

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 69 (1977)

Heft: 11

Artikel: Die Strasse als Arbeitsplatz

Autor: Vogel, Paul Ignaz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-354879>

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: 24.02.2026

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

Die Strasse als Arbeitsplatz

Paul Ignaz Vogel

Unsere Chauffeurkollegen sind im «Verband der Arbeitnehmer in Handels-, Transport- und Lebensmittelbetrieben der Schweiz» (VHTL) gewerkschaftlich organisiert. Dieser Verband umfasste Ende 1976 31 779 Mitglieder, wobei im Jahre 1976 allein 3540 neue Mitglieder dazu gekommen sind; das ist sicher eine Folge der Rezession, welche die Arbeitnehmerschaft nach den fetten Jahren der Hochkonjunktur aufgeschreckt hat. Kampfgesinnung ist eine alte Tradition der Fuhrleute. Der junge Basler Arbeitersekretär Robert Grimm trat gerne als Referent vor den Fuhrleuten auf. Am 13. Oktober 1907 erfolgte im «Schwanen» in Zürich die Gründung eines schweizerischen Transportarbeiterverbandes; bis ins Jahr 1909 arbeitete Robert Grimm als Redakteur des «Transportarbeiters». 15–16-stündige Arbeitszeiten, eine völlig ungenügende Entlöhnung und Schikanen waren im Transportgewerbe an der Tagesordnung. So wuchs aus der Not der Fuhrleute die gewerkschaftliche Organisation; am 1. Juli 1915 fusionierten der «Verband der Handels- und Transportarbeiter der Schweiz» und der «Verband der Lebens- und Genussmittelarbeiter der Schweiz» zum VHTL. Der damalige Mitgliederbestand betrug 4577, und darum darf man besonders auf den heutigen Stand von 31 799 stolz sein.

Die Autotransportordnung ATO gegen soziales Dumping

Durch die Motorisierung und den Ausbau des öffentlichen Strassennetzes blühte auch das private Transportgewerbe auf. Nach dem Zweiten Weltkrieg verstand man es, eine sozial gesinnte Wettbewerbsordnung für das Autotransportgewerbe zu errichten. Mit einem Bundesbeschluss vom 23. Juni 1950 wollte man das Transportwesen mit Motorfahrzeugen und Anhängern auf öffentlichen Strassen in der sogenannten Autotransportordnung ATO regeln, wobei der Werkverkehr frei bliebe; über die Unterstellung einer Transportart unter die ATO sollte das Eidgenössische Amt für Verkehr entscheiden.

Nach Anhörung der Kantone, der wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes und der öffentlichen Transportanstalten konnte der Bundesrat die vom Verband der Autotransportunternehmungen aufgestellten Tarife genehmigen. Die ATO forderte zudem einen Gesamtarbeitsvertrag (GAVATO) für das Autotransportgewerbe; mit ihm sollten auch die Arbeits- und Ruhezeiten der Chauffeure geregelt werden. Dieser GAVATO wurde allgemein verbindlich erklärt.

Gottlieb Duttweiler ergriff das Referendum gegen das fortschrittliche Gesetzeswerk. Am 25. Februar 1951 unterlag die ATO in der Volksabstimmung mit 399 814 Nein gegen 318 232 JA. Für die Vorlage sprachen sich der Schweizerische Gewerkschaftsbund und die historischen Parteien aus, vor allem die SPS. Nationalrat Robert Bratschi hielt damals fest: «Der Angriff auf die ATO ist ein Angriff auf den Chauffeur. Ein Angriff auf einen Arbeiter ist ein Angriff auf alle Arbeiter und Lohnempfänger in öffentlichen und privaten Betrieben.» Und Dr. U. Maurer, Direktor des Treuhandverbandes des Autotransportgewerbes, wies auf die Gefahr des sozialen Dumpings hin, falls die Vorlage bachab geschickt würde: «Ein umfassender und vorbildlich bezeichneter Gesamtarbeitsvertrag im Autotransportgewerbe ist erst möglich geworden, als man unter dem Regime der ATO mit der Zeit wusste, wer überhaupt gewerbsmässiger Transportunternehmer ist. Es kommt nicht von ungefähr, wenn man keine andere Lösung fand, als den GAV (GAVATO) für Inhaber von ATO-Bewilligungen als gültig und verbindlich zu erklären.»

Hochzeit der «wilden» Unternehmer

Dass eine nicht organisierte Unternehmerschaft ein schlechter Gesprächspartner für die Gewerkschaften sind, ist eine alte Tatsache. Mit der Niederlage der ATO waren die Schranken gefallen, welche noch gegen das stete Wachstum der sogenannten «wilden» Unternehmerschaft hätten errichtet werden können. Während der goldenen Jahre der Hochkonjunktur fühlte sich mancher Arbeitnehmer in Sicherheit gewiegt, denn die Lohntüte war ja immer voll, und wer ahnte schon das Ende des grenzenlosen Wachstums? Was interessierte es da manche Arbeitnehmer zu wissen, zu welchem «Preis» die «wilden» Unternehmer fuhren? Und dass mit den Preisunterbietungen die wirtschaftliche Substanz des ganzen Gewerbes bedroht wurde?

