

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 46 (1973)

Heft: 12

Artikel: Hundert Jahre Eidgenössisches Amt für Verkehr = Les cent ans de l'Office fédéral des transports

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-776119>

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

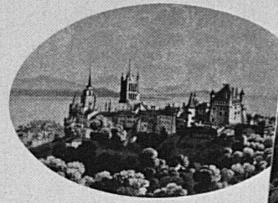
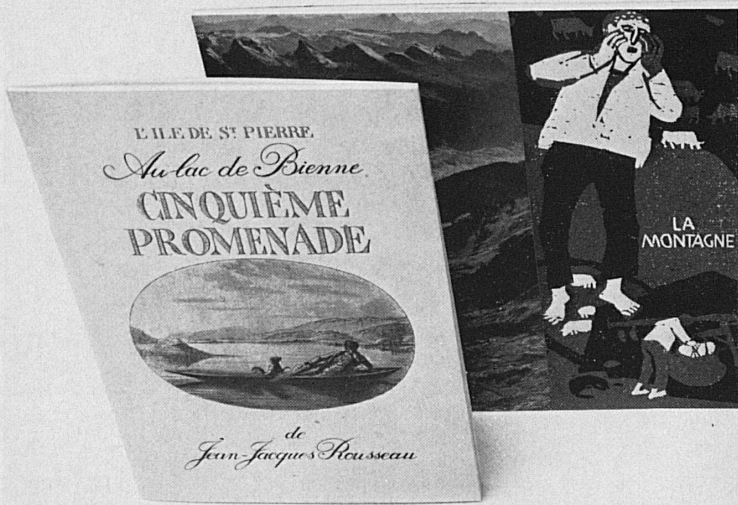
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

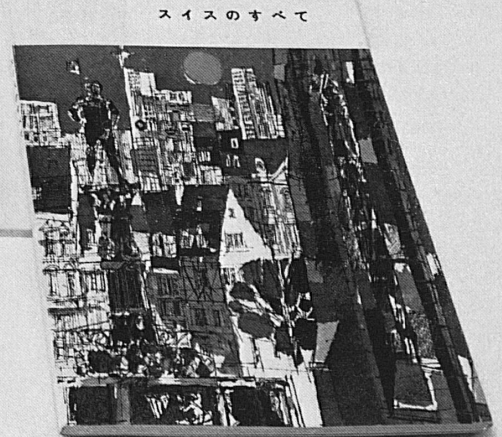
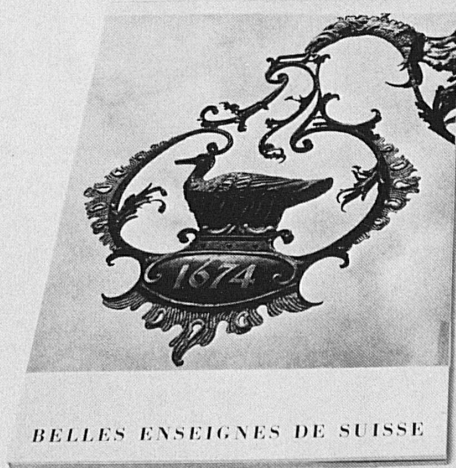
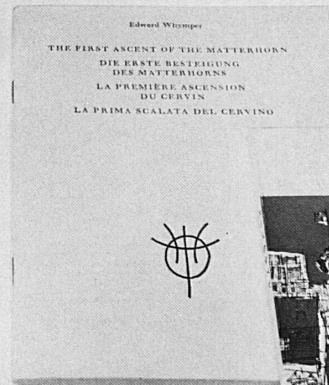
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

PAUL-EMILE SCHAZMANN

CHARLES DICKENS IN SWITZERLAND



PUBLISHED BY
THE SWISS NATIONAL TOURIST OFFICE



Die SVZ hat Broschüren in mehreren Sprachen herausgegeben, die kulturelle, historische und volkskundliche Themen behandeln

