

5651

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines  
Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und  
Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen  
(Autotransportordnung)**

(Vom 29. Juli 1949)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Entwurf eines neuen Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen zu unterbreiten. Unser Entwurf will die Bestimmungen der geltenden Gesetzgebung, die sich bewährt haben, beibehalten. Diejenigen dagegen, deren Vollzug Schwierigkeiten begegnete, sollen durch neue Lösungen ersetzt werden, über welche noch Erfahrungen zu sammeln sind.

**I. Der Vollzug des Bundesbeschlusses vom 30. September 1938\****1. Die Entwicklung des Strassentransportwesens seit Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses vom 30. September 1938*

Der Bundesbeschluss vom 30. September 1938 über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen (nachfolgend Autotransportordnung genannt) wurde am 15. August 1940 in Kraft gesetzt. Der Vollzug des Artikels 5 (Verbot des gemischten Verkehrs) musste noch suspendiert werden, da in jenem Zeitpunkt die Armee einen beträchtlichen Teil des zivilen Motorfahrzeugparks requiriert hatte und die Wirtschaft daher auf jedes noch verfügbare Beförderungsmittel für die Befriedigung ihrer Transportbedürfnisse angewiesen war.

Bis zum Jahre 1948 entspannte sich die Lage auf dem Transportmarkt etwas, so dass auf den 15. Februar 1943 auch Artikel 5 in Kraft gesetzt werden

\*) AS 56, 1299.

konnte. In der Folge verschlechterte sich die Versorgung mit Treibstoffen und mit Reifen. Dazu kam die Beanspruchung des Transportmarktes durch die Beförderungen für Bauten im nationalen Interesse. Diese Faktoren bewirkten, dass die Transportnachfrage bis zum Kriegsende sehr lebhaft war, aber nicht zuletzt dank kriegswirtschaftlicher Massnahmen sichergestellt werden konnte.

In der ersten Nachkriegszeit war die durch die herrschende Konjunktur ausgelöste Nachfrage nach Transportgelegenheiten gross. Sie konnte trotz des raschen Abbaues der kriegswirtschaftlichen Bewirtschaftungsmassnahmen zeitweilig nur mit gewissen Schwierigkeiten befriedigt werden. Dies änderte sich erst allmählich, weil der dringende Ersatz- und Ergänzungsbedarf der Wirtschaft durch die in Gang kommenden Importe von Fahrzeugen vorerst nur langsam gedeckt werden konnte, obschon die Produktion der schweizerischen Motorfahrzeugfabriken auf vollen Touren lief. Die Importe wuchsen allerdings dann rasch an, besonders in den Jahren 1947 und 1948, so dass der Ausgleich gegen Ende 1948 hergestellt war. Im gleichen Zeitpunkt begann das Strassen-transportvolumen deutlich zurückzugehen. Diese Entwicklung, die mit jener der Verkehrsmengen der öffentlichen Verkehrsanstalten parallel geht, hat sich im laufenden Jahr eher noch verschärft. Wie auch das Strassentransportwesen sich entwickeln mag, so ist sicher, dass die Zeit der grössten Nachfrage nach Transportgelegenheiten für einmal vorbei ist.

## 2. Der gewerbmässige Transport, Artikel 3

Wer beim Inkrafttreten der Autotransportordnung gewerbmässige Beförderungen ausführte, konnte kraft der Übergangsbestimmungen seine Tätigkeit nach Einreichung eines Bewilligungsgesuches gestützt auf verabfolgte provisorische Ausweise fortsetzen. Die Gesuche dieser Unternehmer sowie jener der nachträglich eröffneten Betriebe wurden im Schweizerischen Handelsamtsblatt veröffentlicht. Anschliessend hatte das eidgenössische Amt für Verkehr über die Erteilung oder Verweigerung der Bewilligung erstinstanzlich zu entscheiden. Die Vergrösserung des Fahrzeugbestandes von Transportunternehmern wurde vom Nachweis eines objektiven Bedürfnisses abhängig gemacht.

Über die Struktur des gewerbmässigen Motorfahrzeugparkes am 30. September 1948 gibt die nachfolgende Tabelle Nr. 1 Aufschluss.

Dieser Bestand ist, verglichen mit dem Vorkriegsbestand, nur leicht erhöht. Vor 1939 wurde die Beförderungskapazität des Transportgewerbes nur ganz ungenügend beansprucht, was die hauptsächlichste Ursache der prekären Lage dieses Gewerbes bildete, die zum Erlass der Autotransportordnung führte. Die Leistungsfähigkeit des nur unwesentlich vergrösserten Fahrzeugbestandes trat klar zutage, als das Transportgewerbe die ausserordentliche Nachfrage der Jahre 1947 und 1948 zu befriedigen vermochte. Wenn in diesem Zusammenhang in Betracht gezogen wird, dass bis Ende 1948 rund 3000 Gesuche um Neueröffnung bewilligungspflichtiger Betriebe und rund 2300 Gesuche um Bestan-

Tabelle Nr. 1

## Gewerbmässige Transportbetriebe, gewerbmässig

Kanton	Anzahl Betriebe			Personen-transportfahrzeuge					
	Pers.	Sachen	Total *)	PW.	Cars 9—14 Pl.	Cars 15—23 Pl.	Cars 24 u. mehr Pl.	total Cars	total
Zürich . . . . .	217	417	588	474	9	44	71	124	598
Bern . . . . .	261	261	469	337	8	64	77	149	486
Luzern . . . . .	92	86	150	133	5	19	40	64	197
Uri . . . . .	24	25	39	28	—	5	1	6	34
Schwyz . . . . .	44	44	81	60	—	3	6	9	69
Obwalden . . . . .	25	16	37	40	—	4	4	8	48
Nidwalden . . . . .	18	16	27	20	—	2	3	5	25
Glarus . . . . .	20	18	34	28	—	1	2	3	31
Zug . . . . .	18	15	30	30	—	1	2	3	33
Freiburg . . . . .	66	68	116	91	—	7	20	27	118
Solothurn . . . . .	48	61	92	53	1	10	24	35	88
Basel-Stadt . . . . .	17	148	159	89	2	16	11	29	118
Basel-Land . . . . .	23	82	96	17	—	3	15	18	35
Schaffhausen . . . . .	23	31	48	29	—	3	7	10	39
Appenzell A.-Rh. . . . .	30	25	40	33	3	9	9	21	54
Appenzell I.-Rh. . . . .	10	13	17	14	1	1	—	2	16
St. Gallen . . . . .	131	138	231	165	3	23	29	55	220
Graubünden . . . . .	83	84	142	147	1	4	10	15	162
Aargau . . . . .	105	121	203	127	—	17	28	45	172
Thurgau . . . . .	48	51	79	56	—	11	20	31	87
Tessin . . . . .	163	133	279	198	6	15	28	49	247
Waadt . . . . .	255	210	423	338	8	47	65	120	458
Wallis . . . . .	73	115	156	73	2	14	17	33	106
Neuenburg . . . . .	48	63	95	78	1	10	17	28	106
Genf . . . . .	111	105	203	161	1	5	29	35	196
	1953	2346	3834	2819	51	338	535	924	3743

\*) Betriebe mit Sachen- und Personen-transport sind hier nur einmal berücksichtigt.

## eingesetzte Motorfahrzeuge am 30. September 1948

Sachentransportfahrzeuge							
1—1,9 t Nutzl.	2—3,9 t Nutzl.	4 t u. mehr	total Last- wagen	Lief- wagen	Trak- toren	total Motfz.	total An- hänger
97	317	920	734	77	41	852	333
17	175	229	421	20	26	467	157
8	64	85	157	7	14	178	82
3	19	8	30	2	—	32	5
3	28	23	54	—	2	56	29
—	20	4	24	—	1	25	14
2	12	10	24	—	—	24	5
1	8	12	21	1	1	23	9
—	12	14	26	—	—	26	10
6	34	73	113	2	4	119	45
5	38	50	93	1	8	102	39
24	95	118	237	17	39	293	178
6	32	54	92	—	6	98	35
2	19	34	55	1	3	59	25
6	21	14	41	2	2	45	12
3	5	5	13	3	2	18	4
15	66	161	242	6	12	260	152
5	63	47	115	6	6	127	15
5	49	99	153	7	29	189	92
6	24	62	92	1	9	102	70
27	136	33	196	6	1	203	19
14	194	233	441	6	9	456	134
1	113	144	258	1	2	161	20
1	52	58	111	3	1	115	40
17	92	97	206	22	9	237	97
274	1688	1987	3949	191	227	4267	1621

deserhöhung in Transportbetrieben eingereicht wurden, so ergibt sich daraus, dass ohne die Autotransportordnung heute, im Zeichen der Rückbildung des Transportvolumens, das Autotransportgewerbe sich in einer Lage befände, die jener, die den staatlichen Eingriff zur Erhaltung des im Verkehrsapparat investierten Vermögens unumgänglich machte, nicht unähnlich wäre.

Bis zum 30. April 1949 wurden 1000 Bewilligungen erteilt, wovon 114 für den Personen- und 886 für den Sachentransport. Der Gültigkeitsbereich dieser Bewilligungen, der nach Artikel 18 der Autotransportordnung grundsätzlich das Gebiet der ganzen Schweiz umfasst, wurde für die einzelnen Fahrzeuge wie folgt festgesetzt:

	Fahrzeuge
Ganze Schweiz . . . . .	1277
Regional . . . . .	849
Lokal . . . . .	3
	<hr/>
	Total 2129

Bei der Grosszahl jener Bewilligungen, die einen eingeschränkten Gültigkeitsbereich aufweisen, entspricht der Bereich den eigenen Anträgen der Bewerber. Das Bewilligungsverfahren konnte nicht mehr beschleunigt werden, weil die vom Gewerbe selbst geforderte eingehende Prüfung des Verkehrsbedürfnisses einen erheblichen Aufwand erfordert, wozu nicht mehr Personal als unbedingt nötig eingesetzt werden konnte.

Im Hinblick auf die Einschränkung der Zahl von Bewilligungen wurde der in Artikel 34 vorgesehene Entschädigungsfonds durch einen bisher einmaligen Beitrag der Transportunternehmer von Fr. 15 bis maximal Fr. 30 pro Fahrzeug geöffnet. Aus diesem Fonds, der Ende 1948 einen Bestand von Franken 195 012 aufwies, sollen die in Artikel 22 und 33 vorgesehenen Entschädigungen ausgerichtet werden können. Bis jetzt musste dieser Fonds allerdings nicht beansprucht werden, weil die abgewiesenen Bewerber durchwegs die persönlichen Voraussetzungen der Bewilligungserteilung nicht erfüllen und deshalb nicht entschädigungsberechtigt sind. Von der Erhebung weiterer Beträge kann unter gleichbleibenden Verhältnissen somit abgesehen werden.

Der Bundesbeschluss ermächtigte den Bundesrat, Beförderungsbedingungen (Art. 6) und allgemeine Grundsätze über die im Transportgewerbe anzuwendenden Tarife (Art. 8) aufzustellen. Die Schaffung der Tarife selbst wurde von vorneherein dem Zentralverband der Transportunternehmer überlassen. Der Bundesrat ist lediglich befugt, die vom Autotransportgewerbe aufgestellten Tarife, wenn sie gewissen Anforderungen entsprechen, verbindlich zu erklären. Der Zentralverband nahm die Ausarbeitung der Tarife und, im Einverständnis mit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, der Beförderungsbedingungen an die Hand mit dem Ziel, vorderhand im Bereiche des Sachentransportes eine umfassende Tarifordnung auszuarbeiten und dem Bundesrat zur Genehmigung und Verbindlicherklärung zu unterbreiten. Ein erster Entwurf des Verbandes vom August 1947 stiess auf beträcht-

liche Widerstände im Transportgewerbe selbst, die daher rührten, dass die Voraussetzungen für die richtige Tarifierung der Nahverkehrstransporte nicht genügend abgeklärt waren. Es ist ausserordentlich schwierig, die oft von Ort zu Ort verschiedene, auf überlieferten Verhältnissen beruhende Bildung der Beförderungspreise der einzelnen Unternehmer oder bestimmter Gruppen in einer einheitlichen gesamtschweizerischen Tarifordnung zusammenzufassen, die wiederum den Bedürfnissen der verschiedenen Landesgegenden angepasst sein soll. Besser abgeklärt waren die Verhältnisse im Ferntransport, da bei diesen Beförderungen seit langem Preisbildungsgrundsätze angewendet werden, die jenen im Bahntransport ähnlich sind.

