

siège de la Société des Nations parce qu'elle est une ville suisse et que les autres Etats y ont vu un lieu approprié où les problèmes de la paix et de la solidarité internationales pourraient être traités dans un calme bienfaisant. Si le parti, socialiste ne renonce pas à troubler la sérénité de Genève, il devra répondre du discrédit qui ne manquera pas de tomber un jour sur la généreuse et illustre cité.

J'entends invoquer la liberté pour couvrir les abus des réunions publiques et j'avoue que je suis très sensible à l'appel de cette voix; mais une liberté qui serait une source de désordres et menacerait nos relations d'amitié avec les autres pays ne mériterait pas ce beau nom. Elle serait une déformation, une contrefaçon de la liberté, telle que nous l'avons conçue et pratiquée jusqu'ici comme fondement historique et raison d'être de notre démocratie six fois centenaire.

Genève est devenu un rendez-vous des Gouvernements et de leurs délégués. Elle ne saurait tolérer qu'ils y soient vilipendés. La maîtresse de maison a toujours fait entrer dans ses obligations celle d'empêcher que ses invités soient maltraités chez elle. La politesse ne serait pas la vraie politesse si sa substance n'était faite de certaines règles qui, sans être la morale, ont des points de contact avec elle. Si un Etat cher aux communistes et aussi à M. Nicole devait un jour entrer dans la Société des Nations et envoyer à Genève ses délégués officiels — vous avez compris de qui je parle —, le devoir de Genève ne serait pas différent. Je manquerais de logique si j'admettais le contraire.

Mais dans le cas qui nous occupe, il s'agit d'un grand peuple voisin avec lequel nous n'avons cessé d'entretenir les relations d'amitié les plus cordiales et auquel nous relie, depuis 1924, un traité de conciliation et de règlement judiciaire qui a été justement célébré comme un modèle et un exemple.

Si Genève est devenue le siège effectif de la Société des Nations, elle le doit aussi au Gouvernement italien. M. Tittoni, président du Sénat italien, qui en 1920 était le représentant de l'Italie dans le Conseil de la Société des Nations, intervint alors, dans la session de Saint-Sébastien, avec une énergie très marquée afin d'obtenir que le siège de la Société, qui se trouvait provisoirement encore à Londres et autour duquel rôdaient des ambitions trop naturelles, fût transféré effectivement sur les bords du Léman. Ces vérités, qui sont quelque peu ignorées chez nous, méritent de fixer notre attention. Elles jettent d'ailleurs — pour le dire en passant — une singulière lumière sur les suspensions injustes que certains journaux étrangers — dont je préfère ne pas prononcer le nom — n'ont pu se retenir de lancer en ces derniers jours contre Genève.

Je me flatte de vous avoir démontré que la position prise par le Conseil fédéral correspond aux véritables intérêts de la Confédération. Nous avons essayé de définir loyalement les responsabilités de chacune des parties en cause. Ces déclarations contribueront, je l'espère, à résoudre définitivement et amicalement, comme toujours, des difficultés momentanées.

Mes collègues et moi nous ne consentirons jamais à ce que les bonnes relations entre l'Italie et la Confédération — bonnes relations qui constituent un des points les plus essentiels de notre politique extérieure — périssent entre nos mains. (Bravos.)

M. Nicole : Le règlement me permet seulement de dire si je suis satisfait ou pas satisfait. Il y aurait de telles réserves à faire dans l'exposé incomplet qui vient de nous être fait, sur de nombreux points, et M. Motta le sait, que je suis dans l'obligation de me déclarer pas satisfait.

2029. Bundesverfassung. Abänderung des Art. 30.

Constitution fédérale. Modification de l'art. 30.

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. Dezember 1925 (Bundesblatt III, 515). — Message et projet d'arrêté du 12 décembre 1925 (Feuille fédérale III, 525).

Berichterstattung. — *Rapports généraux.*

Antrag der Kommission.

Eintreten.

Proposition de la commission.

Passer à la discussion des chiffres.

von Matt, Berichterstatter: Die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis erhalten laut Art. 30 der Bundesverfassung eine jährliche Entschädigung mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstraßen, und zwar Uri 80,000 Fr., Graubünden 200,000 Fr., Tessin 200,000 Fr. und Wallis 50,000 Fr. — Am 9. Februar 1921 richteten die Regierungen der vier genannten Kantone eine Eingabe an den hohen Bundesrat mit dem Gesuche, den eidgenössischen Räten zu beantragen, es seien die in Art. 30 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 festgesetzten Beiträge um 50 % zu erhöhen, beginnend mit dem Jahre 1920. Durch dieses Gesuch sollte jedoch eine spätere Stellungnahme zu der Frage anlässlich der in Aussicht stehenden Revision der Bundesverfassung nicht präjudiziert werden.

Was die vier genannten Kantone in ihrer Eingabe wünschten, war also eine vorläufige Erhöhung der in Art. 30 der Bundesverfassung festgesetzten Beiträge durch Beschluß der eidgenössischen Räte und nicht eine Revision des Art. 30 der Bundesverfassung. Für diesen Fall haben sie sich vielmehr ihre Stellungnahme ausdrücklich vorbehalten. Die Kantone machten in ihrer Eingabe geltend, daß die im Verfassungsartikel festgesetzten Beträge im Jahre 1874, zurzeit des Inkrafttretens der Verfassung, den Verhältnissen entsprochen und den Unterhalt der wichtigen Alpenstraßen wesentlich erleichtert haben, daß sie aber beim heutigen Geldwert den gegenwärtigen Zuständen in keiner Weise mehr entsprechen. Materialpreise und Löhne sind gewaltig gestiegen. Der Automobilverkehr stellt vermehrte Anforderungen. Er bedingt bauliche Änderungen in den Kurven und auf unübersichtlichen Strecken. Auch an und für sich bedürfen die Alpenstraßen, die ein gewisses Alter erreicht haben, nicht nur eines durch den Automobilverkehr bedingten vermehrten und verbesserten Unterhaltes, sondern vielfach baulicher

Erneuerung. Die Stützmauern wollen nicht mehr halten, die alten Steinbrücken bedürfen einer völligen Reparatur. Die Kantone weisen ferner darauf hin, daß die außerordentlich starke Inanspruchnahme gerade dieser Alpenstraßen durch die Motorlastwagen der Armee während der Grenzbesetzung ihnen bedeutende Mehrkosten verursacht habe und daß auch die Automobilpostkurse, die mit ihren schweren Wagen bei jeder Witterung die Straßen benützen, eine starke Belastung des Unterhaltkontos bedeuten.

Die Berechtigung des Gesuches um angemessene Erhöhung der Beiträge an die Kantone für den Unterhalt ihrer internationalen Alpenstraßen geht aus den angeführten Gründen ohne weiteres hervor. Dagegen stellte sich sofort die Frage, ob der Weg einer provisorischen Erhöhung der Beiträge durch Beschluß der eidgenössischen Räte, wie die gesuchstellenden Kantone ihn gewünscht hatten als verfassungsrechtlich gangbar sich erweise.

