

Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige Basel
Band: 163 (1985)

Artikel: Ein halbes Jahrhundert unter der Bundeshauskuppel : über Herkunft und Tätigkeit von 71 Basler und Baslerbieter Parlamentariern, 1920-1970

Kapitel: Verkehrswesen

Autor: Grieder, Fritz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1006842>

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: 08.11.2024

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

hen, dass Gelpke einen Teil der Kritik an der Ausbeutung der Naturschätze durch die Menschen, die in unseren Tagen immer heftiger vorgetragen wird, vorausnahm und damit eine Art Prototyp der modernen Umweltschützer wurde.

2.6. Verkehrswesen

Herkömmlich stand der Eidgenossenschaft *die Gesetzgebung* auf dem Gebiete des *Eisenbahnwesens* und der *Post* zu. Neue Verkehrsmittel schufen aber seit Ende des 1. Weltkrieges neue Notwendigkeiten, zuerst das *Auto*, dann das *Flugzeug* und die *Frachtschiffahrt* auf dem Rhein und auf dem Meer. Während sich für Flugzeuge und Schiffe das Problem des Verkehrsweges von vorneherein nicht eigentlich stellte, wurde für das Automobil der Strassenbau und seine technische Entwicklung zur Verkehrsvoraussetzung überhaupt. Die räumliche Kleinheit der Schweiz liess es bald als selbstverständlich erscheinen, dass der Bund eine eigene Verkehrspolitik betreiben musste. Dass dabei die Interessen Basels als des Eingangstores zur Schweiz und seiner Region als Teil der Nord–Süd-Verkehrsachse stark tangiert wurden, erklärt das starke Engagement der Abgeordneten beider Basel in diesem Sachgebiet.

Die Beziehungen Basels zur SBB, der grössten Transportanstalt, waren in den zwanziger Jahren ausgesprochen gespannt, dies im Zusammenhang mit der Elektrifikation, mit den prekären Raumverhältnissen im Basler Rangierbahnhof Wolf und vor allem mit der Reorganisation der Bahnverwaltung. In Basel hatte man den bestimmten Eindruck, dass von Seiten der Eidgenossenschaft alles getan werde, um auf diesem Gebiet die Interessen der Rheinstadt hintanzustellen. Dieses Gefühl des Verstossenseins wich erst viel später, als hintereinander die NR *W. Meile* (Basel) und *H. Gschwind* (Therwil) als SBB-Generaldirektoren und dann als Präsidenten der Generaldirektion gewählt wurden.

Die *SBB-Elektrifikation* fand in NR *R. Gelpke* einen hartnäckigen, ja fanatischen Gegner, der nicht nachliess, die angeblichen Nachteile dieser Traktion mit den schwärzesten Farben zu schildern und bei jeder Gelegenheit, sei es auf dem Weg über Postulate und Motionen oder bei der Behandlung der SBB-Geschäftsberichte durch direkte Interventionen im Plenum, seine Zuneigung zur Dampftraktion zu bekunden. Später wurde er gegenüber der SBB zum vielgehassten Abbauprediger, der sich in der unpopulären Rolle des Rufers in der Wüste gefiel.

In der Frühjahrssession 1920 reichte er eine Motion ein, die vom Bundesrat und der SBB die Aufstellung eines umfassenden Aktionsprogramms über die bahn- und betriebstechnische Erneuerung der Schienenwege forderte. Es gehe nicht an, statt Dampflokomotiven elektrische einzusetzen. Zuerst müsse der Unterbau überprüft werden, die Stationsanlagen seien zu verbessern, beispielsweise die-

jenige von Liestal gleiche einer blossen Haltestelle. Dann müssten auch noch neue Dampflokomotiven angeschafft werden, da ja die wenigen Kilometer, die bereits elektrifiziert seien, einen Park von elektrischen Lokomotiven noch lange nicht rechtfertigten. Es mag überraschen, dass Bundesrat *Haab* bereit war, die Motion entgegenzunehmen.¹⁾ Bei der Behandlung des Geschäftsberichtes 1920 der SBB bestritt Gelpke, ein grundsätzlicher Gegner der Elektrifikation zu sein, warnte aber davor, die wirtschaftlichen Vorteile dieser Traktionsart zu überschätzen. Sie sei reiner Luxus für die Schweiz. Man werde auch in Zukunft bei der Gotthardbahn nicht auf die Dampflokomotive verzichten, dies vor allem auch im Hinblick auf einen Kriegsfall.²⁾

Fast zu gleicher Zeit kam es im *Ständerat* wegen eines Postulates *V.E. Scherer* zu einer ziemlich erregten Auseinandersetzung. Scherer verlangte bei der Behandlung des Bundesbahnbudgets eine Erhöhung der Baukredite, damit man sofort mit dem Bau des *neuen Rangierbahnhofs in Muttenz* beginnen und so einen Teil der 5500 Arbeitslosen, die Basel-Stadt und Baselland damals zählten, beschäftigen könne. Während Bundesrat *Haab* das Postulat, wie üblich unverbindlich, entgegenzunehmen bereit war, bezeichnete SR *Brügger* (Graubünden) den Antrag als Bettelei um Bundessubventionen und SR *C. von Arx* (Solothurn), Verwaltungsratspräsident der SBB, rief in Erinnerung, die SBB hätten durch die Ausführung des Hauenstein-Basistunnels und mit der Projektierung eines neuen Basler Rangierbahnhofs ihr Wohlwollen gegenüber Basel zur Genüge bewiesen. Trotz der verbalen Unterstützung durch die SR *Rutty* (Genf) und *G. Schneider* (Baselland) setzte sich der Antrag Scherers nicht durch. Er wurde mit 19:8 Stimmen verworfen. Dieses Resultat wurde in der Basler Presse als Ausdruck von Sabotage bezeichnet, die man so wenig wie die abweisende Haltung des Verwaltungsratspräsidenten der SBB hinnehmen dürfe.³⁾ Ein Jahr später unternahm NR *R. Miescher* einen gleichen Schritt, indem er bei der Budgetberatung auf die Überlastung der Basler Bahnhofanlagen hinwies und dringlich den Beginn der Bauarbeiten für den neuen Rangierbahnhof forderte.⁴⁾

1922 stand das Projekt der *SBB-Verwaltungs-Reorganisation* im Nationalrat zur Diskussion und warf wegen der geplanten Reduktion der SBB-Kreisdirektionen von fünf auf drei hohe Wellen. Verzichten sollten Basel und St. Gallen. NR *O. Schär* sprach als Zentralist, der verlangte, dass man am besten gerade alle Kreisdirektionen in einer Generaldirektion in Bern aufgehen lasse, entsprechend einem Antrag des Sozialdemokraten *J. Schmid* (Solothurn). Wenn dies aber nicht geschehe, dann sei auch nicht einzusehen, warum gerade Basel und St. Gallen das Opfer einer unhaltbaren Lösung werden sollten. «Die Vorlage, die unsern Rat heute beschäftigt, hat speziell im Kanton Basel-Stadt tiefgreifende Erregung hervorgerufen, weil diese Vorlage mit zweierlei Mass misst. Ohne sachliche Gründe will man Basel des Sitzes des technischen Verwaltungsbetriebes berauben, welchen es aus eigener Kraft (ehemalige Centralbahn) selbst geschaffen hat, und



Hugo Gschwind

ähnlich will man St. Gallen behandeln. Dafür will man das, was man Basel und St. Gallen wegnimmt, zwei Ständen, die von Bundes wegen sicher nicht verwöhnt wurden, drei andern Ständen (Zürich, Waadt, Luzern) zuweisen, über die von jeher das Füllhorn bundesrätlicher Gnaden ausgeschüttet worden ist. Das geschieht im gleichen Zeitpunkt, da auch die Badische Bahn sich anschickt, 300–400 in Basel niedergelassene Funktionäre mit ihren Familien über die Grenze zurückzurufen, und da sich der Bundesrat anschickt, die Schifffahrt auf dem Rhein, die Zukunftshoffnung für eine weitere wirtschaftliche Entwicklung Basels, zugunsten der von Frankreich geäußerten Wünsche aufzugeben.»

Auch NR *F. Schneider*, damals noch Regierungsrat, gab sich in dieser Angelegenheit als Zentralist und verwies darauf, dass sich die Basler Regierung 1917 schon für die Abschaffung aller Kreisdirektionen der SBB ausgesprochen habe. Jetzt aber werde das Gewicht der verbleibenden Kreisdirektionen noch verstärkt und Basel vom verkehrspolitischen Standpunkt aus ein Unrecht zugefügt. Mit dem Unvermeidlichen schien sich NR *M. Zraggen* abzufinden, indes verlangte er, dass man gegenüber dem Personal, das nun notwendigerweise von Basel disloziert werden müsse, Rücksicht übe. NR *R. Gelpke* verlangte anstelle von Kreisdirektionen die Einsetzung von SBB-Verkehrskommissären, welche die Situation an Ort und Stelle am besten kannten und als Bindeglied zwischen SBB und Wirtschaft wirken könnten, worauf ihm Bundesrat *Haab* antwortete, für Basel sei die Schaffung des Amtes eines Oberinspektors vorgesehen. In der Eventualabstimmung unterlag der Antrag, an fünf Kreisdirektionen festzuhalten mit 95:20 Stimmen. Die Minderheit bestand aus den Vertretern beider Basel, St. Gallens und Appenzells. In der definitiven Abstimmung setzte sich die Lösung des Bundesrates gegenüber dem Antrag Schmid mit 71:52 Stimmen durch.⁵⁾

