

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 29 (1937)
Heft: 12: Probleme des Verkehrs

Artikel: Projekte zur Lösung des Verkehrsproblems
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-352880>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

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

Download PDF: 02.02.2025

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

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU FÜR DIE SCHWEIZ

*Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Beilage „Bildungsarbeit“, Mitteilungsblatt der Schweiz. Arbeiterbildungszentrale*

No. 12

Dezember 1937

29. Jahrgang

Projekte zur Lösung des Verkehrsproblems.

Von Robert Bratschi.

I.

In einem Aufsatz «Planwirtschaft im schweizerischen Verkehrswesen» haben wir uns in der Märznummer der «Rundschau» des Jahres 1934 zur damaligen verkehrspolitischen Lage unseres Landes geäußert. Am Schlusse unserer Untersuchung kamen wir zu folgender Ansichtsaussprechung:

«Was nützt, sind Massnahmen finanzieller Natur und eine Gesetzgebung, die geeignet ist, einer Politik der Vernunft und der Planmässigkeit in der gesamten schweizerischen Verkehrswirtschaft die Wege zu ebnet. Massnahmen dieser Art, und nur sie, können die Unterstützung der schweizerischen Arbeiterbewegung finden.»

Was ist seither geschehen, um den absolut unhaltbaren Zuständen in diesem wichtigen Zweig unseres gesamten Wirtschaftslebens ein Ende zu setzen?

Bevor wir diese Frage zu beantworten versuchen, erscheint ein Blick auf die seitherige Entwicklung angezeigt.

Die erste Hälfte des Jahres 1934 brachte eine gewisse Abschwächung der Krise. Sie zeigte sich auch in den Betriebsergebnissen unserer Verkehrsanstalten. Die Erscheinung war aber nur ganz vorübergehender Natur. Schon der zweite Teil des gleichen Jahres wies neue Rückschläge auf. Ganz besonders schlimm wurde es in den Jahren 1935 und 1936. Die Leser der «Rundschau» wissen, wo die Ursachen des neuen Zusammenbruches zu suchen waren. Ein entscheidender Anteil fällt der Deflationspolitik der Behörden unseres Landes zur Last.

Wenn wir einige massgebende Zahlen aus der Rechnung der Bundesbahnen des ersten und letzten Jahres der hinter uns lie-

genden schweren Krise einander gegenüberstellen, ergibt sich folgendes Bild:

	Betriebsausgaben	Betriebsüberschuss	Zinsenlast	Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung
	in Millionen Franken			
1931	389	106	115	10
1936	291	67	118	68

Die Zahlen sind nicht erfreulich. Dabei ist zu beachten, dass das Jahr 1931 schon ein Krisenjahr war. Ferner ist in Betracht zu ziehen, dass die Ergebnisse des Jahres 1936 wohl um ungefähr 10 Millionen Franken ungünstiger wären, wenn die Aenderung des Wechselkurses des Schweizerfrankens nicht beschlossen worden wäre.

Das Jahr 1937 bringt einen gewissen Aufschwung. Die eingetretene Verbesserung beläuft sich bis Ende Oktober auf rund 45 Millionen Franken. Bis Ende des Jahres dürfte sie annähernd 50 Millionen Franken erreichen. Das Defizit wird zwischen 25 und 30 Millionen liegen, statt zwischen 75 und 80 Millionen, wie der Voranschlag im Oktober vorsah.

Die eingetretene Verbesserung ist bedeutend. Von normalen Verhältnissen kann indessen noch keine Rede sein. Das Gleichgewicht ist noch nicht erzielt. Dazu kommt, dass die Verkehrszunahme noch nicht stabil ist. Sie rührt vom gesteigerten Verkehr mit dem Ausland her, wie er als Folge der Abwertung möglich geworden ist. Dazu kommt aber ein Transitverkehr, der im Zusammenhang mit der gegenwärtigen internationalen Lage steht und der recht unsicher ist. Den Bahnen droht weiter Gefahr von Seite der Wirtschaftspolitik der Behörden. Die Deflation wird ja fortgesetzt. In Betracht zu ziehen ist sodann, dass die Ausgaben die unterste Grenze erreicht haben. Der übertriebene Lohnabbau muss nach und nach aufgehoben werden. Der Personalbestand hat einen Tiefstand erreicht, der vom Standpunkt der Gesundheit des Personals und der Sicherheit des Verkehrs gleich bedenklich ist.

Es sind also Rückschläge finanzieller Art möglich.

Die Lage der Privatbahnen war in den Jahren 1931 bis 1936 noch schlimmer als diejenige der Bundesbahnen. Grosse Teile des Kapitals blieben ohne Verzinsung. Abschreibungen und Sanierungen sind nötig geworden. Bund, Kantone und Gemeinden mussten eingreifen, um die Stilllegung von lebensnotwendigen Betrieben zu verhindern.