Art. 30 der Bundesverfassung hat zusammen mit Art. 37, der hier ebenfalls in Betracht fällt, seine eigene interessante Geschichte. Es handelt sich hierbei um mehr als um eine bloße Aufwertungsfrage im Hinblick auf die in den letzten Jahren eingetretene Geldentwertung. Sie mögen mir gestatten, daß ich Ihnen die beiden Art. 30 und 37 der Bundesverfassung im Wortlaut in Erinnerung rufe: Art. 30 lautet: Der Ertrag der Zölle fällt in die Bundeskasse.

Die den Kantonen bisher bezahlten Entschädigungen für die losgekauften Zölle, Weg- und Brückengelder, Kaufhaus- und anderen Gebühren dieser Art, fallen weg.

Ausnahmsweise erhalten die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis, mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstraßen, eine jährliche Entschädigung, welche, in Würdigung aller Verhältnisse, festgestellt wird wie folgt: Für Uri 80,000 Fr., für Graubünden 200,000 Fr., für Tessin 200,000 Fr. und für Wallis 50,000 Fr.

Für Besorgung des Schneebruchs auf dem St. Gotthard erhalten die Kantone Uri und Tessin eine jährliche Entschädigung von zusammen 40,000 Fr. für solange, als die Straße über den Bergpaß nicht durch eine Eisenbahn ersetzt sein wird.

Ferner fällt auch Art. 37 hier in Betracht: Er lautet: «Der Bund übt die Oberaufsicht über die Straßen und Brücken aus, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat.»

Die Summen, welche den in Art. 30 bezeichneten Kantonen mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstraßen zukommen, werden von der Bundesbehörde zurückbehalten, wenn diese Straßen von den betreffenden Kantonen nicht in gehörigem Zustand unterhalten werden.»

Wie aus dem Texte der beiden Artikel klar hervorgeht, handelt es sich hier nicht um gewöhnliche Subventionen, wie sie die Eidgenossenschaft für Verkehrsinteressen ausrichtet. Diese Beiträge werden vielmehr im Verfassungstext ausdrücklich als «jährliche Entschädigung» bezeichnet, welche den Kantonen Uri, Graubünden, Tessin und Wallis «ausnahmsweise» zuerkannt werden. Wieso sind diese Beiträge als Entschädigungen und zwar als ausnahmsweise Entschädigungen bezeichnet worden? Sie sind nichts anderes als ein letztes Ueberbleibsel der ehemaligen Zollhoheit der Kantone.

Verfolgen wir kurz den geschichtlichen Werdegang dieser ausnahmsweisen Entschädigungen. Die Bundesverfassung von 1848 hatte das Zollwesen als Sache des Bundes erklärt, und diesem das Recht erteilt, die von der Tagsatzung bewilligten und anerkannten Land- und Wasserzölle, Wege- und Brückengelder, Kaufhaus- und andere Gebühren von Kantonen, Gemeinden, Korporationen oder Privaten gegen Entschädigung abzulösen. Zugleich erhielt die Eidgenossenschaft die Befugnis, an der Schweizergrenze Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangszölle zu erheben. Aus dem Ertrage dieser Grenzzölle sollten die Kantone mindestens vier alte Batzen auf den Kopf der Bevölkerung erhalten. Die Mehreinnahmen über diese Beträge hinaus fielen in die Bundeskasse. Die Verfassung von 1874 ging auf diesem Gebiete einen entschiedenen Schritt weiter. Sie nahm die Zolleinnahmen für den Bund ganz und ungeteilt in Anspruch, nahm aber dafür den Kantonen die Militärlasten ab. Daher die ersten zwei Absätze des Art. 30 der Bundesverfassung: «Der Ertrag der Zölle fällt in die Bundeskasse. — Die den Kantonen bisher bezahlten Entschädigungen für die losgekauften Zölle, Weg- und Brückengelder, Kaufhaus- und anderen Gebühren dieser Art fallen weg.» — Von dieser allgemeinen Regel wurde jedoch im 3. Absatz eine Ausnahme gemacht und zwar zugunsten der vier Gebirgskantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis. Man sah ein, daß durch den völligen Wegfall der genannten Entschädigungen diese vier Gebirgskantone, welche, trotz ihrer beschränkten Mittel, unter großen Opfern ihre internationalen Alpenstraßen gebaut hatten, in eine unhaltbare Lage geraten würden. Man war daher bei Beratung des Verfassungsentwurfes einig, ihnen eine Entschädigung für den Wegfall der Zölle, der Weg- und Brückengelder auch fernerhin zukommen zu lassen und zwar in Form einer jährlich zu bezahlenden Ablösungssumme, die in Würdigung aller Verhältnisse für Uri auf 80,000 Fr., für Graubünden auf 200,000 Fr., für Tessin auf 200,000 Fr. und für Wallis auf 50,000 Fr. festgesetzt wurde. Diese Entschädigung wurde zwar gewährt mit Rücksicht auf die internationalen Alpenstraßen, man hat jedoch im Verfassungsartikel die Formulierung «zum Unterhalt» ihrer Alpenstraßen absichtlich vermieden. Man wollte eben der besonders schwierigen finanziellen Lage der Gebirgskantone im allgemeinen Rechnung tragen und sie nicht verpflichten, die betreffenden Summen lediglich zu diesem Zwecke zu verwenden. Immerhin wurde im Art. 37 der Bundesverfassung die Ausrichtung dieser ausnahmsweisen Entschädigung an die gute Instandhaltung dieser Alpenstraßen geknüpft.

So läßt sich in kurzen Zügen die Entstehungsgeschichte des Art. 30 der Bundesverfassung von 1874 zusammenfassen. Von dieser Grundlage aus und indem wir den historischen Werdegang dieses Artikels genau im Auge behalten, ist denn auch die vom Bundesrat in seiner Botschaft vom 12. Dezember 1925 vorgeschlagene Revision dieses Artikels zu würdigen, mit welcher wir uns heute zu befassen haben.

