Keime, die eine löbne Zukunft versprochen, blieben neben dem mühsamen Unkraute unbedeckt. Mancher, der sich vor einem Jahre mit stolzen „Patrioten“ nannte, wehrte sich jetzt gegen diesen Namen, als sei er ehrenräuberisch. Die Behörden und ihre Beamten wurden als Urheber von allerlei Unbill angefaßt, unter der sie doch selbst am meisten litten. So standen die Dinge, als Ende Märzmonat 1799 die Franzosen von den Kaiserlichen bei Büsendorf und Ostsch geslagen wurden und die letzten neun Monate der Herrschaft gegen die Schweizergrenze veranrührten, um die Franzosen auch hier zu vertreiben, das neue Regiment zu führen und die gnädigen Herren wieder in ihre ehemaligen Rechte und Herrlichkeiten einzuführen.