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

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 26 (1934)

Heft: 3

Artikel: Wie stellt sich die im privaten Transportgewerbe beschäftigte Arbeiterschaft zur Planwirtschaft im Verkehrswesen?

Autor: Leuenberger, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-352683

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: 13.12.2025

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

Wie stellt sich die im privaten Transportgewerbe beschäftigte Arbeiterschaft zur Planwirtschaft im Verkehrswesen?

Von Herm. Leuenberger.

Unsere Aufgabe, den Standpunkt der im privaten Transportgewerbe beschäftigten Arbeitnehmer gegenüber dem Versuche, Planwirtschaft ins gesamte Verkehrswesen unseres Landes einzuführen, zu erklären, kann nach der hier vorausgehenden Arbeit des Kollegen Bratschi sehr begrenzt werden. Den Ausführungen des Kollegen Bratschi über die volkswirtschaftliche Bedeutung der zur Diskussion gestellten Frage und das Verkehrsproblem an sich ist kein Wort beizufügen. Es dürfte genügen, wenn wir erklären, dass die Ausführungen des Kollegen Bratschi in grundsätzlicher Beziehung von uns unterstrichen werden.

Wir beschränken uns darauf, die Lage der Arbeitnehmerschaft im privaten Transportgewerbe und die sich daraus ergebende Einstellung zur Frage der Planwirtschaft im Verkehrswesen zu schildern.

Auf einen wichtigen Umstand muss im voraus hingewiesen werden: Die Stellungnahme der im privaten Transportgewerbe beschäftigten Arbeitnehmer zur Lösung des Problems « Auto und Eisenbahn » ist keine einheitliche. Das hat verschiedene Gründe. In erster Linie spielt das Organisationsverhältnis eine Rolle. Ein Beispiel: Die Zahl der organisationsfähigen Chauffeure im Personen- und Gütertransport dürfte 12,000 bis 15,000 betragen. Genaue Angaben liegen nicht vor. In diesen Zahlen sind allerdings die Herrschaftschauffeure nicht inbegriffen, auch nicht die in der übrigen Autobranche der Schweiz beschäftigte Arbeiterschaft. Mit den Transportarbeitern und Fuhrleuten zusammen, sind zirka 5500 Arbeitnehmer im privaten Transportgewerbe organisiert; hinzu kommen noch einige Dutzend Chauffeure und Transportarbeiter, die andern Verbänden des SGB angehören. Das Kontingent von Arbeitnehmern des privaten Transportgewerbes, die nicht freigewerkschaftlichen Organisationen angehören, ist unbedeutend.

Damit sei zugegeben, dass überhaupt nur ein Teil dieser, an einer Planwirtschaft im Verkehrswesen interessiert sein sollenden Arbeitnehmerschaft durch den VHTL zur Sprache kommen kann. Da unserer Aufgabe nicht gedient wäre, wenn wir behaupten würden, dass wenigstens die freigewerkschaftlich organisierten Arbeiter im privaten Transportgewerbe auf dem Boden der Gemeinwirtschaft stehen und damit auf dem Standpunkt der von Kollegen Bratschi gemachten Ausführungen, sind wir gezwungen, einzugestehen, dass sogar unter unsern Verbandskollegen die Meinungen über diese Fragen nicht nur sehr geteilt sind, sondern dass ihre

Sorge um die eigene Existenz, das Interesse an der Erhaltung der gemeinwirtschaftlichen Betriebe, und hier vor allem der Bahn, überwiegt. Und man darf das unsern Chauffeur- und Transportarbeiter-Kollegen nicht einmal verargen.

Es soll also kein Zweifel darüber gelassen werden, dass die Arbeiterschaft im privaten Transportgewerbe in ihrer Mehrzahl in diesen Fragen sehr subjektiv eingestellt ist und folglich der sich in Vorbereitung befindenden Planwirtschaft mit Misstrauen und Furcht vor dem Verlust der Existenz entgegensieht.

Damit sind aber vor allem zwei Fragen offen gelassen, und zwar die, ob die Angst vor dem Verlust der Existenz ihre Berechtigung hat, und zweitens, ob die gleiche Arbeiterschaft anderseits mit den bestehenden Verhältnissen zufrieden ist oder ob sie eine Aenderung herbeisehnt.

Wir nehmen eine Schilderung der Verhältnisse im privaten Transportgewerbe voraus. Sie sind mit wenigen rühmlichen Ausnahmen als geradezu skandalös zu bezeichnen. Nicht umsonst kämpft der VHTL seit Jahren um eine Verbesserung der Lage der Arbeiterschaft im privaten Transportgewerbe. Arbeit ist in Fülle vorhanden. Wer die tatsächlichen Verhältnisse kennt, wird es nicht als Uebertreibung bezeichnen, wenn in diesem Zusammenhang folgende Feststellung gemacht werden muss: die Arbeitnehmerschaft im privaten Transportgewerbe ist am stärksten ausgebeutet und rechtlos.