Die erste Frage, die sich nun in dieser Angelegenheit formell stellt, geht dahin: Ist es wirklich notwendig, eine Abänderung der Bundesverfassung dem Schweizervolke vorzulegen oder könnte nicht,

wie dies die vier Kantone in ihrer Eingabe vom 9. Februar 1921 zu wünschen scheinen, eine vorläufige Erhöhung der Beiträge auf einem anderen Weg, d. h. durch Bundesbeschluß, erfolgen? Zur Beratung dieser Frage haben die nationalrätliche und die ständerätliche Kommission in einer gemeinsamen Sitzung Stellung genommen. Schon der Bundesrat hatte sich eingehend mit dieser Frage beschäftigt. Vom Departement des Innern war zuerst der Erlaß eines Bundesbeschlusses in Vorschlag gebracht worden, worin die in Art. 30 der Bundesverfassung festgesetzten Summen vorläufig und vorübergehend erhöht worden wären. In der Erwartung einer späteren Totalrevision der Bundesverfassung wäre dieser Bundesbeschluß auf 5—10 Jahre befristet und mit der Referendums Klausel versehen worden. Das Justizdepartement fand jedoch, es sei die Revision des Art. 30 der Bundesverfassung der formell einzig angängige Weg. Der Bundesrat schloß sich der Auffassung des Justizdepartementes an. Er sagt in seiner Botschaft: « Wir hätten gern, da das Bedürfnis nach ausgiebiger Bundeshilfe nicht erst von heute datiert und wir im übrigen die wohlwollende Behandlung der Eingabe der Alpenstraßenkantone und speziell der sogenannten « Tessiner Begehren » in einem raschen, den eidgenössischen Hilfswillen besonders deutlich zum Ausdruck bringenden Verfahren dartun wollten, einen kürzeren Weg eingeschlagen, sei es durch bloßen Budgetbeschluß, sei es durch einen eigentlichen Bundesbeschluß. Wir mußten uns aber in einläßlichem Studium der Frage überzeugen, daß dies nicht angängig sei. » Die Gründe für diese Auffassung sind in der bundesrätlichen Botschaft näher dargelegt. Die nationalrätliche und die ständerätliche Kommission pflichteten in ihrer gemeinsamen Beratung über das formelle Vorgehen dem Standpunkt des Bundesrates einstimmig bei. Den vier Kantonen wird auch durch das weniger rasche Verfahren der Verfassungsrevision ein Nachteil nicht entstehen, da im vorgeschlagenen Verfassungartikel die Rückwirkung auf den 1. Januar 1925 ausdrücklich festgestellt wird.

Wenn wir auf den Inhalt des vom Bundesrat vorgeschlagenen neuen Art. 30 der Bundesverfassung näher eingehen, stellt sich vorab die Frage: Ist das im Verfassungsartikel vom Jahre 1874 festgesetzte Verhältnis der jährlichen Entschädigungen an die einzelnen beteiligten Kantone beizubehalten, oder hat hier eine Aenderung einzutreten? Diese Frage wurde namentlich aufgeworfen durch eine Eingabe des Staatsrates des Kantons Wallis an den Bundesrat. Sie datiert vom 9. Februar 1926, wurde also erst nach Erlaß der bundesrätlichen Vorlage vom 12. Dezember 1925, mit der wir uns heute beschäftigen, eingereicht. Sie stellt das Gesuch, es möchte die Entschädigung an den Kanton Wallis von 50,000 auf 200,000 erhöht werden, und glaubt, es würde damit ein gerechteres Verhältnis zu der für den Kanton Uri in Aussicht genommenen Entschädigung von 160,000 Fr. hergestellt, da der Kanton Wallis mehrere internationale Alpenstraßen zu unterhalten habe, währenddem für den Kanton Uri die Entschädigung sich nur auf die Gotthardstraße beziehe. Der Bundesrat beschloß in seiner Sitzung vom 29. Februar 1926, an seiner Vorlage festzuhalten und die Eingabe des Kantons Wallis

an die für die Vorberatung dieses Geschäftes ernannten Kommissionen zu übermitteln.

Die nationalrätliche Kommission ist nun zum einstimmigen Beschluß gekommen, dem Bundesrat zuzustimmen und das Verhältnis der Entschädigungen, wie es in der Bundesverfassung von 1874 für die vier Kantone festgesetzt wurde, beizubehalten. Ich habe Ihnen einleitend die Geschichte des Art. 30 der Bundesverfassung näher dargelegt und die besonderen Verhältnisse auseinandergesetzt, denen diese Ausnahmebestimmung ihr Dasein verdankt. Es ergibt sich daraus, daß es sich bei dieser Entschädigung um eine Ablösung von Zoll-, Weg- und Brückengeldern handelt, die damals, wie der Artikel selbst es sagt, « in Würdigung aller Verhältnisse » festgelegt wurden. Aus den Beratungen sowohl der vom Volke verworfenen 1872er Verfassung, wie aus den Beratungen der Verfassung von 1874 geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß damals der gesamte Ausfall, den ein jeder der vier beteiligten Kantone erlitten hat, genau errechnet wurde und daß man die betreffenden Entschädigungen auf die in Art. 30 festgestellten Beträge aufgerundet hat. So war z. B. für den Kanton Tessin ein Gesamtausfall von 182,715 Fr. errechnet und diese Summe auf 200,000 Franken aufgerundet worden. Diese Regelung war als eine endgültige gedacht, als eine eigentliche Ablösung, die in Würdigung aller Verhältnisse festgesetzt wurde.

Hier vor allem, in der Frage, ob neue Verhältnisziffern in bezug auf die Entschädigungen an jeden der vier Kantone in Betracht gezogen werden könnten, gilt der Satz, den der Bundesrat in seiner Botschaft ebenso entschieden wie klar und unzweideutig ausspricht: « Auch wenn man anerkennt, daß die Korrektur der Verfassungsbestimmung sich heute als wünschenswert vom Standpunkt der Billigkeit aus erweist, so darf das nicht zu einer Uebertreibung führen, welche an der ganzen verfassungsmäßigen Konstruktion rütteln und den historischen Hergang verfälschen würde. » Es kann sich also in keinem Fall um eine Veränderung des Entschädigungsverhältnisses der einzelnen beteiligten Kantone untereinander, unter Berücksichtigung der seither veränderten Verhältnisse, Bau neuer internationaler Alpenstraßen seit 1874 usw. handeln, sondern nur um eine dem heutigen Geldwert entsprechende Aufwertung der 1874 festgesetzten Entschädigungen auf Grund der damaligen sorgfältigen Ausmarchung der Ansprüche der vier Kantone.

