

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 83=103 (1937)

**Heft:** 6

**Artikel:** Wehrwirtschaftlich gerichtete Verkehrspolitik

**Autor:** Wanner

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-14720>

### **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:** 13.10.2024

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

der Behörde zur Verfügung zu stehen. Uebrigens will der Junge von heute ja etwas leisten. Und wenn er sich gar in den Dienst der Oeffentlichkeit stellen darf, ist sein Eifer ohne Grenzen. Nützen wir doch diese Tatsache aus. Jeder Amateur weiss zu erzählen, wie begeisterte Jungamateure nicht aufhören zu fragen, sich um jeden Einzelteil einer Anlage zu kümmern und stundenlang still neben dem Amateur zu sitzen, wenn er «in der Luft» ist. Dieses Interesse müsste nun in die richtige Bahn gelenkt werden, die Theorie darf nicht fehlen, obschon das mancher alte Sendehase erst später einzusehen begann: Behördlich überwachte Kurse nehmen in andern Ländern die Jungamateure auf und leiten ihren Eifer und Schaffensdrang in die vom Landesinteresse dirigierten Bahnen. So fliesst eigener Bastlerdrang ohne Zuhilfenahme von Zwang dem Ausbau der Landesverteidigung zu und hilft dem Werk aus Freude an der Sache mehr wie Tausende gut gemeinte, aber am unrichtigen Orte angesetzte behördliche Massnahmen.

Im Nachgange zu obigen Ausführungen mag vielleicht noch die Tatsache interessieren, dass die amerikanischen Amateure im Januar-Februar 1937 anlässlich der grossen Flut im Mississippi- und Ohio-Tal ihre Hauptprobe glänzend bestanden haben. An die 100,000 offizielle Telegramme wurden durch Amateure, die bei Ausbruch der Wasserkatastrophe sofort dem Nachrichtenministerium unterstellt wurden, befördert. Sie bildeten in recht vielen Fällen mit ihren Stationen die einzige Möglichkeit, mit abgeschnittenen Stadt- und Landschaftsteilen überhaupt Verbindung zu erhalten und so die Vorbedingungen einer raschen Hilfeleistung zu schaffen. Wenn auch solche Katastrophen in unserm Lande bei den engen und kleinen Verhältnissen kaum denkbar sind, Störungen des Nachrichtenverkehrs nicht in dem Masse befürchtet werden müssen, so ist die ganze Frage aber vom Standpunkte der Landesverteidigung bestimmt von umso grösserem Interesse. Wenn meine Ausführungen nur hie und da auf einiges Verständnis stossen, so kann damit der Keim zu fruchtbarer Arbeit gegeben sein.

---

## **Wehrwirtschaftlich gerichtete Verkehrspolitik**

Von Hauptmann *Wanner*.

Wir stehen in der Schweiz nach einem Zeitverlust von mehreren Jahren heute vor wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen. Diese sind von um so grösserer Tragweite, als durch eine rechtliche Verschiedenbehandlung der wichtigsten Landtransportmittel bereits eine Ueberdimensionierung des Verkehrsapparates eingetreten ist, die zu Fehlinvestitionen und Kapitalver-

lusten grösseren Umfanges geführt hat. Während noch in den Nachkriegsjahren sich die Schweizerischen Bundesbahnen mit einem Kapitalaufwand von gegen 800 Millionen Franken auf die weisse Kohle umstellten und damit den Schienenverkehr hinsichtlich des Betriebsstoffes von der ausländischen Zufuhr unabhängig machten, wuchs fast zur gleichen Zeit auf der Strasse ein Konkurrenzapparat von heute nahezu gleicher Transportkapazität wie die Bahnen heran, dessen Fahrzeugpark und Betriebsstoff fast ausschliesslich vom Ausland bezogen werden mussten.

Diese Entwicklung ist wehrwirtschaftlich betrachtet von grösster Bedeutung. Einmal entstand durch das in der Schweiz besonders rasche Tempo der Automobilisierung wie bereits angedeutet in Friedenszeiten ein Ueberangebot von Transportmitteln, das jederzeit die Bildung einer militärisch durchaus erwünschten grossen Verkehrsmittelreserve erlaubte. Die mit lawinenartiger Raschheit erfolgende Strukturänderung des Verkehrs, die für die privatwirtschaftliche Betrachtungsweise sich in Fehlinvestitionen und Kapitalvernichtung äussern musste, führte also wehrpolitisch besehen zunächst zu einer Verstärkung des militärischen Transportapparates, die noch den Vorzug hatte, das Militärbudget finanziell nicht in der geringsten Weise zu belasten.