Das Jahr 1937 bringt auch den Privatbahnen eine gewisse Besserung. Die Verhältnisse bei diesen Betrieben sind verschieden. Am günstigsten stehen im Vergleiche mit den Vorjahren die Bahnen da, die dem Fremdenverkehr und dem internationalen Durchgangsverkehr dienen. 25 Bergbahnen unseres Landes haben in den Monaten Juli—September ihre Einnahmen von 3,6 auf annähernd 5 Millionen Franken steigern können. Dabei ist zu beachten, dass

diese Bahnen unter der Krise auch am stärksten gelitten haben. Bei den Bahnen, die ausschliesslich innerschweizerischen Bedürfnissen genügen, ist die Erholung langsamer. Rückschläge gegenüber dem Jahre 1936 gehören aber zu den Ausnahmen.

Ueber die finanziellen Ergebnisse im Automobilwesen liegen keine Zahlen vor. Man weiss aber, dass die Krise diesen Betrieben arg zugesetzt hat. Die steile Aufwärtsentwicklung in bezug auf die Zahl der Wagen ist denn auch unterbrochen worden. Folgende Zahlen geben darüber einige Auskunft:

	Personenwagen	Autobusse	Lastwagen	Traktoren	Total	Motorräder
1920	8,902	—	3,331	—	12,233	8,179
1931	63,945	1161	17,195	2032	84,333	46,875
1936	69,098	1515	18,454	613	89,680	28,639

Von 1920 bis 1931 ist ein beispielloser Aufstieg zu verzeichnen. Die Krise hat dieser Entwicklung einigermassen Einhalt geboten. Allerdings wiesen die Zahlen der Personenwagen und Autobusse eine weitere Steigerung auf. Die eingetretene Verlangsamung aber ist sehr deutlich. Bei den Lastwagen ist fast Stillstand eingetreten. Die Traktoren und Motorräder weisen sogar einen starken Rückgang auf. Die Zahlen werden bei besserer Wirtschaftslage zwar rasch wieder ändern. Die Fahrzeuge sind ja nicht verschwunden, sondern nur stillgelegt. Sie werden aber im Verkehr erscheinen, wenn ihr Einsatz wieder Gewinne verspricht, oder doch nicht mit unverhältnismässig grossem Verlust verbunden ist.

In der Entwicklung der Verkehrsmittel ist also ein gewisser Stillstand eingetreten. Das Verkehrsvolumen aber ist stark zurückgegangen. Die Spannung in der Konkurrenzsituation hat sich also weiter verschärft. Das trifft zu für den Personenverkehr, soweit auf der Strasse grosse Wagen eingesetzt werden. Insbesondere aber ist die Verschärfung auf dem Gebiete des Güterverkehrs festzustellen. Auf diesem Gebiete ist denn auch eine Besserung der Lage äusserst dringend.

Die Behörden unterscheiden zwischen dem gewerbsmässigen Verkehr (Transporte für Dritte gegen Entgelt) und dem Werkverkehr (Transporte für den eigenen Bedarf). Ueber die Bedeutung der einen und der andern der beiden Verkehrsarten bestehen keine unbestrittenen Anhaltspunkte. Allerdings wird vom Eisenbahndepartement seit einiger Zeit eine Statistik durchgeführt. Ihr Wert ist aber sehr fragwürdig. Einmal erfasst sie nur ungefähr die Hälfte der vorhandenen Lastwagen. Im weitern sind die Grundlagen der Statistik ungenügend. Jeder Lastwagenbesitzer kann die ihm unterbreiteten Formulare ohne Kontrolle ausfüllen. Eine der wichtigsten Voraussetzungen der Statistik, nämlich ein kontrollierbares Urmaterial, fehlt also. Der Umstand, dass die Statistik in der Zeit des vollständig darniederliegenden Baugewerbes durchgeführt wird, ist weiter geeignet, das Bild zu verschieben. Aber auch so geht aus den Zahlen hervor, dass der Werkverkehr

wichtiger ist, als der gewerbsmässige Verkehr. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der gewerbsmässige Verkehr durchschnittlich grössere Distanzen bewältigt, ergibt die Statistik ein Verhältnis der beiden Verkehrsarten von ungefähr 3 : 2 zugunsten des Werkverkehrs. Stellt man aber auf die Zahl der im Dienste der beiden Verkehrsarten stehenden Wagen ab, so tritt der Werkverkehr noch stärker hervor.

Jedenfalls führen Massnahmen, die den Werkverkehr nicht erfassen, nie zu einer Lösung.