Sodann stellt sich aber die weitere Frage: Entspricht der Antrag des Bundesrates auf Verdoppelung der bisherigen Entschädigungen einer gerechten und billigen Aufwertung im Hinblick auf die gegenwärtigen Verhältnisse? Wie bereits erwähnt, stellten die vier beteiligten Kantone am 9. Februar 1921 das gemeinsame Gesuch, die bisherigen Entschädigungen um 50 % zu erhöhen. Aber schon damals bemerkte hierzu das Gutachten des eidgenössischen Justizdepartementes: « Nach der Begründung (insbesondere angesichts der Bemerkung, daß heute der ganze Franken an Stelle des halben gesetzt werden müsse), kann man sich aber fragen, ob die Kantone nicht die Erhöhung auf das Doppelte, also um 100 % meinen. » Es haben denn auch in der Zwischenzeit drei von den vier beteiligten Kantonen um eine Erhöhung der von ihnen ursprünglich gewünschten Aufwertung von 50 % nachgesucht. Der

Regierungsrat von Uri hat am 1. Juli 1924 in einem Schreiben an den Bundesrat bei Darlegung der schwierigen Finanzverhältnisse des Kantons darauf hingewiesen, daß die Auslagen für den Unterhalt der Alpenstraßen zur Unerträglichkeit angewachsen seien, und hat dabei das Gesuch gestellt, es möchten nicht nur die in Art. 30, Abs. 3, festgesetzten Entschädigungen erhöht, sondern auch die nach Abs. 4 bis zum Bau der Gotthardbahn gewährten Entschädigungen für die Schneebrucharbeiten wieder ausgerichtet werden. « Unser Kanton », so schreibt die Regierung von Uri, « hat nach wie vor jährlich große Auslagen für den Schneebruch, und seit die Post über Alpenpässe geführt wird, verlangt auch die Postverwaltung die rechtzeitige Räumung und Fahrbarmachung der Straße, unbekümmert um die erforderlichen Aufwendungen. » Die Kosten für den Schneebruch sind uns trotz der Gotthardbahn gleichwohl verblieben. Wir müssen daher das weitere Verlangen um Zubilligung einer jährlichen Schneebruchentschädigung stellen. »

Auch die Regierung des Kantons Tessin stellte das gleiche Gesuch, die Schneebruchentschädigung, die seit dem Bau der Gotthardbahn weggefallen war, wieder zu gewähren, da die Gotthardstraße alljährlich bis zum 15. Juni dem Postautomobilverkehr geöffnet werden müsse, und da dies infolge der Schneebrucharbeiten große Auslagen verursache. In ihren « rivendicazioni », den bekannten Tessinerbegehren vom 21. März 1924, sagt sodann die Regierung des Kantons Tessin: « Der Bundesbeitrag (an die internationalen Alpenstraßen), der, wie aus den Protokollen des Nationalrates ersichtlich ist, schon im Jahre 1874 als ungenügend betrachtet wurde, stellt heute nur eine minimale Entschädigung für die angewachsenen Kosten des Unterhaltes dar. Dieser Bundesbeitrag von 200,000 Fr. erscheint deshalb als ganz ungenügend, wenn wir in Betracht ziehen, daß dieser nicht nur für den Unterhalt der internationalen Alpenstraßen, sondern auch (und in dieser Hinsicht lassen die eidgenössischen Akten keinen Zweifel aufkommen) für die Zinsen und die Amortisation des zum Bau nötigen Kapitals verwendet werden soll. Wenn wir als Ausgangspunkt die Lage von 1874 annehmen, so müßten, damit es für die internationalen Alpenstraßen den veränderten Verhältnissen entspricht, mindestens 800,000 Franken im Jahre angesetzt werden. » In einem spätern Schreiben vom 27. November 1925 ging jedoch die Regierung des Kantons Tessin nicht mehr so weit; sie beschränkte sich darauf, den Bundesrat zu ersuchen, er möchte die Erhöhung der in Art. 30 festgestellten Entschädigung von 200,000 auf 500,000 Fr. nochmals in Erwägung ziehen. Während so der Staatsrat des Kantons Tessin die Erhöhung um den zweieinhalbfachen Betrag der bisherigen Entschädigung nachsuchte, wünschte die Regierung des Kantons Wallis in dem bereits erwähnten Schreiben vom 9. Februar 1926 eine Erhöhung von 50,000 auf 200,000 Fr., also auf den vierfachen Betrag der bisherigen Entschädigung.

Dem Begehren dieser drei Kantone gegenüber hielt der Bundesrat daran fest, daß eine Verdoppelung der durch die Bundesverfassung festgesetzten Entschädigungen den heutigen Verhältnissen gerecht werde. Aus dem Zahlenmaterial, das die Kantone über die Unterhaltskosten ihrer internationalen Alpenstraßen dem Bundesrat einreichten, läßt es

sich leider nicht feststellen, welche Summe jene Straßen, die schon 1874 bestanden, damals und seither zu ihrem Unterhalt erfordert haben. Die Angaben der Kantone erstrecken sich nämlich auch auf eine Reihe von Straßen, die nicht als internationale Alpenstraßen im Sinne von Art. 30 der Bundesverfassung angesehen werden können. Immerhin lassen sich aus den von den Kantonen gegebenen Zusammenstellungen gewisse Vergleichsziffern über die frühern und heutigen Unterhaltskosten zusammensetzen, die Beachtung verdienen. So hat Uri für den Unterhalt der Gotthard- und der Axenstraße im Jahrzehnt 1874 bis 1883 durchschnittlich 39,660 Fr., in den drei Jahren 1920 bis 1922 durchschnittlich 101,631 Fr., also ziemlich genau den zweieinhalbfachen Betrag ausgegeben. Graubünden hat für den Unterhalt seines Straßennetzes im Jahrzehnt 1874 bis 1883 durchschnittlich 298,710 Fr., in den drei Jahren 1920 bis 1922 durchschnittlich 763,596 Fr. ausgegeben, also wiederum etwas mehr als den zweieinhalbfachen Betrag. Aus den Angaben des Kantons Tessin läßt sich nur der Durchschnitt der Straßenunterhaltskosten der Jahre 1869 bis 1888 errechnen; er beträgt 183,333 Fr., gegenüber einer durchschnittlichen Ausgabe von 568,333 Fr. für die Jahre 1920 bis 1922. Hier haben sich also die Unterhaltskosten verdreifacht. Etwas günstiger zeigen sich die Verhältnisse im Wallis. Die Unterhaltskosten der Simplonstraße betragen im Jahrzehnt 1874 bis 1883 durchschnittlich 30,215 Fr., während sie in den drei Jahren 1920 bis 1922 auf 63,726 Fr. anstiegen. Während also der Kanton Tessin den dreifachen, die Kantone Uri und Graubünden den zweieinhalbfachen Betrag ausgegeben haben, konnte der Kanton Wallis an der Simplonstraße mit dem doppelten Betrag auskommen.

Und nun ist zu sagen, daß laut Mitteilung des Oberbauinspektorates die Straßenunterhaltsausgaben in den Jahren 1920 bis 1922 das Maximum erreicht haben und daher einen zu hohen Durchschnitt ergeben, denn seither sind die Materialkosten und Löhne wieder zurückgegangen. Herr Oberbauinspektor Bürkli erklärte in der nationalrätlichen Kommission es dürfe auch vom technischen Standpunkt aus gesagt werden, daß die Verdoppelung der Summen dem Verhältnis der Aufwendungen zwischen einst und jetzt ziemlich entspreche. Ueberdies sei in Betracht zu ziehen, daß die Kantone nicht nur vermehrte Ausgaben haben, sondern daß ihnen aus dem Automobilverkehr auch neue Einnahmen zufließen.