Im *Ständerat* sprach *V.E. Scherer* während mehr als einer halben Stunde zu Art. 17 (Anzahl der Kreisdirektionen) und einem Antrag *Messmer* (St. Gallen), die Zahl der Kreisdirektionen zu belassen. Nachdem er die Bedeutung Basels als Handelszentrum mit Umschlag zahlreicher Güter vom Rhein zur Bahn ins richtige Licht gerückt hatte, fügte er noch einige Bemerkungen allgemeiner Art hinzu, die das Traktandum in einen grösseren Rahmen stellen sollten: «Es hängt natürlich die Art und Weise, wie wir in Basel die Frage der Aufhebung der Basler Eisenbahndirektion betrachten, etwas zusammen mit unserer ganz besonderen Stellung im Bunde. In Basel – das darf ich schon sagen – ist das Gefühl verbreitet und allgemein, dass man gerade Basel die Eisenbahndirektion nicht deshalb wegnimmt, weil man das für sachlich begründet und zweckmässig hält, sondern deshalb, weil das Basel gegenüber am leichtesten geht. Ich möchte die Frage aufwerfen: Wer würde es wagen – haben wir je einen starken Bundesrat gehabt oder werden wir je einen haben – der es wagen würde, Zürich oder gar Lausanne eine Eisenbahndirektion wegzunehmen? Das ist doch praktisch undenkbar. Bei Basel macht man es, weil man sich über unsere Interessen noch immer rasch hinweggesetzt hat und

weil wir uns nicht wehren können. Die Basler beschwerten sich, aber was wollen wir weiter tun? Wir haben das Gefühl, dass wir von der Eidgenossenschaft zurückgesetzt sind. Sie werden antworten, dass dies ein unrichtiges Gefühl sei. Aber es wird doch gut sein, wenn ich Ihnen offen davon spreche, wie unsere Gefühle wirklich sind. Wir haben das Gefühl, dass wir als *quantité négligeable* behandelt werden, dass wir mehr oder weniger das fünfte Rad am Wagen der Eidgenossenschaft sind. Ich weiss nicht, woran das liegt. Vielleicht an uns selbst. Wir sind vielleicht nicht so liebenswürdig wie die andern Eidgenossen. Unser Humor ist etwas sarkastischer Art, und wir verfügen nicht über den goldenen Humor, der unsere Mit-eidgenossen auszeichnet. (...) Wir sind im Bund *de facto* zu einem System der Vororte zurückgekehrt, das auch in Sachfragen auf die politische Präponderanz einzelner Kantone abstellt.»

Scherers Ratskollege *O. Wettstein* (Zürich) fragte sich in seiner Entgegnung, ob nun wirklich der Basler Standesherr ein Recht darauf habe, als Marius auf den Trümmern Karthagos zu erscheinen und ein so bewegtes Klagelied anzustimmen über die stiefmütterliche Behandlung der Basler, über die Zertrümmerung all dessen, was die Basler mit der Eidgenossenschaft verbinde. Das müsse er, nicht als Zürcher, sondern als Eidgenosse, verneinen. Von einer Zurücksetzung sei doch gar keine Rede. Man liebe die Basler, nicht obgleich, sondern gerade weil sie hin und wieder sarkastisch seien und weil man sie benötige als eine Art Sauerteig in einer etwas philiströsen Schweiz. Der Antrag *Messmer* vereinigte in der Abstimmung nur die Stimmen von *Geel* (St. Gallen), *Schneider* (Baselland), *Rusch* (Appenzell-Innerrhoden) und *Scherer* (Basel-Stadt) auf sich. Die beiden Opfer der Reorganisation blieben also ähnlich wie im Nationalrat fast allein.⁶⁾

Wenige Monate später erhielt NR *R. Gelpke* erneut Gelegenheit, in die Arena zu steigen, als es darum ging, einen Kredit von 60 Millionen Franken als Beitrag des Bundes zur Elektrifikation der SBB zu bewilligen. Er wollte den Nationalrat glauben machen, dass die elektrische Traktion weder betriebswirtschaftlich noch technisch von Vorteil sei, abgesehen davon, dass ein wesentlicher Teil der dafür bestimmten Investition nicht in der Schweiz bleibe, sondern ins Ausland fliesse. Ganz unerträglich kam ihm vor, dass die Bundesbahnschulden durch den Traktionswechsel auf über 3 Milliarden Franken ansteigen würden und die SBB somit nie mehr in der Lage sein könnten, die längst geforderte Taxreduktion zu verwirklichen.

Bundesrat *Haab* führte in seiner Antwort aus, dass die Fachleute, welche der Regierung zu Gebote stünden, zu ganz anderen Schlüssen gekommen seien als Herr Gelpke. Auch dieser könne sich einmal irren und habe sich auch schon in der Vergangenheit geirrt. Wenn man ihm folgen wollte, hätte man auch die Autopost anstelle der Postkutsche und den Radiotelegraphen nie einführen dürfen. In der Abstimmung erhielt Gelpke nur gerade von zwei Fraktionskollegen Unterstützung.⁷⁾ Die Vorlage wurde mit allen gegen diese drei Stimmen angenommen.

Am folgenden Tag reichte NR *R. Gelpke* eine Motion ein, mit welcher der Bundesrat beauftragt werden sollte, alle Vorkehrungen zu treffen, um im Falle eines katastrophalen Versagens des elektrischen Zugsdienstes die Sicherstellung des Verkehrs durch Dampftraktion mit einer ausreichenden Reserve an Dampflokomotiven zu gewährleisten. Die Motion wurde am 6. Oktober 1923 vom Nationalrat abgelehnt.⁸⁾ Bei der Behandlung des Geschäftsberichtes der SBB für das Jahr 1927 in der Herbstsession 1928 empfahl Gelpke den Bundesbahnen angesichts der Senkung der ausländischen Kohlenpreise Zurückhaltung in der Elektrifikation und den Ausbau eines Trajektverkehrs von Luzern nach Brunnen. In der Wintersession 1930 hatte Gelpke Erfolg mit einem Budgetpostulat, in welchem er eine Tarifrevision der SBB mit dem Hinweis auf die Umfahrungsgefahr verlangte.⁹⁾ Das letzte SBB-Postulat *Gelpkes* ging darauf hinaus, die Einsetzung eines Finanzkommissars mit allen nur denkbaren Vollmachten für die Sanierung des Verkehrsunternehmens zu erwirken.¹⁰⁾

Schon bei der Behandlung des SBB-Budgets 1933 zeichnete sich – man kann sagen: im Rahmen der allgemeinen Deflationspolitik – eine klare Tendenz zum Abbau der Bahnleistungen ab. NR *A. Seiler* als Berichterstatter der Finanzkommission sprach von Lohnabbau, Verminderung des Zinsen- und Schuldendienstes, also von Massnahmen, die dazu beitragen sollten, die bereits angehäuften Schulden der SBB wenigstens nicht noch weiter zu erhöhen. NR *R. Gelpke* drückte bei der Begründung eines Budgetpostulates noch deutlicher aus, was man in bürgerlichen Kreisen damals unter Leistungsverminderung verstanden haben wollte: Beschränkung der Bauausgaben, Kürzung des Elektrifikationsprogrammes, Wiederherstellung einer verantwortlichen Verwaltungsspitze, keine Rücksichtnahme auf bestimmte politische (gewerkschaftliche) Strömungen.¹¹⁾

Das *Bundesbahnsanierungsgesetz von 1934*, das einem Reorganisationsentwurf und einem Verkehrsteilungsgesetz vorausging, hatte zum Ziel, durch finanzielle Massnahmen den Haushalt der SBB einigermaßen ins Gleichgewicht zu bringen, aus dem er durch die Wirtschaftskrise und die zunehmende Konkurrenz des Autos gebracht worden war. NR *A. Seiler* präsentierte die Vorlage als Berichterstatter der Kommissionsmehrheit. Er bezeichnete als grosse Schwierigkeiten bei den Ratsverhandlungen einerseits die von verschiedenen Strömungen gesuchte Entpolitisierung der SBB und andererseits die Verquickung der SBB-Sanierung mit derjenigen der ebenfalls notleidenden Privatbahnen. Angelpunkt der Ratsdiskussion wurde dann die Frage nach der rechtlichen und finanziellen Stellung des Personals. Sehr umstritten war auch der Antrag, die Vorlage auf dem Dringlichkeitswege zu beschliessen.

Baslerischerseits legte diesmal NR *V.E. Scherer* sein Veto gegen die geplanten Veränderungen ein: «Das ist wieder einmal eine echt eidgenössische Diskussion! Wir sind hier zusammengetreten, um über die Sanierung der Bundesbahnen zu beraten, und die drei letzten Redner haben uns erklärt: Sanierung der Bundesbahn ja

meinetwegen, aber in erster Linie verlangen wir die Sanierung der Privatbahnen, der bernischen Privatbahnen und der Rhätischen Bahn!» Scherer wies daraufhin, dass man seinerzeit einen Teil der Bahnen nicht verstaatlicht habe, in der Meinung, dass die Gemeinden und die Kantone darüber verfügen sollten. Jetzt, wo es ans Zahlen gehe, wende man sich an den Bund. Man kenne keine andere Lösung mehr als die Bundeskasse. Vor der Reduktion der Löhne sei, nicht zuletzt auch im Interesse der Sicherheit der Staatsbahnen, dringend zu warnen, ebenso vor der Übernahme einer Schuld in der Höhe von einer Milliarde Franken durch den Bund. Dieses Opfer könne der Bund in der aktuellen Situation überhaupt nicht bringen. Der Berner Regierungsrat *Stähli* hielt Scherer anschliessend vor, man habe mit Bundeshilfe die Rheinregulierung für Basel durchgebracht und den Bau eines neuen Rangierbahnhofes in MuttENZ finanziert. Der Basler Vertreter sei gar nicht dazu berufen, über die Begehren zur Sanierung von Privatbahnen herzufallen.