Ueber die Gesamtausgaben, die von der schweizerischen Oeffentlichkeit (Kantone und Gemeinden) für den Bau und Unterhalt der Strassen getragen werden müssen, gibt eine Arbeit in der Nummer 10/1937 der vom schweizerischen Volkswirtschaftsdepartement herausgegebenen Zeitschrift «Die Volkswirtschaft» erstmals erschöpfende Auskunft.

Wir setzen darüber einige Zahlen hin:

	Strassenlänge in 1000 km	Ausgaben		Total	Einnahmen ¹	Netto- Ausgaben ²
		Ge- meinden	Kan- tone			
in Millionen Franken						
1931	44	66,2	90	156,2	52,6	103,6
1935	44,2	60,5	80,3	140,8	61,9	78,9
Durchschnitt 1931—1935	44,6	64,6	89,7	154,3	58,6	95,7

¹ Einschliesslich Benzinzollanteil der Kantone.

² Ohne die kantonalen Ausgaben für Signalisierung und Verkehrsregelung.

Die öffentlichen Lasten aus dem Strassenwesen sind also gewaltig. Im Durchschnitt des letzten Jahrfünftes erreichen die reinen Ausgaben annähernd die ungeheure Summe von jährlich 100 Millionen Franken. Die Nettoausgaben weisen glücklicherweise eine rückläufige Entwicklung auf. Das ist darauf zurückzuführen, dass einerseits die Bauausgaben gesunken sind, andererseits aber die Einnahmen erhöht werden konnten. Indessen bleibt auch im Jahre 1935 immer noch die Summe von annähernd 80 Millionen Franken, die zu ungefähr $\frac{4}{7}$ den Kantonen und zu $\frac{3}{7}$ den Gemeinden aufliegt. Dass diese Summe nur auf dem Wege der Steuern aufgebracht werden kann, ist klar. Auf den Kopf unserer Bevölkerung trifft das durchschnittlich 20 Franken im Jahr. Die fünfköpfige Normalfamilie wird also mit 100 Franken im Jahr für Strassenbau und Strassenunterhalt belastet.

Die Frage der Verkehrssicherheit auf den Strassen untersuchen wir an dieser Stelle nicht. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass von dieser Seite her einmal eine Regelung erzwungen wird, wenn die andern Gründe für die massgebenden Behörden unseres Landes noch nicht überzeugend genug sind, Massnahmen in Vorschlag zu bringen, die dem heutigen chaotischen Zustand ein Ende setzen können. Unser Volk wird auf die Dauer kaum ein jährliches Blutopfer von 600 Toten und 12,000 Verletzten im Strassenverkehr bringen wollen.

II.

Was seit dem Jahre 1934 unternommen worden sei, fragten wir eingangs dieses Aufsatzes.

Leider nichts von Bedeutung, müssen wir antworten.

Allerdings hat der «Bund für Volk und Heimat» im Jahre 1934 eine Initiative lanciert. Er erklärte, damit die Bundesbahnen entpolitisieren zu wollen. In Wirklichkeit ist das Ziel der reaktionären Herren einfach die Entrechtung des Bundesbahnpersonals. Das Mittel dazu soll die Entstaatlichung der Bundesbahnen sein. Das gewaltige Verkehrsinstrument Bundesbahnen soll einem einseitig zusammengesetzten Verwaltungsrat in die Hände gespielt werden, um machtpolitisch gegen die Eisenbahner und die gesamte schweizerische Gewerkschaftsbewegung missbraucht zu werden.

Das gleiche Ziel verfolgte ein dringlicher Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1934, ein im Juni 1934 erschienener Gesetzesentwurf Pilet/Schrafl und schliesslich der massgebende Entwurf des Bundesrates vom 24. November 1936 zum neuen Bundesbahngesetz. Alle diese Massnahmen bewegen sich im Kielwasser des grossen Entstaatlichungsschiffes des «Bund für Volk und Heimat». Die Sanierung der Bundesbahnen wird zum Vorwand degradiert, um unter souveräner Missachtung des Standpunktes der Gewerkschaften, die gesetzlichen Rechte des Personals der Bundesbahnen zu beseitigen.

Aus einem Wettstreit über die zweckmässigste Lösung des schweizerischen Verkehrsproblems, versuchen die Behörden unter dem Einfluss des gewesenen «Bund für Volk und Heimat» und seiner Ueberreste einen sinnlosen Machtkampf gegen die Gewerkschaften zu entfesseln.

