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

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 29 (1937)

Heft: 12: Probleme des Verkehrs

Artikel: Das Motorfahrzeug und die Sanierung im privaten Transportgewerbe

Autor: Leuenberger, Hermann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-352881

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: 02.10.2025

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

sich aus Männern aller Kreise des Volkes zusammen. Bauern und Industrielle, Gewerbetreibende und Arbeiter, Eisenbahner und Chauffeure, Bürgerliche und Sozialisten stehen für die Initiative ein. Von Gegnern der Arbeiter wird besonders darauf hingewiesen, dass der Gewerkschaftsbund sich dafür einsetzt. Er kann das sehr gut tun, nachdem er weiss, dass keiner den andern übervorteilen will, sondern dass alle Beteiligten einen gerechten Ausgleich und das gemeinsame Wohl des Ganzen suchen.

Das Unterschreiben der Initiative ist allen Gewerkschaftern dringend zu empfehlen. Die Verwirklichung der Gedanken der Initiative bedeutet auf einem wichtigen Teilgebiet unserer Wirtschaft einen grossen Fortschritt. Als erste haben wir in der Schweiz von den Gewerkschaften aus auf die Notwendigkeit einer Regelung dieser Frage hingewiesen. Auch wir müssen endlich zu praktischen Massnahmen gelangen, nachdem uns nun andere Staaten längst vorangegangen sind. Die Demokratie muss ihre Beweglichkeit und ihre Lebensfähigkeit auch auf wirtschaftlichem Gebiet beweisen. Die Gütertransport-Initiative bietet eine Gelegenheit dazu.

Das Motorfahrzeug und die Sanierung im privaten Transportgewerbe.

Von Hermann Leuenberger.

I.

Wenn die Arbeitnehmer, die im privaten Transportgewerbe beschäftigt sind, in irgendeiner Frage zu Worte kommen, geschieht es immer durch den VHTL. Keine andere Organisation oder Vereinigung und kein anderer Verband könnten begründeten Anspruch darauf erheben, als Willens- und Interessenvertreter der Chauffeure, Fuhrleute und Transportarbeiter angesprochen zu werden, wie dies beim VHTL. der Fall ist. Das soll nicht etwa heissen, dass zum Beispiel die Chauffeure unseres Landes zu 90 % organisiert wären und dem VHTL. als Mitglieder angehören würden. Nein. Leider sind gerade die Berufschauffeure organisatorisch sehr schlecht erfasst. In der Schweiz werden zirka 16,000 Chauffeure als Arbeitnehmer beschäftigt. Davon gehören knapp 6000 verschiedenen Berufsverbänden an:

Gewerkschaftlich organisiert im V. H. T. L.	4500
in andern freigewerkschaftlichen Organisationen	700
in übrigen Arbeitnehmerorganisationen (Christlich-nationaler Gewerkschaftsbund, Schweizerischer Verband evangelischer Arbeiter und Angestellter und Landesverband freier Schweizer Arbeiter) . . .	800
	6000

Dieser schlechte Organisationsstand kann nicht überraschen und darf aber auch nicht zu falschen Schlüssen führen. Er berechtigt namentlich nicht zu einem Vergleich mit dem Organisationsverhältnis der Eisenbahner. Letztere, an sich schon gut, wenn auch nicht restlos im SEV. organisiert, befinden sich in mancherlei Beziehungen in einer ganz anderen Position als die Chauffeure und Transportarbeiter. Ohne dass hier die augenfälligsten Unterschiede erwähnt werden sollen, sei nur auf die eine Tatsache hingewiesen: Die Eisenbahner stehen im Dienst einer grossen und einiger kleineren Unternehmungen (um die Bahnen einfachheitshalber als Unternehmen zu bezeichnen). Unternehmungen, die durchweg bis ins kleinste Detail eine sinnvolle und geordnete Organisation darstellen mit im grossen und ganzen gleichgerichteten Interessen und einheitlicher Zweckbestimmung. Die Chauffeure aber stehen im Dienst meist kleinerer, höchstens mittlerer Gewerbebetriebe mit den denkbar grössten Unterschieden sowohl in der Beschäftigungsart als auch in bezug auf die Bedingungen, unter denen das Gewerbe seine Existenz zu fristen versucht.

Diese Vielheit von Betrieben und Betriebsarten, das fast vollständige Fehlen des durchorganisierten Grossbetriebes und die ungeregelte Verteilung des Gewerbes über das ganze Land erschweren die organisatorische Erfassung der Chauffeure ausserordentlich. Immerhin geht es, wie die folgende Zusammenstellung illustriert, — wenn auch langsam — doch vorwärts:

Jahr	Anzahl der Autobusse, Last-, Lieferungs- und Spezialwagen sowie gewerbliche Traktoren	Im V. H. T. L. organisierte Chauffeure
1917		126
1920		448
1925		587
1930		1696
1932		3039
1934	20,991	4117
1935	21,095	4258
1936	20,582	4352

Während im Jahre 1935 ein gewisser Stillstand in der Zunahme der Motorlastwagen eingetreten ist, verbessert sich der Organisationsstand der Chauffeure stetig. Das gleiche gilt auch für 1937.

Der Einfluss des VHTL. bei den Chauffeuren geht allerdings weit über die Organisationsgrenze hinaus. Er ist heute überall im privaten Transportgewerbe unseres Landes festzustellen, und ein grosser Teil der nichtorganisierten Chauffeure steht hinter den Forderungen des VHTL.

Wenn hier die Verhältnisse im privaten Transportgewerbe behandelt werden, geschieht dies im Bewusstsein, die Auffassung nicht nur der organisierten Chauffeure zu vertreten, sondern des weitaus grössten Teils der Arbeitnehmer im privaten Transportgewerbe überhaupt.

II.

