

Wachtablösung im EAV

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **35 (1962)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779225>

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.

Wachtablösung im EAV

Allen in die Abkürzungssprache des schweizerischen Verkehrswesens Eingeweihten ist das EAV ein geläufiger Begriff: Es ist das Eidgenössische Amt für Verkehr im Post- und Eisenbahndepartement. Ihm ist die technische, tarifarische und allgemein administrative Aufsicht über die vom Bund konzessionierten Bahn- und Schifffahrtsunternehmungen überbunden. Dem Laien tauchen beim Wort «Aufsicht» Bilder von inspizierenden Beamten, von Paragraphen, von formularübersäten Pulten auf, von denen aus die rund 300 Transportbetriebe, die das gesamtschweizerische Eisenbahnnetz umfassen, «regiert» und «dirigiert» werden. Ja, das EAV ist Vollzugsinstanz der einschlägigen Bundesgesetze. Das ist aber bei weitem nicht alles. Wer außer jenen, die von Amtes wegen dazu verpflichtet sind, liest den dem EAV gewidmeten Abschnitt des jährlichen bundesrätlichen Geschäftsberichtes? Höchstens ein Student, der gerade mit seiner Examensarbeit sich abmüht. Der aber wird erfahren, wie sehr das EAV in der Gestaltung der schweizerischen Verkehrspolitik ein gewichtiges Wort mitzusprechen hat, und zwar im Inland wie auch im Verhältnis zum Ausland. Allein schon die Zusammenarbeit mit den seit dem Kriege geschaffenen internationalen Institutionen und Organisationen zwingt dazu. Stichworte wie Arbeitszeit, Rekrutierung von Arbeitskräften, Signalisierung von Bahnübergängen, grenzüberschreitende Straßentransporte, deuten auf Fragen, die weit über den engeren Bahnbereich in volkswirtschaftliche und wirtschaftspolitische Zusammenhänge hinausweisen. Alle Dienstzweige des Amtes für Verkehr stehen mit dem Fremdenverkehr in enger

Wechselbeziehung, wenn auch die ihm unterstellten Transportanstalten vorab dem allgemeinen Verkehr zu dienen haben. Ein flüchtiger Blick auf die Eisenbahnkarte belehrt uns, daß der größte Teil des Privatbahnnetzes in den eigentlichen Fremdenverkehrsregionen liegt. So ist es nicht weiter verwunderlich, wenn der Direktor des EAV vom Bundesrat in die Geschäftsleitung der Schweizerischen Verkehrszentrale abgeordnet wird, die als öffentlich-rechtliche Körperschaft das nationale Werbeinstitut für den schweizerischen Fremdenverkehr ist. Ihre größeren Agenturen im Ausland sind deshalb auch amtliche Vertretungen der Schweizerischen Bundesbahnen. Im Unterschied zur in den meisten andern Staaten getroffenen Lösung besitzen wir in der Schweiz kein besonderes zentralstaatliches Fremdenverkehrsamt. Jedes eidgenössische Departement befaßt sich im Rahmen seiner Befugnisse mit touristischen Angelegenheiten, sogar das Militärdepartement, man denke beispielsweise nur an die dem Zivillflug überlassenen Militärflugplätze, an die Eidgenössische Landestopographie, die das einzigartige Kartenwerk geschaffen hat, welches als Grundlage für die Touristenkarten unentbehrlich ist.

Übrigens war die Verkehrszentrale anfänglich jahrelang dem Departement des Innern angegliedert, gehörte doch in ihr Arbeitsprogramm neben der Werbung in Zusammenarbeit mit Schriftstellern und Künstlern auch die Pflege des Heimatschutzes, «die Zugänglichmachung und der Unterhalt von Naturschönheiten» sowie die Verhinderung ihrer finanziellen Ausbeutung... Auch nach dem jetzt geltenden Pflichtenheft der Verkehrszentrale

