

Der Verkehrsfrieden : eine Voraussetzung besserer Dienstleistungen und die Vorbereitung des Nachkriegs-Tourismus

Autor(en): **F.W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1946)**

Heft 2

PDF erstellt am: **31.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775493>

Nutzungsbedingungen

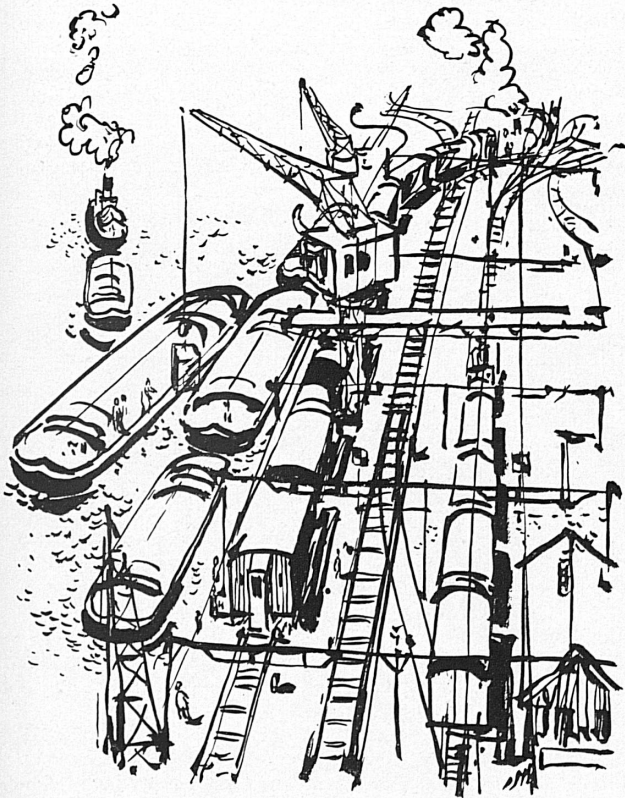
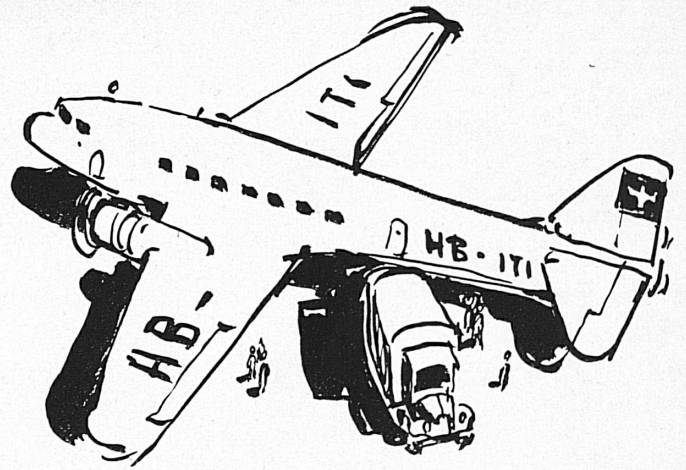
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Der Verkehrsfrieden

Eine Voraussetzung besserer Dienstleistungen
und die Vorbereitung
des Nachkriegs-Tourismus



verfügten. Bei der dem Volk zum Entscheid vorgelegten Verfassungs-ergänzung handelt es sich daher nicht um einen Sprung ins Dunkle oder um ein gewagtes Zukunftsexperiment. Es sollen lediglich die Grundsätze einer vernünftigen Zusammenarbeit, einer Versöhnung privater und öffentlicher Interessen und einer besseren Anpassung aller Verkehrsmittel an die militärischen Bedürfnisse als maßgebende Richtpunkte für eine nationale Verkehrspolitik vom Volk bestätigt werden.