Es ist daher durchaus zu verstehen, dass die für das Kriegsgenügen der Armee verantwortlichen Kreise keine Veranlassung sahen, einer ihren Interessen so günstigen Entwicklung in die Arme zu fallen. Hatten sie sich doch nicht direkt darum zu kümmern, in welchem Masse das durch die Gesetzgebung begünstigte Aufkommen neuer Verkehrsmittel eine Entwertung des schon vorhandenen Transportapparates mit sich brachte und welche Konsequenzen sich darauf für Staatsfinanzen und Landeskredit ergaben. Sie konnten sich vielmehr damit begnügen, den militärisch besten Einsatz der neuen Transportmittel zu studieren, ohne zunächst mit dem Verlust der Eisenbahnen als dem Rückgrat des Verkehrs rechnen zu müssen.

Einige Sorge bereitete dabei allerdings die Tatsache, dass in der Schweiz trotz aller Anstrengungen eine eigene Automobilindustrie für die Herstellung von Personenwagen nicht Fuss fassen wollte und dass auch der militärisch noch wichtigere Bedarf von Lastwagen höchstens bis zur Hälfte durch die schweizerische Industrie gedeckt werden konnte. Ueberraschenderweise genügte der Zollschutz bis heute nicht, um auf dem Gebiet der Lastwagenindustrie dem schweizerischen Wagen auf der ganzen Linie zum Durchbruch zu verhelfen. Daraus und aus der Tatsache, dass hinsichtlich des Betriebsstoffes vorläufig unser Land sozusagen ganz auf die ausländische Zufuhr angewiesen ist, erfährt die in Friedenszeiten vorhandene Automobil-Transportmittel-Reserve

hinsichtlich der militärischen Verwendung für den Kriegsfall eine ganz beträchtliche Einschränkung.

Mit dieser Verwendungsbeschränkung muss allen Ernstes noch auf längere Zeit hinaus gerechnet werden. Dies, weil der militärisch erforderlichen Anlegung von Treibstoffreserven finanziell und technisch gewisse Grenzen gezogen sind und weil die Herstellung von synthetischem Benzin, die bekanntlich im Vierjahresplan von Hitler zusammen mit der künstlichen Herstellung von Gummi einen ersten Platz einnimmt, bei uns zufolge des Fehlens eigener Kohlengruben nicht im Grossen verwirklicht werden kann. Die Rede, die der deutsche Reichskanzler bei Eröffnung der Automobilausstellung 1937 am 10. Februar in Berlin gehalten hat, unterstrich mit allem Nachdruck die wehrpolitische Notwendigkeit einer *autarken Kraftverkehrswirtschaft*, da die Wirtschaft auf so unsichere Faktoren wie die internationalen Triebstoffmärkte nicht abstellen könne.

Abgesehen von der relativen Unwirtschaftlichkeit dieser Gewinnungsmethoden (aus der Perspektive der Friedenswirtschaft betrachtet), die in Deutschland keine Rolle spielen, wird in der Schweiz am Beispiel des Widerstandes der Automobilinteressenten gegen den Spritbeimischungszwang ersichtlich, welchen Schwierigkeiten vorläufig autarkistischen Tendenzen in der Treibstoffversorgung, die den Automobilbetrieb stark verteuern müssten, bei uns entgegenstehen.

Dass diese Bedenken auch im Ausland sehr eingehend gewürdigt werden, geht u. a. aus einer wehrwissenschaftlichen Abhandlung, die sich mit der Frage

*«Kann der Treibstoffbedarf der heutigen Kriegführung überhaupt befriedigt werden?»*

befasst und die am 16. und 23. April 1937 in der Zeitschrift «Der Deutsche Volkswirt» erschienen ist, sehr deutlich hervor. Nach genauer Untersuchung kommt der Verfasser, Dr. F. Friedensburg, Berlin-Wannsee, abschliessend zu folgenden Feststellungen, die für eine wehrpolitisch gerichtete Verkehrspolitik wegleitend sein sollten:

1. «Der Oelbedarf jeder der grossen Militärmächte wird im Kriegsfall 12 bis 20 Mill Tonnen jährlich erreichen, das ist das Mehrfache des jetzigen Friedensverbrauchs.
2. Eine Deckung aus eigenen Vorkommen ist nur den Vereinigten Staaten und Russland möglich und wird selbst dort neben der Deckung des Wirtschaftsbedarfs und im Hinblick auf die riesenhaften Entfernungen, die für eine Kriegführung dieser Länder in Frage kommen, schwierig sein.