Nunmehr wird ein anderes, vielleicht mehr Erfolg versprechendes Verfahren eingeschlagen, indem die Transportunternehmerverbände unter Mitwirkung des Zentralverbandes unter sich Tarifordnungen vereinbaren, auf die sich die Transportunternehmer verpflichten. Den Verfrachtern wird bei der Aufstellung dieser Tarife ein gewichtiges Mitspracherecht eingeräumt. Die Erfahrungen, die mit solchen Konventionaltarifen gemacht werden, dürften erlauben, die Grundsätze besser herauszuarbeiten, auf denen später verbindliche Tarifordnungen aufgebaut sein müssen, um den Interessen der Transportunternehmer, aber auch der Verfrachter, gerecht zu werden.

Am 28. Februar 1947 wurde ein Gesamtarbeitsvertrag für das Auto-transportgewerbe (GAVATO) abgeschlossen, der gestützt auf Artikel 17 der Autotransportordnung und den Bundesbeschluss vom 23. Juni 1943 (über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen) durch Bundesratsbeschluss vom 18. Dezember 1947 in seinen wesentlichen Teilen allgemeinverbindlich erklärt werden konnte. Nicht allgemeinverbindlich erklärt worden sind die Bestimmungen über die Arbeits-, Präsenz- und Ruhezeit der Motorfahrzeugführer, die von den Vorschriften der Verordnung vom 4. Dezember 1933 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer teilweise abweichen

### *3. Der Werkverkehr, Artikel 4*

Der Werkverkehr, d. h. die Transporte für die Bedürfnisse eines eigenen, nicht dem Transportgewerbe dienenden Geschäftes oder Betriebes mit eigenen Motorfahrzeugen und eigenem Personal, ist frei. Wer Werkverkehr betreibt, hat sich in ein Register eintragen zu lassen. Gestützt darauf werden Transportkarten ausgestellt, die bei Strassenkontrollen als Ausweis gegenüber den Behörden dienen. Die Freiheit des Werkverkehrs wurde in der Praxis streng respektiert. Überdies entschied sich im Zweifel das eidgenössische Amt für Verkehr in der Regel für die Behandlung umstrittener Beförderungen als Werkverkehr.

Der Werkverkehr entwickelte sich namentlich seit Kriegsende sprunghaft als Folge der guten Wirtschaftslage. Diese Entwicklung entspricht insbesondere den Wünschen der Armee, da auf diese Weise der Bestand von requisitionsfähigen Fahrzeugen erhöht wird. Ein Teil der Beförderungen, in die sich bis-

her Bahn und Autotransportgewerbe teilen, wird durch diese Fahrzeuge übernommen. Eine gewisse Stabilisierung, wenn nicht gar eine Rückbildung des Werkverkehrslastwagenbestandes dürfte bei nachlassendem Beschäftigungsgrad eintreten, da hier und dort Fahrzeuge angeschafft wurden, die, verglichen mit der Grösse der Transporte des betreffenden Betriebes, nicht rationell eingesetzt werden können (Tabelle Nr. 2).

#### 4. Gemischter Verkehr, Artikel 5

Gemischten Verkehr betreibt, wer neben seinem Werkverkehr mit Motorfahrzeugen Transporte für Dritte gegen Entgelt ausführt. Diese Transporte sind grundsätzlich verboten. Ausnahmen von diesem Verbot können vom Amt für Verkehr (wenn es sich um dauernde Ermächtigungen handelt) bzw. von den zuständigen kantonalen Behörden (kurzfristige Ermächtigungen bis zu zwei Monaten) bei anderweitig nicht befriedigtem Verkehrsbedürfnis zugestanden werden, z. B. in gebirgigen Gegenden, Grenzgebieten und in abgelegenen Ortschaften. Das Verbot des gemischten Verkehrs trat, wie bereits erwähnt, erst am 15. Februar 1948 in Kraft. Bis 31. Dezember 1948 wurden 2088 Gesuche eingereicht; 876 Gesuchen konnte entsprochen werden, 883 Gesuche wurden abgewiesen, 279 harren noch der Erledigung.

Das eidgenössische Amt für Verkehr wie auch die kantonalen Behörden waren bestrebt, bei der Erteilung von Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr jene Gegenden der technischen Vorteile des Transportes mit Motorfahrzeugen teilhaftig werden zu lassen, die wenig Transportgelegenheiten aufweisen. Aus der Tabelle 3 ergibt sich, dass das Verbot des gemischten Verkehrs nicht engherzig angewendet wurde, entspricht doch die Zahl der durch das eidgenössische Amt für Verkehr erteilten Ermächtigungen ungefähr jener der abgewiesenen Gesuche.

Gesuchen, die damit begründet waren, dass das Fahrzeug im eigenen Betrieb nicht voll ausgenützt werden könne, durfte nicht entsprochen werden. Dagegen erteilte das Amt für Verkehr Ermächtigungen auch ohne Nachweis des Bedürfnisses dort, wo im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Beschlusses schon mit Motorfahrzeugen Transporte im gemischten Verkehr ausgeführt wurden, wenn dargetan wurde, dass ohne diese Transporte der betreffende Betrieb seiner Existenzfähigkeit beraubt würde, oder wenn es sich um überlieferten Boten- und Marktverkehr handelte.

Durch einlässliche Untersuchungen bemühten sich die eidgenössischen und kantonalen Behörden, die Besonderheiten jedes einzelnen Falles festzustellen und ihnen Rechnung zu tragen.

#### 5. Landwirtschaftstraktoren

Alle interessierten Kreise waren sich klar darüber, dass das Verbot des gemischten Verkehrs nicht ohne weiteres auf die mit Landwirtschaftstraktoren ausgeführten Beförderungen zur Anwendung gebracht werden konnte. Einmal

Tabelle Nr. 2

## Anzahl Betriebe und Fahrzeuge im Werkverkehr am 30. September 1948

Kanton	Betriebe	Motorfahrzeuge							Anhänger		
		1—1,9 t	2—3,9 t	4 t und mehr	total Lastw.	Lief.-wagen inkl. Pw.	Traktoren*)	total Motzfz.	bis 0,9 t	1 t und mehr	total Anh.
Zürich	3 507	734	1 119	610	2 463	2 593	152	5 208	281	457	738
Bern	3 118	507	791	500	1 798	2 189	149	4 136	357	420	777
Luzern	958	153	260	144	557	631	60	1 248	71	191	262
Uri	62	3	15	6	24	41	4	69	3	3	6
Schwyz	265	38	72	45	155	198	18	311	23	37	60
Obwalden	84	9	21	4	34	54	7	95	12	14	26
Nidwalden	65	12	22	8	42	33	5	80	5	14	19
(Harus	129	20	51	17	88	56	12	156	22	16	38
Zug	188	15	45	25	85	118	13	216	20	5	25
Freiburg	751	93	189	91	373	517	15	905	57	62	119
Solothurn	572	92	200	133	425	349	27	801	87	68	155
Basel-Stadt	750	257	397	191	845	552	47	1 444	68	338	406
Basel-Land	595	138	194	74	406	343	26	775	70	80	150
Schaffhausen	254	57	53	33	143	154	11	308	49	37	86
Appenzell A.-Rh.	183	32	32	7	71	122	4	197	21	8	29
Appenzell I.-Rh.	34	5	9	1	15	21	—	36	3	3	6
St. Gallen	1 136	188	319	150	657	694	39	1 390	167	138	305
Graubünden	399	31	99	30	160	280	27	467	103	33	136
Aargau	1 019	168	373	222	763	523	129	1 415	169	167	336
Thurgau	714	108	170	122	400	439	37	876	88	116	204
Tessin	1 231	270	408	76	754	874	10	1 638	30	30	60
Waadt	2 692	287	636	272	1 195	2 132	35	3 362	100	87	187
Wallis	767	107	256	78	441	467	10	918	20	21	41
Neuenburg	523	88	213	84	385	392	6	723	47	23	70
Genève	1 458	270	513	177	960	1 135	5	2 100	63	47	110
	21 454	3 682	6 457	3 100	13 239	14 787	848	28 874	1 936	2 415	4 351

\*) Ohne Landwirtschaftstraktoren.



Tabelle Nr. 3

## Betriebe und Fahrzeuge im gemischten Verkehr

220

Kanton	Stand 31. Dez. 1948				Stand 30. September 1948									
	eingereichte Gesuche	erteilte Ermächtigung	abgewiesene Gesuche	hängige Gesuche	Fahrzeuge, die Gegenstand der Ermächtigung bilden:									
					1-1,9 t Nutzlast	2-3,9 t Nutzlast	4 t und mehr	Total Lastwagen	Lieferwagen	Traktoren	Total Motifzg.	Anhänger bis 0,9 t	Anhänger 1 t u. mehr	Total Anhänger
Zürich . . . . .	198	89	92	17	11	22	8	41	13	26	80	1	15	16
Bern . . . . .	316	128	120	68	8	19	15	42	11	41	94	6	48	54
Luzern . . . . .	110	45	45	20	3	12	5	20	3	10	33	1	10	11
Uri . . . . .	14	6	2	6	1	1	—	2	2	—	4	1	—	1
Schwyz . . . . .	33	17	14	2	2	5	4	11	2	2	15	—	7	7
Obwalden . . . . .	11	7	3	1	1	1	—	2	3	—	5	1	1	2
Nidwalden . . . . .	15	8	7	—	—	2	—	2	2	1	5	—	—	—
Glarus . . . . .	16	9	6	1	1	3	1	5	1	1	7	1	—	1
Zug . . . . .	18	12	6	—	—	2	1	3	2	4	9	—	4	4
Freiburg . . . . .	40	13	20	7	2	3	3	8	—	—	8	—	1	1
Solothurn . . . . .	73	30	31	12	—	6	2	8	6	8	22	1	4	5
Basel-Stadt . . . . .	33	5	16	12	1	1	2	4	—	—	4	—	1	1
Basel-Land . . . . .	92	28	44	10	2	3	—	5	3	15	23	1	3	4
Schaffhausen . . . . .	37	18	15	4	—	2	—	2	3	5	10	2	4	6
Appenzell A.-Rh. . . . .	29	18	10	1	1	3	1	5	8	1	14	2	3	5
Appenzell I.-Rh. . . . .	7	2	4	1	—	—	—	—	1	1	2	—	1	1
St. Gallen . . . . .	164	78	64	22	6	19	4	29	14	17	60	2	18	20
Graubünden . . . . .	109	54	28	27	—	16	3	19	18	5	42	10	7	17
Aargau . . . . .	259	123	126	10	3	18	23	44	5	55	104	—	16	16
Thurgau . . . . .	66	22	37	7	—	3	—	3	3	12	18	2	7	9
Tessin . . . . .	138	82	40	16	21	36	1	58	16	—	74	1	—	1
Waadt . . . . .	98	33	60	5	4	6	7	17	4	4	25	—	2	2
Valais . . . . .	119	29	64	26	1	14	1	16	3	4	23	2	4	6
Neuenburg . . . . .	34	12	18	4	1	1	—	2	2	1	5	—	1	1
Genf . . . . .	19	8	11	—	—	1	4	5	2	1	8	—	2	2
	2038	876	883	279	69	199	85	353	127	214	694	34	159	193

handelte es sich hier um Fahrzeuge, deren Höchstgeschwindigkeit auf 20 km pro Stunde begrenzt ist und die neben eigentlichen Transporten vornehmlich zu landwirtschaftlichen Arbeiten, die der Autotransportordnung nicht unterstellt sind, zum Einsatz gelangen. Daneben sollten der vermehrten Motorisierung der Landwirtschaft, die sich aus verschiedenen Gründen aufdrängt, nicht Hindernisse in den Weg gelegt werden. Auf der andern Seite war zu vermeiden, dass mit Landwirtschaftstraktoren gewerbsmässige Transportbetriebe aufgezogen werden, die namentlich mit dem Nahverkehrstransportgewerbe in Konkurrenz treten.