Ueberdies wird das Personal mit einer «Rationalisierung», die diese Bezeichnung längst nicht mehr verdient, unter Druck gesetzt. Die folgenden Zahlen über die bei den Bundesbahnen beschäftigten Personen geben Aufschluss über die Ergebnisse der bisherigen Massnahmen auf diesem Gebiete:

Beschäftigte Personen im Jahresdurchschnitt		
1920	1930	1936
38,562	34,305	28,642

Im Jahre 1937 ist der Bestand neuerdings um mehr als 500 Personen gesunken — und der Abbau geht weiter! Dabei ist zu beachten, dass der Verkehr stark zugenommen hat. Die Zunahme von 1936 bis 1937 ist grösser als in irgendeiner andern Periode von gleicher Dauer seit dem Bestand der Bundesbahnen. Die Lage ist im letzten Sommer schon sehr kritisch geworden. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit konnten nicht mehr angewendet werden. Wird nicht Remedur geschaffen, so können die Verhältnisse innert kurzer Zeit unhaltbar werden. Einer Gewerkschaft, die in einer solchen Situation nicht mit ihrem ganzen Ge-

wicht auf Aenderung dringen würde, könnte der Vorwurf der Verletzung ihrer elementarsten Pflicht nicht erspart werden. Wenn der schweizerische Eisenbahnverband eine angemessene Erhöhung des Personalbestandes fordert, so geschieht das ebensowohl im Interesse des schweizerischen Verkehrswesens wie des unmittelbar beteiligten Personals.

Indessen muss die finanzielle Sanierung der Bundesbahnen herbeigeführt werden. Der SEV fordert die rechtliche Gleichstellung der Bundesbahnen mit den übrigen Regiebetrieben des Bundes. Dieser Gedanke findet in neuester Zeit auch Unterstützung aus Kreisen, die ihn vor wenigen Jahren noch schroff abgelehnt haben. Wird der Gedanke jetzt noch einmal abgelehnt, so werden wir uns nach Jahren wieder damit befassen. Der «Bund für Volk und Heimat» und seine Erben fordern praktisch die Entstaatlichung. Dieser Weg kommt nicht in Frage. Kein ernst zu nehmender Mensch tritt noch dafür ein. Der Bundesrat hat einen Mittelweg betreten, der sich, soweit die Finanzfragen in Betracht fallen, den Vorschlägen des SEV stark nähert. Hier ist also eine Unterstützung durch die Gewerkschaften möglich. Sie kommt aber erst in Frage, wenn der Bundesrat oder das Parlament die gegen Personal und Gewerkschaften gerichteten politischen Artikel, die mit der Sanierung der Bundesbahnen gar nichts zu tun haben, endlich fallen lassen.

Eine andere Gesetzesvorlage des Bundesrates befasst sich mit der Sanierung der Privatbahnen. Sie ist mit Botschaft vom 23. April 1937 erschienen und befindet sich gegenwärtig beim Ständerat in Beratung. Sie ist das Gegenstück zur Sanierung der Bundesbahnen. Der Bundesrat sieht eine Aufwendung von 150 Millionen Franken aus eidgenössischen Mitteln vor. Im Grunde genommen handelt es sich um die Sanierung der grösseren Privatbahnen, die längst im Besitze des Bundes wären, wenn die Verstaatlichungsaktion systematisch und im ganzen Lande gleichmässig durchgeführt worden wäre. Im Gegensatz zum Bundesbahngesetz enthält diese Vorlage keine Kampfartikel. Sie befasst sich einfach mit dem Problem, das gelöst werden soll. Eine Einigung ist daher auf der vom Bundesrat geschaffenen Grundlage möglich.

Weiter soll das Eisenbahngesetz vom Jahre 1872 geändert werden. Gewisse Aenderungen sind nötig, wenn auch zu sagen ist, dass sich dieses Gesetz als sehr dauerhaft erwiesen hat. Seine Väter haben Mut und Weitsicht an den Tag gelegt. Neben Aenderungen, die man gerne kommen sieht, sind auch solche vorgesehen, die als Rückschritt anzusehen sind. Statt die bewährte Ordnung im Eisenbahnverkehr sinngemäss auf den Strassenverkehr auszudehnen, ist die teilweise Uebertragung des Chaos im Strassenverkehr auf die Schiene geplant. Wir hoffen, dass eine bedauerliche Rückwärtsentwicklung vermieden werden könne.

Trostlos ist die Lage in bezug auf die eigentlichen Beziehungen zwischen Schiene und Strasse.

Am 5. Mai 1935 hat das Volk das sog. Verkehrsteilungsgesetz mit grosser Mehrheit verworfen. Der Entscheid war richtig. Das Gesetz hätte keine Lösung bringen können, wohl aber den Bundesbahnen durch die Angliederung einer unzweckmässigen privaten Autotransportorganisation (Asto) grosse Defizite verursacht.

Nach der Verwerfung des Gesetzes hatten die Behörden die Pflicht, bessere Arbeit zu liefern.

III.

