

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 9 (1968)
Heft: 1

Artikel: Der betriebseigene Personalverkehr im schweizerischen Teil der Regio
Autor: Bienz, Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089438>

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: 14.01.2026

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

Der betriebseigene Personalverkehr im schweizerischen Teil der Regio

GEORG BIENZ

1 Grundlagen und Rahmen der Untersuchung

Im «Strukturatlas Nordwestschweiz/Oberelsass/Südschwarzwald» finden wir in Abteilung 5 sechs Karten, welche den Verkehrsraum erfassen. Unter den «Strassenverkehr» fällt vornehmlich die Zirkulation von Personen- und Lastwagen, während die Darstellungen der «übrigen Verkehrsträger» den öffentlichen Verkehr (Bahn, Schmalspurbahn, Postauto) betreffen. Wer in ländlichen Industrieorten die Strassenbenützer in den drei Stosszeiten beobachtet, wird einen weiteren Verkehrsträger entdecken, dem weder die Begriffe «öffentlich», noch «privat» gerecht werden, sondern der in gewissem Sinne zwischen beiden steht. Wir meinen jene Kleinbusse und Cars, die — mit Firmenaufschrift versehen — Arbeiter und Arbeiterinnen oft von ziemlich weit entfernten Wohnorten zum Arbeitsplatz holen und wieder heimbringen. Es gibt Industriedörfer in unserm Lande, in denen diese Art von betriebseigenen Personentransporten einen bedeutenden Umfang angenommen hat, ja wo sie geradezu eine Bedingung für die Erweiterungsmöglichkeit von Fabriken und zur Erhaltung ihres status quo als Folge des Fremdarbeiterabbaus geworden ist.

Gemäss Art. 36 der Bundesverfassung untersteht die gewerbsmässige Personenbeförderung dem Postregal. Will ein Unternehmen selber Arbeitskräfte transportieren, so muss es vom Generalsekretariat des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes¹ abklären lassen, ob die Voraussetzungen für die Anerkennung seiner Kurse als Hilfsbetriebe der Firma gegeben sind, welche dem Postregal nicht unterstehen. Gestützt auf die Vollziehungsverordnung II zum Postverkehrsgesetz vom 4. Januar 1960 (Automobilkonzessionsverordnung), Art. 4², prüft das Generalsekretariat durch einen

¹ Den Damen und Herren vom Generalsekretariat sei an dieser Stelle für ihre freundliche Hilfe bei der Beschaffung der Unterlagen und für zahlreiche Auskünfte aufrichtig gedankt.

² Der betreffende Artikel besagt:

«¹Die Personenbeförderung, die einem Nichttransportgewerbe als Hilfsbetrieb dient, ist vom Personenbeförderungsregal ausgenommen, wenn

a) sie notwendig ist und
b) sie vom Inhaber des Hauptbetriebes oder in seinem Auftrag von einem Unternehmer ausgeführt wird und
c) nur Arbeiter, Angestellte und Gäste des Hauptbetriebes befördert werden und
d) die verwendeten Fahrzeuge mit der gut sichtbaren Bezeichnung des Betriebes, dem sie dienen, verkehren.

² Notwendig ist ein Hilfsbetrieb, wenn öffentliche Transportunternehmungen (Art. 11, Abs. 2) keine genügenden Verkehrsverbindungen bieten.

³ Von der in Absatz 1, Buchstabe c, genannten Bedingung können Ausnahmen bewilligt werden.»

seiner Inspektoren, ob die Anerkennung als Hilfsbetrieb ausgesprochen werden kann. Dies geschieht, sofern die öffentlichen Verkehrsmittel nicht in der Lage sind, den Arbeitern und Angestellten der Firma aus einer bestimmten Zone eine befriedigende Verbindung anzubieten. Das Unternehmen kann die Transporte selber durchführen oder sie einem Dritten übertragen, was der genannten Amtsstelle ebenso zu melden ist wie die Art der Fahrzeuge, die Strecken und neuerdings auch der Fahrplan, statt der blossen Angaben «werktags» oder «je nach Arbeitszeit». Die Anerkennung gilt für unbestimmte Dauer, kann jedoch jederzeit widerrufen werden, wenn veränderte Verhältnisse die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zumutbar machen. Änderungen der Strecken oder der Fahrzeiten, welche durch Verschiebung im Personalbestand bedingt sind, müssen gleichfalls der Kontrollbehörde zur Kenntnis gebracht werden. Für die Registrierung wird keine Gebühr erhoben, auch können fehlbare Firmen, welche ihre Kurse zu melden versäumen, nicht gebüsst, sondern nur ermahnt werden.