Der Bundesratsbeschluss vom 9. Juli 1943\*), der auf einer Verständigung zwischen landwirtschaftlichen Kreisen und dem Transportgewerbe beruht, trug diesen Überlegungen weitgehend Rechnung.

#### 6. Militärische Auflagen, Artikel 15

Die Inhaber von Transportbewilligungen sowie die Werkverkehrstreibenden können nach Artikel 15 u. a. verpflichtet werden, Fahrzeuge zu verwenden, die den Anforderungen der Militärverwaltung entsprechen. Die Abteilung für Heeresmotorisierung arbeitete Entwürfe einer Vollziehungsverordnung zu Artikel 15 aus. Mit Auflagen allein hätte dieses Ziel indessen nicht erreicht werden können. Wo die Anforderungen an die Motorfahrzeughalter ein gewisses Mass überschreiten, muss die Ausrichtung von Entschädigungen ins Auge gefasst werden. Die mit Artikel 15 angestrebte Ausrichtung des schweizerischen Motorfahrzeugparkes auf die Erfordernisse der Landesverteidigung wird ebenfalls mit dem Bundesbeschluss vom 5. April 1939\*\*) betreffend die Vermehrung der armeetauglichen Motorlastwagen, ersetzt durch den Vollmachtenbeschluss vom 2. Juni 1944\*\*\*) bezweckt. Dieser Erlass sieht die Ausrichtung von Subventionen an Erwerber schweizerischer Lastwagen vor, falls diese bestimmten Anforderungen genügen.

Die Verschmelzung der Auflagen nach Artikel 15 der Autotransportordnung mit dem zu erweiternden Inhalt dieser Beschlüsse in einen einzigen Erlass drängt sich auf, weil nicht nur die Fahrzeuge von der Autotransportordnung unterstellten Haltern für die Heeresmotorisierung von Bedeutung sind. Entsprechend einem Antrage der eidgenössischen Transportkommission an den Bundesrat beabsichtigt das eidgenössische Militärdepartement, die militärischen Auflagen und Subventionsbestimmungen in einem besonderen Beschluss zusammenzufassen, der sich auf Artikel 20 der Bundesverfassung stützen wird. Das eidgenössische Militärdepartement konnte sich zu diesem Vorgehen um so eher entschliessen, als, wie noch auszuführen sein wird, im vorliegenden Entwurf der Autotransportordnung auf das Werkverkehrsregister verzichtet werden soll, so dass die Halter der darin eingesetzten Fahrzeuge nicht mehr mit militärischen Auflagen im Sinne von Artikel 15 der Autotrans-

\*) AS 59, 553.

\*\*) AS 55, 481.

\*\*\*) AS 60, 369.

portordnung belegt werden können. Diese Auflagen aber nur zu Lasten der gewerbsmässigen Transportunternehmer beizubehalten, wäre sinnlos und überdies unbillig.

### *7. Behördenorganisation, Zusammenarbeit mit den Verbänden*

Das eidgenössische Amt für Verkehr ist Bewilligungsbehörde (Art. 13). Es trifft, unter Vorbehalt der delegierten Zuständigkeit der Kantone im gemischten Verkehr, alle erstinstanzlichen Verfügungen im Vollzug. Die dafür gebildete Sektion umfasst zurzeit 47 Angestellte. Eine Verminderung des Personalbestandes, der namentlich in den Jahren 1946 und 1947 an die gesteigerte Arbeitslast angepasst werden musste, ist bereits erfolgt; eine weitere Verminderung sollen die Aufhebung des Werkverkehrsregisters sowie die im Entwurf vorgesehenen Delegationsmöglichkeiten erlauben.

Die Zusammenarbeit des eidgenössischen Amtes für Verkehr mit den Kantonen ist noch nicht durchwegs so ausgebaut, wie es wünschbar wäre. Die Beanspruchung der in Frage stehenden kantonalen Beamten durch anderweitige Aufgaben mag da und dort hemmend gewirkt haben. Die kantonalen Behörden, in erster Linie die Strassenverkehrsämter und Motorfahrzeugkontrollen, untersuchten und begutachteten zahlreiche Gesuche zuhanden des eidgenössischen Amtes für Verkehr. Ohne diese Mitarbeit hätte der Personalbestand des eidgenössischen Amtes für Verkehr wesentlich höher sein müssen.

Die Entscheide des eidgenössischen Amtes für Verkehr im Bereiche der gewerbsmässigen Transporte können nach Artikel 24 bei der eidgenössischen Transportkommission als Rekursinstanz angefochten werden. Gegen alle übrigen Entscheide des eidgenössischen Amtes für Verkehr ausser jenen über die Unterstellung kann Verwaltungsbeschwerde an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement erhoben werden, dessen Entscheid an den Bundesrat weiterziehbar ist, weil der dringliche Bundesbeschluss vom 30. September 1938, abgesehen von der Einsetzung der eidgenössischen Transportkommission, das Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflegengesetz von 1928 nicht ändern wollte. Diese Ordnung des Beschwerdewesens hatte zum Nachteil, dass oft zwei verschiedene Behörden über die Frage des Verkehrsbedürfnisses in der gleichen Gegend zu befinden hatten. Gegen die Unterstellung einer Transportart unter die Bestimmungen der Autotransportordnung ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht gegeben.

Mit Beschluss vom 14. August 1942 anerkannte der Bundesrat den T.A.G. (Treuhandverband des Autotransportgewerbes) als Zentralverband der Autotransportunternehmer und genehmigte seine Statuten. Diesem Verband gehören als Mitglieder die namhaftesten, das Autotransportgewerbe vertretenden Verbände an. Dem T.A.G. stehen jene Rechte zu, die die Autotransportordnung diesem Verband vorbehalten hat. Er hat Anspruch darauf, zu den von der Behörde ausgehenden Ausführungserlassen angehört zu werden und beim Vollzug mitzuwirken. Dem Verband wurde dazu weitgehend Gelegenheit

geboten. Seine Funktion als Mittler zwischen der Behörde und den einzelnen Transportunternehmerverbänden hat der TAG erfüllt. Von der in Artikel 10 vorgesehenen Möglichkeit zur Schaffung eines Zwangsverbandes der Transportunternehmer brauchte deshalb nicht Gebrauch gemacht zu werden. Der Verband erfasst über seine Mitgliederverbände mehr als  $\frac{7}{10}$  der schweizerischen Strassentransportunternehmer.

Ausser der verbandsmässigen Organisation schuf der TAG überdies die ATO-Treuhandstelle. Es handelt sich um ein Organ, dessen Mitarbeiter mit einem Teil des Verbandspersonals identisch sind und dem Aufgaben übertragen werden, die an sich durch die Bewilligungsbehörde zu lösen wären. Die Tätigkeit der ATO-Treuhandstelle, die organisatorisch vom Verband strikte getrennt ist, untersteht ausschliesslich der Bundesaufsicht. Für ihre Funktionäre gelten die gleichen Pflichten wie für die Beamten, namentlich im Hinblick auf die Amtsverschwiegenheit. Die konstruktive Mitarbeit des Gewerbes am Vollzug in dieser Form wirkte sich als weitere begrüssenswerte Entlastung des eidgenössischen Amtes für Verkehr aus.

### 8. Aufwand, Gebühren

Artikel 38 bestimmt, dass die Kosten des Vollzugs dieses Erlasses aus Gebühren zu decken sind. Gebühren sind namentlich vorgesehen für den gewerbmässigen Transport (Bewilligungsgebühr, max. Fr. 600 pro Fahrzeug) und für die Eintragung ins Werkverkehrsregister (max. Fr. 50 pro Fahrzeug).

Der Vollzug der Autotransportordnung kostete während der neun Vollzugsjahre, d. h. bis zum 31. Dezember 1948, Vorbereitungsarbeiten inbegriffen, Fr. 3 393 177.05. Während des gleichen Zeitraumes betragen die Gebühreneinnahmen Fr. 2 549 848.05. Am 1. Januar 1949 bestand somit ein ungedeckter Ausgabenüberschuss von Fr. 843 329.

Dies ist darauf zurückzuführen, dass das Bewilligungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist und die bei Erteilung der Bewilligung fällige Gebühr infolgedessen noch nicht überall erhoben werden konnte. Weil einerseits der Beschleunigung des Verfahrens in personeller Hinsicht Schranken gesetzt sind und andererseits vermieden werden wollte, dass die Transportunternehmer plötzlich grössere Gebührenbeträge zu zahlen hatten, beschloss der Bundesrat auf Antrag des TAG\*), Vorschüsse auf die zu gegebener Zeit fällig werdenden Bewilligungsgebühren zu erheben. Die abgerufenen Vorschusszahlungen betragen zurzeit 65 % der maximalen Gebühr. Dank dieser und allfälliger weiterer ähnlicher Massnahmen wird der bisherige Ausgabenüberschuss voraussichtlich bis zum 31. Dezember 1950 vollständig abgetragen sein. Ein Ordnungswerk bedeutenden Ausmasses wird damit geschaffen sein, das sich als Sonderfall dadurch auszeichnet, dass es ohne dauernde Beanspruchung der öffentlichen Hand durchgeführt wurde. Diese beachtenswerte Tatsache verdient es, besonders hervorgehoben zu werden.

\*) AS 63, 1291. 65, 512.

Für einen gewerbsmässig eingesetzten Lastwagen von 5 t und mehr Nutzlast oder für einen Gesellschaftswagen mit 24 und mehr Sitzplätzen beträgt die Bewilligungsgebühr, wie erwähnt, höchstens Fr. 600. Bis heute wurden 65 % dieser Gebühr abgerufen = Fr. 390. Umgerechnet auf das Vollzugsjahr entspricht dies einem Betrage von Fr. 43, der, in Beziehung gesetzt mit den Selbstkosten in gewerbsmässigen Transportunternehmungen, unbedeutend ist.

Der Werkverkehr ist durch die Gebühren noch weniger belastet, da die Registergebühr für das gleiche Fahrzeug nur einmal bezahlt werden musste. Zu einer Verteuerung der Transporte haben diese Gebühren, die für weniger leistungsfähige Fahrzeuge entsprechend geringer sind, gewiss nicht Anlass geben können.

## II. Erfahrungen mit der bisherigen Ordnung

Es ist zu untersuchen, ob die vom Gesetzgeber der geltenden Autotransportordnung ergriffenen Massnahmen

- Bewilligungspflicht des gewerbsmässigen Transportes von Personen und Sachen, abhängig von Bedürfnisklausel und persönlichen Voraussetzungen,
- Verbot des gemischten Verkehrs,
- Möglichkeit des Erlasses von Beförderungsbedingungen und der Verbindlichkeitsklärung von Tarifen,
- Allgemeinverbindlichkeitsklärung von Gesamtarbeitsverträgen,

die den echten Werkverkehr grundsätzlich nicht berührten, eine Verbesserung der Verhältnisse bewirkten.

Mit der Bedürfnisklausel im Transportgewerbe konnte die schrankenlose ruinöse Konkurrenz innerhalb des Autotransportgewerbes mit ihren Rückwirkungen auf den öffentlichen Verkehr eingedämmt werden. Namentlich konnten ungeeignete Elemente aus dem Transportgewerbe eliminiert werden, weil sie die persönlichen Voraussetzungen nicht erfüllten. Diese Massnahmen hatten ihre Auswirkungen in verschiedener Hinsicht.

Die Qualität des Fahrzeugparkes des Transportgewerbes hat sich, wie von seiten der Armee und auch von kantonalen Behörden bestätigt wird, wesentlich gehoben. Einzelne Kantone meldeten, dass die früher häufigen Bestrafungen von Transportunternehmern wegen Übertretung der Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeugverkehr wesentlich nachgelassen haben. Nachdem der Gesamtarbeitsvertrag im Autotransportgewerbe in einem wesentlichen Teil allgemeinverbindlich erklärt worden ist, ist eine deutliche Verbesserung der sozialen Stellung der Arbeitnehmer in diesem Gewerbe festzustellen.