3. Für die übrigen Länder wird eine Bedarfsdeckung in der angegebenen Höhe selbst bei freier Einfuhr *unmöglich* sein.
4. Die Herstellung synthetischer Triebstoffe hat nur für die kohlenreichen Länder Bedeutung, *begegnet aber auch dort so schwerwiegenden finanziellen und wehrtechnischen Bedenken, dass eine Deckung des vollen oder auch nur annähernden Kriegsbedarfs für die meisten Staaten auf absehbare Zeit nicht in Frage kommen wird.*
5. Die bisher eingeführten sonstigen Ersatzmittel sind mengenmässig ganz unzureichend.
6. Als einzige Möglichkeit bleibt für die erdölarmer Länder die Anlage von Vorräten übrig; *auch hier stehen sehr beachtliche finanzielle und wehrtechnische Bedenken entgegen.* Bisher scheint noch keine Militärmacht einen wirklich wesentlichen Teil des Kriegsbedarfs eingelagert zu haben.

Da der voraussichtliche Oelbedarf im Kriegsfall für die meisten Mächte ganz ausser Verhältnis zu allen zur Zeit gegebenen Deckungsmöglichkeiten steht, sie wahrscheinlich sogar um ein Mehrfaches übersteigt, so ist vorauszusehen, dass die militärischen Bewegungen in einem zukünftigen Kriege nach einem verhältnismässig kurzen Anlauf, während dessen die bereitgehaltenen Vorräte verbraucht werden, zum Stocken gelangen werden. Der Vorgang vom Herbst 1914 wird sich wiederholen: Am 24. September 1914 hat Joffre an alle Unterführer ein chiffriertes Telegramm gerichtet, worin er darauf hinwies, dass die *Munitionsvorräte* erschöpft seien, und dass binnen 14 Tagen Frieden geschlossen werden müsse, wenn der bisherige Verbrauch anhalte. Die Besorgnisse des französischen Heerführers haben sich nicht verwirklicht, weil, wie wir jetzt wissen, bei Freund und Feind, im Osten und Westen, eine ähnliche Lage eingetreten war. Wie damals sämtliche Fronten etwa zur gleichen Zeit infolge Munitionsmangels erstarrten, kann es im Zukunftskrieg infolge Treibstoffmangels geschehen, nur dass dann vielleicht der aus irgendeinem Grunde besser gestellten Partei ein leichter Sieg zufallen wird.

Die Folgerungen aus dem Vorstehenden lassen sich nicht im Rahmen eines Zeitschriftenaufsatzes ziehen. Der verstorbene Generaloberst H. v. Seeckt schrieb am 18. Oktober 1936, kurz vor seinem Tode, dem Verfasser zu den entsprechenden Erörterungen in dessen Buch:

«Die Angaben bestätigen meine Ueberzeugung, dass sich eine kriegerische Auseinandersetzung unter ganz anderen Voraussetzungen abspielen wird als die bisherigen und daher ganz anderer Vorbereitungen bedarf und neue Formen zeitigen wird.»

In der Tat drängt sich die Frage auf, ob die gegenwärtige Wehrpolitik der grossen Militärmächte unbegrenzt fortgesetzt

werden kann. Die Aufstellung der Volksarmeen mit ihren Millionen ziffern und die gleichzeitige höchste Technisierung stellen Aufgaben, die auf die Dauer offenbar nicht mehr gelöst werden können. Das gilt für die Rohstoffversorgung wie für die Finanzierung und vielleicht auch für die Ausbildung und Führung der Truppe. Man wird die Truppe zu kleineren Heeresstärken und zu einer erhöhten Geltung von Mann und Pferd gegenüber der Maschine erwägen müssen. *In der Treibstofffrage erscheint eine Ueberprüfung der bisherigen Entwicklungsrichtung der Motortechnik unter wehrwirtschaftlichen Gesichtspunkten unaufschiebbar.*

Vor allem in den Kohleländern sollte der Fortschritt mehr in der Richtung der *unmittelbaren Kohleausnutzung* an Stelle des einstweilen unentbehrlichen, aber doch kostspieligen, wehrtechnisch bedenklichen und letzten Endes unzureichenden Umwegs über die Hydrierung gesucht werden.»

