

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 38 (1946)

Heft: 1

Artikel: Zusammenarbeit oder Kampf im schweizerischen Verkehrswesen : ein Wort zur eidg. Volksabstimmung vom 9./10. Februar 1946

Autor: Bratschi, Robert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-353228>

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: 07.07.2025

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

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU

FÜR DIE SCHWEIZ

*Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Beilage „Bildungsarbeit“, Mitteilungsblatt der Schweiz. Arbeiterbildungszentrale*

No. 1

Januar 1946

38. Jahrgang

Zusammenarbeit oder Kampf im schweizerischen Verkehrswesen

(Ein Wort zur eidg. Volksabstimmung vom 9./10. Februar 1946.)

Von Nationalrat R. B r a t s c h i.

I.

In einem vom 5. Mai 1843 datierten, von Paris aus geschriebenen Brief des Dichters Heinrich Heine war folgender Satz enthalten:

« Die Eisenbahnen sind wieder ein solches aufsteigendes Ereignis — wie die Erfindung des Pulvers, die Entdeckung Amerikas, die Erfindung der Buchdruckerkunst —: Es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte. »

Heinrich Heine hatte Recht. Die Eisenbahnen haben den gewaltigen Aufstieg des neunzehnten Jahrhunderts ermöglicht. Fast 100 Jahre später äusserte sich Werner Sombart in seinem Werk « Hochkapitalismus » über die Bedeutung der Eisenbahnen wie folgt:

« Um die in der Menschheitsgeschichte einzige Riesenhaftigkeit der Erscheinung « Eisenbahn » völlig abzumessen, muss man nicht nur die Verkehrsleistungen dieses Transportmittels in Betracht ziehen, sondern muss sich auch eine Vorstellung machen von der Grösse des Werkes selber, das in den Eisenbahnanlagen geschaffen worden ist. Man wird sich dann überzeugen, dass der Eisenbahnbau die grösste produktive Leistung ist, die die Menschheit bisher vollbracht hat. »

Während fast hundert Jahren haben durchschnittlich 3 bis 5 Millionen Menschen am Bau der Eisenbahnen der Erde gearbeitet. Dabei ist das Werk in riesigen Gebieten erst im Entstehen begriffen! Ueber ein ausgebautes Eisenbahnsystem verfügten vor dem zweiten Weltkrieg eigentlich nur Europa, die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Japan. Ein grosser Teil dieser Bahnen hat im zweiten Weltkrieg ernste Schäden erlitten. Indessen hat gerade dieser Krieg bewiesen, wie ungeheuer gross die Widerstands-

kraft der Eisenbahnen ist. Die massivsten Angriffe der alliierten Luftwaffe auf die Bahnanlagen Deutschlands vermochten den Verkehr während sehr langer Zeit nicht entscheidend zu lähmen. Erst die systematische Jagd auf das rollende Material, vorab auf die Triebfahrzeuge, hat die Leistungsfähigkeit der deutschen Bahnen entscheidend geschwächt. Der weitgehenden Lähmung des Eisenbahnverkehrs folgte der militärische Zusammenbruch des dritten Reiches sehr rasch.

Mehr als hundert Jahre nach ihrem erstmaligen Einsatz sind die Eisenbahnen trotz wichtiger anderweitiger Erfindungen immer noch das Rückgrat des Verkehrswesens der zivilisierten Welt. Sie sind damit auch die wichtigsten Träger der modernen Zivilisation selbst, weil diese ohne einen gut ausgebauten und sicher spielenden Verkehrsapparat nicht denkbar wäre.

Was von den Eisenbahnen allgemein zu sagen ist, gilt in erhöhtem Masse für die Eisenbahnen der Schweiz. Die Eisenbahnen haben sich als ganz besonders befähigt erwiesen, sich der Eigenartigkeit der Verhältnisse unseres Landes anzupassen. Die Eisenbahnen haben den gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung unseres Landes und den Reichtum unseres Volkes ermöglicht; sie haben die Alpen bezwungen und haben damit die verschiedenen Volksstämme unseres kleinen, aber doch so vielgestaltigen Staatwesens einander näher gebracht. Auf wirtschaftlichem, sozialem und politischem Gebiet erfüllen die Eisenbahnen Aufgaben von gewaltiger Grösse.

Diese Tatsachen können von keiner Seite bestritten werden. Sie müssen bei allen Diskussionen, die das öffentliche Leben unseres Landes betreffen, im Auge behalten werden. Sie müssen vor allem in entscheidender Weise ins Gewicht fallen, wenn Fragen des Verkehrswesens erörtert werden.

So wahr das ist, so sehr ist es doch notwendig, die Aufmerksamkeit auch den anderen Verkehrsmitteln zu schenken, den alten und den neuen. Vielleicht auf keinem Gebiet hat das Älteste und Primitivste neben dem Neuesten und technisch Vollkommensten seine Berechtigung und damit seinen Platz beibehalten wie im Verkehr. Neben dem modernsten Fahrzeug ist der Lastenträger und der Handkarren geblieben und erfüllen ihre Aufgaben. Am eindrucklichsten kommt die fast unübersehbare Vielgestaltigkeit der Verkehrsmittel bei der Post zur Geltung, wo neben Eisenbahn, Auto, Dampfschiff das Flugzeug und das Maultier ihre Dienste leisten!

Indessen ist die Bedeutung der Verkehrsmittel für unser Land sehr verschieden.

Die menschliche und tierische Arbeitskraft treten immer stärker zurück. Die Maschine übernimmt in immer neuen Zweigen ihre Aufgabe, ohne aber sie bis jetzt ganz ersetzt zu haben.

Die Schifffahrt wird trotz kühnen Plänen und Projekten in der Schweiz kaum je eine entscheidende Rolle spielen. Sie ist auf un-

seren schönen Seen für den Tourismus von erheblicher Wichtigkeit. Für die Bewältigung anderer Aufgaben kann sie kaum ernsthaft in Betracht fallen. Wasserführung und Gefälle unserer Flüsse und Ströme sind zu ungünstig.

Dem Flugzeug warten sicher äusserst wichtige Aufgaben in der Zukunft. Indessen dürfen aus seiner im zweiten Weltkrieg erwiesenen Leistungsfähigkeit nicht ohne weiteres Schlüsse für die Aufgaben des Friedens gezogen werden. Das Kampfflugzeug ist eine Waffe wie eine andere auch. Aber nicht jede Waffe ist geeignet, auch den Werken des Friedens zu dienen. Besonders ist zu beachten, dass sich das Flugzeug in der Wirtschaft des Friedens auch über seine Rentabilität im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln ausweisen muss.

Natürlich ist die Bedeutung des Flugzeuges für unser Land nicht zu übersehen. Sie wird aber weniger auf dem Gebiete des innerschweizerischen Verkehrs zu suchen sein. Das Flugzeug ist berufen, die Verbindungen unseres Landes mit dem Ausland, insbesondere mit den überseeischen Staaten zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die notwendigen Vorkehren in Vorbereitung.