Dieser letztere Umstand macht es möglich, dass im untersuchten Raum Kurse existieren, die in Bern und somit auch in dieser Arbeit nicht erfasst sind; sie kann deshalb nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben, sondern besitzt nur indikatorischen Wert. Auch Zahl und Routen der Kurse wechseln; als Stichtag wurde der 15. Juli 1967 gewählt.

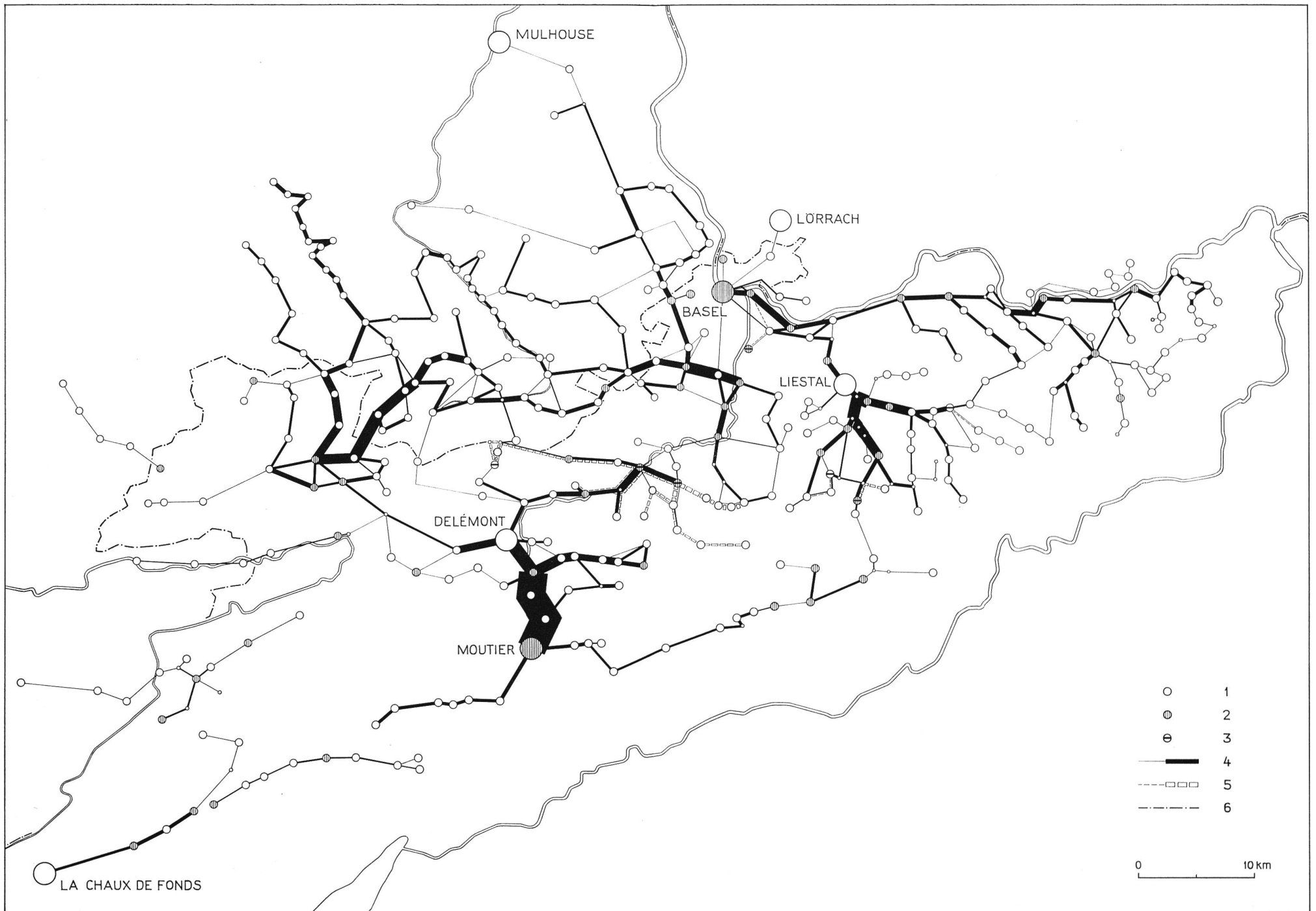
Da gleichfalls nicht im «Amtlichen Kursbuch» verzeichnet, sind in die nachfolgende Darstellung auch jene Kurse einbezogen, für welche eine sogen. Konzession II erforderlich ist. Darin wird regelmässig ein Fahrgeld verlangt, und sie stehen nur einem bestimmten Kreis von Benützern offen (z. B. spezielle, nicht von einem Arbeitnehmer organisierte Arbeiter-, Schüler-, Kirchgänger- und Badegästetransporte). Sie sind in der Karte gesondert eingetragen und im Text erörtert.