Welche Auswirkungen hatte die Autotransportordnung auf die Verfrachter? Trat eine im allgemeinen wesentliche Verteuerung der Transporte ein? Obwohl bis heute eine allgemeine Tarifordnung noch nicht besteht, hatte das eidgenössische Amt für Verkehr dennoch allen Anlass, der Preisbildung im

Transportgewerbe seine volle Aufmerksamkeit zu schenken. Wäre nämlich eine wesentliche Steigerung der Transportentgelte eingetreten, so hätte geprüft werden müssen, ob dies nicht durch eine allzu restriktive Praxis bei der Bewilligungserteilung und durch die dadurch bedingte Verknappung des Transportmittelangebotes im allgemeinen verursacht worden wäre.

Andererseits war dauernd zu verfolgen, ob die Preisgestaltung im Auto-transportgewerbe nicht unter die Selbstkosten sank. Dem Kampf gegen die Preisschleudereien, der ja eines der Ziele der Autotransportordnung bildete, musste im Interesse des Transportgewerbes selbst und der öffentlichen Transportanstalten, die dadurch ebensosehr wie dieses in Mitleidenschaft gezogen würden, volle Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Die Entwicklung hat gezeigt, dass die Transportkosten anstiegen. Wenn der Lebenskostenindex in diesen Jahren auf über 60 % anstieg, so konnte dies nicht ohne Einfluss auf die Preisbildung im Autotransportgewerbe sein. Immerhin überstiegen die von der eidgenössischen Preiskontrollstelle genehmigten Höchstpreise, wenige Ausnahmen vorbehalten, 40 % der Vorkriegsansätze nicht. Deshalb darf festgestellt werden, dass die Autotransportordnung trotz namhafter Besserstellung der Arbeitnehmer nicht zur Verteuerung der Strassen-transporte geführt hat.

Die volkswirtschaftlichen Gefahren eines derartigen Vorgehens dürfen nicht unterschätzt werden, nicht nur wegen der bereits erwähnten Auswirkungen auf die öffentlichen Verkehrsanstalten, sondern namentlich auch wegen der Gefahr der Verminderung der Qualität der Beförderungsleistungen, die sich zuungunsten des Verfrachters auswirken. Trotzdem die Transportentgelte recht stabil blieben, muss die Schaffung einer verbindlichen Tarifordnung nach wie vor Gegenstand intensiver Bemühungen aller Beteiligten bilden. Umgekehrt ist die Steuerung des Transportmarktes durch die Tarifordnung allein unwirksam, wenn sie nicht durch die Anpassung der Transportkapazität an die Bedürfnisse ergänzt wird. Wenn das Recht, gewerbsmässig zu transportieren, als solches freigegeben würde, so vermöchte die bestausgebaute, verbindlich erklärte Tarifordnung bei einem fühlbaren Konjunkturrückgang nicht zu verhindern, dass zu unersetzten Preisen befördert würde. Der Kontrolle der Einhaltung verbindlich erklärter Tarife sind ohnehin enge Schranken gezogen.

Das Ordnungssystem ist wirkungslos, wenn es nicht durch eine andere Massnahme ergänzt würde, durch das grundsätzliche Verbot des gemischten Verkehrs. Die für Transporte gegen Entgelt zur Verfügung stehende Transportkapazität der im Werkverkehr nicht voll ausgenützten Fahrzeuge kann ganz beträchtlich sein. Sie spielt eine um so grössere Rolle, als diese Beförderungsleistungen in der Regel nur zeitweilig angeboten werden, und zwar meist in der ruhigen Saison und zu Bedingungen, die auf Grund anderer Kalkulationsgrundlagen sehr oft nicht qualitativ, jedoch preislich günstiger sind als jene, die das Transportgewerbe berechnen muss. Der Einsatz von Werk-

verkehrsfahrzeugen zu Transporten gegen Entgelt muss daher grundsätzlich ebenfalls vom Bedürfnis abhängig gemacht werden, sonst würde die ganze Ordnung in Frage gestellt.

Auf Grund der Erfahrungen halten wir dafür, dass die Vorschriften der geltenden Transportordnung das Richtige treffen und, weil die eine Massnahme die andere bedingt und voraussetzt, im grossen und ganzen beibehalten werden müssen. Andererseits besteht kein Bedürfnis, die Ordnung strenger zu gestalten.

Die Darstellung der Erfahrungen wäre unvollständig, wenn nicht auch auf gewisse andere Tatsachen hingewiesen würde. Vorab sind die Gesuchsteller zu erwähnen, deren Gesuche um Neueröffnung, Erhöhung des Fahrzeugbestandes oder um Ermächtigung zu gemischtem Verkehr abgewiesen werden mussten. Den übertriebenen Optimismus mancher Bewerber über die Dauer der zeitweilig sehr guten Beschäftigungslage konnte das eidgenössische Amt für Verkehr nie teilen. Mit der Ausrichtung der Transportkapazität auf die Verkehrsspitzen kann keine gute Strassenverkehrspolitik gemacht werden. Wie sehr eine vorsichtige Politik in diesem Bereich am Platze war, zeigen die rückläufigen Einnahmen der öffentlichen Transportanstalten, mit denen ein Schwund an Strassentransportvolumen parallel geht. Bahn und Automobil werden gleichermaßen betroffen, wenn das Verkehrsvolumen im ganzen sich zurückbildet, wie dies gegenwärtig der Fall ist. Für diese Überlegungen bewiesen viele Gesuchsteller, die vor allem ihre persönlichen Interessen und die Verhältnisse ihres engeren Tätigkeitsgebietes im Auge hatten, wenig Verständnis.

Mit dem bereits erwähnten Werkverkehrsregister sollte die Dokumentation geschaffen werden, die verkehrswirtschaftlichen, aber auch militärischen Interessen dienen sollte. Dieses Register hat während der Kriegsjahre unschätzbare Dienste geleistet, da es als einzig in Frage kommende Grundlage für die Rationierung von Treibstoffen und Bereifungen diente. Die ihm zugeordnete militärische Funktion konnte es nicht ausüben, weil es, kombiniert mit dem Register der gewerbmässigen Transporte, nicht über den gesamten Landesfahrzeugbestand Auskunft gab. Die Abteilung für Heeresmotorisierung hat sich daher entschlossen, eine eigene Motorfahrzeugkartothek aufzubauen. Bei der Anlage dieses Werks wurde auf die Belange des eidgenössischen Amtes für Verkehr Rücksicht genommen. Sobald der Aufbau dieser Motorfahrzeugkartothek abgeschlossen ist, besteht kein Anlass mehr, das Werkverkehrsregister fortzuführen. Damit entfällt für die Halter von Werkverkehrsfahrzeugen selbstverständlich die Pflicht zur Bezahlung der bisherigen Registergebühren. Diese Erleichterung wird von dieser Seite lebhaft begrüsst.

Die Kontrolle des Vollzuges der Autotransportordnung liess noch zu wünschen übrig. Die mit verkehrspolizeilichen Aufgaben überlasteten kantonalen Behörden führten auf Grund der ihnen vom eidgenössischen Amt für Verkehr gelieferten Unterlagen Strassenkontrollen nur vereinzelt durch.

Da die Behandlung der Gesuche durch das eidgenössische Amt für Verkehr zeitweilig lange auf sich warten liess, was auf die einlässliche Prüfung bei

knappem Personalbestand zurückzuführen ist, so sind die zuständigen Behörden verpflichtet, Mittel und Wege zu suchen, um eine raschere Geschäftsbehandlung trotz geringem Personalbestand zu ermöglichen.

Ferner wurde gerügt, die Entscheide des eidgenössischen Amtes für Verkehr würden auf Grund eines administrativen Verfahrens getroffen, in das die Beteiligten keinen Einblick hätten. Im Einspracheverfahren werde zu sehr auf die Eingaben interessierter Einsprecher abgestellt und diese dem Gesuchsteller nicht zur Kenntnis gebracht. Der TAG übe bei der Behörde einen zu grossen Einfluss aus.

Diese Kritik rechtfertigt eine ernsthafte Prüfung. Da die geltende Ordnung ein reines Amtsverfahren vorsieht, ist es nicht möglich, den Beteiligten Akteneinsicht zu gewähren, ohne die Amtsverschwiegenheit zu verletzen. Was in Einsprachen vorgebracht wird, wurde von der Bewilligungsbehörde nie ohne weiteres den Entscheidungen zugrunde gelegt; der Inhalt der Einsprache bildete nur einen Hinweis darauf, in welcher Richtung die amtlichen Erhebungen über ein Gesuch weiterzuführen sind. Erst auf Grund amtlicher Erhebungen wurde entschieden und der Entscheid wurde einlässlich begründet.

Dank der guten Zusammenarbeit mit dem TAG ist dieser über die behördliche Praxis gut orientiert. Seine Vernehmlassungen, erstattet in Kenntnis der von der Behörde beobachteten allgemeinen Grundsätze, weichen in der Regel vom Standpunkt der Behörde nur dort ab, wo es sich um Ermessensfragen handelt, in welchem Bereich das eidgenössische Amt für Verkehr sich gegenüber den Verbandsanträgen pflichtgemäss seine Entscheidungsfreiheit vorbehalten hat.

Gewisse Schwierigkeiten zeigten sich ferner da, wo Beförderungen, die nach Artikel 2 der Bewilligungspflicht nicht unterstellt sind, in Kollision traten mit bewilligungspflichtigen Beförderungen.

Gemeint sind einmal die Extrafahrten der PTT-Verwaltung und ihrer Postautohalter. Darüber, dass die regelmässigen Linienfahrten der PTT-Verwaltung, ihrer Postautohalter und der PTT-Konzessionäre der Autotransportordnung nicht unterstellt sind, bestand nie ein Zweifel. Fraglich war nur, wie es sich mit Extrafahrten der PTT-Verwaltung selbst und ihrer Autohalter ausserhalb der Kursstrecken verhält. Der Grundsatz, dass Extrafahrten der PTT-Konzessionäre der Bewilligungspflicht unterliegen, wurde nie angezweifelt.

Wenn die Extrafahrten der Postverwaltung, die hier mit dem privaten Transportgewerbe in Konkurrenz tritt, wesentlich ausgedehnt werden, so ergibt dies eine Vermehrung des Transportmittelangebotes, auf die das eidgenössische Amt für Verkehr nicht Einfluss nehmen kann. Das unregelmässige Nebeneinander bewilligungspflichtiger und der Autotransportordnung nicht unterstellter Beförderungen verträgt sich nicht mit dem Postulat, eine umfassende Ordnung auf diesem Transportgebiet herbeizuführen. Da die PTT-Verwaltung im Begriffe steht, sich darüber direkt mit dem TAG und dem Gesellschaftswagengewerbe in Form einer Vereinbarung zu verständigen, besteht kein Anlass, Artikel 2, Absatz 1, lit. a, zu ändern.



Ähnlich liegen die Dinge bei der nicht unterstellten offiziellen Bahncamionnage. Die Erfahrungen zeigen, dass die offizielle Bahncamionnage praktisch nur dann wirtschaftlich ausgeführt werden kann, wenn der Camionneur das Recht hat, ausserdem noch bewilligungspflichtige Beförderungen auszuführen. Dadurch, dass der offizielle Bahncamionnagedienst ausserhalb der Autotransportordnung auf einem Vertrag zwischen öffentlicher Transportanstalt und Camionneur beruht, entstanden Verhältnisse, durch die der Entscheid des eidgenössischen Amtes für Verkehr über Gesuche um gewerbsmässige Transporte präjudiziert wurde. Auch in diesem Bereiche ist durch eine bessere Lösung ein Ausgleich anzustreben.