hat ihre Geschäftsleitung Anstrengungen, die darauf abzielen, die schweizerische Eigenart zu erhalten, zu unterstützen. Damit sind wir etwas auf einen Nebenpfad, sozusagen auf den Fußgängerstreifen, unseres Themas geraten. So erhielten wir Gelegenheit, auf die Mannigfaltigkeit, die der spröde Ausdruck «Bundesaufsicht» nicht verrät, hinzuweisen und zum Punkt zu gelangen, an dem wir dem in den Ruhestand tretenden Fürsprecher Robert Kunz, Direktor des EAV, den Dank für seine Tätigkeit im Vorstand und Ausschuß der Verkehrszentrale aussprechen können. Wer ihn nur als Bahnjuristen und gestrengen Verwaltungsmann kannte, der die Wahrung der Bundesinteressen und die Pflicht zur Sparsamkeit in der Verwendung öffentlicher Gelder sozusagen als einen ans Herz gewachsenen Imperativ empfand, mußte und durfte mit freudigem Erstaunen sein Verständnis, ja mehr, seinen Eifer auf allen Gebieten des vielschichtigen Aufgabenkreises der SVZ verfolgen. Dem Unermüdlchen war dies nicht selbstverständlich. Werbung, zudem für etwas, das er sich selber kaum je gönnte, nämlich Freizeit, Ferien, Erholung, gar durch Reisen und an Kurorten, war ihm nicht das Nächstliegende. Schon der «Slang der Propaganda- und Reklameleute», welcher ein Gegensatz zur beherrschten Rechtssprache! Gleich die ersten Sitzungen des SVZ-Ausschusses gewährten ihm, dem wachsamem Beobachter, hinter der zur Schau gestellten Sonntags- und Festfassade einen tiefern Einblick in die Werktagsseite der touristischen Werbung. Ihr galt von nun ab neben all den Amtsgeschäften seine besondere Sorgfalt. In die zehn Jahre, wäh-

rend denen er das Mandat eines Bundesvertreters in den Organen der Verkehrszentrale inne hatte, fiel die Aufgabe, ihr eine neue, den heutigen Anforderungen angepaßte Finanzgrundlage zu schaffen und dafür dem Bundesrat und den eidgenössischen Räten die begründeten Gesetzesvorlagen auszuarbeiten. Anfangs 1961 konnte nach zwei Übergangslösungen der geltende Bundesbeschuß vom 29. September 1960 in Kraft gesetzt werden, der eine langfristige Werbepflicht gestattet. Direktor Robert Kunz ist allem Lob und allem Heraustreten aus der Anonymität des treuen Staatsdieners strikte abhold. Wir wissen es. Das Recht zu danken und ihm Glück für ein langes, glückliches otium cum dignitate zu wünschen, maßen wir uns an. Möge es ihm vergönnt sein, an der schweizerischen Verkehrswerbung noch viel Freude zu erleben. Daß er selber seine eigene Form für die nun angebrochene Mußezeit finden wird, ohne dabei auf – offene oder getarnte – Verführung von seiten der Professionals angewiesen zu sein, das beglückt uns.

Gleichzeitig heißen wir seinen Nachfolger, Fürsprecher Dr. Adolf Martin, in unsern Aufsichtsorganen willkommen. Aus seiner bisherigen beruflichen Laufbahn bringt er eine jahrelange Vertrautheit mit touristischen Problemen mit, hat er doch nach seinen Ausbildungsjahren im Stations- und Rechtsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen im EAV die Leitung der Sektion Tarif- und Verkehrsdienst übernommen. Seit einigen Jahren vertritt er den Bund im Vorstand des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes und im Comité du tourisme bei der OECE/OECD.

M. Paul Martinet quitte l'Office national suisse du tourisme

Atteint par la limite d'âge, M. Paul Martinet, directeur-adjoint de l'Office national suisse du tourisme, vient de prendre sa retraite.