Automobilkurse von Firmen verkehren auch in den benachbarten französischen³ und deutschen Räumen, doch hätte deren Erfassung, etwa im Rahmen der Atlaskarte 52.04, «Öffentlicher Verkehr», Nachforschungen nötig gemacht, welche die zeitlichen Möglichkeiten des Verfassers überschritten hätten. Hingegen erschien es sinnvoll, den Rahmen innerhalb der Schweiz

³ z. B. Peugeot/Ile Napoléon bei Mülhausen, Regio Basiliensis VIII (1967), S. 106/107.

Karte der betriebseigenen Personaltransporte in der Nordwestschweiz

- 1 von den Personaltransporten und von Linien mit Konzession II berührte Orte
- 2 Ziel von Personaltransporten
- 3 Ziel von Linien mit Konzession II
- 4 von betriebseigenen Personaltransporten befahrene Linien
(Breite des Bandes entsprechend dem Platzangebot; ein Gesellschaftswagen = vier Kleinbusse)
- 5 Linien mit Konzession II
- 6 Landesgrenze



etwas auszudehnen und demnach jene Linien einzuzeichnen, deren Ziele in folgenden Kantonen und Bezirken liegen:

AG: Laufenburg, Rheinfelden; BL: Arlesheim, Liestal, Sissach, Waldenburg; BS; BE: Courtelary, Delémont, Franches-Montagnes, Laufen, Moutier, Porrentruy; SO: Balsthal-Tal, Dorneck, Thierstein.

Zahlreiche Kurse haben ihren Ursprung im Sundgau oder im Südschwarzwald und sind, weil der Grenzgänger eine charakteristische Erscheinung der Nordwestschweiz ist, vollständig in die Karte einbezogen worden. Nur wenige Firmen der oben umrissenen Region holen Arbeiter aus andern als den genannten schweizerischen Bezirken und die Eingriffe aus transjurassischen Gemeinden sind darin geringfügig. So rechtfertigt sich die vorgenommene Abgrenzung auch durch die tatsächlichen Gegebenheiten.

2 Die Situation am 15. Juli 1967

21 Transportmittel und -zeiten

Die beigelegte Karte gibt den Stand der als Hilfsbetriebe gemeldeten oder auf Grund von Konzession II betriebenen Linien am 15. Juli 1967 mit den im vorangehenden Abschnitt erwähnten Reserven wieder. In wenigen Fällen konnten die Art und die Zahl der Verkehrsmittel nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Wesentlich war, den Einzugsbereich und den ungefähr angebotenen Platz festzuhalten. Gewisse Kurse werden doppelt geführt, andere bringen die Arbeiter in Schichten in die Fabrik, was gerade die Notwendigkeit solcher Transporte erhellt.