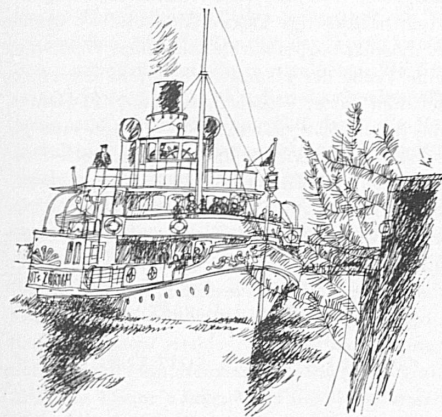
L'Office national suisse du tourisme a publié en plusieurs langues des brochures sur des thèmes culturels, historiques et folkloriques

L'Ufficio nazionale svizzero del turismo ha pubblicato opuscoli in diverse lingue su temi culturali, storici e folkloristici

Brochures published in different languages by the Swiss National Tourist Office and dealing with cultural, historical and ethnological themes

«Es ist kein besonderes Verdienst, alt zu werden. Auch wenn ein Amt alt wird, so beweist das vorerst wenig mehr, als dass es offenbar eine Aufgabe erhalten hat, die von Dauer ist. Die Aufgabe heisst „öffentlicher Verkehr“ und ist nicht nur von Dauer, sondern gewinnt zusehends auch an Faszination, weil die Herausforderungen, die uns die wachsenden Probleme stellen, dem öffentlichen Verkehr eine grosse Fähigkeit der Wandlung und Entwicklung abverlangen.»

Mit diesen Worten leitet der Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, Peter Trachsel, die Jubiläumsschrift ein, die eingehend über die Entwicklung des Amtes orientiert: von der bescheidenen Aufsichtsbehörde über die Eisenbahnen, als die es 1873 dem Eisenbahn- und Handelsdepartement angegliedert worden war, zur umfassenden



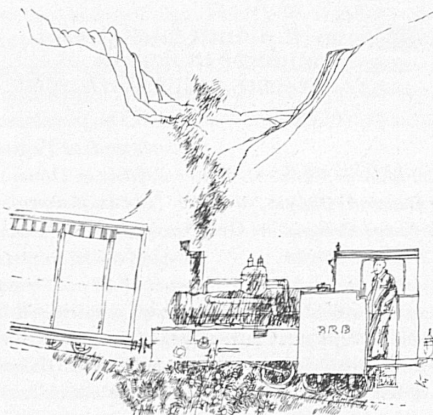
Koordinationsstelle des öffentlichen Verkehrs von heute. Unterstanden der Bundesaufsicht 1873 noch ausschliesslich Eisenbahnen – 13 Normalspurbahnen und 1 Zahnradbahn – mit einer Streckenlänge von 1416 km, so sind es heute 734 Unternehmungen – neben Bahnen auch Automobillinien, Luftseil- und Sesselbahnen, Trams und Schiffe – mit insgesamt 10259 km.

Dem Amt obliegen heute Vorbereitung und Vollzug der Bundesgesetzgebung über die öffentlichen Transportunternehmungen (Eisenbahnen, konzessionierte Schifffahrtsunternehmungen, Trolleybusunternehmungen, Luftseilbahnen, Aufzüge und Automobilunternehmungen), ebenso übt es die Aufsichtstätigkeit – sie umfasst in erster Linie technische, tarifarische, finanzielle und allgemein administrative Belange – über diese Unternehmungen aus. Das Amt behandelt auch Konzessionsgeschäfte und erteilt ferner aufgrund der sogenannten amtlichen Kollaudation Betriebsbewilligungen für feste Anlagen und Fahrzeuge. Seit 1868 gibt es überdies alljährlich die schweizerische Verkehrstatistik heraus. In bezug auf die Schweizerischen Bundesbahnen hat das Amt alle Geschäfte zu behandeln, die sich aus der Oberaufsicht des Departements ergeben. Auch der Vollzug des Arbeitszeitgesetzes (AZG), in dem die Arbeit in Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs geregelt wird,