Vom Standpunkt unseres Landes aus gesehen bleibt neben der Eisenbahn als wichtiges Verkehrsmittel das Motorfahrzeug der Strasse. Seine Erfindung fällt in das letzte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts. Seinen grossen Aufstieg verdankt es nicht zuletzt dem ersten Weltkrieg. Im Gegensatz zum Flugzeug war sein Einsatz als Transportmittel wichtiger als seine Bedeutung als Waffe. Wer mit Fragen des Verkehrs auch nur einigermaßen vertraut war, musste darüber im klaren sein, dass die Auswirkungen auf das Verkehrswesen der Friedenszeit nicht ausbleiben konnten.

Leider fehlte diese Einsicht bei den Behörden unmittelbar nach dem Kriege vollständig. Jedenfalls blieb die Forderung, rechtzeitig auf eine Zusammenarbeit von Schiene und Strasse hinzuwirken, bei den zuständigen Stellen zunächst ohne jegliche Wirkung.

Ein solcher Rufer in der Wüste war nach dem ersten Weltkrieg der Schweizerische Eisenbahnverband. Er erhob früh seine Stimme in der Presse und in Versammlungen und forderte Massnahmen gegen eine chaotische Entwicklung im schweizerischen Verkehrswesen. Die Behörden blieben taub und stumm. Der SEV war ihnen nur ein unbequemer Mahner.

Im Jahre 1926 machte der Verfasser dieser Zeilen einen Vorstoss im Verwaltungsrat der Bundesbahnen. Er reichte eine entsprechende Motion ein. Die Motion wurde angenommen, aber es geschah nichts. Der Vorstoss wurde daher im Frühjahr 1928 im Nationalrat wiederholt. Im Auftrage der sozialdemokratischen Fraktion reichte der Schreibende eine Motion mit folgendem Wortlaut ein:

Der Bundesrat wird eingeladen, die nötigen Massnahmen zu treffen und gegebenenfalls den eidgenössischen Räten zweckdienliche Anträge zu stellen,

dass die Beförderung von Personen, Gütern und Tieren mit Automobilen ähnlichen Bedingungen unterworfen wird, wie sie in der einschlägigen Gesetzgebung des Bundes für die entsprechenden Transporte mit Eisenbahnen enthalten sind.

Die Motion strebte also grundsätzlich die gesetzliche Gleichstellung der beiden Verkehrsmittel, Schiene und Strasse, an. Die Motion wurde im Sommer 1928 in den beiden Räten behandelt und angenommen. Bundesrat Häberlin, der die Motion namens des Bundesrates entgegennahm, erklärte ausdrücklich, dass die Motion nicht in einer der vielen Schubladen des Bundeshauses verschwinden dürfe, sondern dass der Bundesrat die feste Absicht habe, den eidgenössischen Räten rasch die notwendigen gesetzgeberischen Massnahmen vorzuschlagen.

Die Einsicht war nun endlich da. Es geschah aber nichts. Auf was diese bedauerliche Tatsache zurückzuführen war, entzog sich damals unserer Kenntnis. Wahrscheinlich spielte die damalige Haltung der Bundesbahnen selbst eine gewisse Rolle. Die in ihrer Mehrheit vollständig privatkapitalistisch eingestellten Behörden der Bundesbahnen erwarteten von gesetzgeberischen Massnahmen offenbar nichts. Ja sie waren jeder gemeinwirtschaftlichen Entwicklung gegenüber feindlich eingestellt.

Die Bundesbahnen hatten damals auf eine andere Karte gesetzt. Man suchte der Gefahr mit technischen und tarifarischen Mitteln zu begegnen. Um die entsprechenden Massnahmen durchzuführen, wurde eine besondere Gesellschaft (« Sesa » Schweizerische Express A.-G.) gegründet. Das Vorbild war in Amerika geholt worden. Wie leicht vorauszusehen war, zeigte sich bald, dass dieser Versuch nicht zum Ziel führen werde. Trotzdem wurde er mit erheblichen finanziellen Opfern der Bundesbahnen fortgesetzt und mündete schliesslich im sogenannten Verkehrsteilungsgesetz aus, das im Mai 1935 mit 487 169 Nein gegen 232 954 Ja vom Volke abgelehnt wurde. Nach diesem Misserfolg wurde endlich eine Politik preisgegeben, die von Anfang an zum Scheitern verurteilt war. Ein wertvolles Jahrzehnt war damit verloren. Was technisch nötig war, wurde nun in Zusammenarbeit mit der Post mit einem zweckmässigen und einfachen Zubringerdienst geschaffen. Dieser Dienst hat sich durchaus bewährt. Er ist seither ausgebaut worden und arbeitet durchaus befriedigend.

Die wichtigen gesetzgeberischen Arbeiten, die vom Bundesrat im Jahre 1928 im Zusammenhang mit der Annahme der Motion Bratschi im Nationalrat versprochen worden waren, blieben aber im Blick auf die wenig glücklichen Bestrebungen der Bundesbahnen liegen.

Inzwischen war das Problem auch international von so grosser Wichtigkeit geworden, dass sich sowohl die internationalen Gewerkschaftsorganisationen als die internationalen Verbände der Unternehmer und des Verkehrswesens damit befassten:

Im Mai 1930 tagten die Behörden der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) in Madrid. Gestützt auf ein Referat des Verfassers dieses Artikels wurden nachstehende Thesen angenommen.

1. *Das wichtigste für das Festland in Frage kommende Verkehrsmittel der Gegenwart ist die Eisenbahn. Sie hat im ersten Jahrhundert ihres Bestehens eine beispiellose und noch keineswegs abgeschlossene Entwicklung aufzuweisen. Ihre Stellung wurde so überragend, dass ihr in zahlreichen Ländern ein eigentliches Verkehrsmonopol zugefallen ist.*

2. *Im Motorfahrzeug ist der Eisenbahn im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte ein leistungsfähiger und daher ernst zu nehmender Konkurrent erwachsen. Während dieses Verkehrsmittel bei ärmeren und weniger entwickelten Völkern nur ein volkswirtschaftlich unbedeutendes Luxusbedürfnis befriedigt, ist es in Ländern mit einem modernen Wirtschaftsapparat zum bedeutenden wirtschaftlichen Faktor geworden. An der Spitze aller Staaten stehen in dieser Beziehung die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Eine weitere starke Zunahme des motorischen Strassenverkehrs ist zu erwarten, besonders wenn die Einführung des Rohölmotors rasche Fortschritte machen sollte und eine entsprechende Verbilligung erzielt werden kann.*

3. *Mit einer rücksichtslosen Konkurrenzierung der Eisenbahn durch das Motorfahrzeug würden die Arbeitsmöglichkeiten vieler im Eisenbahndienste tätiger Menschen und gewaltige, vielfach der Öffentlichkeit gehörende Kapitalien ernsthaft gefährdet, ohne dass Gewähr dafür geboten ist, dass der Volkswirtschaft auf andere Weise entsprechende Werte zugeführt würden. Es ist daher geboten, Mittel und Wege zu suchen, die geeignet sind, dieser Gefahr zu begegnen.*

4. *Die gegen die Autokonkurrenz getroffenen Massnahmen dürfen nicht derart sein, dass durch sie die natürliche Entwicklung des Motorfahrzeuges unterbunden wird. Es ist im Gegenteil volkswirtschaftlich richtig, wenn dieses Verkehrsmittel den Eisenbahnen die Aufgaben abnimmt, bei denen es sich dank seiner besonderen Eigenschaften als leistungsfähiger erweist. Das dürfte insbesondere in bezug auf den kleineren Nahverkehr der Fall sein.*