Als Transportmittel dienen, ungefähr im Verhältnis 1:2, Cars und Kleinbusse (besonders häufig VW-Busse). Die Gesellschaftswagen werden vor allem von der Grossindustrie eingesetzt, so z. B. in Richtung auf Schweizerhalle, Sisseln, Dornach, Breitenbach, Moutier, und werden relativ häufig von berufsmässigen Transportunternehmen gestellt, darunter auch elsässischen für die z. T. ausgedehnten Strecken im Sundgau. Der Chauffeur wohnt in solchen Fällen gewöhnlich am äussersten Etappenort oder in dessen Nähe; wer z. B. in den Nachtstunden durch den Sundgau fährt, sieht häufig in den Dörfern Wagen stehen, die am frühen Morgen in Richtung Schweiz oder Mülhausen, bzw. Montbéliard auf die Reise gehen. Die Kleinbusse dienen in erster Linie kleinen und mittleren Firmen, die, um mit den Wettbewerbsbedingungen der grossen Schritt halten zu können, ein Fahrzeug einsetzen, das tagsüber noch anderweitig verwendet werden kann und somit die Unkosten nicht zu sehr belastet.

Die Zahl der in den berührten Orten einsteigenden Pendler ist in den Akten des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes nur ganz selten angegeben; ihre genaue Ermittlung hätte erhebliche Schwierigkeiten bereitet, da einerseits die Zahlen andauernd schwanken und andererseits die Firmen nicht gerne ihre ergiebigen «Einzugsgebiete» verraten.

Da das Generalsekretariat erst seit kurzem Fahrpläne⁴ einverlangt, so müssen uns die wenigen, stichprobenartigen Angaben genügen. Die in Fussnote 4 erwähnten Beispiele liegen an der unteren, bzw. oberen Grenze, was Fahrzeit und Anzahl der bedienten Ortschaften anbelangt. In den Dörfern ist der Weg zur Haltestelle meist kurz, und die Endstation liegt im Fabrikareal. Nur ein Siebentel der werkeigenen Linien verbindet Bahnstationen, zudem oft mit Umsteigen, so dass sich unter allen Umständen eine bedeutende Zeitersparnis ergibt; der Arbeitsweg beansprucht sogar in vielen Fällen weniger Zeit als in einer Grosstadt.

22 Einzugsgebiete und Ziele

Eine regelmässige Streuung der von den Werkkursen bedienten Orte⁵ ist vor allem im Sundgau und im Baselbieter und Aargauer Tafeljura festzustellen, welche Gebiete die Karte 24.03 des Strukturatlas (Berufstätige in Land- und Forstwirtschaft 1960/61/62) als solche mit einem starken Anteil landwirtschaftlich Berufstätiger ausweist. Dies gilt gleichfalls, wenn auch in leicht vermindertem Masse, für die Randzonen der von der Birs durchflossenen Becken mit ihren zahlreichen Anschlüssen.

Die Ziele liegen sowohl in den schon lange von der Industrie eingenommenen Räumen, wie auch in jenen, die erst nach dem Zweiten Weltkriege zufolge der Hochkonjunktur Ansätze von Industrien erhielten. Dies gilt vor allem für den Faltenjura, wo die arbeitsteilige Uhren- und feinmechanische Industrie neue Arbeiterreservoirs auszuschöpfen begann (z. B. Alle, Courgenay, Mervelier, Montignez, Mümliswil; vgl. auch Strukturatlas, Karte 42.03). Während im Tafeljura der Arbeiterstrom zu gut 90% in die nordwestlich der Wasserscheide Aare-Rhein gelegenen Haupttäler fliesst, sind im Sundgau die Verhältnisse komplexer, weil dort die Einflussphären mehrerer schweizerischer Industriezonen (Basel, Birstal, Ajoie) sich mit denjenigen von Mülhausen und Montbéliard-Sochaux kreuzen. Die bescheidenere Ausdehnung des schweizerischen Werkverkehrs im angrenzenden Süddeutschland dürfte verschiedene Ursachen haben: etwa das — verglichen

⁴ Zwei Fahrplanbeispiele:

a) VW-Bus: Audincourt ab 06.30, über Seloncourt-Hérimoncourt-Abbévillers nach Fahy/BE, an 06.50; Rückfahrt: Fahy ab 17.40, Audincourt an 18.00 (14 km in 20 Min.).

b) Car (für Schichtarbeiter): Hirsingue ab 04.35 (bzw. 12.35 und 20.35), Bettendorf ab 04.38, Henflingen ab 04.41, Willer ab 04.46, Grentzingen ab 04.55, Oberdorf ab 04.57, Waldighoffen ab 05.00, Roppentzwiller ab 05.05, Durmenach ab 05.07, Werentzhouse ab 05.10, Fislis ab 05.13, Oltingue ab 05.16, St. Blaise ab 05.20, Liebenschwiller ab 05.28, Leymen ab 05.30, Dornach an 05.50 (46 km in 75 Min.).

