

Bezugspreise: Liechtenstein und Schweiz: jährl. Fr. 12.50, halbj. 6.25, viertelj. 3.15; Ausland: jährl. Fr. 17.—, halbj. 8.50, viertelj. 4.25; Uebersee: jährlich Fr. 21.—, halbj. Fr. 10.50, viertelj. Fr. 5.25.
Bestellungen durch die Postämter, die Verwaltung des «Vaterland» in Vaduz, Tel. (07) 2 19 88, für die Schweiz auch J. Kuhn's Erben, Buchs (SG), Tel. (085) 6 14 74

Anzeigenpreise: Die einspaltige Millimeterzeile
Inland 7 Rp. 20 Rp.
Angrenzendes Rheintal (Sargans—Sennwald) 9 Rp. 21 Rp.
Uebrig Schweiz und Ausland 10 Rp. 23 Rp.

Erscheint Mittwoch und Samstag

LIECHTENSTEINER

VATERLAND

ORGAN FÜR AMTLICHE KUNDMACHUNGEN

Geschäftsstellen: Schriftleitung in Vaduz. Verwaltung in Vaduz (Liechtenstein). Postcheckkonto: «Liechtensteiner Vaterland», Vaduz, St. Gallen IX 5473.

Druckerei: J. Kuhn's Erben, Buchs. Fernsprecher Buchs (085) 6 14 74. Alleinige Inseratenannahme für Schweiz und Ausland: «Publicitas» AG., St. Gallen, und andere Filialen.

Die Notwendigkeit einer Transportordnung

Von Gewerbesekretär Dr. A. Goop

In der modernen Wirtschaftsform der westeuropäischen Staaten, vorab auch der Schweiz und Liechtensteins, gilt im allgemeinen das Prinzip der sogenannten Marktwirtschaft, das Prinzip des ungehinderten freien Wettbewerbs und der Freizügigkeit.

Gewiß ist die Anwendung dieser Prinzipien in Produktion, Handel und Konsum unerlässlich, obwohl sich auch auf diesen Sektoren der Wirtschaft Lenkungs- und Förderungsmaßnahmen als unumgänglich erwiesen.

Zum Spiel der freien Wirtschaft mußte überall — und dies nicht nur im Gewerbe, man denke an das Landwirtschaftsgesetz — als ergänzendes konstruktives Element die ausschließlich zielgerichtete, fördernde oder gar schützende Lenkung des Staates dazutreten.

Zu den Gebieten, wo beide Faktoren zwingend ineinander zu spielen haben, gehört vor allem das Verkehrswesen, sei es, daß es nun Personen- oder Sachtransporte betrifft.

Marktwirtschaftliche Tatbestände und staatliche Einflüsse oder Aktivinteressen sind so eng miteinander verflochten, daß man sie nicht ohne Schaden trennen könnte.

Sowohl in der Schweiz wie in Deutschland ist das Problem einer Verkehrsordnung neuerdings akut geworden. Man sah und sieht deutlich ein, daß die Verkehrswirtschaft anderen Gesetzen untersteht als die Produktionswirtschaft; man sieht auch ein, daß durch die vehemente Entwicklung des Verkehrs schon allein von der technischen Seite her das Verkehrsproblem ein allgemeines und öffentliches wird.

Unmittelbar nach Aufhebung der Automobiltransportordnung vom 25. Februar 1951 haben sich in der Schweiz die verantwortlichen Kreise der Verkehrswirtschaft, vorab das Autotransportgewerbe und die Bundesbahnen, bemüht, in Wahrung der Verkehrsinteressen eine gemeinsame Lösung akuter gewordenen Probleme zu suchen.

Die SBB standen vor der Tatsache, daß sie nach Aufheben der ATO einem ungehinderten und wilden Wettrennen zwischen Schiene und Straße gegenüberstanden.

Sie hatten theoretisch als Mittel in der Hand, nun selbst mit eigenen Lastwagen ebenfalls auf der Straße die Konkurrenz für ihren Betrieb aufzunehmen und sich damit aber gewissermaßen ureigenen Aufgaben zu entfremden.

Das Autotransportgewerbe sah sich seinerseits zunächst dieser «Staatskonkurrenz» gegenübergestellt, andererseits vor der Tatsache, daß nun in Anbetracht eines gewissen Stauungsdruckes, den die ATO erzeugt hatte, ein gewaltiger Zustrom an neuen Betrieben zu erwarten war. Sowohl die SBB und damit der Staat als auch die private Verkehrswirtschaft standen vor schwerwiegenden Problemen.

Dazu stellte die allgemeine Verkehrswirtschaft von der technischen Seite neue große Anforderungen an Bund, Kantone und Gemeinden im Ausbau des Straßennetzes.