So ergab sich in der Kommission Einstimmigkeit in der Ansicht, es entspreche die Verdoppelung der bisherigen Entschädigungen einer gerechten und billigen Aufwertung im Hinblick auf die gegenwärtigen Verhältnisse, und es sei daher dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

Dann habe ich im Auftrage der Kommission noch einige Erwägungen darzulegen, die bei diesem Beschluß begleitend waren. Wir haben uns mit dem Bundesrat zu dem Grundsatz bekannt, daß es sich nicht um eine Beitragsleistung auf Grund der gegenwärtigen Verhältnisse und Bedürfnisse unserer Hochgebirgskantone in bezug auf ihre interkantonalen und internationalen Alpenstraßen handeln kann, sondern um die Aufwertung einer Ablösungssumme, die errechnet worden ist auf Grund der im Jahre

1874 bestehenden Zustände. Diese allein bilden die rechtliche Grundlage, und was die Kantone an vermehrtem Bau und verbessertem Unterhalt von Alpenstrassen seit 1874 geleistet haben, kann hier nicht in Betracht gezogen werden. Es soll dies aber geschehen bei Zuteilung der Strassenunterhaltsbeiträge aus dem Benzinzoll. Durch den gewaltig zunehmenden Automobilverkehr über die Alpenstrassen ist nicht nur deren Unterhalt viel teurer geworden; die erhöhten Lasten bedingen auch in steigendem Masse die völlige Erneuerung der Stützmauern und Brücken und damit Kosten, welche die Aufwendungen für Talstrassen weit übersteigen. Dazu kommen die im Hochgebirge regelmäßig wiederkehrenden Lawinenzüge und Rutschungen, die den Straßenkörper schwer hernehmen, oft völlig zerstören und wiederum eine ganz unverhältnismäßige Kostenlast nach sich ziehen. Das alles ist nach einstimmiger Ansicht der Kommission bei Festsetzung der Beiträge aus dem Benzinzoll in einer Weise in Berücksichtigung zu ziehen, die den seit 1874 veränderten Zuständen Rechnung tragen wird.

Aus diesem Grunde kam die Kommission auch zum Antrage, im neuen Verfassungstexte die Worte «in Würdigung aller Verhältnisse» zu streichen. Diese Formel bezieht sich, wie ich Ihnen dargelegt habe, durchaus nur auf die Ausmarchung und Ablösung, die 1874 erfolgte. Bei einem Erlasse des Jahres 1926 können wir nicht mehr sagen, daß er «in Würdigung aller Verhältnisse», wie sie heute bestehen, gefaßt worden sei. Es wird daher am besten sein, um nicht zu irgendwelchen Mißverständnissen zu führen, wenn diese Worte im neuen Verfassungstext gestrichen werden.

Die nationalrätliche Kommission hat einige der in Betracht kommenden Straßenstrecken in Uri, Tessin und Graubünden befahren. Sie spricht gerne ihre volle Anerkennung darüber aus, daß an diesen Straßen von den Kantonen gerade in letzter Zeit ganz bedeutende Erneuerungen und Verbesserungen vorgenommen wurden. Sie hatte aber doch den Eindruck, daß ein gewisser Unterschied in der Instandhaltung dieser Straßen von Kanton zu Kanton zu konstatieren ist. Wenn nun die Entschädigungen künftig verdoppelt werden, so hält die Kommission dafür, es sei dann auch dem Art. 37 der Bundesverfassung, der die gute Instandhaltung der Alpenstraße zur ausdrücklichen Bedingung für den Bezug der Entschädigungen macht, durch zeitweilige, keineswegs rigorose, sondern rücksichtsvolle, aber immerhin dem Verfassungstext entsprechende Kontrolle seitens der Bundesorgane erneute Beachtung zu schenken.

Die Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig Eintreten auf die Vorlage und Annahme derselben mit der erwähnten kleinen redaktionellen Abänderung. Wir hoffen, daß dem einstimmigen Beschluß der Kommission auch die einstimmige Annahme des neuen Verfassungsartikels durch den gesamten Nationalrat folgen werde. Es wird dies der eindrucksvollste Auftakt zur kommenden Volksabstimmung sein. Wir erwarten zuversichtlich, daß Volk und Stände durch ein glänzendes Mehr den vier Gebirgskantonen jene warme und aufrichtige Sympathie bekunden werden, die sie vollauf verdienen und deren sie in so hohem Masse würdig sind.

M. Pitton, rapporteur: Monsieur le président et Messieurs. Il n'est peut-être pas superflu de rappeler ici le texte de l'art. 30 de la Constitution fédérale dont la teneur est la suivante:

Art. 30: «Le produit des péages appartient à la Confédération.

Les indemnités payées jusqu'à présent aux cantons pour le rachat des péages, des droits de chaussée et de pontonnage, des droits de douane et d'autres émoluments semblables sont supprimés.

Les cantons d'Uri, des Grisons, du Tessin et du Valais reçoivent par exception et à raison de leurs routes alpestres internationales, une indemnité annuelle dont, en tenant compte de toutes les circonstances, le chiffre est fixé comme suit: Uri 80,000 fr., Grisons 200,000 fr., Tessin 200,000 fr., Valais 50,000 fr.

Les cantons d'Uri et du Tessin recevront en outre pour le déblaiement des neiges sur la route du St-Gotthard, une indemnité annuelle totale de 40,000 fr. aussi longtemps que cette route ne sera pas remplacée par un chemin de fer.

L'art. 37 de la Constitution fédérale complète l'art. 30 comme suit:

Art. 37: «La Confédération exerce la haute surveillance sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse.

Les sommes dues aux cantons désignés à l'art. 30 à raison de leurs routes alpestres internationales seront retenues par l'autorité fédérale si ces routes ne sont pas convenablement entretenues par eux.

Dans son projet d'arrêté fédéral, que chaque membre du Conseil national possède, le Conseil fédéral propose la modification du 3^e alinéa de l'art. 30 de la Constitution fédérale, en doublant le chiffre de l'indemnité annuelle allouée à chaque canton avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1925 et en abrogeant le 4^e alinéa de l'art. 30 portant sur le déblaiement des neiges.

Le texte du dit projet d'arrêté est le suivant:

I. La Constitution fédérale du 29 mai 1874 est modifiée comme suit:

Le 3^e alinéa de l'art. 30 est remplacé par la disposition que voici:

«Les cantons d'Uri, des Grisons, du Tessin et du Valais reçoivent, à partir du 1^{er} janvier 1925, par exception et à raison de leurs routes alpestres internationales, une indemnité annuelle dont, en tenant compte de toutes les circonstances, le chiffre est fixé comme suit: Uri 160,000 fr., Grisons 400,000 fr., Tessin 400,000 fr., Valais 100,000 fr.