5. *Soweit unter den Verhältnissen in den einzelnen Ländern der offene Konkurrenzkampf nicht vermieden werden kann, ist dafür Sorge zu tragen, dass er sich unter gleichen Voraussetzungen abwickelt. Insbesondere sind den beiden Verkehrsmitteln die gleichen gesetzlichen Verpflichtungen aufzuerlegen. Im Vordergrund stehen die sozialen Einrichtungen zugunsten des im Dienste dieser Verkehrsmittel stehenden Personals (genügende Löhne, kurze Arbeitszeit, Ferien,*

Versicherung), die Massnahmen inbezug auf die Gewährung eines möglichst hohen Grades der Betriebssicherheit (körperliche Eignung des Personals und technische Kontrolle der Fahrzeuge) und die Verkehrsvorschriften inbezug auf die Transportpflicht, das Tarifwesen usw. Jedenfalls ist der Tarifkrieg zwischen den beiden Verkehrsmitteln zu vermeiden, weil er in seiner letzten Konsequenz sich nur gegen das bei beiden Verkehrsmitteln beschäftigte Personal in Form ungünstiger Arbeitsbedingungen auswirken kann.

6. Vernünftiger und volkswirtschaftlich richtiger als der Konkurrenzkampf ist die gegenseitige Ergänzung. Es sind daher Mittel und Wege zu suchen, die es ermöglichen, jedem der beiden Verkehrsmittel das Verkehrsgebiet zuzuweisen, auf dem es dank seiner besonderen Eigenschaften dem anderen überlegen ist.

7. Das sicherste Mittel, dieses Ziel zu erreichen, besteht darin, die beiden Verkehrsmittel in die gleiche Hand zu legen oder sie einem gemeinsamen Organ zu unterstellen, das die Zusammenarbeit garantiert. Die Eisenbahnen sollen in allen Ländern die Möglichkeit erhalten und davon Gebrauch machen, das Motorfahrzeug selbst in ihren Dienst zu stellen und überall dort einzusetzen, wo das mit Vorteil für die Volkswirtschaft geschehen kann. Das in einzelnen Ländern angewendete Mittel, sich des Motorfahrzeuges durch Gründung besonderer Gesellschaften unter starker Beteiligung der Eisenbahnen und deren massgebendem Einfluss zu bedienen, kann nur als unvollkommenes Aushilfsmittel für eine gewisse Uebergangszeit gutgeheissen werden.

8. Um die Volksgemeinschaft vor Ausbeutung durch private Verkehrsgesellschaften zu schützen, sind die beiden Verkehrsmittel in den Besitz des Staates überzuführen. Der Staat soll auch Verwaltung und Betrieb in den Händen behalten, wobei die Form der Durchführung dieses Grundsatzes den Verhältnissen in den einzelnen Ländern angepasst werden kann.

9. In gleicher Weise wie das Motorfahrzeug der Strasse soll auch das Flugzeug als Verkehrsmittel in das vorstehend umschriebene System eingegliedert werden, damit seine Entwicklung von Anfang an in volkswirtschaftlich richtige Bahnen geleitet werden kann.

10. Die Untersuchung des Einflusses der Binnenschifffahrt auf das ganze Konkurrenzproblem im Transportwesen liegt ausserhalb unseres Aufgabenkreises. Es sei aber dennoch darauf hingewiesen, dass dieses älteste für den modernen Gütertausch in Betracht fallende Transportmittel in den Ländern mit bedeutenden Binnenwasserstrassen für die Beförderung von Massengütern eine hervorragende Rolle spielt. Die Wünschbarkeit der Zusammenarbeit der Binnenschifffahrt

mit den anderen Verkehrsmitteln im Sinne der vorstehenden Thesen ist daher gegeben.

Aus den Thesen geht eindeutig hervor, dass die grosse internationale Organisation eine befriedigende Lösung darin erblickt, dass der Staat als Vertreter der öffentlichen Interessen sich einen entscheidenden Einfluss sichert und dass dieses Ziel auf dem Wege der entsprechenden Gestaltung der Gesetzgebung zu erreichen sei.

Zu ähnlichen Schlüssen gelangte der Internationale Verband der Eisenbahnverwaltungen, der gleichzeitig mit der ITF in Madrid tagte. Jedenfalls forderte er auch gesetzgeberische Massnahmen mit dem Ziel der Gleichstellung der beiden Verkehrsmittel.

Von besonderer Wichtigkeit aber ist die Haltung der internationalen Handelskammer. Dieser Organisation kann jedenfalls nicht vorgeworfen werden, dass sie zu weit links oder etatistisch orientiert sei. Sie gehörte im Gegenteil vor dem ersten Weltkrieg zu den Gralshütern der kapitalistischen Wirtschaftsordnung. Aber auch sie hat auf ihrer Tagung vom Jahre 1935 Beschlüsse gefasst, die sich in der Tendenz gar nicht stark von den Thesen der ITF unterscheiden. Wir lassen die beiden Beschlüsse ihrer grundsätzlichen Wichtigkeit wegen nachstehend folgen:

**Beschluss betreffend die Aufteilung des Verkehrs
und das Eisenbahntarifwesen.**

1. Die Gesamtheit der der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel sollte sich im Rahmen der wirtschaftlichen Bedürfnisse halten. Daneben ist eine Aufteilung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Automobil vorzunehmen, und zwar nach Massgabe ihrer technischen Eignung und mithin der Leistungen, die die Wirtschaft von jedem der beiden Verkehrsmittel erwarten darf.

2. Die gegenwärtige Struktur der Eisenbahntarife zu ändern, ist zur Zeit nicht angängig. Die Öffentlichkeit der Tarife, ihre Allgemeinanzuwendung und die Gleichbehandlung aller Benützer bedeuten eine Notwendigkeit: die Preisgabe dieser Grundsätze würde allen Geschäftsverkehr eines wesentlichen Elementes der Stabilität berauben; denn ein Kaufmann muss stets die Sicherheit haben, dass seine Konkurrenten nicht bevorzugt werden und dass vor allem einzelne Unternehmungen von Gewicht keine Vorzugsbehandlung geniessen.

Beschluss betreffend den Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse.

1. Eine Koordination von Eisenbahn und Kraftwagen vermeidet einen übertriebenen Wettbewerb zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln, der für beide verheerende Folgen haben würde. Auch die Gesamtwirtschaft kann durch einen solchen Wettbewerb nur Schaden leiden; denn letzten Endes hat sie doch die Kosten der daraus sich ergebenden fehlerhaften Betriebsverhältnisse oder der dadurch bedingten staatlichen Zuschüsse zu tragen.

2. Die Gesamtheit der der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel sollte sich im Rahmen der wirtschaftlichen Bedürfnisse halten. Daneben ist eine Aufteilung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Automobil vorzunehmen, und zwar nach Massgabe ihrer technischen Eignung und mithin der Leistungen, die die Wirtschaft von jedem der beiden Verkehrsmittel erwarten darf.

II.