NR *J. Surbeck* stellte in Anspielung auf das vorgeschlagene Dringlichkeitsverfahren fest, dass das Volk kein Vertrauen mehr in die Behörden habe, weil diese kein Vertrauen ins Volk besässen. Man lebe im Zustand einer diktatorialen Demokratie oder einer demokratischen Diktatur, wie immer man dies nennen wolle. NR *M. Bodenmann* wollte die prekäre Finanzsituation der SBB auf die zu hohen Preise zurückführen, welche seinerzeit beim Rückkauf den Aktionären zugebilligt worden seien. Schliesslich begründete NR *R. Gelpke* in diesem Zusammenhang sein berühmt gewordenes Postulat für ein equilibriertes Bundesbahnbudget. Die SBB müssten durch eigene Kraft wieder auf den Weg der wirtschaftlichen Selbstbehauptung zurückfinden, die übersteigerten Bau- und Sozialaufwendungen liessen sich mit dem öffentlichen Interesse nicht mehr in Übereinstimmung bringen. Daher sei die Zahl der Züge zu reduzieren, die Kreisdirektionen müssten abgeschafft werden, von den Lohnforderungen könnten nur noch 50% erfüllt werden. *R. Bratschi* bezeichnete den Weg *Gelpkes* nicht als eine Politik des Abbaues, sondern der Vernichtung, und Bundesrat *Pilet* fügte sehr diplomatisch bei, die Gedanken *Gelpkes* seien eher das Resultat seiner Meditationen als konkrete und praktisch durchführbare Vorschläge. Aber das Postulat wurde vom Rat mit 51:38 Stimmen angenommen! In der Eintretensabstimmung ergaben sich für das Sanierungsgesetz 110 Ja, darunter die NR *A. Ast*, *R. Gelpke*, *A. Oeri* und *A. Seiler*, und 66 Nein, nämlich die geschlossene Linke des Rates und dazu auch eher nach links tendierende freisinnige Ratsmitglieder wie z.B. die NR *V.E. Scherer* und *A. Meyer*. Dasselbe Bild ergab sich bei der Abstimmung über die Dringlichkeit. Der Rat stimmte mit 87:67 Stimmen zu.¹²⁾

Im Hintergrund zeichneten sich bereits die Züge einer Volksinitiative zur Entpolitisierung der SBB ab, eines Begehrens, das darauf hintendierte, für die Bundesbahnen in Zukunft privatwirtschaftliche Grundsätze ins Auge zu fassen, was u.a. für das Personal eine schlechtere Entlohnung bedeutet hätte. Immerhin sahen

die Behörden auch die Probleme, die sich aus der zunehmenden Konkurrenz der Eisenbahn durch die Strassen ergaben. Ein *Verkehrsteilungsgesetz*, das den Transport Schiene und Strasse abgegrenzt hätte, wurde 1935 in der Volksabstimmung verworfen. An seine Stelle trat 1938 ein gewöhnlicher Bundesbeschluss, gestützt auf das Dringlichkeitsverfahren, der Vorschriften über die Tarifbedingungen im Transportgewerbe festlegte.

1938 legte der Bundesrat den Eidgenössischen Räten ein *Reorganisationsgesetz für die SBB* vor, eine Vorlage, die vom Geiste der Entpolitisierungsinitiative getragen war und daher schärfsten Reaktionen nicht nur bei der parlamentarischen Linken, sondern auch im bürgerlichen Lager rief. NR *V.E. Scherer* brachte die schweren Bedenken aller derjenigen zum Ausdruck, welche der besagten Initiative mit der Parole: «Die Schweizerbahnen dem Schweizer Volk» begegneten. Vor allem wies er die Neuerung zurück, wonach in Zukunft die Besoldungen des SBB-Personals nicht mehr vom Parlament, sondern vom Verwaltungsrat bestimmt werden sollten, dies nachdem bereits eine Kürzung um 10% eingetreten und der Personalbestand von rund 40 000 auf 25 000 herabgesetzt worden sei. Das Defizit der SBB sei nicht eine Folge zu hoher Personalkosten, sondern der unerträglich hohen Kapitalbelastung und der schweren Konkurrenz durch den Lastwagenverkehr.

Wie vertrackt die parlamentarische Situation der Eisenbahnvorlage war, geht auch aus der Tatsache hervor, dass die vorberatende ständerätliche Kommission mehr als fünf Jahre brauchte, um sie, so wie sie aus den nationalrätlichen Beratungen am 22. März 1938 hervorgegangen war, dem eigenen Plenum zu präsentieren. In der Zwischenzeit hatte die ursprüngliche Vorlage des Bundesrates ihr Gesicht wesentlich verändert, indem die als Entrechtung des Personals empfundenen Teile ausgeschieden wurden. (Nachtragsbotschaft des Bundesrates vom 17. September 1943). SR *G. Wenk* stellte gegenüber den Bestrebungen des Redressement national fest, dass gerade der Krieg nun zeige, welche Vorteile die Verstaatlichung der SBB gebracht hätten. Zwar habe man mit fremden finanziellen Mitteln die Bahnen elektrifiziert, aber man habe damit Arbeit geschafft, und jetzt wäre angesichts der Schwierigkeiten der Kohlebeschaffung ein mit Dampfkraft betriebenes Bahnnetz gar nicht mehr denkbar.¹³⁾ Die Verwirklichung dieses Reorganisationsgesetzes brachte für einige Zeit Ruhe in die SBB-Angelegenheiten. 1957 wurde ein *Eisenbahngesetz* beschlossen, das u.a. die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten vorsah. Eine entsprechende Vorlage wurde in den Räten 1970 diskutiert.

Mehr als die SBB gaben in den fünfziger und sechziger Jahren die *Privatbahnen* und ihre Sorgen in den beiden Kammern zu reden, so 1954 die *Bundeshilfe an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn*. Der Bund übernahm die bisherigen Darlehen des Kantons an die Rhätische Bahn und wurde damit Darlehensgeber, um den Kanton dafür zu entlasten, dass er seit längerer Zeit keinen Zins mehr erhielt. Der Rhätischen Bahn räumte er die Verzinsung nach Massgabe des Betriebsergebnisses ein. Als Berichterstatter schilderte NR *N. Jaquet* die Nöte des

Kantons Graubünden, dem man mit dieser Vorlage helfen wolle. Auch konnte er verschiedene hinter den Kulissen geäusserte Bedenken gegen die Belastung der Bundeskasse beschwichtigen. 1959 setzte er sich für das Sanierungsprojekt der Stansstad-Engelberg-Bahn und gegen die Ersetzung dieser Bahnlinie durch eine Autoverbindung ein. Dafür erntete er den öffentlichen Dank des Ratskollegen *Ming* (Obwalden), der dem «hochgeehrten, sehr geschätzten Freund Jaquet für das grosse Verständnis, das er wieder einmal für die kleinen Leute unserer Schweiz an den Tag gelegt hat» seine Anerkennung zollte.¹⁴⁾

Wesentlich weniger umstritten als die Bahnfragen waren die die *PTT betreffenden Vorlagen* in den Eidgenössischen Räten, wie überhaupt die Post und die mit ihr verbundenen Fernmeldedienste dank dem Monopol, das sie besitzen, weniger finanzielle Probleme zu bewältigen hatten als beispielsweise die SBB. Wenn die Post während längerer Zeit gegenüber der Bundeskasse die verfassungsmässigen Ablieferungen nicht im gewünschten Umfang tätigen konnte, dann beruhte dies darauf, dass die Posttaxen, die im Gegensatz zu den Bahntarifen vom Parlament und letztlich vom Volk zu bestimmen sind, während mancher Jahrzehnte auf dem Stand von 1920 verharren mussten, bis endlich die Einsicht siegte, man müsse der Post zugestehen, was die Privatwirtschaft durch fortgesetzte Preisaufschläge in ihrem Sektor schon längst für sich beansprucht hatte.

Ewiges Traktandum blieb sodann die *Portofreiheit der amtlichen Stellen* von Bund und Kantonen. Nicht zu zählen sind die Versuche des Bundesrates, diesen Zopf abzuschneiden, sie blieben bis heute ohne Erfolg, weil sich im wesentlichen der *Ständerat* hinter die aus den Kantonen kommende Opposition stellte, während sich der Nationalrat, in seiner Mehrheit wenigstens, den Propositionen des Bundesrates gegenüber eher aufgeschlossen zeigte. Wenn gesagt wird, dass der Nationalrat als Zugpferd wirke, dem vom Ständerat zuweilen Fesseln angelegt würden, so trifft dies gerade in der Angelegenheit Portofreiheit besonders zu. Es muss festgehalten werden, dass die Abgeordneten aus den beiden Basel, die Ständeräte eingeschlossen, immer wieder sozusagen einstimmig gegen die Aufrechthaltung der Portofreiheit stimmten.

Das *Postorganisationsgesetz* von 1907 wurde 1960 modernisiert, indem die Post ähnlich wie die SBB (allerdings gegen starken Widerstand) einen eigenen Verwaltungsrat und eine dreiköpfige Generaldirektion erhielt, also aus dem Post- und Eisenbahndepartement gelöst wurde. An dieser Neuordnung hatte NR *A. Schaller*, Präsident der ständigen PTT-Kommission und dann als Mitglied der Finanzkommission Delegierter für die Postfinanzen, ein ganz besonderes Verdienst. 1951 hatte er in der Eigenschaft des Kommissionsberichterstatters sich für die grosse Vorlage über Taxerhöhungen der PTT-Betriebe eingesetzt, ja eigentlich exponiert. Angesichts eines jährlichen Betriebsdefizites von rund 50 Millionen Franken befürwortete er damals mit voller Überzeugung die Aufhebung der Portofreiheit für rund 110 000 Amtsstellen.¹⁵⁾ Die Spitzenverbände machten ihre

Zustimmung zu den vorgesehenen Taxerhöhungen von dieser Voraussetzung abhängig. Aber dieser 14. Angriff auf die Bastion der Portofreiheit scheiterte am Widerstand der föderalistischen Opposition, womit die ganze Vorlage gefährdet war.