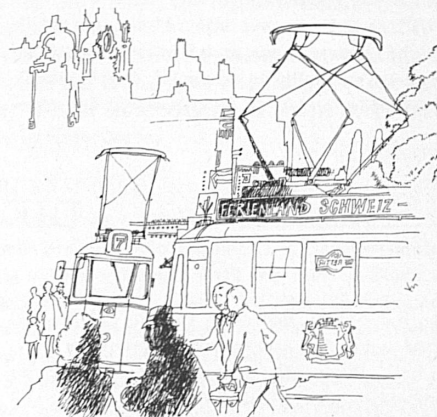
gehört in den Aufgabenkreis des Amtes. Zu seinen Obliegenheiten zählt ferner die Behandlung der Probleme des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs auf der Strasse. Es bearbeitet ausserdem die Angelegenheiten des Fremdenverkehrs, soweit das Departement dafür zuständig ist, und übt die Aufsicht über die Schweizerische Verkehrszentrale aus. Schliesslich bereitet es die Verträge mit dem Ausland über die der Aufsicht des Amtes unterstellten Verkehrsträger vor, überwacht deren Vollzug und vertritt den Bund in verschiedenen internationalen Organisationen, die sich mit Verkehrsfragen befassen.

Das Amt beschränkt sich heute nicht auf blosse Aufsichtstätigkeit, sondern versucht planend und steuernd auf die künftige Entwicklung einzuwirken, indem es sich als Partner aktiv in die Bestrebungen der Verkehrsunternehmungen und der Industrie einschaltet. Das gilt nicht nur für die technische Entwicklung, die sorgfältig beobachtet wird, sondern für die gesamte Verkehrskonzeption. Im Vordergrund steht heute das Problem der Regionalisierung. In der «Region» – einem Gebiet, in dem sich die Verkehrsströme auf ein gemeinsames Zentrum zubewegen – sollte im Interesse der Benützer und der Verkehrsträger selbst ein regionaler Verkehrsmarkt geschaffen werden, durch Fusion der verschiedenen Verkehrsunternehmungen oder Schaffung von Betriebsgemeinschaften. Denn nicht die Art des Verkehrsmittels ist ausschlaggebend, sondern seine Funktion, und diese ist für Eisenbahnen, Postauto, Bus und Schiff die gleiche: Beförderung von Personen und Gütern von einem Punkt zum andern. Der Qualität des Angebots kommt dabei erste Bedeutung zu.

Wir wünschen dem Eidgenössischen Amt für Verkehr viel Erfolg in einer Zukunft, die reich an



Aufgaben sein wird, und schliessen wiederum mit einem Wort seines Direktors, Peter Trachsel: «Bei aller Wachstumskepsis, die uns veranlasst, immer wieder auch den eigenen Aufgabenbereich kritisch zu prüfen, kommen wir stets zum Ergebnis, dass auf den Weg zu einer höheren Qualität unseres gesellschaftlichen Lebens vor allem die öffentlichen Transportmittel gehören.»



Zeichnungen/Dessins: Hans Kuchler

«Il n'y a pas de mérite particulier à devenir vieux. Si donc un office prend de l'âge, c'est apparemment parce qu'on lui a confié une tâche de longue durée. Or, concernant les transports publics, non seulement cette tâche est de longue durée, mais elle ne cesse de croître en importance et en prestige à mesure que les problèmes deviennent plus nombreux et exigent plus de capacités et de savoir-faire.»

Ainsi s'exprime le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), M. Peter Trachsel, dans l'introduction à la brochure jubilaire où est retracée l'histoire de cette administration, qui n'était au début qu'un modeste organe de surveillance des chemins de fer – lorsque ceux-ci furent rattachés, en 1873, au Département des chemins de fer et du commerce – et qui est devenue aujourd'hui la vaste centrale de coordination des transports publics. Alors que, il y a un siècle, elle n'exerçait sa mission que sur treize chemins de fer à voie normale et un à crémaillère, formant un réseau de 1416 km, elle englobe actuellement 734 entreprises, non seulement de chemin de fer, mais aussi d'automobiles, de téléphériques et télésièges, de tramways et de bateaux, dont le réseau global mesure 10259 km. L'OFT est chargé de préparer et d'appliquer la législation fédérale sur les entreprises de transports publics (chemins de fer, services concessionnaires de navigation, entreprises de trolleybus, téléphériques, ascenseurs et entreprises d'automobiles); il en surveille aussi notamment les installations techniques, les tarifs et le régime comptable et administratif. Il traite en outre les affaires de concession et octroie les permis d'exploitation pour les installations fixes et les véhicules, au vu des données officielles. Depuis 1868, il publie aussi, chaque année, une statistique suisse des transports. A l'égard des Chemins de fer fédéraux, l'office traite toutes les affaires découlant de la surveillance exercée par le département. L'application de la loi sur la durée du travail (LDT), en vigueur aussi dans les entreprises de transports publics, fait également partie des tâches de l'office, de même que l'examen des problèmes relatifs au trafic routier des personnes

et des marchandises franchissant la frontière. Il étudie en outre les questions touristiques, dans les limites de sa compétence, et surveille l'activité de l'Office national suisse du tourisme. Enfin, il prépare les accords avec l'étranger concernant les transports soumis à sa surveillance, il en contrôle l'exécution et représente la Confédération au sein des différentes organisations internationales qui traitent des questions de transports.

