

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 57 (1964)
Heft: [2]: Schüler

Artikel: Vom Peitschenknall zum Überschall
Autor: Martin, Adolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-989233>

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.](#)

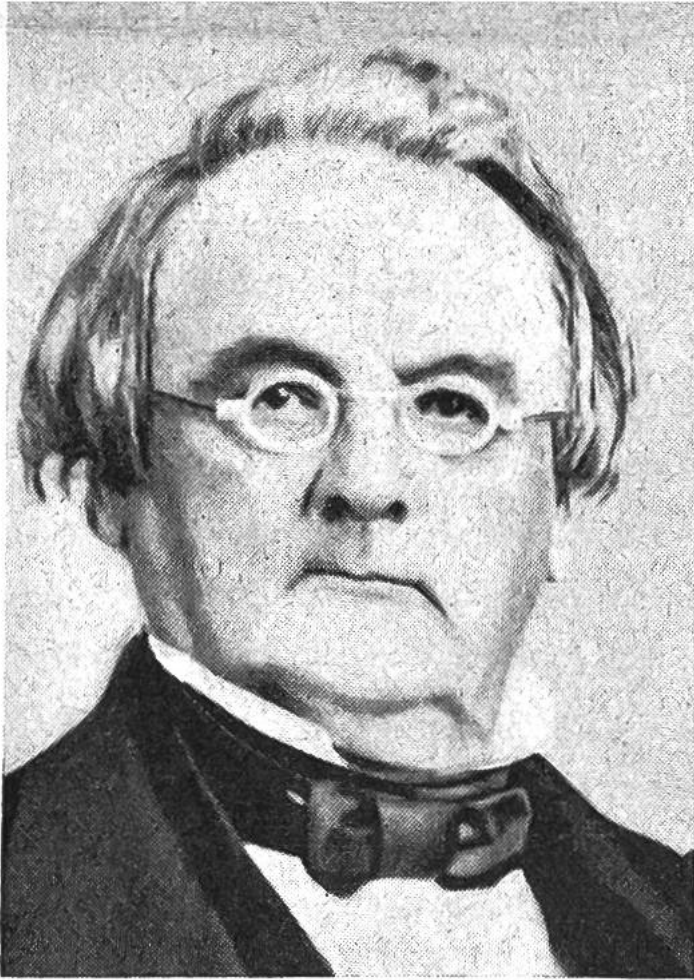
Download PDF: 30.03.2025

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

VOM PEITSCHENKNALL ZUM ÜBERSCHALL

Diese Überschrift ist kein Buch- oder Filmtitel – noch nicht. Sie deutet das an, was die eidgenössischen Räte am 14. Dezember 1962 beschlossen haben, nämlich die Namensänderung des «Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements» in «Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement». Damit wurden die altherwürdigen Wörter «Post» und «Eisenbahn» vom Begriff «Verkehr» buchstäblich verschlungen. Seit 1878, also seit der Schaffung des Departements vor rund 85 Jahren, hatten sie ihren Dienst versehen. Zwischen damals und der Gegenwart, in der das Departement sich neben dem Post-, Telephon- und Telegraphenwesen samt Radio und Fernsehen mit den Eisenbahnen, dem Schiffs- und Motorfahrzeugverkehr, der zivilen Luftfahrt, den Elektrizitätswerken, mit Pipelines und schliesslich mit Fragen der Atomenergie abzugeben hat, liegt eine lange Wegstrecke. Sie hebt an mit der Postkutsche und endet vorläufig mit dem «Überschalltransporter», der bald im zivilen Linienverkehr der Luftfahrtsunternehmen eingesetzt wird. Diese Entwicklung erzwang die Umtaufe des Post- und Eisenbahndepartements, dessen Name schon lange nicht mehr zu all den Aufgaben, die ihm überbunden waren, passte, hat es doch schon 1919 das Eidgenössische Luftamt aufzubauen begonnen.

Die eigentliche grosse Aufgabe des Departements liegt in der Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs. Unter öffentlichem Verkehr versteht man von jeher mehr als nur den Personen- und Güterverkehr; die Nachrichtenvermittlung war schon längst Sache der Post-, Telephon- und Telegraphenverwaltung. Da nicht allein diese, sondern auch der Bahnbetrieb sich der Elektrizität bedient, erschien es durchaus zweckmässig, das Elektrizitätswesen, die Erzeugung und die Übertragung des elektrischen Stromes, den Stau von Flüssen und damit auch die Wasserwirtschaft dem Post- und Eisenbahndepartement anzugliedern. Somit ist das Departement weitgehend durch die Technik geprägt. Wurden die Pferde der Postkutschen noch vom Postillon angefeuert und gelenkt, steht hinter der bewegenden Kraft der Schienen- und Luftfahrzeuge der planende und kontrollierende Ingenieur.



Wilhelm Matthias Naeff, von Altstätten,
Bundesrat 1848–1875.

