

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 42 (1950)
Heft: 5

Artikel: Schweizerische Verkehrsprobleme. Teil III und IV
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-353442>

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: 14.03.2025

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



Schweizerische Verkehrsprobleme

Von Nationalrat *Robert Bratschi*,
Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

III.¹

Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges besaßen die Eisenbahnen, wenn auch nicht auf Grund des Gesetzes wie etwa die PTT, so doch in *Wirklichkeit* eine Art *Monopolstellung*. Das Pferdefuhrwerk kam nur für kleinere Transporte auf kurze Distanzen in Frage, und schiffbare Ströme sind in unserem Lande nicht vorhanden. Wo von Konkurrenz im Verkehrswesen die Rede war, war die Konkurrenz der schweizerischen Eisenbahnen *unter sich* oder die Konkurrenzierung der schweizerischen Eisenbahnen durch *fremde* Eisenbahnen im internationalen Verkehr gemeint. Diese Konkurrenz wickelte sich grundsätzlich unter gleichen Bedingungen ab, das heisst die Konkurrenten wurden vom Gesetzgeber auf Schweizer Gebiet alle gleich behandelt. Es war die Konkurrenz, bei der, wenigstens theoretisch, schliesslich die *bessere Leistung* siegreich bleibt, also die *einzige* Art Konkurrenz, die *überhaupt* einen Sinn hat.

Im Ersten Weltkrieg spielte das Motorfahrzeug der Strasse eine so grosse Rolle, dass es für jeden, der sich mit Verkehrsproblemen befasste und die Augen offen hatte, klar sein musste, dass dieses neue Verkehrsmittel *auch in Friedenszeiten* eine grosse Bedeutung erlangen würde. Seine Leistungsfähigkeit war ja unter schwierigsten Umständen erprobt worden. Auch wenn seine Rentabilität im Konkurrenzkampf mit den Bahnen noch keineswegs bewiesen war, so musste damit gerechnet werden, dass versucht würde, das Motorfahrzeug vom vielleicht kostspieligen Transport-

¹ Siehe «Gewerkschaftliche Rundschau», April-Heft 1950, Seite 97 ff.

mittel der Armee zum billigeren Werkzeug für das Verkehrswesen in der Friedenszeit zu entwickeln.

Die zuständigen Behörden haben die kommende Entwicklung und die damit sich stellenden Aufgaben zunächst *bewusst übersehen*. Sie haben die Warnungen in den Wind geschlagen und haben den Strassenverkehr auch dann noch zu *bagatellisieren* versucht, als seine wachsende Bedeutung *augenscheinlich* war. Vielleicht wäre der schweizerischen Wirtschaft *grosser Schaden erspart* geblieben, wenn *rechtzeitig* Massnahmen im Sinne der besseren Zusammenarbeit des älteren und jüngeren Verkehrsmittels, das heisst der Schiene und der Strasse, getroffen worden wären. Wahrscheinlich wären im Anfangsstadium solche Massnahmen auch ohne allzu grosse Schwierigkeiten möglich gewesen, weil der Einfluss der beteiligten Interessen noch nicht so ausschlaggebend gewesen ist, wie er später wurde.

In der Verbandspresse des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes wurde schon kurze Zeit nach dem Ersten Kriege durch den Schreibenden auf die kommende Entwicklung und auf die entsprechenden Aufgaben der Behörden hingewiesen². Solche Hinweise, die übrigens auch in der Tagespresse verschiedener politischer Richtungen erschienen, blieben aber in den massgebenden Kreisen völlig *unbeachtet*. Im Jahre 1924 reichte der Schreibende im Verwaltungsrat der Bundesbahnen ein Postulat ein, in welchem auf die Notwendigkeit aufmerksam gemacht wurde, zwischen den beiden Verkehrsmitteln eine vernünftige Zusammenarbeit herbeizuführen, oder doch die *Gleichbehandlung* von Gesetzes wegen anzustreben. Das Postulat wurde angenommen und an den Bundesrat weitergeleitet. Es geschah *nichts*. Im Jahre 1928 war die Entwicklung für alle klar. Der Schreibende reichte daher im Nationalrat eine Motion mit ähnlichem Ziele ein. Die Motion wurde in beiden Räten einstimmig angenommen, und Bundesrat *Hüberlin* erklärte ausdrücklich, der Bundesrat nehme sie entgegen um wirklich zu handeln und nicht um das Papier mit andern Papieren in der Schublade zu versorgen. Die Motion *blieb* aber in der Schublade.

Inzwischen kam das neue *Gesetz über den Motorfahrzeugverkehr*. Dieses Gesetz befasst sich aber primär mit der Sicherheit des Strassenverkehrs und ist also in erster Linie ein *Polizeigesetz*. Es enthält indessen Bestimmungen, die auch *wirtschaftlich* von Bedeutung sind. Sie betreffen besonders die Höchstgeschwindigkeiten, die Bauart der Fahrzeuge und die zulässigen Lasten. Das aus dem Jahre 1932 stammende Gesetz ist übrigens *revisionsbedürftig*.

Die Bundesbahnen sind auch nicht untätig geblieben. Sie setzten aber Mittel ein, von denen von Anfang an klar war, dass sie *nicht* zum Ziele führen könnten. Sie glaubten nämlich, sich mit Massnah-

² «Der Eisenbahner» Nr. 38 vom 23. September 1921.

men auf *technischem und tarifarischem* Gebiet begnügen zu können. Ferner trafen sie Abmachungen mit einigen Automobilunternehmen und glaubten auf diesem Wege die Konkurrenz überhaupt weitgehend ausschalten zu können. An den wichtigsten Konkurrenten, nämlich den Werkverkehr (Verkehr mit eigenem Wagen und mit eigenem Personal für das eigene Werk) trauten sie sich *überhaupt* nie heran. Schliesslich spielte man mit dem Gedanken, die Bahnen von ihnen obliegenden schweren Pflichten (Transportpflicht, verbindlicher Tarif, Fahrplanpflicht usw.) zu befreien, um sie im Konkurrenzkampf beweglicher machen zu können.