Für unser Land erhellt daraus die gewaltige wehrwirtschaftliche Bedeutung der Elektrifizierung des Bahnnetzes, die im Kriegsfall die Versorgung des Hinterlandes ohne Beanspruchung ausländischer Treibstoffe ermöglicht. Die Umstellung der Bundesbahnen auf die landeseigene weisse Kohle stellt also eine Verstärkung unseres Kriegstransportapparates dar, der grösste Bedeutung zukommt. In Italien sucht man neuerdings aus wehrwirtschaftlichen Gründen *den Güterfrachtverkehr auf die Eisenbahnen zu verlagern*, die in beschleunigtem Tempo elektrifiziert werden. Die dadurch bewirkte Treibstoffersparnis ist nötig im Hinblick auf die Motorisierung der italienischen Armee. Es ist offenkundig, dass sich unter diesem Gesichtspunkt für das gesetzgeberische Problem der Wettbewerbsregelung von Schiene und Strasse ganz neue Aspekte ergeben, die auch bei uns auf das gewissenhafteste geprüft werden sollten.

Angesichts dieser Sachlage gilt es, die wehrwirtschaftlichen Gesichtspunkte hinsichtlich der von unserem Land einzuschlagenden Verkehrspolitik doppelt sorgfältig abzuwägen. Bei den noch im Lauf dieses Jahres vor die Bundesversammlung und teilweise voraussichtlich auch vor das Volk kommenden vier Gesetzesvorlagen handelt es sich darum, den Eisenbahnen eine der technischen Entwertung durch das Automobil entsprechende Abschreibung zu ermöglichen, die noch aus der Monopolzeit stammenden organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Grundlagen der Staatsbahn dem Konkurrenztatbestand anzupassen und den Aufgabenbereich von Schiene und Strasse nach Massgabe der technischen Eignung der beiden Transportmittel gegeneinander abzugrenzen. Gerade diese letztere Vorlage, die aus den Trümmern des am 5. Mai 1934 vom Volk verworfenen *Verkehrstei-*

lungsgesetzes hervorgegangen ist, hat in der Öffentlichkeit einer Diskussion gerufen, in der wehrpolitische Argumente in den Vordergrund gestellt wurden. So sehr man sich über diese Tatsache freuen mag, so nachdenklich stimmt die Entdeckung, dass bis jetzt nicht etwa die militärischen Fachkreise, sondern fast ausschliesslich die Anwälte der Automobilwirtschaft sich solcher wehrpolitischer Ueberlegungen bedienen. Eine gewisse Vorsicht gegenüber diesen wirtschaftlichen Interessenvertretern, die die Schiene als militärisches Transportmittel nur noch sehr bedingt anerkennen wollen und daher in jeder Ordnung des Wettbewerbes von Bahn und Auto eine Schwächung der Wehrkraft erblicken, ist daher am Platz.

Bringt man in dieser für Steuerzahler, Wirtschaft und Staatsfinanzen gleich wichtigen Streitfrage die wehrwirtschaftlichen Gesichtspunkte ohne jede Verquickung mit kollidierenden Privatinteressen zum Ausdruck, so gelten die folgenden Erkenntnisse:

In unseren Nachbarstaaten, in denen die Motorisierung des Strassenverkehrs Bestandteil des militärischen Rüstungsprogrammes ist, wird trotzdem die überragende Bedeutung der Eisenbahnen als Massentransportmittel für die Beförderung der Truppen und ihrer Waffen, für den Verwundeten- und Gefangenen-transport, für den Nachschub von Lebensmitteln und Munition, aber auch für die Versorgung der Zivilbevölkerung und die industrielle Kriegswirtschaft nach wie vor voll anerkannt. In diesen Staaten wird denn auch dem Ausbau des Eisenbahnnetzes auf vollste Leistungsfähigkeit durch Anlage von Doppelspuren, Militärrampen etc. trotz allen Motorisierungsprogrammen auch heute die grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Von ganz besonderem Interesse ist in dieser Hinsicht für die Schweiz Italien, das mit ausschliesslich wehrwirtschaftlicher Begründung die Elektrifikation des Staatsbahnnetzes nach einem grosszügigen Programm in beschleunigtem Tempo durchführt, nachdem es durch die Wirtschaftssanktionen des Völkerbundes zur Zeit des abessinischen Krieges seine Kohlenversorgung vorübergehend gefährdet sah. Die Tatsache, dass Italien trotz aller Fortschritte des Luftkrieges und trotz einer beispiellos geförderten Motorisierung des Strassenverkehrs heute sein nationales Transportsystem ganz auf den landeseigenen Betriebsstoff umstellt, sollte namentlich in jenen Kreisen gewürdigt werden, die aus der Verwundbarkeit eines elektrifizierten Bahnnetzes gegenüber Luftangriffen auf die völlige Unzuverlässigkeit der Schiene als militärisches Transportmittel schliessen. Diese Kreise sollten bedenken, dass wir gerade in der Schweiz in dieser Hinsicht besonders günstig gestellt sind, indem wir ausser den bahneigenen Kraftwerken über eine sehr grosse Reserve industrieller Kraftwerke verfügen, deren Energie