Dass die volkswirtschaftliche Bedeutung des Motorfahrzeuges auch in der Schweiz in den Nachkriegsjahren ungeheuer zugenommen hat, ist unbestritten. Umstritten sind lediglich Mass und Wert dieser Bedeutung, gemessen an der Bedeutung der öffentlichen Transportanstalten, vor allem der Bahnen. Umstritten ist auch die Rolle des Motorfahrzeuges, die es früher im Verkehrsleben unseres Landes gespielt hat und in Zukunft spielen soll.

Bedenkt man, dass im Jahre 1910 der gesamte Motorfahrzeugbestand der Schweiz (Personenwagen, Lastwagen und Motorräder) nur etwas mehr als 5000 Wagen betrug und 1914 erst die Grenze von 10,000 Motorfahrzeugen überschritten hatte, 1930 dagegen auf mehr als 130,000 Wagen gestiegen war, kann wohl von einem eigentlichen Triumphzug des Motorfahrzeuges gesprochen werden. Im Jahre 1936 war in den einzelnen Kantonen folgende Automobildichte festzustellen:

Kanton	1 Automobil entfällt auf		Kanton	1 Automobil entfällt auf	
Genf	17	Einwohner	Aargau	62	Einwohner
Basel-Stadt	31	»	Appenzell A.-Rh.	65	»
Waadt	38	»	St. Gallen	67	»
Zürich	39	»	Glarus	68	»
Neuenburg	41	»	Fribourg	70	»
Baselland	45	»	Nidwalden	74	»
Tessin	46	»	Schwyz	86	»
Bern	52	»	Obwalden	90	»
Schaffhausen	52	»	Graubünden	100	»
Thurgau	53	»	Wallis	103	»
Luzern	56	»	Uri	103	»
Solothurn	56	»	Appenzell I.-Rh.	217	»
Zug	56	»			

Noch sprechender ist folgende Tabelle über den schweizerischen Motorfahrzeugbestand in den Jahren 1934 bis 1936:

Fahrzeugarten	Ende September 1934	1935	1936	Zu- oder Abnahme 1935/36 absolut	in Prozent
Personenwagen	69,744	70,765	69,098	— 1667	— 2,4
Autobusse	1,239	1,286	1,266	— 20	— 1,6
Auswechselbare Wagen *	248	256	249	— 7	— 2,7
Lastwagen **	13,067	13,014	12,705	— 309	— 2,4
Lieferungswagen ***	5,229	5,340	5,186	— 154	— 2,9
Spezialwagen	532	555	563	8	1,4
Gewerbliche Traktoren	676	644	613	— 31	— 4,8
Motorwagen total	90,735	91,860	89,680	— 2180	— 2,4
Motorräder ohne Seitenw.	31,964	30,082	26,327	— 3755	— 12,5
Motorräder m. Seitenwagen	2,550	2,429	2,312	— 117	— 4,8
Motorräder im ganzen	34,514	32,511	28,639	— 3872	— 11,9
Motorfahrzeuge im ganzen	125,249	124,371	118,319	— 6052	— 4,9

* Als Autobus oder Lastwagen verwendbar.
** Mit 1000 kg und mehr Nutzlast.
*** Bis 999 kg Nutzlast.

Im Jahre 1935 hat der Bund an Eingangszöllen auf Benzin, Oel, Fahrzeugen, Reifen usw. 66,8 Millionen Franken eingenommen. Durch das Finanzprogramm II, das heisst durch die Erhöhung des Benzinzolles, sind diese Einnahmen noch wesentlich erhöht worden. 1934 nahmen die Kantone an Automobilsteuern rund 30,6 Millionen Franken ein. Den Einnahmen stehen allerdings die gewaltigen Aufwendungen gegenüber, die für den Strassenbau und Unterhalt der Strassen gemacht werden mussten.

Es sollen hier einige Tatsachen erwähnt werden, die mithelfen, die volkswirtschaftliche Bedeutung des Motorfahrzeuges zu illustrieren:

Erwähnt sei vorerst, dass in der Schweiz keine Fabrik besteht, in der Personenautomobile hergestellt werden. Dagegen gibt es mehrere, zum Teil sehr leistungsfähige Werke für die Herstellung von Lastwagen und Motorrädern, Montage-Werke für Personenautomobile, Fabriken für die Herstellung von einzelnen Bestandteilen usw. Ausserdem haben einige schweizerische Firmen für Karosseriebau einen gewissen Namen. Die eidgenössische Betriebszählung im Jahre 1929 ergab 124 Betriebe für die Herstellung von Lastwagen und Karosserien. Der Personalbestand dieser Betriebe betrug 3809 Mann. Dazu kommen die Fabriken und Werkstätten für die Herstellung von Anhängewagen, die für diese Betriebe notwendigen Giessereien, Press- und Stanzwerke, die Fabriken für elektrische Einrichtungen, für Kühler, Räder, Kugellager, Batterien, Reifen, Zahnräder, Zündkerzen, Ketten und schliesslich auch die Lieferfirmen von Metallen aller Art, Gummi, Leder, Stoffen, Glas u. a. m. In dieser Hilfsindustrie sind mindestens zirka 6000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt.

Mitzuzählen sind auch die Reparaturwerkstätten, die nach der letzten Zählung mit 1241 Betrieben angegeben wurden und einen Personalbestand von 6940 Arbeitern aufweisen. Die Zahl dieser Betriebe hat zweifellos in der Zwischenzeit stark zugenommen, und ohne Uebertreibung kann angenommen werden, dass heute etwa 14,000 Arbeiter und Angestellte im ganzen Motorfahrzeuggewerbe beschäftigt sind.

Der Handel mit Traktoren und Automobilen umfasst nach der gleichen Betriebszählung 766 Arbeiter und Angestellte in 158 Betrieben, mit Automobilbestandteilen in 54 Betrieben 176 Beschäftigte und mit Motorrädern 703 Personen. Mit dem Grosshandel von Benzin, Oel und Fett beschäftigten sich in 233 Betrieben 1719 Arbeiter und Angestellte.

Als Chauffeure und Mitfahrer selbst finden, wie bereits erwähnt, 16,000—18,000 Arbeitnehmer einen, wenn auch zum Teil sehr schlechten Verdienst.