L'OFT ne se limite plus aujourd'hui à une simple activité de surveillance, mais il intervient aussi activement, en qualité de partenaire, dans la planification et les projets de développement des entre-

prises de transports et des industries. Son rôle n'est d'ailleurs pas exclusivement technique, il s'étend à toute la conception du trafic. Le problème prioritaire est aujourd'hui la régionalisation. Il faut entendre par «région» un territoire où les courants du trafic convergent vers un centre commun et où l'on pourrait ainsi créer un marché régional des transports au profit tant des usagers que des transporteurs, soit par la fusion, soit par l'association des entreprises de transports. En fait, ce n'est pas le moyen de transport qui est déterminant, mais sa fonction qui consiste à transporter personnes et marchandises d'un endroit à un autre, dans les

meilleures conditions possibles, que ce soit par chemin de fer, par route ou par bateau.

En adressant nos vœux à l'Office fédéral des transports pour le succès et l'extension de ses activités futures, nous rappelons en conclusion cette déclaration significative de son directeur, M. Trachsel: «Tout en considérant l'accroissement du trafic avec un certain scepticisme, qui nous engage à ré-examiner constamment d'un œil critique notre programme d'activités, nous aboutissons néanmoins inévitablement à la conclusion qu'une qualité supérieure de vie est indissolublement liée à celle des transports publics.»

DIE BIBLIOTHECA BODMERIANA

(siehe Seiten 1-9)

Dr. h.c. Martin Bodmer – 1971 in Cologny bei Genf verstorben – war der bedeutendste schweizerische Bibliophile unseres Jahrhunderts, der Schöpfer einer Bibliothek der Weltliteratur von einmaligem Gepräge, die man in einem Atem mit den zehn oder zwölf erlesensten Privatbibliotheken der heutigen Welt nennen muss. Der Name des alten Zürcher Geschlechts, zur Goethe-Zeit durch den grossen literarischen Anreger Johann Jakob Bodmer berühmt geworden, hat nach anderthalb Jahrhunderten durch die Bibliotheca Bodmeriana neuen und weithin strahlenden Glanz empfangen.

Im heimischen Muralentzug in Zürich trug der junge Martin Bodmer mit den Jahren eine ausgewählte Bibliothek vornehmlich schöngeistiger und historischer Werke vieler Länder zusammen, zunächst ohne systematische Absicht, bis ihm auf einmal wie in einer Intuition seine eigentliche Lebensaufgabe klar wurde: «Aus meiner stetig wachsenden Sammlung literarischer Dokumente löste sich mit der Zeit eine Art geistiger Grundriss, der mir eines Tages förmlich ins Bewusstsein sprang. Er hat mich seither nicht mehr losgelassen, er hat mir Weg und Ziel bestimmt. Ich nannte ihn Weltliteratur, angelehnt an den Goetheschen Begriff und doch auch wieder sehr verschieden von ihm... Das, was sich als entscheidend für Wachstum und Bildung des Menschengestes erwies und dadurch die Welt erobert hat, das ist Weltliteratur!»

Um fünf Kernpunkte herum baute Martin Bodmer seine Sammlung, vielseitig erweiternd, bis zur Gegenwart hin auf: Homer und die Antike, die Bibel, Dante und das Mittelalter, Shakespeare und Goethe. Er war ein Meister in allen drei Aufgabenbereichen, die ihm seine Bibliothek Tag für Tag darbot: im Erspüren und Auffinden einer erstaunlichen Zahl hochwertiger Urkunden des menschlichen Geistes aller Zeiten, im Erfassen und Deuten ihres Wesens, im vergleichenden Erforschen ihrer Ausstrahlungen über alle Grenzen hinweg (etwa des Goetheschen «Faust», des Artuskreises oder der Robinsongestalt).

