

Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 8 (1946)

Heft: 1

Artikel: Bahn und Motorfahrzeug : (Stellungnahme zum Verfassungsartikel 23ter)

Autor: Rütschi, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049000>

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: 02.04.2025

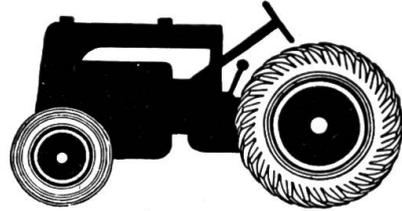
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

46/1

DER

LE TRACTEUR

TRAKTOR



Offizielles Organ des Schweizerischen Traktorverbandes

Organe officiel de l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs

Schweiz. Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen

Organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Bahn und Motorfahrzeug

(Stellungnahme zum Verfassungsartikel 23ter)

Am 10. Februar 1946 wird das Schweizervolk darüber abstimmen, ob der Verkehrsartikel 23ter in unsere Bundesverfassung aufgenommen werden soll oder nicht.

Dieser Artikel lautet:

«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 oder in der Luft, unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung. Zu diesem Zweck regelt die Gesetzgebung im besondern die Zusammenarbeit und den Wettbewerb der Verkehrsmittel. Dabei kann sie nötigenfalls vom Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit abweichen.»

Wer diesen auf das Programm genommenen Verfassungsartikel ruhig und genau überlegt, wird erkennen, daß es sich dabei um eine bedeutungsvolle Verfassungsänderung handelt. Von den beiden dafür und dagegen propagerenden Parteien ist schon sehr viel geschrieben worden. Leider enthalten nur zu viele Artikel einseitige Stellungnahmen, die wichtige Argumente bewußt unterdrücken, so daß der Leser über den wahren Sachverhalt nicht aufgeklärt wird.

Es liegt mir nicht daran, mit dieser Abhandlung eine Zurechtweisung zu konstruieren, sondern ich will mich lediglich bemühen, beide Standpunkte in objektiver Betrachtung darzulegen, damit der einsichtige und nüchtern denkende Wähler selbst ermessem kann, wie er am 10. Februar zu entscheiden hat.

Es ist mir besonders aufgefallen, daß dem Leser die meisten Argumente für die Aufnahme des Artikels 23ter mit dem Titel «Bahn und Auto» vorgelegt

werden. Ich glaube objektiver vorzugehen, wenn ich statt «Auto», «Motorfahrzeug» einsetze; denn nicht nur das «Auto», sondern auch das Motorrad, der Lastwagen und der Traktor, werden durch diese Neuregelung erfaßt.

Obwohl beide, Bahn wie Motorfahrzeug, als Verkehrsmittel das gleiche Ziel verfolgen, bestehen seit dem Aufkommen des Motorfahrzeuges scheinbar unüberwindliche Gegensätze. Das ist in gewissem Sinne verständlich. Die Bahn ist älter und mußte demnach das neu auf den Plan tretende und rapid Boden fassende Motorfahrzeug als Konkurrenz betrachten.

Es ist kein Geheimnis, daß unsere Bundesbahnen hinsichtlich Rentabilität nicht gerade rosig dastehen. Es erhebt sich nur die Frage, ob ein besserer Zustand herrschen würde, wenn das Motorfahrzeug überhaupt nicht existierte. Wichtig ist die Tatsache, daß es sich bei der Bahn hauptsächlich um eine staatliche Organisation handelt, währenddem das Auto zum großen Teil ein Verkehrsmittel der freien Wirtschaft ist. Die Bahn ist, im Gegensatz zum Motorfahrzeug, an ihre Geleise gebunden. Sie ist daher auf den Zuspriech der Personen und auf die Uebergabe der Güter an festliegende Aufnahmeorte angewiesen. Dazu muß sie sich an einen bestimmten Fahrplan halten. Es muß also zugegeben werden, daß für sie der Existenzkampf aus den erwähnten Gründen erschwert ist. Man argumentiert, daß man es nicht verantworten könne, die Bahn mit leeren Wagen durch das Land fahren zu lassen und dadurch großen Defiziten auszusetzen.