Nach der schweren Niederlage, die die offizielle Verkehrspolitik unseres Landes durch die Verwerfung des sogenannten Verkehrsteilungsgesetzes im Frühjahr 1935 erlitten hatte, musste ganz neu begonnen werden. Während 15 Jahren hatte man versucht, den Pelz zu waschen, ohne ihn nass zu machen. Das Experiment ist nicht gelungen.

Die Folgen des Fehlens jeder konstruktiven Politik im Verkehrswesen sind nicht ausgeblieben. Sie machten sich bei den Eisenbahnen und Autounternehmen in gleich nachteiliger Weise fühlbar. Die Rechnungsabschlüsse der Eisenbahnen wiesen von Jahr zu Jahr höhere Defizite auf. Die Zahl der Zusammenbrüche und Konkurse im Autotransportgewerbe wurde immer grösser.

Die Politik des «laisser faire, laisser aller» hat ihre katastrophalen Wirkungen ganz besonders auf dem Gebiete des Verkehrswesens gezeitigt.

Die alte kapitalistische Auffassung, wonach ein möglichst grosses Angebot geschaffen werden müsse, um den Preis zu drücken und damit die Produktion zu verbilligen, hat sich als falsch erwiesen. Wohl hat eine Schmutzkonkurrenz eingesetzt, wie sie schlimmer auf keinem Gebiet der Wirtschaft bekannt geworden ist, wohl ging dadurch ein grosser Teil der Transporte auf die Strasse über; diese Abwanderung machte aber die Senkung der Eisenbahntarife erst recht unmöglich, weil dadurch der Grad der Ausnützung des vorhandenen Apparates immer schlechter wurde. Die Einnahmen der Eisenbahnen gingen zurück, ohne dass die Ausgaben entsprechend hätten gesenkt werden können. Die Defizite waren nicht zu vermeiden.

Andererseits waren die Preise im Strassentransportwesen so sinnlos unterboten worden, dass sie auch nicht mehr genügen konnten, um die Kosten zu decken. Dabei zeigte sich in der Praxis sehr bald, was unschwer vorauszusehen war: Die Autotransporteur bekämpften sich mit Herabsetzung ihrer Preise gegenseitig nicht weniger, als sie gemeinsam die Eisenbahntarife unterboten. Viele konnten den unsinnigen Kampf nicht mehr aushalten und gingen zugrunde.

Grosse Verluste bei den Eisenbahnen, grosse Verluste im Autotransportgewerbe waren die Folgen dieser unglücklichen Periode schweizerischer Verkehrspolitik.

Was die ITF richtig vorausgesehen hatte, trat in der Schweiz besonders drastisch ein: Eisenbahnverwaltungen und Autotransporteur suchten sich auf Kosten des Personals der beiden Verkehrsmittel möglichst schadlos zu halten.

Eisenbahner und Chauffeure hatten die Folgen behördlicher Unfähigkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens in Form verschlechterter Arbeitsbedingungen zu tragen.

Hatte der Mangel an einer gesetzlichen Ordnung zwischen den beiden Verkehrsmitteln zu einem alles niederreissenden Konkurrenzkampf geführt, so war die zwangsläufige weitere Folge die Verschärfung der sozialen Gegensätze in unserem Lande, die nur durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges unterbrochen worden ist, die sich aber wieder zeigen wird, wenn die Ursachen nicht beseitigt werden.

Die Lage war schon längere Zeit vor dem neuen Weltkrieg unhaltbar geworden. Das Autotransportgewerbe sah sich gezwungen, den Bundesrat um Hilfe anzurufen. Es forderte genau das, was früher von der Vertretern der sogenannten freien, d. h. der privatkapitalistischen Wirtschaft kategorisch abgelehnt wurde, nämlich die Intervention des Staates. Was der Staat bis dahin seiner eigenen Unternehmung, nämlich den Bundesbahnen und den anderen Eisenbahnen des Landes, immer verweigert hatte, hat er dem privaten Autotransportgewerbe zugestanden. Er schuf den Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen vom 30. September 1938 (Autotransportordnung). Dieser Beschluss wurde dringlich erklärt, d. h. der Entscheidung des Volkes entzogen und sofort in Kraft gesetzt. Er hatte eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren, die im letzten Jahre vom Parlament einstimmig um weitere fünf Jahre, d. h. bis Ende 1950 verlängert worden ist.

Die Autotransportordnung ist ihrem Wesen nach viel weniger eine Massnahme verkehrspolitischer Natur, als eine solche des Gewerbeschutzes. Sie soll das bestehende Autotransportgewerbe schützen, ebenso wie die entsprechenden Massnahmen des Bundes z. B. das Schuhmachergewerbe schützen sollen. Im wesentlichen sieht dieser Bundesbeschluss folgendes vor:

1. Wer gewerbsmässig auf öffentlichen Strassen mit Motorfahrzeugen Personen oder Sachen befördern will, bedarf einer Bewilligung. Für den Werkverkehr (Transporte für das eigene Geschäft und mit eigenem Personal) ist keine Bewilligung nötig. Dagegen wird dieser Verkehr registriert.

2. Der gemischte Verkehr ist grundsätzlich verboten, das heisst, wer Transporte im Werkverkehr durchführt, darf nicht solche gegen Entgelt (gewerbsmässige Transporte) ausführen. Eine Ausnahme bilden die landwirtschaftlichen Traktoren, weil sie als Konkurrenten der gewerbsmässigen Autotransporteur weniger in Betracht fallen können.

3. Die gewerbsmässigen Transporte konzessionierter Firmen unterliegen dem Frachturkundenstempel. Ferner kann der Bundesrat allgemeine Grundsätze über die Tarife für diese Transporte aufstellen.

4. Für die Durchführung der Autotransportordnung ist ein Verband der Strassentransportunternehmer geschaffen worden, dem vom Bundesrat wichtige amtliche Befugnisse wie die Ueberwachung der Anwendung der Tarife und der Einzug der tarifgemässen Beförderungspreise und Gebühren übertragen werden können.

5. Der Bundesrat übernimmt die Pflicht, den Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen über die Arbeits- und Lohnbedingungen der beteiligten Arbeitnehmer zu fördern. Er erlässt überdies Vorschriften über die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Unternehmern und Arbeitern. Er kann Gesamtarbeitsverträge

unter bestimmten Voraussetzungen auch als allgemeinverbindlich erklären. Die Verbandsfreiheit und die öffentlichen Interessen sollen dabei indessen nicht beeinträchtigt werden.

6. Eine besondere Kommission (Transportkommission), in welcher alle wichtigen Wirtschaftsverbände, besonders natürlich diejenigen des Transportwesens, vertreten sind, kann wichtige Ausführungserlasse zuhanden des Bundesrates begutachten.

Die Erfahrungen mit diesem neuen Instrument sind noch ungenügend, weil der Krieg den Strassenverkehr aus bekannten Gründen in hohem Grade beeinträchtigt hat. Der Bundesbeschluss muss seine Bewährungsprobe also erst noch bestehen.

Jedenfalls kann er nur als erster Schritt angesehen werden. Vor allem ist es nötig, die verfassungsrechtliche Grundlage zu schaffen, damit der Bund sich umfassend mit den Fragen des Verkehrs befassen kann, immer und überall, wo sich dazu eine Notwendigkeit ergibt.