Wie vorauszusehen war, führten diese Mittel *nicht* zum Ziel. Das Volk verwarf im Jahre 1935 das sogenannte *Verkehrsteilungsgesetz* mit grosser Mehrheit. Durch dieses Gesetz hätte der Nahverkehr an eine Anzahl Autotransporteur abgetreten werden sollen, die besonders den Transport von Gütern gewerbsmässig betrieben. Die daran beteiligten Unternehmer waren damit wohl einverstanden. Das war aber eine kleine Minderheit. Die anderen, also die grosse Mehrheit der Unternehmer dieser Art, führten einen heftigen Kampf gegen das Gesetz. Das gleiche taten der Werkverkehr und mit ihm die daran interessierten Wirtschaftsverbände.

Inzwischen war die Lage im schweizerischen Verkehrswesen wirklich *sehr prekär* geworden. Die grosse Krise der dreissiger Jahre war über unser Land hereingebrochen. Der Verkehr als Ganzes war bedenklich *zusammengeschrumpft*. Die Defizite der Eisenbahnen nahmen ein unheimliches Ausmass an. Die Zahl der Zusammenbrüche und Konkurse im privaten Autotransportgewerbe wurde immer grösser. Von dieser Seite ging denn auch ein Notschrei an den Bundesrat. Das Autotransportgewerbe suchte *Schutz gegen die Schmutzkonkurrenz in den eigenen Reihen*. Und zwar sollte *rasch* gehandelt werden. Was den Bahnen gegenüber früher immer abgelehnt wurde, wurde nun dem privaten Autotransportgewerbe zugestanden. Es wurde im Jahre 1938 ein dringlicher Bundesbeschluss, die sogenannte *Autotransportordnung* (Ato) erlassen. Die neue Ordnung sah vor, dass *Transporte gegen Entgelt* nur noch von Unternehmern ausgeführt werden dürften, die eine entsprechende Bewilligung (Konzession) besaßen. Die Bewilligung wurde von der eidgenössischen Behörde (Amt für Verkehr) nur erteilt, wenn ein *Bedürfnis* nachgewiesen werden konnte. Der *Werkverkehr* blieb im wesentlichen frei. Dagegen wurde der sogenannte *gemischte Verkehr* (Transporte mit Werkverkehrswagen gegen Entgelt für Dritte) grundsätzlich verboten und nur ausnahmsweise in Einzelfällen bewilligt. Die neue Ordnung wurde für fünf Jahre in Kraft gesetzt.

Ihr Charakter war klar. Sie galt *dem Schutz des privaten Autotransportgewerbes*. Ihr kam indessen auch eine gewisse *verkehrspolitische* Bedeutung zu, weil sie die Konzessionierung vorsah und einen ersten rudimentären Versuch darstellte, die Verkehrsmittel

mit dem Verkehrsvolumen in gewisse *Uebereinstimmung* zu bringen, das heisst das Werkzeug der zu lösenden Aufgabe einigermaßen anzupassen.

Unmittelbar nach der Inkraftsetzung der neuen Ordnung brach der Zweite Weltkrieg aus. Das fast vollständige Fehlen der notwendigen Treibstoffe während längerer Zeit setzte eine so grosse Anzahl von Motorfahrzeugen trocken, dass es nicht möglich war, mit der neuen Ordnung genügende Erfahrungen zu sammeln. Sie wurde daher vom Bundesrat mit Vollmachtenbeschluss bis Ende 1950 verlängert.

In dieser Zeit konnte festgestellt werden, dass die Autotransportordnung *ein* Mittel ist, um einen unverantwortlichen Luxus und eine entsprechende Geldverschleuderung im schweizerischen Verkehrswesen wenigstens *etwas* einzuschränken. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass eine weitere Entwicklung des einmal eingesetzten Mittels für die schweizerische Volkswirtschaft interessante Ergebnisse zeitigen könnte.

Besonders interessant ist die neue Ordnung auch vom *sozialen* Standpunkt aus gesehen. Die Chauffeure im Autotransportgewerbe sind wahrscheinlich die Arbeiter, die in der Zwischenkriegszeit in unserem Lande *am schlimmsten ausgebeutet* worden sind. Wohl enthält das Gesetz über den Motorfahrzeugverkehr vom Jahre 1932 einige rudimentäre Vorschriften über die Ruhezeit der Chauffeure und das Nachtfahrverbot. Das konnte aber in keiner Weise genügen. Erst die Autotransportordnung hat die Grundlagen zu einem ausgebauten *Gesamtarbeitsvertrag* geboten, wie er nun in Form des sogenannten *Gavato* zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern abgeschlossen worden ist. Es ist klar, dass bei diesem Vertragswerk auf Arbeitnehmerseite *der VHTL* die unbestrittene Führung besitzt.

Die Autotransportordnung ist, wie oben erwähnt, von Anfang an immer als ein *Versuch* angesehen worden. Ihr Erlass konnte daher nicht hindern, umfassendere Lösungen anzustreben. Vor allem galt es, verfassungsmässige Grundlagen zu schaffen, die von keiner Seite angezweifelt werden konnten. Diesem Ziel diente die sogenannte *Gütertransportinitiative*, die Ende der dreissiger Jahre mit nahezu 400 000 Unterschriften eingereicht worden war. Sie erzielte die höchste Unterschriftenzahl, mit der je ein Volksbegehren in der Schweiz unterstützt worden ist. Ihr Ziel war die Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse, wobei der *Ferngüterverkehr* der *Schiene* hätte reserviert werden sollen.

Die Initiative führte dazu, dass der Bundesrat die *Verfassungsfrage* vor das Parlament brachte. Die Verhandlungen führten schliesslich in den parlamentarischen Kommissionen zu einer Verständigung, und zwar auf der Grundlage eines einfachen, aber absolut eindeutigen *Kompetenzartikels*. Leider wurde die Verständigung später von den Verbänden der Herrenfahrer im Stiche ge-

lassen und in der Volksabstimmung heftig bekämpft. Die Gegner erhielten Zuzug aus den Wirtschaftsverbänden, die am Werkverkehr besonders interessiert sind, und der Verfassungsartikel 23ter wurde im Jahre 1946 mit grosser Mehrheit *verworfen*. Schuld an der Verwerfung war sicher auch die langjährige *Verschleppung der Abstimmung* durch den Bundesrat. Der Verfassungsartikel war 1943 zu Ende beraten worden und gelangte 1946, also in einer Zeit, als das lächerliche Schlagwort des Anti-Etatismus in weiten Kreisen unseres Volkes Kurs hatte, zur Abstimmung. Diesem Schlagwort erlag nun auch der einfache Kompetenzartikel.