Auf privatrechtlicher Basis gelang es, zwischen Bundesbahnen und Transportgewerbe ein Abkommen, den sogenannten Güterverkehrsvertrag zu schaffen, der auf die lebenswichtigen Interessen beider Vertragsteile Rücksicht nahm.

Die SBB verpflichteten sich, auf den Einsatz von Lastwagen zu verzichten; das Autotransportgewerbe seinerseits versprach, eine Ueberkonkurrenzierung der Bundesbahnen durch Erweiterung und Zulassung neuer Betriebe durch entsprechende Maßnahmen so gut als möglich hintanzuhalten. Unter wohlwollender Zustimmung der Bundesbehörden gelang es somit, auf privatrechtlicher Basis eine Art Ersatz für die ATO zu schaffen.

Auch in Deutschland stellten sich die Probleme in ähnlicher Art, und der Minister für Verkehr, Seehofm, hat mit Zustimmung der Bundesregierung den Transport gewisser Massengüter im Fernverkehr verboten und einschneidende Maßnahmen fiskalischer Art gegen den unsinnig zunehmenden Werkverkehr angeordnet.

Man ist sich indessen in Fachkreisen der Schweiz und Deutschlands bewußt, daß die bisher getroffenen Maßnahmen nur schwache Lösungsversuche darstellen und keineswegs befriedigen können.

Kaum war ein Jahr verflossen, nachdem die Schweiz in einem knappen Mehr die ATO abgeschlossen hatte, als sich auch bei uns Leute meldeten, die glaubten, die liechtensteinische Transportordnung sei unzeitgemäß geworden.

Wider Erwarten und trotz starker Bedenken, die von der Seite unseres Gewerbes vorgebracht wurden, hob der Landtag auch unsere Transportordnung auf und hinterließ durch seinen Beschluß ein gefährliches Vakuum, das mit seinen Folgen nun allenthalben in Erscheinung tritt. Man hatte auch bei uns übersehen, daß der Verkehr nicht allein der Marktwirtschaft überlassen werden darf. Man hatte außer acht gelassen, daß in der Behandlung dieser Fragen allgemein wirtschaftliche, soziale und verkehrstechnische Fragen mitberücksichtigt hätten werden sollen.

Jedenfalls ist es heute, nach anderthalb Jahren nach Auflassung unserer Transportordnung, so, daß sich für unsere Verkehrswirtschaft, nicht nur für die private, sondern auch für die des Landes, brennende Fragen abzeichnen und teilweise mit Urgenz unsere Stellungnahme fordern.

Um einen besseren Ueberblick über die gegenwärtige Situation zu bekommen, scheint es unerlässlich, auf einige allgemeine Fakten hinzuweisen. Der Warentransport liechtensteinischer Güter setzt sich teils aus dem Antransport aus dem Auslande und dem Abtransport dorthin und ferner dem landesinneren Warenumschlag, der aber unbedeutend ist, zusammen. Durch unsere Kleinheit und die besondere geographische Lage, wobei unsere warenempfangenden und warenausstoßenden Gemeinden direkt gegenüber schweiz. Bahnstationen liegen, ist das eigentliche Transportgeschäft im Auslande gelegen, das heißt, der An- und Abtransport unserer Güter, der der Verkehrswirtschaft zugute kommen sollte, vollzieht sich größtenteils im Auslande und wird durch die schweiz. Bahnen, bzw. private Transportanstalten oder durch den Werkverkehr der Anlieferfirmen besorgt.

Trotzdem hat sich durch die Notwendigkeit großer Materialtransporte an Rhein, Rufen und Straßen ein ausgedehntes Sachtransportgewerbe herausgebildet.

Seit der Auflassung der liecht. Transportordnung, die eine Beschränkung der zuzulassenden Betriebe beinhaltete, ist das Leistungsvolumen durch Neueröffnung von Betrieben und durch Erweiterung bestehender bedeutend erhöht worden.

Auf der andern Seite kommt nun aber unweigerlich der Zeitpunkt, wo die Auftragsbasis, nämlich die öffentlichen Arbeiten an Rhein, Rufen und Straßen, enger, ja voraussichtlich und nach Aussagen der Regierungsstellen sehr eng werden wird.

Auf dem privatwirtschaftlichen Erwerbssektor tritt immer mehr der sogenannte Werkverkehr in Erscheinung, d. h. jede größere und leider auch kleinere Firma glaubt es verantworten zu können, ihre Waren mit betriebseigenen Wagen befördern zu müssen.