Nach Abschluss der Differenzenberatung hoffte eine Mehrheit des Ständerates, die Inkraftsetzung der in der amputierten Vorlage geplanten Taxerhöhungen wenigstens noch hinausschieben zu können, und beschloss, es sei dem Bundesrat zu überlassen, wann die einzelnen Bestimmungen in Kraft treten sollten. SR *P. Brodbeck* bezeichnete diesen Vorschlag als des Ständerates nicht würdig. Entweder benötige man die im Gesetz vorgesehenen Mehreinnahmen, dann seien die Bestimmungen sofort in Kraft zu setzen, oder aber die Mehreinnahmen würden nicht benötigt, dann solle man auf das Gesetz überhaupt verzichten. Derartige Vollmachten an den Bundesrat führten zu ganz bösen Bräuchen. Brodbeck hatte indessen mit seinen Einwendungen keinen Erfolg.¹⁶⁾

Schliesslich lehnte das Volk die Revision der Posttaxen ab. Die Frage der Anpassung der Posttaxen kam aber nicht mehr zur Ruhe. Referendumspolitisch klug war, was NR *R. Suter* in der Wintersession 1959 mit einem Postulat vorschlug, nämlich die Erhöhung der Posttaxen mit einer Senkung der Telefntaxen zu verbinden. Eine entsprechende Vorlage wurde 1962 von den Eidgenössischen Räten verabschiedet und blieb trotz der Weiterführung der Portofreiheit von einem Referendum verschont.¹⁷⁾

Ein ganz neues Element trat zu Beginn der zwanziger Jahre mit dem *Strassenverkehr* in die Beratungen der beiden Kammern. Das Automobilkonkordat von 1914, dem nicht einmal alle Kantone angehörten, genügte längst nicht mehr; eine bundesrechtliche Regelung, vor allem auch die Haft- und Versicherungspflicht, wurde unumgänglich. Freilich, die Verhandlungen über das erste Bundesgesetz zum Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr sind gekennzeichnet von einer weitgehenden Ahnungslosigkeit über die zu erwartende Entwicklung der Benzinfahrzeuge und geprägt von einem gründlichen Mangel an Erfahrung mit den neuen Vehikeln.

Im *Ständerat* stritt man sich bei der ersten Detailberatung darüber, ob die Motorfahrzeuge Nummern tragen müssten. SR *V.E. Scherer* vertrat die Meinung, eine Innerortsgeschwindigkeit von 15 Stundenkilometern sei übersetzt, man müsse sie auf 10 km reduzieren. Er verwahrte sich dagegen, ein Hinterwäldler zu sein und nannte als begründendes Beispiel für seinen Antrag die Verkehrsverhältnisse in der Basler Freien Strasse. SR *G. Schneider* wünschte ausserorts für Lastwagen keine Bindung an eine Höchstgeschwindigkeit von 15 Kilometern im Hinblick darauf, dass die Hartgummibereifung möglicherweise bald einer andern Pneuforn, die für höhere Geschwindigkeiten geeignet wäre, weichen müsse. Schliesslich gelang es ihm, für die Limite 20 km eine Mehrheit zu finden.

Im *Nationalrat* warf *A. Ast* die Frage nach der Verteilung der Strassenbau- und Unterhaltskosten auf und erwähnte dabei, dass im Oktober 1924 an einem Tag die

Ausfallstrassen von Basel nach Baselland von 257 Automobilen mit BS-Nummern, 480 mit Nummern aus den übrigen Kantonen und 57 mit ausländischen Kennzeichen befahren worden seien. Hier müsse nun von der Notwendigkeit eines Lastenausgleichs gesprochen werden. Die Stadt Basel sei eine kapitalkräftige Industriezentrale mit einer grossen Zahl von Autobesitzern und entsprechend hohen Gebühreneinnahmen, sei aber auch mit wenig Strassenunterhaltskosten belastet. Auf der andern Seite stehe Baselland mit viel geringerer Steuerkraft, wenig Automobilen und bedeutenden Strassenunterhaltskosten. NR *R. Gelpke* beklagte das Ungenügen der Strassen für den Automobilverkehr. Sie seien mit 3–5 m Breite für eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km (Personenwagen) nicht geeignet. NR *J. Surbeck* wollte die Vollgummibereifung überhaupt verboten wissen, da die Strassen viel zu stark darunter zu leiden hätten.¹⁸⁾

Bei der Differenzenberatung verlangte SR *E. Wullschleger* zu Art. 64, dass der Bundesrat zum Erlass von Vorschriften über Arbeits- und Ruhezeit von gewerbmässigen Automobilfahrern ermächtigt werde, hatte aber mit dem für unsere Zeit selbstverständlichen Postulat damals keinen Erfolg. Im *Nationalrat* setzte sich besonders *A. Ast* für eine möglichst umfassende und dem Geschädigten entgegenkommende Lösung der Haftpflichtfrage ein, hatte allerdings nicht mit allen seinen Vorstössen die Mehrheit auf seiner Seite. Er wie auch NR *J. Surbeck* vertraten die Meinung, dass bei der Ausrichtung allfälliger Bundessubventionen an die Erstellung, die Verbesserung und den Unterhalt von Strassen auf die Länge des Automobilstrassennetzes, aber auch auf die für den Unterhalt eingesetzten Mittel und auf den jeweils geltenden Automobilsteuersatz Rücksicht genommen werden müsse, dies nicht zuletzt im Hinblick auf die Verhältnisse in Baselland.¹⁹⁾ Die Gesetzesvorlage wurde indessen am 15. Mai 1927 vom Volk in einer Referendumsabstimmung verworfen.

Zu den ersten, die sofort darauf drängten, dass eine neue Vorlage ausgearbeitet werde, gehörte SR *E. Wullschleger*. Im besonderen war ihm daran gelegen, sofort eine vernünftige gesetzliche Grundlage für die Haftpflichtregelung zu erreichen. Parallel zu einer Motion von NR *Tschudy* (Glarus) brachte er im Ständerat eine dahin zielende Motion vor (9. Juni 1927). Diese wurde, in Form eines Postulates, vom Ständerat dem Bundesrat überwiesen. Gestützt darauf liess dieser einen neuen Entwurf ausarbeiten, der der inzwischen eingetretenen Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs mit grösseren Geschwindigkeiten, grösseren Gewichten und besserer Bereifung Rechnung trug.

In der Einzelberatung gaben u.a. die Art. 17 (Arbeitszeit der Lastwagenchauffeure) Anlass zu juristischen Auseinandersetzungen zwischen NR *K. von Blarer* und NR *V.E. Scherer* und Art. 26 (Höchstgeschwindigkeiten) zu ausführlichen Voten der NR *F. Welti*, *A. Ast* und *R. Gelpke*. Alle drei waren sich einig darüber, dass es unerlässlich sei, Limiten durch den Bundesrat festsetzen zu lassen. *Ast* betonte erneut, für ihn sei das Wichtigste, die Haftpflichtfrage so zu regeln, dass ein un-



Ernst Boerlin

schuldiges Verkehrsoffer nicht entschädigungslos bleibe. Gelpke anderseits liess seinem Zorn über die erdbebenartigen Erschütterungen, welche von den vorbeifahrenden Automobilen hervorgerufen würden, und über die Autoraser freien Lauf: «Nicht mehr der menschliche Geist dominiert die Maschine, sondern umgekehrt regiert die Maschine den schwach gewordenen menschlichen Geist und dazu gesellt sich noch das Puntenöri, le point d'honneur. Aus der rassigen Maschine (dieser blödsinnige Ausdruck) heisst es nun herauszuholen, was das Zeug hält.»

Die Haftpflichtfrage rief NR A. Ast erneut auf den Plan. Er verlangte Haftung des Autohalters auch dann, wenn dieser für den Unfall nicht selbst verantwortlich sei. Das schuldhafte Verhalten eines Dritten dürfe nicht als Ausschliessungsgrund für die Ersatzpflicht des Halters dienen. NR V.E. Scherer entgegnete, solange die Schadenregelung auf zivilrechtlichem, nicht auf sozialem Boden (durch eine allgemeine Volksversicherung gegen Schäden aus Automobilverkehr) erfolge, könne dem Automobilisten nicht zugemutet werden, für den Schaden einzustehen, falls sein Auto gegen seinen Willen von Dritten weggenommen werde. Bundesrat Häberlin fand, der Antrag Ast gehe nun doch zu weit. Die Vorlage begnüge sich damit, den Autohalter wenigstens dann haften zu lassen, wenn es sich um ein leichtes (nicht um ein schweres) Verschulden des Dritten handle. Der Antrag Ast unterlag in der Abstimmung. Gegen die Festlegung von Geschwindigkeitslimiten wandte sich NR A. Oeri. Diese seien ein Waschbecken, in dem der Automobilist seine Hände in Unschuld waschen könne, falls er einen Verkehrsunfall verursache. In Basel habe man mit der Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit keine schlechten Erfahrungen gemacht. Im übrigen erhalte der Bundesrat die Kompetenz, solche Begrenzungen einzuführen, wenn der Verzicht schlechte Resultate zeitigen sollte.²⁰⁾

Noch bevor das neue Motorfahrzeuggesetz unter Dach war, legten die Eidgenössischen Räte die Grundlagen zu einer Finanzierungseinrichtung für Bau und Unterhalt des Kantonsstrassennetzes, die bis heute, wenn auch in veränderter Form, Bestand hat, nämlich den *Benzinzollzuschlag*, die Erhöhung des Benzinzolls durch einen Bundesratsbeschluss von 1923. Dieser Zuschlag sollte zur Hälfte (bezogen auf den Normalbenzin Zoll handelte es sich um ein Viertel) den Kantonen zukommen, wie es bestimmte Postulate des Ständerates forderten. Erst 1928, als bereits 16 Millionen Franken daraus bei der Nationalbank bereit lagen, konnte man sich in den Eidgenössischen Räten über einen Verteilungsschlüssel einigen. Dass es dabei u.a. auch darauf abgesehen war, die «reiche» Stadt Basel möglichst schlecht wegkommen zu lassen, war schon aus der Ständeratsdebatte herauszuhören.