Unmittelbar nach der Verwerfung des «Verkehrsteilungsgesetzes», d. h. am 5. Juni 1935 reichte der Verfasser dieses Aufsatzes im Nationalrat eine Motion mit folgendem Wortlaut ein:

«Der Transport von Gütern mit Motorfahrzeugen auf den öffentlichen Strassen hat einen Umfang angenommen, der vom Standpunkt der Konkurrenzierung der Eisenbahnen und damit der Finanzen dieser Unternehmungen und des Bundes, vom Standpunkt der Ausgaben für den Strassenbau und Strassenunterhalt und damit der Finanzen der Kantone sowie vom Standpunkt der Sicherheit auf den Strassen zu schweren Bedenken Anlass gibt.

Der Bundesrat wird eingeladen, unverzüglich die organisatorischen und gesetzgeberischen Massnahmen durchzuführen bzw. den eidgenössischen Räten zur Beschlussfassung vorzulegen, die notwendig sind, um zu einer Gesundung im schweizerischen Verkehrswesen zu gelangen. Dabei ist insbesondere die Angliederung eines einfachen und den Verhältnissen entsprechenden bahn-eigenen Zubringerdienstes an die Bundesbahnen, die enge Zusammenarbeit dieses Bundesbetriebes mit der eidgenössischen Postverwaltung und die Einschränkung des Lastwagenverkehrs jeder Art auf grössere Distanzen in Aussicht zu nehmen.»

Die Motion ist im Frühjahr 1936 als Postulat entgegengenommen worden. Der erste Teil ist seither von den Bundesbahnen verwirklicht worden. Statt der unzweckmässigen und defizitären Asto ist ein anpassungsfähiger Haus-Haus-Dienst organisiert worden, der keine Kosten verursacht und die Kundschaft besser bedient, als die Asto das je hätte tun können.

Anders verhält es sich mit dem zweiten, wichtigeren Teil der Motion. In dieser Beziehung geschah zunächst überhaupt nichts.

Im Herbst 1936 erschien ein Vorentwurf zu einem Bundesbeschluss, der sich mit dem Problem Schiene-Strasse befasste. Er wurde den beteiligten Kreisen, unter anderem auch den Wirtschaftsverbänden zur Vernehmlassung zugestellt. Er konnte in der Form, wie er unterbreitet wurde, nicht befriedigen. Die Eisenbahnen wünschten eine klarere Lösung, die den Ferngüterverkehr in der Hauptsache der Schiene vorbehalten würde. Die inzwischen gegründete Via Vita lehnte überhaupt jede Regelung des Problems Schiene-Strasse ab. Auch der Gewerkschaftsbund hielt den Entwurf für ungenügend.

Das Eisenbahndepartement hat in der Folge einfach dem offenbar stärksten Druck nachgegeben. Ein neuer Vorentwurf vom 12. Februar 1937 trug schon völlig den Stempel der Via Vita. Er

wurde später noch weiter verschlechtert. Es wurde auch bekannt, dass das Departement sich den Wünschen dieser Organisation vollständig unterworfen hatte. Ja, die andern Interessenten wurden gar nicht mehr angehört.

Am 18. Juni 1937 erschien der Entwurf des Bundesrates. Die Botschaft dazu ist ein Plädoyer gegen die Eisenbahnen. Von einer Verkehrsregelung zwischen den beiden wichtigen Verkehrsmitteln ist keine Spur mehr. Ehrlicher Weise wird der Bundesbeschluss, für den auf Wunsch der Via Vita die Dringlichkeit verlangt wird, «Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen» bezeichnet. Der Titel bringt also schon eindeutig zum Ausdruck, dass der Beschluss mit den Eisenbahnen nichts Positives zu tun hat.

Der Entwurf sieht vor, dass für den gewerbsmässigen Verkehr eine Bewilligung (Konzession) verlangt werden muss. Die Bewilligung gilt für das ganze Gebiet der Schweiz und wird vom eidgenössischen Amt für Verkehr erteilt. Bewilligungspflichtig ist der Personen- und Güterverkehr, soweit er gewerbsmässig ist. Die Bewilligung ist unter anderem vom Bedürfnis abhängig zu machen. Wie dieses Bedürfnis beurteilt werden soll, nachdem es sich immer um Bewilligungen für das ganze Gebiet des Landes handelt, ist ein Rätsel. Die bereits bestehenden Firmen haben ohne weiteres Anspruch auf die Bewilligung.