Leider war inzwischen die Gütertransportinitiative zurückgezogen worden. Hätte man sie aufrecht erhalten, so wären die Aussichten für den Art. 23ter sicher besser gewesen.

Ende 1950 tritt nun auch die Autotransportordnung ausser Kraft. Wird ihre Gültigkeit nicht verlängert, beziehungsweise wird sie nicht durch einen neuen Erlass ersetzt, so stehen wir wieder *vor dem Nichts*. Der Kampf aller gegen alle kann wieder beginnen, wie er in den dreissiger Jahren unser Verkehrswesen an den Rand der Katastrophe gebracht hat. Dabei ist zu beachten, dass wir uns heute wieder in einer Zeit des *zurückgehenden Verkehrsvolumens* befinden, während die *Mittel* des Strassenverkehrs, wie einleitend bemerkt, ungleich *grösser* sind als vor dem Kriege. Der Wegfall der Ato würde dem bereits erwähnten, äusserst wertvollen Gesamtarbeitsvertrag in diesem Gewerbe den Boden entziehen und damit seine Existenz gefährden.

Vor dem Parlament liegt ein Entwurf des Bundesrats zu einem Bundesbeschluss, der wenigstens die wichtigsten Bestimmungen der Ato über das Jahr 1950 hinaus retten und damit für eine spätere Ordnung *Zeit gewinnen* will. Der Entwurf ist schon im Vorbereitungsstadium auf Widerstand gestossen. Dieser Widerstand hat dazu geführt, dass die Vorschläge des Bundesrats hinter das zurückgehen, was gegenwärtig in Kraft ist und dass die neue, abgeschwächte Ordnung nur drei Jahre gültig sein soll. Man lebt also gewissermassen von der Hand in den Mund.

Aber auch die eingeschränkten Anträge des Bundesrats sind im Ständerat auf heftigen Widerstand gestossen. Man fordert nicht nur die vollständige Freiheit des Werkverkehrs, die im Entwurf des Bundesrats vorgesehen ist, sondern dieser Werkverkehr soll auch möglichst frei sein, *bezahlte Transporte für Dritte* (gemischter Verkehr) durchführen zu können. Damit aber steht und fällt die ganze Ordnung. Wird diesem gemischten Verkehr die Bahn freigegeben, so fällt der wichtigste Tragpfeiler der Ato dahin. Der Schmutzkonzurrenz würden wieder Tür und Tor geöffnet, die Transportpreise würden auf ein Niveau gedrückt, bei dem eine Firma, die ihre Arbeiter anständig, das heisst nach Gesamtarbeitsvertrag bezahlt und behandelt, kaum mehr existieren könnte. Die Aussicht, das

ganze Werk der Ato durch einen verbindlichen Tarif im Autotransportgewerbe einmal krönen zu können, würde damit *endgültig* zerstört. Der verbindliche Tarif ist aber die *natürliche Ergänzung* der Konzession und das *Korrelat zum verbindlichen Tarif*, der im Eisenbahnverkehr *immer* vorhanden war.

Der Bund hat die Aufgabe, wenigstens die wichtigsten Grundsätze der Ato zu retten und damit für eine spätere Entwicklung die Türe offen zu halten. Geschieht das nicht, so wird die nächste Folge ein *Tarifikrieg auf Leben und Tod* sein. Er wird eine nicht absehbare *Defizitperiode der Eisenbahnen* und eine endlose Kette von *Zusammenbrüchen im Transportgewerbe* nach sich ziehen, wie sie uns aus den Erfahrungen der dreissiger Jahre bekannt sind. Dem schwersten Druck in einer solchen Auseinandersetzung aber wird das im gesamten Verkehrswesen beschäftigte *Personal* ausgesetzt sein. Die Inhaber der Verkehrsmittel werden die Ausfälle, die aus endlos herabgesetzten Tarifen *zwangsläufig* entstehen müssen, durch *Verschlechterung der Arbeitsbedingungen* ihres Personals auszugleichen versuchen. Dass *soziale Kämpfe* die Folge dieses Zustandes werden können, liegt auf der Hand. Es ist klar, dass dem *gemeinwirtschaftlichen Tarifsysteem der Eisenbahnen*, das wirtschaftlich und sozial von grösster Bedeutung ist, heute aber schon auf schwachen Füßen steht, durch einen solchen Tarifikrieg *endgültig* der Boden entzogen würde.

Inzwischen ist eine vom Bundesrat eingesetzte Expertenkommission an der Arbeit, um die Frage zu prüfen, was im Rahmen der *bestehenden* verfassungsmässigen Ordnung ausser der Ato möglich wäre. Ferner soll die Kommission einen *neuen Verfassungsartikel* vorbereiten, der die endlosen und unfruchtbaren Diskussionen über die Frage, was in der Schweiz verfassungsmässig zulässig sei, aus der Welt schaffen soll. Die *minimale* Forderung, die an die neue Verfassungsbestimmung gestellt werden muss, ist die *absolut klare Kompetenz des Bundes*, in allen Fragen des Verkehrswesens, insbesondere auch in der Frage der wirtschaftlichen Gestaltung der Beziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und der wirtschaftlichen Koordination im gesamten Verkehrswesen, umfassend legislieren zu können. Ob in der Verfassung selbst auch die *Richtung* der neuen Gesetzgebung enthalten sein soll, ist Sache der weiteren Abklärung.

Eines ist heute schon klar: die vollständige und hemmungslose Freiheit im Verkehrswesen ist *nicht* mehr möglich, wenn die schweizerische Wirtschaft in diesem wichtigen Zweig nicht *ernsten* Schaden erleiden soll. Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, den Verkehrsapparat dem *Verkehrsbedürfnis* besser anpassen zu können, als das bis jetzt geschah und ohne Einfluss des Staates je möglich sein wird. Es muss auch die Möglichkeit geschaffen werden, die Voraussetzungen für die Konkurrenz zwischen den verschiede-

nen Verkehrsmitteln wenigstens *ähnlich* zu gestalten, wenn die Konkurrenz nicht völlig sinnlos werden soll, weil bei *ungleichen* Voraussetzungen unter Umständen durchaus *nicht die bessere Leistung* siegt, sondern *der mit den meisten Privilegien des Staates ausgestattete Konkurrent* das Feld beherrscht, nicht weil er *leistungsfähiger* ist, sondern weil er diese Privilegien besitzt. Wer für eine *echte* Konkurrenzwirtschaft eintritt, weil er behauptet, dass sie am meisten Gewähr biete, die beste Leistung hervorzubringen, kann einer Konkurrenz mit *ungleichen Voraussetzungen niemals* zustimmen.