Le 4^e alinéa de l'art. 30 est abrogé.

II. Cette revision constitutionnelle est soumise à la votation du peuple et des cantons.

III. Le Conseil fédéral et chargé de l'exécution du présent arrêté.

Je crois pouvoir me dispenser de refaire ici l'aperçu historique de la Constitution fédérale que vous venez d'entendre de la part de l'honorable rapporteur allemand, président de la commission.

Il me suffira de rester dans l'esprit de l'art. 30 qui nous occupe.

En 1921 déjà, le Gouvernement du canton du Valais a, au nom de ces quatre cantons, adressé une requête collective au Département de l'intérieur exposant l'insuffisance de ces sommes en regard de l'augmentation des prix des matériaux et des salaires depuis la guerre et demandant au Conseil fédéral de

proposer aux Chambres fédérales une augmentation de 50 % de leurs indemnités à partir du 1^{er} janvier 1920.

Cette requête alléguait en outre que des dégradations avaient été causées sur les routes alpestres par les automobiles de l'armée pendant la mobilisation de guerre 1914—1918 et que l'institution de courses postales par automobile contribuerait aussi dans une certaine mesure à l'usure de ces routes.

En lisant le message du Conseil fédéral du 12 décembre 1925, on doit considérer que les subsides prévus à l'art. 30 de la Constitution de 1874 sont en relation avec les suppressions des indemnités payées aux cantons pour les péages et les postes de 1848 à 1874.

Il faut aussi observer que les mesures exceptionnelles prévues à l'art. 30 en faveur des quatre cantons sont tout à fait motivées par les charges qui résultent pour eux de l'entretien des routes alpestres internationales.

Nous remarquons que, dans la pratique suivie jusqu'ici, les cantons intéressés n'ont pas été appelés à justifier l'emploi des subsides à l'entretien exclusif de leurs routes alpestres internationales. En 1921, lors de la requête des cantons intéressés le Département fédéral de l'intérieur a demandé aux quatre cantons de bien vouloir produire un tableau des dépenses annuelles faites pour les routes alpestres internationales en vue d'une comparaison avec les subsides payés par la Confédération.

La réponse n'a été donnée qu'en 1924; elle renferme des renseignements se rapportant à une quantité de routes qui semblent ne pouvoir être considérées comme routes alpestres internationales au sens de l'art. 30 de la Constitution fédérale. Au nombre de ces routes se trouvent d'ailleurs des routes de plaine.

Entre temps, le canton d'Uri a encore sollicité des indemnités spéciales pour le déblaiement des neiges.

Pour prendre en considération utilement les chiffres fournis par les cantons, il faudrait en première ligne être fixé sur ce qu'on doit entendre par routes alpestres.

Nous faisons remarquer à ce sujet que l'art. 30 de la Constitution fédérale ne les mentionne pas et que rien dans le dossier ne donne des renseignements de ce genre.

Dans l'exposé de son message, le Conseil fédéral propose de n'admettre comme routes alpestres internationales que les routes suivantes:

1. Pour Uri: la route du Gothard, d'Erstfeld à la frontière tessinoise;

2. pour les Grisons: la route du Splügen, de Thusis à la frontière italienne avec celle du Bernardin comme raccordement avec celle du Gothard; la route de Coire à Castasegna, par la Lenzerheide, Tiefenkastel, le Julier, la Maloja; la route de l'Ofenberg, de Zernez à Münster, la route de la Bernina, de Pontresina à Campolongo;

3. pour le Tessin: la route du St-Gothard, dès la frontière d'Uri à Bellinzona;

4. pour le Valais: la route du Simplon, de Brigue à la frontière italienne à Gondo.

Le Conseil fédéral, tout en reconnaissant la route du St-Bernard comme route internationale alpestre signale qu'elle n'a été terminée que vers les années 1889 à 1907, donc trente ans après 1874.

Les mémoires adressés au Conseil fédéral par les

cantons sont intéressants. Je me dispense de répéter les chiffres donnés par le rapporteur allemand. Sauf pour Uri et Valais, les chiffres fournis par les cantons portent sur des sommes totales annuelles qui ne peuvent servir au calcul exclusif des dépenses d'entretien des routes alpestres internationales, ni à la comparaison de ces dépenses avec les subsides prévus à l'art. 30.

Les frais annuels par canton sont d'ailleurs, suivant l'époque et les circonstances, très variables. Toutefois, ils ont augmenté d'une façon très sensible depuis la guerre. Les années 1921 et 1922 ont atteint le maximum. Dès lors, les prix ont baissé, de sorte que les frais d'entretien ont déjà diminué dans une certaine mesure.

Dès leur première requête collective en 1921, les cantons intéressés ont apporté un peu de surenchère dans leurs demandes subséquentes, c'est ainsi que, en novembre 1925, le Gouvernement tessinois, avec un nouvel exposé de ses dépenses à l'appui, demandait au Conseil fédéral que son indemnité annuelle fût portée à fr. 500,000 au lieu de fr. 400,000 comme le prévoit le projet d'arrêté.

Si, depuis 1874, les frais d'entretien ont augmenté, non seulement à cause de la main-d'oeuvre, mais aussi à cause du coût des matériaux ainsi que l'entretien de très nombreux murs, il ne faut certainement pas oublier de tenir compte de la dépréciation de l'argent.

Le Conseil fédéral reconnaît que la situation actuelle commande équitablement de doubler les indemnités fixées par la Constitution fédérale. Il en a étudié les moyens d'exécution et propose la voie constitutionnelle par la revision de l'art. 30 de la Constitution fédérale.

La commission du Conseil des Etats a tenu une séance commune avec celle du Conseil national le 31 mai dernier, séance à laquelle assistait M. le chef du Département de l'intérieur ainsi que l'inspecteur en chef des constructions fédérales.

Il s'agissait tout d'abord de discuter la question préalable de savoir s'il y a lieu de suivre la voie ordinaire de la revision constitutionnelle comme le propose le Conseil fédéral ou si le but ne pouvait être légalement et pratiquement atteint par un simple arrêté fédéral portant qu'aux indemnités prévues à l'art. 30, la Confédération ajoute de nouveaux subsides déterminés pour l'entretien de nos routes alpestres internationales. Après avoir entendu un exposé de M. le chef du Département de l'intérieur, les deux commissions ont constaté que non seulement le Département de justice a donné son préavis motivé dont le Conseil fédéral a admis l'argumentation, mais qu'il paraît bien difficile d'apporter des raisons solides en faveur de la procédure extraordinaire. Au surplus, il semble qu'il n'y a pas urgence à précipiter les opérations, c'est pourquoi la voie ordinaire paraît la plus simple à suivre.

Les deux commissions sont donc unanimement d'avis que seule la voie ordinaire de la revision constitutionnelle peut être prise en considération.