Wie die Tatsachen aber zeigen, können diese Firmen ihr Wagenmaterial teilweise zu wenig auslasten und entziehen nicht nur die eigenen Aufträge dem Transportgewerbe, sondern versuchen darüber hinaus, den Transportfirmen fremde Aufträge zur Auslastung des eigenen Wagens zu entziehen.

Das angestammte Transportgewerbe steht heute jeder Neugründung, jeder Betriebserweiterung und der Tatsache, daß sogar vom Werkverkehr ihm Aufträge abgenommen werden können, machtlos gegenüber.

Gewerberechtlich genügt es ja, einfach ein Transportgewerbe anzumelden. Damit ist jeder zuzusagen rechtlich ein Transportunternehmer. Ein Einblick in die Verhältnisse zeigt, daß Zehn-

tausende von Franken jährlich neu investiert werden, obwohl das Leistungsvolumen längst ausreichte.

In Anbetracht der Verschlechterung der Auftragsaussichten und beim notorisch bekannten Kapitalmangel unserer gewerblichen Wirtschaft wirkt sich dies katastrophal aus, und zwar heute schon.

Kaum in einem andern Wirtschaftszweig geht das Ringen um «Landesarbeit» so hart wie im Transportgewerbe. Regierung und Bauamt in Zusammenarbeit mit den Stellen des Gewerbes bemühen und bemühen sich, die anfallenden Aufträge loyal zu verteilen. Aus der einseitigen Verlagerung des Betriebes auf Landesaufträge — andere sind eben aus oben geschilderten Verhältnissen kaum nennenswert vorhanden — will sich aus Kreisen der Transportunternehmer, vor allem der neuen Betriebe, gewissermaßen ein Rechtsanspruch auf Aufträge herausbilden, eine Entwicklung, die aus mehreren Gründen abwegig, ja gefährlich ist.

Es kommt schon vor, daß jemand, bevor er nur den Gewerbeschein hat, seine «Ansprüche» anmeldet, ja nur im Hinblick auf diese «sicher zu erwartenden Aufträge» seine Investitionen macht.

Auch der Werkverkehr, der sich noch einen Gewerbeschein zulegt, meldet nun seine «angeblichen Rechte auf Aufträge» an. Es kommt bereits zu Pseudoneugründungen, zu fingierten Betriebsteilungen und anderen Mißständen. Ein Wirtschaftszweig, und zwar ein wichtiger und vor allem einer, der sehr erhebliche Mittel investieren muß, steht in einer ersten Krise. Lenkende Maßnahmen sind dringend erforderlich geworden. Vor allem wird es gelten, Ansprüche, die keine sind, zurückzuweisen.

Seit einigen Jahren ist nun auch das Land im Personenverkehr Unternehmer geworden. Durch die Abschaffung der Transportordnung entwickelte sich eine ähnliche Situation wie im Sektor Sachtransporte. Taxi auf Taxi, Kleinbusse auf Kleinbusse wurden gekauft und dazu eine Transportbewilligung erworben. Dazu kam, daß sich die Zahl der privaten Motorfahrzeuge sprunghaft vermehrte. Auch hier ist festzustellen, wie mancher private Wagen nun doch durch gelegentliche Taxifahrten besser ausgenutzt werden soll. Wenn die Entwicklung in dieser Art weitergeht, kann der Untergang der ausschließlichen Taxibetriebe heute schon vorausgesagt werden.

Außerdem erwächst dem Lande nicht unerheblicher wirtschaftlicher Schaden. Aus allgemeinen verkehrstechnischen Gründen ist er gezwungen, bestimmte, an sich unrentable Kursstrecken zu fahren, sogenannte Arbeiterkurse zu unterhalten, während ein wildgewordenes «Taxigewerbe» im trüben fischt und ebenfalls heimlich oder offen regelmäßige Kurse fährt.

Man geht dazu über, bei allen möglichen und unmöglichen Gelegenheiten gemeinsame Fahrten zu organisieren, sei es am Tage, sonst auch am Abend, nur damit sich der Wagen «rentiert».

Es hätte keinen Sinn, diese Sachlage nicht sehen oder diese Feststellungen, die sich aus der täglichen Berührung mit Fragen des Transportgewerbes ergeben, als Schwarzmalerei hinstellen zu wollen. Es hätte auch keinen Sinn, sich auf die absolut freie Erwerbswirtschaft berufen zu wollen, denn es geht hier um ein allgemeines wichtiges Problem, an dem der Staat noch zusätzlich finanziell ebenfalls aktiv interessiert ist.

Ueber diese Sachlage täuscht auch nicht die Tatsache hinweg, daß augenblicklich noch von einer Vollbeschäftigung im Sachtransportgewerbe gesprochen werden kann, dank der ausgiebigen Aufträge des Landes.