Wer in dieser Bibliothek arbeitete, dem sollte sie einen Bestand darbieten, der erlaubte, «die Verhältnisse aller gegen alle» (Goethe) aus den ursprünglichen Quellen kennenzulernen – jenes faszinierende Spiel der Rezeptionen und Metamorphosen geistigen Gutes im Leben der schöpferischen Einzelnen und der Nationen, aus dem

die Kultur, die Wissenschaft, die Religion, die Dichtung, die Kunst Europas, und vor allem Europas, erwachsen war. Die geistigen Grundlinien dieser Sammlung decken sich mit den Grundkräften, welche die europäische Kultur schufen, und Europa ist denn auch hier gegenwärtig wie selten sonst auf Erden. Das bedeutet



Christine de Pisan: «L'Épître d'Othéa la Déesse à Hector de Troye», ca. 1460. Martin-Bodmer-Stiftung, Cologny bei Genf

aber, dass der Blick weit hinaus geführt wird auch auf alles, was europäischen Geist von aussen her genährt hat – auf den persischen Hafis, auf den arabischen Koran, auf Sanskritschriften Indiens, auf chinesische Philosophen usw. Und ebenso selbstverständlich sind in diesen grossgearteten Versuch, im Werden des geistigen Abendlandes «die Verhältnisse aller gegen alle» in bedeutenden Dokumenten zu zeigen, die Naturwissenschaften und die Musik, die politischen und die philosophischen Schriften usw. einbezogen. Neben bahnbrechenden Werken eines Boyle, eines Newton, eines Darwin finden wir denn auch handgeschriebene Notenblätter von

Bach über Beethoven bis Bizet und Wagner. Der Gefahr, auf ein uferloses Meer hinauszugeraten, entging Bodmer, indem er jedes einzelne Stück nach seinem inneren Rang und seinem Wert im Aufbau der menschlichen Kultur sorgfältig auswählte. Ausserdem legte er Gewicht auf Erstausgaben und auf handwerklich und künstlerisch hochwertige Dokumente, und wo immer es möglich war, erwarb er zu einem Werk auch eine Probe der Handschrift dessen, der es geschaffen hatte: «Eben diese Hand des Genius, die jedem Blatt, das seine Spur trägt, eine gewisse Magie verleiht, das geheimnisvolle Doppelwesen materialisierten Geistes und vergeistigter Materie, das die Handschrift ist, hat uns verlockt, die Sammlung auch in dieser Richtung auszubauen.» Es ist unmöglich, die Fülle und die Qualität dieser Sammlung mit ihren weit über 100 000 Dokumenten (verteilt auf 80 Literaturen und 200 Sachgebiete, wobei der Dichtung der grösste Raum zukommt) im einzelnen darzulegen.

1940 übersiedelte Martin Bodmer nach Genf und teilte in schwerster Zeit als Mitglied die Verantwortung des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz. Auch hier stand er in der Welt des Buches, das geistige Nahrung bringt – nicht weniger als 1,5 Millionen Bücher sind durch seine und seiner Mitarbeiter Tätigkeit in Internierten- und Gefangenenlager vieler Länder gesandt worden.

Kurz vor seinem Tode verwandelte er seine weltberühmte Sammlung in eine Stiftung und sicherte so ihren ungeteilten Fortbestand, den Ausbau der ebenfalls sehr umfangreichen Hand- und Hilfsbibliothek sowie die Fortsetzung der bereits begonnenen Reihe von Erstveröffentlichungen wichtigster Manuskripte aus seinem Besitz – unentbehrliche Titel für wissenschaftliche Büchereien.

Nach einem von der Pro Helvetia veröffentlichten Artikel von Dr. A. Better

Die Bibliotheca Bodmeriana in Cologny bei Genf macht ihre bedeutendsten Schätze – Manuskripte des 2. bis 20. Jahrhunderts, Autographen, Zeichnungen und die grossen literarischen und wissenschaftlichen Ausgaben – auch dem Publikum zugänglich: jeden Donnerstagnachmittag von 14 bis 18 Uhr werden Führungen in kleinen Gruppen durch die zwei- bis dreimal jährlich wechselnden Ausstellungen veranstaltet.