SR E. Wullschleger musste sich gegen verschiedene Äusserungen zur Wehr setzen, die darauf hintendierten, einen Gegensatz zwischen Basel und andern Kantonen und Städten zu konstruieren. Basel sei nicht mehr der Krösus der Eidgenossenschaft und habe nachgerade wachsende und sehr hohe Lasten zu tragen.

Auch komme ja der von Basel ausgehende Verkehr meist nicht Basel selber, sondern den andern eidgenössischen Ständen zugute, so liess sich Wullschleger vernehmen. Im *Nationalrat* setzte sich eine zentralistische Minderheit dafür ein, dass der ganze Zuschlag dem Bund verbleibe, abgesehen davon, dass es fraglich sei, ob die Verteilung an die Kantone überhaupt verfassungsmässig sei. Gegenüber einem Antrag Biroll (Graubünden), die Kantonsquote müsse sich wenigstens zu einem Drittel nach der Bevölkerungsdichte richten, wandte NR *R. Miescher* ein, dass damit die grössten Leistungen dort erbracht werden müssten, wo am wenigsten Menschen wohnen und am wenigsten Automobile vorhanden seien, nämlich auf den Gletschern, auf dem Bodensee und auf den Felsen. Das gehe nun doch zu weit. Er werde sich bei der Abstimmung genau so verhalten wie die andern Ratskollegen, nämlich für jene Anträge stimmen, durch die dem eigenen Kanton am meisten zufalle.²¹⁾

Bevor nach dem 2. Weltkrieg der Akzent zum Thema Strassenbau hinüber verschoben wurde, stand nochmals ein *Strassenverkehrsgesetz* zur Diskussion. In den Vordergrund rückten bei dieser Totalrevision die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die intensivere Bekämpfung von Lärm und Abgasen und dann die bessere finanzielle Sicherung der Verkehrstopfer wie auch die Übereinstimmung der gesetzlichen Bestimmungen mit dem internationalen Autoverkehrsabkommen von 1949.

Grundlegendes zur Verkehrssituation im allgemeinen und im speziellen zu derjenigen in Baselland sagte in der Eintretensdebatte NR *E. Boerlin*. Zunächst wies er auf die Dringlichkeit hin, den Schnell- und den Schwerverkehr aus dem übrigen eher ortsgebundenen Verkehr zu lösen und auf besondere Autobahnen zu leiten. Das Strassenbauprogramm sei wichtiger als das neue Strassenverkehrsgesetz. Dann müsse man sich bei der Beratung dieser Vorlage immer vor Augen halten, was von den Vorschriften überhaupt durchsetzbar sei. Schliesslich müsse der Wert des Verkehrs ins richtige Verhältnis zum Wert des Menschenlebens gesetzt werden. Es bestehe die Gefahr der Überschätzung der Technik. NR *F. Brechbühl*, gewissermassen das Sprachrohr der kantonalen Polizeidirektoren, stellte fest, dass seit Beginn der Vorarbeiten zu diesem Gesetzesentwurf, vor sechs Jahren, sich die Zahl der Motorfahrzeuge bereits verdreifacht habe. Daran könne ermessen werden, dass es schon bald von der Entwicklung überholt sein werde. Wenn es schon nicht für die Ewigkeit geschaffen sei, so müsste wenigstens dafür gesorgt werden, dass es (im Gegensatz zum bisherigen Gesetz) einheitlich ausgelegt werde. Auch seiner Meinung nach sei der Strassenbau vordringlich. Während die Strassen die gleichen geblieben seien, habe sich das Verkehrsvolumen um ein Vielfaches vermehrt. In der Einzelberatung setzte sich der Basler Polizeidirektor, der sonst bei den Beratungen des Nationalrates wenig in Erscheinung trat, mit zahlreichen Bestimmungen des Entwurfes auseinander. So empfahl er z.B. eine Innerortsgeschwindigkeit von 50 km und sprach sich dafür aus, die Mietfahrzeuge besonders

unter die Lupe zu nehmen und eine besondere Nummer für sie zu schaffen. NR *L. Lejeune* legte dem Rat nahe, das Linksvortrittsrecht einzuführen, da das Fahrzeug, das von links komme, sowohl für den Automobilisten wie auch für den Fussgänger immer die erste Gefahr bedeute.

Im *Ständerat* bezeichnete *E. Müller* den mangelhaften Ausbau des Strassennetzes als eine Lücke zum Nachteil einer vernünftigen Verkehrsregelung. Sein Antrag, die Innerortsgeschwindigkeit auf 50 km zu begrenzen, unterlag mit 21:17 Stimmen gegenüber der Geschwindigkeit 60 km. SR *H.P. Tschudi* verlangte eine wesentlich strengere Regelung der Arbeitszeit für die im Autotransportgewerbe Tätigen und wollte den Passus des Entwurfes aufrechterhalten, der besagte: «... so dass ihre Beanspruchung nicht grösser als in vergleichbaren Berufen ist». Der Rat beschloss aber mit grosser Mehrheit Streichung und bestätigte auch in der Differenzenberatung seine negative Haltung.²²⁾

Es versteht sich, dass mit dem zunehmenden Autoverkehr sich auch die Frage des Zusammenwirkens der kantonalen Strassenpolizeiorgane stellte. NR *F. Brechbühl* postulierte in der Frühjahrssession 1953 eine bessere Koordination. Sein Postulat wurde vom Nationalrat dem Bundesrat zum Studium überwiesen und förderte in der Folge die auf diesem Gebiete erforderlichen Anstrengungen. Etwas weiter ging ein Postulat von NR *W. Allgöwer*, der in der Wintersession 1965 die Aufstellung einer eidgenössischen Strassenpolizei forderte. Es wurde zwar vom Rat gutgeheissen, ging aber in seiner Wirkung nicht über dasjenige Brechbühls hinaus.

Angesichts der Ausdehnung des Verkehrsvolumens wurde nach dem 2. Weltkrieg der *Ausbau des bestehenden Strassennetzes* und schliesslich die Anlegung eines *besonderen Autobahnnetzes* für den Schnell- und den Schwerverkehr immer dringlicher. Klar war auch, dass damit die Kräfte der Kantone, die verfassungsmässig dafür zuständig gewesen wären, bei weitem überfordert wurden, dass damit aber auch planerisch eine Aufgabe von nationaler Bedeutung vorlag, deren Lösung nicht durch föderalistische Schranken behindert werden durfte.

Der *Nationalstrassenbau*, eingeleitet durch einen entsprechenden *Verfassungsartikel*, ein daraus abgeleitetes *Nationalstrassengesetz* und durch Bundesbeschlüsse über die *Verwendung des Treibstoffzolles* und die *Erhöhung dieses Zolls*, eröffnete ein ganz neues Kapitel in der Geschichte des schweizerischen Strassenbaus. Mehr noch als die erwähnten Grundlagen des Nationalstrassenbaues bewegte die Planung der Streckenführung die Eidgenössischen Räte, ähnlich wie hundert Jahre zuvor der Bau der wichtigsten Eisenbahnlinien die eidgenössischen und kantonalen Parlamentarier in Atem gehalten hatte. Die Planung stützte sich auf die Vorschläge der Planungskommission, die nach dem Tode von SR *G. Wenk* von NR *Brawand* (Bern) geleitet wurde. Eine besondere Note erhielt aus baslerischer Sicht die Planungsdiskussion im Nationalrat durch die Auseinandersetzung über die Linienführung der N 2 im Raume zwischen Augst und dem Belchentunnel.

Ursprünglich war der Bau einer Talstrasse am Schleifenberg entlang geplant, doch liess das Eidg. Oberbauinspektorat diesen Plan aus technischen und finanziellen Gründen fallen und arbeitete im Einvernehmen mit der Baselbieter Bau-
direktion ein Projekt mit Strassenführung durchs *Arisdörfertal* aus. Der Landrat stimmte diesem am 29. Februar 1960 mit 41:22 Stimmen trotz heftiger Opposition aus Liestal und aus der bäuerlichen Bevölkerung von Arisdorf und Giebenach zu. Das erste Projekt schien begraben zu sein.

In der vorberatenden nationalrätlichen Kommission setzte sich aber eine Minderheit (9 von 21 Mitgliedern) unter Führung des Zürcher Bauernvertreters *Reichling* für eine Schleifenberg-Lösung mit Tunnelbauten im Schleifenberg und im Grammet ein. 50 Landräte stimmten am 22. März in Wiedererwägung des früheren Beschlusses (Motion P. Manz u. Kons.) für diese Lösung der Kommissionsminderheit und damit für die Berücksichtigung der Wünsche der Opposition. Im Nationalratsplenum kamen alle vier Baselbieter Vertreter zu Wort: *F. Waldner* suchte das Für und das Wider einer Schleifenberg-Lösung darzulegen und bekannte sich schliesslich zu einem durch Tunnelbauten ergänzten Projekt im Ergolzthal, das den Vorteil gehabt hätte, die Gemeinden Liestal und Lausen zu umfahren und die kürzeste Verbindung nach Bern über den oberen Hauenstein herzustellen. *E. Boerlin* bedauerte es, dass in letzter Zeit soviel Negatives über den Kanton Baselland gesagt worden sei, wo doch bei allen Meinungsverschiedenheiten, die zwischen dem Eidg. Oberbauinspektorat und der Baselbieter Regierung bestünden, zugegeben werden müsse, dass dieser Kanton für den Strassenbau gewaltige Opfer erbracht habe. Der Landrat habe nur seine Meinung geändert, weil bei der ersten Abstimmung die Arisdörfer Lösung das geringere Übel gewesen sei gegenüber der Schleifenberg-Variante. Das neue Projekt mit Tunnelbauten sei damals noch nicht bekannt gewesen. *W. Degen* dankte der Kommissionsminderheit für ihren Lösungsvorschlag, der den Landwirten sowohl im Arisdörfer- als auch im Diegtertal zugute komme.