Zusammengefasst: In der schweizerischen Automobilindustrie und dem damit zusammenhängenden Handel und Gewerbe sind zirka 36,000—38,000 Menschen beschäftigt. Wird ein durchschnittliches Jahreseinkommen von

nur 3500 Franken angenommen, ergibt sich eine jährliche Lohnsumme von nahezu 120 Millionen Franken.

Ebenfalls von grosser Bedeutung ist das im Automobilverkehr unseres Landes investierte Kapital. Da keine amtliche Statistik hierüber bestehen soll, müssen die Zahlen massgebend sein, die Dr. Eggenberg in einem Werk «Das Automobil als Wirtschaftsfaktor in der Schweiz» verwendete. Es wurde demnach im Jahre 1931 das in Fahrzeugen investierte Kapital wie folgt errechnet:

in Personenautomobilen . . .	514,9	Millionen Franken
in Lastwagen	296,7	» »
in Motorrädern	65,1	» »
Total	876,7	Millionen Franken

Da seit 1931 der Motorfahrzeugbestand wesentlich gestiegen ist, muss heute eine entsprechend höhere Summe angenommen werden. Wird der Motorfahrzeugbestand des Jahres 1935 als Grundlage genommen, ergibt sich eine Summe von 995,9 Millionen Schweizer Franken, die in solchen Fahrzeugen investiert ist. Nach einer im Jahre 1932 durchgeführten Erhebung sollen in den Automobilfabriken und deren Hilfsindustrien, den Karosserie-Werken, Reparaturwerkstätten, Garagen, Tankeinrichtungen usw. rund 350 Millionen Schweizer Franken angelegt sein.

Reichen auch diese Summen lange nicht an das in den Eisenbahnen investierte Kapital heran, ist doch festzustellen, dass im Automobilwesen unseres Landes nahezu 1,5 Milliarden Franken stecken. Diese Tatsache bleibt unverändert bestehen, selbst wenn man sich auf den Standpunkt stellt, dass es sich sogar um Kapitalfehlleitungen handelt.

III.

Befasst man sich mit dem Transport mittels Motorfahrzeugen, sind zwei wesentliche Transportarten festzustellen: Der Werkverkehr und der gewerbsmässige Personen- und Gütertransport. Eine strenge Trennung ist allerdings auch hier nicht möglich, weil sehr viele sogenannte gemischte Betriebe bestehen, Betriebe, die sowohl Eigentransporte als auch Transporte für Dritte ausführen.

Der gegenwärtig zur Diskussion stehende Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen gibt über diese beiden Transportarten folgende Definition:

Gewerbsmässiger Verkehr.

«Wer gegen Entgelt für andere auf öffentlichen Strassen mit Motorfahrzeugen und Anhängern Personen und Sachen befördert.»

Werkverkehr.

«Der Transport von Sachen für die Bedürfnisse eines nicht dem Transportgewerbe dienenden eigenen Geschäftes oder Betriebes mit eigenem Motorfahrzeug und eigenem Personal.»

Ueber die Bedeutung dieser beiden Transport-Arten mit Motorfahrzeugen gibt eine gute Arbeit des Eidgenössischen Statistischen Amtes bzw. die Gütertransport-Statistik Auskunft. Leider wird aber von dieser Statistik nur derjenige Gütertransport mit Motorfahrzeugen erfasst, der sich über eine meldefreie Ortszone von mehr als 10 Kilometer hinaus bewegt. Mit andern Worten: diese Statistik erfasst 7157 Lastwagenhalter, die über rund 10,700 Motorfahrzeuge verfügen.

« Im Durchschnitt der erfassten sechs Monate (Juni bis Dezember 1936) entfallen von den in diesem Zeitraum erfolgten Transport 37,2 Prozent auf die gewerbsmässigen Beförderungen, 62,6 Prozent auf den Werkverkehr und nur 0,2 Prozent auf ausländische Frachten », wird in der erwähnten Arbeit ausgeführt. Ferner ist dem betreffenden Bericht zu entnehmen, dass die Transporte bis zum Oktober ständig zunahmen, um dann in den Wintermonaten zurückzugehen; auch wird durch die nachstehenden Tabellen nicht nur auf die beförderten Gewichtsmengen, sondern auf die zurückgelegten Distanzen aufmerksam gemacht.

Verkehrsleistungen nach Distanzgruppen im zweiten Halbjahr 1936 in Prozent.

Distanzgruppen	Gewerbsmässiger Transport		Werkverkehr	
	Tonnen	Tonnenkilometer	Tonnen	Tonnenkilometer
10— 30 km	33,0	8,9	54,0	26,3
31— 50 »	15,6	9,0	21,0	21,0
51—100 »	27,7	30,2	19,6	33,6
101—200 »	20,7	40,4	4,8	15,9
über 200 »	3,0	11,5	0,6	3,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Mittlere Beförderungslänge einer Tonne in Kilometer.

Monate	Gewerbsmässige Transporte	Werkverkehr	Ausländische Transporte ab Schweizergrenze	Transporte im ganzen
Juli	66,4	39,3	41,4	48,2
August	67,7	38,5	34,8	48,8
September . . .	67,0	39,6	40,2	49,7
Oktober . . .	69,1	39,5	27,0	51,0
November . . .	69,4	39,8	51,5	51,7
Dezember . . .	71,6	40,2	35,8	52,3
Mittel	68,6	39,5	38,0	50,3

IV.

Die vorausgegangenen Betrachtungen sollten dazu dienen, einige Anhaltspunkte über die Bedeutung sowohl des Motorfahrzeuges an sich als auch speziell über diejenige des Gütertransportes mit Motorfahrzeugen zu geben. Nun soll versucht werden, kurz von den Bedingungen und Verhältnissen Kenntnis zu geben, unter denen die Arbeitnehmer in diesem Gewerbe ihren Dienst versehen.