Wenn verlangt wird, dass der Verfrachter unter allen Umständen *frei* sein müsse, sein Gut mit eigenem Wagen zu führen, oder aber es einem privaten Autotransporteur oder der Eisenbahn zu übergeben, dann müssen der Transporteur und die Eisenbahn *auch frei* sein, diesen Transport *auszuführen* oder ihn *abzulehnen*. Für den privaten Transporteur ist diese Freiheit vorhanden. Für die Eisenbahn besteht sie *nicht*. Sie *muss*, gestützt auf die allgemeine Transportpflicht, den Transport *ausführen*; sie muss es *innert einer bestimmten Zeit* tun, und zwar *zum gleichen Tarif*, der für alle andern gültig ist. Grundsätzlich muss sie also ihren schärfsten Konkurrenten genau gleich behandeln wie ihren besten Kunden.

Dieser Zustand ist auf die Dauer *unhaltbar*. Wird er aber in dem Sinne geändert, dass die Eisenbahn in bezug auf Transportpflicht und Tarif volle Bewegungsfreiheit erhält, dann verliert sie *wesentliche Merkmale*, die das öffentliche Verkehrsmittel kennzeichnen. Der Wirtschaft und dem Lande wäre damit *am schlechtesten* gedient. Die Lösung kann also wohl nur in umgekehrter Richtung gesucht werden, das heisst der Strassenverkehr muss *ebenfalls* einer gewissen Ordnung unterworfen werden. Natürlich kann diese nicht einfach gleich sein wie die Ordnung im Eisenbahnverkehr, weil die *Voraussetzungen* nicht die gleichen sind. Aber eine gewisse Anpassung ist notwendig, und zwar in erster Linie vom Standpunkt der am Strassenverkehr selbst interessierten Kreise. Die endlose Zunahme der Verkehrsmittel ist weder vom Standpunkt des *Bedürfnisses* aus gesehen *notwendig* und *vernünftig*, noch vom Standpunkt der *Kosten* aus gesehen *möglich*, wobei natürlich die Kosten für Strassenbau und -unterhalt mit einzubeziehen sind. Bei einiger Vernunft und bei Voranstellung der Interessen der Allgemeinheit *vor* die egoistischen Privatinteressen sollte eine *für alle tragbare* Lösung gefunden werden können, das heisst eine Lösung, die erlaubt, unser Verkehrswesen *gesund* zu erhalten, weil es nur so der Wirtschaft die besten Dienste zu erweisen in der Lage ist.

Die Schweiz sollte sich auch als fähig erweisen, mit anderen fortschrittlichen Staatswesen in dieser Sache Schritt zu halten. Wenn auch zuzugeben ist, dass unseres Wissens die *eigentliche Patentlösung* noch in keinem Lande gefunden worden ist, so muss doch

anerkannt werden, dass verschiedene andere Länder *weiter* sind als wir. Besonders ist hier *Grossbritannien* zu erwähnen, dessen Labourregierung nicht nur die Bahnen verstaatlicht hat, sondern auch eine oberste Behörde für das Transportwesen geschaffen hat, die für eine vernünftige *Zusammenarbeit zwischen Schiene, Strasse* und dem in diesem Lande nicht unwichtigen *Schiffsverkehr* zu sorgen hat. Ein grosser Teil der Strassenverkehrsmittel war übrigens im Besitze der früheren Eisenbahngesellschaften. Sie sind mit dem Rückkauf der Bahnen natürlich automatisch auch in den Besitz des Staates übergegangen. Im Rahmen dieser grossen gemischten Unternehmungen ist die *Zusammenarbeit der Verkehrsmittel* ohne weiteres gegeben, weil eine solche Unternehmung das ureigenste Interesse daran hat, immer *das Verkehrsmittel einzusetzen*, das für die zu lösende Aufgabe das *zweckmässigste* ist.

Die Gewerkschaften haben die grossen Schwierigkeiten des Verkehrsproblems auch in ihren internationalen Organisationen frühzeitig erkannt. So hat die dafür zuständige *Internationale Transportarbeiter-Föderation* an ihrer Konferenz in Madrid im Jahre 1930, gestützt auf einen Bericht des Schreibenden, die Frage eingehend behandelt. Die dort angenommenen Thesen sind nur in Einzelheiten überholt. In ihren Grundlagen aber besitzen sie heute noch ihre *volle* Gültigkeit. Wir lassen sie daher im Wortlaut folgen, soweit sie sich auf den hier behandelten Gegenstand direkt beziehen:

1. Das wichtigste für das Festland in Frage kommende Verkehrsmittel der Gegenwart ist die Eisenbahn. Sie hat im ersten Jahrhundert ihres Bestehens eine beispiellose und noch keineswegs abgeschlossene Entwicklung aufzuweisen. Ihre Stellung wurde so überragend, dass ihr in zahlreichen Ländern ein eigentliches Verkehrsmonopol zugefallen ist.
2. Im Motorfahrzeug ist der Eisenbahn im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte ein leistungsfähiger und daher ernst zu nehmender Konkurrent erwachsen. Während dieses Verkehrsmittel bei ärmeren und weniger entwickelten Völkern nur ein volkswirtschaftlich unbedeutendes Luxusbedürfnis befriedigt, ist es in Ländern mit einem modernen Wirtschaftsapparat zum bedeutenden wirtschaftlichen Faktor geworden. An der Spitze aller Staaten stehen in dieser Beziehung die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Eine weitere starke Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs ist zu erwarten, besonders, wenn die Einführung des Rohölmotors rasche Fortschritte machen sollte und eine entsprechende Verbilligung erzielt werden kann.
3. Mit einer rücksichtslosen Konkurrenzierung der Eisenbahn durch das Motorfahrzeug würden die Arbeitsmöglichkeiten vieler im Eisenbahndienste tätiger Menschen und gewaltige, vielfach der Oeffentlichkeit gehörende Kapitalien ernsthaft gefährdet, ohne dass Gewähr dafür geboten ist, dass der Volkswirtschaft auf andere Weise entsprechende Werte zugeführt würden. Es ist daher geboten, Mittel und Wege zu suchen, die geeignet sind, dieser Gefahr zu begegnen.