nötigenfalls ohne technische Schwierigkeiten und mit verhältnismässig bescheidenen Kosten auf den Bahnstrom transformiert werden könnte. Für Störungen des Bahnbetriebes, mit denen natürlich gerechnet werden muss, ist sodann ein diszipliniertes und technisch geschultes Personal vorhanden; die Friedenserfahrung hat noch immer gezeigt, dass zerstörte Fahrleitungen innert kürzester Frist, auf alle Fälle schneller als der im Falle eines Bombenabwurfes mitzerstörte Bahnkörper, wieder hergestellt werden können. Nicht zu vergessen ist schliesslich, dass die Erdabwehr gegen Luftangriffe gewaltige Fortschritte gemacht hat, und dass es in den Aufgabenbereich der Landesverteidigung gehört, die lebenswichtigen Transportbetriebe mit einer modernen Luftabwehr auszurüsten. In der wehrwirtschaftlichen Literatur des Auslandes wird der Werkschutz gegen feindliche Luftangriffe als eine Selbstverständlichkeit betrachtet. Insbesondere gilt dies für die Kraft- und Umschaltwerke, wobei durch ein systematisch ausgebautes Stromverbindungsnetz die Möglichkeit zu schaffen sei, den einzelnen Ausfallgebieten, deren Kraftwerke durch Fliegerangriffe vorübergehend zerstört seien, den benötigten Strom aus andern Gebieten zuzuleiten. (Vergl. z. B. Guido Fischer, Wehrwirtschaft, ihre Grundlagen und Theorien, S. 86 f.)

Es muss hier auch der weitverbreiteten, aber irrigen Meinung entgegengetreten werden, nur die Schiene sei gegenüber Luftangriffen verletzbar. Unsere Strassenzüge mit den vielen Defilees, Brücken und Engnissen sind für feindliche Luftangriffe ein ebenso dankbares Angriffsobjekt wie die Schienenwege. Ein nur auf den Strassentransport angewiesener militärischer Verkehrsapparat müsste daher mit ganz empfindlichen Störungen rechnen, da ja in unserem zivilen und militärischen Fahrzeugpark der Typ des geländegängigen, von der Strasse unabhängigen Motorwagens sozusagen noch nicht vertreten ist. Stellt man sich dazu noch die Schwierigkeiten eines ausschliesslichen Strassentransportes im Winter vor, in dem in unserem Land eine ganze Reihe wichtiger Strassenzüge überhaupt nicht befahrbar sind, wieder andere nur mit grossen Anstrengungen offen gehalten werden können, und wo zeitweise die Vereisung auch im Mittelland den Strassenverkehr stark hemmt und verlangsamt, so wird ohne weiteres ersichtlich, dass für ein ausgesprochenes Gebirgsland der militärische Wert eines gut unterhaltenen Eisenbahnnetzes nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang, dass die Bahnen einen im Frieden eingespielten Transportapparat darstellen, der in der Bewältigung des Stossverkehrs — denken wir nur an die gewaltigen Beförderungsleistungen bei eidgenössi-



schen Turn- und Schützenfesten oder gar an den winterlichen Sport- und Ferienverkehr, an den Ernte- und Marktverkehr — über praktische Organisationserfahrung verfügt; ein in der Eile zusammengezogener privater Automobilpark könnte die gleichen Dienste auch bei bester Vorbereitung nicht leisten, da es sich um eine nicht eingespielte, praktisch unerprobte Organisation handeln würde, die mit einem nicht genormten Material und einem nicht homogen zusammengesetzten und hierarchisch fest gegliederten Personalkörper arbeiten müsste. Der Automobildienst der Post, so militärisch wertvoll er als Kern einer solchen Kriegs-Automobiltransportorganisation auch ist, vermöchte dieses Manko nicht auszugleichen. Dazu kommt das für die Schweiz vorläufig noch ungelöste Problem der Sicherstellung der Treibstoffversorgung, das einen Verzicht auf die Dienste der Eisenbahn als Rückgrat des Verkehrs auch in Kriegszeiten einfach ausschliesst. Es ist in diesem Zusammenhang nötig, sich der Dienste zu erinnern, die die schweizerischen Eisenbahnen dem Lande im vergangenen Weltkrieg zur Versorgung mit Kohle, Getreide und andern Lebensmitteln ab den Seehäfen geleistet haben. Mussten doch damals diese für die Versorgung des Landes, und zwar der Zivilbevölkerung wie des Heeres notwendigen Brennstoffe und Lebensmittel mit schweizerischem Rollmaterial an den Seehäfen und in den Kohlengruben abgeholt werden, weil die kriegführenden Staaten ihren Transportapparat für eigene Bedürfnisse benötigten. Gleichwertige Dienste wären vom Automobil für solche ausgesprochenen Massentransporte auch heute nicht zu erwarten.