4. Unser Verkehrsnetz soll in Zukunft vom Gesetzgeber noch mehr als bisher als einheitliches Ganzes betrachtet werden. Schon jetzt ist das in bemerkenswertem Maß der Fall bei den Eisenbahnlinien, Postautoverbindungen, Schiffskursen, Fluglinien, die einen einzigen, gut abgestimmten Fahrplan aufweisen. Der Gedanke praktischer Zusammenarbeit hat aber auch im privaten Transportgewerbe bereits Wurzel gefaßt. Sonst wäre es den Bundesbahnen kaum möglich gewesen, innerhalb weniger Jahre einen lückenlosen Haus-Haus-Dienst aufzubauen und über 5000 Ortschaften für den Güterzubringer- und Verteilerdienst an das Schienennetz anzuschließen.

5. Hier liegen erfreuliche Ansatzpunkte zu einer gemeinsamen Lösung wichtiger Verkehrsaufgaben durch den öffentlichen und den privaten Verkehr vor. Dabei wird der Beweis erbracht, daß je nach Eignung alle Verkehrsmittel vom Handkarren, Veloanhänger, Pferdefuhrwerk, Lieferwagen bis zum schweren Lastwagen mit Anhänger ihre Rolle spielen können. Daß man sich also entsprechend den geographischen Gegebenheiten, den wirtschaftlichen Bedürfnissen, den regionalen und lokalen Wünschen und Gewohnheiten jedem Verkehrsbedürfnis anpassen kann.

Auch den neuesten Bahnergänzungs-Versuchen der Bundesbahnen in Bern kann in dieser Hinsicht eine zukunftsweisende Bedeutung zukommen. Zwar handelt es sich vorläufig nur um ein aus der Güterwagennot der Gegenwart herausgeborenes Experiment. Denn durch den Einsatz von Lastwagen im Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr wird das für die Abholung der lebenswichtigen Güter an den Meerhäfen dringend benötigte Rollmaterial entsprechend vermehrt.

Die Bundesbahnen beabsichtigen, die seit November 1945 in Bern im Gang befindlichen Versuche auf weitere Verkehrszentren des Landes auszudehnen, um möglichst zuverlässige und allgemeingültige Erfahrungen sammeln zu können.

6. Damit wird das Terrain vorbereitet für eine enge betriebliche Durchdringung von Bahn und Auto nach dem Gesetz der Eignung. Es bahnt sich so etwas wie eine freiwillige Betriebsgemeinschaft an, bei der oberster Gesichtspunkt die beste und rationellste Befriedigung der Transportbedürfnisse des Landes ist. Öffentliche und private Verkehrsmittel reichen sich die Hände, privater und öffentlicher Verkehr arbeiten zusammen, damit das Verkehrsinstrument als Ganzes dem Land die besten Dienste leiste. Von diesem Geist ist der neue Verkehrsartikel erfüllt, der eine wirkliche Friedensordnung für den Verkehr schaffen will.

F. W.

1. Der Tourismus ist genau wie Wirtschaft und Armee auf alle Verkehrsmittel des Landes angewiesen. Je besser der Ausnutzungsgrad des Verkehrsapparates ist, je eher unwirtschaftlicher Leerlauf und Doppelbedienung vermieden werden, desto mehr Mittel stehen für die Modernisierung und den technischen Fortschritt ohne Inanspruchnahme öffentlicher Gelder zur Verfügung. Geht es einem Verkehrsmittel schlecht, verursacht ein sinnloser Wettbewerb Kapitalverluste und den Kampf aller gegen alle, so leiden darunter gar bald nicht nur einzelne Gewerbezweige, sondern auch alle mit dem Verkehr auf Gedeih und Verderben verbundenen Volkskreise.

2. Eine nationale Verkehrsordnung, die den technischen Fortschritt sicherstellt und die Voraussetzungen für eine gesunde Zusammenarbeit der Verkehrsmittel schafft, ist ein Instrument unserer Selbstbehauptung, das unsere Stellung im internationalen Verkehr stärkt. Die Volksabstimmung vom 10. Februar muß daher vor allem auch in ihrer Bedeutung für den Tourismus unseres internationalen Transitlandes, der eine Förderung und Zusammenarbeit aller Verkehrswege verlangt, erkannt werden.

3. Es ist nun nicht etwa so, daß wir auf dem Gebiet praktischer Zusammenarbeit im Verkehr in unserem Land nicht bereits über reiche Erfahrungen und wertvolle Vorbilder