Wie in der Schweiz und in Deutschland, so ist auch bei uns die Zeit reif, daß das Verkehrsproblem, von dem nur ein Teil, nämlich das rein gewerbliche, kurz herausgegriffen wurde, in all seiner Vielseitigkeit und mit allen nötigen Folgerungen angepackt und neu diskutiert wird. Wir werden zu wählen haben zwischen absolutem Chaos und einer Ordnung in Freiheit, die die allgemeinen und gewerbewirtschaftlichen Notwendigkeiten als Grundlage anerkennt.

Wie gut geht es uns?

S. Eine Anfrage beim fürstl. Landgericht ergibt, daß im Jahre 1953 nicht weniger als 3020 (1933: 1381) Zahlbefehle ausgestellt wurden. Dabei erfolgte zwar in 517 Fällen ein Widerspruch, welcher aber in ungefähr der Hälfte der Zahl von der gleichzeitigen Bezahlung der in Frage stehenden Summe begleitet war. Weiter ist zu vermerken, daß in eben diesem Jahre 1953 an Fahrnispfändungen 2335 (1933: 1017) bewilligt wurden, wovon 2273 (1933: 945) gerichtlich angeordnet.

Es bleibe einem Soziologen überlassen — eine Berufsgattung, die bei uns fehlt —, die zahlreichen Ursachen dieser Zustände eingehender zu kommentieren und sie vor allem auch mit anderen Ländern zu vergleichen. Fest steht jedenfalls, daß das Heer der Provisionsreisenden, welche das Land systematisch bearbeiten, einen relativ hohen Anteil an diesen Zahlen haben, weil darunter viele sind, denen es nicht auf die tatsächliche Kaufkraft des Kunden, sondern nur auf ihren Umsatz ankommt. Im übrigen aber beschränken wir uns, was die Beurteilung der Ursachen dieser Verhältnisse anbelangt, auf den Vergleich mit den Ergebnissen des Jahres 1933, jener Zeit also, die im Leben unseres Volkes eine so seltsame Rolle gespielt hat. Hätte man damals einem Liechtensteiner prophezeit, daß er einmal ohne Mühe Arbeit und Verdienst für sich und die ganze Familie finden würde — nicht zu reden davon, daß eine ganze Reihe guter Jahre kommen würde —, so wäre man wahrscheinlich als Phantast bezeichnet worden, weil es solche Dinge einfach nicht gab und weil kein Zeichen am Horizont erkennen ließ, daß man je aus der Not herauskommen könnte. — Inzwischen sind die sieben fetten Jahre in unser Land eingezogen, die jungen Leute nehmen ein Taxi, wenn sie von einem Wirtshaus zum anderen wollen, der Sohn hat ein Motorrad, die Tochter kauft sich eine teure Aussteuer, kurz, neben diesen und anderen Symptomen, seien sie gut oder schlecht, sind alle Anzeichen eines sorglosen und einträglichen Lebens festzustellen.

Ganz anders freilich liegen die Dinge in anderen Ländern. Aber wie anders die Verhältnisse dort auch sein mögen, dort war Krieg, ob man ihn gewonnen oder verloren hat, und selbst die Schweiz steht unter der Belastung einer kostspieligen Armee und eines diplomatischen Dienstes, Faktoren, die das Budget schwer belasten. Liechtenstein aber weiß nichts von diesen Pflichten, Not und Elend sind uns fremd geworden und die jungen Leute, die auf den Dorfplätzen über Vier- und Achtzylinder diskutieren, hören ungläubig zu, wenn man ihnen erklärt, daß es einmal anders war. Trotzdem muß man sich oft fragen, ob wir uns leisten können, zu leben, wie wir leben...

Letztes Besatzungsorgan verläßt Vorarlberg

Auflassung der Abteilung Vorarlberg der Französischen Mission.

Mit Ende Juni 1954 wird die Abteilung Vorarlberg der Französischen Mission aufgelassen. Ihr vierter und letzter Leiter war Verwaltungsattaché Robert Demaisonneu, der von 1945 bis 1948 als Gouverneur im Kleinen Walsertal, später in Tirol und von 1950 bis 1953 als Leiter der Verbindungsabteilung Feldkirch-Bludenz tätig gewesen war. Attaché Demaisonneu wurde nach Wien berufen.

In Anwesenheit des Landeshauptmannes II, von Mitgliedern der Landesregierung und leitenden Beamten sowie des Chefs der Französischen Mission für Tirol und Vorarlberg Generalkonsul Koenig fand eine Verabschiedung statt. Generalkonsul Koenig war in Begleitung von Verwaltungsattaché Lion gekommen, der in Hinblick bei der Französischen Mission in Innsbruck mit den Vorarlberger Angelegenheiten be-