4. Die gegen die Autokonkurrenz getroffenen Massnahmen dürfen nicht derart sein, dass durch sie die natürliche Entwicklung des Motorfahrzeuges unerbunden wird. Es ist im Gegenteil volkswirtschaftlich richtig, wenn dieses Verkehrsmittel den Eisenbahnen die Aufgaben abnimmt, bei denen es sich dank seiner besonderen Eigenschaften als leistungsfähiger erweist. Das dürfte insbesondere in bezug auf den kleinern Nahverkehr der Fall sein.
5. Soweit unter den Verhältnissen in den einzelnen Ländern der offene Konkurrenzkampf nicht vermieden werden kann, ist dafür Sorge zu tragen, dass er sich unter gleichen Voraussetzungen abwickelt. Insbesondere sind den beiden Verkehrsmitteln die gleichen gesetzlichen Verpflichtungen aufzuerlegen. Im Vordergrund stehen die sozialen Einrichtungen zugunsten des im Dienste dieser Verkehrsmittel stehenden Personals (genügende Löhne, kurze Arbeitszeit, Ferien, Versicherung), die Massnahmen in bezug auf die Gewährung eines möglichst hohen Grades der Betriebssicherheit (körperliche Eignung des Personals und technische Kontrolle der Fahrzeuge) und die Verkehrsvorschriften in bezug auf die Transportpflicht, das Tarifwesen usw. Jedenfalls ist der Tarifkrieg zwischen den beiden Verkehrsmitteln zu vermeiden, weil er in seiner letzten Konsequenz sich nur gegen das bei beiden Verkehrsmitteln beschäftigte Personal in Form ungünstiger Arbeitsbedingungen auswirken kann.
6. Vernünftiger und volkswirtschaftlich richtiger als der Konkurrenzkampf ist die gegenseitige Ergänzung. Es sind daher Mittel und Wege zu suchen, die es ermöglichen, jedem der beiden Verkehrsmittel das Verkehrsgebiet zuzuweisen, auf dem es dank seiner besonderen Eigenschaften dem andern überlegen ist.
7. Das sicherste Mittel, dieses Ziel zu erreichen, besteht darin, die beiden Verkehrsmittel in die gleiche Hand zu legen oder sie einem gemeinsamen Organ zu unterstellen, das die Zusammenarbeit garantiert.

So wie wir uns die Lösung vor 20 und mehr Jahren vorgestellt haben, so halten wir sie auch heute noch für *grundsätzlich* richtig. Mögen wir noch weit davon entfernt sein, das Ziel zu erreichen, so haben wir doch die Genugtuung, dass sich die Entwicklung sozusagen in allen Ländern in der Richtung unserer Auffassungen bewegt. Das trifft mit grosser Verspätung auch für die Schweiz zu, denn auch die Ato ist der Versuch zu einer Ordnung, der notwendig geworden ist, weil die früheren Gegner von staatlichen Massnahmen in eine Lage geraten waren, die sie zwang, *den Staat anzurufen*, damit er einige Ordnung schaffe. Wir hoffen, dass weitere Schritte möglich sein werden, ohne dass die gesamte schweizerische Wirtschaft sich in einer *Zwangslage* befindet, wie das für tere Schritte möglich sein werden, ohne dass die gesamte schweizerischen Eisenbahnen in den dreissiger Jahren der Fall war.

Jedenfalls sind wir nicht reich genug, um uns den Luxus der uneingeschränkten Freiheit im Verkehrswesen auf die Dauer leisten zu können. Sogar im Lande der « unbegrenzten » Möglichkeiten und des scheinbar unbeschränkten Reichtums, der vorläufig noch Verschwendung in einem für uns fast unvorstellbaren Mass erlaubt, in

den Vereinigten Staaten von Nordamerika, melden sich Stimmen, die zur Vorsicht mahnen. Es sind heute noch Rufer in der Wüste. Aber selbst in *diesem* Lande wird die Zeit kommen, wo man auf sie hört.

IV.

Wir haben uns im Vorstehenden mit dem Verkehr auf der Schiene und der Strasse befasst. Es ist uns natürlich nicht entgangen, dass es noch andere Verkehrsmittel gibt.

In erster Linie ist die *Binnenschifffahrt* zu nennen. Sie spielt aber in unserem Lande eine nur *bescheidene* Rolle. Jedenfalls vermag sie das Verkehrswesen *nicht entscheidend* zu beeinflussen. Wir besitzen allerdings eine « Flotte » auf unseren Seen, die eine nicht zu unterschätzende Aufgabe erfüllt. Schiffbare Ströme gibt es aber in unserem Lande nicht, und die vorhandenen Flussläufe schiffbar zu machen, wäre mit *viel zu grossen Kosten* verbunden. Um den transhelvetischen Kanal vom Rhein zur Rhone unter Benützung des Aarelaufes und der Juraseen ist es *still* geworden. Es wird wahrscheinlich auf sehr lange Zeit *still bleiben*.

So ist die Schifffahrt nur als *Zubringer an die Grenzen unseres Landes* von Bedeutung. Der wichtigste Strom ist und bleibt dafür der *Rhein* mit den grossen und leistungsfähigen Anlagen in Basel. Vielleicht kommt später ein Ausbau der *oberitalienischen Flussläufe* bis zum Langensee. Auch *dagegen* ist vom schweizerischen Standpunkt aus *nichts* einzuwenden. Weiter zu gehen, entspricht kaum schweizerischen Interessen. Besonders trifft das für den *Ausbau des Rheins bis in den Bodensee*, von dem in der nationalsozialistischen Periode des Grössenwahnsinns in Deutschland viel die Rede war. Damals gab es auch Kreise in unserem Land, die sich für ein solches Projekt begeisterten. Es gibt sogar *Abmachungen* zwischen der deutschen und der schweizerischen Regierung, die, wenn sie zu praktischen Ergebnissen geführt hätten, in ihrer Auswirkung für unser Land nicht ohne *ernste Konsequenzen* geblieben wären. Besonders in der Ostschweiz hat das Projekt Anklang gefunden. Man dachte dabei nur an die entfernte Möglichkeit, die Frachten für Import- und Exportwaren herabsetzen zu können. Die Gefahr, dass die Schweiz für einen grossen Teil des West-Ost-Verkehrs und umgekehrt *umfahren* würde und dass unser Land dadurch unabsehbaren und sogar für den Nord-Süd-Verkehr und umgekehrt Schaden erleiden könnte, wurde *vollständig* übersehen. Man hatte eben auch hier nur die *allereigensten Interessen* im Auge, ohne an das *Ganze* zu denken. Nicht zu vergessen ist, dass durch einen solchen Ausbau des Rheins bis in den Bodensee, Basel seine grosse Bedeutung als Umschlagplatz weitgehend *eingebüsst* hätte. Hoffen wir, dass der Welthafen Bodensee auch in Zukunft in der Welt der *Spekulationen* bleibt, in der er zu Hause ist.

