

# Die Schweiz bleibt im Mittelpunkt des Verkehrs

Autor(en): **Zipfel, O.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1944)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779065>

## **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.



Bald sind es 100 Jahre her, seitdem der erste Eisenbahnzug aus dem Elsaß nach Basel dampfte und damit einen Abschnitt in der Geschichte unseres Landes einleitete, den wir heute nicht zu Unrecht als die « gute alte Zeit » bezeichnen. Der an jenes Ereignis anschließende Ausbau unseres Eisenbahnnetzes und in Verbindung damit der Postverbindungen brachte auf Jahrzehnte hinaus in allen Teilen des Landes Arbeit und Verdienst, und Zehntausende von Arbeitskräften fanden in der Folge im Verkehrsbetrieb ein dauerndes und sicheres Einkommen. Ebenso wichtig aber war, daß unser Land Anschluß an die internationalen Verkehrslinien und damit an den Weltverkehr fand. Dadurch wurden die Grundlagen für die Umgestaltung unseres Landes zum modernen Industriestaat und Verkehrszentrum geschaffen. Fremde Gäste lernten die Schönheiten der Schweiz kennen, es entwickelte sich ein blühender Fremdenverkehr, der seinerseits unsere Bauwirtschaft, das Gewerbe und die Landwirtschaft befruchtete. Die dadurch verhältnismäßig gesicherte Beschäftigung führte zu einer starken Bevölkerungsvermehrung und trotz dem knapper werdenden Raum zu einer steten Steigerung des Wohlstandes.

Der erste Weltkrieg und die anschließenden Wirtschaftskrisen machten dieser Entwicklung ein Ende. Auch unser Verkehrswesen wurde in Mitleidenschaft gezogen. Zwar vermochte die stürmische Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs mit dem entsprechenden Ausbau der Straßen, der Anschluß der Schweiz an die Rheinschiffahrt und der Aufschwung der Zivilluftfahrt neue Arbeitsgelegenheiten zu schaffen und die Auswirkungen der Krisen einzudämmen; aber die Bahnen und die Hotellerie kamen in immer größere Schwierigkeiten und vermochten den Erneuerungsbedarf nicht mehr zu decken.

Was wird uns die Zeit nach diesem Kriege bringen? Das kann wohl niemand voraussagen. Eines aber wissen wir: unser Verkehrsapparat — Bahnen, Straßen, Flugwesen, Hotellerie usw. — der so lange Zeit die Basis unserer wirtschaftlichen Entwicklung war, muß zur rechten Zeit in bestem Zustand sein. Dazu aber auch: der Ausbau und die Modernisierung der Verkehrseinrichtungen sind in den Dienst der Arbeitsbeschaffung zu stellen. Der Bund darf also auf dem Gebiete des Verkehrswesens so wenig wie auf andern Gebieten mit der Subventionskelle anrichten, bevor dies die Verhältnisse gebieterisch erheischen. Dafür aber sind die auszuführenden Arbeiten und die zu vergebenden Aufträge sorgfältig auszuwählen und so zu planen, daß der Bund im Falle von Arbeitslosigkeit, in Kenntnis aller Faktoren, sofort eingreifen kann. Aber nicht nur der Bund muß sich vorbereiten, sondern auch die Kantone, die öffentlich-rechtlichen Körperschaften und die Privatwirtschaft, kurz alle, die mit dem Verkehrswesen in Verbindung stehen. Das will nun aber nicht heißen, daß die Arbeitsbeschaffung zu einer Aufblähung unseres Verkehrsapparates mit dauernder Überbelastung unserer Wirtschaft führen soll. Dies zu verhindern ist Sache besonderer Expertenkommissionen, die schon seit Monaten ihre Arbeit aufgenommen haben. In der Mustermesse wird gezeigt, wie weit die Vorbereitungen für die Arbeitsbeschaffung im Verkehrswesen gediehen sind. Aber noch gibt es vieles zu tun. Illusionslos, aber mit dem festen Willen, Arbeitslosigkeit zu verhindern und gleichzeitig unter Verhütung von Fehlinvestitionen den Verkehrsapparat den Zeiterfordernissen anzupassen, ist unser aller Aufgabe.

O. Zipfel, Delegierter für Arbeitsbeschaffung.