

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 28 (1936)
Heft: 2

Artikel: Koordination der Verkehrsmittel
Autor: Jacoby, Hellmut
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-352802>

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: 02.02.2025

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

betrug die Vermehrung der Arbeitslosigkeit im Vergleich zum entsprechenden Monat 1934 11 Prozent; im Dezember dagegen war die Zunahme auf 31 Prozent angewachsen. Die Steigerung erfolgt also in immer rascherem Tempo.

Die **A u s s i c h t e n** über den Konjunkturverlauf im Jahr 1936 sind sehr schlecht. Mit 119,000 Ganzarbeitslosen betrat die Schweiz das neue Jahr. Einschliesslich der Teilarbeitslosen sind somit 160,000 Arbeitnehmer, und zusammen mit den Angehörigen 400,000 bis 500,000 Menschen direkt von der Arbeitslosigkeit betroffen. Ihre Zahl wird Ende Januar noch erheblich höher sein, und es ist vorauszusehen, dass infolge des Zusammenbruchs im Baugewerbe die Arbeitslosigkeit auch in den Frühjahrs- und Sommermonaten einen immer bedrohlicheren Umfang annehmen wird. Vor einem Jahr bestand noch die Möglichkeit, dass mit Hilfe der Kriseninitiative der Deflation Halt geboten und eine systematische Krisenbekämpfung erzwungen werden konnte. Tatsächlich war es gelungen, den Abbau zunächst noch etwas zu bremsen. Aber seither sind die Versprechungen, die vor dem 2. Juni gemacht worden sind, vergessen worden, und mit dem zweiten Finanzprogramm hat der Bundesrat auch die zweite Phase der schweizerischen Krisenpolitik eingeleitet: die **h e m m u n g s l o s e D e f l a t i o n**. Sie wird in kurzer Zeit die Reserven, die bisher immer noch vorhanden waren, aufzehren und unser Land in eine verzweifelte Lage bringen, ähnlich wie das in Belgien im letzten Frühjahr der Fall gewesen ist. Nur noch ein rasches, entschlossenes Handeln kann uns vor diesem Schicksal bewahren.

Koordination der Verkehrsmittel.

Von **H e l l m u t J a c o b y** (Kopenhagen).

Den Lesern dieser Zeitschrift ist das Problem der planwirtschaftlichen Regelung des Verkehrswesens bekannt. In Nummer 3 des Jahrgangs 1934 hat **Robert Bratschi** in einem grundsätzlichen Artikel die « Planwirtschaft im schweizerischen Verkehrswesen » als dringende Tagesforderung erörtert. **Hermann Leuenberger** hat in derselben Nummer den Standpunkt der im privaten Transportgewerbe beschäftigten Kraftfahrer gegenüber dem modernen Verkehrsproblem dargelegt und darauf hingewiesen, dass gerade die Ausbeutung der Arbeiter im privaten Transportgewerbe die Notwendigkeit einer Organisation der Verkehrswirtschaft unter planwirtschaftlichen Gesichtspunkten sichtbar macht. Nur auf diese Weise kann das soziale Niveau der privatwirtschaftlichen Transportarbeiter im Ganzen gehoben werden, selbst wenn « einige ohnehin unhaltbar gewordene Arbeitsverhältnisse zu Ende gehen ».

Der Internationale Transportarbeiter-Verband hat im August 1935 auf seinem Kopenhagener Kongress den von dem Sekretariat der Organisation vorgelegten Bericht über die Koordination der Verkehrsmittel gebilligt. Wir können uns hier bei der Würdigung der interessanten Denkschrift auf das Grundsätzliche beschränken, da in dieser Zeitschrift, wie erwähnt, die Probleme bereits ausführlich erörtert worden sind, und zwar in einer Weise, die völlig im Sinne des Berichtes der I. T. F. liegt.

Der Bericht der I. T. F. ist davon überzeugt, dass eine endgültige Regelung des Verkehrswesens nur in einer sozialistischen Gesellschaft möglich ist. Jedes Verkehrssystem ist ja historisch von dem herrschenden Gesellschaftssystem abhängig; der Verkehr ist also Diener der kapitalistischen Wirtschaft.