Vaudois de vieille souche, M. Martinet passa sa jeunesse à Lausanne où son père dirigeait la Station fédérale d'essais agricoles. Ses études terminées, il prit le chemin de l'étranger. Au service d'une importante industrie de la branche alimentaire, il put encore acquérir l'expérience et élargir son horizon person-

nel, toutes choses fort utiles aux jeunes Suisses qui venaient de passer les cinq années de la Première Guerre mondiale repliés sur eux-mêmes. C'est là sans doute aussi qu'il sentit cette première attirance pour le tourisme suisse pour lequel il montra de l'intérêt par la suite durant toute sa carrière. Dans le journalisme tout d'abord. En 1932, après dix ans de séjour à Anvers, Londres et Hambourg, il rentra en Suisse et fut rédacteur du «Courrier de Vevey» jusqu'en 1934, puis

à la «Revue de Lausanne» dont il prit la direction à la veille de la guerre. Il eut l'occasion, dans les moments délicats que la Suisse traversa alors, de déployer ses grandes qualités de journaliste. A côté de ses tâches absorbantes, il tint à donner sa collaboration au tourisme par des articles appuyant les actions entreprises alors pour essayer de faire vivre nos transports et notre hôtellerie durement éprouvés.

En 1946, Paul Budry s'étant retiré pour

pouvoir se consacrer à son œuvre, M. Martinet est nommé chef du siège auxiliaire de Lausanne, de l'ONST. Puis en 1954, il assume les fonctions de directeur-adjoint à Zurich, le siège de Lausanne étant supprimé.

Durant ces dernières quinze années, il prit une part importante au développement de la propagande touristique, mettant à son service non seulement sa connaissance approfondie de la presse mais encore – et ceci en particulier

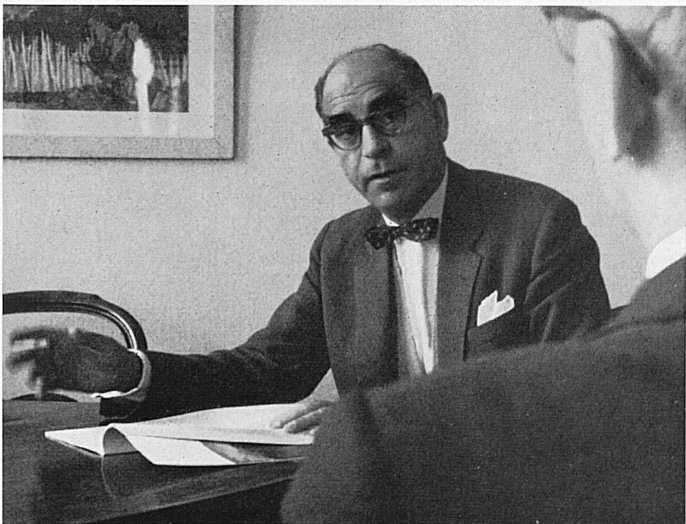


Fürsprecher Robert Kunz, der in den Ruhestand getretene Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr.

M. Robert Kunz, directeur de l'Office fédéral des transports, qui vient de prendre sa retraite.

L'avv. Robert Kunz, già direttore dell'Ufficio federale del traffico, si è ritirato a meritato riposo.

Attorney Robert Kunz, recently retired from his position as Director of the Swiss Federal Transportation Office.



Fürsprecher Dr. Adolf Martin, der neue Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, dem die technische, tarifliche und allgemein administrative Aufsicht über die vom Bund konzessionierten Bahn- und Schifffahrtsunternehmungen übergeben ist. Photos Giegel, SVZ

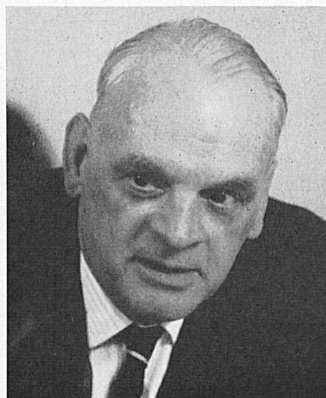
M. Adolphe Martin, qui vient de reprendre les fonctions de directeur de l'Office fédéral des transports et auquel incombe la tâche de veiller au bon fonctionnement des entreprises de transport concessionnées, pour tout ce qui a trait aux tarifs, à la technique et à l'administration.

