Der Benzin Zoll

Autor(en): **Raaflaub, Fred**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **8 (1936)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-727438

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DER BENZIN ZOLL

von Dr. Fred Raaflaub, Bern.

In den letzten 15 Jahren, der Epoche des eigentlichen Aufschwungs des Automobilwesens, ist schon unendlich viel über das Thema « Benzinzoll » geschrieben und gesprochen worden. Wollte man alles das sammeln, so würde daraus ein dicker Band entstehen mit Zeitungsartikeln, parlamentarischen und anderen Protokollen, mit Statistiken und Abhandlungen. Da es sich um eines der umstrittensten Probleme der Wirtschaftspolitik unseres Landes handelt, so ist es auch nicht anders zu erwarten, als dass in den weitaus meisten Fällen dieses Thema immer unter dem Gesichtswinkel dieser oder jener Interessensphäre behandelt wurde. Es sei auch hier nicht das Gegenteil behauptet, doch soll in dieser Darstellung nach Möglichkeit die Objektivität nicht zu kurz kommen.

Die Statistik über die Benzinzollerträgnisse reicht bis auf das Jahr 1920 zurück, diejenige über den Motorfahrzeugbestand der Schweiz jedoch bis zum Jahre 1910. Wohl ist das Geburtsjahr des ersten mit Benzin betriebenen Automobils 1864 und zwar lief dieses Vehikel zum Staunen und teilweise zum Schrecken der Bevölkerung in den Strassen Wiens. Die Chronik berichtet, dass der Erfinder und Konstrukteur Markus 1875 einen zweiten solchen Wagen baute. Dann kamen die bahnbrechenden Erfindungen und Verbesserungen der Daimler und Benz in Deutschland, sowie der Panhard & Levassor und der de Dion & Bouton in Frankreich. Leider besteht noch keine Geschichte des Automobils in der Schweiz, so dass wir heute eigentlich gar nicht mehr recht wissen, wann und wo bei uns die ersten Motorfahrzeuge auftauchten und ihre Fahrten ausführten. In den Jahren 1903—05 entstanden allerdings bereits die ersten Automobilgesellschaften, die den gewerbsmässigen Personentransport aufnahmen. Eine Rolle im Wirtschaftsleben unseres Landes spielte das Motorfahrzeug also erst seit rund 30 Jahren.

1910 wurden in der ganzen Schweiz 7249 Motorfahrzeuge gezählt; davon waren 2276 Personenautomobile, 326 Lastwagen und Traktoren, ferner 4647 Motorräder. Es kamen damit 515 Einwohner auf ein Motorfahrzeug. Bis 1913 erhöhte sich die Gesamtzahl der Motorfahrzeuge um rund 3000. Der Krieg brachte diese Entwicklung zum Stillstand und 1917 zählte man sogar 1000 Fahrzeuge weniger als 5 Jahre zuvor. Sofortige und grosse Fortschritte brachten die Nachkriegsjahre. Schon 1920 hatte die Schweiz einen Gesamtbestand von 20,412 Motorfahrzeugen, was 190 Einwohner pro Fahrzeug ausmachte. Mit diesem Zeitpunkt fing sich auch der Bundesfiskus an für das Automobil zu interessieren. Bisher bestand die fiskalische Belastung in einem relativ geringen Einfuhrzoll auf Automobilen, der grösstenteils seine Berechtigung im Schutz der einheimischen Automobilindustrie hatte, die damals verhältnismässig einen grösseren Umfang aufwies als heute, ferner in einem kaum nennenswerten Benzinzoll von 30 Rappen pro 100 kg (plus 20 % Tarazuschlag) und aus den direkten kantonalen Steuern. Der Bezinzollertrag belief sich 1920 auf Fr. 117,554.—.

Schon 1921 wurde der Zollansatz von 30 Rappen auf Fr. 10.— pro 100 kg heraufgesetzt. Diese enorme Erhöhung — handelte es sich doch um mehr als das Dreissigfache des früheren Ansatzes — fand einen sehr starken Wiederhall in der gesamten Presse. Allerdings fiel 1922 das bisherige Benzinmonopol dahin, so dass sich auf dem schweizerischen Benzinmarkte die freie Konkurrenz auswirken konnte, was eine beträchtliche Senkung der Benzinpreise zur Folge hatte. Der Detailverkaufspreis bewegte sich damals um die 70—80 Rappen pro Liter herum. In der Kriegszeit stand er sogar auf Fr. 1.20 pro Litter. Diese Zoll-Massnahme bewirkte, dass der Bundesfiskus im Jahre 1922 aus dem Benzinzollertrag 4,6 Millionen Franken einnahm. Das Ansteigen der eingeführten Benzinmenge 1922 um rund 80 % gegenüber dem Vorjahre, trotz der Benzinzollerhöhung, war fast einzig und allein auf den erwähnten Umstand der gleichzeitig erfolgten Preissenkung zurückzuführen. Bereits im Jahre 1923 konnte der Bund über 5,5 Millionen aus dem Benzinzoll herausholen, wobei es sich um eine reine Zolleinnahme für Bundeszwecke handelte und die Kantone, die den Strassenunterhalt bestreiten mussten, leer ausgingen.

Es gibt ein französisches Sprichwort vom Appetit, der mit dem Essen kommt. Genau so ging

es mit dem Benzinzoll. Kaum zwei Jahre später, im Dezember 1923, fasste der Bundesrat auf Grund seiner noch aus der Kriegszeit stammenden dringlichen Vollmachten den Beschluss, den Benzinzollansatz zu verdoppeln, d. h. ihn von Fr. 10.— auf Fr. 20.— (plus 15 % Tarazuschlag) pro 100 kg heraufzuschrauben. Diesmal setzte namentlich in automobilistischen Kreisen ein gewaltiger Sturm der Entrüstung ein. Unverzüglich wurden parlamentarische Kreise mobilisiert und es kam zu sehr eingehenden Debatten im Nationalrat, auf Grund einer Motion de Rabours, die entweder den Rückzug der getroffenen Zollerhöhung durch den Bundesrat forderte oder verlangte, dass diese Massnahme dem Parlament zur Entscheidung vorgelegt werde.

Die Motion de Rabours stützte sich auf die Begründungen des Bundesrates über die vorläufige Abänderung des Zolltarifs und die Beschränkung der Wareneinfuhr vom 24. Januar 1921, was die Grundlage bildete für die Abänderung des Zolltarifs vom 8. Juli 1921, die die Erhöhung des Benzinzollansatzes von 30 Rp. auf Fr. 10.— pro 100 kg brachte. Eindeutig hatte damals der Bundesrat erklärt, dass er gemäss Art. 29 der Bundesverfassung bei den Zollansätzen die mittlere Grenze der Erhöhung grundsätzlich nur zu überschreiten gedenke für Luxusartikel und in Fällen, in denen es das Bedürfnis unserer nationalen Wirtschaft erfordert, nicht aber bei den nötigen Rohstoffen und hauptsächlichsten Bedarfsartikeln für die Industrie und Landwirtschaft.

Es sei in diesem Zusammenhange daran erinnert, dass in der Bundesverfassung Grundsätze über die Erhebung der Zölle verankert sind. Art. 29 lautet bezüglich der Eingangsgebühren wie folgt: *a)* Die für die inländische Industrie und Landwirtschaft erforderlichen Stoffe sind im Zolltarife möglichst gering zu taxieren. *b)* Ebenso die zum nötigen Lebensbedarf erforderlichen Gegenstände. *c)* Die Gegenstände des Luxus unterliegen den höchsten Taxen. » Der letzte Absatz desselben Artikels enthält besondere Bestimmungen für die Zeiten der Not: « Dem Bunde bleibt immerhin das Recht vorbehalten, unter ausserordentlichen Umständen, in Abweichung von vorstehenden Bestimmungen, vorübergehend besondere Massnahmen zu treffen. » Dieser Wortlaut lässt eindeutig erkennen, dass es sich nur um vorübergehende Notmassnahmen handeln darf und nicht um dauernde Fiskalmassnahmen.

Die vorberatende nationalrätliche Kommission stellte 1923 dem Rate den Antrag, den Bundesrat einzuladen, den Einfuhrzoll auf Benzin und Benzol von Fr. 20.— auf Fr. 15.— per 100 kg zu reduzieren. Eine Kommissionsminderheit war dagegen der Auffassung, es sei die Massnahme des Bundesrates voll zu sanktionieren, somit dem Benzinzoll von Fr. 20.— zuzustimmen. Eine weitere Minderheit verlangte die Aufhebung eines jeglichen Zollaufschlages und somit belassen des Ansatzes auf Fr. 10.—.

Bereits zeichneten sich dabei gewisse politische Fronten ab. Als Gegner des Automobils traten namentlich bäuerliche Kreise auf, teilweise auch konservative Volksvertreter. Von liberaler und sozialistischer Seite wurde umgekehrt auf die wirtschaftliche Bedeutung des Motorfahrzeuges hingewiesen und deshalb eine derart weitgehende fiskalische Belastung der Brennstoffe abgelehnt. Damals konnte auch noch mit Argumenten gefochten werden, die heute kein vernünftiger Mensch mehr als stichhaltig anerkennt. Besonders stand noch die Behauptung im Vordergrund, wonach es sich beim Automobil mehrheitlich um einen Luxus handle. Ferner wurde dessen Unterdrückung durch die Staubplage, durch die Gefahren der Erschütterungen an Gebäuden, usw. zu begründen versucht. Selbstverständlich wurde auch die Lage der schweizerischen Bahnen mit in den Kreis der Betrachtungen gezogen. Immerhin war die letztere Frage noch nicht von der Bedeutung, die ihr heute zukommt.

Es würde zu weit führen, hier näher auf die parlamentarischen Auseinandersetzungen einzugehen, so interessant sie gerade heute wieder sein mögen. Im Nationalrat wurde dann schliesslich der Antrag der Kommissionsmehrheit (Reduktion auf Fr. 15.—) mit 74 gegen 67 Stimmen angenommen. Im April 1924, rund 4 Monate später, erfolgten die Verhandlungen im Ständerat. Die dortige Kommissionsmehrheit lehnte wegen Bedenken überVerfassungswidrigkeit ab mit der Begründung, es handle sich sicherlich nur um eine vorübergehende Massnahme, die mit dem neuen Zolltarifgesetz verschwinden werde. Obwohl es nicht an warnenden Stimmen fehlte, die namentlich mit der leichten Art des Darüberhinweggehens bei verfassungsrechtlichen Bedenken nicht einverstanden waren, wurde dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 30 gegen 5 Stimmen auf Genehmigung der bundesrätlichen Massnahme Folge gegeben. Allerdings hatte die Kommission ein Postulat eingebracht, wonach der Bundesrat zu prüfen habe, ob nicht der Benzinzoll zur Verbesserung der Automobilstrassen herangezogen werden könnte, das vom Ständerat mit 28 zu 2 Stimmen angenommen wurde.