⁵ Alle eingetragenen Ortschaften sind in den von den Firmen eingereichten Streckenbeschreibungen genannt, jedoch kann die Zahl der Zusteigenden sehr unterschiedlich sein. Führen Linien verschiedener Firmen über die gleiche Strecke, so will das nicht besagen, dass sie die gleichen Haltepunkte haben, auch wenn aus darstellerischen Gründen das so scheinen könnte. Wesentlich dünkt uns aber die Möglichkeit eines Anschlusses für das durchfahrene Dorf (vgl. auch Kap. 3).

mit dem Sundgau — besser ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz⁶, ferner zahlreichere private Motorfahrzeuge und stärkere Hinwendung zu leichter erreichbaren, traditionellen Industriezentren (Basel).

Orte wie Basel und Delémont sind, dank ihrer günstigen Lage im Bahn- und Postautonet, selten Ziel einer Linie. Für die Ausstrahlungspunkte baslerischer Industrien hingegen (Schweizerhalle, Sisselnfeld) sind Zubringerdienste in grösserem Umfange notwendig, solange die geplanten Wohnsiedlungen (z. B. um Sisseln) noch nicht erstellt sind.

Als eigentliche «Zugstrassen» treten auf der Karte Teile des Hochrheintales, des Ergolz- und des Birstales heraus, bei welchem letzterem die Klusenstrecke Delémont—Moutier noch besonders hervorsticht. Im übrigen bringen es die Beweggründe für die Errichtung von Zubringerdiensten mit sich, dass auch zahlreiche Nebenstrassen in das Netz einbezogen werden.

23 Transporte mit Konzession II

Diese Betriebsart (vgl. auch Kap. 1) umfasst in der Nordwestschweiz vor allem Arbeitertransporte im Umkreise des Laufenbeckens. Die nach Breitenbach zielenden sind durch die Schweizerischen Isolawerke organisiert⁷ und stehen auch Nicht-Betriebsangehörigen als Abonnenten zur Verfügung, wodurch eine willkommene Verdichtung des lokalen Verkehrsnetzes entsteht.

Von den übrigen Kategorien⁸ ist nur zu sagen, dass die Schülertransporte, verglichen etwa mit den Kantonen Luzern und Tessin⁹, noch wenig entwickelt sind und dass vielleicht gerade hier noch mehr zu tun wäre.

3 Ursachen und Folgen des werkeigenen Personenverkehrs

Das Generalsekretariat des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes bezeichnet die Zunahme dieser Art von Verkehr in den letzten zehn Jahren als sehr stark und bringt sie, ohne Zweifel mit Recht, in Zusammenhang mit der Abwerbung von Arbeitskräften als Folge der Hochkonjunktur. Damit ist aber nur die letzte, beinahe krankhafte Etappe einer Entwicklung gekennzeichnet, die auch positive Seiten hat.

⁶ Von 156 untersuchten Linien im gesamten Bereich hatten: 41 den Ausgangspunkt an einer Bahnlinie, 116 jedoch nicht an der Bahn; 115 das Ziel an einer Bahnlinie, 42 nicht an der Bahn. — Diese Zusammenstellung unterstreicht die den Werkkursen innewohnende Tendenz zur Erschliessung bahntferner Zonen, die noch Arbeitskraftreserven aufweisen; sie weist aber auch auf die Unabhängigkeit gewisser Industrien von Bahnanschlüssen hin!

⁷ s. auch: *Bienz, G.* (1967): Pendlere und Fremdarbeiter der Schweizerischen Isolawerke Breitenbach, Regio Basiliensis VIII, S. 103-105.

