

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1944)

**Heft:** 4

**Artikel:** Die Schweiz bleibt im Mittelpunkt des Verkehrs

**Autor:** Zipfel, O.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-779065>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.04.2026

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



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 Verkehrsnetze 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 Arbeitsmöglichkeiten 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.