Die Bereinigung der divergierenden Meinungen zwischen Nationalrat und Ständerat liess lange auf sich warten. Inzwischen war aber die vom Bundesrat getroffene Massnahme, d. h. der Zoll von Fr. 20.— pro 100 kg in Kraft. Interessanterweise hielt aber am 15. Oktober 1924 der Nationalrat an

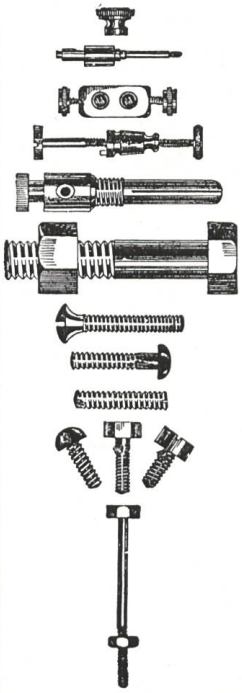
DER AUTOMOBIL-GROSSBETRIEB A. WELTI-FURRER A.G.
in Zürich hält neben seinem Taxameter-Betrieb und seinen Gesellschaftswagen auch Luxuswagen mit Chauffeur und neue Wagen für Selbstfahrer in Bereitschaft. Bei jeglichem Bedarf an Automobilen empfiehlt sich ein telephonischer Anruf nach Zürich Telephon 36.666.

seiner früheren Stellungnahme fest, indem erneut mit sogar 75 gegen 65 Stimmen verlangt wurde, es sei der Benzinzoll von Fr. 20.— auf Fr. 15.— herabzusetzen. Diesmal war es zu einer noch grösseren Auseinandersetzung im Rate gekommen, die allerdings wieder dieselben Fronten und die gleichen Argumente brachte. Bis dahin war alles das jeweilen sehr eingehend in der Oeffentlichkeit diskutiert und kommentiert worden. Selbstverständlich hatten sich die am Strassenverkehr interessierten Verbände mit allen Mitteln zu wehren versucht. Eine Eingabe löste die andere ab. Ausserdem wurde seitens eines Klubs damit gedroht, man werde in Zukunft die Zeichnung öffentlicher Anleihen boykottieren. Diese Drohung verfehlte jedoch ihren Zweck namentlich bei den Parlamentsmitgliedern vollkommen. Unter anderem wurde in den Räten so argumentiert, die Automobilisten würden mit dieser Drohung gerade ihre Kapitalkraft dokumentieren mit der gleichzeitigen Weigerung zur Bezahlung eines Tributes an den Bund.

In der Folge verlief die ganze Aktion mehr oder weniger im Sande. Am 18. Juni 1925 stimmte schliesslich auch der Nationalrat definitiv der Zollerhöhung auf Fr. 20.— resp. Fr. 23.— zu. In der Tages- und Fachpresse wurde dieser Beschluss kaum erwähnt. Selbst die stenographische Wiedergabe der Verhandlungen im Rate unterblieb. Man war offenbar etwas erlahmt, wohl in der Ueberzeugung, dass ein weiterer Widerstand sozusagen aussichtslos sei. Das im Ständerat gefasste Postulat bezüglich der Verwendung des Benzinzollertrages zum Strassenunterhalt fand seinen Niederschlag in einem Bundesbeschluss vom 21. September 1928, der bestimmte, dass die Hälfte des Jahresertrages aus dem Zuschlagszoll auf Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken, soweit der Zoll den Einheitssatz von Fr. 10.— pro 100 kg brutto übersteigt, den Kantonen als Subvention für die Verbesserung und den Unterhalt der dem Automobilverkehr dienenden öffentlichen Strassen auszurichten sei (Benzinzollviertel).

Bei Betrachtung dieser gewaltigen Steigerung der fiskalischen Belastung — betrug der Zollansatz 1924 doch fast das Achtzigfache der Zolleinheit von 1921 — stellt sich sofort die Frage, welchen Einfluss diese Massnahmen auf die Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs in der Schweiz auszuüben vermochten. Die Statistik zeigt von 1921 bis 1931 eine stark ansteigende Bestandeszahl und zwar betrug die Zunahme im Mittel jährlich rund 20 % in den ersten 5 Jahren und sank in den Jahren

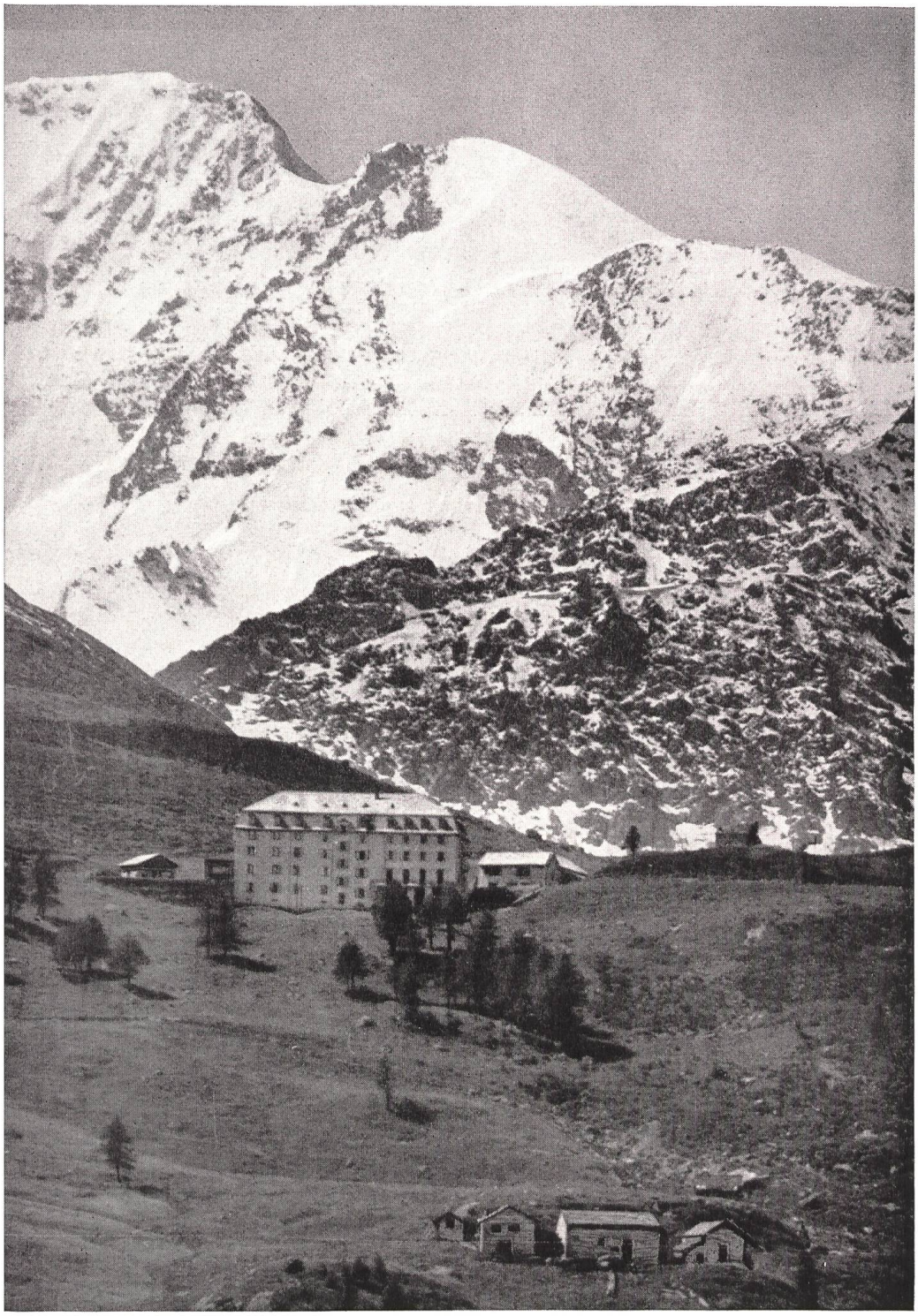
DELTA CO.
Schweiz. Präzisionsschraubenfabrik und Fassondreherei
SOLOTHURN



SCHRAUBEN
MUTTERN
FASSONSTÜCKE
in gedrehter Präzisionsausführung von
0,10—60 mm
Durchmesser

Anfertigung
in allen Metallen
nach Mustern oder
Zeichnungen

Pflastersteine
jeder Sorte, sowie
STELLSTEINE
WILDPFLASTERSTEINE
MOULONS
UND STEINBETTSTEINE
liefert prompt
Josef Käshammer
STEINBRUCH
Benken (St. Gallen)
Telephon 28, Wohnung 21
Preisofferte und Muster jederzeit bereitwilligst

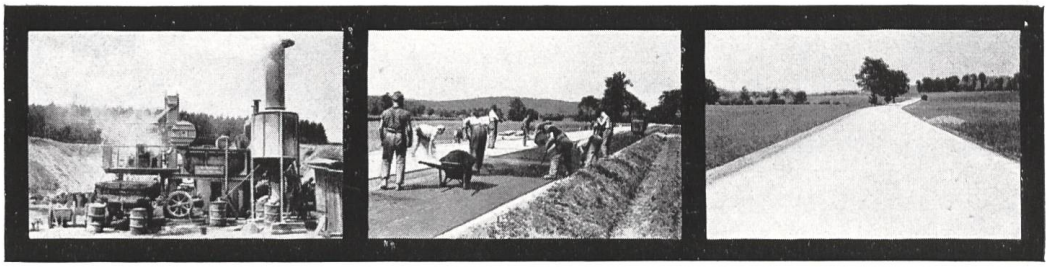


SIMPLON-KULM

2019 m

Hinten das stolze Fletschhorn (4001 m) und vorn das heimelige HOTEL BELLEVUE der A. G. Hotels O. Kluser & S. Lagger, die auch in SAAS-FEE das Grand Hotel und die Hotels Bellevue und Dom, sowie in Stalden das Bahnhofbuffet betreiben.