Die im vorhergehenden angestellten Gedankengänge und Ueberlegungen sind nötig, um zu den in der nächsten Zeit den Bundesgesetzgeber beschäftigenden vier wichtigen Vorlagen über unsere zukünftige eidgenössische Verkehrspolitik Stellung nehmen zu können. Drei dieser Vorlagen, das Gesetz über den organisatorischen und finanziellen Neuaufbau der Bundesbahnen, das Gesetz über die finanzielle Entschuldung der Privatbahnen und das neue Eisenbahngesetz gehen, wie eingangs bereits angedeutet, darauf aus, dem Schienenverkehr eine neue Existenzgrundlage zu geben, ihm die durch die meteorhafte Entwicklung neuer Verkehrsmittel notwendig gewordenen technischen Abschreibungen zu ermöglichen und das noch auf der Monopolvorstellung beruhende Pflichtenheft der Bahnen zu erleichtern. Ziel dieses Teiles der Verkehrsreform ist es, den Eisenbahnen auch im Zeitalter der Konkurrenz zu ermöglichen, als «öffentlicher Dienst» Volk und Wirtschaft die Vorteile einer regelmässigen, in allen Teilen des Landes zu gleichen Tarifen arbeitenden öffentlichen Verkehrsbedienung zu verschaffen.

Das bedeutet die Anerkennung der Eisenbahnen als Instrument staatlicher Wirtschaftspolitik unter Beibehaltung der gemeinschaftlichen (im Gegensatz zum privaten Transportgewerbe) Zielsetzung. Die Eisenbahnen sollen aber nach dieser einmaligen finanziellen Hilfe des Staates und nach der Anpassung ihres Rechtsfundamentes an den Tatbestand der Konkurrenz wirtschaftlich wiederum zur Selbsterhaltung verpflichtet sein. Damit vermeidet das schweizerische Verkehrssanierungsprogramm im Gegensatz zu vielen ausländischen Lösungen eine Konstruktion, bei der die Staatsbahn unter Preisgabe ihrer finanziellen Selbständigkeit *sich zu einem die Staatskasse belastenden Zuschussbetrieb entwickelt*.

Das ist für die Gestaltung des vierten Gesetzes, das auch den privaten Autotransport berührt, indem es für Schiene und Strasse nach dem Vorbild der ausländischen Gesetzgebung eine Wettbewerbsregelung trifft, von grundsätzlicher Bedeutung. Dies deshalb, weil die Entwicklung der Bahnen zu Zuschussbetrieben auf die Dauer nur dann vermeidbar ist, wenn zwischen Schiene und Strasse eine wirkliche Abgrenzung der beidseitigen Tätigkeitsbereiche erfolgt, wenn also das neue Gesetz einen Ausgleich zwischen öffentlichem und privatem Transport schafft und sich nicht mit einem blossen Gewerbeschutz für das Automobil begnügt.

Man hat in der öffentlichen Diskussion, namentlich in der Automobilpresse, den Sachverhalt so dargestellt, als ob durch diese vierte Vorlage, die eine starke Einschränkung des Autotransportes bringe, Interessen der Landesverteidigung verletzt würden. Diese Frage muss in der Tat ernsthaft geprüft werden, und vom Ergebnis dieser Prüfung wird auch die endgültige Gestaltung des Gesetzesentwurfes, zu dem bis jetzt nach einem Meinungsaustausch mit den interessierten Verbänden nur Vorentwürfe des eidg. Verkehrsamtes vorliegen, weitgehend abhängen. Es muss aber in diesem Zusammenhang doch darauf hingewiesen werden, dass im Ausland Staaten mit weniger weit fortgeschrittener Motorisierung — auf 1000 Einwohner kommen in der Schweiz 5, in Deutschland 4 und in Italien 2 Lastautomobile, während für die Personenautomobile die entsprechenden Zahlen 17, 14 und 7 lauten — seit einiger Zeit unter ausdrücklichem Hinweis auf militärische Interessen die Existenzfähigkeit der Eisenbahnen durch Ausgleichsgesetze sichergestellt haben. Am sichtbarsten ist diese Entwicklung in Deutschland und Italien; in Deutschland nach der Rede des Reichskanzlers vom 30. Januar neuerdings betont durch die direkte Eingliederung der Reichsbahn in den Staat und die Berufung des Generaldirektors der Reichsbahn als Verkehrsminister. Wohin der neue