Für die gewerbsmässigen Transporte sollen in Zukunft allgemein verbindliche Tarife aufgestellt werden. Das ist theoretisch ein Vorteil. Praktisch sind Vorbehalte anzubringen. Einmal ist die Möglichkeit der Kontrolle dieser Tarife klein. Im Ausland hat sie überall versagt. In der Schweiz hat die Kontrolle des Strassenverkehrs bei viel leichter zu lösenden Aufgaben vollständig versagt. Zu erwähnen ist besonders die Ruhezeit der Chauffeure. Aber dazu kommt ein Zweites. Der Tarif ist eine Kostenfrage. Solange die Ungleichheiten der Gesetzgebung zwischen Eisenbahn und Automobil bestehen, können die Auswirkungen auf den Tarif nicht ausbleiben. Wir erwähnen insbesondere die vielfach bedenklichen Arbeitsverhältnisse des Personals bei den Automobilbetrieben. Man darf der Vorschrift über die Tarife also auch aus diesem Grunde keine grosse praktische Bedeutung beimessen.

Die Aufstellung der Tarife wird einem Verband der Automobilunternehmer übertragen. Dieser Verband ist eine Zwangsorganisation. Er entspricht vollständig dem Gedanken der berufsständischen Ordnung. Aber es ist eine berufsständische Ordnung ohne das beteiligte Personal, ja gegen das beteiligte Personal. Der Entwurf geht in dieser Hinsicht viel weiter als die neuen Wirtschaftsartikel. Die Bestimmung über den Zwangsverband ist natürlich verfassungswidrig. Sie wäre es auch nach Annahme der neuen Wirtschaftsartikel.

Grosse Bedeutung käme auch einer neu zu schaffenden Transportkommission zu, die aus Vertretern des Autotransportgewerbes,

der Eisenbahnen und der Wirtschaftsverbände zusammengesetzt werden soll. Die Kommission hätte den Charakter einer Behörde und entsprechende Befugnisse. Besonders kann ihr für die weitere Entwicklung der Verkehrsgesetzgebung in der Schweiz eine besondere Rolle zufallen.

Der ganze Werkverkehr wird vom Entwurf nicht berührt. Das ist der Wunsch des Handels- und Industrievereins. Der Besitzer eines Werkverkehrswagens hat nur die Pflicht, sich einschreiben zu lassen.

Verboten wird der sog. unechte Werkverkehr, d. h. das Mitführen von Gütern für Dritte gegen Entgelt auf Werkverkehrswagen. Das Verbot ist theoretisch wichtig. Praktisch messen wir ihm noch weniger Bedeutung zu als dem Tarif, und zwar, weil die Durchführung einer wirksamen Kontrolle auf diesem Gebiete auch dann unmöglich sein dürfte, wenn der Kontrollapparat ganz anders ausgebaut wäre, als das heute der Fall ist, wo die ganze Kontrolle in der Hand der kantonalen Polizei liegt!

So wie der Entwurf heute aussieht, muss er natürlich von den Gewerkschaften abgelehnt werden. Welche Aenderungen müssten eintreten, um eine Zustimmung wenigstens als Uebergangsmassnahme zu einer durchgreifenden Lösung zu ermöglichen?

Als äusserstes Minimum glauben wir die Aufnahme absolut eindeutiger Bestimmungen über den Gesamtarbeitsvertrag zwischen den Autotransportunternehmungen und ihrem Personal fordern zu müssen. Leider sind entsprechende Ergänzungen bis heute abgelehnt worden. Ob es gelingt, bei Anlass der parlamentarischen Beratungen die Lücke noch auszufüllen, bleibt abzuwarten. Die notwendigen Anstrengungen werden jedenfalls unternommen.

Der entscheidende Einfluss der Via Vita auf den jetzt noch ganz unannehmbaren Entwurf ist offensichtlich. Wie verlautet, ist der Anteil des Generalstabes der Armee am Entstehen der Vorlage und an ihrem Inhalt auch nicht unbedeutend.

Der Generalstab will mehr brauchbare Motorfahrzeuge. Er setzt den Bedarf für den Kriegsfall auf 12,000 an. In Frage kommen Lastwagen mit mittlerer Tragfähigkeit von 3—5 Tonnen. Wenn möglich sollten es Wagen einheimischer Produktion sein, für die die Ersatzstücke leicht beschafft werden können. Ferner sollten nicht zu viele verschiedene Typen vorhanden sein.

Der Generalstab schätzt die Bedeutung des Motorfahrzeuges sehr hoch ein. Wir sind aber überzeugt, dass er sein Ziel nicht erreichen kann, wenn das heute bestehende Chaos im Verkehrswesen bleibt. Ohne strenge Vorschriften über die in Zukunft noch zugelassenen, für die Armee brauchbaren Wagentypen und ohne fühlbare Begünstigungen der schweizerischen Produktion von Lastwagen, ist das Ziel nicht zu erreichen. Hier müsste der Generalstab einsetzen. Er wäre dann auch nicht mehr Gegner der Anhänger einer vernünftigen Verkehrsregelung, sondern er würde ihr Verbündeter. Ordnung im Verkehr und Befriedigung der Bedürf-

nisse der Armee sind keine Widersprüche. Beides kann und muss erreicht werden.