⁸ Es sind dies: Kirchgängerbeförderung Tecknau-Gelterkinden; Schülertransporte: Birsfelden-Muttenz-Münchenstein (Gymnasium), Arboldswil-Titterten-Reigoldswil (Realschule), Liesberg-Dorf-Laufen (Sekundarschule). Alle drei erleichtern also den Besuch höherer Mittelschulen, wobei im ersten Falle die Aufsichtskommission für die Gymnasien Münchenstein und Liestal, im zweiten die Realschulpflege des Kreises Reigoldswil als Konzessionsinhaber auftritt.

⁹ vgl. *Bienz, G.* (1968): Schülertransporte im Kanton Tessin, Geog. Helvetica XXIII

Es gibt Grossunternehmen ausserhalb der Städte, die schon vor dem Zweiten Weltkrieg eigene Zubringerdienste kannten (vgl. Fussnote 7), weil sie mehr Arbeitskräfte benötigten, als im Dorfe zur Verfügung standen, diese jedoch nicht vom angestammten Boden weg in die Arbeitsgemeinde ziehen wollten. Damit ersparte man letzterer ein übermässiges Wachstum mit gesteigerten Anforderungen an die Infrastruktur und sicherte die Arbeitnehmer selbst gegen Krisenfolgen ab, indem man bewusst die Schicht der Arbeiterbauern förderte. Die Hochkonjunktur der Nachkriegszeit erhöhte jedoch den Bedarf nach Arbeitern in einer Masse, das alles Bisherige in den Schatten stellte. Man liess ausländische Arbeitskräfte (Grenzgänger und Fremdarbeiter) kommen und schöpfte überschüssige landwirtschaftliche Berufstätige in bisher noch stark agrarischen Gegenden der Schweiz und des nahen Auslandes ab. Die zunehmende Mechanisierung und die Konzentration der Landwirtschaftsbetriebe, zusammen mit der anhaltenden Neigung der bäuerlichen Jugend zur Landflucht, leisteten diesem Bestreben Vorschub. Da es aber an den neuen Arbeitsorten an Wohnraum mangelte oder dieser sehr teuer war, erhöhte sich die Zahl der Pendler. Nicht überall genügten die öffentlichen Verkehrsmittel, und so sprangen die Firmen selbst ein, bald erkennend, dass der Werkverkehr auch ein wirksames Werbemittel auf dem Arbeitsmarkt darstellt. Den Firmen steht es ja frei, die Arbeiter und Arbeiterinnen unentgeltlich oder nur gegen ein bescheidenes Entgelt zu transportieren. Die Beförderung erscheint so als Teil der Entlohnung und Werbung zugleich.

Welche Vor- und Nachteile erwachsen nun aus diesen Zubringerdiensten den Arbeitnehmern, den Arbeitgebern und den Gemeinden? Die Bequemlichkeit des Von-Haus-zu-Haus-Dienstes und das verlängerte freie Wochenende machen heute das Wohnen im Dorf und den immer noch möglichen Gartenbau wieder attraktiver. Der Arbeiter bleibt in der angestammten Umgebung und hat dennoch vermehrten Anteil am erhöhten Volkseinkommen und an den Zivilisationsgütern, ohne sich allerdings stets sinnvoll ihrer zu bedienen, was einem zuweilen in gewissen Dorfbildern schmerzlich bewusst wird. Die Verminderung des Sozialgefälles zwischen Stadt und Land kann die Landflucht bremsen. Den industriellen Unternehmen andererseits wird durch ihren Zubringerdienst die Expansion erleichtert. Die Kurse können mühelos umgestellt und erweitert werden, sofern in routennahen Orten neue Arbeitswillige sich melden oder finden lassen. Umgekehrt können überzählige oder ungeeignete Kräfte leichter abgestossen werden, als wenn sie am Arbeitsorte selbst wohnen. Solange die angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkte anhält, kann es sich keine Firma leisten, als moderner «Feudalherr» in «ihren Dörfern» aufzutreten; solche Gefahren für den Pendler werden erst bei einer merklichen Rezession spürbar werden.