Einige Beispiele sollen diese Feststellung belegen. Nehmen wir die Arbeitszeit voraus. Mit Ausnahme des Kantons Basel-Stadt, kommen nirgends gesetzliche Vorschriften betreffend die Arbeitszeit in Betracht. In wenigen Kantonen werden höchstenfalls einige Stunden Nachtruhe gesetzlich garantiert. Ganz abgesehen davon, dass schon die Kontrolle sehr schwer ist, gelten diese Bestimmungen jeweils nur für das betreffende Kantonsgebiet. Befindet sich das Personal ausserhalb dieser Kantone auf der Fahrt, so fällt selbst dieser geringe Schutz ausser Betracht. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit liegt zwischen 60 und 70 Stunden. Jedenfalls wird eine tägliche 10stündige Arbeitszeit als normal, auf keinen Fall als übertrieben betrachtet. Die Fälle, in denen Chauffeure und Fuhrleute aber auch 80 und noch mehr Stunden pro Woche arbeiten, gehören gar nicht zu den Seltenheiten. Hier vor allem bei den Ueberland-Transporten. Einzelfälle brauchen kaum angeführt zu werden. Vielleicht darf man aber illustrationsweise daran erinnern, dass seinerzeit in der « Solidarität », dem Verbandsorgan des VHTL, ein Transportunternehmen angefragt wurde, ob es stimme, dass ein bei dieser Firma beschäftigter Chauffeur von Montag früh um 4 Uhr bis Samstag abend nicht aus den Kleidern gekommen sei. Die Firma hat geschwiegen. Diese Zustände wurden nachgerade zu einer Gefahr für die Sicherheit der Strasse, ereigneten sich doch immer häufiger schwere Verkehrsunfälle, die in einzelnen Fällen gänzlich auf die Uebermüdung

des Fahrpersonals zurückzuführen waren. Wie wir soeben erfahren, soll nun endlich in der Märzsession die Bundesversammlung eine Botschaft und Verordnung des Bundesrates genehmigen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit den alarmierenden Zuständen entgegensteuern soll und wird.

Die Löhne halten nur in Ausnahmefällen einem Vergleich mit der Besoldung des Bundespersonals stand. Es gibt Chauffeure und Fuhrleute, die für 35 Fr. pro Woche 60, 70 und mehr Stunden arbeiten müssen. Monatslöhne von 400 Fr. gehören bald ins Reich der Fabel.

Bezahlter Urlaub ist dann und wann einmal in einem Arbeitsvertrag zu finden; und auch hier nur bei Anstellungsverhältnissen im Werkverkehr. Lohn im Krankheitsfall, Militärdienst-Entschädigung und andere soziale Leistungen sind Dinge, die im Transportgewerbe für die Arbeiterschaft noch erkämpft werden müssen.

In Basel, Bern und Zürich bestehen Verträge mit dem Schweizerischen Fuhrhalterverband. Auch in den Brauereien und in vielen Konsumgenossenschaften ist das Lohn- und Arbeitsverhältnis des Fahrpersonals vertraglich geregelt. Die diesen Verträgen unterstellte Arbeiterschaft ist, im Vergleich zu den sonst üblichen Verhältnissen im Transportgewerbe, gut gestellt. Auch in Biel besteht eine ähnliche Vereinbarung mit den Arbeitgebern.

Noch schlimmer liegen die Dinge im Taxigewerbe. Wo keine Vereinbarungen bestehen (solche kennt man nur in Basel, Bern, Zürich und einigen kleinern Orten), herrschen unglaubliche Zustände. Sehr häufig ist auch noch der Kost- und Logiszwang im Transportgewerbe anzutreffen. Und zwar nicht etwa nur für das Stallpersonal und die Fuhrleute, sondern auch für Motorfahrzeugführer. Dass in diesen Fällen überhaupt keine Grenze und Kontrolle bzw. Regelung der Arbeitszeit vorhanden ist, erklärt sich von selbst. In diesen Betrieben bestehen kaum glaubhaft zu machende Verhältnisse.

In diesem Zusammenhang muss auch auf eine weniger bekannte Praxis hingewiesen werden: auf das sogenannte Teilhaber- und Prämiensystem. In weit mehr Fällen, als angenommen wird, muss sich der Chauffeur durch eine Einlage am Unternehmen beteiligen, bevor er überhaupt die Stelle erhält. Diese Einlagen bewegen sich in der Höhe von 1000 bis 3000 Fr. und noch höher. In diesen Fällen ist der Chauffeur auf Gedeih' und Verderben mit den Interessen des « Unternehmens » verbunden. Es ist hier nicht der Ort, um auf diese traurigen Tatsachen näher eintreten zu können. Es sei lediglich erwähnt, dass eine grosse Zahl uns bekannter Fälle auf das drastischste zeigen, wohin im privaten Transportgewerbe die vielgepriesene Unternehmer - « Initiative » geführt hat.