### III. Grundzüge des neuen Entwurfes

Der vorliegende Entwurf, wie auch die geltende Autotransportordnung, stützen sich in erster Linie auf Artikel 36 der Bundesverfassung. Aus den Erwägungen, wie sie in der Botschaft zur geltenden Autotransportordnung niedergelegt sind, lässt sich die Auffassung vertreten, dass die angerufenen Verfassungsbestimmungen eine hinreichende Grundlage für den vorliegenden Entwurf bilden, jedenfalls zum Sammeln von Erfahrungen während einer beschränkten Gültigkeitsdauer.

Diese Auffassung wird nicht überall geteilt. Nachdem der Weg, der mit Artikel 23<sup>ter</sup> der Bundesverfassung beschriften werden sollte, sich als ungangbar erwies, wird die Lösung auf anderem Wege gesucht werden müssen. Die Vorarbeiten für einen neuen Verfassungsartikel sind bereits an die Hand genommen worden. Es ist naheliegend, die Gelegenheit wahrzunehmen, in der zu schaffenden neuen Bestimmung eine unanfechtbare Grundlage für den vorliegenden Entwurf zu schaffen. Wir möchten nicht unerwähnt lassen, dass, wenn der vorliegende Entwurf mangels verfassungsrechtlicher Grundlage nicht angenommen wird, die wiederauflebende Freiheit des Strassentransportes, namentlich aber des gemischten Verkehrs, das Transportgewerbe sehr bald so in seiner Existenz bedrohen würde, dass Massnahmen gestützt auf Artikel 31<sup>bis</sup> der Bundesverfassung unvermeidlich würden.

Auf Grund der dargelegten Erfahrungen entschloss sich der Bundesrat, die gesetzliche Möglichkeit zu schaffen, um das eidgenössische Amt für Verkehr von seinen Funktionen als Bewilligungsbehörde in einem gewissen Umfang zu entlasten und dafür die direkt Beteiligten in vermehrtem Masse zur Mitarbeit heranzuziehen. Der Kreis der direkt Beteiligten umfasst je nach dem Gegenstand die Kantone, die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs (Bahnen und PTT-Verwaltung), den TAG und die Wirtschaftsverbände des Landes.

Es kann in den Schranken der gesetzlichen Ordnung den Beteiligten überlassen werden, die Organisation des Verfahrens selbst zu bestimmen. Der Bundesrat will mit diesem Vorgehen die konstruktive Mitarbeit der direkten Interessenten fördern, ohne dabei die Grundsätze der gesetzlichen Ordnung preis-

zugeben. Alle Vereinbarungen dieser Art bedürfen, um gültig zu sein, der Genehmigung des Bundesrates, der sich die Oberaufsicht über den Vollzug vorbehält.

Vereinbarungen sind ausdrücklich vorgesehen in Artikel 5 (gemischter Verkehr), Artikel 6 (Beförderungsbedingungen), Artikel 8 (Tarife), Artikel 10 (allgemeine Vereinbarungen des Zentralverbandes) und Artikel 13 (Zuständigkeitsordnung). Damit wird einem dringenden Wunsche sowohl des Autotransportgewerbes als der Verfrachter weitgehend Rechnung getragen.

Eine weitere Neuerung betrifft die Möglichkeit, auf den Wunsch des Geschstellers oder von Einsprechern in allen Fällen, wo es um die Beurteilung der Bedürfnisfrage geht, eine öffentliche Verhandlung durchzuführen. Dieses System, das sich, wenn auch in etwas anderer Gestaltung, in England gut zu bewähren scheint, sichert dem Verfahren eine grössere Unmittelbarkeit, die nicht zuletzt von den Behörden nur begrüsst werden kann.

Artikel 13 ermöglicht, dass besondere Organe, gebildet z. B. aus Vertretern der Kantone, der verfrachtenden Wirtschaft, des Transportgewerbes und der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs in einem vereinbarungsmässig noch zu bestimmenden und vom Bundesrat zu genehmigenden Umfang an Stelle der Behörde Vollzugsaufgaben übernehmen.

Weitere Erläuterungen zum Entwurf werden Sie bei den einzelnen Bestimmungen vorfinden.

Während der bisherigen Geltungsdauer war es nicht möglich, alle Ziele, die sich die Autotransportordnung steckte, zu erreichen. Von der Inkraftsetzung vom 15. Juli 1940 bis Mitte 1946 herrschten besondere Verhältnisse, und die mit Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945\*) angeordnete fünfjährige Verlängerung gestattete noch nicht, genügende Erfahrungen zu sammeln. So fehlen namentlich noch diejenigen mit einer Tarifordnung. Ferner sieht der Entwurf die erwähnten verfahrensrechtlichen Neuerungen vor, die sich erst noch einzuleben und zu bewähren haben werden.

Von vornherein stand fest, dass der Ihnen vorzulegende Entwurf ein allgemeinverbindlicher Bundesbeschluss sein werde, der dem Referendum zu unterstellen ist. Für die Überführung der Autotransportordnung in die endgültige Gesetzgebung ist die Zeit noch nicht reif.

Eine Befristung drängt sich deshalb auf. Während ursprünglich gemäss Vorschlag der eidgenössischen Transportkommission an eine Geltungsdauer von 5 Jahren gedacht wurde, entschloss sich der Bundesrat auf Grund entsprechender Anträge einiger Wirtschaftsverbände, im Entwurf eine Gültigkeitsdauer von 3 Jahren, beginnend am 1. Januar 1951, vorzusehen. Bis Ende 1953 wird nicht nur das Verfassungsproblem geklärt sein, sondern man wird auch anhand der gesammelten Erfahrungen klarer als heute die Grundsätze erkennen können, die einem Bundesgesetz mit unbefristeter Geltungsdauer zugrunde zu legen sind.

\*) AS 61, 404.

Die eidgenössische Transportkommission und, hinsichtlich der wesentlichsten Bestimmungen der TAG, stimmen dem Entwurfe zu.

#### IV. Einzelne Bestimmungen

Nicht als Transporte gegen Entgelt und damit frei, gleich dem Werkverkehr, werden in der Praxis der Konzern- und Veredelungsverkehr behandelt. Von der in der Botschaft vom 16. Juni 1937\*) angedeuteten Möglichkeit, auf dem Wege von Vollziehungsvorschriften diesen Tatbestand näher zu umschreiben, wurde bisher kein Gebrauch gemacht. Der Bundesrat möchte es vorerst den Beteiligten überlassen, sich hierüber auf dem Wege einer Vereinbarung nach Artikel 5, Absatz 3, zu einigen, die auch noch andere, ähnliche Grenzfälle umfassen kann, wie z. B. die Transporte werkverbundener Bauunternehmer unter sich. Nur wenn die Einigung nicht erzielt werden kann, wird sich der Bundesrat mit dieser Materie befassen müssen.

Die nicht gewerbsmässige Personenbeförderung mit Personenwagen bleibt frei. In Anlehnung an ein bundesgerichtliches Urteil wird Personentransport gegen Entgelt auch dann nicht als gewerbsmässig betrachtet, wenn die Fahrten gegen Entgelt durchschnittlich nicht häufiger als einmal pro Woche vorkommen. Die Beschränkung dieser Freiheit auf Transporte mit Personenwagen drängt sich auf, weil die Verhältnisse im Gesellschaftswagentransport ganz anders liegen. In dieser Transportsparte fallen die Transporte hauptsächlich auf den Samstag und namentlich den Sonntag. Ein Unternehmer, der jeden Sonntag mit seinem Gesellschaftswagen Reisen organisiert, ist vom Personenwagenhalter, der gelegentlich gegen Entgelt jemanden mit sich führt, grundverschieden. Mit dieser Einschränkung ist keine Änderung der Praxis hinsichtlich des Arbeiterberufsverkehrs und des reinen Hotelzubringerdienstes beabsichtigt, von deren Unterstellung unter die Bewilligungspflicht das eidgenössische Amt für Verkehr von jeher absah.

*Art. 2, lit. c:* Die offizielle Bahncamionnage ist nach dem Entwurf bewilligungspflichtig erklärt. Damit werden die dargestellten Schwierigkeiten weitgehend ausgemerzt. Den Besonderheiten der offiziellen Bahncamionnage wurde Rechnung getragen durch die Schaffung einer neuen Konzession C, die in verschiedener Hinsicht besonders ausgestaltet wurde (vgl. insbesondere Art. 20 des Entwurfes).

Die offizielle Bahncamionnage mit bahneigenen Transportmitteln bleibt nicht unterstellt. Nur wenige Bahnverwaltungen setzen heute Lastwagen zu diesem Zwecke ein. Mit dieser Bestimmung soll da die Einrichtung eines offiziellen Bahncamionnagedienstes ermöglicht werden, wo kein geeigneter privater Vertragspartner gefunden werden kann.

*Art. 5, Abs. 2:* Die Beispiele, wo am ehesten der Bedürfnisnachweis geleistet werden kann, sind erweitert worden durch den landwirtschaftlichen

\*) BBl. 1937, II, S. 157.

Boten- und Marktverkehr. Übrigens ist die Aufzählung, wie bisher, nicht erschöpfend. Sie will nur auf die am häufigsten anzutreffenden Fälle hinweisen.

*Art. 5, Absatz 3:* Die Zulassung von allgemeinen Ausnahmen ist geeignet, die Behörden von vielen Gesuchen um einzelne Ermächtigungen zu entlasten.

Gegenstand der in Absatz 3 erwähnten allgemeinen Ausnahmen vom Verbot des gemischten Verkehrs können beispielsweise bilden die Transporte von Baukonsortien, die aus mehreren Einzelunternehmen ad hoc zusammengeschlossen sind, sowie Beförderungen durch mehrere auf dem gleichen Bauplatz tätige Unternehmer.

*Art. 6:* Wie bisher soll der Bundesrat einheitliche Bestimmungen über den Beförderungsvertrag erlassen können, sofern er es nicht vorzieht, von den Beteiligten selbst aufgestellte Beförderungsbedingungen allgemeinverbindlich zu erklären. Der Bundesrat begrüsst jede Initiative der Verbände auf diesem Gebiet und wird von seinem Rechte nach Absatz 1 nur Gebrauch machen, wenn eine Einigung der Beteiligten ausgeschlossen erscheint.

*Art. 8:* Tarife sollen ausschliesslich vom Verband der Autotransportunternehmer aufgestellt werden. Sie müssen indessen wie bisher bestimmten Anforderungen genügen, um allgemeinverbindlich erklärt werden zu können. Die Allgemeinverbindlicherklärung bedarf der Zustimmung der wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes und der öffentlichen Transportanstalten. Der Bundesrat wird entscheiden, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.

*Art. 10:* Nach den bisherigen Bestimmungen hatte der Bundesrat die Möglichkeit, die Inhaber der Transportbewilligungen zu einem Zwangsverband zusammenzuschliessen. Diese Bestimmung war seinerzeit geschaffen worden, weil damals noch nicht feststand, ob sich der als unerlässlich erachtete repräsentative Zentralverband neben den zahlreichen am Autotransportgewerbe interessierten bestehenden Verbänden konstituieren könne. Nachdem nunmehr der TAG gebildet und als freier Fachverband stets beim Vollzug der Autotransportordnung mitgearbeitet hat, kann auf die Zusammenfassung der Autotransportunternehmer von Gesetzes wegen in einen besonderen Verband verzichtet werden.

*Art. 11:* Nachdem die Beförderungen im Rahmen der offiziellen Bahncamionnage nunmehr der Bewilligungspflicht unterstellt sind, rechtfertigt es sich, in diesem Hinblick für diese Transportart einen eigenen Bewilligungstyp zu schaffen. Seinen Besonderheiten ist überdies Rechnung getragen in Artikel 18 (Gültigkeitsbereich), Artikel 20 (Erlöschen der Bewilligung), Artikel 22 (Nichterneuerung) und Artikel 31, Absatz 2 (Übergangsbestimmungen).