L'avv. dott. Adolf Martin è il nuovo direttore dell'Ufficio federale del traffico, organo al quale è affidata la sorveglianza tecnica, tariffale ed amministrativa delle imprese ferroviarie e di navigazione concessionarie della Confederazione.

Dr. Adolf Martin, new Director of the Swiss Federal Office for Transportation, heads up the Federal Office through which the Swiss Government exercises technical, tariff and general administrative control over railways and shipping lines operating under Government concession.

lorsqu'il eut à prendre en main l'administration et le service du personnel de l'ONST à Zurich – son vaste savoir dans les sciences économiques et commerciales et – ce qui est plus important encore – sa connaissance profonde de l'homme. M. Martinet a quitté l'ONST, mais il reste en contact avec le tourisme. En effet, l'Exposition nationale 1964 l'a appelé à assurer des missions spéciales, dans ses services d'information et propagande. L'Office national suisse du tourisme en

lui disant «Au revoir M. Martinet», lui souhaite de connaître dans sa nouvelle activité les mêmes succès qui ont couronné sa féconde carrière. Comme la presse l'a déjà annoncé, M. René Nordmann a été nommé directeur-adjoint de l'ONST et il assume ses nouvelles fonctions depuis le 1^{er} mai 1961. R. Nordmann est bien connu dans les milieux du tourisme, puisqu'il était jusqu'à l'année dernière chef du Service de publicité de Swissair.



Helpt uns zu Wasser!

Es kann geschehen, daß wir mitten in der jauchzenden Skifreude plötzlich stutzen und nachdenklich werden: Im abgelegenen Bergweiler steht bei grimmiger Kälte eine Frau am schwer vereisten Brunnen, schwenkt ihre Wäsche im Wasser, hat altmodische Bottiche und Kessel um sich her und bringt uns zum Bewußtsein, daß wir selbst in der «sprichwörtlich reichen Schweiz» unterentwickelte Gebiete haben. Muß das so bleiben? Wäre nicht dies ein Weg, der da und dort erschreckenden Entvölkerung in den Schweizer Alpen zu wehren, wenn man den Berglern menschenwürdige Lebensbedingungen schaffen würde?

Die «Schweizer Berghilfe» gibt die Antwort darauf nicht nur theoretisch und mit gutgemeinten Ratschlägen. Sie hat in den zwanzig Jahren ihres Bestehens herzhafte angepackt und unter anderem nicht weniger als 193 hygienisch einwandfreie Wasserversorgungen und Hydrantenanlagen verwirklichen helfen. Oft genug müssen die spärlichen Quellen viele Kilometer weit entfernt, Hunderte von Höhenmetern über der Gemeinde gefaßt, ins Reservoir, zu den Tränkebrunnen, zu den Hydranten und in die bescheidenen Bergheime geleitet werden. Die neuzeitliche Technik hilft: Was für ein Vorteil, wenn sich so ein leichtes, aber unbegrenzt haltbares Eternitrohr einfach auf die nötige Länge absägen und zurechteilen läßt.

Aber nicht allein zu modernen Wasserversorgungen, sondern auch zu Lawinen- und Wildbachwuhren, Fahrwegen oder Transportseilbahnen zu entlegenen Siedlungen und Wäldern, zu Stromversorgungen, Alpanierungen, Dorf- und Alpennereien usw. steuert die Schweizer Berghilfe oftmals entscheidend bei; sie fördert außerdem maßgeblich die berufliche Ertüchtigung unserer schweizerischen Bergjugend – die Berghilfe tut ihre Arbeit ausschließlich mit dem Ertrag ihrer Sammlung. wz

20 Jahre Schweizer Berghilfe.
Postcheck VIII 32443 Zürich.

Paul Martinet, der in den Ruhestand getretene Vizdirektor der Schweizerischen Verkehrszentrale.

M. Paul Martinet, directeur-adjoint de l'Office national suisse du tourisme, qui vient de prendre sa retraite.