Noch verabscheuungswürdiger ist das Prämien-System. Nehmen wir einen beliebigen Fall: Der Chauffeur erhält zum Beispiel einen Grundlohn von Fr. 5.— pro Tag. Das übrige hat er

durch besondere Leistungen herauszuschinden; so bekommt er beispielsweise, für jede Fuhre 50 Rappen. Wer will sich wundern, wenn dieser Chauffeur von morgens früh bis abends spät in den Strassen herumrast? Sicher geschieht es nicht aus Vergnügen, sondern nur, um auf einen anständigen Taglohn zu kommen.

Es gibt Firmen, auch solche im sogenannten Werkverkehr, die durch ein besonders raffiniertes System die Chauffeure an den Spesen zu interessieren wissen. Man zahlt dem Chauffeur zum Beispiel die Uebernachtungsspesen auch dann, wenn er sie spart, d. h. wenn er noch am gleichen Tag, resp. in der Nacht, von seiner Fahrt zurückkehrt. Das wird praktiziert, um am morgen früh den Motorwagen voll ausnützen zu können. Der Chauffeur bekommt für seine anormal hohe Arbeitsleistung die nicht verausgabte Spesenvergütung für das Uebernachten.

Wir könnten noch andere Spielarten dieser Ausbeutungssysteme beleuchten. Doch glauben wir, dass diese Ausführungen für das, was hier gesagt werden soll, genügen.

Mit dem Vorausgegangenen soll erklärlich gemacht werden, dass die Arbeiterschaft im privaten Transportgewerbe mit den bestehenden Verhältnissen nicht zufrieden sein kann. Und auch darüber sind sich die Chauffeure, Fuhrleute und Transportarbeiter einig, dass die Konkurrenzierung der Eisenbahn durch das Auto nur durch die lange Arbeitszeit und die schlechten sozialen Verhältnisse im privaten Transportgewerbe möglich gemacht wird; dass also die Kosten dieses Konkurrenzkampfes von ihnen getragen werden müssen. Das ist das traurigste Kapitel an der vielgepriesenen Ueberlegenheit des Automobiltransportes.

Die Kapitalverluste im Autobetrieb können unter diesen Umständen gar keine Verwunderung erregen. Besonders dann nicht, wenn noch folgender Faktor in Berechnung gezogen wird. Dass die vorhandenen Verkehrsmittel den Bedarf an solchen bereits überschritten haben, hat Kollege Bratschi schon festgestellt. Dieser Umstand führte aber schliesslich nicht nur zu dem scharfen Kampf zwischen Bahn und Auto mit seinen bald tragisch wirkenden Formen, sondern auch zu einem rücksichtslosen Ringen der Autotransport-Unternehmungen unter sich.

Je aussichtsloser die Möglichkeiten werden, der Bahn weitere Transporte abzunehmen, umso verzweifelter wird um die vorhandenen und dem Auto auch in Zukunft bleibenden Transportmöglichkeiten gerungen. Es werden also nicht nur die Tarife der Bahnen unterboten, sondern die Transportfirmen und Fuhrhalter besorgen das auch unter sich. Die Verdienstmöglichkeiten, bezw. die Gewinnmargen werden dadurch immer kleiner und die weniger kapitalkräftigen und weniger skrupellosen « Draufgänger » müssen dabei den Wettlauf aufgeben. Bevor aber ein solcher Unternehmer aufgibt, werden Sanierungsversuche unternommen; dadurch geht meistens noch weiteres Kapital verlustig, und vor allem wird auf

Kosten des Personals saniert. Das beginnt mit dem Lohnabbau, mit einer intensiveren Ausnützung der Arbeitskraft, d. h. einer noch längeren Arbeitszeit, gekürzten Spesenvergütungen, Einsparungen am Unterhalt der Fahrzeuge, und schliesslich folgt die Entlassung des Personals, indem der Unternehmer, oder Angehörige desselben, das Fahrzeug führen.

Die letzte « Sanierung », bezw. Verbesserung der Bilanz, besteht darin, dass man den Lohn des Chauffeurs im Betriebsbudget streichen kann.

Die Zahl von etwa 800 arbeitslosen Chauffeuren, Fuhrleuten und Transportarbeitern unseres Verbandes spricht für sich.