*Art. 15:* Während die bisherige Ordnung als besondere Auflage nur die Pflicht zur regelmässigen Bedienung bestimmter Strecken vorsah, soll neu die Beförderungspflicht auferlegt werden können. Die besondere Rechtsstellung, welche die Autotransportordnung dem Transportunternehmer verschafft, bedingt auf der andern Seite ein bestimmtes Verhalten des Unternehmers. Es darf nicht seinem Belieben anheimgestellt werden, Transportaufträge etwa

aus persönlichen Gründen abzulehnen, namentlich dort nicht, wo in einer bestimmten Gegend den Verfrachtern nur ein einziger Transportunternehmer zur Verfügung steht.

Die Auflage, militärtaugliche Fahrzeuge zu verwenden, konnte aus den auf Seite 10 genannten Gründen fallen gelassen werden.

*Art. 17:* Gemäss Artikel 17 des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeugverkehr sind die Vorschriften über die Arbeits- und Präsenzzeit den Betriebsverhältnissen anzupassen. Dies geschah für alle Motorfahrzeugführer durch die Verordnung vom 4. Dezember 1933\*). Indessen werden, wie die Gütertransportstatistik 1936/37 erwiesen hat, die Fahrzeuge im gewerbmässigen Verkehr weit intensiver eingesetzt als diejenigen im Werkverkehr. Nicht nur diese Tatsache, sondern auch andere Momente führen dazu, dass die Betriebsverhältnisse in einem Transportunternehmen sich von jenen des Werkverkehrs deutlich unterscheiden. Es rechtfertigt sich deshalb, in daraufhin besonders geprüften und der Allgemeinverbindlicherklärung für würdig befundenen Landesgesamt-Arbeitsverträgen wie des Gesamtarbeitsvertrages für das Autotransportgewerbe den vertragschliessenden Parteien zu gestatten, von der Verordnung vom 4. Dezember 1933 abweichende Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit zu vereinbaren und diese allgemein verbindlich erklären zu lassen, wenn sie den Motorfahrzeugführern eine gleichwertige Arbeits- und Ruhezeit sichern. Das mit der Verordnung von 1933 angestrebte Ziel, im Interesse der Verkehrssicherheit auf der Strasse die Motorfahrzeugführer vor Übermüdung zu bewahren, kann auch auf diesem Wege erreicht werden, zumal die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen des Gesamtarbeitsvertrages für das Autotransportgewerbe durch die durch ihn geschaffenen Institutionen, insbesondere der regionalen paritätischen Kommissionen, eher wirksamer gehandhabt werden kann als durch die mit Strassenverkehrsaufgaben ohnehin überlastete Polizei.

Im übrigen konnte Artikel 17 vereinfacht werden, weil inzwischen der Bundesbeschluss über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen auf diesem Gebiet allgemeines Landesrecht geschaffen hat.

*Art. 19:* Die Erteilung der Bewilligung setzt ein Verkehrsbedürfnis voraus, das zum mindesten an den Transportbedürfnissen und am Bestand der Unternehmer in der Region des Gesuchstellers gemessen werden muss. Die Erfahrungen im Vollzug haben bewiesen, dass die Verlegung des Sitzes oder Betriebes in eine andere Landesgegend sowie die Eröffnung von Filialen wesentliche Verschiebungen des angestrebten Ausgleiches im örtlichen Bestand der Unternehmer herbeiführen kann, wodurch die dort ansässigen Unternehmer in ihren Existenzmöglichkeiten betroffen werden können.

*Art. 20:* Bedauerliche Mißstände, die darauf zurückzuführen sind, dass einzelne Unternehmer und Interessenten für die Übernahme von Autotransportbetrieben versuchten, die staatliche Bewilligung selbst zum Gegenstand spekulativer Geschäfte zu machen, zwingen zu einer verschärften Prüfung der

\*) AS 50, 294.

Gesuche um Übertragung der Bewilligung. Eine strengere Praxis drängt sich um so mehr auf, als Transportbetriebe oft weit über den Wert der Aktiven hinaus zu Preisen veräußert oder erworben werden, die namentlich den Neuling im Transportgewerbe in die Überschuldung hineintreiben. Er wird dadurch verhindert, dauernd den in Artikel 14 genannten persönlichen Anforderungen zu genügen, und zwar nicht nur zum Schaden seiner selbst, sondern wegen mangelnder Qualität seiner Transportleistung oder mangelndem Unterhalt seiner Fahrzeuge, auch zum Schaden der Verfrachter und der Armee.

*Art. 21:* Das bisherige Einspracheverfahren soll bestehen bleiben. Es ist geeignet, der Bewilligungsbehörde wertvolle Anhaltspunkte zu liefern, nach welcher Richtung sie die amtlichen Erhebungen zur Prüfung des Bewilligungsgesuches ausgestalten soll. Indessen bedarf das bisherige reine Aktenverfahren einer Auflockerung und Vereinfachung. Deshalb soll auf Begehren der direkt Beteiligten eine mündliche Verhandlung durchgeführt werden, von der wir uns eine Abkürzung des Verfahrens versprechen. Dabei können auch die Verfrachter ihre Bedürfnisse geltend machen, was von ihrer Seite mit Nachdruck gewünscht worden ist. Jedenfalls kann das Verfahren durch Unmittelbarkeit nur gewinnen. Die Ordnung der Einzelheiten gehört in Vollzugsbestimmungen. Diese werden der in Artikel 13 gebotenen Möglichkeit, die Beteiligten in viel höherem Masse als bisher zum Vollzug heranzuziehen, Rechnung zu tragen haben.

*Art. 23:* Ein Transportunternehmer, dem der Staat ein besonderes Recht zu gewerblicher Tätigkeit einräumt, welches andere nicht haben, soll verpflichtet sein, dieses Recht auszuüben und seinen Betrieb nicht über Gebühr lang stilllegen dürfen. Statt wie bisher erst nach 12 Monaten soll die Behörde nach sechsmonatiger Stilllegung das Recht haben, den Unternehmer zu einer Erklärung zu veranlassen darüber, ob er sein Gewerbe überhaupt noch auszuüben gedenkt und aus welchen Gründen er keinen Gebrauch mehr macht von der ihm erteilten Bewilligung. Andernfalls müsste mit Erteilung neuer Bewilligungen an andere viel zu lang zugewartet werden.

*Art. 24:* Da bisher sowohl die Transportkommission als auch das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement in Beschwerdefällen zur Frage des Verkehrsbedürfnisses Stellung zu nehmen hatten, ergaben sich fühlbare Nachteile. Die Schaffung einer einzigen Beschwerdeinstanz rechtfertigt sich. Dazu ist mit Rücksicht auf ihre Zusammensetzung die Transportkommission berufen, die dafür aus ihrer Mitte Rekurskammern bilden kann. Überdies wird durch Wegfall einer Instanz das Verfahren verkürzt, weil mit der gewöhnlichen Verwaltungsbeschwerde bis vor den Bundesrat gelangt werden kann.

Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege. Immerhin sind daraus diejenigen Bestimmungen in den Artikel 24 übernommen worden, die der Beschwerdeführer braucht, um eine formrichtige Beschwerde einzureichen können, ohne dieses Gesetz nachschlagen zu müssen.

*Art. 26:* Der Transportkommission sollen auch die mit dem Artikel 13 angestrebten, auf Vereinbarungen der Beteiligten beruhenden Vorschläge für

eine erweiterte Delegation von Befugnissen im Vollzug an ausseramtliche Organisationen unterbreitet werden.

*Art. 28:* Es rechtfertigt sich, diesen Artikel zu revidieren mit Rücksicht auf die Funktionen der neu zu schaffenden eidgenössischen Kommission, die sich mit der Koordination aller Transportarten befassen wird. Die in diesem Beschluss genannte Transportkommission, deren Name möglicherweise in Zukunft den neuen Verhältnissen angepasst werden muss, soll ihre Tätigkeit darauf beschränken, dem Bundesrat, der eidgenössischen Koordinationskommission und den übrigen Beteiligten geeignete Massnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse vorzuschlagen.

*Art. 30—32:* Sie ersetzen das bisherige Übergangsrecht und wahren die erworbenen Rechte der Unternehmer, die auf Grund des Bundesbeschlusses von 1938 eine Bewilligung zum gewerbsmässigen Verkehr erhalten haben, ebenso die Erteilung der Bewilligung C für offizielle Camionnage an Unternehmer, die beim Inkrafttreten des neuen Beschlusses mit einer öffentlichen Transportanstalt in einem entsprechenden Vertragsverhältnis stehen.

*Art. 36:* Abgesehen davon, dass die Ausfällung von Bussen durch eine eidgenössische Behörde im schweizerischen Administrativrecht vereinzelt ist, versprechen wir uns von der Übertragung der Strafenkompetenz an die Kantone eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden. Die Lösung des Entwurfes deckt sich mit den Anträgen verschiedener Kantone, die darauf hinwiesen, dass öfters Übertretungen der Autotransportordnung gleichzeitig mit Übertretungen des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeugverkehr vorkommen. Die Übertragung der Strafverfolgung an die Kantone erleichtert die Beurteilung aller verzeigten Tatbestände, verkürzt das Verfahren und gewährleistet dem Angeschuldigten von vorneherein die Beurteilung durch den ordentlichen Strafrichter. Dies entspricht der durch das schweizerische Strafgesetzbuch mit wenigen Ausnahmen allgemein verwirklichten Übertragung auch der Bundesstrafsachen an die kantonalen Gerichte.

\* \* \*

Gestützt auf diese Erwägungen empfehlen wir Ihnen, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen die Gelegenheit, Sie aufs neue unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. Juli 1949.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**E. Nobs**

Der Bundeskanzler:

**Leimgruber**

---

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
über  
**den Transport von Personen und Sachen mit Motor-**  
**fahrzeugen auf öffentlichen Strassen**  
**(Autotransportordnung)**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 36, 34<sup>ter</sup> und 41<sup>bis</sup> der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 29. Juli 1949,

beschliesst:

Erster Abschnitt

**Allgemeine Bestimmungen**

Art. 1

<sup>1</sup> Unter Vorbehalt abweichender Bestimmungen zwischenstaatlicher Vereinbarungen sowie der nachfolgenden Ausnahmen unterstehen diesem Beschluss die auf schweizerischem Gebiet ausgeführten Transporte mit Motorfahrzeugen und Anhängern, einschliesslich derjenigen mit im Ausland eingetragenen Fahrzeugen.

Geltungs-  
bereich

<sup>2</sup> Der Werkverkehr und die nicht gewerbsmässige Personenbeförderung mit Personenwagen bleiben frei.

<sup>3</sup> Über die Unterstellung einer Transportart unter die Bestimmungen dieses Beschlusses entscheidet das eidgenössische Amt für Verkehr. Gegen dessen Verfügung ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde zulässig.

Art. 2

<sup>1</sup> Nicht unter diesen Beschluss fallen:

- a. die Beförderung von Personen und Sachen, welche die PTT-Verwaltung ausführt oder ausführen lässt oder für welche sie auf Grund der Postgesetzgebung Konzessionen für regelmässige Linienfahrten erteilt;

Ausnahmen



- b. die von den öffentlichen Verwaltungen und Betrieben für eigene Bedürfnisse mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal ausgeführten Transporte sowie die im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit und der Gesundheitspflege von Amtes wegen angeordneten Transporte;
- c. der Transport von Sachen vom Hause des Absenders zu einer öffentlichen Transportanstalt und von ihr zum Hause des Empfängers mit eigenen Motorfahrzeugen und eigenem Personal der Transportanstalt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen verfügen.

#### Art. 3

Gewerbsmässiger Verkehr

<sup>1</sup> Wer gewerbsmässig mit Motorfahrzeugen und Anhängern Personen oder Sachen befördert, bedarf nach Massgabe der nachstehenden Vorschriften einer Bewilligung.

<sup>2</sup> Der gleichen Bewilligung bedarf, wer gewerbsmässig die zur Ausführung übernommenen Transporte durch andere mit Motorfahrzeugen ausführen lässt. Die Bestimmungen dieses Beschlusses finden auf diese Transportart entsprechende Anwendung.

#### Art. 4

Werkverkehr

Unter den Werkverkehr fallen Transporte von Sachen für die Bedürfnisse eines nicht dem Transportgewerbe dienenden eigenen Geschäftes oder Betriebes mit eigenen Motorfahrzeugen und eigenem Personal.