Diese Vorherrschaft des Technischen ist somit ein besonderes Merkmal des Departements. Vom Verkehr erwartet der Benutzer, dass er tadellos funktioniert. Zur Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs gehört folglich die Sorge für die Qualität der Verkehrsleistung. Sie wird beurteilt nach der Sicherheit, die bei aller hochgetriebenen Geschwindigkeit als oberstes Gebot zu gelten hat, nach der Pünktlichkeit, der Regelmässigkeit, der Billigkeit und nicht zuletzt nach der Bequemlichkeit. Die Sorge für die Qualität der

Verkehrsleistung verlangt ein Höchstmass der Spezialisierung der Beamten eines Departements, in dessen Wortschatz die «Routinearbeit» gestrichen ist. Dabei müssen die dem Departement unterstellten Ämter mit einer Mindestzahl von Beamten, die meist aus der Praxis hervorgegangen sind, auskommen. Berücksichtigt man, dass zum Beispiel dem Amt für Verkehr für die 33 Normalspurbahnen, die 44 Schmalspurbahnen, für 66 Zahnrad- und Standseilbahnen und über 150 Luftseilbahnen sowie 74 Nahverkehrsmittel (Trambahnen-, Trolleybus- und Autobusbetriebe) im ganzen nur 59 Beamte zur Behandlung der technischen, betrieblichen, tariflichen, finanziellen, rechtlichen, touristischen und internationalen Fragen zur Verfügung stehen, kann man sich ein Bild vom Umfang der Arbeit und Verantwortung eines jeden Spezialisten machen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den andern Ämtern des Departements. Im Pflichtenheft der Ämter begegnet man immer wieder den Be-



Jakob Dubs, von Affoltern a. A.,
Bundesrat 1861–1872.

griffen «Vollzug der Gesetzgebung» und «Aufsicht». Dass der mit seinen Aufgaben vertraute Beamte sich nicht mit eingefahrenen Geleisen begnügen kann und darf, sondern stets den Blick auf neue Möglichkeiten ausrichten muss, ist einleuchtend, zumal der Verwaltung auch die Vorbereitung der Gesetzgebung vorgeschrieben ist. In einer Demokratie wie der schweizerischen, die stets darauf bedacht sein muss, die Zustimmung der Bürger zu erhalten, verlangt dies ein be-

trächtlicheres Mass an Fingerspitzengefühl für das, was politisch möglich oder ausgeschlossen ist, als in autoritär von einer zentralen Stelle aus regierten Staaten. Glücklicherweise kann der schweizerische Bundesstaat auf eine lange geschichtliche Erfahrung zurückblicken und sie sich zunutze machen.

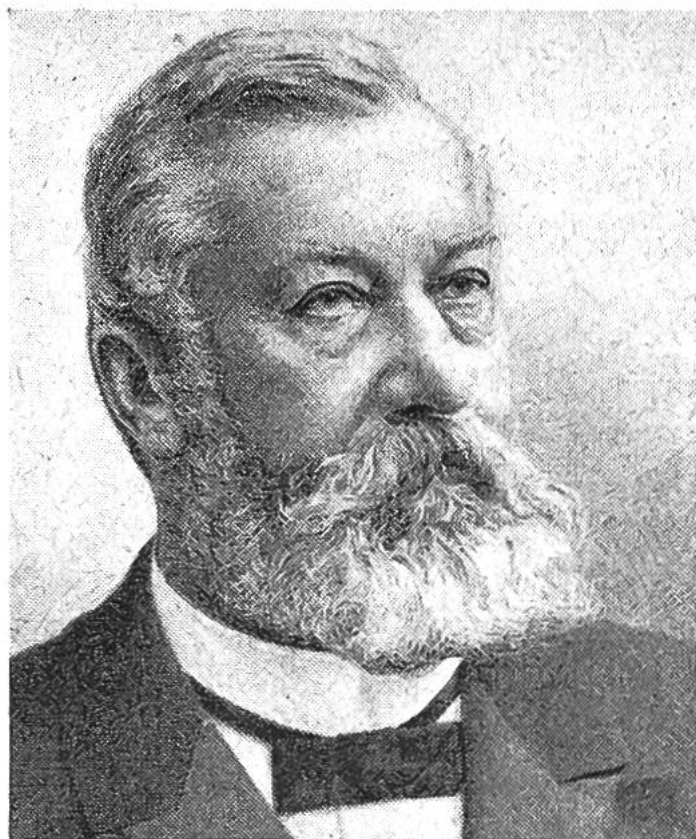
Ein Streifzug durch die Geschichte des Departements mag dies verständlich machen. Mit der Bundesverfassung von 1848 erschien das «grüne Licht» für die freie Einfahrt des neuzeitlichen Staatswesens. So würde man heute sagen. Von einem solchen Ausdruck hatte man zur Zeit der Petrollampen noch kaum eine Ahnung. Freie Einfahrt wurde möglich durch die Beseitigung der innern Zollschränken und Handelsbarrieren – vorher gab es bei uns rund 400 Weg- und Brückenzölle und zollähnliche Abgaben –, vor allem aber durch die Gewährung der Handels-, Gewerbe- und Niederlassungsfreiheit.