Das sind, neben der grundsätzlichen Einstellung, einige weitere Momente, die es der Leitung der freigewerkschaftlichen Chauffeur- und Transportarbeiter-Organisation, dem VHTL, leicht gemacht haben, den Bedenken der eigenen Mitglieder entgegenzutreten und für eine saubere Lösung des heiklen Problems einzutreten.

Diese Lösung kann aber unmöglich darin bestehen, die Personal-Unkosten der SBB auf das Niveau im privaten Transport-Gewerbe herabzudrücken, wie das seitens der Unternehmer propagiert wird. Auch dann nicht, wenn dadurch eine weitere Konkurrenzierung der Bahn durch das Auto unmöglich gemacht würde. Die Chauffeure haben auch, von ihrem Standpunkt aus betrachtet, gar kein Interesse daran, die fortschrittlichen, sozialen Verhältnisse beim Bundespersonal verschlechtert zu sehen. Umgekehrt aber glauben wir, dass die Lohn- und Arbeitsbedingungen in den privaten Konkurrenzbetrieben der Bahn jenen der Staatsbetriebe angepasst werden müssten, um uns veranlassen zu können, einer Planwirtschaft im Verkehrswesen unsere Zustimmung zu versagen. Da aber mit einer solchen Einsicht der privaten Unternehmer nicht zu rechnen ist und zugegebenermassen auch keine Möglichkeit hierzu besteht, wundere man sich nicht, wenn wir erklären, dass wir schon aus diesen Gründen die von Kollege Bratschi erläuterte Planwirtschaft begrüssen müssen. Und unsere Zustimmung erfolgt selbst auf die Gefahr hin, dass einige ohnehin unhaltbar gewordene Arbeitsverhältnisse zu Ende gehen.

Das wurde unserseits wiederholt deutlich zum Ausdruck gebracht, zuletzt durch den Jahresbericht unseres Verbandes im wirtschaftlichen Bericht über das Speditions- und Transportgewerbe, wo es u. a. heisst: «Wenn die Konkurrenzierung der Bahnen durch das Auto nur möglich ist, solange die Chauffeure bei geringem Lohn eine überlange Arbeitszeit leisten, dann ist der Weg auch für uns vorgezeichnet ».

Aus dem bisher Gesagten geht hervor, dass wir also der kommenden gesetzlich verankerten Planwirtschaft im Verkehrswesen unseres Landes und damit einer vorläufigen Lösung des Problems « Auto und Eisenbahn » zustimmen, auch wenn einige Härten nicht zu vermeiden sein werden. Wenn wir dagegen die Ueber-

zeugung hätten, dass die gegen die Auto-Konkurrenz getroffenen Massnahmen derart wären, dass durch sie die natürliche Entwicklung des Motorfahrzeuges unterbunden würde, müssten wir einer anderen, sagen wir, gerechteren Regelung den Vorzug geben. Da es sich aber nach unserm Dafürhalten bei der bevorstehenden Lösung nicht darum handelt, dem Automobil jene Aufgaben abzunehmen, bei denen es sich durch seine besondern Eigenschaften als leistungsfähiger und zweckdienlicher erweist, müssen wir dieser zustimmen, und hier haben uns gerade die geschilderten Erfahrungen gezeigt, dass die Teilung der Aufgaben: Ferntransporte gehören vornehmlich der Bahn, der Nahtransport dem Auto — auf die Dauer nicht mehr zu umgehen war.

Nicht unerwähnt bleiben darf, dass sich unsere Stellungnahme im Einklang befindet mit den Beschlüssen unseres internationalen Berufsverbandes, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Sie verpflichtet uns ebenfalls, durch ihre Thesen vom Mai 1933, für eine Lösung einzutreten, die Bahn und Auto gerecht wird. Absatz 5 dieser Thesen sagt:

« 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 Vordergrunde stehen die sozialen Einrichtungen zugunsten des im Dienste dieser Verkehrmittel stehenden Personals (genügende Löhne, kurze Arbeitszeit, Ferien, Versicherung), die Massnahmen in bezug auf die Gewährung eines möglichst hohen Grades der Betriebssicherheit (körperliche Eignung des Personals und technische Kontrolle der Fahrzeuge) und die Verkehrsvorschriften in bezug 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. »

Weiter sagt Absatz 7 dieser richtunggebenden Beschlüsse:

« 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. »

Wir schliessen, indem wir die Ueberzeugung aussprechen, dass eine mächtige und stärkere Organisation der Chauffeure viel dazu beitragen kann, dass auch bei der bevorstehenden Planwirtschaft und der gesetzlichen Einführung eines Konzessionszwanges für die privaten Transport-Unternehmen weder das Personal der Bahnen, noch die Chauffeure die Leidtragenden werden.