Ob der gegenwärtige Generalstab die Bedeutung des Motorfahrzeuges für den Kriegsfall vielleicht etwas überschätzt und die Bedeutung der Eisenbahnen stark unterschätzt, entzieht sich unserer Kenntnis. Man kann sich des entsprechenden Eindruckes indessen nicht ganz erwehren. Wir wollen aber die Frage hier nicht behandeln, aber doch der Ansicht Ausdruck geben, dass es im Kriegsfall ähnlich sein wird, wie im Frieden: die Eisenbahnen bilden das Rückgrat des Verkehrswesens und das Motorfahrzeug ist die sehr wichtige Ergänzung. Das Rückgrat aber hätte vom militär-politischen Standpunkte aus gesehen, in der Schweiz noch einige Verstärkung nötig.

IV.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Autotransport-Ordnung ist im günstigsten Falle eine Uebergangsordnung. Auch wenn wir dazu kommen könnten, ihr zur Annahme zu verhelfen, so ist das Problem nicht gelöst. Vielleicht wird als Folge davon die Zahl der Konkurse von Autounternehmern etwas kleiner, vielleicht auch nicht. Vielleicht kann für die Arbeiterschaft im Autotransportgewerbe etwas erreicht werden, vielleicht auch nicht. Aber sicher ist, dass wir damit der Lösung des Problems Schiene-Strasse nicht näher kommen.

Aber auch dieses Problem muss gelöst werden. Je länger damit gewartet wird, desto schwieriger wird die Aufgabe. Der Bundesrat weiss das genau. Jedenfalls hat er dieser Ansicht in ganz kategorischer Form Ausdruck gegeben. In seiner Botschaft vom 26. November 1936 nimmt er an zahlreichen Stellen in diesem Sinne Stellung. Er erklärt unter anderen, dass es sinnlos wäre, an die Frage der Sanierung der Bahnen heranzutreten, solange das Problem Schiene-Strasse nicht gelöst sei. Es bleibt vorläufig ein Rätsel, warum der gleiche Bundesrat dem Parlament Vorschläge für die Eisenbahnsanierung unterbreitet und Massnahmen auf dem Gebiete Schiene-Strasse ablehnt.

Indessen hat der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements eine Expertenkommission eingesetzt. Es gehören ihr Vertreter der Bahnen, der Auto-Interessenten, der Armee, der Wirtschaftsverbände und der Kantone an. Die Kommission hatte im Sommer eine kurze Sitzung. Sie hat dabei eine Reihe von Subkommissionen eingesetzt. Seither ist es um das Ganze wieder still geworden.

Es ist daher sehr zu begrüssen, dass die Sache von privater Seite an die Hand genommen worden ist. Die «Liga für rationelle Verkehrswirtschaft» (Litra) hat sich der Angelegenheit angenommen. Sie hat keine andere Möglichkeit, ihren Einfluss geltend zu machen, als den Weg der Volksinitiative. Dieser Weg ist betreten worden.

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

« Art. 37 quater.

Der Bund ordnet die Güterbeförderung durch motorisch betriebene Transportmittel nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen. Dementsprechend sorgt er insbesondere dafür, dass sich der Fern-Güterverkehr auf den Eisenbahnen abwickelt. »

Die Initiative beschränkt sich auf den Güterverkehr. Für eine befriedigende Regelung des Personenverkehrs genügen die bestehenden verfassungsmässigen Bestimmungen. Hier soll nun der Bund das Recht erhalten, auch in bezug auf den Güterverkehr die notwendigen Vorschriften zu erlassen. Insbesondere erhält der Bund nach Massgabe dieser Bestimmung auch die Befugnis, den Werkverkehr zu ordnen.

Man vergleiche den Text der Initiative mit dem zweiten Teil unserer Motion vom 5. Juni 1935, die weiter oben wiedergegeben ist. Das Ziel ist übereinstimmend. Die verfassungsmässige Grundlage soll geschaffen werden. Der Fernverkehr soll grundsätzlich den Bahnen vorbehalten bleiben.