Um am besten dem Vorwurf der tendenziösen Berichterstattung zu begegnen, sollen hier die Interessenvertreter der Motorlastwagenbesitzer (der Verband schweiz. Motorlastwagenbesitzer) — die ASPA — zu Worte kommen. In einem Bericht vom 30. März 1936 an den Bundesrat über die Lage des privaten Transportgewerbes führte die ASPA u. a. aus:

«— die Verhältnisse haben sich heute derart verschlechtert, dass es, volkswirtschaftlich betrachtet, geradezu unverantwortlich wäre, wenn man nicht sofort dringlich notwendige Sanierungsmassnahmen ergreifen würde.»

«Die Konkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und innerhalb des privaten Transportgewerbes selbst zeigt heute Auswüchse, die als im höchsten Grade ungesund bezeichnet werden müssen.»

In bezug auf das Problem «Schiene und Strasse» wird ausgeführt:

«Die Auffassung (in Kreisen von Handel und Industrie) herrschte schliesslich vor, dass vor allem eine eigentliche Sanierung der Bundesbahnen und Privatbahnen erfolgen müsse, bevor man an eine Reglementierung und teilweise Beschränkung des privaten Transportgewerbes (gemeint war das Verkehrsteilungsgesetz) herantreten wolle. Diese Auffassung war vom Standpunkt des Gewerbes selbst nur bedingt richtig. Man hat dabei vergessen, dass ja gerade das private Transportgewerbe auf der Strasse sanierungsbedürftig ist und dringend eine Reglementierung wünschte.»

Die Entwicklung im privaten Transportgewerbe seit 1929 kann folgendermassen zusammengefasst werden: Trotz der seit 1929 abfallenden Konjunktur-Kurve und der damit verbundenen Verkehrsschrumpfung (der Bahntransport ging von 26,8 Millionen Tonnen im Jahre 1929 auf 21,6 Millionen Tonnen im Jahre 1934, also um 19,4 Prozent zurück), nahm im gleichen Zeitraum der Bestand von Motorlastwagen um volle 30 Prozent zu, und zwar zählte man 1929 13,906 Lastwagen, im Jahre 1934 18,828. Eine sinnlose Entwicklung, wenn bei einem nahezu 20prozentigen Rückgang des Transportvolumens die Transportmittel um 30 Prozent zunehmen. Die ASPA erwähnt deshalb in ihrer schon genannten Eingabe an den Bundesrat:

«Wir haben hier einen typischen Fall vor uns, wo die Theorie des Wirtschaftsliberalismus, die die Grundlage der absoluten Handels- und Gewerbefreiheit bildet, sich praktisch als völlig falsch erwiesen hat.»

Der angesichts dieses Missverhältnisses zwischen vorhandenen Transportmengen und Transportmitteln einsetzende Konkurrenzkampf konnte und durfte nicht überraschen. Er ergab sich zwangsläufig. Und zwar handelte es sich nicht mehr um einen Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Auto, sondern um einen Konkurrenzkampf im privaten Transportgewerbe selbst. Viele Fuhrhaltereien und Transportfirmen stecken heute noch in grossen Schwierigkeiten. Manche Firma ist durch Konkurs in der Zwischenzeit aus dem Geschäftsleben verschwunden. Einige Nebenursachen des wahnwitzigen Konkurrenzkampfes sind durchaus erwähnenswert.

So muss unter anderem als mitwirkender Faktor die Motorlastwagenindustrie unseres Landes genannt werden, da sie, im Bestreben, ihren Absatz zu halten, dazu überging, Motorlastwagen im Werte von 35,000 Franken schon gegen eine Anzahlung von 5000 Franken und monatliche Ratenzahlungen von 500 Franken abzugeben. Mancher ist dadurch zu einem Lastwagen gekommen, hat sich eine neue Existenz zu schaffen gesucht, ist aber innert verhältnismässig kurzer Zeit finanziell zugrunde gegangen oder hat durch die Preisunterbietungen mitgeholfen, die Lage des ganzen Gewerbes auf den heutigen Tiefstand hinunterzudrücken. Gerade diese Kleinunternehmer — die am Ende jedes Monats die fällige Ratenzahlung zu begleichen hatten — unterboten die Preise ganz besonders. Die Hauptsache war, dass das zur Abzahlung notwendige Geld im Moment der fälligen Rate hereingebracht war. Man darf sich nicht wundern, wenn man von Transportfirmen vernimmt, die mit einem Kapital von 1000 oder höchstens 5000 Franken zu « arbeiten » beginnen. Ein weiterer Faktor waren gewisse Auswüchse im Werkverkehr, der immer mehr Transporte für Dritte und gegen Entgelt übernahm. « Dienst am Kunden » war angeblich die Parole, der eigentliche Zweck aber war lediglich der, den eigenen Wagenpark besser auszunützen und sogenannte Leerfahrten zu vermeiden. Es wurden Transporte, vor allem Rücktransporte übernommen, auch wenn dadurch nur der Betriebsstoff bezahlt werden konnte. Der Zusammenbruch der Transporttarife war die Folge. Die Zunahme der Regiebetriebe in Bund, Kantonen und Gemeinden hat ebenfalls mitgeholfen — namentlich alteingesessene Fuhrhaltereien in Schwierigkeiten zu bringen, und schliesslich sind noch die Transportmakler (Transportvermittler) auf der Bildfläche erschienen und vervollständigen das Chaos im privaten Transportgewerbe.

Um auch in bezug auf die Tarifunterbietungen im Autotransportgewerbe im vornherein einem eventuellen Vorwurf der tendenziösen Berichterstattung zu begegnen, soll über diese Frage wieder die ASPA zu Worte kommen:

« Die vergleichsweise herangezogenen Tarife der SBB sind die tiefsten Spezialtarife des Normaltaxschemas und sind somit bereits als ausserordentliches Entgegenkommen der Bahnen zu betrachten. Es handelt sich für Wagenladungen um den Spezialtarif III b. Es sind uns Fälle bekannt, wonach dieser Tage (1936) Transporte von Basel nach Genf ausgeführt wurden zum Preise von Fr. 1.80 pro 100 km Wagenladung und von Fr. 2.20 pro 100 kg Stückgut. Wenige Wochen zuvor wurden für die gleiche Strecke noch Tarife von Fr. 3.10 und Fr. 3.60 für 100 kg Stückgut verlangt. Der Bahntarif beträgt für die gleiche Strecke Fr. 2.51 pro 100 kg Warenladung und Fr. 6.67 pro 100 kg Stückgut. Der Bahntarif ist somit für Stückgut heute schon dreifach unterboten worden.

