

Schweizerische Verkehrsprobleme während und nach dem Kriege

Autor(en): **Benziger, C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **15 (1914-1915)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-750326>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

SCHWEIZERISCHE VERKEHRS- PROBLEME WÄHREND UND NACH DEM KRIEGE

Die Verkehrserleichterungen haben in der Schweiz von jeher dank der Bodenbeschaffenheit des Landes neben großen finanziellen Opfern auch eine ganz besondere Energie und Arbeit verlangt. Die Durchquerung der Alpen in alter und neuer Zeit mit ihren Straßen und Eisenbahnen, die Kraftanlagen der Gegenwart und die Flusschiffahrt der nächsten Zukunft bedingen alle eine Unsumme rastlosen Schaffens, das nur einem Zwecke, dem Verkehr, dienen will. Gerade die Gegenwart stellt immer neue Anforderungen an uns, wenn wir im Wettbewerbe der Staaten nicht unterliegen wollen. Die vermehrte Konkurrenz, wie sie der Krieg bereits hervorgerufen und noch weiter veranlassen wird, ruft geradezu täglich nach neuen Erleichterungen im Verkehr. Sie dem Lande zu verschaffen, war und ist das stetig zunehmende Bestreben von Bund, Kantonen und Privaten. Durch Subventionen verschiedenster Art, durch die Förderung von Berufsverbänden, durch die Errichtung eigener Amtsstellen haben sie bereits ihre tatkräftige Mithilfe bekundet. Gleichsam als Pioniere auf dem weitverzweigten Gebiete des Verkehrswesens haben sie eine Arbeit vorbereitet, die bis heute noch nicht in Angriff genommen worden ist und deren dringende Notwendigkeit uns eigentlich erst der Krieg so recht zum Bewusstsein hat kommen lassen.

Eine Zentralstelle zur Regelung und Förderung unserer gesamten, ungemein vielseitigen und bisweilen sogar recht entgegengesetzten Verkehrsinteressen ist bis zur Stunde noch nicht ins Leben gerufen worden. Sie steht auf dem Plane und soll in nächster Zeit auch wirklich ihre segensreiche Arbeit aufnehmen. Dem Verkehr, speziell dem Transit- und Fremdenverkehr, verdankt unser kleines Land, diesmal dank seiner günstigen Binnenlage zwischen vier wirtschaftlich hochstehenden und in Produktion und Industrie verschieden garteten Nationen, nicht zum wenigsten seine gedeihliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte. Heute gilt es, dafür Sorge zu tragen, dass diese Entwicklung auf ihren bisherigen natürlichen Grundlagen sich auch weiterhin nach vorwärts bewege — eine unabhängige

nationale Amtsstelle für unsere Verkehrsinteressen, bei der die verschiedenen Fäden in eine starke Hand zusammenlaufen, wurde als das beste Mittel hierfür ausersehen. Die hier in Frage kommenden Probleme sind zurzeit für uns noch so vielgestaltig und vielfach so wenig erörtert, dass eine kurze Orientierung der weiteren Kreise, die ja schließlich mehr oder weniger alle als Beteiligte angesehen sein wollen, sich sicherlich rechtfertigen dürfte.

Mit ihren vielen Stockungen in Handel und Verkehr scheint auch die gegenwärtige Kriegszeit wie gemacht, um brachliegende Kräfte mit dem Studium und mit der Organisation einer solchen Verkehrsstelle nützlich zu verwenden. Eine Umschau im Ausland, wo bereits ähnliche Vorbereitungen mit aller Sorgfalt betrieben werden, lässt es aber auch für die Schweiz angezeigt erscheinen, mit einer organisatorischen Lösung nicht mehr länger zuzuwarten. Wer heute sein Haus und Land für Gäste einrichten will, wer Eigenen wie Fremden die größtmöglichen Verkehrsvorteile in Zukunft bieten will, wird sich intensiv auf Verkehrspolitik verlegen müssen. Die Behörden und Interessenten dürfen überzeugt sein, dass heute eine Reihe von Staaten kein sehnlicheres Verlangen tragen, als unter dem Vorwande der kriegerischen Ereignisse unsern einheimischen Verkehrsinteressen ein Schnippchen zu spielen. Es wäre geradezu unverantwortlich, wenn wir da in der uns eigenen Sucht, in geschäftlichen Angelegenheiten zentralisierende Amtsstellen solange zu umgehen, bis man sich von der geleisteten Arbeit eines Bessern überzeugen lässt, die nächste Gelegenheit abwarten wollten, eine Gelegenheit, die hier gleichbedeutend ist mit dem Konkurrenzkampfe nach dem Kriege.