#### Art. 5

Gemischter Verkehr

<sup>1</sup> Wer Transporte im Werkverkehr ausführt, darf nicht Transporte gegen Entgelt für andere besorgen.

<sup>2</sup> Wo das Bedürfnis es rechtfertigt, wird die zuständige Behörde, namentlich für abgelegene Ortschaften, in Gebirgsgegenden, in Grenzgebieten und für den landwirtschaftlichen Boten- und Marktverkehr, Ausnahmen bewilligen (Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr).

<sup>3</sup> Auf gemeinsamen Vorschlag des in Artikel 10 genannten Verbandes und der beteiligten Wirtschaftsverbände können durch Beschluss des Bundesrates allgemeine Ausnahmen vom Verbot des gemischten Verkehrs zugelassen werden.

#### Art. 6

Transportreglement

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann nach Anhörung der Kantone und der Beteiligten durch Verordnung einheitliche Bestimmungen erlassen über den Beförderungsvertrag im gewerbsmässigen Transport von Personen und Sachen sowie über die Versicherung des Transportgutes.

<sup>2</sup> An Stelle dieser Vorschriften kann der Bundesrat auf gemeinsamen Vorschlag der Beteiligten von diesen selbst aufgestellte Beförderungsbedingungen allgemein verbindlich erklären. Die Kantone sind vorher anzuhören.

<sup>3</sup> Beteiligte sind der in Artikel 10 genannte Verband, die wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes und die öffentlichen Transportanstalten.

#### Art. 7

<sup>1</sup> Beim gewerbmässigen Transport von Sachen sind Transportscheine auszustellen. Die Bundesgesetzgebung über die Stempelabgaben auf Frachturkunden findet sinngemäss Anwendung.

Frachturkundenstempel

<sup>2</sup> Der Bundesrat erlässt die nötigen Vorschriften. Er kann dabei von den gesetzlichen Bestimmungen über die Stempelabgaben abweichen, wo es die Besonderheit des Transportes mit Motorfahrzeugen und die Vereinfachung der Abrechnung erfordern.

#### Art. 8

<sup>1</sup> Vom Verband der Autotransportunternehmer oder von seinen Mitgliedverbänden aufgestellte Tarife können vom Bundesrat ganz oder teilweise allgemein verbindlich erklärt werden, wenn

Tarife

- a. die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren nötigen Angaben darin enthalten sind;
- b. Gewähr besteht, dass sie gegenüber jedermann, der ihre Bedingungen erfüllt, in gleicher Weise angewendet werden;
- c. die Tarife den Bedürfnissen der einzelnen Landesgegenden angepasst sind;
- d. die wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes und die öffentlichen Transportanstalten der Allgemeinverbindlicherklärung zustimmen;
- e. keine öffentlichen Interessen entgegenstehen.

Die Kantone sind vorher anzuhören.

<sup>2</sup> Allgemein verbindlich erklärte Tarife und ihre Abänderungen sind zu veröffentlichen. Sie müssen bei den dem Tarif unterstellten Transportunternehmern zur Einsicht aufliegen und auf Verlangen käuflich abgegeben werden. Sie treten frühestens mit dem Tag der Veröffentlichung in Kraft.

#### Art. 9

Rechtsgeschäfte des Privatrechts, durch welche die Bestimmungen dieses Beschlusses und seiner Vollziehungserlasse umgangen werden sollen, sind nichtig. Vorbehalten bleiben die Rechte gutgläubiger Erwerber von Forderungen und Pfandrechten gegen ihre Schuldner.

Rechtsgeschäfte des Privatrechts

## Art. 10

Mitwirkung  
des Auto-  
transport-  
gewerbes und  
anderer  
Beteiligter

<sup>1</sup> Der Bundesrat wird den von ihm anerkannten Zentralverband des Autotransportgewerbes vor Erlass der Ausführungsbestimmungen zu diesem Bundesbeschluss anhören und ihn oder eine von ihm geschaffene Treuhandstelle zur Mitwirkung beim Vollzug heranziehen. Er kann ihnen bestimmte Befugnisse übertragen, bei deren Ausübung beide seiner Aufsicht unterstehen.

<sup>2</sup> Die im Interesse des Vollzuges dieses Bundesbeschlusses vom Verband gefassten Beschlüsse sowie seine zu diesem Zwecke mit öffentlichen Transportanstalten und anderen Beteiligten getroffenen Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des Bundesrates. Artikel 8 bleibt vorbehalten.

## Zweiter Abschnitt

## Transportbewilligungen

## Art. 11

Arten

<sup>1</sup> Für den gewerbsmässigen Verkehr werden folgende Bewilligungen erteilt:

- a. die Bewilligung P für den Transport von Personen;
- b. die Bewilligung N für den Transport von Sachen;
- c. die Bewilligung S für die in Artikel 3, Absatz 2, genannte Transportart;
- d. die Bewilligung C für offizielle Camionnage für öffentliche Transportanstalten und im Zusammenhang damit ausgeführte andere Transporte.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann, unter Würdigung der Bedürfnisse im Autotransportwesen, nach Anhörung der in Artikel 25 genannten Kommission, weitere Arten von Bewilligungen einführen.

<sup>3</sup> Können Inhaber von Transportbewilligungen wichtige, aber nur vorübergehende Verkehrsbedürfnisse nicht befriedigen, so können dafür besondere, befristete Ermächtigungen an andere erteilt werden.

## Art. 12

Ausweise,  
Kennzeichnung  
der Fahrzeuge

<sup>1</sup> Für jedes Motorfahrzeug und jeden Anhänger wird eine der Transportart entsprechende Transportkarte ausgestellt, die stets auf dem Fahrzeug mitzuführen ist.

<sup>2</sup> Über Form und Inhalt der Bewilligungen, der Transportkarten und über die Kennzeichnung der Fahrzeuge erlässt der Bundesrat die nötigen Vorschriften.

## Art. 13

Zuständigkeit

<sup>1</sup> Bewilligungsbehörde ist das eidgenössische Amt für Verkehr.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleibt die Übertragung von Befugnissen an Kantone und mit deren Zustimmung an Gemeinden, ferner an Organe, welche durch Vereinbarungen des in Artikel 10 genannten Verbandes mit Wirtschaftsverbänden und öffentlichen Transportanstalten geschaffen werden.

<sup>3</sup> Behörden und Organe, denen Befugnisse übertragen werden, unterstehen den bundesrechtlichen Bestimmungen über die Amtsverschwiegenheit.

<sup>4</sup> Die Oberaufsicht steht in allen Fällen dem Bundesrat zu.

#### Art. 14

<sup>1</sup> Die Bewilligung wird erteilt, wenn für die nachgesuchte Transportart ein Bedürfnis besteht und der Bewerber für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Betriebes Gewähr bietet.

Voraussetzung  
der Erteilung

<sup>2</sup> Bei der Prüfung des Bedürfnisses sind die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegend und die durch andere Autotransportunternehmer und öffentliche Transportanstalten gebotenen Beförderungsmöglichkeiten angemessen zu berücksichtigen.

<sup>3</sup> Öffentliche Transportanstalten sind die Schweizerischen Bundesbahnen, die PTT-Verwaltung und die vom Bunde konzessionierten Transportanstalten, welchen in der Bundesgesetzgebung oder in der Konzession die Beförderungspflicht auferlegt ist.

#### Art. 15

<sup>1</sup> Der Unternehmer ist gehalten, der zuständigen Behörde jederzeit alle zur Beurteilung seines Betriebes nötigen Auskünfte zu erteilen.

Besondere  
Anlagen

<sup>2</sup> Wo das Bedürfnis, namentlich von nicht durch öffentliche Transportanstalten bedienten Landesgegenden und Ortschaften, es erfordert, kann dem Inhaber einer Bewilligung die Beförderungspflicht auferlegt werden.

<sup>3</sup> Der Inhaber einer Bewilligung zum gewerbsmässigen Transport ist verpflichtet, seine Firma im Handelsregister eintragen zu lassen.

#### Art. 16

Die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über den Motorfahrzeugverkehr bleiben vorbehalten.

Motorfahrzeug-  
verkehr

#### Art. 17

<sup>1</sup> Die Bundesgesetzgebung über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen findet Anwendung.

Gesamt-  
arbeitsverträge  
des  
Autotransport-  
gewerbes

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen über die Arbeits- und Ruhezeit, die von zwingenden Vorschriften der Gesetzgebung abweichen, allgemeinverbindlich erklären, wenn sie den Motorfahrzeugführern eine gleichwertige Arbeits- und Ruhezeit sichern.

#### Art. 18

Gültigkeits-  
dauer,  
Gültigkeits-  
bereich

Die Bewilligungen werden in der Regel auf die Dauer dieses Bundesbeschlusses erteilt und lauten auf den Namen oder die Firma des Inhabers. Die Bewilligungen P, N und S gelten in der Regel für das Gebiet der ganzen Schweiz.

#### Art. 19

Veränderungen  
im Betrieb

<sup>1</sup> Jede Änderung des Transportbetriebes sowie der Rechtsform der Unternehmung des Inhabers einer Transportbewilligung ist der Bewilligungsbehörde anzumelden.

<sup>2</sup> Die Erhöhung des Bestandes und wesentliche Änderungen in der Beschaffenheit der Fahrzeuge, die Verlegung des Sitzes oder Betriebes in eine andere Landesgegend sowie die Eröffnung von Filialen bedürfen der vorherigen Genehmigung der Bewilligungsbehörde.

#### Art. 20

Erlöschen,  
Erneuerung,  
Übertragung

<sup>1</sup> Die Bewilligung erlischt

- mit dem Ablauf der Gültigkeitsdauer, die Bewilligung C ausserdem mit dem Hinfall des Vertrages mit der öffentlichen Transportanstalt,
- durch Verzicht des Inhabers,
- mit dem Tode des Inhabers oder der Löschung der Firma im Handelsregister sowie mit der Konkurseröffnung,
- durch den Entzug im Falle des Artikels 23.

<sup>2</sup> Sie wird unter den in Artikel 14 genannten Voraussetzungen erneuert. Hinterlassenen oder Rechtsnachfolgern des Inhabers oder der Konkursmasse ist die Gültigkeitsdauer der ursprünglichen Bewilligung bis zur Erledigung des Gesuches um Erteilung einer neuen Bewilligung zu verlängern.

<sup>3</sup> Die Bewilligung kann nur von der Bewilligungsbehörde auf einen andern übertragen werden. Der Handel mit Bewilligungen ist verboten.

#### Art. 21

Einsprache  
und Entscheide

<sup>1</sup> Die Gesuche um Erteilung von Bewilligungen, um Genehmigung wesentlicher Änderungen im Betriebe sowie um dauernde Ermächtigung zu gemischtem Verkehr sind zu veröffentlichen. Es ist eine angemessene Einsprachefrist anzusetzen.

<sup>2</sup> Einspracheberechtigt sind die zuständigen Behörden des Kantons, in welchem die Unternehmung ihren Sitz hat oder künftig haben soll, der in Artikel 10 genannte Verband, die öffentlichen Transportanstalten sowie jeder, der nachweist, dass die Erteilung der Bewilligung seine gewerblichen Interessen in nicht zumutbarer Weise schädigen würde. Die Einsprache ist zu begründen.

<sup>3</sup> Auf Begehren des Gesuchstellers oder eines Einsprechers ist vor dem Entscheid über das Gesuch eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Der Bundesrat erlässt die erforderlichen Vorschriften über das Verfahren und die Kosten.

#### Art. 22

Kann dem Inhaber ohne sein Verschulden die Bewilligung P, N oder S nicht erneuert werden, so hat er Anspruch auf angemessene Entschädigung aus dem in Artikel 34 genannten Fonds.