Ich glaube jedoch kaum, daß die Rentabilität auf diesem Argument allein basiert. Ich bin mir durchaus bewußt, daß eine solche, besonders im Hinblick auf die sich abzeichnende Entwicklung, unmöglich ist. Die Bahn bedarf, weil ihre Existenz zugegebenermaßen unerläßlich ist, einer durch den Staat geleisteten finanziellen Unterstützung. Das erkennt jeder vernünftig denkende Halter eines Motorfahrzeuges. Es ist aber äußerst ungerecht, wenn dann aus dem Kreis dieser schutzbedachten Institution eine Beschneidung der Leistungsmöglichkeit jener Berufsgruppe angestrebt wird, die den Existenzkampf ohne staatliche Zuschüsse zu führen gewillt ist und das auch fertig bringt.

Der für eine absolut notwendige und verheißungsvolle Zusammenarbeit gewählte Ausgangspunkt in der Form dieses Artikels 23ter, der unsere mit Stolz hochgehaltene, einst mühsam erkämpfte Freiheit in Frage stellt, scheint mir absolut nicht geeignet. Solche Methoden vergiften — wie Schiller in seinem Tell sagt — die Milch der frommen Denkart.

Es wird die Frage aufgestellt, was unsere Wirtschaft während der Kriegszeit ohne die Bahn gemacht hätte, da mit der Kraft unserer Gewässer der elektrische Strom erzeugt und damit unsere Bahnen betrieben wurden, während die meisten Motorfahrzeuge infolge Treibstoff- und Gummimangel ausscheiden mußten. Ich möchte diese Frage doch etwas genauer als gewisse Herren erörtern. Gewiß haben unsere Bahnen während des Krieges Großes geleistet. Es trifft auch zu, daß uns flüssige Treibstoffe und Gummi-

bereifungen fehlten. Bekanntlich waren unsere Vorräte an flüssigen Treibstoffen — aus welchen Motiven heraus sei dahingestellt — erstaunlich gering. Ich bin aber überzeugt, daß eine rechtzeitige, dem Bedarf angemessene Versorgung ermöglicht hätte, den Güterverkehr mit Motorfahrzeugen einigermaßen aufrechtzuerhalten. Ich möchte aber keineswegs die Behauptung aufstellen, das Motorfahrzeug allein hätte diese Aufgabe lösen können. Das an die Schiene gebundene, wie das sich frei bewegende Transportmittel, konnte diese schwere Aufgabe nur mit gegenseitig sich ergänzendem Einsatz erfüllen. Konnte aber unser Mehranbauprogramm nicht zum größten Teil dank gewisser Motorfahrzeuge, nämlich der Traktoren, bewältigt werden, und haben nicht diese gleichen Maschinen den Großteil der landwirtschaftlichen Produkte an ihre Bestimmungsorte gebracht?

Zerstörte Kraftwerke, zerstörte Bahnhöfe, Stellwerke und Geleiseanlagen hätten den Bahnverkehr ebenso lahmgelegt, wie den Straßenverkehr das Fehlen von Gummi und Treibstoffen. Man sollte in dieser Hinsicht doch etwas sachlicher urteilen.

Mit solchen Argumenten zwingt man die Leute, gegen die Bahn Stellung nehmen zu müssen, und das ist bedauerlich.

Es ist unlogisch, gegen unweigerlich sich ergebende Entwicklungen ankämpfen zu wollen. Die Zukunft gehört, das zeichnet sich deutlich genug ab, mehr denn je dem Motorfahrzeug und dem Flugzeug. Diese der Bahn erstehende und immer mächtiger werdende Konkurrenz ist nicht mehr aufzuhalten. Es ist unklug, nach Mitteln zu suchen, sie zu eliminieren oder ihren Wirkungsgrad einzudämmen, denn früher oder später könnte sich ein solches Vorgehen bitter rächen.

Das Auto vermochte einst — trotz damaligen lauten Protesten — das Pferdefuhrwerk zu verdrängen, auch wurde die bewährte Gaslampe durch die elektrische Birne ersetzt. Wäre es denn klüger gewesen, in jenen Zeiten nur deshalb beim Alten zu bleiben, weil die Installationen und sonstigen Einrichtungen vorhanden waren? Es wird einmal der Moment kommen, wo die Einsicht, daß es nutzlos ist, das Neue zu bekämpfen, auch hinter jene Stirnen zu dringen vermag, die heute noch fest vermauert sind.