Durchaus falsch wäre es auch, wollte man in diesen Bestrebungen nach fremden Mustern vorgehen. Wir können höchstens vom Auslande lernen, wie wir die Arbeit angreifen sollen. Je selbständiger und zielbewusster wir im übrigen nach Außen auftreten, um so mehr werden auch unsere gerechten Forderungen auf Anerkennung rechnen können. Passen wir uns nur da an die Verkehrseinrichtungen der verschiedenen Länder an, wo der internationale Verkehr es erheischt, zeigen wir uns gerade in diesen Fragen von der fortschrittlichsten Seite. Im übrigen soll das Gebäude, das für unser Land hier zu errichten sein wird, aus den Bedürfnissen des Landes herauswachsen. Erst gilt es ein Fundament zu legen, das nicht,

wie heute, nur ein wirres Gefüge von verschiedenen Institutionen bedeutet, sondern ein Fundament, auf das wir im Laufe der Jahre einen stolzen Geschäftsbau aufführen können. Dieses Fundament ist eine solide, zweckentsprechende Organisation.

Die bereits bestehenden, dem Verkehr dienenden Einrichtungen haben zweifellos auch fernerhin volle Existenzberechtigung, sie sind die gesunden Träger einer erfolgreichen Konkurrenz nach innen. Da wo man staatlichen Administrationen einen allzu bürokratischen Apparat vorwirft, kann in Zukunft dank einer weisen Organisation immer mehr ein geschäftsmäßiger Betrieb einsetzen. Man hat das in der Schweiz auch eingesehen. Die großen Organisationen, die am Ausbau eines rationellen Verkehrswesens ein ganz besonderes Interesse haben, wie der Handels- und Industrieverein, der schweizerische Gewerbeverein, der Verband schweizerischer Verkehrsvereine, der Hotelierverein, die verschiedenen Eisenbahnvereinigungen, wie die internationale „Pro Sempione“-Gesellschaft und die mehr nationale Neue Gotthardvereinigung, haben durchaus geschäftliche Prinzipien ihren Organisationen zu Grunde gelegt. Auch der Bund ist von diesem Willen beseelt, wie die Neuorganisation der Departemente beweist. Speziell die Handelsabteilung des politischen Departementes zeigt deutlich, dass unsere obersten Behörden die bestimmte Absicht haben, Handels- d. h. auch Verkehrspolitik zu treiben.

Es ist eine schwierige und zum Teil vielleicht auch eine recht undankbare Aufgabe, allen diesen Institutionen nützliche Dienste erweisen zu wollen. Ihre Notwendigkeit aber ergibt sich schon aus dem Umstande, dass es für die einzelnen unmöglich ist, wirksam nebeneinander im Auslande aufzutreten. Es ist aber auch unzulässig, dass sie im eigenen Lande nach Belieben schalten und walten. Eine leitende einflussreiche Vermittlerin, die die Anerkennung aller Kreise besitzt, und die über eine hinreichende Autorität verfügt, kann hier für die Zukunft des Landes von größter Bedeutung werden. Je unabhängiger, je neutraler die Leitung der neuen Organisation sein wird, desto größer das Zutrauen und infolgedessen auch desto größer die verkehrspolitische Aktion. Die Vorteile eines nationalen Verkehrsprogramms, das heute schon die notwendigen Beziehungen anknüpft, das sich heute schon mit einem planmäßigen Studium der verschiedenen akuten Fragen befasst, sind einleuchtend. Der Bereitschaftsgrad unserer Organisation sollte derart hergestellt