Anders tönte es bei NR *J. Tschopp*: «Alle wollen eine Autobahn, aber niemand will sie.» Die Behauptung, man habe nicht gewusst, dass eine andere Lösung als diejenige durchs Arisdörfertal durchführbar sei, könne nicht verfangen. Der Baselbieter Regierungsrat hätte genügend Zeit gehabt, sich darüber mit den eidgenössischen Stellen zu besprechen. Er, Tschopp, wehre sich für die 26 Landräte, welche ihrem ursprünglichen Beschluss treu geblieben seien und stimme für die Arisdörfer-Variante. Kommissionspräsident *Eggenberger* gratulierte darauf Tschopp dafür, dass er als einziger Baselbieter Nationalrat den Mut gehabt habe, standhaft auf dem zu beharren, was er seinerzeit im Landrat als richtig betrachtet habe. Bundesrat *Tschudi* bemerkte anschliessend in seinem Votum, dass man nicht vor allen Schwierigkeiten, die sich beim Nationalstrassenbau ergeben könnten, jeweils in die Tunnels ausweichen könne, sonst werde man für die vorgesehenen vier Milliarden Franken schliesslich nur Tunnels, aber keine Strassen erhalten.

Die Mehrheit des Nationalrates gab dann der Arisdörfer-Variante gegenüber der abgeänderten Schleifenberg-Variante mit 72:57 Stimmen den Vorzug.

Im *Ständerat* vertrat *E. Müller* die Sache der Arisdörfer Talschaft. Bundesrat *Tschudi* stellte in seinem Votum fest, dass die Rede Müllers stilecht gewesen sei. Sie habe mit einem Bibelzitat begonnen, das sei zwangsläufig, werde doch die Opposition im Arisdörfertal vom dortigen Pfarrer angeführt. Im übrigen müsse festgestellt werden, dass die Regierung von Baselland nach wie vor die Arisdörfer-Variante unterstütze. Ein Rückweisungsantrag Müllers, der den Bauabschnitt Augst-Sissach nochmals überprüft sehen wollte, wurde mit 24:5 Stimmen abgelehnt.²³⁾

Ein Kapitel für sich bilden in der Geschichte des eidgenössischen Parlamentes die *Diskussionen um die Finanzierung der Nationalstrassenbauten*, die nicht weniger als viermal wieder aufgenommen werden mussten, da die Schätzungen über die Kosten immer erneut zu niedrig waren. 1958 sprach man von 3,8 Milliarden Franken, 1960 von 5,7 und schliesslich 1964 von 12,2 Milliarden Franken. Hatte man ursprünglich geglaubt, mit einem Benzinzuschlag von 7 Rp. auszukommen, so beantragte der Bundesrat schliesslich 1964, es sei ihm die Kompetenz für 15 Rp. Zuschlag zu erteilen, und darüber hinaus solle der Bund jährliche Zuschüsse aus der Staatskasse leisten.

NR *W. Allgöwer* begründete seinen Rückweisungsantrag damit, dass die Schweiz den Trumpf, den sie mit einem vergleichsweise billigen Benzinpreis gegenüber der ausländischen Nachbarschaft in den Händen habe, nicht verschleudern dürfe. Überdies bringe eine weitere Erhöhung der Benzinpreise eine Teuerung mit sich. Günstiger wäre es, Anleihen aufzunehmen und damit die späteren Generationen an den Autobahnkosten mitzubeteiligen. NR *F. Maurer* warnte hingegen davor, jetzt den bereits in die Wege geleiteten Autobahnbau mit Kostenargumenten und konjunkturpolitischen Überlegungen zu bremsen. Für die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit eines Landes sei die Leistungsfähigkeit seines Strassennetzes entscheidend. Die höheren Treibstoffkosten würden durch eine allgemeine Senkung der Fahrzeugkosten aufgehoben werden. Nach Maurers Ansicht werde ohnehin viel zu zögernd an die Bewältigung dieser für die Zukunft des Landes so wichtigen Aufgabe herangetreten. Er erwähnte als Beispiel für verzögerndes Verhalten den Tangentenstreit zwischen der Regierung von Basel-Stadt und den Berner Amtsstellen, ferner die Schwierigkeiten, die Baselland beim Bau der Nationalstrassen erwachsen, sodass dort 1965 als einziges Stück davon die Galerie von Schweizerhalle fertiggestellt worden sei und vorläufig als Lagerraum gebraucht werden müsse.²⁴⁾

NR *W. Allgöwer* warf in der Herbstsession 1965 dem Bundesrat vor, er habe im Strassenbau Kompetenzen erhalten, aber gegenüber der «Interkantonalen der Baudirektoren» nur ungenügend durchgesetzt. Man müsse sich fragen, ob unser föderalistisches System überhaupt noch in der Lage sei, technische oder wirtschaft-

liche Probleme in der Grössenordnung des Nationalstrassenbaus richtig zu lösen. So habe man es z.B. unterlassen, die beiden Hauptachsen mit Priorität zu behandeln, statt dessen baue man an zu vielen Teilstrecken gleichzeitig. Zugleich fragte Allgöwer auch, wie lange es noch gehe, bis man in Bern in der Angelegenheit der Osttangente den Wünschen des Grossen Rates und der Regierung von Basel-Stadt entsprechen wolle.²⁵⁾

In der Frühjahrssession 1965 behandelte der *Ständerat* als Erstrat den bundesrätlichen Vorschlag für den *Bau des Gotthardstrassentunnels Göschenen-Airolo*, dies zufolge einer 1960 gutgeheissenen Motion. SR *E. Dietschi* bezeichnete das Projekt als wahrhaft grosszügige Vorlage, die sowohl die nationalen als auch die internationalen Aspekte des Strassenverkehrs bestens berücksichtige. Die wirtschaftliche Integration Europas werde zu einem ständig höheren Verkehrsaufkommen führen und auch den Touristenverkehr zwischen Nord und Süd fördern. Im Hinblick auf die hohen Kosten (305 Millionen Franken) sei es richtig, wenn sich der Bundesrat bereits jetzt mit der Frage der Erhebung von Durchfahrtsgebühren befasse.

Für einen kürzeren Gotthard-Scheiteltunnel (Hospenthal-Bedrina) gemäss Antrag *Danioth* (Uri) setzte sich SR *E. Müller* ein. Die Bauzeit für die Schaffung eines Basistunnels werde viel zu lange sein, die Kosten so hoch, dass die Kantone sie gar nicht aufbringen könnten. Andererseits würde das Urserental aus seiner Abgeschlossenheit befreit und erschlossen. Sein Votum endigte mit dem Zitat eines Gotthardliedes, das eben als humoristischer Beitrag im «Nebelspalter» erschienen war. Der Antrag *Danioth* unterlag mit 23:10 Stimmen, Müller hatte insofern recht, als der Gotthardstrassentunnel erst 1981 eröffnet werden sollte, und die Kosten entschieden höher als 1965 angenommen waren.²⁶⁾

Ebenso unvertraut wie ursprünglich die Automobile war den Eidgenössischen Räten die *schweizerische Rheinflotte*. Sie umfasste 1923 4 Dampfer und 16 Kähne. Die Schaffung eines Schiffsregisters wurde damals notwendig, da es beim Stand des Zivilgesetzbuches nicht möglich war, Schiffshypotheken aufzunehmen und damit die Finanzierung des Schiffsbaues zu erleichtern. NR *R. Miescher* hatte als Präsident der vorberatenden Kommission einen entscheidenden Anteil an der Schaffung dieses Gesetzes. In der Einzelberatung musste er fortlaufend durch Erklärungen die sachkundigen Ratskollegen über die rechtlichen Aspekte des Schiffsregisters orientieren.²⁷⁾

Ähnliche Fragen wurden bei der Beratung des *Bundesgesetzes über Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge* aufgeworfen. Als Berichterstatter führte NR *N. Jaquet* seine Kollegen in die schwierige Materie ein, und als weiterer Sachverständiger konnte ihn NR *A. Schaller* ergänzen. Allerdings war den Beratungen über dieses Gesetz der Vollmachtenbeschluss über die Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge (1941) vorausgegangen. Nun handelte es sich darum, die Schweiz endgültig in die Reihe der seefahrenden Nationen eintreten zu lassen. Ziel des Gesetzes war

in erster Linie, für die Sicherstellung der schweizerischen Landesversorgung im Kriegsfall bereits in Friedenszeiten zu sorgen. In der Einzelberatung hatte der Kommissionspräsident die Ratsmitglieder mit einer ganzen Reihe neuer, bisher unbekannter Begriffe vertraut zu machen, so etwa mit dem Heuervertrag, der sozialen Sicherheit der Seeleute, dem Seefrachtvertrag und der Anwendung see-rechtlicher Bestimmungen in der Binnenschifffahrt.²⁸⁾

Für die *Binnenschifffahrt* erhielt der Ausbau, d.h. die Tieferlegung der Sohle des Rheins, wie sie zwischen 1965 und 1970 geplant wurde, ganz besondere Bedeutung. 1966 bewilligten die Eidgenössischen Räte einen Darlehensbetrag von 30 Millionen Franken für die Abtiefung der Strecke St. Goar-Neuburgweier/Lauterburg und 1970 einen solchen von 33 Millionen Franken für den Ausbau der Rhein-strecke Lauterburg-Strassburg/Kehl. Da auch oberhalb von Strassburg der Grand Canal d'Alsace mit den dazu gehörigen Staustufen fertiggestellt wurde, konnten nun die Schiffe ohne Einschränkungen der Tauchtiefe (Wassertiefe 2,1 m), also voll ausgenützt bis Basel fahren.