Kurs geht, der mit der eine Zeitlang in Deutschland verfolgten Verkehrspolitik in Widerspruch steht, geht deutlich aus folgenden Sätzen, die kürzlich im offiziellen Organ «Die Reichsbahn» standen, hervor:

«Die Sorge für die Gesunderhaltung des Apparates ist aber nicht nur begründet in dem eigenen finanziellen Interesse, das seinerseits wieder durch die volkswirtschaftliche Aufgabe der Reichsbahn gegeben ist, *sondern auch in der wehrpolitischen Stellung, die der Reichsbahn im Deutschen Reiche zugewiesen ist.* Sie muss daher in jeder Beziehung intakt bleiben, um den gewaltigen Ansprüchen, die an sie dann gestellt werden würden, gerecht werden zu können. *Mit Bahnen, die nicht in einwandfreiem Zustande sind und die nicht das nötige erfahrene Personal zur Verfügung haben, wäre Deutschland in seiner Abwehrkraft gegen einen feindlichen Angriff gelähmt. . . .*

Die Eisenbahn steht nicht auf dem Aussterbeetat. Sie wird, soweit man überhaupt in die Zukunft zu schauen wagt, nicht nur ein unentbehrlicher Träger des Verkehrs bleiben, sondern auch von allen Verkehrsträgern immer der bedeutendste, und zwar sowohl für den Gütertausch und Massenverkehr im wirtschaftlichen Leben als auch für besondere Zwecke. Sie ist das Massenverkehrsinstrument, dessen gewaltige, von keinem anderen Verkehrsträger nur annähernd erreichbare Leistungen im Personenverkehr auch jedem Laien greifbar an den grossen Feiertagen des deutschen Volkes, seien es nun der Parteitag oder sonstige Veranstaltungen, vor Augen stehen. Aber auch im Güterverkehr bleiben die Güterbewegungen der andern Verkehrsträger hinter den Leistungen der Eisenbahn zurück und werden es voraussichtlich immer tun, soweit grosse Massen an Rohstoffen, Lebensmitteln (Rüben, Kartoffeln) oder auch an Fertigwaren fortbewegt werden müssen . . .

Zurzeit muss das ganze verfügbare Kapital für diese hohen politischen Ziele des deutschen Volkes, seine Wehrfreiheit, Nahrungsfreiheit und Rohstofffreiheit, angesetzt werden. Es wäre aber falsch, wenn man die Deutsche Reichsbahn in diesem Zusammenhang als ein Reichsressort ansehen wollte, das ohne Schaden für die Gesamtheit seine «öffentlichen Bauten» zurückstellen könnte. Zum Teil ist das sicher möglich. *Die Deutsche Reichsbahn bedarf aber des Kapitals auch heute in ihrer Eigenschaft als wirtschaftliches Unternehmen, das als Hauptträger des gesamten Verkehrs bei den grossen eben genannten politischen Notwendigkeiten mitwirken muss und dadurch eine der Voraussetzungen dafür schafft, dass der Kampf um die Wehrfreiheit, Nahrungsfreiheit und Rohstofffreiheit des deutschen Volkes so-*

*bald wie möglich zum Erfolge führt.* Soweit der Kapitalbedarf durch neue Verkehrsaufgaben, die mit den eben genannten allgemeinen Aufgaben zusammenhängen, diktiert ist, steht die Deutsche Reichsbahn mit ihren Ansprüchen deshalb in gleicher Reihe mit jedem, der zur Durchführung des Vierjahresplanes mitzuwirken berufen ist...»

Dass diese Beurteilung zum grossen Teil auch für die schweizerischen Verhältnisse gilt, wurde früher gezeigt. Es kommt aber noch hinzu, dass, wollten wir aus militärischen Gründen auf jede Wettbewerbsordnung von Bahn und Auto verzichten, bei weiterem Verkehrsentszug zufolge der bekannten Fixkostenstruktur des Bahnbetriebes statt eines erwarteten Tarifabbaues eine Erhöhung der Bahnfrachten und die Preisgabe des Werttarifsystems unausweichlich wären. Das brächte für den auf die Eisenbahnen noch angewiesenen Teil der Bevölkerung eine Verteuerung der Lebenskosten, die in der Wirkung einer indirekten Besteuerung gleichkäme. Um dieses zu vermeiden, müssten gerechterweise die finanziellen Folgen einer rechtlichen Privilegierung des Automobiltransportgewerbes, wie sie der neue Entwurf des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes vom 12. Februar 1937 unerwarteterweise tatsächlich vorsieht, soweit sie mit wehrpolitischen Gründen motiviert würde, dem Militärbudget belastet werden.