werden, dass gleich mit den ersten Friedenstauben auch schon die intensive Propaganda einsetzen könnte. Die vermittelnde Aufgabe, die der Schweiz nach dem Kriege erwächst, wird ihr manche Vorteile bringen, die sie bisher nicht gekannt hat. Dort und da, wo ihr vielleicht bisher die Tore verschlossen geblieben waren, wird sie einem bereitwilligen Öffnen begegnen. In der Schweiz werden wohl auch die ersten Annäherungsversuche stattfinden, nicht nur auf diplomatisch-politischem Wege, sondern auch in handelspolitischer Hinsicht. Unsere internationalen Ämter, unsere Industrien, unsere Fremdenstationen sind wie geschaffen, um die schroffen Gegensätze auszusöhnen. Die schweizerische traditionelle Gastfreundschaft, die reine Luft unserer Berge, die Schönheiten der Landschaft werden aber auch viele Erholungsbedürftige anziehen. Kurz — wir haben als Neutrale die Pflicht, alle einzuladen zu dem großen Versöhnungswerke. Wie sich das Land heute den Dank der Staaten der Fürsorge für ihre Gefangenen, Internierten, Verwundeten wegen geholt hat, so wird es sich auch später die Länder durch sein großes Entgegenkommen im Friedenswerke verpflichten. Die Schweiz als Treffpunkt des kriegsmüden Europa hat eine schöne und große Aufgabe noch vor sich.

Neben diesen idealen Bestrebungen soll aber auch der reale Boden nicht unberücksichtigt bleiben. Wir brauchen uns nicht zu schämen, für diese unsere Arbeit auch einen geziemenden Lohn zu fordern, besonders wenn dieser Lohn im Grunde genommen nichts als eine berechnete Forderung eines kleinen, abhängigen Binnenstaates genannt werden kann: die Anerkennung eines selbständigen Wirtschaftslebens in der Schweiz und die Möglichkeit, die Interessen unseres kleinen Landes auch im großen Weltkonzern vertreten zu dürfen. Mehr als je wird es nach dem Kriege darauf ankommen, eine möglichst hohe Verkehrsziffer, einen möglichst starken Transit zu erreichen, um die geschlagenen Wunden, wenn nicht ganz zu heilen, so doch wenigstens vernarben zu lassen. Der Zufall will es, dass wir heute als Neutrale viel besser in der Lage sind, uns über die Verkehrsprojekte unserer Nachbarn zu orientieren, als die am Krieg beteiligten Mächte; wir können uns infolgedessen auch bereits besser für unsere mannigfachen zukünftigen Bedürfnisse einrichten. Die Ablenkung des deutsch-österreichischen Fremdenstromes nach Tirol und der österreichischen Riviera z. B. bedeutet

für unsern Verkehr einen nicht zu unterschätzenden Ausfall, selbst wenn damit nur die italienische und französische Riviera getroffen werden sollen. Die Frage nach Ersatz bedarf schon jetzt der Erwägung. In England dagegen trägt man sich vielfach mit dem Gedanken unser Land für Erholungszwecke aufzusuchen. Dies wird eine besonders sorgfältige Propaganda in den Ländern der britischen Krone zur Folge haben. Länder, die bisher weniger genannt wurden, wie Südamerika, die Balkanstaaten, Russland sollen auf ihre Zugänglichkeit und auf den Erfolg einer anzuknüpfenden Relation ebenfalls eingehend geprüft werden.

Über die Einrichtung und über die spezielle Arbeit eines schweizerischen Verkehrsamtes bestehen verschiedene Auffassungen. In einigen Punkten scheint man freilich einig zu gehen: dringende Verkehrsreformen und Organisationen mit dem Ausland sofort anzubahnen, im Lande selbst nur eine nationale Verkehrspolitik zu treiben, die jede Kirchturmspolitik von vornherein ausschließt, das neuzuschaffende Amt auf eine möglichst unabhängige Basis zu stellen. Ein sorgfältig ausgearbeiteter Entwurf, für dessen Vorarbeiten der Bundesrat in anerkennender Weise einen Beitrag von 10 000 Fr. bewilligt hatte, liegt heute beim Departement des Innern zur Prüfung vor. In der richtigen Erkenntnis, dass eine Verkehrszentralisation bei uns weder rein offiziell noch rein privat ins Werk gesetzt werden darf, hat der Organisationsstatutsentwurf auch einen Verein vorgesehen, dessen Mitglieder zum Teil den Behörden, zum Teil den privaten Interessenkreisen entnommen werden sollen. Als das ausführende Organ dieses Vereins wurde ein Verkehrsamt vorgesehen, an das die Mitglieder einen Jahresbeitrag von 1000 Fr. zu entrichten haben. Das Wort „Verein“ scheint mir allerdings stets ein etwas dilettantisches Verhältnis zur Arbeit auszudrücken. Könnte man nicht ebensogut von einer „Schweizerischen Vereinigung für nationale Verkehrsinteressen“ sprechen, ein offiziöser Name mit klarer Umschreibung des Zwecks? Die Vereinigung erhält als weitere Organe eine Generalversammlung, die ihre Wünsche und allgemeinen Richtlinien in Form von Resolutionen vorbringt, und ein sogenanntes Verkehrskollegium, das die Aufgaben einer Aufsichtskommission übernimmt. Die Mitgliederschaft sollte den weitesten Kreisen ermöglicht werden; so wäre eine Teilnahme der großen Sportvereinigungen, des Heimatschutzes, der Hoch-