Die Arbeitsplatzgemeinde hat keine besonderen Verpflichtungen gegenüber den Auswärtswohnenden; doch die Wohngemeinde wird nicht nur erhöhte Steuereinnahmen buchen, sondern sich auch neuen Forderungen gegenübergestellt sehen (Strassenbau, Kanalisation, Wasser- und Elektrizitäts-

versorgung¹⁰). Neue reine Wohnbauten, Einfamilienhäuser, ja sogar Mehrfamilienblöcke, entstehen an den Dorfrändern, mit Vorliebe an gut exponierten Stellen. Bauerndörfer können unter dem Einfluss von Industrialisierung und Pendlerwesen zu Schlaf- und Wochenenddörfern werden (so etwa Füllinsdorf/BL). Es entwickeln sich ländliche Arbeits- und Wohnorte, für welche der uns vertraute Inhalt des Wortes «Dorf» nicht mehr richtig passen will; es gibt noch keinen neuen Ausdruck. Es dringt also mehr Wohlstand in bisher verkehrsabgelegene Gemeinden; aber auch der Wunsch nach besserer Schulung der Kinder wird dort wach, da diese sich sozial einmal höher stellen sollen als die Eltern. In den beiden letzten Jahrzehnten sind allenthalben bedeutende Anstrengungen zur Errichtung höherer Mittelschulen unternommen worden (z. B. Basel-Land, Laufen), wodurch eine bessere Ausnützung der «Begabtenreserve» unseres Landes möglich wird. Der Zustrom aus dem Frick- und Laufental an die baslerischen Gymnasien hat sich verstärkt, da dort die entsprechenden Schulen noch fehlen.

Die meisten dieser hier angedeuteten Erscheinungen hängen mit der industriellen Entwicklung ganz allgemein zusammen, doch haben die werk-eigenen Kurse zu einer Intensivierung und räumlichen Ausdehnung beigetragen. Dass die Überschneidungen im Netz der Pendler noch zugenommen haben, dass eine Entflechtung, ein rationeller Einsatz von Kraft und Zeit möglich wären, steht ausser Zweifel. Es ist dies jedoch eines jener Opfer, das wir einer freien Wirtschaftsordnung bringen müssen.

LES RAMASSAGES D'OUVRIERS PAR LES ENTREPRISES DANS LE SECTEUR SUISSE DE LA REGIO (Résumé)

Le Secrétariat Général du Département Fédéral des Transports et de l'Energie autorise pour un temps limité, le transport d'ouvriers par les entreprises chaque fois que les transports publics n'assurent pas de communications satisfaisantes. Comme l'étude se base sur les données du Secrétariat Général et comme les entreprises qui ne signaleraient pas leurs circuits de ramassage ne sont qu'être averties, mais non pénalisées, il est normal que toutes les lignes existantes n'ont pas été recensées.

Il y a à peu près 1 car pour 2 microbus. Certains circuits servent essentiellement aux ouvriers travaillant par postes (voir note marginale 4). Les effectifs transportés ainsi que le nombre des migrants par lieu de résidence n'ont pas pu être établis; les chiffres sont d'ailleurs très variables. Les principales zones de drainage de ces transports sont des régions rurales, à l'écart des grands axes de circulation, comme le Jura tabulaire argovien et bâlois, le Sundgau (également drainé par les ramassages à destination de Mulhouse et de Sochaux-Montbéliard), ainsi que les régions marginales de la vallée de la Birse. La haute conjoncture a beaucoup favorisé ces circuits de ramassage du personnel par les entreprises; ils sont devenus un facteur dans la politique de la main-d'œuvre et contribuent par ailleurs à freiner le mouvement excessif de concentration dans les zones industrielles. L'amélioration du niveau de vie des migrants entraîne des prétentions accrues en matière de logement et de scolarisation, ce qui rend nécessaires de coûteuses améliorations des infrastructures dans les communes de résidence. (Trad. P. Meyer)

¹⁰ In dieser Hinsicht beklagen sich vor allem die elsässischen Grenzgemeinden, deren Bewohner den schweizerischen Lebensstandard als Leitbild vor Augen haben, welchen jedoch, durch das französische Steuersystem bedingt, die kommunalen Mittel in viel geringerem Masse zur Verfügung stehen als ihren schweizerischen Nachbarn.