Mit der Rolle, die das *Motorfahrzeug* im Ersten Weltkrieg spielte, ist diejenige des *Flugzeugs* im Krieg 1939/45 zu vergleichen. Es war daher mit Sicherheit anzunehmen, dass der Luftverkehr nach dem Kriege einen grossen Aufschwung nehmen werde. Klar war auch, dass dafür zu sorgen war, dass die Schweiz nicht einfach *überflogen* werde. Um das zu verhindern, musste zunächst für die notwendigen *Landungsmöglichkeiten* gesorgt werden. Das ist im Laufe der letzten Jahre mit dem Aufwand beträchtlicher Mittel der Öffentlichkeit in *reichlichem* Masse geschehen oder steht noch unmittelbar bevor. Die Schweiz wird in kurzer Zeit über drei grosse Flugplätze verfügen, wovon derjenige von Kloten den modernsten Anforderungen der Gegenwart gewachsen ist. Man muss sich aber heute schon fragen, ob auf diesem Gebiete nicht *des Guten zuviel* geschehen ist und ob nicht ein Luxusaufwand betrieben werde, der unser Land *recht teuer* zu stehen kommen kann. Jedenfalls kann nicht damit gerechnet werden, dass im *interkontinentalen* Luftverkehr *mehr als ein schweizerischer* Lufthafen angefliegen wird. Wenn mehrere solcher Häfen bestehen, so wird sich der Verkehr eben *verteilen* und keiner wird schliesslich in dem ihm zufallenden Verkehr eine vollständige Existenzberechtigung finden, weil alle Anlagen *ungenügend ausgenützt* bleiben werden. Glücklicherweise hat der Kanton Bern auf die Verwirklichung der seinerzeitigen Absichten seiner Regierung verzichtet, auch noch einen grossen Flughafen zu bauen.

Wenn in der Schweiz schon in grosszügigster Weise für Landungsmöglichkeiten aller Flugzeuge Gelegenheit geschaffen worden ist, so lag es nahe, diese äusserst kostspieligen Anlagen nicht nur fremden Gesellschaften zur Verfügung zu stellen. Die Schweiz darf in der Frage, ob sie den Anschluss an die Welt auch über den Luftverkehr findet, nicht passiv bleiben und dadurch ausschliesslich vom Ausland abhängig werden. Die Gründung einer *schweizerischen Luftfahrtgesellschaft* war daher notwendig. Diese Unternehmung ist im Laufe der Zeit in der Gestalt der *Swissair* entstanden. Wie die schweizerischen Eisenbahnen, verfügt die *Swissair* im Ausland über einen ausgezeichneten Ruf. Sie ist in der glücklichen Lage, darauf hinweisen zu können, dass sie bis jetzt *keinen schweren Unfall* erlitten hat. Möge das auch in Zukunft so bleiben.

In den ersten Jahren nach dem Kriege war auch die *finanzielle* Entwicklung der Unternehmung befriedigend. Die Gesellschaft schritt denn auch zu einem Ausbau, der grundsätzlich wohl verständlich ist. Eine schweizerische Luftfahrtgesellschaft, die nur die Verbindungen mit den Hauptstädten *der umliegenden Länder* und etwa noch mit London herstellen würde, hätte sicher *keine* verkehrspolitische Existenzberechtigung. Diese Städte können nach einigen Jahren mit den *erdgebundenen* Verkehrsmitteln wieder in verhältnismässig kurzer Zeit und bequem erreicht werden. Eine Luftfahrt-

gesellschaft muss deshalb bestrebt sein, auch weiterliegende Städte und Länder anfliegen zu können. In erster Linie kommt für unser Land natürlich *Amerika* in Frage. Wenn die Swissair einen entsprechenden Versuch ernsthaft macht, so ist das grundsätzlich sicher *richtig*.

Inzwischen ist aber auch dieses jüngste Verkehrsunternehmen in *finanzielle Schwierigkeiten* geraten. Der Verkehr ist *rückläufig* wie bei allen anderen Verkehrsmitteln. Die Rückbildung der Wirtschaft ist eben nicht nur eine schweizerische, sondern eine *internationale* Erscheinung. Dazu kommt, dass auch der Luftverkehr heute schon als überdimensioniert angesehen werden muss. Es ist nicht mehr schwer, in den Verkehrsflugzeugen Platz zu finden. Vorausbestellungen sind fast nicht mehr notwendig, und vollbesetzte Flugzeuge werden immer seltener.

Diese Erscheinung macht sich auch bei der Swissair geltend. Dazu kam in den letzten Jahren die Abwertung in den Ländern, mit denen die Swissair den stärksten Verkehr abwickelt. Die Folge davon war eine starke *Konkurrenzierung* durch die Fluggesellschaften der entsprechenden Länder und der ebenso starke *Rückgang der Einnahmen* der Swissair.

An dieser Stelle interessiert uns lediglich die Tatsache, dass sich im Luftverkehr bereits die *gleichen* Mängel geltend machen, die das Verkehrswesen und auch unsere Wirtschaft *allgemein* kennzeichnen, das heisst *es fehlt an der notwendigen Koordination und am Abstimmen des Aufwandes an Mitteln auf den vorhandenen Bedarf*. Natürlich ist die Herbeiführung einer Ordnung international noch schwieriger als im einzelnen Land. Die Folge davon ist, dass Geld und Kräfte *verschwendet* werden, die in Form von wachsenden Defiziten der beteiligten Unternehmungen zum Ausdruck kommen. Weil aber einerseits vorläufig keine Koordination möglich ist und andererseits die Luftfahrtgesellschaften nicht auf die Erfüllung ihrer Aufgaben verzichten wollen, müssen die Defizite bezahlt werden. Das Prestige der grossen Staaten verbietet es, die Luftfahrtgesellschaften ihrer Länder fallen zu lassen. Also übernehmen sie ihre Defizite *in irgendeiner Form*, sofern die Gesellschaften nicht schlechthin staatlich sind. Der Luxus muss aber *auch in diesem Falle* bezahlt werden, und zwar vom Volk.