schulen und vieler anderer sehr erwünscht, da sie alle zur gründlichen Regelung des Verkehrswesens notwendig sind.

Beim eigentlichen Verkehrsamte liegt sodann die Exekutive mit den laufenden Geschäften. Neben einem Direktorium ließen sich da vielleicht die drei hauptsächlichsten Arbeitsgebiete zu selbständigen Unterabteilungen ausbilden. Wir bekämen ein Ressort für Transportwesen, ein solches für Hotel- und Fremdenindustrie, und ein drittes für Reklame und Presse. Eine derart großzügige Basis bedingt natürlich auch eine breite finanzielle Grundlage. Finden sich 50 Mitglieder — und diese sollten schon von Anbeginn vorhanden sein — die jährlich dem Unternehmen 1000 Fr. zahlen, dann wird die Eidgenossenschaft gewiss nicht anstehen, die weiteren 50 000 Fr., die für einen gedeihlichen Betrieb noch nötig sind, als jährlichen Zuschuss zu spenden. Der Staat sollte unseres Erachtens in derartigen Unternehmungen überhaupt stets den nämlichen Betrag einlegen, den die private Initiative einsetzen will. Das dürfte für den Staat gewiss nicht zu viel sein, wenn man die Vorteile berücksichtigt, die auch er daraus zieht, und wenn man die Subventionen vergleicht, mit denen der Bund andere Bestrebungen fördert. Es steht zu hoffen, dass bei der Errichtung des Amtes ein für allemal die Residenzfrage nicht vom kleinlichen Standpunkt des Lokalpatrioten, sondern nur vom Standpunkte der nationalen Nützlichkeit erledigt wird. Als Residenz dürfte wohl Bern zweifellos die vorteilhaftesten Bedingungen bieten. Dank ihrer zentralen Lage, dem erleichterten Verkehr mit den obersten Behörden des Landes, dank den Bundesbahnen, mit denen ja besonders rege Beziehungen zu unterhalten sein werden, usw. bringt die Wahl der Bundesstadt auch zugleich die Möglichkeit, den nationalen Charakter des Amtes auch nach außen gut zu charakterisieren. Der Verkehr wird sich leicht gestalten, besonders wenn man sich entschließen kann, für die Schweiz das von unseren Auslandsvertretern mit Recht so begehrte Zonensystem wieder mehr einzuführen; Simplon, Gotthard, Ostschweiz mit Graubünden und Jura als geschlossene Gruppen sollten wieder mehr berücksichtigt werden.

Der Laie macht sich ein gutes Bild von der Wichtigkeit der Verkehrsfrage für unser Land, wenn er sich nur kurz vergegenwärtigt, wieviel Kräfte am Verkehre interessiert sind. Wir lassen die Lieferanten, die Industrien, die Bildungsanstalten, die Ärzte,

die Haus- und Grundbesitzer usw. ganz außer Betracht und führen nur einige direkt Beteiligte an. Ausschließlich vom Verkehr leben die 45 000 bei den Eisenbahnen und in der Schifffahrt angestellten Personen — 36 000 fallen allein auf die Bundesbahnen — die 2500 Hotelbesitzer mit ihren 50 000 Angestellten und mindestens ebensovielen bei der eigentlichen Fremdenindustrie engagierten Kräften, die 17 000 Postangestellten, wobei das in privaten Verkehrsgeschäften angestellte Personal damit noch gar nicht mitberechnet worden ist. Die Steigerung des Reisendenverkehrs — er wird jährlich auf 600 000 bis 700 000 Personen mit 15 Millionen Logiernächten geschätzt — bedeutet ebenfalls ein wichtiger Faktor zur richtigen Einschätzung des Verkehrswesens. Es ist hier nicht der Ort, mit Statistik einzugreifen, wir würden es aber sehr begrüßen, wenn die Öffentlichkeit einmal mit einigen Zahlen beglückt würde, die ihr die Dringlichkeit eines Verkehrsamtes auch mathematisch darlegen würden. Die wirtschaftliche Notwendigkeit dürfte heute auch so jeden überzeugen haben, dass ein gemeinsames Vorgehen in nationalen und internationalen Fragen notwendig geworden ist und dass dafür ein eigenes Amt nur eine dringende zeitgenössische Forderung bedeutet.