Seit kurzer Zeit ist auch das Saasertal dem Automobil erschlossen. Auf dem Simplon und in Saas-Fee erwartet gepflegte Gastlichkeit den Alpenwanderer.



TEERASPHALTBETONBELAG - MURGENTHALSTRASSE 1935
ERSTELLT DURCH
MAX F. ROTH, INGENIEUR, BERN
STRASSENBAUUNTERNEHMUNG

DIPL. ING. HANS STUCKI

NEUZEITLICHE STRASSENBELÄGE WALZARBEITEN

TELEPHON 29.970 **STRASSENBAU-UNTERNEHMUNG**
BERN HUMBOLDTSTR. 9

Arnold Bührer, Bauunternehmung
Steffisburg-Thun

STRASSENBAU, STRASSENBELÄGE
KANALISATIONEN
VERBAUUNGEN ALLER ART

KOSTENBERECHNUNGEN UND BERATUNGEN UNVERBINDLICH

HOCH- U. TIEFBAU
STRASSENBAU
HANS ETTER
THUN

1928 bis 1931 auf rund 10 %, was vor allem den sich stark bemerkbar machenden Einflüssen der Weltwirtschaftskrise zuzuschreiben war. Leider fehlt für das Jahr 1932 die genaue Zahl des Motorfahrzeugbestandes, so dass sich damit keine Vergleiche anstellen lassen. Doch scheint es, als ob mit den Jahren 1931/32 ein Höhepunkt erreicht wurde, dem ein sehr bedenklicher Rückgang um über 10 % zwischen den Jahren 1931 und 1933 gegenübersteht. Dieser Bestandesrückgang ist namentlich darauf zurück zu führen, dass besonders viele Motorräder eingestellt und aus dem Verkehr gezogen wurden. Für 1934 ist erstmals der Bestand nicht auf Jahresende, sondern auf Ende September ermittelt worden, was aber nicht eine günstige Vergleichsbasis gibt, da viele Wagen im letzten Vierteljahr nicht mehr verkehren. Unter Berücksichtigung dieses Fehlers, zeigt sich bei diesem letztmöglichen Vergleich erneut eine Bestandeszunahme um 6,2 %, d. h. es wurden auf diesen Zeitpunkt 125,249 im Verkehr stehende Motorfahrzeuge gezählt.

Entsprechend der starken Zunahme der Motorfahrzeuge stieg auch der Benzinkonsum. Der bisherige Höchstverbrauch brachte das Jahr 1934 mit 218,547 Tonnen. Zwischen den Jahren 1932 und 1933 war interessanterweise plötzlich ein ziemlich starker Rückgang eingetreten, der gleichzeitig einen um mehr als 2 Millionen Franken geringeren Zollertrag hervorrief. Der Gesamtzollertrag, der im Jahre 1924 erst 6,5 Millionen betrug, hatte sich innert 10 Jahren verachtfacht. Das Ergebnis von 1934 lautete auf 47,9 Millionen Franken.

Diese starke Zunahme des Motorfahrzeugbestandes und des Brennstoffverbrauches trotz der enormen Zollerhöhungen scheint den Behörden Recht zu geben, wenn sie der Meinung sind, das Automobil vertrage gut eine noch höhere Zollbelastung; weshalb der Bundesrat schliesslich zum drittenmal am 25. Juni 1935 den Zoll von 20.— auf 28.— Franken erhöhte. Diese Meinung lässt sich jedoch ohne weiteres widerlegen, wenn man den handelsstatistischen Mittelwert des Benzins der Jahre 1924 und 1934 vergleicht. Innert dieser Zeitspanne war der Preis um 75 % zurückgegangen, d. h. er betrug im Jahre 1934 nur noch ein Viertel des Preises wie er 10 Jahre vorher war. Franko Schweizergrenze unverzollt kosten 1924 100 kg Benzin netto Fr. 42.96. 1934 war der Preis für die gleiche Menge auf Fr. 10.59 zurück gegangen. Es ist deshalb ohne weiteres verständlich, warum sich das Motorfahr-

STRASSENBAU & BETON A.-G.

Zürich, Aarau, Bischofszell, St. Gallen
Chur, Lachen (Schwyz), Luzern

STRASSENBELÄGE
jeder Art

Zenger & Weibel · Thun 3
Telephon 22.05
Das gute Fachgeschäft für
Hoch- und Tiefbau
Zimmer- und Schreiner-Arbeiten
Ubernahme schlüsselfertiger Bauten. Reparaturen

FRITZ MARTI-JORDI, BERN

Rodtmattstrasse 31 - Telephon 21.159

SPEZIALFIRMA FÜR STRASSENBAUTEN UND -BELÄGE

Impresa tecnica di costruzioni

O. BETTELINI & Co

Bellinzona

Telefono No. 4.31

ALFONSO TOSCANO

IMPRESARIO

MESOCCO

Impresa
Demarchi & Delmenico
Novaggio

Costruzioni edili e stradali
Fornitura ghiaia, sabbia e ghiaietto di ogni genere
Deposito materiale per costruzioni
Telefono 36.312

IMPRESA

Sala & Pelossi

Assuntrice lavori da capomastro
Carpenteria e finimento
Costruzioni edili di ogni genere - Cementi armati

Ufficio e Magazzeno in Viale Stef. Franscini

Bellinzona

Telefono No. 3.08

MICHELE ANTONINI & CO.

SCHWEIZERISCHE GRANITWERKE

BELLINZONA

Lieferant von Steinhauerarbeiten für Hoch- und Tiefbau in Tessiner- und Urnergranite. Marmorbrüche in Castione.

zeug — wenn auch im Vergleich mit andern Ländern eher mühsam, — behaupten konnte, ja sogar die Zahl der Motorfahrzeuge und der Benzinverbrauch zugenommen haben.

Im Zusammenhang mit der Diskussion über ein eidgenössisches Motorfahrzeuggesetz wurde seitens der Verkehrsinteressenten versucht, die Benzinzollfrage in dem Sinne zu lösen, dass vermehrte Bundesmittel aus dem Benzinzollertrag zum Bau und Unterhalt der Strassen, insbesondere auch der Alpenstrassen, verwendet werden. Diese Versuche scheiterten leider, bis dann im Jahre 1933 die Volksinitiative betreffend den Ausbau der Alpenstrassen und deren Zufahrtsstrassen mit rund 150,000 Unterschriften zustande kam. Dieser grosse Erfolg des Volksbegehrens war namentlich auch den kräftig mitwirkenden Kreisen der Hotellerie und des gesamten Fremdenverkehrs zu verdanken, indem man plötzlich einsah, dass dringlichst etwas für den Ausbau unserer Alpenstrassen gemacht werden müsse. Alle umliegenden Staaten waren in den letzten Jahren in dieser Beziehung nicht müssig geblieben. Sie haben uns teilweise schon stark überflügelt. Diese Anstrengungen des Auslandes sind auf die Erkenntnis der Bedeutung des Automobiltourismus zurückzuführen, der jährlich der Gesamt-Wirtschaft ungezählte Millionen einbringt. Auf eine Aufzählung und Beschreibung der betreffenden ausländischen Strassenwerke wird an dieser Stelle verzichtet.

Der Benzinzollviertel reicht selbstverständlich niemals aus, um den Kantonen einen raschen und grosszügigen Ausbau ihres Strassennetzes zu gestatten. Dabei muss bei den meisten Kantonen voll anerkannt werden, dass sie diesbezüglich grosse Anstrengungen machten und die Ausgaben für Strassenbau und Unterhalt keineswegs gering sind. So betrugen die Nettoausgaben der Kantone in den Jahren 1925 bis 1933 rund 390 Millionen Franken, was einer Bruttoausgabe, d. h. einem Totalbetrag für Strassenbau- und Unterhaltszwecke, von 619 Millionen Franken entspricht. Die Differenz zwischen den beiden Beträgen sind die Einnahmen der Kantone aus den kantonalen Motorfahrzeugsteuern und Gebühren, sowie kleinere Bundes- und Gemeindebeiträge an Strassenbauten, allerdings ohne Benzinzollviertel. Dieser betrug in der gleichen Zeitspanne 68 Millionen Franken, währenddem der dreifache Betrag vom Bundesfiskus für allgemeine Zwecke eingenommen und ausgegeben wurde. Beim Vergleich dieser Zahlen erscheint der Zweck der Alpenstrasseninitiative völlig gerechtfertigt. Ausserdem sieht der Initiativ-

"LA MARMETTA" S. A.
BALERNA
IMPRESA COSTRUZIONI
E PAVIMENTAZIONI STRADALI

IMPRESA COSTRUZIONI
FULVIO SCAPOZZA & CASAGRANDE
AUTOTRASPORTI — SERVIZIO TAX
OLIVONE
TELEFONO 23

ING. E. BRINER - LUGANO
IMPRESA COSTRUZIONI
IMPRESA SPECIALIZZATA PER LAVORI STRADALI E
COSTRUZIONE DI GALLERIE

text vor, dass nicht der gesamte Benzinzollertrag zum Strassenbau verwendet werden soll. Eine feste Summe von 20 Millionen Franken bleibt dem Bund nach wie vor jährlich für andere Bundeszwecke zur Verfügung. Der Zollertrag des Jahres 1934 belief sich wie erwähnt auf rund 48 Millionen, somit hätten in diesem Jahre 28 Millionen, abzüglich den Benzinzollviertel, für den Ausbau der Alpen- und Zufahrtsstrassen verwendet werden müssen.

Der Bundesrat und das Parlament sind der Initiative nicht günstig gesinnt und beantragen deren Ablehnung. Ein Bericht des Bundesrates vom 26. Februar 1935 befasst sich eingehend mit dem Volksbegehren, wobei die grundsätzliche Tendenz desselben keineswegs als unrichtig bezeichnet wird. Im Gegenteil wird anerkannt, dass in dieser Hinsicht etwas geschehen müsse. Namentlich wird eingesehen, dass das Interesse unseres Fremdengewerbes kategorisch den Strassenbau verlangt. An den Zahlen der Grenzübertritte ausländischer Motorfahrzeuge kann tatsächlich auch nicht achtlos vorbei gegangen werden. Währenddem die Frequenzzahlen bei den Bahnen und sonstigen Transportanstalten eine starke rückläufige Bewegung aufweisen, zeigt sich eine gewaltige Zunahme ausländischer Gäste, die unser Land im Motorfahrzeug aufsuchen. Von 69 fremden Automobilen die im Jahre 1918 die Grenze überschritten, ist diese Zahl im Jahre 1934 auf 267,294 angestiegen. Auf Grund von Erhebungen des Schweizerischen Hoteliervereins konnte festgestellt werden, dass dieser Verkehr unserer Volkswirtschaft im vergangenen Jahre 75—80 Millionen Franken einbrachte. Was das Verhältnis zwischen der Zunahme der fremden Automobile und der Frequenz der Eisenbahnen anbetrifft, hat sich der Bundesrat im oben erwähnten Bericht völlig richtig wie folgt geäussert: « Wenn hierin Befürchtungen über weitere Verkehrsabwanderung von der Schiene zur Strasse mitspielen sollten, so wäre dazu zu sagen, dass der Verkehrsausfall, der dem Lande aus dem Unterlassen eines weiteren Ausbaues unserer Alpenstrassen wohl allmählich erwüchse, jedenfalls nicht durch eine entsprechende Verkehrszunahme auf den in Frage stehenden Bahnen ausgeglichen würde.» Trotz der grundsätzlichen Anerkennung der Berechtigung des Initiativzweckes wird deren Wortlaut aus finanzpolitischen Erwägungen abgelehnt. Die Behörden sind der Auffassung, dass die heutige Finanzlage des Bundes einen solchen Ausfall der Einnahmen für allgemeine Zwecke nicht zulasse. Aus diesen Erwägungen heraus machte der Bundesrat den Vorschlag zu einem Bundesbeschluss, der in Kraft treten solle, wenn entweder die Initiative zurück-

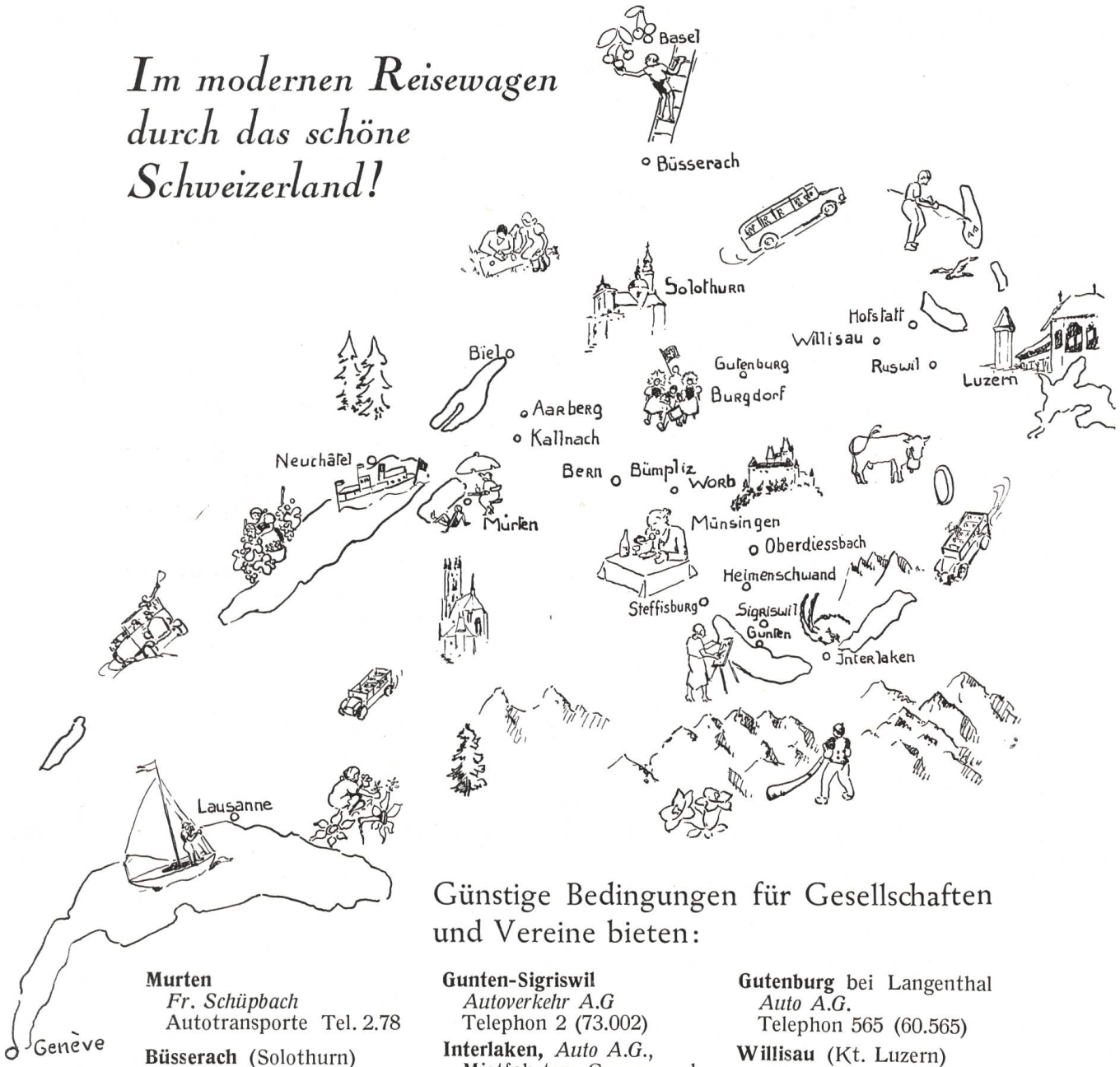
F. BARELLA
IMPRESARIO
MESOCCO

Paolo Gambetta
IMPRESA STRADALI
Auressio

Capo Mastro
Carlo Caldelari
Impresa lavori stradali
Ligornetto

Lurà e Cometti
IMPRESA STRADALE
Salorino

Im modernen Reisewagen durch das schöne Schweizerland!



Günstige Bedingungen für Gesellschaften und Vereine bieten:

Murten
Fr. Schüpbach
Autotransporte Tel. 2.78

Büsserach (Solothurn)
Aug. Saner
Autotransporte Tel. 71

Kallnach
Ernst Marti
Autogarage Telephon 5

Solothurn, *Gebr. Wyss*,
Reise- und Gesellschaftswagen, Schöngrünstr. 35
Telephon 31

Automobil-Gesellschaft
Steffisburg - Schwarzenegg-Heimenschwand-Linden-Oberdiessbach

Gunten-Sigriswil
Autoverkehr A.G
Telephon 2 (73.002)

Interlaken, *Auto A.G.*,
Mietfahrten, Garage und Reparaturen Tel. 500

Münsingen, *Chr. Kunz*,
Reiseunternehmung, Autocars Tel. 81.030

Worb b. Bern, *Robert Gurtner*
Autogarage u. Rep. Werkstätte Tel. 91 (72.391)

Bern-Bümpliz
Gebr. Badertscher, Reiseunternehmung, Tel. 46.199

Burgdorf
Dähler, Wirz & Cie, Auto-Unternehmung, Tel. 6.17

Gutenburg bei Langenthal
Auto A.G.
Telephon 565 (60.565)

Willisau (Kt. Luzern)
Alfred Wermelinger,
Autotransporte
Telephon 115 (52.215)

Hofstatt (Kt. Luzern)
Autounternehmung Galliker, Tel. 3 (53.403)

Ruswil (Kt. Luzern)
Automobilgesellschaft Rottal A.G. Tel. 66.531

Luzern, *Kochs Söhne*,
Panoramagarage, Reise- und Gesellschaftswagen, Löwenstrasse 18
Telephon 27.777

ING. S. PRADA
LUGANO

IMPRESA COSTRUZIONI

SOTTOSTRUTTURA = EDILIZIA = CEMENTO ARMATO

STUDIO D'INGEGNERIA

CONSULENZE CONSULENZE

IMPRESA
MOSÉ AMBROSINI
LODRINO

Cava ghiaia calcare in Castione
Il miglior prodotto svizzero per pavimentazioni stradali

CAVE DI CASLANO

Ogni specie di materiale per costruzioni stradali ed edili

Ghiaia - Ghiaiento - Sabbia - Calcari

SIGNORINI - Tel. 36.167

Sassi, rabbior, ghiaia per calcestruzzo e murature

FERRETI & Ci. - Tel. 36.116

Trasporti con autocarri

FERRETI & Ci. - Tel. 36.116

Impresa di costruzioni

Capomastro

E. FERRETTI

Airolo - Bedigliora

Giacinto Cereghetti & Figli

Impresa costruzione

Mesocco

MUTTONI, CATTANEO & C°

IMPRESA COSTRUZIONI

FAIDO
TELEFONO No. 46

BIASCA
TELEFONO No. 41.67

Ihre Druckarbeiten jeder Art und Umfanges besorgt Ihnen die
BUCHDRUCKEREI R. SUTER & CIE
BERN - SCHWANENGASSE 9 - TELEPHON 22.385

gezogen oder vom Volke in der Abstimmung verworfen würde. Danach würden jährlich maximal 7 Millionen Franken den Gebirgskantonen zum Ausbau der Alpenstrassen vom Bunde zur Verfügung gestellt, wobei diese Summe aus einem Benzinzollaufschlag erhältlich gemacht werden soll. Der Bundesrat möchte somit den verfassungswidrigen Dauerzustand der fiskalischen Ueberbelastung eines Bedarfsstoffes, der mit dem besten Willen nicht mehr unter den Luxus gezählt werden kann, fortsetzen und den gerechten Ausgleich, wie ihn die Alpenstrasseninitiative vorsehen würde, verhindern. Das Argument, wonach die Finanzen des Bundes zu sehr beansprucht würden, d. h. ein unverantwortliches Loch in der Bundeskasse entstünde, ist vor allem deshalb nicht stichhaltig, weil nicht eine Mehrausgabe, sondern eine Umlagerung der bisherigen Ausgaben geplant wäre. Diese « Umlagerung », wie man sie wohl am besten bezeichnet, bedeutet eine grosszügige Arbeitsbeschaffung im Sinne einer gewaltigen Kapitalanlage, die sich in Zukunft mit Gewissheit für unsere gesamte Volkswirtschaft äusserst günstig auswirken würde; sie ist ausserdem die gerechte Anwendung einer ungerecht erhobenen Steuer auf dem Motorfahrzeugverkehr.

Am 9. Juli 1935 hat das Initiativkomitee beschlossen, am Wortlaut des Volksbegehrens festzuhalten und vom Bundesrate die Ansetzung der Abstimmung zu verlangen. Es ist zweifellos nicht zu bestreiten, dass namentlich die Verkehrsverbände sehr energisch für diesen Beschluss eintraten, nachdem — wie bereits erwähnt — der Bundesrat Ende Juni eine erneute starke Heraufsetzung des Benzinzolls beschlossen hatte. Man war der Meinung, dass nunmehr mit allen Mitteln durch eine Volksbewegung von den massgebenden Behörden eine andere Benzinzoll- und Finanzpolitik verlangt werden müsse. In vorsorglicher Weise hatte allerdings der Bundesrat den ausländischen Motorfahrzeugen beim Grenzübertritt Vergünstigungen gewährt, damit kein Rückschlag auf diesem Gebiet eintreten würde. Diese Massnahme dürfte jedoch ihre beiden Zwecke verfehlt haben. Einerseits vermochte sie in den Kreisen des Fremdenverkehrs die notwendige Beruhigung wegen dieser Zollmassnahme, die unbedingt eine Verteuerung der Lebenshaltung bringen muss, nicht herbeiführen und anderseits wird die Reiselust des Ausländers gleichwohl beeinträchtigt, weil diese Benzinvergünstigungen den Grenzübertritt komplizieren und Gesellschaftswagen, die gerade die Hauptmasse der Reisenden bringen, davon über-

IMPRESA COSTRUZIONI
Guggiari Giuseppe ~ Bellinzona
Capomastro Dip°
Pavimentazioni stradali ~ Lavori in asfalto
Telefono 365

A. CROCE & C. - AMBRI
Impresa costruzioni in genere con cava ghiaia in Airolo
AUTOTRASPORTI — MACCHINARIO „CLÉTRAC"
„SNOW-KING" PER SGOMBRO NEVE

Fratelli Merlini & Ci. - Locarno-Minusio
Impresari~Costruttori Ufficio Tecnico
Telefono 74 - Conto Chèques No. XI-518 - C/c: Banche locali
LAVORI EDILI E STRADALI - CEMENTO ARMATO - MATERIALI DA COSTRUZIONE
PROGETTI - PREVENTIVI - STIME - TERRENI DA COSTRUZIONE - LAVORI A FORFAIT

Broggi - Grassi & Cie.

Costruzioni stradali

Locarno
Piazzetta Morettini
Telefono 9.37

Luzern
Hirschengraben 41
Telephon 24.072

A. REZZONICO - IMPRESARIO

TELEFONO 62 AIROLO TELEFONO 62

Ch. Crausaz, Aigle
ENTREPRENEUR
LA FONTAINE
TÉLÉPHONE 15

Eli Merinat Fils
ENTREPRENEUR
Ollon (Vaud)

CHARLES MANZINI & CIE
Entreprise de construction
Travaux publics
AIGLE TÉLÉPHONE 41 VILLARS

Entreprise Stévenin, Morges
TRAVAUX PUBLICS
Construction de routes - Chaussées - Eaux sous pression
Canalisations - Maçonnerie - Béton armé

haupt ausgeschlossen sind. Dazu kommt in den massgebenden Kreisen die Ueberzeugung, dass die im erwähnten Bundesbeschluss vorgesehene Subventionierung des Alpenstrassenbaues bei weitem nicht genügt und die Umstände gebieterisch einen wirklich grosszügigen Ausbauplan erheischen. Als Ungerechtigkeit wird ausserdem empfunden, dass die Behörden einen Ausbau der Alpenstrassen nur durch erhöhte Opfer der Motorfahrzeugbesitzer beschliessen können, wobei ja der Nutzen dieser Anlagen der gesamten Volkswirtschaft, dem ganzen Volke zugute kommt.

Seitens des Bundesrates wird bei all diesen Massnahmen immer wieder darauf hingewiesen, dass die Schweiz im Vergleich mit dem Auslande eine geringe fiskalische Belastung des Benzins aufweise. Die Botschaft des Bundesrates zur jüngsten Benzinzollerhöhung vom 25. Juni 1935 argumentiert auch mit solchen Tabellen und Zahlen. Damit soll der Anschein erweckt werden, als ob das Motorfahrzeug in der Schweiz verhältnismässig geringen fiskalischen Abgaben ausgesetzt sei. Leider muss festgestellt werden, dass diese Tendenz nicht den Stempel der Sachlichkeit trägt. Wohlweislich wird verschwiegen, dass dem grossen Posten der Einnahmen der Kantone durch direkte Motorfahrzeugsteuern in unseren Nachbarländern kein analoger Betrag gegenübersteht. Sollte dieses Besteuerungssystem etwa für den Motorfahrzeugbesitzer keine fiskalische Belastung sein? Gerade in den letzten Jahren haben unsere vier Nachbarstaaten das alte System der direkten Steuern auf Motorfahrzeuge fast völlig aufgegeben. Dabei sind Italien und Deutschland vorangegangen, Frankreich und schliesslich auch Oesterreich nachgefolgt. Es stimmt schon, wenn gesagt wird, in Deutschland müsse man für den Liter Benzin entsprechend der höheren fiskalischen Belastung 46 Rappen, in Frankreich 50 Rappen, in Italien 45 und in Oesterreich 40 Rappen im Jahre 1935 bezahlen, währenddem der Preis in der Schweiz nur 42 Rappen betrage. Wollte man aber einen wirklichen und unanfechtbaren Vergleich ziehen, müsste man bei uns die direkten Abgaben hinzurechnen, wobei man auf einen Preis von ungefähr 55 Rappen für den Liter kommen würde. Betrugen doch die Einnahmen der Kantone aus den Automobilsteuern im Jahre 1933 allein 29,3 Millionen Franken.

Die Botschaft des Bundesrates vom 25. Juni 1935 errechnet, dass durch den erneuten Zollaufschlag aus dem Benzinzoll 16 Millionen Mehreinnahmen erzielt werden. Wenn diese Rechnung richtig wäre, sollten künftig jährlich 60—65 Millionen Franken im Minimum als Benzinzollertrag vom Bundes-

SOCIÉTÉ ANONYME
RENÉ MAY
INGÉNIEUR
LAUSANNE
Avenue de France 66, Téléphone 27.238
—
ENTREPRISE
DE TRAVAUX PUBLICS
—
CONSTRUCTION
ET REVÊTEMENT DE ROUTES
—
Concessionnaire pour le canton de Vaud des revêtements antidérapants en SINTEX
—
Concessionnaire pour la Suisse des appareils brevetés VIBROPIL pour la compression du béton par vibration

ENTREPRISE GÉNERALE
DE TRAVAUX PUBLICS
BATIMENTS ET BÉTON ARMÉ
FONDÉE EN 1890
Emmanuel Bellorini
& Fils
Villa Montebello - Chemin de Bellevue
Béthusy
Lausanne
Téléphone 29.355
ÉTUDES ET DEVIS
Bureaux et Magasins en Malley
Lausanne
Téléphone 29.356

ENTREPRISE DARDY & NOTTARIS

5, Avenue Paul Cérésole

VEVEY

Téléphone 53.157

TRAVAUX PUBLICS - BÉTON ARMÉ - MAÇONNERIE

Construction de routes

ENTREPRISE A. MOREL

LAUSANNE

GALERIES DU COMMERCE

Entreprise de travaux publics

JEAN CHIAVAZZA

ST-PREX **Tél. 76.032**

Construction de routes - Travaux de cylindrage et revêtements de routes - Goudronnage à chaud et à froid - Location de rouleaux compresseurs de 2-14 tonnes - Concassage de gravier et gravillon de toutes dimensions - Location de concasseur et granulateur.

Société anonyme romande d'entreprises de routes

SARER

LAUSANNE

8, RUE CENTRALE

Revêtements modernes

Fialovitsch Luka

BAUUNTERNEHMUNG UND STEINBRUCHBETRIEB

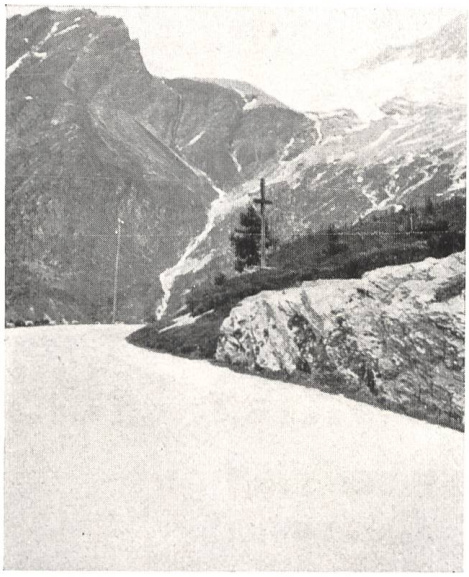
SUSTEN-LEUK (WALLIS)

TELEPHON 53.280

fiskus eingenommen werden. Dies wäre im Interesse der Finanzlage unseres Landes zweifellos zu begrüssen und würde gleichzeitig den Beweis erbringen, dass unsere Wirtschaft ohne weiteres diese Mehrbelastung des Motorfahrzeugverkehrs verträgt. Aller Voraussicht nach wird aber diese rein mathematische Erwägung des Bundesrates, die unbeschwert ist von wirtschaftlichen Ueberlegungen, kaum eintreffen. Wie sollten ausgerechnet für die Schweiz andere Wirtschaftsgesetze massgebend sein als für alle andern Staaten!? Ein ganz eindrückliches Beispiel dieser Art lieferte das Deutschland vom Jahre 1932. Dort ist der Bogen seitens der Regierung in dieser Hinsicht so gründlich überspannt worden, dass über eine halbe Million Motorfahrzeuge aus dem Verkehr zurückgezogen wurden. Die Folge davon war starke Vermehrung der Arbeitslosigkeit und schlimmste Förderung der wirtschaftlichen Depression einerseits, katastrophaler Rückgang der Staatseinnahmen anderseits. Eine neue Regierung warf das Steuer vollständig herum und es gelang ihr durch fast völlige fiskalische Entlastung des Motorfahrzeugs die Wirtschaft des Landes ganz gewaltig anzukurbeln. Die gleichen Erfahrungen machten Italien und neuestens auch Oesterreich. Es ist sehr bedauerlich, dass unsere Behörden in dieser Beziehung nichts gelernt zu haben scheinen und auf dem besten Wege sind, auch bei uns den Bogen zu überspannen. Ein gewisser Trost liegt im alten Erfahrungssatz « durch Schaden wird man klug ». Doch zerrt ein solches Experiment an unserem kranken Wirtschaftskörper mehr als er vielleicht ertragen kann. Auch politisch wird hier ein gefährliches Spiel getrieben, indem gerade die Kreise in schärfste Opposition zur Politik des Bundesrates gedrängt werden, die bisher eine seiner zuverlässigsten Stützen waren.

Vom Gesichtspunkte der nationalen Wirtschaft aus könnte nur etwas die geschilderte Zollpolitik entschuldigen und teilweise rechtfertigen, wenn nämlich der Benzinzoll zu einem eigentlichen Schutzzoll für einheimische Motorbrennstoffe würde. Voraussetzung dafür wären allerdings zwei Dinge: Erstens müssten nationale Brennstoffe technisch die Gewähr bieten, dass dem Motorfahrzeugbesitzer ohne wesentliche Komplikationen dieser oder jener Art sein Fahrzeug nach wie vor gleich gute Dienste zu leisten im Stande ist; zweitens müsste der Gestehungspreis der Brennstoffe, sowie die Dauerbetriebskosten so günstig sein, dass die Verkehrsentwicklung normal vor sich gehen kann. Zweifellos sind dies zwei ausserordentlich schwer zu verwirklichende Forderungen. Doch sind gewisse Anzeichen vor-

FRANÇOIS BUCHE ~ LUTRY
ENTREPRISE GÉNÉRALE
BATIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS
TÉLÉPHONE 29.631 ~ CHÈQUES POSTAUX II 2701



STRASSEN-
GARTEN-
TENNIS-BELÄGE
werden mit den „COLAS" Produkten
erfolgreich ausgeführt.
Rauh- und farbige Beläge
COLAS
R. PELLANDA
Strassenbau
SIDERS (Wallis)
Telephon 51.099

handen, dass möglicherweise mit gutem Willen sämtlicher Beteiligten, vor allem der Behörden, Mittel und Wege dazu gefunden werden können. Es sei nur an die Möglichkeiten des Holzgasbetriebes und der Alkoholverwertung erinnert, wobei den Bestrebungen und Arbeiten der seit 5 Jahren bestehenden Schweizerischen Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe mehr denn je grösste Bedeutung zukommt.

Dieser kurze Ueberblick über die bisherige Behandlung der Benzinzollfrage soll möglichst die Ueberzeugung fördern helfen, dass wir unbedingt neue Wege beschreiten müssen. Sicher ahnt der Grossteil unseres Volkes kaum, wie stark das wirtschaftliche Schicksal der Schweiz gerade mit dieser Frage verknüpft ist. Durch die mit unerwartetem Erfolg zustande gekommene Alpenstrasseninitiative hätte es das Schweizervolk in seiner Hand gehabt einer grundsätzlich neuen Auffassung zum Durchbruch zu verhelfen. Vor allem wäre mit der Zustimmung zu diesem Volksbegehren eine neue Aera der Wirtschaftspolitik begründet worden, die in weitsichtiger Weise das Wohl unseres Volkes in der Zukunft durch die öffentliche Kapitalanlage eines vorzüglich ausgebauten Alpenstrassennetzes zu sichern im Stande gewesen wäre.

Mit dem Rückzug der Initiative tritt nun der Bundesbeschluss vom 4. April 1935 in Kraft.

ERNST BODENMÜLLER, VISP
BAUUNTERNEHMUNG
STRASSENBAU, VERBAUUNGS-
ARBEITEN, KANALISATIONEN,
u. ARMIERTE BETONARBEITEN

Garage Lötschberg
Gampel - Bahnhof
SERVICE
TELEPHON 72.623

KARL PIANZOLA · BRIG-GLIS
Baugeschäft und Baumaterialien
Telephon Nummer 2.21 · Postcheck II c 801

INGENIEURBUREAU RAUCHENSTEIN

SITTEN

STRASSENBAU - KANALISATIONEN

WASSERVERSORGUNG - BEWÄSSERUNG

Bauunternehmung C. Burkard, Ing.

Siders und Gampel (Wallis)

STRASSENBAU - STOLLENBAU

ALBERT & ISIDOR RUPPEN - NATERS

UNTERNEHMER

Hochbau und Umbauten · Strassenbauten und Kanalisationen · Verkauf von Baumaterialien · Lieferung von Ruhebänken in Kunststein-Stützen

Entreprise de travaux publics

FELIX MEYER et JOS. DUBUIS, Ing.

SION (VALAIS)

TAXIS VALAISANS

F. LUGINBÜHL-BAUD - SION

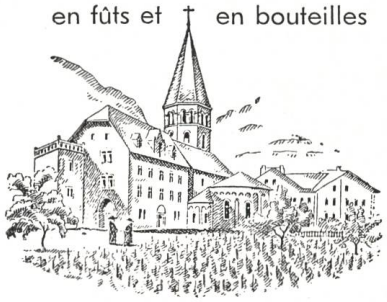
Entreprise de transports

Autos-Cars - Ambulance

Téléphone 3 Sable et Graviers du Rhône

Vins du Valais

en fûts et en bouteilles



Clos du Prieuré, Fendant, Dôle, Johannisberg, Amigne, Malvoisie, Arvine

Médaille de vermeil, Lausanne 1910
Médaille d'or, Berne 1914, Zürich 1927
Hors concours, membre du jury, Sierre 1928

JOSEPH PONT, Propr.-vitic.
ST-PIERRE DES CLAGES

(Gare Chamoson) Téléphone 41.425
Télégrammes: Pont, Chamoson

INGENIEURBUREAU

Theo Schnyder

Dipl. Kulturingenieur (E. T. H.)

Sitten und Gampel

Telephon 219 Telephon 72.602
Postscheck II c 830

VERMESSUNGSARBEITEN

Hydranten-Wasserversorgungen

Eisenbeton - Brücken - Kabel

Kanalisationen

Bewässerungsanlagen

Strassen

Alp- und Bodenverbesserungen

Berichte - Berechnungen

Expertisen und Konsultationen

ENTREPRISE

A. CONFORTI & FILS

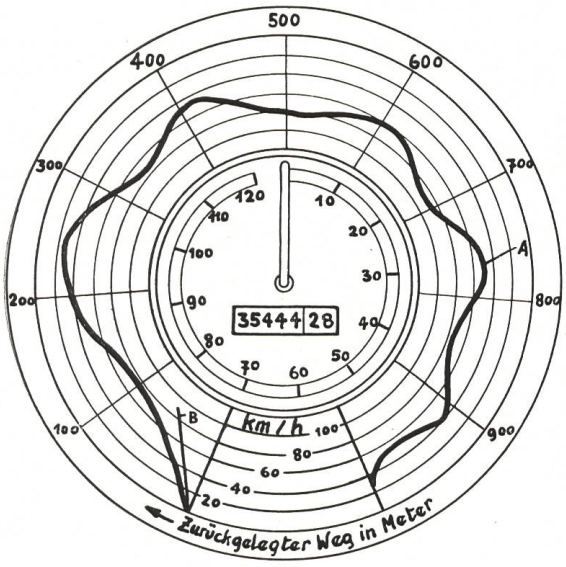
ROUTES - PONTS - TUNELS
BATIMENTS - BETON ARMÉ -
MATÉRIAUX DE CONSTRUC-
TION - DALLES DE SEMBRAN-
CHER - CARRELAGES, ETC.

MARTIGNY-VILLE
VALAIS

Eine bemerkenswerte Neuerung auf dem Gebiete der Geschwindigkeitsregistrierung für Motorfahrzeuge.

Das Fehlen eines einfachen registrierenden Geschwindigkeitsmessers wurde schon lange von gewissen Automobilistenkreisen als Mangel empfunden. Jeder Motorfahrzeugführer, der schon an einem Automobilunfall beteiligt war, weiss, welch grosses Gewicht Polizei und Gericht auf die Geschwindigkeit des Fahrzeuges im Augenblick des Unfalles legen. Meist kann nachträglich die Geschwindigkeit nur durch Bremsspuren, die jedoch nur einen unzuverlässigen Anhalt geben, oder durch Zeugenaussagen festgestellt werden. Wie es mit den Zeugenaussagen bestellt ist, ist allgemein bekannt. Der Augenzeuge ist so mannigfachen subjektiven Einflüssen unterworfen, die eine Schätzung der Geschwindigkeit eines Fahrzeuges ausserordentlich erschweren, auch wenn die Aussage nach bestem Wissen und Können, ohne Vorurteil gegen den Motorfahrzeugführer gemacht wird. Die Grösse des Fahrzeuges, der Lärm, die Frequenz des Auspuffgeräusches, der Gesichtswinkel, unter dem der Zuschauer das Fahrzeug herannahen sieht, und viele andere unbewusste Eindrücke machen eine genaue Schätzung unmöglich.

Registrierender Geschwindigkeitsmesser.



A: Registrierkurve

B: Gerade für Bremskontrolle.

In den meisten Schienenfahrzeugen sind registrierende Geschwindigkeitsmessvorrichtungen vorgesehen, die fast alle die momentane Geschwindigkeit über dem Weg auf einen Papierstreifen aufzeichnen. Da einerseits der abrollende Papierstreifen ersetzt werden muss, und andererseits die diesbezüglichen Einrichtungen kompliziert und teuer werden, kommt eine solche Ausführung für das Strassenfahrzeug nicht in Frage.

H. CARRON & JOSEPH RODUIT

ENTREPRISE DE DRAGAGE

FULLY (Valais)

GOTTFRIED PIANZOLA, BRIG

HOCH- UND TIEFBAU / BAUMATERIALIEN

TELEPHON 115

ROBERT KALBERMATTEN, VISP
Bauunternehmungen
STRASSENBAU - VERBAUUNGEN - KANALISATIONEN
HYDRANTENANLAGEN

HERMANN
GENTINETTA
Hoch- und Tiefbau
BRIG

HOCH- u. TIEFBAU-
UNTERNEHMUNG
TECHNISCHES BUREAU
JOS. ZEITER
BRIG
TELEPHON 131

ENTREPRISE
AUGUSTE RASCA
Veytaux-Montreux
Travaux publics en tous genres
Bâtiments - Béton armé
Téléphone 62.779

K. FISCHER, SPIEZ
BAUUNTERNEHMER
TELEPHON 64.34
TIEF- UND WASSERBAU
AUSFÜHRUNG VON HOCH-
UND TIEFBAUTEN

Bei der vorliegenden Erfindung wird die jeweilige Geschwindigkeit über dem zurückgelegten Weg, und zwar nur über dem zuletzt gefahrenen Kilometer, aufgetragen. Eine Vorrichtung vernichtet fortlaufend die Aufzeichnung, die hinter dem letzten gefahrenen Kilometer liegt. Das Geschwindigkeitsschaubild über diesem letzten Kilometer liegt aber ständig sichtbar vor. Der mit der beschriebenen Vorrichtung ausgerüstete Geschwindigkeitsmesser unterscheidet sich in seiner Form und seinem Aufbau nur insofern vom gebräuchlichen Instrument, dass am Rande des Zifferblattes unter einer stillstehenden Glasplatte die Kurve der Geschwindigkeit sichtbar liegt, die im Verhältnis zum zurückgelegten Weg des Fahrzeuges fortbewegt wird. Die Glasplatte trägt radial die Einteilung des Weges von 0 bis 1000 m, konzentrisch die Einteilung der Geschwindigkeit. Es kann also jederzeit abgelesen werden, welche Geschwindigkeit der Wagen an diesem oder jenem Punkt des letzten gefahrenen Kilometers innehatte. Bei einem Unfall kann von den untersuchenden Organen sofort ermittelt werden, wie schnell der Wagen dem Ort des Unfalls entgegenfuhr, wie stark der Fahrer bei Erkennen der Gefahr noch bremsen konnte, wie gross die Geschwindigkeit beim Zusammenstoss noch war, usw. Auch ist es an diesem Instrument jederzeit möglich, den Bremsweg abzulesen. Die Neigung der Kurve gibt eine Kontrolle über die Verzögerung beim Bremsen an. Der Fahrer kann durch dieses Instrument jederzeit seine Bremseinrichtung prüfen und wird gewarnt, wenn die Neigung der Verzögerungskurve unter ein gewisses, gefahrbringendes Mass fällt.

Dieser neue Geschwindigkeitsmesser mit Registriervorrichtung ist äusserst einfach und mechanisch zwangsläufig gebaut. Da die Kurve durch einen endlosen Faden gebildet wird, sind keine Papierstreifen auszuwechseln, es fällt ebenfalls ein Nachfüllen von Schreibfarbe, wie bei den bekannten Registriervorrichtungen, weg, überhaupt arbeitet die Einrichtung wie jedes bisherige Instrument, bedienungslos.

Die Anschaffungskosten sind nicht wesentlich höher, als die der gebräuchlichen Geschwindigkeitsmesser. Es ist eine Schweizererfindung und die serienmässige Herstellung wird demnächst in einer schweizerischen Uhren- und Präzisionsinstrumentenfabrik im Jura aufgenommen. H. St.

JEAN ROSSI • BRIG-NATERS
UNTERNEHMER
HOCH- UND TIEFBAU

G. v. Kaenel - Bauunternehmung - Wimmis - Telephon 52

Sulzer & Neiger, Bauunternehmung
Meiringen
AUSFÜHRUNG VON HOCH- UND TIEFBAUARBEITEN

L^s LEUENBERGER, SPIEZ

TELEPHON NR. 64.06

BAUUNTERNEHMUNG
FÜR HOCH- UND TIEFBAU

A. WERREN F. BISCHOFF

BAUUNTERNEHMER

WILDERSWIL BEI INTERLAKEN

ÜBERNAHME ALLER ARBEITEN IM HOCH- UND TIEFBAU

Baugeschäft Karl Zimmermann, Unterseen

Interlaken Tel. 7.38

HOCH- UND TIEFBAU-UNTERNEHMUNG

Uebernahme von Maurer- und Zementarbeiten
Weg- und Strassenanlagen

HOCH- & TIEFBAU A.-G. INTERLAKEN

(vormals Parquet- und Chaletfabrik Interlaken)

AUSFÜHRUNG VON BAUARBEITEN ALLER ART. SPEZIALGESCHÄFT FÜR HOLZKONSTRUKTIONEN UND CHALETBAU. - TELEPHON 379

HANS ABPLANALP, BAUGESCHÄFT

MEIRINGEN

TELEPHON 10

UNTERNEHMER FÜR HOCH- UND TIEFBAUTEN

Künzi & Fuhrer, Adelboden

BAUUNTERNEHMUNG FÜR HOCH- UND TIEFBAU

empfehlen sich zur Uebernahme schlüsselfertiger moderner Holzhäuser und Chalets. Strassenbau. Kanalisationen.

PLÄNE — KOSTENBERECHNUNGEN — PROJEKTE

Alfred Graber, Tiefbau

Reichenbach (Kandertal)

Telephon 18 oder 81.070

Lieferung ab Steinbruch Blausee

jede Art Bruchsteine

FR. THÖNEN

BAUUNTERNEHMUNG

GSTAAD

Strassen- und Brückenbau

Wildbachverbauungen

Hydranten-Anlagen

Walzschotterwerke

Projektierungen

Autotransporte

jeder Art

speziell für Strassenbau

CL. AELLEN

DÜRRENAST/Thun

Telephon 25.33

P. Weber-Leuenberger

Autotransporte, Garage

Interlaken-Unterseen

Goldey - Telephon 8.21

FERD. LEMPEN, BAUMEISTER, ZWEISIMMEN

TELEPHON 82

Fritz Burgener, Baugeschäft, Zweisimmen

Uebernahme sämtlicher Tiefbauarbeiten. Steinbrüche.

Schotterlieferung von jeder Körnung.

Fahrbare Steinbrecher.

BALMER, HOCH- UND TIEFBAU-UNTERNEHMUNG
ASPHALTIERUNGSARBEITEN
TELEPHON 4.77 - AARMÜHLESTRASSE 8
INTERLAKEN

Johann Trachsel, Baugeschäft, Spiez
HOCH- UND TIEFBAU
MECHANISCHE SCHREINEREI UND ZIMMEREI

E. TOSONI, BAUUNTERNEHMER
INTERLAKEN-UNTERSEEN
GOLDEY - TELEPHON 58

PETRONI & LANZ - SPIEZ
BAUUNTERNEHMUNG FÜR
HOCH- UND TIEFBAU
ÜBERNAHME SCHLÜSSELFERTIGER BAUTEN - PLÄNE UND PROJEKTE - STRASSENBAU - TELEPHON 64.62

Steinbrüche und Hartschotterwerke A.-G. in Ringgenberg
beliefern jeden Auftrag in
Ringgenberger-Hartstein und Grimselgranit
gut und zuverlässig

Phot. K. Egli, Zürich

Eine prachtvoll angelegte S-Schleife überwindet heute die Steigung. - Gotthardstrasse bei Piottino.

ADELBODEN - GARAGE K. GEIGER

Geheizte Einstellräume für 50-60 Autos

Benzin, Oel, Reparaturen - Telephon 72

HANS TOSONI - INTERLAKEN

TELEPHON 5.45

AUSFÜHRUNG SÄMTL. HOCH- UND TIEFBAU-ARBEITEN

Hans Stoller-Müller, Kandersteg (Bern)

Hoch- und Tiefbauunternehmungen, sowie von Maurerarbeiten in Bruch- und Hausteinen. Verkauf von Hau- und Pflastersteinen zu günstigen Bedingungen

A. CLIVIO & SOHN - SPIEZ

Bau-Unternehmung für Hoch- u. Tiefbau

Telephon 64.05

Maurer- und Eisenbetonarbeiten - Kanalisationen Strassenbauten - Für den Staat Bern bereits verschiedene Strassen um- und ausgebaut.

BAUGESCHÄFT

Alf. Bettler, Därstetten i. S.

Ausführung von
Hoch- und Tiefbau-Arbeiten

Gebrüder Kamm

Strassenbau-Unternehmung

Obstalden

Glarus

Fr. Balmer, Bauunternehmer

Wilderswil b. Interlaken

Albert Vanoli, Bauunternehmer

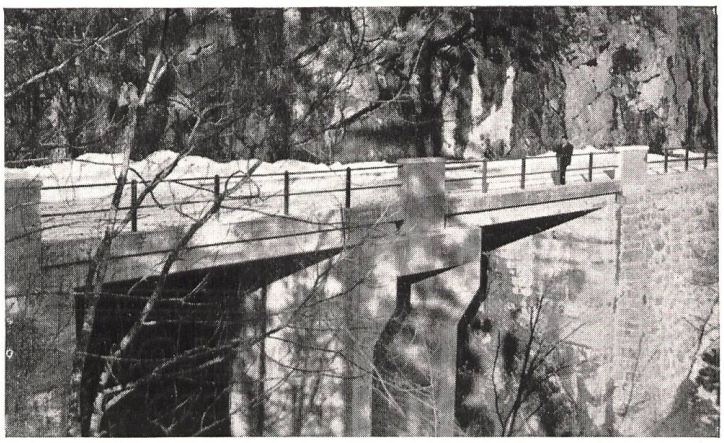
IMMENSEE-KÜSSNACHT (Schwyz)

HEINRICH SAREDI · KÜSSNACHT A. R.

HOCH- UND TIEFBAU · ZIMMEREI

TELEPHON 38

KARL GASSER
UNTERNEHMER
LUNGERN



Letzibrücke an der Brünigstrasse

Granit-Randsteine und -Stellsteine
zu Strassenbauzwecken in prima Material liefern
Gotthardgranitbrüche Regli & Loretz
Wassen (Uri)

EMIL BAUMANN, Ingr., ALDTORF (Uri) Tel. 52
HOCH- UND TIEFBAUUNTERNEHMUNG
QUARZSAND-STEINBRUCH UND
HARTSCHOTTERWERK IN ATTINGHAUSEN-URI

Valentin Sicher, Bauunternehmung
GURTNELLEN (Kt. Uri)
ÜBERNAHME ALLER ARBEITEN IN TIEFBAU

F. ARNOLD, ASCHWANDEN & CIE
FLÜELEN (Uri) Telephon 87
Sand- und Schotter-Industrie für
Asphalt, Strassen, Kunststein und
Bauzwecke aller Art etc.

XAVER NAUER - BAUGESCHÄFT
SCHINDELLEGI (Schwyz)

Tief- u. Hochbau, mech. Werkstätten für Zimmer-, Glaser- u. Schreinerarbeiten
Spezialität: Schlüsselfertige Wohn- und Geschäftsbauten

GASPERINI & BALDINI, ALTDORF (Uri)
Bahnhofstrasse - Telephon 395 - Steinbruch 902.4

Pflasterstein- und Hartschotterwerk im Steinbruch Attinghausen (Uri)
Lieferung sämtlicher Sorten Pflastersteine. Quarz-Sandstein.
Mittlere Druckfestigkeit zirka 2900 Kilo. Wird nicht glatt. Grosse Zähigkeit. Frostbeständig.
Abnützung minimal.
Gutachten der Eidg. Materialprüfungsanstalt der E. T. H. in Zürich steht zur Verfügung.

J. Garovi-Omlin & Söhne
HOCH- UND TIEFBAU
SACHSELN

C. & L. BUTTI & Co.
BAUGESCHÄFT
PFÄFFIKON
(SCHWYZ)
TELEPHON 24

HOCH- UND TIEFBAU

WILHELM WÄLTI - BAUUNTERNEHMER
TELEPOHN 32.66 **GISWIL** TELEPHON 32.66

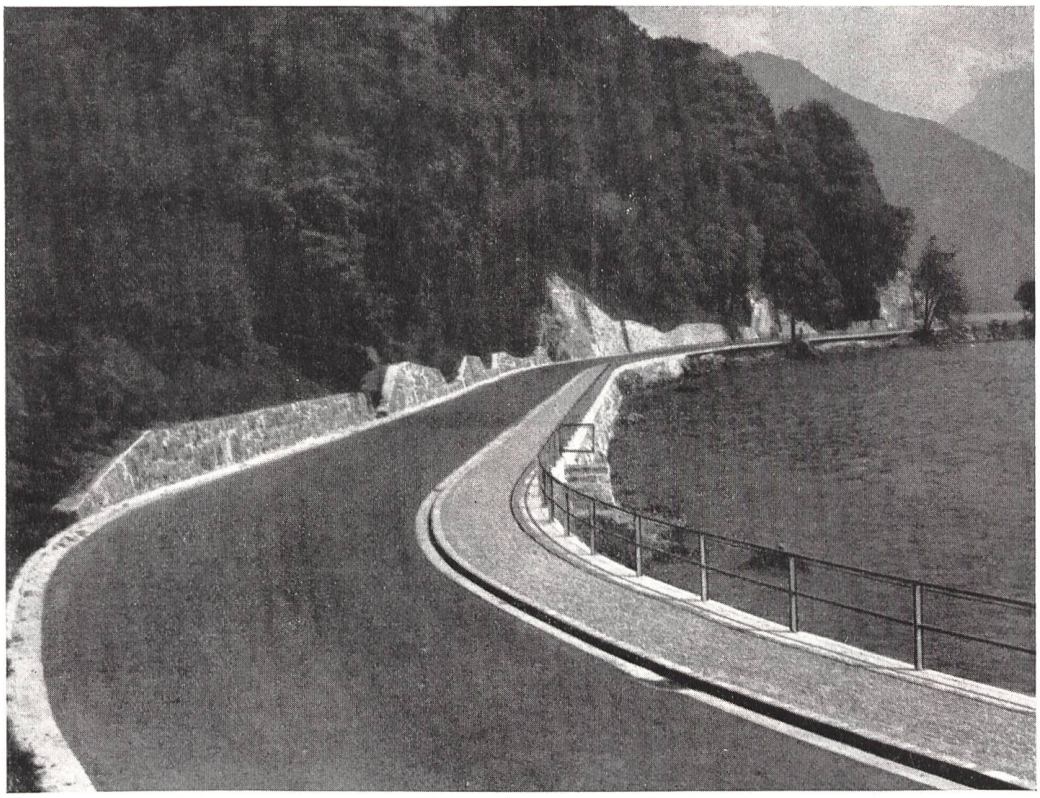
TIEFBAUARBEITEN, STRASSENBAUTEN, KANALISATIONEN
BACHVERBAUUNGEN usw.

STEININDUSTRIE A. GAMMA SÖHNE
GURTNELLEN

liefern **Granitarbeiten** für Strassenbauzwecke, wie Pflastersteine, Randsteine, Stellsteine, Mauersteine etc.

Steinbrüche im Kanton Uri und Tessin - Zweigbureau in Zürich und Flüelen
Hauptbureau in Gurtnellen (Telephon 609)

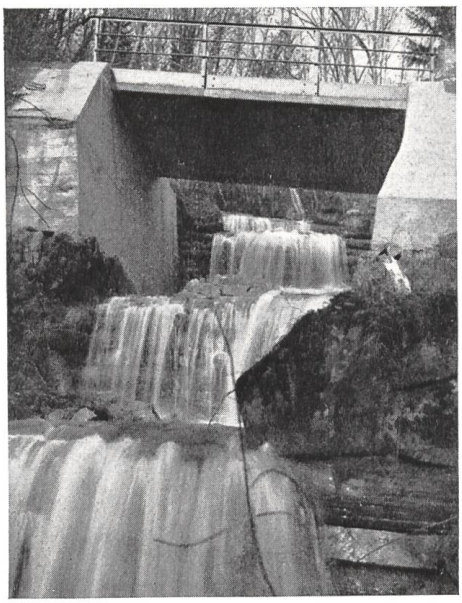
SCHMID Bauunternehmung Meggen-Andermatt



Phot. K. Egli, Zürich.
Eine prachtvoll ausgebaute Strasse an den Ufern des Vierwaldstättersees.

HOCHBAU - EISENBETON - WASSERBAU - STRASSENBAU
Uebernahme schlüsselfertiger Neubauten
HANS JENNY
Ennenda BAUUNTERNEHMUNG **Wädenswil**

Robert Rüesch, Ingenieur
Bauunternehmung, Schwanden (Gl.) und Weesen
Ausführung sämtlicher Tiefbauarbeiten
Zementschotterstrassen



F. von ROTZ
BAUUNTERNEHMER
GISWIL
TELEPHON 32.73

HAUSER-MÜLLER
BAUUNTERNEHMUNG
NÄFELS

AUSFÜHRUNG SÄMTLICHER
HOCH-
TIEF-
EISENBETON-
BAUTEN

A. TREACCHI
BAUUNTERNEHMUNG
HÄTZINGEN
(GLARUS)

STRASSENBAU
WILDBACHVERBAUUNGEN
KANALISATIONEN
EISENBETON

A. Käppeli's Söhne
Wohlen
Tel. 160
STRASSENBAU

Erstellung aller neuzeitlichen Strassenbeläge Pflästerungsarbeiten
Vermietung von Strassenwalzen

Zweigniederlassungen
Chur Tel. 579
Einsiedeln Tel.693

GEBRÜDER HEER, BETSCHWANDEN

Bauunternehmung

STRASSENBAU, KANALISATIONEN,
EISENBETONARBEITEN, HOCHBAU

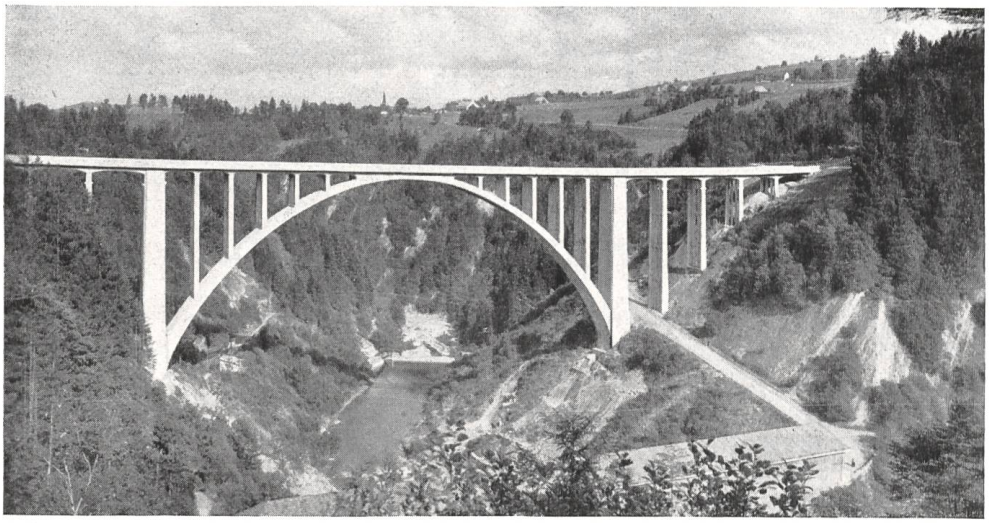
Albert Stüssy, Baugeschäft, Glarus

Uebernahme und Ausführung sämtlicher Hoch- und Tiefbauarbeiten
Spezialität: Armierte Betonbauten. Ausführung sämtlicher Unterlagsböden, sowie direkt begehbare Steinholzböden

Steinbruch b. Station Krumenau, Toggenburg
(Hart-Kalksandstein) Der Unterzeichnete empfiehlt sich zur Lieferung von Pfläster-, Steinbett-, Mauer- und Rundsteinen, Spitz-, Possenquader und Gewölbesteinen
Viadukt der BTB bei Krumenau über die Thur
Viadukt-Verkleidung der Thurbrücke bei Schwarzenbach SBB
E. HIRZEL, Steinbruch, EBNAT (St. Gallen) TELEPHON 72.231

POZZI & Co., HOCH- UND TIEFBAU, WATTWIL
GEGRÜNDET 1890
Sprengstoff-, Pulver- und Munitions-Depot
Lieferung zu off. Faprikpreisen franco

JEAN ZWEIFEL, BAUMEISTER
LINTHAL (Glarus)
LINTHOF - TELEPHON 30



Hundwilertobelbrücke

Sämtliche Kieslieferungen: OTTO PFÄNDLERS Wwe, Rheineck

W. Anderegg · Flawil
Bauunternehmer
Telephon 2.22

Tiefbau, Strassenbau
Kalt-Asphaltbeläge
für Strassen und Hausplätze

BAUGESCHÄFT
Jos. Hager, Uznach
Ausführung von
Hoch- und Tiefbau-Arbeiten

Jos. Anton Ackermann
MELS (St. Gallen)
Telephon 80.394
Plattenbruch und Baugeschäft

J. CARNIER
HEERBRUGG
ST. GALLEN

HOCHBAU
TIEFBAU
BAUMATERIAL

GEBR. GANTENBEIN, HOCH- UND TIEFBAU
BUCHS (St. Gallen)
TELEPHON No. 115