Die Bahnen sind nach wie vor das klassische Mittel für den Transport von Massengütern und für Transporte auf grosse Distanzen, abgesehen vom kleinen Verkehr, für den das Flugzeug vorteilhafter ist. Das Automobil ist beweglicher und besser geeignet für Transporte in einer bestimmten Nahzone. Die Bahnen sind für Transporte auf grosse Distanzen ohne Zweifel billiger als das Automobil. Wir denken dabei natürlich an alle Kosten, die ein Transport verursacht, insbesondere auch an die Kosten des Strassenbaues und des Strassenunterhaltes. Die Bahnen sind in der Lage, ohne erhebliche Mehrkosten einen gewaltigen Mehrverkehr zu übernehmen. Ein grosser Teil der Kosten ist bei den Eisenbahnen fest. Anlage und Material sind vorhanden. Je besser sie ausgenützt sind, desto kleiner wird der Anteil ihrer Kosten auf den einzelnen Transport. Steigende Frequenz senkt die Kosten. Aehnlich, wenn auch nicht ganz in gleichem Masse verhält es sich beim Personal. In welchem Grade die Eisenbahnen ihre Leistungen ohne Mehrkosten steigern können, zeigt in klassischer Weise die Entwicklung im Jahr 1937.

Werden die Bahnen schlecht ausgenützt, so steigen die Kosten für den einzelnen Transport oder es entstehen Defizite, die nur vom Staat gedeckt werden können. Ein Verzicht auf die Bahnen ist ja nicht möglich. Das Verkehrsmittel, das sie einmal ersetzen wird, ist noch nicht erfunden. Wichtigste Aufgaben können nur von den Bahnen zweckentsprechend gelöst werden. Es wäre aber Unsinn, ihnen nur die Aufgaben zu übertragen, die andere überhaupt nicht lösen können. Es ist volkswirtschaftlich richtig, den Bahnen den Verkehr zu überlassen, den sie vom Standpunkt aller

Verhältnisse aus gesehen, besser und billiger bewältigen können als andere Verkehrsmittel.

Für unser Land ist natürlich auch in Betracht zu ziehen, dass kein anderes Verkehrsmittel der Gegenwart so wenig vom Ausland abhängig ist, wie die Bahnen.

Die Fassung der Initiative ist glücklich, weil sie sich auf das beschränkt, was absolut notwendig ist, alle Einzelheiten aber der Gesetzgebung, die sich der zukünftigen Entwicklung anpassen kann, überlässt. Sie gibt dem Bund für das Motorfahrzeug die gleiche Kompetenz, die er für alle andern Verkehrsmittel wie Bahnen, Schifffahrt und Flugwesen, längst besitzt. Eine der wichtigen Einzelheiten, deren Regelung der Gesetzgebung vorbehalten bleibt, ist die Umschreibung des Begriffes Fernverkehr. Diese Umschreibung wird weder so erfolgen dürfen, dass dem Motorfahrzeug die notwendige Entwicklung unterbunden wird, noch so, dass die verfassungsmässige Bestimmung praktisch wirkungslos wird. Es muss ein vernünftiger Ausgleich der Interessen gesucht werden, wobei das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse allen Sonderinteressen vorzuziehen hat.

Die Einwände, die bis heute gegen die Initiative geltend gemacht worden sind, können nicht ernst genommen werden. Da sind Schlagworte wie drohendes Staatsmonopol und gefährlicher Staatssozialismus, über die eine Erörterung an dieser Stelle nicht nötig ist. Da wird von Unterdrückung des Motorfahrzeuges gesprochen, von der gar keine Rede sein kann. Da werden Einwände militärischer Natur erhoben, die keiner ernsthaften Kritik standhalten können. Die «goldene Freiheit» der Vergangenheit und der Gegenwart vermochten nicht, die Wünsche des Generalstabs zu befriedigen. Sie hat zum Chaos geführt. Der Wirtschaft und der Armee kann nur auf dem Wege einer vernünftigen Ordnung gedient werden, wie sie von der Initiative angestrebt wird. Wenn behauptet wird, dass die Initiative die Transporte verteuern werde, so glauben wir das nicht. Vom Standpunkt der gesamten Volkswirtschaft aus gesehen, wird sie sogar zu einer Verbilligung führen, weil sie eine zweckmässigere Ausnützung des bestehenden Apparates anstrebt. Im übrigen ist nicht immer der im Einzelfall niedrigste Preis der richtige, sondern der den Verhältnissen am besten gerecht werdende Preis. Den Verhältnissen gerecht werden, heisst auch anständige Arbeitsbedingungen gewähren. Gerade das ist nötig im Autotransportgewerbe, kann aber nur umfassend erzielt werden, wenn eine Ordnung möglich ist. Die Gesetzgebung wird den allgemeinen Rahmen, der Tarifvertrag die Einzelheiten aufzustellen haben. Gewisse Leute bekämpfen die Initiative mit dem Hinweis auf die Tarife und meinen die Löhne der Chauffeure. Als Gewerkschafter sind wir sicher gewitzigt genug, um ihre Stimmen deutlich aus dem Chor der Gegner herauszuhören.

Dass die Initianten keine einseitige Regelung anstreben, zeigt die Zusammensetzung ihrer Behörden. Das Initiativkomitee setzt

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
	<hr/>
	6000
	385