Zwischen Basel und Bern fahren jetzt Transporteure zum Preise von 90 Rp. pro 100 kg Wagenladung. Nach dem vorgenannten Bahntarif III b muss für den Schienentransport für eine Strecke Basel-Bern Fr. 1.56 pro 100 kg Wagenladung gerechnet werden. Noch vor einem Jahr (1935) wurde im allgemeinen für diese Strecke für den Automobiltransport Fr. 1.50 pro 100 kg

verlangt. Innert einer so kurzen Frist ist somit der Strassenbeförderungstarif um 40 Prozent herabgedrückt worden. Dabei muss man sich vergegenwärtigen, dass gleichzeitig die Zölle auf Motorbrennstoffen bedeutend heraufgesetzt wurden, für Benzin um 40 Prozent und für Dieselöl um über 500 Prozent. Wir kennen auch bekannte Transportfirmen, die heute für eine Wagenladung zwischen Basel und Luzern 85 Rappen per 100 kg verlangen. Der billigste Spezialtarif der Bahn ist für diese Strecke Fr. 1.55. Kürzlich wurde uns sogar gemeldet, dass zwischen Thun und Basel für 70 bis 90 Rappen pro 100 kg gefahren wird. Der Bahntarif beträgt für diese Strecke Fr. 1.90. Es gibt ferner Genfer Transportfirmen, die zwischen Thun und Genf Transporte zu Fr. 1.80 ausführen, währenddem der Bahntarif III b Fr. 2.40 pro 100 kg beträgt.»

Diesen Ausführungen der ASPA ist beizufügen, dass es sich um die Transporttarife des Jahres 1936 handelt. In der Zwischenzeit sind diese Transporte noch zu weit niedrigeren Preisen ausgeführt worden, so dass nicht im geringsten daran zu zweifeln ist, dass die Mehrzahl der Autotransporte die Selbstkosten der Unternehmer nicht mehr decken.

In diesem Zusammenhang ein Wort an den Gesetzgeber: Hier ist die Ursache der ständigen Gesetzesübertretungen zu erblicken, vor allem das Ueberladen der Motorfahrzeuge, das Ueberschreiten der Höchstgeschwindigkeiten, die unbeschreibliche Ausbeutung des Fahrpersonals und vor allem — die Uebertretung der Vorschriften betreffend die Arbeits- und Ruhezeit der Motorfahrzeugführer, von der später noch die Rede sein wird. Uebrigens gibt dies die ASPA in ihrer erwähnten Botschaft an den Bundesrat selbst zu, indem sie — allerdings sehr schonend — erwähnt:

«dass derartige Praktiken nicht gerade zur Hebung der allgemeinen Geschäftsmoral beitragen, und wir möchten auch bezüglich der sozialen Seite des Problems beifügen, dass die Chauffeurlöhne dadurch oft in unerfreulicher Weise gedrückt werden.»

Sind die Verhältnisse im privaten Personen-Transportgewerbe besser? Nein. Im Gegenteil. Der Konkurrenzkampf unter den Firmen, die sich mit dem Personentransport mit Motorfahrzeugen beschäftigten, ist eher noch schlimmer. Diejenigen Taxihalter, die sich an einen Tarif halten bzw. sich an tarifliche Bestimmungen halten müssen, haben einen harten Kampf gegen die Aussenseiter und Preisdrücker zu führen. Die schlimmsten Verhältnisse sind aber im sogenannten Autocar-Geschäft anzutreffen. Einige Beispiele: Während für ein Bahnbillett III. Klasse Basel-Zürich retour (mit Zuschlag) Fr. 12.70 bezahlt werden muss, fährt der Auto-Pullmann für Fr. 4.— (heute sogar schon für Fr. 3.—); die Strecke Basel-Bern retour per Bahn zu fahren kostet Fr. 14.85, mit dem Pullmann-Car nur Fr. 5.—. Das sind nicht etwa Ausnahmefälle. Schlägt man beispielsweise eine Basler Zeitung auf, findet man die Inserate einer ganzen Reihe von Firmen, die zu den genannten Preisen Fahrten offerieren. In der kommenden Wintersaison werden auf dem Gebiet der Personenbeförderung mit Gesellschaftswagen für die Skifahrer von neuem die tollsten Preis-

unterbietungen zu erleben sein. Um die grossen Preisunterschiede der einzelnen Firmen zu illustrieren, sei daran erinnert, dass es in den Wintern 1935/36 und 1936/37 möglich war, per Auto von Basel nach Engelberg viel billiger zu fahren als von Zürich nach Engelberg usw.

Ohne gesetzliche Regelung werden diese Preisunterbietungen auch weiterhin andauern. Alle Versuche, die Transportfirmen zu freiwilligen Preisabmachungen, an die sie sich auch wirklich halten müssten, zu veranlassen, scheiterten. Immer tauchte an irgendeiner Ecke des Landes ein « Neuer » auf, und der Konkurrenzkampf begann vor vorne. Steht der Zusammenbruch einer Firma bevor, wird ein Teilhaber gesucht und in der Regel auch gefunden oder die Unternehmer vergreifen sich — wie es vorgekommen ist — an den Einlagen und Kautionen des Personals.

Wie seriös einzelne Autocar-Betriebe sind, beweist die Tatsache, dass mit den einkassierten Fahrgeldern auf der angetretenen Fahrt an einer der ersten Tankstellen Betriebsstoff bezogen werden muss, das heisst vor Beginn der Fahrt hatten die betreffenden Unternehmer nicht genügend Geld, um vor Einnahme der Fahrpreise den notwendigen Betriebsstoff zu bezahlen. Dass die Wagen solcher Firmen gründlich revidiert und sorgfältig gepflegt werden, kann kaum erwartet werden, und das Risiko für eine sichere Fahrt ist unter diesen Umständen für die Fahrgäste sehr gross.