Die I. T. F. sieht mit Recht die Ursache der herrschenden Verkehrs-anarchie in der ungleichen Entwicklung der Verkehrsmittel. Das Gleichgewicht ist gestört, und die Bildung eines neuen Gleichgewichts wird durch Hemmungen, die in der kapitalistischen Wirtschaft begründet sind, ausserordentlich erschwert. Welche Hemmungen liegen hier vor?

Der Bericht der I. T. F. erwähnt in erster Linie die völlig ungeordnete Verkehrs-zufuhr, die auf der Grundlage der kapitalistischen Preisbildung vor sich geht. Sie ist von all den Schwankungen, die das Schicksal der kapitalistischen Wirtschaft sind, abhängig. Aber ebenso wichtig ist die Anarchie des Verkehrsapparates selbst, d. h. die Unordnung in der Verkehrsbedienung. Da die kapitalistische Wirtschaft nicht den Verkehrsapparat als Einheit kennt, kämpfen die verschiedenen Verkehrsmittel untereinander um einen möglichst grossen Verkehrsanteil. Statt einer sozial verantwortlichen Teilung der Verkehrsaufgaben konstatiert der Bericht einen allseitigen Konkurrenzkampf, der sehr oft in die Sphäre der Schmutzkonkurrenz abgeleitet*. Der Bericht der I. T. F. untersucht eingehend die Möglichkeiten für eine Besserung der Verkehrskrise innerhalb der kapitalistischen Gesellschaft. Jede praktische Lösung ist naturgemäss durch die augenblickliche Verkehrssituation bedingt. Im Gegensatz zu den bekannten Rezepten, die glauben, dass eine rein technische Koordination das Problem lösen kann, betont der Bericht, dass die Koordination mehr als eine technische Teilung der Aufgaben ist. Möglicherweise könnte die Teilung der Verkehrsaufgaben das Verkehrschaos mindern — ein neues Verkehrssystem kann sie keinesfalls schaffen.

Hier trennt sich der Bericht der I. T. F. von den üblichen Reformprogrammen; die Gesamtheit der sozialökonomischen Interessen wird in dem Programm der I. T. F. mit dem Koordinationsbegriff verknüpft. Demgemäss definiert die I. T. F. den Koordinationsbegriff folgendermassen:

Die Koordination der Verkehrsmittel ist — im Hinblick auf den Transport — die harmonische und — im Hinblick auf

den Verkehrsapparat — die organische Zusammenarbeit der Verkehrsmittel auf der Grundlage der sozialökonomischen Interessen.

Was soll dies bedeuten? Der Verkehrsdienst, d. h. die Abwicklung der Verkehrszufuhr, muss **h a r m o n i s c h** geregelt werden; denn das Verkehrswesen dient der Wirtschaft. Im Sinne seiner dienenden Funktion ist der Verkehrsapparat auf harmonische Weise dem Produktionsapparat anzugliedern. Im Rahmen des Verkehrsapparates selbst muss aber die Arbeit auf **o r g a n i s c h e** Weise ausgeführt werden. Da der Verkehrsapparat ein einheitlicher Organismus ist, müssen seine einzelnen Teile — die einzelnen Verkehrsmittel — organisch zusammen arbeiten.

Sicherlich ist die Koordination ein **s o z i a l i s t i s c h e s** Prinzip. In der sozialistischen Gesellschaft, in welcher rationale Grundsätze an Stelle von Profitinteressen herrschen werden, werden die Produktionskräfte ihre elementare Macht über die Menschen verloren haben; in einer solchen Gesellschaft ergibt sich die Koordination von selbst. Denn in ihr werden ja alle Produktivkräfte harmonisch zusammen arbeiten; infolgedessen wird auch der Verkehr sich automatisch in Uebereinstimmung mit den sozialökonomischen Interessen regulieren. Wenn Konjunktur und Krisen nicht mehr existieren, wird die Verkehrszufuhr in regelmässiger Ordnung vor sich gehen. Die Verkehrsleistungen werden dann den höchsten wirtschaftlichen Effekt haben.

