Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Rote Revue : sozialistische Monatsschrift**

Band (Jahr): **29 (1950)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ROTE REVUE

29. Jahrgang Februar 1950 Heft 2

ROBERT GRIMM

Das Eisenbahnproblem in der Schweiz

In der schweizerischen Öffentlichkeit nimmt zurzeit die Erörterung der allgemeinen Verkehrsprobleme einen breiten Raum ein. Straße und Schiene, Binnenschiffahrt und Luftverkehr und die sogenannte Koordination der Verkehrsmittel bilden die Objekte der Auseinandersetzungen.

In der Diskussion kreuzen sich die verschiedensten Interessen. Öffentlicher Verkehr mit privatem Verkehr, Träger und Benützer beider Verkehrsarten, Anhänger und Gegner einer Verkehrskoordination, ohne zu wissen, was der Begriff alles umfaßt und wie weit die Koordination sich auswirken und welche Resultate sie in der Praxis haben soll. Daraus entsteht ein Durcheinander von Meinungen, Zielen und Empfehlungen, das mehr Verwirrung statt Klärung, mehr Lähmung statt Aktionsfähigkeit bedeutet. Das ist um so bedauerlicher, als es sich sowohl bei den einzelnen Teilen wie bei der Gesamtheit des Problems um Dinge handelt, die an den Lebensnerv unserer Volkswirtschaft rühren und *dringend* nach einer Lösung heischen.

Bei der Straße geht der Kampf um die Treibstoffbelastung und den Ausbau der Verkehrswege, die Bahnen weisen empfindliche Rückgänge der Verkehrseinnahmen bei steigenden Betriebsaufwendungen aus, der schweizerische Verkehr auf dem Rhein leidet unter den Auswirkungen der internationalen Konkurrenz und den Währungsverhältnissen, der Luftverkehr stellt enorme finanzielle Anforderungen. Bei alledem erscheint sozusagen als Krönung die phantastisch anmutende Forderung nach neuen Verkehrswegen – auf dem festen Boden die Inangriffnahme eines Montblanc- oder Bernhardino-Durchstichs, zu Wasser der Bau von Schiffahrtsschleusen, in der Luft der Ausbau des interkontinentalen Verkehrs. Daß diese Bestrebungen eine riesige Beanspruchung der Finanzen der öffentlichen Hand zur Folge haben müßten, weil die Privatwirtschaft sich in der Regel nur auf Projekte festlegt,