Man darf aus den erwähnten Gründen auch in diesem Stadium des Konkurrenzkampfes nicht von einem solchen Kampf zwischen Bahn und Auto reden; handelt es sich hier doch wieder um einen Konkurrenzkampf zwischen den Transportfirmen selbst. Dass auch die Bahnen unter diesem Preisdruck zu leiden haben, ist selbstverständlich.

V.

Das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (MFG.) vom 15. März 1932 schreibt in Art. 17 vor, dass der Motorfahrzeugführer die Sicherheit des Verkehrs durch Ermüdung nicht gefährden dürfe und dass durch einen Bundesbeschluss allen Motorfahrzeugführern eine angemessene Ruhezeit gesichert werden müsse; ausserdem seien für die Motorfahrzeugführer der gewerbsmässigen Personentransport-Unternehmungen sowie für jene, die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, Bestimmungen über die Arbeits- und Präsenzzeit zu erlassen. Am 4. Dezember 1933 wurde die Verordnung zum Art. 17 des MFG. erlassen bzw. genaue Vorschriften über die Arbeits-, Ruhe- und Präsenzzeit und das Nachtfahrverbot bekannt, mit dem Erfolg, dass sich auch heute noch nur ein kleiner Teil der Arbeitgeber und Arbeitnehmer an diese gesetzlichen Bestimmungen halten und dass man sich in den meisten Kantonen auch nicht die Mühe nimmt, sich um den Vollzug dieser Verordnung

zu bekümmern. Gewiss hat eine Reihe von Kantonen eigene Vollziehungsverordnungen erlassen und mitunter ist sogar eine Amtsstelle anzutreffen, die sich an die bezüglichen Gesetzesvorschriften hält; aber im grossen und ganzen ziehen es auch die Behörden vor, die sehr unangenehme Aufgabe zu umgehen. Regt sich einmal das schlechte Gewissen und wagt man « einen Sprung auf die Strasse », wird der erstbeste « Sünder » kurzerhand bestraft. Dass die Opfer solcher gelegentlicher Kontrollen mit wenigen Ausnahmen die Chauffeure sind, die in wirtschaftlicher Abhängigkeit die Gesetzesübertretung, entweder auf Weisung oder mindestens im Interesse des Arbeitgebers, begehen, darum bekümmert man sich nicht sehr. Davon, dass Strafanzeige gegen den oder die wirklich Schuldigen wegen Uebertretung der Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeit, die Unfälle zur Folge hatte, eingeleitet worden wäre, ist beispielsweise dem VHTL. nichts bekannt. Alle Anstrengungen, die der VHTL. unternommen hat, um im Interesse der Chauffeure eine Aenderung herbeizuführen, blieben zum grössten Teil resultatlos. Am 18. Oktober 1937 gelangte er neuerdings mit einer Eingabe an das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit. Diese Eingabe enthielt u. a. die nachstehenden Ausführungen, die recht deutlich zeigen, wie es um den Vollzug der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit steht:

« Wie wir bereits erwähnten, wurden nur in den wenigsten uns bekannten Fällen gleichzeitig Arbeitgeber und Chauffeure bestraft, und wir erlauben uns, Ihnen an Hand eines besonders krassen — in seiner Art aber durchaus nicht einzigartigen Falles — zu erläutern, was wir unbedingt beanstanden müssen:

Das Statthalteramt Uster verurteilte einen Chauffeur zu einer Polizeibusse von Fr. 30.—, weil er vom 27. Mai bis 1. Juli dieses Jahres die für berufsmässige Motorfahrzeugführer vorgeschriebene Arbeitszeit öfters überschritten und die Ruhezeiten nicht eingehalten hatte. Der betreffende Chauffeur gibt seine Uebertretungen zu. Er erklärt aber, dass er — ohne seine Stelle zu riskieren — keine Möglichkeit habe, die Dienstaufträge seines Lohngebers zu verweigern. Eine Mitteilung bezüglich diese wirtschaftliche Abhängigkeit, wurde vom Statthalteramt Uster wie folgt beantwortet:

> « Beiliegend lassen wir Ihnen die zurückgesandte Bussenverfügung wieder zugehen. Wir können dieselbe nicht aufheben. In Anbetracht der wiederholten bedeutenden Uebertretungen ist der Ansatz mässig gehalten. Versuchen Sie, von Ihrem Meister, Fuhrhalter Rohrbach, einen Beitrag zu erhalten. »

Dieses Amt — wie übrigens andere kompetente Dienststellen in ähnlichen Fällen ebenfalls — hat sich die Antwort leicht gemacht. Der Arbeitgeber des Chauffeurs wurde nicht einvernommen, trotzdem er davon Kenntnis haben musste, dass der Chauffeur die gesetzlichen Vorschriften in seinem Dienst überschritten hatte. Der Arbeitgeber ist bekanntlich verpflichtet, die Kontrollhefte mindestens alle 14 Tage durchzusehen und die betreffenden Eintragungen zu unterzeichnen.

Wäre es nicht richtig, dass alle Arbeitgeber, die Gesetzesübertretungen veranlassen, sie durch ihre Unterschrift sogar ausdrücklich bestätigen etc., gebüsst werden? Wären die Amtsstellen, denen die strafrechtliche Verfolgung

dieser Gesetzesübertretungen obliegt, nicht verpflichtet, in allen diesen Fällen auch die Bestrafung der Arbeitgeber zu verfügen?

Wir sind uns bewusst, dass damit eine Frage angeschnitten wird, deren objektive Beantwortung wohl einfach scheint, während die Lösung dieser Aufgabe jedoch sehr kompliziert ist.