Eifrig wurden auch die Hintertürchen der am 18. Januar 1966 erlassenen Chauffeurverordnung geöffnet, um die Arbeitszeitbestimmungen (50 Stunden für Arbeitnehmer, maximal 150 Überstunden pro Jahr) zu umgehen. Denn die Regelung der Arbeits- und Ruhezeit der Chauffeurverordnung gilt nur für die Arbeitnehmer und ihre Arbeitgeber, nicht für die Selbständigerwerbenden. Um diese Chauffeurverordnungs-Bestimmungen zu umgehen, verkauften während der Hochkonjunktur viele Transportunternehmungen ihre Flotten an die Chauffeure, die damit Selbständigerwerbende wurden; unbehindert von Arbeitszeit- und Ruhezeitregelungen begannen nun die vom VHTL gewarnten einstigen Chauffeure, sich selbst punkto Arbeitszeit und Lohn zu konkurrenzieren. Mit dem Einbruch der Rezession blieb so ein überinvestierter Fahrzeug-Flottenpark in

der Schweiz stehen, ein erbarmungsloser Konkurrenzkampf um Transportaufträge setzte ein, dem «Lohndumping» via «selbständige Erwerbstätigkeit» folgte das Preisdumping, eine Situation, die noch heute anhält. Die «wilden» Unternehmer fahren noch heute mit den Tarifansätzen der Jahre 1973 und 1974.

Gesamtarbeitvertragliches

Heute existieren eine Reihe von kantonalen und regionalen Gesamtarbeitsverträgen, welche das Verhältnis zwischen den Arbeitgeberorganisationen und dem VHTL als Arbeitnehmerorganisation regelt; das gesamtarbeitsvertragliche Denken nimmt angesichts der oben beschriebenen bedenklichen Situation an Bedeutung zu. Zu den kantonalen und regionalen Gesamtarbeitsverträgen gesellen sich noch eine Anzahl Firmenverträge für den Werkverkehr von grossen Baufirmen, Industrieunternehmungen und Lebensmittelverteilerorganisationen. In der Regel erstreckt sich der Geltungsbereich der Gesamtarbeitsverträge auf organisierte und nichtorganisierte Arbeitnehmer. Dadurch profitieren auch die sogenannten «Trittbrettfahrer» von den lohnmässigen und sozialen Fortschritten, die von den Gewerkschaften erkämpft werden. Teilweise ist es im Werkverkehr (jedoch nicht im Strassentransportgewerbe) gelungen, die Nichtorganisierten mit Vertrags- und Berufsbeiträgen wenigstens auch zur Kasse zu bitten. Die normativen Bestimmungen der Gesamtarbeitsverträge haben aber auch über ihren Geltungsbereich hinaus eine gewisse Wirksamkeit. Bei «Händeln» zwischen einem vom VHTL vertretenen Kollegen und einem «wilden» Unternehmer nimmt zum Beispiel im Kanton Bern der Richter den Gesamtarbeitsvertrag als Rechtsnorm.

Drei Fünftel des Transportvolumens auf der Strasse wird vom Werkverkehr bewältigt, zwei Fünftel vom Autotransportgewerbe. Der Verband schweizerischer Motorlastwagenbesitzer ASPA hatte Ende 1976 3363 Firmen mit 27 860 Nutzfahrzeugen und der Treueverband des Autotransportgewerbes TAG Ende 1976 3151 Firmen mit 15 046 Nutzfahrzeugen als Mitglieder; heute ist die Rede von einer Fusion der beiden Verbände.

Voran mit VHTL

In der gewerkschaftlichen Organisation der Chauffeure gibt es gewisse Überlappungen. Berufsschauffeure, die im Werkverkehr tätig sind, werden nicht ausschliesslich vom VHTL erfasst; auch SMUV und GBH haben solche in ihren Reihen. Im Werkverkehr liegt die Arbeitszeit unter 50 Stunden, auch kennen die im Werkverkehr Arbeitenden die Vorteile sozialer Sicherheiten, wie sie bei Grossunternehmungen üblich sind, so etwa im Bereich der beruflichen

Vorsorge der 2. Säule. Früher schätzten die Chauffeure besonders den vom VHTL angebotenen Rechtsschutz (Verkehrsunfall), heute geht das Interesse eindeutig auch in Richtung Arbeitsplatzsicherung, das heisst in Richtung eines qualitativen Wachstums. Zentralpräsident Peter W. Küng vom VHTL sagte das so: «Der sinnlose Preiskampf führt zu Konkursen, Betriebsschliessungen, Entlassungen und damit zu Arbeitsplatzverlust. Nicht nur zwischen Schiene und Strasse wird der ruinöse Verdrängungswettbewerb geführt, sondern auch unter den Strassentransportunternehmern selbst erfolgen Preisunterbietungen in bedenklichem Ausmass. Solche Massnahmen vermögen keine dauerhaften Lösungen zu bringen und können auf die Dauer auch keine Arbeitsplätze retten.» In Richtung Qualität des Arbeitsplatzes, der Arbeit und damit des gesamten Autotransportgewerbes geht auch die Motion von Nationalrat Eggli, mit der er eine stufenweise Reduktion der 50-stündigen Arbeitszeit pro Woche fordert. Eine solche Arbeitszeitreduktion würde vor allem die Sicherheit im Strassenverkehr und im Berufsleben fördern und dürfte von den Versicherungen lebhaft begrüßt worden sein. Der Motionär war in der Herbstsession bereit, seinen Vorstoss in ein Postulat umzuwandeln, weil Bundespräsident Furgler zusicherte, dies ebenfalls speditiv zu behandeln. So ist es nun am Bundesrat, mit der stufenweisen Reduktion der wöchentlichen Höchstarbeitszeit der Chauffeure endlich vorwärts zu machen und die Erwartungen unserer Chauffeurkollegen nicht länger zu enttäuschen.