Die Swissair vermag, wie die meisten anderen Fluggesellschaften, also ihre Selbstkosten nicht mehr zu decken, trotzdem ein grosser Teil davon in Form der Anlagen von Flughäfen bereits von der Oeffentlichkeit übernommen worden ist. Es stellt sich die Frage, *ob der Staat auch hier helfen müsse*, damit unser Land im Luftverkehr nicht ausschliesslich vom Ausland abhängig wird. Wenn aber der Staat hilft, so muss das *offen* geschehen, und dem Staat ist in diesem Falle auch eine entsprechende Stellung in der Gesellschaft einzuräumen.

In diesem Zusammenhang ist natürlich die Frage zu prüfen, ob die gegenwärtige *Organisation* der Swissair richtig sei oder ob nicht *Vereinfachungen* möglich seien, ohne den Zweck fühlbar zu beeinträchtigen. Wir kennen die Verhältnisse im einzelnen zu wenig, um uns ein Urteil bilden zu können. Aber auch wenn der Apparat vereinfacht und verbilligt werden kann, so bleibt doch auch bei diesem Verkehrsmittel die Frage der Koordination und der Eingliederung in das gesamte Verkehrswesen bestehen. Zu bekämpfen wäre der Versuch, den bestehenden Schwierigkeiten durch Massnahmen auf Kosten des bei der Unternehmung beschäftigten Personals begegnen zu wollen.

Angesichts der Kleinheit unseres Landes bietet die Frage der Einordnung des Luftverkehrs in das schweizerische Verkehrswesen keine grossen Schwierigkeiten. Die auf dem Luftwege transportierten Personen und Güter sind, gemessen an den von den erdgebundenen Transportmitteln beförderten Mengen, noch so gering, dass sie keineswegs entscheidend sind. Der Luftverkehr wird auf Distanzen bis gegen 800 km im Gegenteil immer mehr wieder von Schiene und Strasse bedrängt.

Für die Schweiz besteht die Aufgabe darin, *das Problem Schiene—Strasse* zu lösen. Was daneben in bezug auf die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel zu tun ist, verursacht uns keine schlaflosen Nächte.

Die Schwierigkeiten, eine Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel herbeizuführen, sind dadurch vergrössert worden, dass sich in der Bundesverwaltung eine *Vielzahl von Dienststellen* mit Verkehrsfragen befasst. So hat sozusagen jedes eidgenössische Departement irgendwelche Aufgaben, die den Strassenverkehr betreffen, zur Bearbeitung überwiesen. Dazu kommen die Bundesbahnen und die PTT-Betriebe. Es ist schon sehr schwer, in diesen Fragen überhaupt von einer einheitlichen Ansicht des Bundesrates zu sprechen, weil das Problem von den einzelnen Departementen von ganz verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet und beurteilt wird. Der Verfasser dieser Zeilen hat schon im Jahre 1921 auf diese Schwierigkeit hingewiesen und hat die Anregung gemacht, möglichst alle Verkehrsfragen *in einer Hand zusammenzufassen* und zu diesem Zwecke das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement zu einem *eidgenössischen Verkehrsdepartement* auszubauen. Der Vorschlag ist seither von verschiedensten Seiten aufgenommen worden, ohne dass er seiner Verwirklichung nähergebracht worden wäre. Sofern es nicht möglich ist, auf diesem Wege zum Ziele grösserer Einheitlichkeit zu gelangen, sollte versucht werden, durch die Schaffung einer ständigen Kommission von Fachleuten einerseits die Verbindung zwischen den auseinanderstrebenden Ansichten innerhalb der Bundesverwaltung selbst und anderseits den notwendi-

gen Kontakt zwischen den Verkehrsmitteln herzustellen. Vielleicht bietet die neu geschaffene Expertenkommission für die Koordination der Verkehrsmittel Gelegenheit, auf diesem Gebiete einige Erfahrungen zu sammeln.

Natürlich ist überdies allen Verkehrsmitteln selbst jederzeit die Aufgabe gestellt, die zweckmässigste Organisation zu finden. An dieser Aufgabe arbeiten auch die Eisenbahnen. Die Bundesbahnen werden nicht nur in der Schweiz, sondern weit über die Grenzen unseres Landes hinaus und nicht zuletzt auch in der Privatwirtschaft als *vorbildlich organisierte Unternehmung* anerkannt. Das darf nicht hindern, Verbesserungen durchzuführen, immer und überall, wo sich Möglichkeiten dazu zeigen. Wenn die Zusammenarbeit zwischen Bundesbahnen und Post auch um vieles besser geworden ist, als sie früher war, so wäre auf diesem Gebiete wahrscheinlich noch einiges zu machen. Sicher ist auch die Anregung interessant, die kürzlich von Dr. Siegrist gemacht worden ist, es seien die beiden grossen Staatsbetriebe SBB und PTT *zusammenzulegen*. Diese engste Zusammenarbeit zwischen Bundesbahnen und Post würde sicher wesentliche Vorteile bieten. Indessen ist wahrscheinlich die Verwirklichung eines solchen Planes noch in weiter Ferne.

Nachdem der Plan für lange Zeit kaum Gestalt annehmen wird, stellt sich als organisatorisches Problem immer mehr die Frage des *Einsatzes von Motorfahrzeugen durch die Eisenbahnen*. Im Ausland ist es allgemein üblich, dass die Eisenbahnen auch grosse Strassenverkehrsbetriebe besitzen. Einige Privatbahnen haben in der Schweiz damit angefangen und machen gute Erfahrungen. Wenn es mit der Koordination zwischen dem öffentlichen Verkehr, wie er in unserem Lande in der Hauptsache durch die Eisenbahnen repräsentiert wird, und dem privaten Verkehr auf der Strasse nicht vorwärts gehen sollte, so wird für die Eisenbahnen nichts anderes übrig bleiben, als *auch auf die Strasse zu gehen*. Dieses Recht darf auch den Bundesbahnen nicht länger vorenthalten werden, es sei denn, dass der Bund bereit sei, die bei Aufrechterhaltung des chaotischen Zustandes im Verkehrswesen eintretenden Defizite einfach zu übernehmen. Da so etwas kaum zu erwarten ist, bleibt nichts anderes übrig, als das Problem der Koordination wirklich ernsthaft weiter zu verfolgen und eine Ordnung herbeizuführen, die erlaubt, jedes Verkehrsmittel *dort* einzusetzen, wo es dank seiner natürlichen Vorteile dem andern *überlegen* ist, oder diesem Ziel wenigstens möglichst nahe zu kommen. Nur auf diese Weise kann der schweizerische Verkehrsapparat die Dienste leisten, die Volk und Wirtschaft von ihm erwarten.