Für die riesige Aufgabe, ein die ganze Schweiz umfassendes Eisenbahnnetz zu bauen, war der junge Bundesstaat in keiner Weise gerüstet. Weitreichend war der Entscheid vom Jahre 1852,



Emil Welti, von Zurzach,
Bundesrat 1866–1891.

den Bahnbau der privaten Initiative, also dem privaten Unternehmertum, die Finanzierung zu einem erheblichen Teil ausländischen Geldgebern, die Vollmacht jedoch, den Bau und den Betrieb zu bewilligen (d. h. Konzessionen zu erteilen), den Kantonen zu überlassen. Man schrak davor zurück, den Schwerpunkt der Verkehrspolitik auf den Bund zu übertragen, aus Angst, das zu starke Anwachsen der Bürokratie könnte den Bund übermächtig werden lassen. In den ersten Staatskalendern nach 1849 gab es noch kein Post- und Eisenbahndepartement, sondern ein Post- und Baudepartement. Sein erster Chef war Bundesrat Wilhelm Matthias Naeff. Jahre hindurch hatte er die Funktionen des Generalpostmeisters selbst zu versehen. Markante Persönlichkeiten, die sich als Bundesräte um die Gestaltung des Verkehrswesens in der Pionierzeit verdient machten, waren ferner Jakob Dubs, Verfasser der Botschaft zum Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872, welches das Recht zur Erteilung von Eisenbahnkonzessionen auf den Bund übertrug, Karl Schenk, der einige Jahre das Eisenbahn- und Handelsdepartement leitete; Emil Welti war der erste Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements; Joseph Zemp bleibt in der Eisenbahngeschichte mit



Josef Zemp, von Entlebuch,
Dr. jur., Bundesrat 1891–1908.

der Verstaatlichung der Hauptbahnen verbunden. Ihm folgte 1909 Louis Forrer. Robert Haab förderte als Chef des Departements (1917–1929) massgebend die Elektrifikation der Bahnen. Sein Nachfolger, Marcel Pilet-Golaz (1928–1944), schuf in der Zeit der Weltwirtschaftskrise und der erstarkten Autokonkurrenz die Rechtsgrundlagen zur Sanierung der Bundes- und Privatbahnen, die Enrico Celio (1940–1950) im folgenden Jahrzehnt durchführte. Dieser war auch der Schöpfer des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948. An Josef Escher (1950–1954) erinnern der gelungene Ausbau der Swissair zur nationalen Luftfahrtgesellschaft mit Beteiligung des Bundes und die heute geltenden Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen, während es Giuseppe Lepori (1954–1959) vergönnt war, das neue Eisenbahngesetz zu verwirklichen. Der gegenwärtig amtierende Vorsteher des «Verkehrsministeriums», Willy Spühler, vollzog unter anderem die Reorganisation des Departements im Hinblick auf die im Verlaufe der Zeit eingetretenen internen Veränderungen und auf die Bedürfnisse der Zukunft. Am 8. Mai 1963 durfte er in einer Rede in Basel den Ab-

schluss der Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein, die in den Jahren 1929/30 begonnen worden war, feststellen. An diesem umfangreichen Werk waren die Uferstaaten Deutschland, Frankreich und die Schweiz beteiligt. Im Rahmen der Bemühungen um die europäische Verkehrsintegration erwachsen dem Departementschef als Mitglied der Europäischen Transportministerkonferenz neue Verantwortlichkeiten.

Manche Aufgaben des Departements sind in diesem Überblick zu kurz gekommen. Auf der Wegstrecke zwischen einst und jetzt hätte unbedingt etwas über den Schiffs- und Strassenverkehr gesagt werden müssen, der mit dem Flugzeug in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen die Alleinherrschaft der Eisenbahnen gebrochen hat. Aus sachlichen und historischen Gründen haben sich, was besonders bemerkenswert ist,

alle übrigen Departemente

mit Verkehrsangelegenheiten zu befassen. Das Politische Departement widmet sich beispielsweise Fragen der Hochseeschifffahrt, das Departement des Innern dem Strassenbau, das Justiz- und Polizeidepartement dem Vollzug des Strassenverkehrsgesetzes. Dem Militärdepartement obliegen naturgemäss mannigfache Verkehrsaufgaben im Hinblick auf die Landesverteidigung.

Man mag diese Verteilung der Kompetenzen auf die ganze Bundesverwaltung als eine Zersplitterung bedauern, da sie eine einheitliche Verkehrspolitik erschwert. Wahrscheinlich wären die Aufgaben mehr zusammengefasst worden, wenn man nach den beiden Weltkriegen mit dem Aufbau unseres Staatswesens hätte von vorne anfangen müssen. Seien wir aber froh, dass unser Land von kriegerischen Katastrophen verschont blieb und die Notwendigkeit des Neubeginns nicht eingetreten ist. Im übrigen ist die Zusammenarbeit der Departemente durchaus gewährleistet. Sie bietet keine unüberwindlichen Schwierigkeiten. Die Verteilung auf verschiedene Departemente bewahrt vor einseitiger Behandlung der Probleme, was wesentlich zum innern Frieden unseres Landes und zur Berücksichtigung aller Bedürfnisse unseres Volkes beiträgt.

Dr. Adolf Martin

Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr