

2. **Sitzung** — 2^e **séance**

Dienstag 26. März 1935, 8 Uhr.

2. Sitzung

2^e Séance

Dienstag den 26. März 1935, um 8 Uhr.

Mardi le 26 mars 1935, à 8 heures.

- - -

Präsident = président: Hr. Schüpbach.

Mitglieder = membres : anwesend = présents: 171.

abwesend = absents : 16.

Mit Entschuldigung = excusés: HH. Cailler, Duft, Mäder,
Meyer-Luzern, Moser-Hitzkirch, Muheim, Rosselet,
Scherrer-St.Gallen, Schmidheiny, Ueltschi, Ullmann,
Vallotton, Z'graggen.

Ohne Entschuldigung = non excusés: HH. Bringolf, Dähler, Golay.

- - -

Tagesordnung

Ordre du jour

27/3223 n Kriseninitiative. Begutachtung.

Initiative de crise. Préavis.

1. - - Wahlprüfung.- Vérification des pouvoirs.

49/3176 - Motion Nietlisbach. Revision des Automobilgesetzes.

Revision de la loi sur les automobiles.

- - -

Im Bureau werden aufgelegt: Beschwerden der Gemeinden
Villars-sur-Yens und Morges vom 27. und 29. Dezember 1934
gegen die Weinsteuer.

Des protestations des 27 et 29 décembre 1934 des munici-
palités de Villars-sur-Yens et Morges contre l'impôt sur le
vin sont déposées sur le bureau.

- - -

Eine Petition der Liga für Menschenrechte und Bürger-
rechte vom 1. März 1935 betreffend Altersfürsorge wird an die
zuständige Kommission gewiesen (Nr.2905).

Une pétition du 1er mars 1935 de la Ligue suisse des droits
de l'homme et du citoyen concernant une aide pour la vieillesse
est renvoyé

à la commission pour le no.2905.

- - -

Im Bureau werden aufgelegt: Zwei Resolutionen vom 5. März 1935 der Sektion Lausanne der Schweiz.Vereinigung der Freunde Soviet-Russlands.

Deux résolutions du 5 mars 1935 de l'Association suisse des amis de l'U.R.S.S., section de Lausanne, sont déposées sur le bureau.

- - -

Der Ständerat teilt mit, dass er dem gestrigen Beschlusse des Nationalrats über die Priorität für die neuen Verhandlungsgegenstände zustimmt.

Hievon wird Kenntnis genommen.

Der Ständerat teilt seine Schlussnahmen mit betreffend:
6/3215 Kriseninitiative. Ergebnis. An den Bundesrat.
9/3202 Korrektion der Aire und der Drize. An die Kommission.

Le Conseil des Etats communique qu'il a adhéré à la décision du Conseil national d'hier conc. la priorité pour les nouveaux objets.

Dont acte.

Le Conseil des Etats communique ses décisions concernant:
6/3215 Initiative de crise. Résultat. - Au Conseil fédéral.
9/3202 Correction de l'Aire et de la Drize.- A la commission.

- - - -

49/3176 Motion Nietlispach. Revision des Automobilgesetzes.
Revision de la loi sur les automobiles.

×49. (3176)Nietlispach, vom 20. September 1934. (M)

Der Bundesrat wird eingeladen, eine Revision des geltenden Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in die Wege zu leiten, im Sinne der Wiedereinführung:

1. gewisser Höchstgeschwindigkeitsgrenzen für Motorfahrzeuge, insbesondere für Motorlastwagen, welche letztern die bundesrätliche Verordnung zu grosse Fahrgeschwindigkeiten einräumt,
2. der numerierten Kontrollschilde für Fahrräder.

Mitunterzeichner: Ast, Balmer, Baumann, Benninger, Bertschinger, Boschung, Bossi-Chur, Burri, Ceppi, Chassot, Dähler, Delatena, Fazan, Fischer, Foppa, Gabriel, Gadiant, Gelpke, Germanier, (Geser), Gnägi, Gottret, Grand, Grünen-

×49. (3176) Nietlispach, du 20 septembre 1934. (M)

Le Conseil fédéral est invité à entreprendre la revision de la loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles pour que soient réintroduites:

- 1^o certaines limites de vitesse pour les véhicules automobiles, notamment pour les camions, auxquels le règlement du Conseil fédéral permet une allure trop rapide;
- 2^o la plaque de contrôle numérotée pour les cycles.

Cosignataires : Ast, Balmer, Baumann, Benninger, Bertschinger, Boschung, Bossi-Coire, Burri, Ceppi, Chassot, Dähler, Delatena, Fazan, Fischer, Foppa, Gabriel, Gadiant, Gelpke, Germanier, (Geser), Gnägi, Gottret, Grand, Grünenfelder, Hardmeier, Helbling, Heller, Hoppeler, Isenschmid, Jäggi, Keller, Kuntschen, Mäder, Meili,

felder, Hardmeier, Helbling, Heller, Hoppeler, Isenschmid, Jäggi, Keller, Kuntschen, Mäder, Meili, Meyer-Pratteln, Moser-Hitzkirch, Müller-Grosshöchstetten, Müller-Schmerikon, Odermatt, Oehninger, Petrig, Polar, Rohr, (Ruh), Scherrer-St. Gall, Schmutz, Schneller, Siegenthaler, Stähli-Siebner, von Streng, Studer, Stutz, Troillet, Tschumi, Ullmann, Vonmoos, Walter-Olten, Weber-Grasswil, von Weber, Wick, Widmer, Wunderli, Zingg, Zschokke. (64)

Meyer-Pratteln, Moser-Hitzkirch, Müller-Grosshöchstetten, Müller-Schmerikon, Odermatt, Oehninger, Petrig, Polar, Rohr, (Ruh), Scherrer-St. Gall, Schmutz, Schneller, Siegenthaler, Stähli-Siebner, von Streng, Studer, Stutz, Troillet, Tschumi, Ullmann, Vonmoos, Walter-Olten, Weber-Grasswil, von Weber, Wick, Widmer, Wunderli, Zingg, Zschokke. (64)

N i e t l i s p a c h : Der Sprechende hat im September des letzten Jahres eine Motion eingereicht betreffend das Automobilgesetz im Sinne der Wiedereinführung von Höchstgeschwindigkeitsgrenzen für Motorfahrzeuge und der Wiedereinführung des nummerierten Kontrollschildes für die Fahrräder.

Wie Ihnen bekannt ist, hat das geltende Automobilgesetz von der Fixierung von Geschwindigkeitsgrenzen abgesehen und sich darauf beschränkt, gewisse individuelle Verpflichtungen des Motorfahrzeuglenkers, den Lauf des Fahrzeuges den besonderen Verhältnissen anzupassen, im Gesetze etwas näher zu präzisieren. Als Beruhigungspülverchen an die Adresse der Gegner der unbeschränkten Geschwindigkeiten hat Art. 25 einen Absatz 3 erhalten, der folgenden Wortlaut hat: "Für schwere Motorwagen setzt der Bundesrat Höchstgeschwindigkeiten durch Verordnung fest; für andere Motorfahrzeuge kann er durch Verordnung Vorschriften über die Höchstgeschwindigkeit erlassen." Ich will nun feststellen, dass der Bundesrat in der Verordnung für schwere Motorlastwagen je nach Bereifung ausserorts die Höchstgeschwindigkeiten von 45 bzw. 40 km festgesetzt hat und innerorts, auch wieder je nach der Bereifung, auf 30 bzw. 25 km. Von der Kompetenz, auch für andere Motorfahrzeuge Höchstgeschwindigkeiten festzusetzen, hat er keinen Gebrauch gemacht.

Wir behaupten nun, dass das Automobilgesetz, das gegenwärtig in Geltung ist, schwer enttäuscht hat, was die Regelung der Geschwindigkeiten anbelangt, und dass die Verhältnisse, wie sie sich seit seinem Inkrafttreten entwickelt haben und sich ohne energisches Eingreifen der Behörden noch weiter entwickeln werden, einfach unhaltbar geworden sind. Als unverdächtigen Zeugen für diese These rufe ich die Schweizerische Automobil-Revue an, die erste schweizerische Automobilzeitung, die in der Nummer vom 28. September 1934 meine Motion unter dem Titel "Was kommen muss" wiedergab. Sie hat an diese Wiedergabe die folgende sehr interessante Ueberlegung ge-

knüpft, die in dem folgenden Satze gipfelte: "So ideal man sich die Verhältnisse dachte, die sich aus dem neuen Verkehrsgesetz ergeben werden, so drastisch haben die Strassenbenützer auch bewiesen, dass sie noch nicht reif sind, die gegebenen Freiheiten massvoll zu benützen". Als weiteren sehr beredten und eindringlichen Zeugen kann ich die schweizerische Unfallstatistik über den Strassenverkehr anrufen, die bezeugt, dass die Strassenverkehrsunfälle von 8589 im Jahre 1931 auf 12.055 im Jahre 1934 gestiegen sind, und dass die Zahl der bei Strassenverkehrsunfällen getöteten Personen von 398 im Jahre 1931 auf 549 im Jahre 1934 gestiegen ist. Und das alles, dieweil die Zahl der Motorfahrzeuge von 131,000 im Jahre 1931 auf 117,000 im Jahre 1933 zurückgegangen ist ; für das Jahr 1934 haben wir diese Zahl noch nicht, man hat mir aber erklärt, dass sie noch wesentlich niedriger sein werde als 1933. 12055 sind im Jahre 1934 im Strassenverkehr verunfallt, und 549 Personen sind dabei getötet worden! Sprechen solche Zahlen nicht eine sehr ernste und eindringliche Sprache, und müssen sie die verantwortlichen Personen nicht zum Aufsehen mahnen und zu einem ganz energischen Handeln verpflichten?

Aber die Unhaltbarkeit der heutigen Verhältnisse braucht nicht erst durch die Zahlen und Zeitungsartikel dargetan zu werden. Sie ist ja eine volksnotorische Tatsache. Das Vertrauen, das man beim Erlass des geltenden Gesetzes in die Fahrzeuglenker gesetzt hat, ist schwer enttäuscht worden. Ich will zwar sofort zugeben, dass es eine gross Zahl anständiger Fahrer gibt; ich will sogar zugeben, dass die grosse Mehrheit der Motorfahrzeuglenker zu diesen anständigen Leuten zählt. Aber daneben ist die Zahl jener Fahrer gross und wird beständig grösser, die innerlich keine Hemmungen kennt und die die Freiheiten, die das Gesetz ihnen gewährt, als Aufforderung betrachten zur Rücksichtslosigkeit und zum brutalen Egoismus. Man vergegenwärtige sich nur einmal die Fahrgeschwindigkeiten etwa zur Sommerszeit ausserorts. Das Konkordat hatte die Höchstge-

schwindigkeit auf 40 km festgesetzt. Ich will zugeben, dass das zu niedrig war; aber heute sind die Geschwindigkeiten von 80, 90, 100 und mehr km alltäglich, sodass die Bauern uns erklären, dass dieser Autoraserei und der starken Wölbung wegen die Strassen für das Pferdefuhrwerk unbenützbar geworden seien. Man vergegenwärtige sich aber hauptsächlich einmal den Verkehr innerorts. In den Ortschaften drin sind die gegenwärtigen Uebelstände ja himmelschreiend und auf die Dauer unhaltbar. Das Konkordat hatte für alle Personenwagen eine Höchstgeschwindigkeit von 18 km, für Motorlastwagen, von 12 km vorgesehen. Was konstatiert man heute? Mit 50, 60, 70, 80 km wird durch die Dörfer und Ortschaften gerast; man frage etwa einmal Eltern, die Kinder zur Schule zu schicken haben und täglich bangen müssen, dass sie durch die Autoraserei getötet oder zu Krüppeln gefahren werden. Man frage ältere Personen, die sich ja kaum mehr über die Strasse wagen dürfen. Dass diese Autoraser nicht einmal vor der belebten Strasse der Grosstadt Halt machen, hat uns kürzlich ein Unfall in der Bahnhofstrasse in Zürich bewiesen, der leider wiederum Menschenleben gekostet hat. Die Verhältnisse werden von Jahr zu Jahr schwieriger, aus dem einfachen Grunde, weil die Autofabriken sich darauf eingestellt haben, Motoren zu konstruieren, die möglichst grosse Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen.

Dem heutigen Strassenverkehr wieder ein gewisses vernünftiges Fahrtempo beizubringen, liegt nicht nur im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit, sondern auch der Gemeinde- und Kantonsfinanzen. Der Berichterstatter für die Bundesbahnsanierung hat hier im Ratssaale von einer Hypertrophie der schweizerischen Verkehrsmittel und Verkehrswege gesprochen, und mit Fug und Recht. Denn das Schweizerland ist von allen europäischen Ländern dasjenige, das für den Schienenweg und für die Strasse weitaus am meisten verausgabt. Und welche enormen Summen machen im Schweizerlande die Ausgaben für den Strassenbau und Strassenunterhalt aus! Der Grund für diese Er-

scheinung liegt nicht nur in der Tatsache, dass heute Lasten auf den Strassen verkehren, die nicht auf die Strasse, sondern auf die viel solideren Schienen gehören, sondern auch in dem Umstande, dass diese Lasten mit Schnellzugsgeschwindigkeiten auf den Strassen daherrasen.

Diese Ausgaben der Kantone und Gemeinden - das muss einmal in diesem Saale gesagt werden - entwickeln sich direkt katastrophal für die betreffenden Gemeinwesen. Ich glaube, es wäre einmal an der Zeit, dass nicht nur die Konferenz der kantonalen Polizeidirektoren, sondern auch die der Finanzdirektoren sich mit der Frage befassen, und den Bund vor die Alternative stellen: Entweder sorgst Du für vernünftige Fahrgeschwindigkeiten, setzt vernünftige Fahrgeschwindigkeiten fest, oder wir verlangen an die vermehrten Ausgaben der Kantone und Gemeinden für Strassenbau und Strassenunterhalt vermehrte Beiträge des Bundes! (Zustimmung).

Die Situation der Schweizerischen Bundesbahnen und vieler Privatbahnen ist ein offenes Geheimnis. Wir stehen vor der Tatsache tief einschneidender und für das ganze Schweizervolk sehr empfindlicher Sanierungsmassnahmen. Wir stehen vor der Tatsache, dass der Bund eine Milliarde guter Schweizerfranken hinlegen muss zur Sanierung der Bundesbahnen und damit in die Lage kommt, die seinerzeit schon zu teuer angekauften Bundesbahnen noch ein zweites Mal zurückkaufen zu müssen. Ich gehöre nicht zu denen, die die Bundesbahnsanierung auf dem Wege einer Knebelung des Autos und des Automobilverkehrs herbeiführen möchten; aber der Gedanke drängt sich doch auf, dass es angezeigt wäre, auch in bezug auf die Verhältnisse der Bundesbahnen, den Strassenverkehr auf jenes Fahrtempo zu reduzieren, das zum mindesten durch die Rücksicht auf die allgemeinen Verkehrsverhältnisse heute geboten erscheint.

Wenn wir die schweren Lastwagen, die die Strassen so ruinieren und den Strassenverkehr gefährden, statt mit 40 km, 50 km und noch mehr Geschwindigkeit daherrasen lassen, Höchst-

geschwindigkeiten durch die Ortschaften etwa von im Maximum 15 km und auswärts von 30 oder 25 km setzten und die Uebertretung unter zünftige Strafen stellten, dann würden wir das grosse Problem der Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse bereits zu einem schönen Teile gelöst haben.

Nun wendet man mir ein: Das Ausland fährt ja noch mit viel grösseren Geschwindigkeiten. Man exemplifiziert mit Frankreich und mit Italien und sagt, dass man dort ja noch mit viel grösseren Geschwindigkeiten fahre. Ich muss Ihnen gestehen: Ich habe grosse Sympathien für diese beiden Länder und für deren Bewohner; aber ich gehöre denn doch nicht zu denjenigen, die alles dasjenige, was sich dort findet, für die Schweiz kopieren möchten. Am allerwenigsten noch könnten wir die dortigen Fahrverhältnisse auf unsere Verhältnisse übertragen.

In unserem buckligen, vielgestaltigen und gerade deshalb ja so schönen Schweizerland haben wir beispielsweise nicht die grossen Ebenen wie sie Frankreich hat und nicht die grossen freien Strassen wie in Frankreich, die stundenlang keine Ortschaft, kein Dorf berühren und die auch jene gefahrvollen, unübersichtlichen Einmündungen von Nebenstrassen nicht kennen. Was dort noch als absolut erträgliche Fahrgeschwindigkeit bezeichnet werden kann, ist bei unseren andern Verhältnissen einfach nicht möglich.

Nun wendet man auch ein: Was Du willst, ist ja gar nicht nötig. Man verweist mich auf den berühmten Art.25, Absatz 3 und sagt, nach diesem Absatz 3, der eben ein Beruhigungspülverchen an die Adresse der Gegner der Fahrgeschwindigkeiten sein sollte und auf dessen Leimrute ja die ganze Bundesversammlung herrlich gekrochen ist, könne man alle diese Uebertretungen bestrafen. Die Automobilisten können sich gratulieren, die Bundesversammlung ist in jene Kutsche eingestiegen, die ihr mit dem Art.25, Absatz 3 präsentiert worden ist. Dort heisst es: "Der Bundesrat setzt Höchstgeschwindigkeiten für Motorlastwagen fest. Er kann auch Höchstgeschwindigkeiten für andere Motor-

fahrzeuge festsetzen". Die Redewendung: "Der Bundesrat kann" scheint mir in Gesetzen immer etwas dubios, ich möchte fast sagen etwas anrühlich zu sein." Der Bundesrat kann", das steht wohl im Gesetz, aber ob er es dann auch tun wird, das steht nicht im Gesetz. Wenn es in einem Gesetze noch hiesse: "Der Bundesrat kann die Krisensteuer oder die Getränkesteuer oder irgend eine andere Steuer einführen, oder eine Steuer, die in seine Kompetenz fällt, nach Gutdünken erhöhen, ich zweifle keinen Augenblick daran, dass er es sofort täte. Aber wenn es in einem Gesetze heisst: Der Bundesrat kann Massnahmen treffen, die dem Bunde nichts eintragen, wo er mit der Opposition starker Wirtschaftsverbände zu rechnen hat, wie hier mit den Kreisen der schweizerischen Automobilisten, da möchte ich doch ein doppeltes und dreifaches Fragezeichen dahinter machen, ob der Bundesrat von seinen Befugnissen dann auch noch Gebrauch macht, Wenn es noch eines Beweises brauchte, dann läge er ja doch wohl in der Tatsache, dass bis heute der Bundesrat noch keinen Gebrauch gemacht hat von dieser Kompetenz und auch dort, wo das Gesetz ihm die Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten zur Pflicht machte, für die Motorlastwagen, diese Höchstgeschwindigkeiten viel zu hoch angesetzt hat. Wer so die Methoden kennt, die die starken Wirtschaftsverbände anwenden, um ihren Begehren bei den Bundesbehörden Nachachtung zu verschaffen, wer weiss, wie die Wirtschaftsverbände mit ihren Methoden der Drohung und des Druckes für das Staatswesen direkt gefährlich sind und auch für die allgemeinen Interessen bedrohlich werden, der wird schon wünschen müssen, dass die Einzelheiten im Gesetze selbst festgelegt werden, der wird wünschen müssen, im Interesse des Bundesrates, dass sie nicht ins Ermessen des Bundesrates gesetzt werden und dass der Bundesrat der Notwendigkeit alljährlicher mühsamer Marktereien mit diesen Wirtschaftsverbänden ein für allemal enthoben ist.

Weiter wendet man ein: Man hat schon im Konkordat Höchstgeschwindigkeitsgrenzen gehabt, und sie sind doch nicht eingehalten worden. Ich antworte: Auf alle Fälle sind die Verhältnisse was den Strassenverkehr anlangt, unter dem Konkordat viel

besser gewesen als heute unter dem Automobilgesetz. Wenn aber diese Höchstgeschwindigkeitsgrenzen vielfach nicht beobachtet wurden, so hing das zum Teil daran, dass sie vielfach zu niedrig angesetzt waren. Ich erinnere daran, dass für Personenwagen 18 km innerorts und 40 km ausserorts festgesetzt waren, und in zweiter Linie erinnere ich auch daran, dass die Geldbussen, die auf Uebertretungen festgesetzt wurden, lächerlich waren. Sie wirkten nicht mehr abschreckend, sondern mehr als Aufmunterungsprämien. Die Geldbussen sind überhaupt ein besonderes Kapitel im Strassenverkehr. Sie stehen in gar keinem Verhältnis zu den bedrohten oder geschädigten Interessen und auch in gar keinem Verhältnis zu den Geldbussen, die für andere Uebertretungen ausgefällt werden. Wenn beispielsweise ein Bauer, in dessen Hühnerhof - das sage ich nicht als *captatio benevolentiae* meines Freundes Zschokke - der Fuchs oder der Marder eingefallen sind, mit der Flinte oder mit einer Falle dem Räuber das Handwerk legt, wird er zu einigen hundert Franken Geldbusse verurteilt. Wenn aber ein hemmungsloser Automobilist Leben und Gesundheit seiner Mitwelt gefährdet, dann geht er entweder leer aus oder er wird mit einer lächerlichen Geldbusse belegt. Und nun die zweite Frage, die Frage der Wiedereinführung der numerierten Kontrollschilder für Fahrräder. Sie erinnern sich gewiss daran, dass das im Jahre 1927 verworfene Automobilgesetz u.a. mit dem Schlagwort "numerierte Eidgenossen" bekämpft wurde und dass wir hier in diesem Ratsaal wie beim Ständerat aus rein referendumstaktischen Gründen die Abschaffung der numerierten Kontrollschilde beschlossen haben. Man hatte, wie Herr Nationalrat Walther-Luzern hier damals laut Stenogramm erklärte die Radfahrer als eine Art Prätorianer-Kohorte zum Durchbringen des Automobilgesetzes engagieren wollen. Selbstverständlich galt die Opposition der Radfahrer nicht dem Nummernschild, sondern der Velogeühr, denn numerierte Kontrollschilde haben wir auch bei den Automobilen und Motorrädern, ohne dass erklärt worden ist, die Lenker dieser Fahrzeuge müssten sich als numerierte Eidgenossen

gekränkt fühlen. Die Kontrollnummer ist weggefallen, die Velogebühr aber ist geblieben. Der Wegfall der Kontrollnummer bei den Fahrrädern hat grosse Nachteile zur Folge für die Allgemeinheit und auch für die Radfahrer selbst. In bezug auf die Nachteile für die Allgemeinheit brauche ich nur auf die Schlussnahme der schweizerischen Polizeidirektorenkonferenz vom Oktober 1934 zu verweisen, die einstimmig und mit allem Nachdruck die Einführung der nummerierten Kontrollschilde verlangt hat, deshalb, weil die Abschaffung für die Kontrolle schädlich, ja geradezu unerträglich ist; die Kontrolle versagt bei Unfällen, die durch Velos verursacht werden und auch bei allfälligen Strafuntersuchungen. Aber ich sage weiter zu behaupten, selbst auf die Gefahr hin, dass Sekretäre von Radfahrerverbänden das Gegenteil sagen sollten, dass diese Abschaffung auch für den einzelnen Radfahrer sich sehr nachteilig ausgewirkt hat. Seither sind die Veloverwechslungen etwa bei Festen, die Velodiebstähle an der Tagesordnung. Nie oder nur selten vermag man deren Eigentümer ausfindig zu machen. Bei uns im Kanton Aargau beispielsweise sind die Bezirksämter zu den reinsten Arsenalen verloren gegangen und gestohlener Velos geworden. Kürzlich wusste die Presseagentur zu melden, dass beispielsweise auf dem Lohnhof in Basel nicht weniger als 500 gestohlene Velos sich vorfinden, deren Eigentümer sich nicht wieder ausfindig machen lassen. Einzelne findige Kantone haben bereits schon einen gewissen Ausweg gefunden; sie haben es verstanden, dem Bundesgesetz ein Schnippchen zu schlagen durch die Einführung einer ganz kleinen Kontrollnummer. Ein Bundesrichter, der mündlich über die Zulässigkeit befragt worden ist, soll geantwortet haben, das sei zur Hälfte zulässig und zu 50 % bedeute es eine Gesetzesverletzung. Ich gestehe, dass ich für Klarheit bin. Wenn die Verhältnisse so liegen, dass ein Gesetz nur noch dadurch gehalten werden kann, dass man Massnahmen trifft, die zu 50 % eine Gesetzesverletzung bedeuten, dann ziehe ich die Revision dieses Gesetzes einer sol-

chen Gesetzesinterpretation vor. Leges sunt vigilantibus scriptae, sagt ein lateinisches Rechtssprichwort. Wenn die Behörden, die zur Anwendung des Gesetzes verpflichtet sind, die die Rechtshandhabung zu überwachen haben, zu Massnahmen schreiten müssen durch die Unzweckmässigkeit des Gesetzes, die zu 50 % als Gesetzesbruch bezeichnet werden müssen, wie will man da von einem einfachen Bürger Respekt vor dem Gesetz erwarten dürfen? Man hat mir gestern noch gesagt, das mache nichts, es handle sich nur um eine ganz kleine Nummer, und wenn hier eine Gesetzesverletzung vorliege, so sei es nur eine ganz kleine Gesetzesverletzung. Das hat mich an die Antwort erinnert, die eine Frauensperson einmal vor Gericht gegeben hat, die sagte, als der Präsident sie fragte, ob sie schon ein Illegitimes geboren habe, ja, aber nur ein ganz kleines.

Die Motion, die ich eingereicht habe und deren Erheblich-erklärung ich Ihnen empfehle, beschlägt den Teil eines Kapitels, den man mit Ordnung im Staat und Ordnung im Lande überschreiben darf. Auf diese Ordnung hinzuweisen ist heute um so dringender und die Pflicht auch der Behörden hier zum Recht zu sehen, um so grösser, als nun einwandfrei und zahlenmässig feststeht, dass die mangelnde Ordnung in einem Jahre mehr als 500 Menschenleben gekostet hat. Ich bin kein Gegner des Automobils und meine Motion verfolgt keine autofeindliche Tendenz. Das erhellt nicht nur aus der Tatsache, dass unter den Mitunterzeichnern der Motion eine ganze Reihe erstklassiger Autofahrer sind, dass noch routiniertere Autofahrer oder solche, die ich als noch routinierter betrachte, und denen ich die Motion zur Unterschrift nicht vorlegte, weil ich es gar nicht wagte, nachher zu mir gekommen sind und mir gesagt haben, sie gingen damit durchaus einig und hätten sie auch unterschrieben, wenn ich sie begrüsst hätte. Das erhellt aber besonders aus der Tatsache, dass mir nachher aus dem Publikum sehr viele Zuschriften zugekommen sind im Sinne der Sympathie, und zwar hauptsächlich Zuschriften von Automobilisten, aber von vernünftigen Automobilisten, die viel mehr als jeder andere Strassenbenützer ein Interesse daran ha-

ben, dass auf der Strasse Vernunft und Ordnung herrscht. Ich anerkenne voll und ganz die Bedeutung des Automobils im nationalen und im internationalen Verkehrswesen; es liegt mir fern, das Automobil irgendwie in dieser Bedeutung herabmindern zu wollen. Das hiesse nicht nur dem Rad der Zeit in die Speichen zu fallen, das hiesse nicht nur eine zum voraus aussichtslose rückschrittliche Bewegung einleiten zu wollen, das hiesse eigentlich das Huhn wieder in das Ei zurückbringen wollen, aus dem es als Küchlein ausgeschlüpft ist. Woran mir liegt, das ist der Kampf gegen die lästigen, unhaltbaren Auswüchse unseres modernen Strassenverkehrs, damit das Automobil nicht zur Plage, sondern zur Wohlfahrt unseres Schweizervolkes werde und unseres schönen Landes. Ich habe gesprochen.

Bundesrat B a u m a n n : Die Motion des Herrn Nietlis-
pach, unterstützt von 64 Mitunterzeichnern, ist zu begrüßen, weil sie die Aufmerksamkeit auf die Verkehrssicherheit auf der Strasse lenkt, und nach Wegen sucht, diese zu verbessern. Mit diesem Problem beschäftigt sich das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement schon seit längerer Zeit. Die letzte Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren, die im Oktober 1934 in Sitten getagt hat, hat ihm eine längere Diskussion gewidmet, deren Resultat eine Resolution war, die Ihnen allen aus der Presse bekannt sein wird.

Anlässlich der Einweihung des Automobilsalons in Genf im Frühjahr 1931 hat mein Vorgänger im Amt, Herr Bundesrat Häberlin im Hinblick auf das damals in Vorbereitung befindliche neue Automobilgesetz zur Frage der Aufhebung der zahlenmässigen Höchstgeschwindigkeiten unter anderem folgendes ausgeführt: "Ergibt die Statistik in Zukunft unter dem neuen System bei im übrigen gleichbleibenden Verhältnissen eine Abnahme oder wenigstens keine Zunahme der Automobilunfälle, so besteht kein Grund zur Umkehr. Ist dagegen innert längerer Beobachtungsfrist eine bemerkenswerte Zunahme der Unfälle zu konstatieren, so können die Automobilisten nicht mehr verlangen, dass ihre letzten, wirtschaftlichen und sportlichen Ausnutzungsmöglich-

keiten über unsere Sorge für Leben und Gesundheit der Mitmenschen gestellt werden. Beklagen müssten sie sich bei ihren fehlbaren Kollegen."

Wie steht es nun mit den Erfahrungen, die seit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, d.h. seit dem 1. Januar 1933 gemacht worden sind? Darüber gibt uns die Statistik folgende Auskunft:

Das Total der Unfälle betrug 1932 rund 15.600, 1933 17.300, 1934 20.600 - Personen sind dabei verunfallt. 1932 9200, 1933 10.000 und 1934 12.000. Bei Unfällen mit Beteiligung von Motorfahrzeugen waren es 1932 rund 8.000 1933 8.800 und im Jahre 1934 rund 10.000 verletzte Personen. Die Zahl der Todesfälle betrug 1932 461, 1933 505 und 1934 549. Bei 85 - 90 % dieser Todesfälle waren Motorfahrzeuge beteiligt.

Mögen auch die Unterschiede zwischen diesen Zahlen tatsächlich nicht ganz so gross sein, weil die Meldungen der Unfälle von Jahr zu Jahr zuverlässiger wurden, so zeigen diese Zahlen doch mit aller Deutlichkeit, dass die Zustände sich verschlimmert haben, trotzdem die Zahl der Automobile nicht bedeutend zugenommen und diejenige der Motorräder sich wesentlich vermindert hat.

Es ist Pflicht der eidgenössischen und kantonalen Behörden, die Zahl der Unfälle mit allen zur Verfügung stehenden wirk-samen Mitteln ganz bedeutend herabzusetzen. Wenn bei den Eisenbahnen auch nur ein Bruchteil dieser Unfälle vorkommen würde, würde sich ihnen kein Mensch mehr anvertrauen.

Herr Nietlispach wünscht zunächst, dass durch eine Gesetzesrevision gewisse Höchstgeschwindigkeiten in das Gesetz eingeführt werden, insbesondere für Motorlastwagen. Solche Maxima bestanden allgemein unter der Herrschaft des Konkordates. Das neue Gesetz hat den Bundesrat verpflichtet, zahlenmässige Höchstgeschwindigkeiten durch Verordnung für schwere Motorwagen festzusetzen. Der Bundesrat ist dieser Verpflichtung in Art.43 und 44 der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz nachgekommen. Die höchst zulässigen Geschwindigkeiten sind für schwere Motorwagen dort festgesetzt auf ausserorts 45, innerorts 30 km/St,

für Anhängerzüge ausserorts 35, innerorts 24 km/St. Mit Bezug auf Personenwagen, leichte Motorlastwagen und Motorräder räumt das Gesetz dem Bundesrat das Recht ein, von sich aus Höchstgeschwindigkeiten aufzustellen. (Art.25, Abs.3 des Gesetzes). Der Bundesrat hat von dieser Kompetenz bisher keinen Gebrauch gemacht. Herr Nietlispach will offenbar noch weiter gehen und zahlenmässige Höchstgeschwindigkeiten für alle Motorfahrzeuge im Gesetz selbst festlegen, wobei die durch den Bundesrat bereits festgesetzten für Motorlastwagen herabzusetzen wären.

An Stelle von gesetzlich festgesetzten zahlenmässigen Höchstgeschwindigkeiten enthält Art.25, Abs.1 des Gesetzes folgende Vorschrift:

"Der Führer muss sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpassen. Er hat namentlich in Ortschaften, bei Bahnübergängen und auch sonst überall da, wo das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung, Belästigung des Publikums, Erschrecken des Viehs oder Unfällen bieten könnte, den Lauf zu mässigen oder nötigenfalls anzuhalten. Beim Kreuzen und Ueberholen hat er einen angemessenen Abstand einzuhalten."

Welche Lösung ist nun die bessere, diejenige des Konkordats oder diejenige des Art.25 des Gesetzes? Die seinerzeit festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten haben damals nicht befriedigt. Soweit unsere bisherigen Beobachtungen in der verhältnismässig kurzen Zeit von 2 Jahren reichen, können wir ihre Wiedereinführung heute noch nicht empfehlen. Die Verkehrsverhältnisse auf der Strasse, Breite der Strasse, Unterbau, Sicht, gerade Strecken, Kurven, Verkehrsdichte, angrenzende Bebauung, Innerort, Ausserort, Gewandtheit des Führers, seine persönliche Verfassung, Art, Grösse und Stärke des Fahrzeugs, Wirksamkeit der Bremsen, Beleuchtung, Witterung: alle diese Elemente sind entscheidend für die zulässige Geschwindigkeit. Ein Teil davon verändert sich beim Fahren von Moment zu Moment. Wie soll da mit einer starren Vorschrift das richtige getroffen werden können? Es würde sich das schon Dagewesene wiederholen, nämlich:

dass der Führer in gefährlichen Augenblicken nicht sein ganzes Augenmerk auf die seine Geschwindigkeit bestimmenden Verkehrsverhältnisse lenkt, sondern den Geschwindigkeitsanzeiger kontrolliert,
dass er innerhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter den gegebenen Umständen viel zu rasch fährt,
dass er auf offener, gerader, freier Strecke, trotz grosser Fahrtüchtigkeit in seiner natürlichen Fahrweise gehemmt wird und deshalb auf längeren Fahrten zur Erreichung einer gewissen Durchschnittsgeschwindigkeit, da, wo er heute sehr langsam fährt, zu übersetztem Tempo innerhalb der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit angetrieben wird,
dass die Verkehrspolizei wieder nur mit der Stoppuhr arbeitet und das wirklich verkehrsgefährdende Verhalten schlimmster Fahrer übersieht,
kurz, dass wir wieder, wie zu den Zeiten des Konkordates einen unnatürlichen und deshalb unbefriedigenden Strassenverkehr hervorrufen.

Wir glauben mit dem Motionär, dass die Aufhebung der zahlenmässigen Höchstgeschwindigkeit durch das neue Automobilgesetz die psychologische Wirkung hatte, dass allgemein schneller, in vielen Fällen zu rasch gefahren wird. Aber wir glauben nicht daran, dass durch die Wiedereinführung von Höchstgeschwindigkeiten die Zahl der Unfälle erheblich herabgesetzt werden kann. Hingegen erwarten wir davon, wie schon angedeutet, eine Situation, die es uns schwer machen würde, durch Vorsichts- und Erziehungsmassnahmen Ordnung auf die Strasse zu bringen. Mit Massnahmen, die in ihrer Auswirkung unnatürlich sind, können wir auf dem Gebiete der Verkehrsregelung kaum zum Ziele kommen. Das ist auch der Grund, weswegen das Justiz- und Polizeidepartement den bequemen Weg, dem Bundesrat die Einführung von Höchstgeschwindigkeiten vorzuschlagen, bis heute nicht gegangen ist, ihm zu folgen und zuerst alle andern Massnahmen auszuschöpfen.

Selbstverständlich muss aber etwas geschehen um die drohende Verschlechterung der Verkehrssicherheit wirksam zu bekämpfen. Es ist davon auszugehen, dass die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeiten psychologisch zwei nachteilige Wirkungen ausgelöst hat, nämlich bei vielen Fahrern die Meinung, dass sie nun beliebig schnell fahren dürfen und bei einzelnen Polizeiorganen, dass sie sich nicht mehr um die Fahrgeschwindigkeit der Automobilisten und Motorradfahrer zu kümmern brauchen. Beides ist natürlich ganz falsch und widerspricht dem Sinn und Geist von Art.25 des Gesetzes. Auf eine bessere Befolgung des Art.25 der bisher viel zu wenig beachtet worden ist, mit aller Energie hinzuarbeiten, das ist unsere erste Pflicht. Hier gilt es einzusetzen.

Der Bundesrat gedenkt im besondern auf folgende Verbesserungen zu dringen:

1. Erste Voraussetzung zum Einschreiten gegen Fehlbare ist deren Erfassung durch die Kontrolle. Diese ist heute mangelhaft. Eingeschritten wird meistens erst, wenn ein Unfall passiert ist. Hauptaufgabe der Behörden ist aber nicht die Ahndung, sondern die Vorbeugung. Es ist deshalb unerlässlich, dass die Kantone die Kontrolle des Verkehrs auf der Strasse verstärken. Am wirksamsten kann diese ausgeübt werden durch die motorisierte Polizei. Wohl sind Anfänge vorhanden. Diese sog. fliegenden Kontrollen müssen aber überall ganz bedeutend vermehrt werden. Wir geben uns Rechenschaft darüber, dass dies den Kantonen erhebliche Kosten verursacht. Angesichts der grossen Zahl von Verletzten und Getöteten dürfen sich die Kantone aber auch aus finanziellen Gründen der ihnen aufliegenden Verantwortung nicht entziehen.

Die Verkehrspolizei muss aber auch richtig instruiert werden, damit sie in erster Linie bei verkehrgefährdenden Uebertretungen der Verkehrsvorschriften einschreitet. Die Polizeidirektorenkonferenz von Sitten hat in ihrer Resolution den Wunsch ausgedrückt, dass diese Instruktionen einheitlich sein sollen für die ganze Schweiz. Die Mitarbeit der Verbände

der Motorfahrzeugführer ist sehr erwünscht. Diese haben sich zwar schon grosse Mühe gegeben, durch die Verbandspresse, Aufrufe usw. die Verkehrsdisziplin zu heben. In neuester Zeit haben in zwei Kantonen die Sektionen der verschiedenen Verbände eine Kontrolle auf der Strasse eingeführt, im Sinne eines Ordnungsdienstes zur Ueberwachung der Fahrdisziplin. Möge das Beispiel in allen andern Kantonen Nachachtung finden! Leider gehören noch eine sehr grosse Zahl von Motorfahrzeugführern keinem Verbände an und können deshalb von deren Bestrebungen nicht direkt erfasst werden.

Es fehlt heute auch fast durchwegs an der Kontrolle der Höchstgeschwindigkeit, die für schwere Motorwagen vom Bundesrat aufgestellt sind. Selbstverständlich müssten auch diese Vorschriften künftig strikte durchgeführt werden. Die Erfahrungen, die wir damit sammeln werden, können beitragen zu einer spätern Prüfung der Frage der Einführung von zahlenmässigen Höchstgeschwindigkeiten für alle Motorfahrzeuge. Ich übersehe dabei natürlich nicht, dass die Frage bei den schweren Motorwagen etwas anders liegt, als bei den leichten. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die heute für Lastwagen bestehenden Höchstgeschwindigkeiten nicht zu hoch sind. Er beabsichtigt aber auch nicht, Begehren um Erhöhung dieser Höchstgeschwindigkeiten im heutigen Zeitpunkt zu entsprechen.

Selbstverständlich müssen auch die Fahrzeuge schärfer kontrolliert werden, namentlich in Bezug auf Bremse und Beleuchtung.

2. Die durch die Kontrolle bei schweren verkehrgefährdenden Uebertretungen von Verkehrsvorschriften gefassten Motorfahrzeugführer müssen durch sofortigen Entzug des Führerausweises von der Strasse entfernt werden. Mit aller Strenge muss insbesondere vorgegangen werden gegen unvorsichtiges Vorfahren, besonders in unübersichtlichen Kurven, gegen Kurvenschneiden und Linksfahren, und besonders bei groben Verstössen gegen den Geschwindigkeitsartikel des Gesetzes. Ganz besonders streng ist einzuschreiten gegen Führer, die in angetrunkenem Zustand fahren.

Die Vorschrift des Gesetzes - 1 Monat Entzug des Führerausweises ohne Unfall, 1 Jahr bei erheblichem Unfall - ist eine Minimalvorschrift, und nicht, wie eine Reihe von Kantonen nach der heutigen Praxis anzunehmen scheint, eine Maximalvorschrift.

3. Auch der Richter sollte ich schweren Fällen schärfere Strafen aussprechen, als es heute bisweilen geschieht. Er darf sich nicht damit begnügen, dass der Schaden durch die obligatorische Haftpflichtversicherung gedeckt ist, soweit er überhaupt materiell gedeckt werden kann.

4. Wir werden prüfen, ob nicht erhöhte Anforderungen in technischer und persönlicher Beziehung aufgestellt werden sollen für die Erteilung der Führerbewilligung. Auch sollte der Fahrlehrerberuf gehoben werden, und müssen die Prüfungsexperten ihrer Aufgabe voll gewachsen sein. Eine Anregung aus Automobilistenkreisen, eine zweite Prüfung nach Ablauf von 1 oder 2 Jahren anzuordnen, ist näherer Prüfung wert.

5. Art.69, Abs.2, lit.1 des Gesetzes überträgt dem Bundesrat den Erlass von Vorschriften für die Anbringung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern auf Motorfahrzeugen. Auch diese Frage ist in Prüfung. Voraussetzung für die obligatorische Einführung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern auf Motorfahrzeugen. Auch diese Frage ist in Prüfung. Voraussetzung für die obligatorische Einführung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern ist selbstverständlich die technisch einwandfreie Lösung des zuverlässigen Funktionierens solcher Apparate, aber auch deren Herstellung zu einem erschwinglichen Preis.

6. Der Automobilist ist nicht der einzige Strassenbenützer. Auch ist er nicht der einzige, der Fehler macht, wenn er auch mit seiner schweren, schnellfahrenden Maschine einen ganz andern Gefährdungsfaktor auf die Strasse bringt, als die andern Strassenbenützer. Bei diesen muss die Belehrung und die Erziehung auf breitere Grundlage als bisher gestellt werden. Namentlich sollte die Verkehrserziehung als Obligatorium in allen Schulen

eingeführt werden, damit die kommende Generation die Verkehrsdisziplin im Schulsack mitbringt. Selbstverständlich muss sich auch der Fussgänger an die Verkehrsregeln halten, sonst gefährdet er nicht nur sich, sondern auch andere Strassenbenützer.

Gegen fehlbare Führer von Fuhrwerken muss eingeschritten werden, wie gegen die Motorfahrzeugführer, und ganz besonders auch gegen die Radfahrer. Ueber diese beschweren sich so ziemlich alle andern Strassenbenützer mehr als früher. Nicht nur darüber, dass viele Radfahrer die Verkehrsregeln nicht beobachten, und besonders in den Städten zu rasch fahren, sondern namentlich über die Nichteinhaltung der Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder. Es sollten alle Fahrräder mit einer wirksamen Reflexlinse ausgerüstet sein.

Mit den hier angedeuteten Mitteln will der Bundesrat im Einvernehmen mit den Kantonen versuchen, die Strassenverkehrsunfälle wirksam zu bekämpfen. Sollte dies trotz Einsatzes aller Kräfte nicht möglich sein, so wird der Bundesrat von seiner Kompetenz Gebrauch machen und Höchstgeschwindigkeiten für alle Motorfahrzeugführer vorschreiben müssen, wenn auch eine solche Massnahme zahlreiche Nachteile mit sich bringt. Zuerst sollen aber alle andern Mittel ausgeschöpft werden und müssen eindeutige Erfahrungen vorliegen. Wie schon angedeutet, reicht die Zeit von 2 Jahren, die uns bis heute zur Verfügung stand, nicht aus, um die Erfahrungen als abschliessend bezeichnen zu können.

Sollten die Verfügungen, die der Bundesrat auf Grund des geltenden Gesetzes treffen wird, nicht ausreichen, so gedenkt er das Justiz- und Polizeidepartement mit einer Gesetzesrevision zu beauftragen.

Im zweiten Teil seiner Motion verlangt Herr Nietlispach die Wiedereinführung der nummerierten Kontrollschilde für Fahrräder. Zweifellos war der Wegfall dieser Schilde kein Fortschritt. Dies ist auch die Ansicht der Polizeidirektoren, die seither keine Konferenz haben vorbeigehen lassen, ohne sich dazu zu äussern und ihre Wiedereinführung zu verlangen. Gestohlene und

sonst abhandengekommene Fahrräder sollen sich heute bei der Polizei häufen, da die Rückgabe sehr erschwert ist. Auch fühlen sich die Radfahrer zum Teil infolge Wegfalls des Nummernschildes von der Kontrolle befreit. Auch für sie soll aber das gelten, was wir für die Automobilisten gesagt haben: Sie sollen schärfer kontrolliert und gegen Fehlbare muss eingeschritten werden, strenger, als es bisher oft der Fall war. Nachdem aber erst zwei Jahre verflossen sind seit der Beseitigung der nummerierten Kontrollschilder und heute noch ein schwer zu überwindender Widerstand gegen ihre Wiedereinführung festzustellen ist, hält es der Bundesrat für verfrüht, sich schon jetzt auf die Wiedereinführung festzulegen. Er wird jedoch diese Frage ebenfalls einer sorgfältigen Prüfung unterziehen.

Der Bundesrat ist fest entschlossen, in Verbindung mit den zuständigen kantonalen Behörden und den beteiligten Verbänden alles zu tun, um die Sicherheit auf der Strasse zu heben. Er wird, wenn die hier angeführten Massnahmen nicht zum Ziele führen, vor einer Revision des Gesetzes mit einschneidenderen Bestimmungen nicht zurückschrecken, denn Leben und Gesundheit der Menschen sind die Güter, die in erster Linie Schutz verdienen.

Der Bundesrat ersucht die Antragsteller, ihre Motion in ein Postulat umzuwandeln. Er ist bereit ein solches Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen und bittet den Rat, von seinen durch mich vorgetragenen Erklärungen in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

N i e t l i s p a c h : Ich habe mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass der verehrte Chef des Justizdepartementes ausserordentlich gründlich die Frage bereits geprüft und die Antwort auf meine Motion vorbereitet hat. Er stellt sich auf "den Standpunkt, dass die Gesetzesrevision die "ultima ratio" sei, dass sie dann erst stattfinden soll, wenn alle Mittel der Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes versagen, um eine Besserung herbeizuführen. Er ersucht mich deshalb in diesem Sinne, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Nach diesen Erklärungen glaube ich, wäre es ein Akt der Illoyalität, wenn ich diesem Gesuch nicht entsprechen würde. Ich wandle daher meine Motion in ein Postulat um, sehe mich aber doch zu einigen wenigen Feststellungen veranlasst.

In erster Linie will ich bemerken, dass es nie die Meinung der Motionäre war, dass Art.25, Absatz 1 abgeschafft werden soll. Das ist nicht unsere Auffassung. Diese allgemeine Regel soll bestehen bleiben, die Verpflichtung des Autolenkers, die Fahrgeschwindigkeit den örtlichen Verhältnissen anzupassen und wo Gefahr droht, anzuhalten; sie soll auch im Falle einer Gesetzesrevision in Kraft bleiben. Aber wir sind der Auffassung, dass diese allgemeine Regelung auf die Dauer nicht genügen wird, weil man heute nur da gegen den Automobilisten vorgehen kann, wo wirklich ein Unfall stattgefunden hat, während diese Autoraserei auch als Gefährdungsdelikt bestraft und der Autoraser auch dann erfasst werden sollte, wenn er nicht bereits schon Unfälle verursacht hat.

Nun hat man gesagt, mit der Stoppuhr habe man sehr schlechte Erfahrungen gemacht; man habe sie nur auf grossen, geraden, Strecken geprüft. Das ist meiner Ansicht nach nicht der Fall. Bei uns haben wir konstatieren können, dass gerade bei den Strassenkreuzungen die Polizisten ansetzen. Gegen die motorisierte Polizei, die Herr Bundesrat Baumann eben erwähnt hat, habe ich ernstliche Bedenken. Die Verhältnisse würden sicherlich nicht verbessert, wenn zum rasenden Automobilisten noch der rasende Polizist käme, der ihm nachfährt. Ich glaube nicht, dass die Oeffentlichkeit diese Art der Bekämpfung der Autoraserei besonders begrüßen würde.

Ich möchte den Herrn Chef des Departementes auch noch auf einen Uebelstand bei den Motorlastwagen hinweisen; auf den Terror, die brutale Behandlung, die vielfach die Berufschaffeuere erfahren. Oft ist es mir passiert, dass ein Berufschaffeuere sagte: Ich muss so fahren, denn der Brotgeber erklärt mir

am Morgen: Sie fahren jetzt ab, und wenn Sie dann und dann nicht wieder zu Hause sind, dann wissen Sie, dass ein Ersatz sehr rasch zur Hand ist.

Ich bin also damit einverstanden, dass alle Mittel angewendet werden, um eine Besserung herbeizuführen. Ich versteife mich nicht auf die Höchstgeschwindigkeiten, sondern ich will bessere Zustände auf den Strassen. Auch wir wollen nicht den Tod des Automobilisten; sondern wir wollen, dass er lebe und weiterfahre, aber vernünftig und nicht mit übergesetzter Geschwindigkeit.

Das Postulat wird ohne Gegenstimme angenommen.

Le postulat est adopté sans opposition.

An den Bundesrat.

Au Conseil fédéral.

- - - -

1. - Wahlprüfung.

Ersetzung des verstorbenen Herrn J. de Muralt durch Herrn Favrod, Charles, geb. 1877, Notar, von und in Château-d'Oex; des verstorbenen Herrn Jakob Ruh durch Herrn Schmid, Paul, geb. 1900 von Zürich, Redaktor in Schaffhausen.

Antrag der Kommission: Validierung dieser beiden Wahlen.

Berichterstatter: Herr Germanier.

1. - Vérification des pouvoirs.

Remplacement: de feu J. de Muralt par M. Favrod-Coune, Charles, né en 1877, notaire, de et à Château-d'Oex; de feu Jakob Ruh par M. Schmid, Paul, né en 1900, de Zurich, rédacteur à Schaffhouse.

Proposition de la commission: Valider les deux élus.

Rapporteur: M. Germanier.

M. Germanier, rapporteur: Depuis notre dernière session, en décembre 1934, deux vacances se sont produites dans la députation du Conseil national. Je fais allusion aux décès de MM. Jean de Muralt et Jacob Ruh. Ces deux sièges devenus vacants ont été repourvus par les organes cantonaux

compétents. Ce sont ces décisions que vous avez à sanctionner aujourd'hui.

Votre commission de vérification des pouvoirs a examiné ces deux dossiers et a estimé que les décisions des gouvernements cantonaux étaient effectivement basées sur les pièces officielles et conformes aux dispositions légales.

En effet, le Conseil d'Etat du canton de Vaud a proclamé membre du conseil national, M. Charles Favrod-Coune, notaire et député, à Château-d'Oex, en remplacement de M. Jean de Muralt.

M. Jean de Muralt avait été élu membre du Conseil national en 1931 sur la liste libérale de l'arrondissement du canton de Vaud. Or, sur cette même liste, M. Favrod-Coune est le premier des candidats non élus avec 12.459 suffrages. Etant donné ce résultat, il est évident que le siège de M. de Muralt doit revenir à M. Favrod-Coune, sauf avis contraire de sa part.

M. Jacob Ruh, lui, avait été élu membre du Conseil national sur la liste du parti paysan du canton de Schaffhouse. Cette dernière étant épuisée, le Conseil d'Etat du canton de Schaffhouse a fait application des dispositions légales et invité les signataires de la liste du parti en question à présenter un candidat en remplacement de M. Ruh. Ces signataires, à l'unanimité, ont désigné M. Paul Schmid-Ammann, rédacteur de Zurich, à Schaffhouse.

Le Conseil d'Etat du canton de Schaffhouse a proclamé l'élection de M. Paul Schmid-Ammann au Conseil national en remplacement de M. Ruh. Cette décision a été publiée dans la Feuille des Avis officiels du canton de Schaffhouse du 13 mars 1935, et le délai d'opposition s'est écoulé sans avoir été utilisé.

Pour ces motifs, la commission unanime vous propose de valider ces deux élections.

Der Antrag der Kommission wird widerspruchlos angenommen.

La proposition de la commission est adoptée sans opposition.

Die beiden neuen Abgeordneten werden beeidigt.

Les deux nouveaux députés sont assermentés.

- - - - -

27/3223 n Kriseninitiative. Begutachtung.

(Stenographisches Bulletin S. 1 - 26)

27/3223 n Initiative de crise. Préavis.

(Bulletin sténographique : p. 1 à 26).

- - - - -

Schluss der Sitzung um 13 Uhr.

Séance levée à 13 heures.

- - -

NR 2. Sitzung vom 26.03.1935

CN 2. séance du 26.03.1935

In	Protokolle der Bundesversammlung
Dans	Procès-verbaux de l'Assemblée fédérale
In	Verbali dell'Assemblea federale
Jahr	1935
Année	
Anno	
Signatur	CH-BAR#E1301#1960/51#310
Cote	
Segnatura	
Session	Ordentliche Frühjahrssession (25.03.1935-05.04.1935)
Session	Session ordinaire de printemps (25.03.1935-05.04.1935)
Sessione	
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Datum	26.03.1935
Date	
Data	
Seite	30-53
Page	
Pagina	
Ref. No	100 001 904

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.