Nachdem die früheren parlamentarischen Vorstösse an der Untätigkeit der Exekutivbehörden gescheitert sind, wurde im Jahre 1938 der Weg der Volksinitiative beschritten. Ein Komitee, das aus Vertretern von Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft und Gewerkschaften sowie von solchen der Bahnen und der Strassen-transportinteressenten zusammengesetzt war, lancierte die Gütertransportinitiative. Sie hatte folgenden Wortlaut:

«Der Bund ordnet die Güterbeförderung durch motorisch betriebene Transportmittel nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen. Dementsprechend sorgt er insbesondere dafür, dass sich der Fernverkehr vorwiegend auf den Eisenbahnen abwickelt.»

Die Initiative erzielte einen beispiellosen Erfolg. Sie vereinigte 384 760 gültige Unterschriften auf sich. (7000 Unterschriften waren ungültig erklärt worden.) Nie hatte ein Referendum oder eine Initiative eine solche Unterschriftenzahl erreicht. Daraus darf wohl der Schluss gezogen werden, dass die Initiative einem Bedürfnis entsprach, das in weitesten Kreisen unseres Volkes empfunden worden ist.

Der Bundesrat liess drei Jahre verstreichen, bis er zu der Initiative Stellung nahm. Mit seiner Botschaft vom 19. Dezember 1941 empfahl er die Verwerfung der Initiative. Gleichzeitig machte er aber einen Gegenvorschlag. In dieser Haltung des Bundesrates kam deutlich der Einfluss der Kreise zum Ausdruck, die überhaupt keine Ordnung in der Wirtschaft, also auch keinen Verkehrsartikel wollen. Es sind die gleichen Kreise, die für die Abstimmung vom 9./10. Februar 1946 die Verwerfungspareole ausgegeben haben.

Der Text der Initiative hat den grossen Vorteil, dass er positiv und klar ist. Dieser Vorteil hat wohl auch zum grossen Erfolg bei der Unterschriftensammlung beigetragen. Die Initiative wäre sicher geeignet gewesen, die Grundlage für eine für die Gesamtheit unseres Volkes vorteilhafte Verkehrspolitik zu werden. Hätte sich

der Bundesrat rasch entschliessen können, den Befürwortern der Initiative zu folgen, so wäre die entsprechende Verfassungsbestimmung wahrscheinlich längst in Kraft. Der Bundesrat aber suchte den Frieden mit den Gegnern der Initiative und hat nun erst recht den Kampf.

Bevor wir uns aber mit dem bundesrätlichen Gegenvorschlag und damit mit dem Verfassungsartikel, über den am 10. Februar 1946 abzustimmen ist, näher befassen, sind noch einige Bemerkungen über ein anderes Gebiet nötig: Die Sanierung der Eisenbahnen.

Wie wir weiter oben bemerkten, hat die Autotransportordnung vom Jahre 1938 den Zweck, das bestehende Autotransportgewerbe vor der Konkurrenz eines sinnlosen Ueberangebotes an Transportmitteln zu schützen. Damit sollte der katastrophalen Entwicklung, die sich vor dem Krieg in diesem Gewerbe gezeigt hatte, Einhalt geboten werden. Der äusserst kritisch gewordenen Finanzlage der Bahnen musste mit andern Mitteln begegnet werden. Die wichtigsten Eigentümer der Bahnen, nämlich Bund, Kantone und Gemeinden, mussten sich mit der Tatsache vertraut machen, dass als Folge des Fehlens jeder konstruktiven Verkehrspolitik seit dem ersten Weltkrieg grosse Summen endgültig verloren gegangen waren. Um dieser Lage zu begegnen, mussten öffentliche Mittel eingesetzt werden. Das geschah durch den Erlass entsprechender Gesetze.

Im Jahre 1939 wurde das Privatbahnsanierungsgesetz erlassen. Der Bund stellte 140 Millionen Franken zur Verfügung unter der Bedingung, dass Kantone und Gemeinden zusammen einen gleich grossen Beitrag leisteten, um die wichtigsten Privatbahnen finanziell zu sanieren und den weniger wichtigen Bahnen die Modernisierung ihres Apparates zu erleichtern. Das Gesetz ist unangefochten geblieben und ist zum grössten Teil durchgeführt.

Die Sanierung der Bundesbahnen wurde im Jahre 1936 eingeleitet. Sie stand im Anfang unter einem unglücklichen Stern. Die Behörden der Bundesbahnen und der Bundesrat hatten sich zunächst von der damaligen reaktionären Strömung mitreissen lassen und versuchten die Sanierung einseitig auf dem Rücken des Personals durchzuführen. Dieser reaktionäre Anschlag auf die Rechte des Personals und die Errungenschaften seiner Gewerkschaft misslang. Der Nationalrat lehnte im Frühjahr 1938 die berichtigten Personalartikel (Entrechtung der Eisenbahner) mit einer Zweidrittelmehrheit ab. Im Ständerat blieb die Beratung stecken. Erst im Herbst 1943 zog der Bundesrat aus seiner Niederlage vom Jahre 1938 die Konsequenzen und trat mit einer Nachtragsbotschaft vor die eidgenössischen Räte. Die Entrechtung des Personals war fallen gelassen worden. Die Atmosphäre war gereinigt, und die Arbeit konnte fortgesetzt werden. Das Gesetz wurde im Sommer 1944 von beiden Räten angenommen, von den sozialreaktionären Zirkeln des Landes sofort angefochten und nach einem heftigen

Abstimmungskampf im Januar 1945 vom Volke gutgeheissen. Es ist auf 1. Januar 1946 in Kraft getreten und bringt im wesentlichen den Bundesbahnen eine direkte Entlastung von 900 Millionen Franken durch Uebernahme einer entsprechenden Schuldsumme durch den Bund, wozu durch die Schaffung eines Dotationskapitals von 400 Millionen Franken eine weitere Erleichterung kommt.

Trotz diesen Gesetzen kann nicht von einer endgültigen Sanierung der schweizerischen Eisenbahnen gesprochen werden. Durch die Sanierungsgesetze zugunsten der Privatbahnen und der Bundesbahnen sind die Folgen beseitigt worden, die sich aus den Sünden der zwei letzten Jahrzehnte ergeben haben. Aus den günstigen Betriebsergebnissen der Bahnen in der Kriegszeit können aber nicht ohne weiteres Schlüsse für die Zukunft gezogen werden. Die Ursachen der günstigen Ergebnisse sind bekannt. Zum Teil sind sie schon weggefallen. Zum anderen Teil wird die Aenderung voraussichtlich im Laufe der nächsten Jahre eintreten.

Eine dauernde Gesundung der Finanzlage der Bahnen hängt aber von der Verkehrspolitik des Landes ab. Wenn das Chaos zurückkehrt, das die Lage im schweizerischen Verkehrswesen in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen gekennzeichnet hat, werden mit ihm auch die Defizite der Bahnen und die Konkurse im Auto-transportgewerbe wieder zurückkehren. Die Sanierung in allen Zweigen des schweizerischen Verkehrswesens hängt also davon ab, ob endlich Ordnung geschaffen werden kann, das heisst, ob an Stelle des sinnlosen und destruktiven Kampfes aller gegen alle eine Ordnung der konstruktiven Zusammenarbeit geschaffen werden kann.