NR A. *Breitenmoser* wusste in der Wintersession 1966 als Kommissionsmitglied die Einwände, man könnte eigentlich die Kosten den Kantonen Basel-Stadt und Baselland anlasten, mit treffenden Argumenten zu entkräften. Nur 10% der in den Basler Rheinhäfen umgeschlagenen Güter hätten die beiden Halbkantone zum Ziel, der Rest die übrige Schweiz. Durch Überkapazitäten und scharfe Konkurrenz von Seiten der Deutschen Bundesbahnen sei die wirtschaftliche Stellung der Rheinschifffahrt bedroht.²⁹⁾ Von einem katastrophalen Frachtzerfall in der schweizerischen Rheinschifffahrt sprach NR E. Wyss in einer Interpellation, die er in der Wintersession 1967 vor dem Nationalrat begründete. Er wies auf das Überangebot an Schiffsraum und die Konkurrenzierung der Kohle durch Erdöl und Erdgas hin, die Reedereien, auch die deutschen, seien in eine schwere Notlage geraten. Man müsse daher alles unternehmen, um das Potential von über 450 schweizerischen Rheinschiffen zu erhalten. Diese Interpellation war im übrigen eine der *seltenen Demonstrationen von Geschlossenheit der Vertreter der Region Basel* im Nationalrat, wurde sie doch von sechs weiteren Vertretern aus Basel-Stadt, von drei Landschaftler Mitgliedern, ferner von den NR A. *Rasser* (Rheinfelden) und O. *Stich* (Dornach) als zugewandten Orten unterstützt.

Die in der Folge von verschiedenen Seiten unter Mitwirkung des Bundes eingeleiteten Schritte hatten dann soviel Erfolg, dass man nicht mehr von einer Krise der Rheinschifffahrt sprechen konnte. In der Herbstsession 1970 beleuchtete NR E. Wyss als Kommissionsberichtersteller erneut die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Schweiz. Entscheidend sei dabei, dass die Kapazitäten von Strassen und Schienen ausgeschöpft seien, sodass der Wasserweg eine unentbehrliche Ergänzung darstelle. Er wurde von NR A. *Breitenmoser* sekundiert, der betonte, dass man die Schwierigkeiten der Rheinschifffahrt, von denen man in den vergangenen Jahren gesprochen habe, nicht überbewerten sollte. Trotz den Pipeli-

nes beförderten die Tankschiffe nach wie vor bedeutende Mengen an flüssigen Treib- und Brennstoffen. Die Schwierigkeiten seien auf die Dumping-Politik bestimmter fremder staatlicher Unternehmungen zurückzuführen gewesen, welche nun der Vergangenheit angehöre.³⁰⁾

Das jüngste Verkehrsmittel, das *Flugzeug*, wurde im Zusammenhang mit seiner beachtlichen technischen Entwicklung unmittelbar nach dem Ende des 2. Weltkrieges und in den fünfziger Jahren zu einem häufigen Verhandlungstraktandum der Räte. Das *nationale Flugnetz*, das vor dem Kriege bereits bestanden hatte, musste nun entsprechend dem grösseren Aktionsradius und den steigenden Geschwindigkeiten zu einem *innereuropäischen* und dann zu einem *interkontinentalen* Flugnetz ausgebaut werden. Allmählich wich das Propellerflugzeug den düsengetriebenen Jets.

Die Eidgenössischen Räte hatten 1946–1948 ein *Bundesgesetz über die Luftschifffahrt* zu beraten, dessen Kernstück die Bestimmung war: «Die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Sachen durch regelmässige Luftverkehrslinien bedarf einer Konzession.» Zur Diskussion stand vor allem die Frage, ob der Luftverkehr ein *staatliches Hoheitsrecht* sei. Nach der ursprünglichen Formulierung der Vorlage sollte der Staat allein darüber bestimmen, wer vom Boden in die Luft abheben dürfe, ausgenommen Sportflugzeuge und Vögel. Der *Ständerat* als Erstrat stimmte interessanterweise dieser eher totalitären Auffassung zu. Es mag auch überraschen, dass der basellandschaftliche Vertreter, SR *W. Schaub*, von Haus aus Sozialdemokrat, bei der Behandlung von Art. 12 unter Bezugnahme auf die Sage von Dädalus und Ikarus in einem elegischen Votum bedauerte, dass nun das Fliegen nicht mehr so leicht sein werde wie in der Vergangenheit. Der schweizerische Himmelsbogen werde in 90 Paragraphen geschnürt und mit einem Netz von Gesetzesmaschen versehen. Ein halbes Dutzend Instanzen müssten über die Beobachtung aller Vorschriften wachen. Da dies offenbar nicht mehr geändert werden könne, so müsste man sich doch wenigstens darum bemühen, die Form der Paragraphen etwas einfacher, weniger schwerfällig zu gestalten. Im Anschluss daran hielt *W. Schaub* dem Rat ein kleines Kolleg über die Verbesserung des Gesetzesstils und endigte mit dem Zitat eines Keller-Gedichtes: «Und wenn vielleicht in hundert Jahren ein Luftschiff hoch mit Griechenwein durchs Morgenrot käm hergefahren – wer möchte da nicht Fährmann sein?»³¹⁾

Der *Nationalrat* gab schliesslich einer freiheitlicheren Lösung den Vorzug. NR *N. Jaquet* brachte in seinem Votum zu Art. 21 diese Auffassung zum Ausdruck, wenn er sagte: «Der Luftverkehr ist nicht staatliches Hoheitsrecht, sondern der Staat kann nur dort in die Luftverkehrspolitik eingreifen, wo es nötig ist vom Gesichtspunkt unserer internationalen Verbindungen aus und um dem Luftverkehr den grösstmöglichen Wert im Interesse unserer ganzen Wirtschaft zu verleihen.» Der Inlandverkehr sei völlig uninteressant. Viel wichtiger sei es, einen möglichst grossen Verkehr mit Luftfahrzeugen in unser Land hineinzubringen, gleichgültig

ob diese Flugzeuge eine schweizerische Erkennungsmarke oder die Flagge anderer Länder trügen. Die Sicherheit sei eine polizeiliche Angelegenheit und habe mit der Konzession gar nichts zu tun. Der Güterverkehr, auch der Charterflug als Gelegenheitsflug benötige keine Konzession. Man wolle nicht in Luftprotektionismus machen.³²⁾

Im Zusammenhang mit den nationalrätlichen Beratungen über das neue Luftfahrtgesetz ist die Auseinandersetzung um die Gründung der *Swissair als nationaler Luftfahrtgesellschaft* zu sehen. Art. 103 schuf de facto das *Monopol* einer einzigen gemischtwirtschaftlichen Fluggesellschaft für alle im allgemeinen Interesse liegenden Fluglinien. Hinter den Kulissen gab es harte Meinungskämpfe zwischen Zürich und Bern darüber, wer den Linienverkehr zu betreiben habe und wie der Bund das Flugverkehrsnetz gestalte, Rivalitäten, die sich nicht nur in den kantonalen Parlamenten, sondern auch in den eidgenössischen Kammern abzeichneten. Die bereits bestehende Swissair erhöhte ihr Kapital auf 20 Millionen Franken und erklärte sich als nationale Fluggesellschaft.

Gegen eine zu starke Konzentration dieses Unternehmens in zürcherischen Händen wehrte sich in einer Interpellation der Zürcher Sozialdemokrat NR *Oprecht* (hinter dem seine Fraktionskollegen *Grimm* (Bern), *Rosselet* (Genf) und SR *G. Wenk* (Basel) standen). Er betonte, dass die ganze nationalrätliche Kommission für das Luftfahrtgesetz, mit Ausnahme des Zürchers *Stirnmann*, seine Interpellation unterstütze, da die Swissair offenbar Auf- und Ausbau ihres Unternehmens unter Ausschluss von Persönlichkeiten aus der übrigen Schweiz plane. Seine Aufforderung an den Bundesrat lautete, er möge bei der Swissair dahinwirken, dass sich dies ändere.

Mit einer Gegeninterpellation suchte *Stirnmann* die Wirkung des Vorstosses von *Oprecht* zu neutralisieren. NR *E. Dietschi* warnte davor, mit der Auseinandersetzung zwischen der Swissair und der Alpar (Bern) wertvolle Zeit zu verlieren und sich von den Nachbarstaaten im Luftverkehr überrunden zu lassen. NR *N. Jaquet* bekannte, dass ihm eine nationale Luftfahrtgesellschaft mit Monopolcharakter ebenso unsympathisch sei wie eine staatliche Gesellschaft. Seiner Meinung nach müsste man eine nationale Dachgesellschaft bilden, welche die gegenseitige Konkurrenzierung der verschiedenen schweizerischen Unternehmungen ausschliesse und es erlaube, nach aussen geschlossen aufzutreten.³³⁾

Viel zu reden gaben auch die *Bundesbeiträge für das Flugplatzbauprogramm*. 1942 verlangte NR *E. Dietschi* mit einem Postulat die Aufstellung eines solchen Programms, 1945, knapp vor Kriegsende, führte Dietschi, unterstützt von 32 weiteren Ratskollegen, in einer Interpellation aus, dass zwei Verhandlungstraktanden der soeben zu Ende gegangenen internationalen Zivilluftfahrtkonferenz in Chicago, nämlich das Problem der *Freiheit des Luftverkehrs* und die *technische Normalisierung*, diese im Hinblick auf die Flugplatzbauprojekte, für die Schweiz von grösster Bedeutung seien. In seinem Votum zeichneten sich bereits die Schwierig-

keiten ab, denen der Bau eines Flughafens im Raume Basel begegnen sollte. Dietschi sprach die Hoffnung aus, der Bundesrat möge bei den Verhandlungen über das Projekt Allschwil-Burgfelden Basel die nötige Unterstützung gegenüber Frankreich gewähren, andernfalls müsste es sich auf ein rein schweizerisches Projekt konzentrieren, hielt aber auch fest, dass man in Basel der Meinung sei, der interkontinentale Flughafen gehöre nach Kloten, dorthin wo der Verkehr pulsire und die Verkehrsalimentation vorhanden sei. Im *Ständerat* machte *W. Schaub* deutlich, dass Baselland kein Interesse an einem Basler Flugplatz, weder an einem interkontinentalen noch an einem kontinentalen, habe, nicht zuletzt weil die Anlage eines solchen auf Kosten von wertvollem Kultur- und Siedlungsland gehen werde. Der interkontinentale Flughafen gehöre nach Zürich, und man müsse die Absicht der Zürcher Behörden, diesen Bau zu verwirklichen, mit einer Subvention von 40% honorieren. Basel erhebe zwar mit Recht Anspruch auf einen seiner Bedeutung entsprechenden Flughafen, doch stünden dieser Absicht die Kleinheit seines Kantonsgebietes und die Vielzahl der bereits aufgelegten Projekte entgegen. Baselland sei bisher in dieser Angelegenheit überhaupt nicht begrüsst worden. Es müsse indessen eine Lösung gefunden werden, die auch für diesen Kanton tragbar sei. Schliesslich wurden für Kloten 35%, für alle anderen Flugplatzbauten 30% Bundessubvention bewilligt.