Die Arbeitgeber können nach zwei Seiten der ihnen drohenden Gefahr ausweichen:

1. indem sie die in Betracht kommenden Eintragungen im Kontrollheft nicht unterschreiben,
2. indem sie (was eine ganze Anzahl von Fällen bereits bewiesen hat) die Chauffeure veranlassen, nicht die effektiv geleisteten, sondern nur die gesetzlich zulässigen Arbeitsstunden einzutragen.

Der Ansicht, dass letzteres ganz in Ordnung wäre, scheinen auch Polizeiorgane zu sein. Es wurde uns beispielsweise erst kürzlich davon Kenntnis gegeben, dass ein Polizeiwachtmeister einem Chauffeur, der auf diesen Umstand hinwies, erklärte, er solle eben nicht mehr Arbeitsstunden eintragen, als das Gesetz erlaube, dann habe er weder mit der Polizei noch mit seinem Arbeitgeber Scherereien zu befürchten.

Wir versichern Ihnen, dass wir nur davon absehen, den betreffenden Polizeiunteroffizier zu nennen, weil wir den Chauffeur, der die erwähnte Auskunft erhielt, vor eventuellen unangenehmen Folgen bewahren wollen.

Auf Grund dieser Tatsachen muss man zur Ueberzeugung kommen, dass die gegenwärtig ausgeübte Praxis bezüglich der Kontrolle nicht nur wirkungslos und ungenügend ist, sondern dass sie ungerechterweise nur die Chauffeure trifft, während die Hauptschuldigen in den meisten Fällen leer ausgehen.

Wir müssen Ihnen deshalb beantragen, die Grundlagen dafür zu schaffen, dass eine bessere und gerechtere Kontrolle möglich wird. Vor allem wäre es wichtig, dass die Frage geprüft würde, ob nicht die Strafbestimmungen generell so angewendet werden müssen, dass in erster Linie die Arbeitgeber bestraft werden, auch wenn den Chauffeuren die falschen Eintragungen im Kontrollheft nachgewiesen werden können. Solche Eintragungen nehmen die Chauffeure nur vor, wenn sie entweder im Auftrag des Brotherrn handeln oder aus Angst vor dem Verlust ihres Arbeitsplatzes, falls ihre Arbeitgeber in Ungelegenheiten kommen würden.»

Gegenwärtig wird nun allerdings in St. Gallen ein besonders schwerer Fall untersucht. Während der Zeit vom 2. bis 9. Oktober d. J. musste ein Chauffeur mit dem Lastwagen viermal über den Arlberg und den Brenner von St. Gallen nach Meran und zurück fahren. Auch Sonntags musste diese Fahrt ausgeführt werden. Der betreffende Chauffeur musste auf Befehl seines Arbeitgebers das Kontrollheft fälschen und für eine solche Hin- und Rückfahrt — 9 bis 10 Stunden (!) eintragen. Wer versucht es, mit einem Lastwagen (Ladezeit usw. inbegriffen) in 10 Stunden St. Gallen-Meran hin- und zurückzufahren? In der gleichen Firma wurde die gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit (mindestens 9 Stunden) auf 2½ Stunden herabgesetzt. Für diese Massnahme wurde der Arbeitgeber mit Fr. 100.— gebüsst. Muss nicht eine derart lächerliche Bestrafung zur Wiederholung reizen? Es ist hier bereits an anderer Stelle darauf aufmerksam gemacht worden, dass es sich bei diesen Gesetzesübertretungen nur um die Auswüchse

des wahnwitzigen Konkurrenzkampfes handelt, der — wenn er nicht in irgendeiner Weise inskünftig verhindert werden kann — zu noch viel schlimmeren Zuständen führen muss. Deshalb ist es verständlich, wenn die Berufschauffeure und mit ihnen die gesamte Transportarbeiterschaft eine baldige Lösung des Verkehrsproblems wünschen.

VI.

Am 18. Juni 1937 beehrte der Bundesrat die Mitglieder der Bundesversammlung mit der Botschaft und dem damit zusammenhängenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen. Botschaft und Gesetzesentwurf sind seinerzeit auch in der Arbeiterpresse unseres Landes heftig diskutiert und als « unmöglich » bezeichnet worden. Gegenwärtig behandelt eine ständerätliche Kommission diesen Entwurf, und auch die Arbeitervertreter in den eidgenössischen Räten werden sich demnächst für oder gegen den Entwurf zu entscheiden haben.

Die Chauffeure und die Arbeitnehmer im privaten Transportgewerbe haben bereits entschieden, das heisst sie begrüssen diesen Entwurf im Prinzip — nicht weil es sich um den Versuch einer Lösung des gesamten Verkehrsproblems unseres Landes handelt, sondernn weil es um einen Gewerbeschutz geht. Durch einen solchen Gewerbeschutz können und sollen alle jene Faktoren geregelt und geordnet werden, die — wie eingangs dieser Ausführungen erwähnt wurde — für den Tiefstand im privaten Transportgewerbe verantwortlich gemacht werden müssen. Dieser Bundesbeschluss kann aber auch als Versuch einer endgültigen gesetzlichen Regelung des Verkehrsproblems vorausgehen und die Möglichkeit schaffen, gewisse noch fehlende Erfahrungen zu sammeln. Die Zustimmung der Chauffeure und Transportarbeiter zu diesem Bundesbeschluss könnte fast vorbehaltlos erfolgen, wenn er nicht zwei sehr wichtige Schönheitsfehler hätte: die Dringlichkeitsklausel und den Verzicht auf den kategorischen Hinweis, dass die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals des Gewerbes, das dem Gesetz unterstellt werden soll, geregelt werden müssen.