Votre commission a examiné une deuxième question.

Doit-on rester dans l'esprit et dans les proportions de l'art. 30 ou faut-il faire des autres différences de canton à canton?

Nous remarquons en premier lieu que la quote-part à attribuer aux divers cantons a été fixée en

1874, d'une manière définitive et en tenant compte de toutes les circonstances.

En effet, l'indemnité fixée à l'art. 30 n'a pas été accordée uniquement pour l'entretien des routes alpestres internationales des quatre cantons, mais aussi en compensation des indemnités de péage, de droits de chaussée et de pontonnage, précédemment perçus par les cantons.

Il est à remarquer également que les routes dites alpestres internationales ne sont désignées nulle part d'une façon officiellement admise.

Enfin, les cantons intéressés ont fait, en 1921, une demande commune tendant à relever du 50 % les indemnités prévues à l'art. 30 sans en changer les proportions de 1874.

Votre commission estime qu'il faut maintenir les mêmes proportions, considérant que c'est là une règle établie dans l'esprit du législateur de 1874. Ce procès historique semble devoir être respecté.

On évitera ainsi des débats interminables, peut-être infructueux, et qui risqueraient de fausser un équilibre sagement établi.

Pour les raisons qui précèdent, la commission est d'avis que les proportions entre cantons de l'art. 30 doivent être maintenues.

Passant au montant des indemnités à fixer, nous remarquons tout d'abord qu'au début de 1921, les cantons ont demandé une augmentation du 50 % seulement; il est vrai que l'un d'eux avait fait une réserve et que les autres ont fait plus tard des demandes subséquentes. On peut même se demander si la première demande collective des quatre cantons n'entendait pas doubler les indemnités de 1874, alors qu'elle sollicitait noir sur blanc une majoration du 50 % seulement.

Il n'existe pas pour tous les cantons intéressés des chiffres précis dans le dossier en ce qui concerne l'entretien des routes alpestres internationales de 1874. Toutefois, en considération des renseignements complémentaires obtenus et du fait que, en tenant compte que les dépenses ont atteint leur maximum en 1920—1922 et que dès lors elles ont diminué, on peut admettre qu'au point de vue technique et financier, le double des indemnités correspond assez bien à la proportion entre les dépenses d'autrefois et celles d'aujourd'hui.

D'autre part, les cantons ont de nouvelles ressources par la taxe qu'ils perçoivent sur la circulation des automobiles sur leur territoire. A ce sujet, plusieurs automobilistes se plaignent que ces taxes sont injustes et surtout trop élevées, en particulier à l'égard de ceux qui sont au bénéfice d'un permis de circulation suisse.

Au surplus, les cantons ont en perspective l'allocation par la Confédération du quart des droits sur la benzine. Ces sommes sont déjà mises de côté dès le 1^{er} janvier 1925.

En conséquence, la commission est d'avis que les indemnités aux quatre cantons prévues à l'art. 30 doivent être doublées, comme prévu dans le projet d'arrêté fédéral concernant la révision de l'art. 30.

Le Conseil fédéral a joint au dossier la requête du Gouvernement valaisan de février 1926 sans commentaire, ni proposition.

La commission en a pris connaissance, mais n'y a pas donné suite.

Le cas de la route alpestre internationale du Grand St-Bernard construite dans les années 1889 à 1907, terminée en 1907, a retenu l'attention de la commission.

La commission émet le vœu que des routes de ce genre soient l'objet d'une étude spéciale à l'occasion de la répartition des droits sur la benzine, répartition qui paraît devoir être proportionnée aux dépenses des cantons.

C'est là un moyen de donner plus d'élasticité dans la détermination des subsides fédéraux et d'en faire une allocation équitable.

Les commissions du Conseil national et du Conseil des Etats ont visité ensemble une partie des routes alpestres internationales. L'état de ces routes est bon en général, quoi qu'on remarque une différence sensible de canton à canton.

Votre commission rend particulièrement témoignage au canton d'Uri pour le bon entretien de son tronçon, tant de la chaussée, des ponts, que des murs d'appui.

Quant au texte nouveau du projet de révision de l'article 30 de la Constitution fédérale, la commission vous propose de biffer au 3^e alinéa de l'art. 30 les mots: « en tenant compte de toutes les circonstances » et, pour les surplus, d'adopter le projet du Conseil fédéral.

La commission estime que la surveillance des routes alpestres internationales prévue à l'art. 37 de la Constitution fédérale doit être exercée et appliquée.

Bien que le texte de l'art. 30 de la constitution fédérale ne contienne pas le mot « entretien » (probablement pour des raisons que n'a pas voulu indiquer le législateur), mais dit simplement « à raison de leurs routes alpestres internationales », il semble en effet que par application de l'article 37, le paiement des subsides doit être subordonné à un bon entretien des routes.

Tout en défendant le principe de la souveraineté cantonale et opposée à un contrôle blessant et tracassier à l'égard des cantons mentionnés à l'art. 30, la commission est d'avis que le Département fédéral doit exiger un entretien convenable de ces routes alpestres internationales. Le contrôle se justifie d'autant plus que les indemnités aux cantons seront augmentées.

Nous savons que le Département fédéral saura exercer ce contrôle avec tout le respect dû aux cantons.

La commission, au nom de laquelle j'ai l'honneur de rapporter en français, vu le message du Conseil fédéral; vu les charges qu'ont à supporter les cantons d'Uri, Grisons, Tessin et Valais; vous propose, à l'unanimité, l'entrée en matière sur la révision de l'article 30 de la constitution fédérale.

Allgemeine Beratung. — Discussion générale.

Lusser : Es ist für den Sprechenden ein erfreulicher Zufall, daß er seine sogenannte Jungfernrede in diesem Rate von Stapel lassen kann in einer Angelegenheit, die für seinen lieben Heimatkanton von größter Bedeutung ist. Sie werden es mir daher, wie ich hoffe, auch zugute halten, wenn ich, ganz gegen meine Gewohnheit, Sie etwas länger mit meinen Ausführungen hinhalte, denn es ist für mich geradezu eine Herzenssache, in der Frage der Festsetzung der Bundesentschädigung an die interkantonale Durchgangsstraße des Gotthard ein kräftiges Wort zugunsten des an Naturschönheiten so reichen, an Finanz-

quellen aber leider so armen und von Katastrophen so oft heimgesuchten Kantons Uri einzulegen.