Diese Aufgabe ist erst noch zu lösen. Den Weg dazu muss der Gesetzgeber bereiten.

III.

Hier setzt der neue Verfassungsartikel 23^{ter} ein. Der Artikel hat folgenden Wortlaut:

« Der Bund ordnet auf dem Wege der Gesetzgebung im Sinne von Art. 89, Absatz 2, der Bundesverfassung den Verkehr auf der Eisenbahn sowie die motorisierten Transporte auf der öffentlichen Strasse, zu Wasser und in der Luft, unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung. Zu diesem Zwecke regelt er im besonderen die Zusammenarbeit und den Wettbewerb der Verkehrsmittel. Dabei kann er nötigenfalls vom Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit abweichen. »

Der Artikel ist anders geartet als die Gütertransportinitiative. Wollte die Initiative dem Gesetzgeber ganz bestimmte Wegleitungen über den Inhalt der Verkehrsordnung geben, so beschränkt sich der Verfassungsartikel, wie er vom Parlament angenommen worden ist, darauf, dem Bund die Kompetenz zu geben, in Zukunft im Verkehrswesen Bestimmungen aufzustellen, die Zusammenarbeit und Wettbewerb der Verkehrsmittel regeln sollen.

Nach der Initiative wäre der Güterfernverkehr der Schiene zu überlassen gewesen. Eine solche Bestimmung ist im Verfassungs-

artikel nicht mehr enthalten. Im gewissen Sinne stellt dieser Artikel gegenüber der Initiative also einen Rückschlag dar. Er ist aber ein Versuch, zu einer Verständigung mit den Interessenten des Strassenverkehrs zu gelangen.

Dem Willen, eine Verständigung herbeizuführen, dienten auch andere Aenderungen, die sich der ursprüngliche bundesrätliche Text gefallen lassen musste. Die Freunde einer wirklichen Ordnung im Verkehrswesen vertraten primär die Gedanken, wie sie in der Gütertransportinitiative enthalten waren. Angesichts der grossen Unterschriftenzahl, die die Initiative auf sich vereinigt hatte, konnten sie ihren Standpunkt mit Nachdruck vertreten. Dennoch zeigten sie sich zu einer Verständigung bereit. Was sie fordern mussten, war eine lückenlose Kompetenz für den Bund, wenn schon alle richtunggebenden Bestimmungen aus dem Artikel weggelassen werden mussten.

An Eingriffe in den Personenverkehr ohne Entgelt hat bis jetzt allerdings niemand gedacht. Wenn die Gegner des Verfassungsartikels heute behaupten, der Artikel richte sich gegen das Automobil des kleinen Mannes, so ist das ein Stück der hemmungslosen Demagogie, mit der diese Kreise jeden Versuch, zu einer Ordnung zu gelangen, bekämpfen. Von einem Zustand, wo jeder Arbeiter und jeder Bauer in Form eines billigen Volkswagens sein eigenes Automobil hat, sind wir in der Schweiz noch sehr weit entfernt. Er besteht nicht einmal in Amerika, auf das in diesem Zusammenhang hingewiesen wird. Zu der Verwirklichung dieses Zustandes fehlt in der Schweiz nicht nur der «Volkswagen», sondern vor allem das Einkommen, das zum Besitz eines eigenen Autos, wenn es auch verhältnismässig wenig kostet, gehört.

Die gleichen Kreise, die am 9./10. Februar 1946 den Verkehrsartikel bekämpfen, sind auch unsere schärfsten Gegner, wenn wir für den Arbeiter einen rechten Lohn und für den Bauer ein angemessenes Einkommen fordern.

Es sind die Herrenfahrer, die neben sich niemand auf der Strasse dulden wollen, die für sich das Privileg fordern, mit grösster Geschwindigkeit ungehindert und hemmungslos durch Dörfer und Städte rasen zu können, vor denen das Fuhrwerk und das Kind des Bauern und der werktätige Radfahrer auf seinem Wege zu und von der Arbeit nicht mehr sicher sind. Es sind die Herrenfahrer, die auch dem Berufschauffeur, der in Tag- und Nachtfahrten mit dem schweren Wagen sein bescheidenes Einkommen verdienen muss, das Leben sauer machen. Es sind die Herrschaften in den Limousinen und sonstigen Luxuswagen, die nie schuld sind, wenn sie auf ihren Vergnügungsfahrten mit dem Lastwagen, mit dem Radfahrer oder mit der Eisenbahn in Kollision geraten. Das Abwälzen der Schuld auf den oft übermüdeten Berufschauffeur, Radfahrer oder Lokomotivführer liegt besonders dann nahe, wenn im Herrschaftswagen eine fröhliche Gesellschaft beieinander ist, während Chauffeur und Lokomotivführer allein und ohne Zeugen

ihre schwere Pflicht erfüllen. Auch dem Radfahrer stehen in der Regel keine Zeugen zur Verfügung. Wir weisen auf diese Tatsachen hin, um die Demagogie deutlicher zu machen, mit der die geldschweren Gegner jeder Ordnung in Verkehr und Wirtschaft den Kampf ansagen, um besser ihre wirtschaftlichen und finanziellen Privilegien sichern zu können.

Wenn die Gegner im Namen der Freiheit den Verfassungsartikel bekämpfen, so handelt es sich um die Freiheit einer rücksichtslosen Minderheit, sich auf der Strasse gebärden zu können, wie es ihr gefällt, ohne von der Mehrheit des Volkes daran gehindert zu werden. Nicht die Freiheit eines Melchthal steht auf dem Spiel; der moderne Gessler in der Gestalt des Herrenfahrers, der die andern Strassenbenützer terrorisiert, fordert für sich die schrankenlose Ellbogenfreiheit, die er meint.

Es sind übrigens vielfach die gleichen Kreise, die dem Arbeiter das Koalitionsrecht und die Freiheit, sich in Gewerkschaften zusammenzuschliessen, streitig machen, dort wo sie als Arbeitgeber die Möglichkeit dazu besitzen.

Streitig war in den Verhandlungen sodann der Werkverkehr. Er ist von so grosser Bedeutung, dass ohne seine Einbeziehung eine Ordnung des Strassenverkehrs gar nicht möglich ist. Der Verzicht auf seine Regelung würde übrigens eine grobe Ungerechtigkeit darstellen, indem dadurch eine Benachteiligung des Kleinen gegenüber dem Grossen entstehen müsste.

Werkverkehr mit eigenen Wagen und eigenem Personal kann sich nur ein finanzkräftiger Grossbetrieb leisten. Will er aber mit seinen Transporten die öffentliche Strasse benützen, so soll er sich den gleichen oder doch ähnlichen Vorschriften unterziehen müssen, wie alle anderen, die das Recht auf diese Strasse für sich in Anspruch nehmen. Der Kleinbetrieb, für den ein eigener Werkverkehr nicht in Frage kommen kann, muss sein Gut der Eisenbahn oder dem gewerbsmässigen Transporteur übergeben, die der vom Bund zu schaffenden Ordnung unterstellt sein sollen und die entsprechenden Lasten zu tragen haben. Es wäre sozial untragbar und mit dem verfassungsmässigen Grundsatz der Gleichheit aller Bürger vor dem Gesetz unvereinbar, wenn der Besitzer eines grossen Betriebes sich dieser Ordnung und den entsprechenden Lasten entziehen könnte. Die Ungleichheit wäre umso stossender, als sie nur damit begründet werden könnte, dass der Privilegierte wirtschaftlich stärker ist als die andern.

Ein Werkverkehrswagen belastet und gefährdet den Strassenverkehr nicht weniger als ein Wagen des gewerbsmässigen Verkehrs. Der Werkverkehr ist aber auch wirtschaftlich genau gleich zu beurteilen wie der gewerbsmässige Verkehr. In beiden Fällen ist letzten Endes die Rendite der Transporte massgebend. Ob es Transporte aus dem eigenen Geschäft oder für Dritte sind, ist eine Frage von ganz untergeordneter Bedeutung. Rentiert der eigene Wagen und das eigene Personal dem grossen Betrieb nicht, so be-

hält er sich ja auch vor, den Transport durch die Eisenbahn oder den gewerbsmässigen Transporteur ausführen zu lassen. Diese sollen für ihn also auch jederzeit bereit sein. Besonders trifft das für die Eisenbahn zu.

Dass die Bestimmungen über den Werkverkehr in einem späteren Gesetz nicht gleich lauten können wie diejenigen über den gewerbsmässigen Verkehr ist klar. Die Einbeziehung beider Verkehrsarten aber in eine kommende Ordnung ist absolut notwendig und gerecht. Von besonderer Bedeutung ist, dass das im Werkverkehr beschäftigte Personal auf diesem Wege dem Schutz der Gesetzgebung unterstellt werden muss, soweit es nicht vom Fabrikgesetz erfasst wird.

Die wichtigste Forderung der heutigen Gegner des Verfassungsartikels in der parlamentarischen Beratung war die Sicherung vor dringlichen Bundesbeschlüssen. Nach längeren Beratungen in der nationalrätlichen Kommission und trotz ersten verfassungsrechtlichen Bedenken wurde die Forderung erfüllt.

In Abweichung aller anderen Bestimmungen der Bundesverfassung enthält der Art. 23^{ter} die Vorschrift, dass die Ausführung des Verfassungsartikels nur auf dem Wege der ordentlichen Gesetzgebung im Sinne des Artikels 89, Absatz 2, der Bundesverfassung, also unter ausdrücklicher Ausschaltung der Dringlichkeit, erfolgen darf.

Nachdem diese schwerwiegende Konzession gemacht war, schien die Verständigung erreicht zu sein. Die nationalrätliche Kommission stimmte dem Text, wie er jetzt vorliegt, mit ausdrücklicher Billigung des Vertrauensmannes der Automobilistenverbände, Herr Nationalrat Valloton einstimmig zu.

Das war Ende Oktober 1942. Im Dezember des gleichen Jahres wurde der Verfassungsartikel in den beiden Räten angenommen. Im März 1943 erfolgte die Schlussabstimmung. Hier meldete sich die Opposition unter Führung des Genfers Lachenal, der jetzt auch an der Spitze des gegnerischen Komitees steht. Zu ihm gesellte sich die Vertretung des Landesrings, die auch sonst jede Ordnung in der Wirtschaft ablehnt.

Der Verfassungsartikel erfasst alle wichtigen Verkehrsmittel der Gegenwart. Wir haben aber weiter oben darauf hingewiesen, dass die Eingliederung von Schifffahrt und Flugzeug in eine allgemeine Ordnung wenig Schwierigkeiten bieten dürfte. Beiden Verkehrsmitteln sind dank der Kleinheit und der topographischen Beschaffenheit unseres Landes relativ enge Grenzen der Entwicklungsmöglichkeiten gezogen.

Aehnlich verhält es sich mit dem möglicherweise einmal erfolgenden Bau von Pipe-Lines für die Beförderung von Oel. Vor derhand besteht noch keine solche Einrichtung. Die Wahrscheinlichkeit, dass der Bau einer solchen Linie innert kurzer Zeit erfolgt, ist gering. Der Betrieb einer solchen Linie ist nämlich nur dann wirklich vorteilhaft, wenn das Oel ununterbrochen fliessen

kann. Bis der Bedarf in unserem Lande gross genug ist, damit diese Bedingung erfüllt wäre, muss sich das Motorfahrzeug noch sehr stark über seinen Bestand vor 1939 hinaus entwickeln. Die Einbeziehung dieser Transportmöglichkeiten in den Verfassungsartikel entspricht also keinem dringenden Bedürfnis.

Es wäre sicher müssig, Prophezeiungen über den Inhalt später zu erlassender Ausführungsgesetze anzustellen. Bekannt ist gegenwärtig der weiter oben erwähnte Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen vom 30. September 1938 (Autotransportordnung), der bis Ende 1950 in Kraft ist. Er bietet die nötigen Anhaltspunkte für die Richtung der späteren Gesetzgebung. Sofern der Verfassungsartikel angenommen wird, soll dieser Beschluss spätestens nach Ablauf der Gültigkeit durch ein Gesetz ersetzt und wenn nötig ergänzt werden. Der Inhalt des Gesetzes wird durch die Erfahrungen bestimmt, die mit der Anwendung des Beschlusses in den nächsten Jahren gesammelt werden können.

Im übrigen wird es Sache der zuständigen Behörden sein, ob und welche Gesetze in Anwendung der Kompetenzen, die der neue Verfassungsartikel nach seiner Annahme dem Bund gibt, in Zukunft zu erlassen sein werden. In allen Fällen aber wird das Volk selbst darüber entscheiden können, ob es den von den Behörden vorgeschlagenen Gesetzen zustimmen will oder nicht, indem die Anwendung der Dringlichkeitsklausel ja ausdrücklich ausgeschlossen werden soll.

Klar ist, dass bei der Gestaltung der Gesetzgebung die öffentlichen Interessen dem privaten Profitinteresse vorausgehen müssen. In Aussicht genommen ist sodann, dass die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel angestrebt und der Wettbewerb, soweit er bestehen bleibt, in geordnete Bahnen gewiesen wird. Ein wilder Kampf aller gegen alle, wie er das Verkehrswesen unseres Landes in der ganzen Zwischenkriegszeit kennzeichnete, soll also in Zukunft verhindert werden. Dass ein solcher Kampf nicht die Leistungsfähigkeit des Verkehrsapparates steigert, sondern eigentliche Lähmungserscheinungen erzeugt, hat die Vergangenheit bewiesen. Dass die Leistungsfähigkeit ohne den angeblich so nützlichen Konkurrenzkampf auf ein vorher nie für möglich gehaltenes Maximum gesteigert werden kann, haben die Leistungen der schweizerischen Bahnen in der Kriegszeit bewiesen.

Nur auf dem Wege der Ordnung und der Zusammenarbeit kann ein Zustand erreicht werden, bei dem der Umfang der Verkehrsmittel den vorhandenen Bedürfnissen möglichst gut entspricht, das heisst ein Zustand, bei dem mit möglichst einfachen Mitteln ein möglichst hoher Nutzeffekt erzielt werden kann.

Dabei denken wir nicht an den Nutzen irgendeiner einzelnen Unternehmung, d. h. wir betrachten die Dinge nicht privatwirtschaftlich, sondern wir denken an den Vorteil des Ganzen, d. h. wir fassen das gesamtwirtschaftliche Interesse ins Auge.

Das Verkehrswesen ist nur ein Teil der schweizerischen Wirtschaft. Die Mängel, die diesen wichtigen Teil kennzeichnen, sind indessen das Merkmal der gesamten Wirtschaft. Die auf dem Prinzip des Wirtschaftsliberalismus beruhenden Bestimmungen unserer Verfassung sind von den Verhältnissen überholt worden. Im Verkehrswesen wie in der Wirtschaft im allgemeinen befinden wir uns angesichts der bestehenden Verfassungsbestimmungen vor dem Dilemma, entweder der Wirklichkeit Rechnung zu tragen und dabei ununterbrochen die bestehenden Verfassungsbestimmungen zu verletzen, was vom Standpunkt unseres demokratischen Staates aus gesehen, unerfreulich, ja gefährlich ist, oder aber uns streng an die Verfassung zu halten und Verkehrswesen und Wirtschaft schweren Schaden leiden zu lassen, ja mit der Zeit der Verkümmern und dem Zusammenbruch zu überantworten, was unmöglich ist.

Es bleibt uns nur möglich, die Verfassung dem Leben, d. h. der Entwicklung anzupassen, wenn unsere demokratische Staatsordnung aufrechterhalten werden soll und die wirtschaftliche und soziale Wohlfahrt des Volkes nicht geschädigt werden sollen.

Ein wichtiger Schritt auf diesem Weg ist die Annahme des Verkehrsartikels. Die Abstimmung vom 9./10. Februar 1946 ist eigentlich nur ein Vorspiel zum bevorstehenden grossen Verfassungskampf um die Wirtschaftsartikel. Wird der Verkehrsartikel abgelehnt, so ist kaum einzusehen, welche Aussicht für die verfassungsmässige Neuordnung für die Wirtschaft im allgemeinen bestehen sollte. Wer der Ansicht ist, dass die Wirtschaftsartikel der Bundesverfassung geändert werden müssen, der muss sich daher auch mit aller Kraft für den Verkehrsartikel einsetzen.

An einer neuen Ordnung der Wirtschaft ist die grosse Mehrheit des Volkes interessiert. Vorab warten die Arbeiter, die Bauern und die Gewerbetreibenden darauf. Es sind die gleichen Kreise, die an der Ordnung und Sicherheit im Strassenverkehr interessiert sind. Die Mutter mit ihrem Kinderwagen, der Fussgänger, der Radfahrer, der Berufschaffeur, der Bauer mit seinem schweren landwirtschaftlichen Pferdefuhrwerk, alle müssen die hemmungslose Herrschaft des reichen Herrenfahrers über die Strasse, wie sie von den Vorständen gewisser Clubs angestrebt wird, bekämpfen. Alle fordern Ordnung und Sicherheit auf der Strasse, im Verkehrswesen und in der Wirtschaft. Alle wünschen vermehrte soziale Gerechtigkeit, die nur auf der Grundlage einer geordneten Wirtschaft möglich ist. Sie alle müssen daher auch für den Verkehrsartikel eintreten.

Klar ist, dass die Gewerkschaften sich mit allem Nachdruck für die neue Verfassungsbestimmung einsetzen müssen. Sie entspricht den Bestrebungen gemeinwirtschaftlicher Natur, die jede Gewerkschaft, die diesen Namen verdient, als Hauptforderung in ihrem Programm hat. Die Gewerkschaften waren von jeher die Bannerträger des Gedankens, dass die Interessen der Gemein-

schaft den Interessen des Einzelnen vorangehen müssen. Dieses Ziel strebt auch der Art. 23^{ter} an.

Fällt er, so besteht die Gefahr des Rückfalles in den rücksichtslosen Konkurrenzkampf. Die nächsten Opfer dieses Kampfes werden die Arbeitenden im Verkehrswesen sein. Der Eisenbahner und der Chauffeur werden in gleicher Weise unter Druck gesetzt werden. Die sozialen Kämpfe werden sich verschärfen. Weiter ist die Leistungsfähigkeit des Verkehrsapparates selbst gefährdet, weil sie durch den Kampf geschwächt, statt durch die Zusammenarbeit gestärkt wird. Ein Ueberangebot an Verkehrsmitteln wird letzten Endes neue Defizite und Zusammenbrüche zur Folge haben, die in Form von irgendwie gearteten Sanierungen wieder von der Oeffentlichkeit getragen werden müssen. Das Ergebnis ist die Erhöhung statt die Herabsetzung der der Wirtschaft aus dem Verkehrswesen erwachsenden Gesamtkosten.

Je schwerer der Druck ist, der durch einen hemmungslosen Kampf auf die Verkehrsanstalten aller Art ausgeübt wird, desto schwerer wird ihnen die Erfüllung ihrer sozialen Aufgaben. Die Nachteile treffen nicht nur das in diesen Betrieben beschäftigte Personal. Sie machen sich insbesondere auch in der Tarifpolitik geltend. Die soziale Gestaltung der Tarife, wie sie in den Arbeiter- und Schülerabonnements, im Entgegenkommen an die Familien, an Landwirtschaft und Gewerbe, in den zahlreichen Ausnahmetarifen und anderen Massnahmen der Eisenbahnen zum Ausdruck kommen, sind nur möglich, wenn die vorhandenen Anlagen in einem geordneten Verkehrsapparat möglichst gut ausgenützt sind. Genau das gleiche trifft für alle anderen Verkehrsmittel zu.

Wer diese Vorteile auch weiterhin sichern will, muss für eine Ordnung eintreten, die gestattet, jedes Verkehrsmittel entsprechend seiner natürlichen Vorteile einzusetzen und möglichst voll auszunützen.

Richtig ist, dass die Gütertransportinitiative konkreter gewesen ist, als der nun zur Abstimmung gelangende Verfassungsartikel. Dennoch war ihr Rückzug notwendig. Er ist aus abstimmungstaktischen Gründen sogar zwingend geworden. Wäre die Initiative aufrecht erhalten worden, so hätten sich die Stimmen der Anhänger einer Ordnung auf Initiative und Verfassungsartikel geteilt, während die Gegner mit der Parole «zweimal Nein» ihre Geschlossenheit hätten sichern können. Einer solchen Gefahr durften wir uns nicht aussetzen. Wir sind überzeugt, dass die grosse Zahl der Unterzeichner der Initiative die Zwangslage verstehen werden, in welcher sich das Komitee befunden hat. Als Vorkämpfer einer verfassungsmässigen Ordnung im Verkehr werden sie dem, was sich als politisch möglich erwiesen hat, nämlich dem vorliegenden Artikel 23^{ter}, ihre Zustimmung nicht versagen. Sie werden mithelfen, einer skrupellosen Demagogie das Werk zu legen und mit allen einsichtigen Kreisen des Volkes mit einem kraftvollen Ja dem Fortschritt zum Siegen zu verhelfen.