Nach Ansicht der Arbeitnehmer im privaten Transportgewerbe muss jeder Versuch, das Gewerbe auf diese oder andere Weise zu sanieren, scheitern, wenn nicht zugleich eine Regelung der grossen unterschiedlichen Lohn- und Arbeitsbedingungen erfolgt. Nicht nur zwischen den Löhnen der Chauffeure verschiedener Firmen bestehen Unterschiede von 50 Franken und mehr pro Woche, sondern auch in bezug auf die gesamten Arbeitsbedingungen sind die denkbar grössten Unterschiede vorhanden. Da nun durch den zur Diskussion stehenden Bundesbeschluss eine Tarifordnung geschaffen werden soll, muss abgeklärt werden, welche

Löhne, welche sozialen Leistungen in den Tarifen einzukalkulieren sind. Unerklärlich wäre es, wie — ohne das Bestehen allgemein gültiger Normen oder sonstiger Anhaltspunkte — eine Tarifregelung getroffen werden sollte ohne Berücksichtigung des Kostenfaktors « Arbeitskraft ». Nochmals soll hier deutlich erklärt werden, dass irgendwelche Normen nicht vorhanden sind, weil gerade im Transportgewerbe wie in kaum einem anderen Gewerbe so unterschiedliche Verhältnisse bezüglich die Lohn- und die übrigen Arbeitsbedingungen bestehen. Dafür scheint man nicht überall Verständnis zu haben. Und selbst dort, wo man begriffen hat, will man — entweder aus politischen oder anderen opportunistischen Erwägungen — über diesen wichtigen Kostenfaktor hinweggehen. Das würde vor allem zur Folge haben, dass am gegenwärtigen sozialen Tiefstand festgehalten wird, die Verkehrsunsicherheit auf der Strasse weiter bestehen bleibt und der Konkurrenzkampf auf den Schultern der Chauffeure weitergeführt wird. Es bedeutet allerdings auch, dass derjenige Teil des Gewerbes, der bis heute noch annehmbare Löhne und Arbeitsbedingungen gewährt hat, entweder vernichtet oder gezwungen wird, den Konkurrenzkampf auf dem Boden eines in sozialer Beziehung unbeschreiblichen Tiefstandes zu führen. Vor allem handelt es sich um Transportfirmen in Basel, Bern und Zürich, die in einem Vertragsverhältnis mit dem VHTL. stehen, sowie um einige andere Transportfirmen im Lande herum, die ebenfalls die Lohn- und Arbeitsbedingungen ihres Fahrpersonals vertraglich geregelt haben.

Die ASPA ist ebenfalls dieser Ansicht. Sie hat den Bundesrat wissen lassen, dass sie auf dem Standpunkt stehe, mit einer Tarifregelung müsse auch, um einer unbilligen Auswertung der neuen Tarifansätze vorzubeugen, eine Regelung der Chauffeurlöhne erfolgen.

Die Stellungnahme der Berufschauffeure, nicht nur der im VHTL. organisierten, sondern auch derjenigen Motorfahrzeugführer, die anderen Arbeitnehmerorganisationen angehören, ist in einer Entschliessung zusammengefasst worden. Diese Entschliessung ist in mehreren, zum Teil von vielen hundert Chauffeuren besuchten regionalen Tagungen angenommen worden und lautet:

« Die Berufschauffeure können sich eine gesetzliche Ordnung der Konkurrenzverhältnisse im privaten Transportgewerbe ohne Regelung der so unterschiedlichen Lohn- und Arbeitsbedingungen nicht vorstellen. Sie sind dagegen der Ansicht, dass durch die Ablehnung der vom V. H. T. L. gestellten Begehren der Versuch gemacht werden soll, diesen Konkurrenzkampf in Zukunft erst recht auf die Schultern des Fahrpersonals abzuwälzen. Dem Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen soll daher nur zugestimmt werden, wenn die Garantien für die Schaffung einer kollektivvertraglichen Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen gegeben sind. »

Bezügliche Anträge sind sowohl an den Bundesrat als auch an die Mitglieder der Parlamentskommissionen eingereicht worden.

Wird diesen Anträgen entsprochen, vertritt der VHTL. die Auffassung, dass dem Bundesbeschluss zugestimmt werden soll. Er glaubt, dass selbst die Eisenbahnerkollegen nicht «Nein» sagen und die Verantwortung dafür auf sich nehmen dürften, wegen diesem oder jenem Schönheitsfehler eines Gesetzes die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen für 5000 bis 6000 Privatarbeiter zu verunmöglichen.

Würden Bundesrat und Parlamente den vor allem auch dem Zweck des Bundesgesetzes dienenden Vorschlägen bezüglich einer Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in annehmbarer Form entsprechen, wäre auch der zweite Fehler des Bundesgesetzes, die Dringlichkeitsklausel, wenigstens zum Teil, behoben. Wird den Arbeitervertretern in den Parlamenten durch die Annahme der Bestimmung, dass die kollektivvertragliche Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen kommen muss, Zustimmung ermöglicht, könnte jene qualifizierte Zweidrittelmehrheit zustande kommen, die dem Begehren der von der Richtlinienbewegung lancierten Volksbefragung entspräche. Auch in dieser Beziehung haben die Chauffeure mutig Stellung bezogen, indem sie an ihren Tagungen folgenden Beschluss fassten:

«Die Chauffeurtagungen erblicken im Initiativbegehren der Richtlinienbewegung gegen die dringlichen Bundesbeschlüsse keine Torpedierung des Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Gütern mit Motorfahrzeugen und stimmen der Richtlinieninitiative in der Erkenntnis zu, dass sie nur die Praxis, mit dringlichen Bundesbeschlüssen unser Land regieren zu wollen, beschränken will. Dringliche Bundesbeschlüsse sollen so gestaltet werden, dass eine Zweidrittelsmehrheit der Volksvertreter zustimmen kann. Gerade in bezug auf den Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Gütern mit Motorfahrzeugen hat der Bundesrat die Möglichkeit, die Zustimmung einer Zweidrittelsmehrheit der Volksvertreter zu erreichen, wenn nicht nur einseitig gelagerte Interessen geschützt werden, sondern auch den Vorschlägen der Arbeitnehmer Rechnung getragen und dadurch ermöglicht wird, dass namentlich auch die Arbeitervertreter in den Parlamenten dem Bundesbeschluss zustimmen können.»

Eigentum des Vorstandes der SPS