

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 36 (1946)
Heft: 6

Artikel: Was bedeuten uns die modernen Verkehrsmittel?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-635393>

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: 29.03.2025

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

Was bedeuten uns die modernen Verkehrsmittel?

In der Schweiz gibt es im ganzen rund 6000 km Bahnlinien und ein Strassennetz von rund 46 000 km. Das bedeutet, dass ein sehr grosser Teil unserer Bevölkerung — und insbesondere die Landbevölkerung — auf die Transporte auf der Strasse angewiesen ist.

Das modernste Strassentransportmittel ist das Motorfahrzeug. Die rund 26 000 Motorräder gehören fast ausschliesslich Arbeitern und Handwerkern. Von den rund 71 000 Personewagen entfallen über 12 000 auf die Landwirte, die Bäcker, die Metzger, die Vieh-, Obst-, Gemüse-, Eier- und Kolonialwarenhändler, 9522 auf die Geschäftsreisenden und die kaufmännischen Angestellten, 9189 auf die Architekten, Bauführer, 4211 auf die Aerzte usw. Von den 16 532 Last- und Lieferwagen des Werkverkehrs werden rund 7400 in der Nahrungs- und Getränkebranche, 2518 in der Baubranche usw. eingesetzt.

Das Motorfahrzeug dient somit der Allgemeinheit. Seine Verwendung sichert die rasche und zuverlässige Kundenbedienung und die Versorgung der bahnlosen Gegenden. Man behauptet nun, es müsse für den Motorfahrzeug-Verkehr eine «neue Ordnung» geschaffen werden. Wer solches verlangt, scheint das geltende Verkehrsrecht nur schlecht zu kennen. Vier Verfassungsartikel, 12 Bundesgesetze, 2 dring-

liche Bundesbeschlüsse, 2 allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse, 41 Bundesratsbeschlüsse, 10 Vollziehungsverordnungen, sowie Dutzende von internationalen Abkommen und Departementsverfügungen haben eine Rechtsmaterie geschaffen, wie man sie sich komplizierter und vollständiger kaum mehr denken kann. Brauchen wir noch mehr Paragraphen?

Ferner wird unter anderem behauptet, das Schweizervolk habe heute zwischen der schrankenlosen Freiheit im Verkehr oder einer sinnvollen Ordnung zu wählen. Nun, der Verkehr ist, wie wir gesehen haben, schon geordnet genug. Schon die Autotransportordnung hat das Prinzip der Handels- und Gewerbefreiheit im Gebiete des gewerbmässigen Motorfahrzeugtransportes völlig aufgehoben. Was braucht es noch mehr?

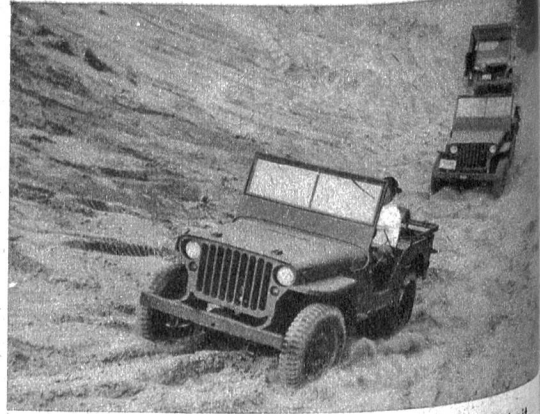
Und wozu will man eigentlich eine neue Ordnung? Besteht ein Bedürfnis nach neuen Verkehrssteuern, nach Drosselungen des motorisierten Strassenverkehrs, und ist es insbesondere von gutem, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel in Zukunft ohne Konkurrenz schalten und walten können? Dürfen wir als kleines, auf den internationalen Verkehr angewiesenes Land uns einer Verkehrsentwicklung verschliessen, die sich im Auslande anbahnt? Auf diese Fragen haben Volk und Stände Antwort zu geben.

Unten: Die Armee ist auf das Motorfahrzeug angewiesen. Die Zukunftspläne sehen eine verstärkte Motorisierung vor.

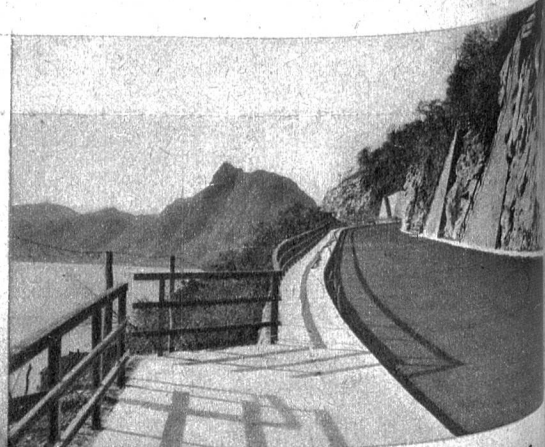
Links: Die Eisenbahn ist das Verkehrsmittel für Massentransporte und lange Strecken und ist deshalb aus dem modernen Verkehr nicht wegzudenken



Schwere Lastwagen stehen im Dienste des Roten Kreuzes. Sie sind Helfer im Kampf gegen Not und Elend.



Der Jæp mit seiner vielfachen Verwendungsmöglichkeit eröffnet ganz neue Perspektiven. Er eignet sich als Traktor ebenso gut wie als Personenzfahrzeug und landwirtschaftliche Arbeitsmaschine.



Kantone und Gemeinden waren während des Krieges kaum mehr in der Lage, die Kosten für den Unterhalt der Strassen zu bestreiten, weil die Einnahmen aus dem Benzinzoll und den kantonalen Pauschalsteuern stark zurückgingen.