Die Bahn ist in gewissem Sinne, man darf das ruhig sagen, überlebt. Mit dem Sympathie gewinnenden Schlagwort «Die Bahn dem Schweizervolk», will man alle jene an den Pranger schnallen, die dank ihres Weitblickes die sich abzeichnende Situation erkennen. Nur deshalb, weil man weder geneigt noch gewillt ist, eine bessere Rentabilität der Bahnen auf anderer Basis anzustreben, soll das aufkommende Motorfahrzeug als unerwünschte Konkurrenz, wenn nicht ausgeschaltet, so doch im Zaum gehalten werden.

Selbstverständlich sollten die verschiedenen Interessengruppen ihre Forderungen, um unhaltbare Zustände zu verhüten, koordinieren. Mit gutem Willen lassen sich bestimmt Regelungen finden, die für beide Teile annehmbar sind.

Es ist aber meiner Ansicht nach abwegig, den einen Partner in derartige Fesseln legen zu wollen. Der letzte Satz dieses berühmten Artikels 23ter

ist nichts anderes, als ein krasser Eingriff in unsere vielgerühmte und bei jeder Gelegenheit so gerne erwähnte Gewerbefreiheit. Wir kommen nicht darum herum, das Gefahrenmoment in den Bereich der Möglichkeit ziehen zu müssen, daß eines Tages dem Landwirt verboten wird, seine Produkte der angestammten Kundschaft zuzuführen und ihm nur noch das Privileg eingeräumt wird, höchstens bis zur nächsten Bahnstation zu fahren.

Unsere Armeeführung pocht mit Recht auf einen leistungsfähigen Motorwagenpark, erstrebt in durchaus richtigem Sinne die Ertüchtigung der Fahrmannschaft und weckt, nebenbei gesagt, auch die Begeisterung für das Fliegen. Mir scheint, daß solche Zielsetzungen nur dann zur Verwirklichung gelangen, wenn die unfruchtbaren Gegensätze zum Verschwinden gebracht werden.

Wir haben die Pflicht, andere Methoden zu ersinnen, um den Erfordernissen der neuen Zeit gerecht zu werden. Unsere Bemühungen sollen den Konturen einer neuen Zeit angepaßt werden. Klingt es nicht vielsagend, daß wir im Jahre 1946 immer noch ein Departement mit der Benennung «Post und Eisenbahn» haben? Nach meinem Dafürhalten wäre es dringend an der Zeit, ein «Post- und Verkehrsdepartement» zu kreieren. Schon das bewußte Festhalten an dieser Departementsbezeichnung deutet darauf hin, daß man gewissenorts mit allen Fasern die Wichtigkeit der Motorfahrzeuge zu verschleiern sucht.

Mag das Resultat am 10. Februar ausfallen wie es will, so wage ich die Prophezeiung, daß die Aussichtslosigkeit des «Gegen-den-Strom-Schwimmens» eines Tages erkannt werden muß. Es fragt sich nur, ob es sich lohnt, daß wir uns — wenn auch nur vorübergehend — mit einer allzu konservativen Einstellung unrentable Verhältnisse schaffen wollen und damit einem unverantwortlichen Stillstand frönen.

Der Traktorhalter, der die sich abzeichnenden Gefahren, die der Art. 23ter für das Motorrad, Personen- und Lastauto und für den Traktor in sich birgt, herauszuspüren vermag, wird am Wahltag seine Stimme gegen diese Kompromißlereien der politischen Parteien erheben.

H. Rütschi, Zentralpräsident



Sparsam im Verbrauch!

PERFECTOL
MOTOR OIL

DEL-BRACK A.G. AARAU TEL. 2.27.57



In der Schweiz sind mehr Traktoren mit Firestone Traktoren-Reifen ausgerüstet, als mit irgend einer andern Marke. Seine Popularität verdankt er seinem einzigartigen Profil. Die Anordnung der starken Stollen, sowie die endlos gezahnte Mittelrippe, verleihen ihm auch im schwierigsten Gelände frappante Griffigkeit. Verlangen Sie beim Kauf von Traktoren-Reifen den in der ganzen Welt erprobten

Firestone