Innerhalb der kapitalistischen Gesellschaft wird auch die Koordination nur eine **K o m p r o m i s s l ö s u n g** sein. Ihre Voraussetzung ist naturgemäss auch hier der Ausschluss privatwirtschaftlicher Interessen an den Verkehrsmitteln, die in öffentliches Eigentum oder zumindest in öffentliche Verwaltung zu überführen sind. Der Bericht der I. T. F. betont aber mit Recht, dass diese Massnahme noch nicht die Koordination selbst ist, sondern sie nur ermöglicht, da sie die Konkurrenz der Verkehrsmittel beseitigt. Die Koordination wird erst realisiert, wenn jedes Verkehrsmittel den Verkehr erlangt, für den es unter verschiedenen Gesichtspunkten am besten geeignet ist. Aber selbst dann noch bleibt in der kapitalistischen Wirtschaft die ungeordnete Verkehrszufuhr und die starken Schwankungen der Konjunktur. Auch die Tarifpolitik der Verkehrsmittel wird sich von dieser Tatsache nicht befreien können.

In diesem Zusammenhange stellt der Bericht der I. T. F. die Forderung nach einer **e i n h e i t l i c h e n, g l e i c h m ä s s i g e n** Behandlung der Verkehrsmittel auf, die die Leser dieser Zeitschrift aus dem erwähnten Artikel von **B r a t s c h i** kennen. Der Bericht verlangt, dass der Einfluss des Staates, der bisher völlig einseitig und willkürlich bestimmte Teile des Verkehrsapparates, nämlich die Eisenbahnen belastete, sich künftig in rationaler Weise, nämlich im Sinne der **o r g a n i s c h e n** Verkehrsteilung auswirken soll.

Es ist unmöglich, auch fernerhin allein die Eisenbahn (neben dem Postwesen) mit der Betriebs- und Transportpflicht zu belasten. Im Rahmen einer rationellen Verkehrsorganisation muss jedes Verkehrsmittel, welches Hauptverkehrsmittel ist, mit der Transportpflicht belastet sein. Der Bericht weist darauf hin, dass die heutige ungleiche Belastung der Verkehrsmittel das Wirtschaftsbild verzerrt. Wenn z. B. das Lastauto gezwungen wäre, einen grösseren Teil des Güterverkehrs der Eisenbahn zu übernehmen und gleichzeitig den Unregelmässigkeiten der Verkehrszufuhr ausgesetzt wäre, dann wären seine Betriebsunkosten wohl höher als die der Eisenbahn. In gleicher Weise sind die ungleichen Voraussetzungen für die Bildung der Transportpreise aufzuheben. Hier weist der Bericht nicht nur auf die Strassenunkosten des Automobils, sondern auch auf die verschiedenen Leistungen der Verkehrsmittel für Sicherheit und soziale Leistungen hin. Im übrigen muss sich das Prinzip des gleichen Tarifs für die gleiche Verkehrsleistung durchsetzen (Sondertarife nur für Sonderleistungen). Nicht die Unkosten einzelner Transportleistungen können massgebend für die Transportpreise sein; vielmehr müssen die Gesamteinnahmen des Verkehrsapparates den im Interesse der Gesellschaft erforderlichen Verkehrsdienst garantieren. Daher verlangt die Koordination das öffentliche Verkehrsmonopol (mit Ausnahme des Geschäftsautomobilverkehrs).

Die I. T. F. verweist bezüglich der Organisation des Verkehrsmonopols auf das Programm der englischen Arbeiterpartei («for Socialism and Peace»). Ein besonderer Verkehrsrat unter ministerieller Kontrolle soll für die Entwicklung und Leitung des Verkehrssystems verantwortlich sein. Während die Eisenbahnen und die sonstigen grösseren Verkehrsmittel sofort in öffentliche Regie übernommen werden, sollen die übrigen Verkehrsmittel (auch der private Geschäftsverkehr) zunächst sozialen Regulierungsbedingungen und Lizenzen unterworfen sein.

Im letzten Abschnitt des Berichtes wird die Stellung des Arbeiters im neuen Verkehrssystem dargestellt. Der wesentlichste Punkt des Programmes ist die Forderung nach gleichem Lohn und gleichen Arbeitsbedingungen für alle Transportarbeiter (auch im privaten Geschäftsverkehr). Es darf künftig kein Unterschied in der sozialen Stellung von Staats- und Privatpersonal bestehen.

Der Bericht rechnet mit starken technischen und organisatorischen Wandlungen der Verkehrsorganisation. Um die Existenz des Transportarbeiters zu sichern, muss wenn irgend möglich seine Ueberführung von einem Verkehrszweig zum anderen ermöglicht werden. Die I. T. F. verlangt daher die Bildung eines besonderen Fonds, durch den die Kosten für die etwa erforderliche erneute Ausbildung der Transportarbeiter, eventuell auch für einen völligen Berufswechsel, garantiert werden. Der Internationale

Transportarbeiterverband verlangt, dass die Arbeitskraft als lebendes Kapital künftig nicht anders behandelt werden darf wie das investierte tote Kapital, für welches man in der Form von Abschreibungen auf früheren Kapitalinvestierungen sorgt.

Der Internationale Transportarbeiterverband kann darauf hinweisen, dass die Durchführung seines Programmes bedeutende Ersparnisse bringen wird. Er kann daher fordern, dass diese Ersparnisse die materielle Grundlage für die Durchführung einer höheren Gesellschaftsmoral werden.

Das Echo.

Der Artikel «Gefahren für die Demokratie» im Januarheft hat in der Presse ein sehr verschiedenes Echo gefunden. Da dieser Widerhall selbst eine Illustration ist zu dem, was dort ausgeführt wurde, sei kurz darauf eingetreten.

Die eine Methode, auf eine objektive Kritik zu reagieren, ist die, daraus das herauszugreifen, was gerade passt, um den Splitter im Auge des politischen Gegners zu zeigen und das, was den Balken im eigenen Auge angeht, zu unterschlagen. Das hat natürlich die Mittelpresse getan, von der ja schon in jenem Artikel gesagt wurde, dass es überflüssig sei, sich mit ihr zu befassen, weil sie zu dem Zweck angestellt ist, die Demokratie zu unterminieren.

Nur einige linksbürgerliche Blätter haben nicht nur die Kritik in bezug auf die Sozialdemokratie, sondern auch die Kritik am Verhalten des Bürgertums erwähnt und ihr auch zugestimmt.

Die meisten, die es anging, haben geschwiegen, was ja zu erwarten war.

Eine Konferenz der Redaktoren der sozialdemokratischen Presse hat folgende Erklärung beschlossen:

In der «Gewerkschaftlichen Rundschau» Nr. 1 vom Januar 1936 äussert sich Genosse Dr. Max Weber in einem Leitartikel über die «Gefahren für die Demokratie». Dabei übt er Kritik an der sozialistischen Presse.

Wir hätten vom wissenschaftlichen Berater des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes eine seriösere Behandlung des sozialistischen Presseproblems erwartet. Genosse Dr. Max Weber hat als Redakteur der St. Galler Volksstimme genügend praktische Erfahrungen über den Tageszeitungsbetrieb sammeln können und steht heute noch eng genug im Kontakt mit den Redaktionen, um zu wissen, dass es mit dieser unsachlichen Kritik nicht getan ist. Auf die mehr oder weniger diplomatische Sprache kommt es nicht an. Das Volk versteht unsere Sprache und der Schutz der Demokratie durch eine gute Presse erfordert anderes.

Genosse Weber weiss genau, unter welchen schwierigen Verhältnissen die sozialistischen Redakteure arbeiten müssen, er kennt die finanzielle Bedrängnis der Blätter, die einem besseren Ausbau hinderlich ist; er weiss, dass meist nur zwei, oft sogar nur ein Redaktor vorhanden ist und dass trotzdem die sozialistische Presse sich die Beachtung des ganzen Landes erworben hat. Es gibt — bei steigenden Anforderungen — keine Landes- und internationale Frage, zu der die sozialistische Presse nicht grundsätzlich und fundiert Stellung bezieht,