Unser Land wird nie in Universalismus aufgehen, wenn wir in unsern Verkehrsfragen in den richtigen Schranken bleiben, wenn wir das Bodenständige und Charaktervolle mit Liebe pflegen und gleichzeitig aber auch die Fortschritte des modernen Komforts in vollem Maße unsern Verkehrsinstitutionen angedeihen lassen. Mit solchen Gesichtspunkten kann das Verkehrsamt dereinst auch große kulturelle Aufgaben übernehmen. Es wird nicht nur die Bande zwischen Stadt und Land stärken, es wird auch Einheimischen wie Fremden Gelegenheit zu neuen Eindrücken, zu neuen Beziehungen geben — es wird vor allem die verschiedenen technischen Errungenschaften für seine Zwecke auszubeuten suchen und dadurch die Fähigkeiten zu immer neuem Vorwärtsschreiten anspornen.

Wir werden aber auch mehr als bisher unser kleines schweizerisches Räderwerk dem großen Weltgetriebe anzupassen haben, wenn wir auf einen verkehrspolitischen Erfolg rechnen wollen, und je besser wir hierin uns anzupassen verstehen, desto leichter werden wir auch unsere Postulate überall geltend machen können. Das Studium der einheimischen Verkehrsfragen wird dann damit

von selbst auf großzügige Grundsätze Bedacht nehmen müssen, wenn wir die vielen kleinlichen, mehr lokalen Schwierigkeiten mit Erfolg aus dem Wege räumen wollen. Für das Transportwesen wird es sich um die Schaffung und Förderung neuer Verkehrsgelegenheiten in erster Linie handeln. Der Fernverkehr, die internationalen Verbindungen, der interne Expressdienst, der lokale Schnellzugsverkehr enthalten noch eine lange Reihe ungelöster Probleme. Das Automobilwesen harret mit Ungeduld auf ein Amt, das seine berechtigten Wünsche zum Ziele führen kann. In Hotel- und Fremdenindustrie gilt es vor allem eine planmäßige Sanierung vorzunehmen, sie kann nur durch eine sorgfältige Bereitlegung des zweckdienlichen Materials erfolgen. Für die Schulung und Organisation ihres Personals lässt sich noch vieles tun. Die Fremdenindustrie verlangt einen besondern Schutz des einheimischen Fabrikates unter gleichzeitiger Förderung der Qualitätsproduktion. Umfassend, zum Teil auf ganz neue Grundlage muss sich das Pressewesen mit der Reklame stellen. Die Werbemittel im Ausland erheischen ein immer mehr ausgebautes System, der Dienst der Auskunftsstellen speziell will neu organisiert werden. Überall dringt man auf die Ökonomie der Kräfte, sie wird auch hier durch eine neue rationelle Arbeitsmethode, durch verbesserte Organisation, durch Konzentration zu erstreben sein.

Mögen wir uns aber immer bewusst bleiben, dass jedes Land mit dem Kapital arbeiten muss, das ihm die Natur gegeben hat. Nachdem die Schweiz an Stelle von Erz und Getreide mit einer herrlichen Landschaft bedacht worden ist, nachdem sie als vermittelndes Binnenland zwischen vier mächtige Reiche gesetzt worden, ist es nicht nur unser gutes Recht, sondern auch unsere heilige Pflicht, daraus unsern Unterhalt zu ziehen. Von dieser Warte aus betrachtet, sollte es für unser Land auch möglich sein, in Zukunft in Verkehrsfragen von nationaler Bedeutung nur mehr einen nationalen schweizerischen Standpunkt zu vertreten — dann werden wir gewiss um die Wahrung unserer gemeinsamen Verkehrsinteressen nicht bange sein müssen.

BERN

C. BENZIGER