Nicht-  
erneuerung  
der Bewilligung

#### Art. 23

Die Bewilligung kann dem Inhaber ohne Entschädigung von der Bewilligungsbehörde vorübergehend oder dauernd entzogen werden:

Entzug  
der Bewilligung  
und  
Ermächtigung

- a. wenn die persönlichen Voraussetzungen für die Erteilung nachträglich wegfallen;
- b. wenn der Unternehmer aus nicht zu rechtfertigenden Gründen ununterbrochen sechs Monate lang mit den in der Bewilligung vorgemerkten Fahrzeugen keine Transporte mehr ausführt oder wenn seinen Transporten die Gewerbsmässigkeit abgeht;
- c. bei Nichtbezahlung der nach Artikel 34 und Artikel 37 geschuldeten Beiträge und Gebühren, nachdem der Entzug unter Ansetzung einer angemessenen Frist erfolglos angedroht worden ist;
- d. bei schweren Übertretungen der Bestimmungen dieses Beschlusses oder seiner Vollziehungserlasse;
- e. bei schweren Verstössen gegen vom Bundesrate allgemein verbindlich erklärte Beförderungsbedingungen, Tarife und Gesamtarbeitsverträge.

#### Art. 24

<sup>1</sup> Unter Vorbehalt von Artikel 1, Absatz 3, kann gegen die Entscheide der Bewilligungsbehörde oder der an ihrer Stelle handelnden Organe innert 30 Tagen, von der Zustellung der Verfügung an gerechnet, bei der Transportkommission Beschwerde erhoben werden. Beschwerden gegen die Abweisung des Bewilligungsgesuches, gegen die Nichterneuerung und den Entzug der Bewilligung haben aufschiebende Wirkung.

Beschwerde

<sup>2</sup> Beschwerde kann erheben, wessen Gesuch abgewiesen worden ist und wer Einsprache erhoben hat.

<sup>3</sup> Mit der Beschwerde kann die Verletzung dieses Beschlusses, die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhaltes oder Unangemessenheit des Entscheides geltend gemacht werden.

<sup>4</sup> Die Beschwerdeschrift ist im Doppel einzureichen und muss ausser der Bezeichnung des angefochtenen Entscheides enthalten:

- a. die Anträge des Beschwerdeführers;
- b. die wesentlichen Tatsachen und eine kurzgefasste Darlegung darüber, welche Rechtssätze und inwiefern sie durch den angefochtenen Entscheid verletzt worden sind.

<sup>5</sup> Die Kommission darf nicht über die Rechtsbegehren der Parteien hinausgehen. Sie ist an deren Begründung nicht gebunden. Hebt die Kommission den angefochtenen Entscheid auf, so entscheidet sie selber in der Sache.

<sup>6</sup> Im übrigen finden auf das Verfahren die Artikel 130, 131 und 158 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege Anwendung. Die Kommission kann in allen Fällen einen Vorschuss für die Verfahrenskosten verlangen.

### Dritter Abschnitt

#### Transportkommission

##### Art. 25

Aufgabe und  
Zusammen-  
setzung

<sup>1</sup> Zur Begutachtung von Fragen und Entscheidung von Beschwerden aus dem Vollzug dieses Beschlusses bestellt der Bundesrat eine Kommission unter angemessener Berücksichtigung der Kantone, der wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes, der öffentlichen Transportanstalten und des Autotransportgewerbes.

<sup>2</sup> Das Organisations- und Geschäftsreglement der Kommission bedarf der Genehmigung des Bundesrates.

##### Art. 26

Begutachtung

Die Kommission begutachtet zuhanden des Bundesrates:

- a. die Entwürfe der vom Bundesrat ausgehenden Vollziehungserlasse zu diesem Beschluss;
- b. die dem Bundesrat eingereichten Vorschläge zur
  - Übertragung von Befugnissen zum Vollzug dieses Beschlusses an private Organe (Art. 13, Abs. 2),
  - Allgemeinverbindlicherklärung von Beförderungsbedingungen, Tarifen und Gesamtarbeitsverträgen (Art. 6, Abs. 2, 8, 17),
  - Genehmigung von Beschlüssen und Vereinbarungen des Verbandes der Autotransportunternehmer mit anderen Beteiligten zum Vollzug dieses Beschlusses (Art. 10, Abs. 2, Art. 13, Abs. 2);

c. andere mit der Vollziehung dieses Beschlusses zusammenhängende grundsätzliche Fragen.

#### Art. 27

Die Kommission entscheidet über die in Artikel 24 genannten Beschwerden und setzt die in den Artikeln 22 und 33 vorgesehenen Entschädigungen fest. Sie kann besondere Rekurskammern bilden. Der Entscheid ist endgültig. Artikel 162 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege findet Anwendung.

Beschwerden

#### Art. 28

Die Kommission kann dem Bundesrat und den übrigen Beteiligten geeignete Massnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen dem Autotransportgewerbe und den öffentlichen Transportanstalten vorschlagen.

Vorschläge

### Vierter Abschnitt

#### Strassenhoheit

#### Art. 29

Die auf der Strassenhoheit beruhenden Rechte der Kantone, Gemeinden und öffentlichen Körperschaften werden durch diesen Beschluss nicht berührt.

### Fünfter Abschnitt

#### Einführungs- und Übergangsbestimmungen

#### Art. 30

Wer eine diesem Beschluss unterstehende Transportart ausüben will, hat ein entsprechendes Gesuch einzureichen. Vor Erteilung der Bewilligung oder Ermächtigung dürfen keine gewerbsmässigen oder Transporte im gemischten Verkehr ausgeführt werden.

Eröffnung  
neuer Betriebe

#### Art. 31

<sup>1</sup> Die gestützt auf den Bundesbeschluss vom 30. September 1938 erteilten Transportbewilligungen gelten unter Vorbehalt der Artikel 20 und 23 für die Dauer dieses Beschlusses.

Übergangs-  
bestimmungen

<sup>2</sup> Ist beim Inkrafttreten dieses Beschlusses über ein Bewilligungsgesuch noch nicht entschieden, so kann der mit entsprechenden Ausweisen versehene Unternehmer die Transporte bis zum Entscheid über das Gesuch fortsetzen.



<sup>3</sup> Wer beim Inkrafttreten dieses Beschlusses auf Grund eines Vertrages mit einer öffentlichen Transportanstalt offizielle Camionnage ausführt, erhält die Bewilligung C.

<sup>4</sup> Ermächtigungen zu gemischtem Verkehr bleiben so lange und in dem Umfange gültig, wie die Ermächtigung lautet.

#### Art. 32

Der Bundesrat kann weitere Übergangsbestimmungen erlassen.

#### Art. 33

Weitere  
Übergangs-  
bestimmungen

Entschädigung

Wer vor dem 15. August 1940 ausschliesslich gewerbsmässig Personen oder Sachen mit Motorfahrzeugen befördert hat, jedoch keine Bewilligung erhält, obschon er für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Betriebes Gewähr bieten würde, ist für den Schaden angemessen zu entschädigen.

#### Art. 34

Ent-  
schädigungs-  
fonds

<sup>1</sup> Die in Artikel 22 und 33 vorgesehenen Entschädigungen werden ausschliesslich aus dem zu diesem Zwecke geschaffenen Fonds ausgerichtet. Der gestützt auf den Bundesbeschluss vom 30. September 1938 begründete Fonds untersteht den Bestimmungen dieses Beschlusses.

<sup>2</sup> Zur Äufnung des Fonds leisten die Inhaber von Bewilligungen nach Bedarf Beiträge, welche jährlich Fr. 100 für jedes in ihrem Betrieb verwendete Fahrzeug nicht überschreiten dürfen. Bis zur Erteilung der Bewilligung werden diese Beiträge auch von den Inhabern der in Artikel 31, Absatz 2, erwähnten Ausweise erhoben.

<sup>3</sup> Die Beiträge werden nach Anhörung des in Artikel 10 genannten Verbandes vom Bundesrat festgesetzt. Artikel 162 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege findet Anwendung.

<sup>4</sup> Der Bundesrat erlässt nach Anhörung des in Artikel 10 genannten Verbandes nähere Bestimmungen über die Erhebung der Beiträge, die Verwaltung des Fonds und die Auszahlung der Entschädigungen. Erzeugt der Fonds nach Dahinfallen dieses Beschlusses einen Überschuss, so steht dessen Verwendung, wenn nicht ein Bundesgesetz etwas anderes bestimmt, dem in Artikel 10 genannten Verband zu.

### Sechster Abschnitt

#### Strafbestimmungen und Verfahren

#### Art. 35

Übertretungen

<sup>1</sup> Wer vorsätzlich oder fahrlässig die Bestimmungen dieses Beschlusses oder seiner Ausführungsvorschriften übertritt oder bei deren Übertretung mitwirkt, namentlich

wer ohne eine Bewilligung oder Ermächtigung diesem Beschluss unterstellte Transporte ausführt oder ausführen lässt,  
 wer unter Umgehung der zuständigen Behörde seine Bewilligung oder Ermächtigung oder einzelne damit verbundene Rechte in irgendeiner Form an einen andern gegen vermögenswerte Vorteile überträgt oder abtritt und wer dabei mitwirkt,  
 wer vom Bundesrat allgemein verbindlich erklärte Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen, Tarife und Beförderungsbedingungen nicht einhält oder bei ihrer Umgehung mitwirkt,  
 wird mit Busse bestraft.

<sup>2</sup> Bei wiederholten oder schweren Übertretungen sowie bei Rückfall kann auf Busse bis fünftausend Franken erkannt werden.

<sup>3</sup> Werden die Übertretungen im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person oder einer Gesellschaft begangen, so sind die Personen strafbar, welche für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen unter solidarischer Mithaftung der juristischen Personen oder Gesellschaft für Busse und Kosten.

#### Art. 86

<sup>1</sup> Die Strafverfolgung liegt den Kantonen ob.

Strafverfolgung

<sup>2</sup> Während der Geltungsdauer dieses Beschlusses sind Urteile, Strafbescheide und Einstellungsbeschlüsse ohne Verzug nach ihrem Erlass dem eidgenössischen Amt für Verkehr in vollständiger Ausfertigung unentgeltlich mitzuteilen.

### Siebenter Abschnitt

#### Schlussbestimmungen

#### Art. 87

<sup>1</sup> Zur Deckung der Kosten des Vollzuges dieses Beschlusses werden Gebühren erhoben, welche für die gebührenpflichtigen Fälle einheitlich festzusetzen sind. Für jedes in einem bewilligten Betrieb verwendete Fahrzeug ist eine jährliche Gebühr von höchstens hundertfünfzig Franken zu entrichten. Im übrigen ist bei der Festsetzung der Gebühr der Umfang und die Bedeutung des Betriebes angemessen zu berücksichtigen.

Gebühren

<sup>2</sup> Der Bundesrat erlässt eine Gebührenordnung.

#### Art. 88

<sup>1</sup> Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. Er kann den Vollzug nachgeordneten Amtsstellen übertragen. Artikel 18, Absatz 2, bleibt vorbehalten.

Vollzug

<sup>2</sup> Die Kantone sind verpflichtet, die diesem Beschluss unterstellten Transporte mit Motorfahrzeugen zu überwachen und die zur Verhinderung und Verfolgung von Übertretungen nötigen Massnahmen zu treffen. Sie sind gehalten, bis zur Feststellung des Sachverhaltes durch die zuständigen Behörden Fahrzeugausweis und Kontrollschilder zurückzubehalten oder zu beschlagnahmen, wenn das Fahrzeug in Übertretung dieses Beschlusses eingesetzt werden soll oder verwendet wurde.

<sup>3</sup> Die Kantone erhalten einen vom Bundesrat festzusetzenden Anteil an den Gebühren.

#### Art. 89

Geltungsdauer  
und  
Inkrafttreten

<sup>1</sup> Dieser Beschluss gilt während drei Jahren, vom Zeitpunkt seiner Inkraftsetzung an gerechnet.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird beauftragt, die Bekanntmachung dieses Bundesbeschlusses gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse zu veranlassen. Er bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Beschlusses.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines  
Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf  
öffentlichen Strassen (Autotransportordnung) (Vom 29. Juli 1949)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5651
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.08.1949
Date	
Data	
Seite	212-246
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 725

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.