Die Anzahl der militärisch notwendigen Lastautomobile — nur von diesen handelt die neue Gesetzgebung — kann indessen durch die staatliche Ordnung des Automobiltransportes zweifellos sichergestellt werden. Die Aufgabe stellt sich nicht viel anders als beim Kavalleriepferd und wird sich in erster Linie durch steuerliche Erleichterung der militärisch vor allem wertvollen inländischen Qualitätswagen, durch Bevorzugung bei der Konzessionierung oder durch finanzielle Beteiligung des Bundes beim Ankauf solcher Wagen lösen lassen. Durch eine solche staatliche Einflussnahme mittels der neuen Gesetzgebung sollte es gelingen, die Zahl der militärisch notwendigen Lastautomobile unter Beibehaltung des für unsere Verhältnisse allein brauchbaren Requisitionssystems in kurzer Zeit zu erreichen und gleichzeitig eine Ausschaltung minderwertiger Wagen, die in erster Linie für die Schleuderkonkurrenz im Transportgewerbe verantwortlich sind, herbeizuführen.

Die neue Ordnung sollte aber auch eine bessere organisatorische Zusammenfassung des Autotransportgewerbes ermöglichen, damit in personeller Hinsicht die Voraussetzung für ein reibungsloses Funktionieren des militärisch notwendigen Automobiltransportapparates im Kriegsfall vorhanden sind. In dieser Hinsicht bedeutet der im Entwurf vom 12. Februar 1937 vor-

gesehene Zwangsverband aller gewerbsmässigen Autotransporteur zweifellos einen Fortschritt. Daraus erhellt, in wie weitem Umfang bei den zu treffenden verkehrspolitischen Entscheidungen auch wehrwirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind.

## MITTEILUNGEN

### Mitteilungen des Zentralvorstandes der S. O. G.

#### Bericht des Preisgerichts der S. O. G.

über die im Jahre 1934 ausgeschriebenen und bis 31. Dezember 1936 gelösten  
Preisaufgaben.

Von den ausgeschriebenen 74 Aufgaben wurden nur 14 gelöst. Zwei Themata wurden je dreimal behandelt. Eingegangen und zur Konkurrenz zugelassen wurden 18 Arbeiten.

Das Preisgericht trat am 29. Mai 1937 unter dem Vorsitz seines Präsidenten, Herrn Oberstdivisionär v. Muralt, zur Schlussitzung zusammen. Bei der Aufstellung der Rangordnung wurden drei Kategorien ausgeschieden. Die Klassen 1 und 2 erfahren eine weitere Rangabstufung in a, b und c. Die in die Klasse 3 eingewiesenen Arbeiten sind ungenügend und wurden mit keinem Preise bedacht. Die nicht prämierten Arbeiten können beim Sekretariat der S. O. G., Vordere Vorstadt 21, in Aarau, unter Angabe des Mottos erhoben werden.

Rang	Thema	Verfasser	Preis
1 a	Die Geländebedeckung der Schweiz mit Wald und deren militärische Bedeutung	Hch. Tanner, Major i. Gst., Stab 1. Br. 17, Forsthaus St. Gallen	Fr. 800.—
1 b	La mitrailleuse au Combat	Charles Daniel, Cap., Cdt. Cp. fus. I/10, Arosastr. 3, Zürich 8	Fr. 400.—
	Vorschlag zur Neuorganisation der Artillerie in der Schweizerischen Armee	Hans Meyer, Art. Oblt. F. Bttr. 17, Zinggeneck, Luzern	Fr. 400.—
1 c	Die militärische Jugendvorbereitung in ausländischen Staaten und in der Schweiz	Urs Bürgi, Oblt. Geb. J. Kp. III/86, Wilfriedstr. 15, Zürich	Fr. 300.—
	Die militärische Jugendvorbereitung in ausländischen Staaten und in der Schweiz	Alfr. Güntert, Major E. D., Lenzburg	Fr. 300.—
	Die Versorgung der kriegführenden Armeen mit Verpflegung während des Weltkrieges 1914/18	Corecco, Hptm., Q. M. J. R. 8, Oberkriegskommissariat, Bern	Fr. 300.—