Zusammenfassung

1. Die grosse Verstaatlichungsaktion, die um die Jahrhundertwende durchgeführt wurde, ist *auf halbem Wege stehengeblieben*. Der Bund hat die Bahnen verstaatlicht, die damals zufällig im Besitze der fünf grossen Eisenbahngesellschaften waren. Die übrigen, schon damals vorhanden gewesenen oder später gebauten Bahnen wurden nicht verstaatlicht.
2. Dadurch wurden grosse *Ungleichheiten geschaffen*. Für einen Teil des Landes und seiner Bevölkerung hat *der Bund* gut ausgebaute Verkehrswege auf seine Kosten zur Verfügung gestellt, während der andere Teil diese Aufgabe *selbst* zu erfüllen hatte und die entsprechenden Lasten tragen muss. Einzelne Kantone werden durch diese Ungleichheit *ganz besonders benachteiligt*.
3. Die Forderung der benachteiligten Kantone und Landesteile nach Gleichbehandlung ist *berechtigt* und muss *berücksichtigt* werden. Der Einwand, dass dadurch dem Bund neue Lasten entstehen, darf kein Grund sein, die berechtigte Forderung abzulehnen.
4. Die Verstaatlichung weiterer Bahnen oder andere Massnahmen im Sinne des Entgegenkommens an die benachteiligten Kantone und Landesteile gehören in das Gebiet der *Finanzpolitik* und eines gerechten *Finanzausgleichs*. Der Bund nimmt dadurch den betroffenen Kantonen und Landesteilen Lasten ab, die er *schon früher* hätte übernehmen sollen.
5. Die wichtigste *verkehrspolitische* Aufgabe unseres Landes wird dadurch aber *nicht* gelöst, nämlich die organische Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel, wobei *die zweckmässige Gestaltung des Verhältnisses zwischen Schiene und Strasse* im Vordergrund steht.
6. Dieser Aufgabe ist im Interesse der zuverlässigen und zu angemessenen Gesamtkosten möglichen Bedienung, wie auch vom Standpunkt der Gestaltung der Arbeitsbedingungen der in der Verkehrswirtschaft tätigen Menschen, die *ganz besondere Aufmerksamkeit* zu schenken. Besonders sollte die Gesetzgebung darauf achten, die *Grösse* des Verkehrsapparats *dem Umfang der zu lösenden Aufgabe* anzupassen, um unnötige Leerläufe einerseits und ungenügende Verkehrsbedienung andererseits zu vermeiden.
7. Als nächste Schritte auf dem Weg zu diesem Ziel sind die *Verlängerung der Gültigkeit der Autotransportordnung* und die Schaffung einer eindeutigen *Verfassungsgrundlage* für den späteren Erlass einer *umfassenderen Verkehrsgesetzgebung* zu betrachten.

8. Die Schaffung einer Ordnung im vorstehend angedeuteten Sinn ist notwendig, um *der Oeffentlichkeit schwere finanzielle Lasten* und *der Wirtschaft ernste Schäden* zu ersparen sowie dem Lande auf einem wichtigen Gebiete den *sozialen Frieden* zu erhalten.
9. Um die Arbeit zu erleichtern, ist eine bessere Zusammenfassung der Kräfte *dringend* erwünscht. In Frage kommt der *Ausbau des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements zu einem eigentlichen Verkehrsdepartement*, das für die Beurteilung aller Fragen des Verkehrs zuständig und verantwortlich wäre, *oder* die Schaffung einer ständigen Kommission von Sachverständigen.

Ausbau des Rechts der Gesamtarbeitsverträge

Dem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) kommt in unserem schweizerischen Arbeitsrecht grösste Bedeutung zu. Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände halten ihn für das zweckmässigste Mittel zur Regelung sehr vieler Probleme des Arbeitsverhältnisses. Mit dem GAV ordnen die Verbände die Arbeitsbedingungen autonom. Sie bedürfen der Hilfe des Staates nicht. Der Staat hat keinen Einfluss auf den Inhalt der GAV. Dennoch steht der GAV selbstverständlich nicht ausserhalb des staatlichen Rechts. Das Gesetz verleiht ihm seine Wirkung. Nur dieses kann festlegen, dass Abmachungen der Einzeldienstvertragsparteien, welche dem GAV widersprechen, nichtig sind und automatisch durch die Normen des GAV ersetzt werden.

Die Schweiz hat als erstes Land in Europa im revidierten OR von 1911 den GAV in den beiden Artikeln 322 und 323 geordnet. Diese Regelung ist begreiflicherweise fragmentarisch. Damals besass man erst geringe Erfahrungen mit dem GAV; er hatte auch noch nicht die Bedeutung erlangt, welche ihm heute zukommt. Auf dem Gebiete des Gesamtarbeitsvertragsrechts wurde ferner legiferiert durch den Bundesbeschluss über die Allgemeinverbindlicherklärung (AVE) von GAV vom 23. Juni 1943.

Ist jetzt der Zeitpunkt gekommen, um dem GAV ein festeres rechtliches Fundament zu geben? Soll parallel zur geplanten Kodifikation des staatlichen Arbeitnehmerschutzrechts im Bundesgesetz über den Arbeitsschutz in Industrie, Handwerk, Handel, Verkehr und verwandten Wirtschaftszweigen ein Gesetz über das kollektive Arbeitsrecht, das heisst über GAV und AVE geschaffen werden? In überaus verdienstvoller Weise hat die *Schweizerische Vereinigung für Sozialpolitik* einen *Arbeitsausschuss* eingesetzt mit dem Auftrag, dieses Problem zu prüfen und allenfalls Vorschläge über