Basel bekam schon vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges die Ungunst seiner territorialen Lage zu spüren und musste sich nach dem Verzicht auf das Birsfelder Sternfeld für den Bau eines Flugplatzes im Raum Allschwil-Burgfelden ganz entschieden wehren. Der Grosse Rat richtete 1937 eine motivierte Tagesordnung an den Bundesrat, um eine baldige Entscheidung zugunsten dieses Planes zu erwirken. Erst im Herbst 1949 konnte dann der Bundesrat einen mit Frankreich abgeschlossenen *Staatsvertrag über den internationalen Flugplatz Basel-Mülhausen* den eidgenössischen Kammern zur Ratifikation vorlegen, dazu einen Beschlussesentwurf, der den finanziellen Anteil des Bundes am Bauvorhaben auf 30% begrenzte.

1956 konnte man sich dann auf die Intervention der Genfer Behörden hin auf einen generellen Subventionssatz von 35% einigen. Bundesrat *Lepori* bestätigte damals auf Drängen von SR *H.P. Tschudi* hin, dass dieser Satz für alle noch zu vergrössernden Flughäfen gelte, Basel sei miteingeschlossen, müsse aber erst durch die Benützungsfrequenz zeigen, dass die Erhebung seines Flughafens in die Kategorie der interkontinentalen Plätze gerechtfertigt sei.

Die Gegner der Swissair als privater nationaler Luftverkehrsgesellschaft (mit einem Drittel öffentlichem Kapital) triumphierten, als 1950 im Gefolge der Abwertung des englischen Pfunds das Unternehmen mit dem Ersuchen um Bundeshilfe an Bern gelangen musste. Dies rief in der Sommersession 1950 im Nationalrat eine ganze Reihe Interpellanten auf den Plan, u. a. auch NR *E. Dietschi*. Er setzte sich erneut für eine aktive schweizerische Luftfahrtpolitik ein und trat für die Rettung der Swissair ein. Die Weiterführung des Betriebes müsse durch die An-

schaffung von Langstreckenflugzeugen für den Transatlantikverkehr gewährleistet werden. In einer anderen Interpellation berief sich NR *N. Jaquet* auf das bestehende Luftfahrtgesetz, das eine freiheitliche Lösung anstrebe, während die Schweiz bereits im Rufe stehe, Luftprotektionismus zu betreiben. Der Staat habe die Pflicht, die Swissair zu subventionieren, die ein Monopol besitze und nicht als Privatgesellschaft betrachtet werden dürfe.

NR *E. Dietschi* vertrat als Kommissionsreferent in der Herbstsession 1950 eine erste dringliche Sanierungsmassnahme, die darin bestand, dass der Bund im Kostenbetrag von 15 Millionen Franken für die Swissair zwei Flugzeuge Typ DC 6B kaufe und ihr zugleich einen Beitrag von 500 000 Franken für die Personalausbildung zuspreche.

Im *Ständerat* rechnete *G. Wenk* als Verwaltungsratsmitglied der Swissair mit dem Privatkapital, das an der Luftfahrtgesellschaft beteiligt war, vom sozialdemokratischen Standpunkt aus sehr ausführlich ab, räumte aber ein, die Fluggesellschaft dürfe aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht fallen gelassen werden. Es wäre ein Unsinn, die drei grossen interkontinentalen Flughäfen, die bereits soviel öffentliche Mittel beansprucht hätten, nun nicht durch schweizerischen Luftverkehr zu alimentieren. Aber die Sozialdemokraten fänden jetzt in der finanziellen Krisensituation der Swissair die Bestätigung dafür, dass ein eigentlich privates Verkehrsunternehmen im Dienste des Volkes unter wirtschaftlichem Gesichtspunkt versage.³⁴⁾

NR *E. Dietschi* hatte dann drei Monate später erneut als Berichterstatter über einen vorgeschlagenen Abschreibungsvertrag zwischen der Swissair und dem Bund zu referieren, wobei es um vier Flugzeuge vom Typ DC 4 und vier Convair Liners, die im Besitze der Swissair bleiben sollten, ging. Diese hatte inzwischen ihr Aktienkapital von 20 auf 14 Millionen Franken herabgesetzt.³⁵⁾

In der Sommersession 1953 äusserte sich NR *E. Dietschi* wiederum als Berichterstatter über einen bundesrätlichen Bericht zur schweizerischen Luftfahrtpolitik und stellte fest, dass sich die Regierung zu Recht energisch für die Aufrechterhaltung einer eigenen nationalen Luftfahrtgesellschaft einsetze, ebenso dafür, dass die Swissair auch Langstreckenflugzeuge übernehmen solle. Das Flugzeug habe sich als Verkehrsmittel mit grossen Geschwindigkeiten, grosser Freizügigkeit und unabhängig von festen Verkehrswegen für eilige Reisende und für die Verfrachtung von hochwertigen und eiligen Gütern bestens bewährt. Die Zubringerdienste müssten in Zukunft noch wesentlich verbessert werden. Schliesslich müsse man sich auf die Umstellung auf Düsenflugzeuge vorbereiten.³⁶⁾

Nur wenige ahnten damals, welch steilen Aufstieg der Luftverkehr einige Jahre später im Zeichen des Düsenantriebs nehmen sollte. Hinterher erscheinen die Debatten, welche in den Räten in der Kindheitszeit des nationalen Flugverkehrs geführt wurden, als fast lächerliche kleinbürgerliche Zänkereien. Es sollte allerdings dreissig Jahre dauern, bis man aus den Mängeln des Luftfahrtgesetzes von

1948 die Konsequenzen ziehen konnte und daran ging, das schweizerische Luftrecht (Luftfahrtgesetz, Subventionierung und Zivilflugplätze, Gesetz über Luftfahrzeugbuch und Beschluss über Förderung des fliegerischen Nachwuchses) zu ergänzen und zusammenzufassen.

Angesichts der immer stärker werdenden Konzentration des internationalen Luftverkehrs der Schweiz auf Zürich-Kloten gibt es heute eine Bewegung für Dezentralisierung wenigstens des Charter- und des Güterverkehrs und für die Schaffung von Verbundflughäfen. Schon in der Wintersession 1964 glaubte NR W. Allgöwer, in einem Postulat Kritik an der einseitigen Luftverkehrspolitik der Swissair üben und dem Eidg. Luftamt eine Vernachlässigung der innern Linien zugunsten der interkontinentalen Verbindungen vorwerfen zu müssen. Die regionalen Interessen würden bewusst zurückgestellt. Der Nationalrat überwies dieses Postulat dem Bundesrat zum Studium.

2.7. Rechtsfragen

2.7.1. Strafrecht

Die straf- und die zivilrechtlichen Bestimmungen, zu deren Erlass die Eidgenössischen Räte die Kompetenz haben, gehören zu den einschneidendsten Gesetzen, denen sich der Bürger zu unterziehen hat. Während das *Eidg. Zivilgesetzbuch* bereits vor dem 1. Weltkrieg geschaffen und in Kraft gesetzt worden war, bestand zwar für eine einheitliche Regelung des *schweizerischen Strafrechtes* schon seit 1898 ein Verfassungsauftrag (Art. 64bis), doch kam ein entsprechendes Gesetz erst knapp vor dem 2. Weltkrieg nach jahrzehntelangen Vorarbeiten, parlamentarischen Kommissionsberatungen und einer umfassenden Diskussion im Plenum der beiden Räte zustande.

Das *Eidg. Strafgesetzbuch*, das 1942 nach Annahme der Vorlage durchs Volk verwirklicht werden konnte, war für jene Zeit unbestritten eine ganz grosse Leistung des Parlamentes, wenn auch präzisierend beigefügt werden muss, dass die Erarbeitung des Entwurfes und dessen Durchberatung in den Kommissionen, weniger hingegen die Plenarverhandlungen, die Substanz des Werkes erbrachten. Am Zustandekommen der Strafrechtsvereinheitlichung hatten baslerischerseits die NR A. Seiler und O. Schär hervorragenden Anteil. Seiler führte als dritter und letzter Präsident der vorberatenden Nationalratskommission – ihre Arbeit dauerte siebzehn Jahre – deren Verhandlungen zu einem erfolgreichen Ende und vertrat die Vorlage während der Verhandlungen im Nationalrat und im Differenzberatungsverfahren mit eindrucklicher Sachkenntnis und Eloquenz, unterstützt von den welschen Referenten Prof. Logoz und A. Lachenal. Vor der Schlussabstim-