Die Prüfung der von den vier Bergkantonen Uri, Graubünden, Tessin und Wallis am 9. Februar 1921 erfolgten Eingabe um Erhöhung der in Art. 30 der Bundesverfassung festgesetzten Bundesentschädigung an die internationalen Alpenstraßen hat, wie ich sowohl der bundesrätlichen Botschaft als auch dem Referat des Herrn Kommissionspräsidenten mit Vergnügen entnehme, den h. Bundesrat wie auch die verehrliche Kommission davon überzeugt, daß diese Eingabe kein leichtfertiger Beutezug auf die Bundeskasse war, sondern ein berechtigtes Begehren und zugleich ein Hilferuf an die Mutter Helvetia, die ja immer und überall beispringt und hilft, wo eine wirkliche Notlage ihrer Kinder zu mildern und zu lindern ist. Ich erfülle eine angenehme Pflicht, wenn ich dem h. Bundesrate, der nationalrätlichen Kommission zum voraus den aufrichtigsten und herzlichsten Dank ausspreche für das Wohlwollen, das sie dieser Eingabe der vier Kantone entgegengebracht haben.

Wenn ich mir gleichwohl erlaube, mit einem etwas weiter gehenden Antrage an Sie zu gelangen, so geschieht es sicherlich nicht aus unangebrachter Begehrlichkeit, es geschieht auch nicht im geringsten in der Absicht, die Ansprüche der mitinteressierten Kantone zu schmälern oder zu beeinträchtigen, nein, es geschieht tatsächlich nur aus der durch die Prüfung der Verhältnisse gewonnenen Ueberzeugung heraus, daß der Kanton Uri bei der Festsetzung der Bundesentschädigung von 80,000 Fr. im Jahre 1874 etwas zu stiefmütterlich behandelt wurde und daß diese stiefmütterliche Behandlung heute eine kleine Korrektion erfahren kann.

Bevor ich zur Begründung dieser meiner Behauptung übergehe, erlaube ich mir, denjenigen wenigen Kollegen, die sich nicht mit Geschichtsforschung abgeben, eine kleine Vorlesung über die Entstehungsgeschichte der Gotthardstraße zu halten.

Aus dem kaum zwei Meter breiten Saumpfade über den Gotthard, der meistens aus Gemeindewegen bestand, und der erstmals im Jahre 1236 von dem norddeutschen Abte Albert von Stade auf der Heimreise von Rom benutzt wurde, entwickelte sich schon gegen Ende des XIII. Jahrhunderts ein Welthandelsweg par excellence, was die Bündner- und Walliserpässe zu fühlen bekamen. Ganz besonders waren es die Habsburger, welche den Verkehr über den Gotthard förderten, da er von Luzern bis an den Hauenstein durch ihr Gebiet führte und sie damals noch hofften, auch den Kanton Uri sich aneignen zu können, was aber, wie bekannt, durch die alten Eidgenossen glücklicherweise ein für allemal gründlich vereitelt wurde. Als einheitlicher Saumweg wird der Gotthard erst seit dem Anfang des XIV. Jahrhunderts erwähnt. Man verbreiterte ihn auf 3 Meter und belegte ihn zum Teil mit Granit- und Gneisplatten; stellenweise war er aber immer noch so eng, daß die Ballen für die Saumtiere schon in Flüelen nach einem bestimmten Profil gemessen werden mußten. Größere Verbesserungen fanden im XVI. Jahrhundert statt, indem z. B. nach den großen Hochwasserschäden im Jahre 1550 und 1569 bedeutende Neubauten an Straßen und Brücken vorgenommen werden mußten. Einen besondern Aufschwung nahm der Verkehr über den Gotthard aber erst mit dem ersten Tunnelbau auf der Gotthardroute, nämlich der Erstellung des jetzt noch bestehenden 60 Meter langen sogenann-

ten Urnerloches bei Andermatt im Jahre 1707. Freilich legte man die Strecke Flüelen—Bellinzona noch nicht im Schnellzugstempo zurück, sondern es bedurfte der englische Mineraloge Greville der sich am 27. Juni 1775 in einer zerlegbaren Kutsche über den Berg spedieren ließ, dazu noch 7 Tage und eines Transportpreises von 18 Karolin oder 450 Fr. Der jährliche Verkehr soll immerhin schon 16,000 Menschen und 9000 Saumpferde betragen haben. Die Zölle, die schon von den Oesterreichern eingeführt worden waren beliefen sich anfänglich auf 400 Pfund, stiegen dann aber auf 55,000 Fr. und schließlich sogar auf 100,000 Fr.

Der Bau moderner Straßen über den Simplon durch Napoleon, über den St. Bernardin und Splügen riefen rasch auch dem Bau einer den damaligen Anforderungen entsprechenden Gotthardstraße, wollte der Gotthard seine eminente Bedeutung als wichtigste internationale Handelsverbindung zwischen deutschen und welschen Landen nicht verlieren, die er dank seiner geradesten und direktesten Führung von einem nördlichen Haupttal in ein südliches und zwar ohne sich vorher zwischen Haupt- und Nebenketten durchwinden zu müssen, besaß. So wurde denn in den Jahren 1820—1830 die jetzige Gotthardstraße erstellt, was für den kleinen und wirtschaftlich schwachen Kanton Uri allein einen Kostenaufwand von rund einer Million alter, oder 1,7 Millionen neuer Schweizerfranken bedingte. Die Tilgung dieser Anleienschuld erfolgte allerdings mittelst der vermehrten Zollerträge bzw. späteren Bundesentschädigung. Aber erst mit dem Jahre 1917, d. h. nach nahezu 100 Jahren ist es dem Kanton möglich gewesen, die letzte Quote dieser Schuld abzubezahlen.

Diese Gotthardstraße war und ist, wie sich jeder von Ihnen, meine Herren, und ganz besonders die national- und ständerätliche Kommission überzeugt haben wird, in bezug auf die Kühnheit und Zweckmäßigkeit der Anlage, ihre Führung durch gewaltige Schluchten und an steilen Hängen hin, ihre zahllosen Serpentinaen, kunstvollen Brücken, Galerien und Schutzbauten ein Meisterwerk der Ingenieurkunst. Enorm war der Verkehr, der sich nach der erfolgten Fahrbarmachung der Gotthardstraße entwickelte. Bavier gibt in seinem Werke über die Straßen der Schweiz die Zahl der Postreisenden über den Gotthard im Jahre 1876 auf 69,547 an, während im selben Jahr für den Simplon nur 28,190, den Splügen 30,205, den St. Bernardin 11,113, den Julier 13,091, den Flüela 21,956 und den Albula 9874 betragen habe.

Den mittelalterlichen Warenverkehr schätzt Aloys Schulte in seiner Geschichte des mittelalterlichen Handels- und Warenverkehrs auf 12,500 q per Jahr, der sich dann aber bis im Jahre 1840 auf 80,900 q hob. Begreiflich waren infolgedessen auch die Zollerträge, diese Haupteinnahmequelle des Kantons, recht bedeutende, die durch die Bundesentschädigung jedenfalls bei weitem nicht kompensiert wurden.

Mit dem Bau der weltberühmten Gotthardbahn mit einem Kostenaufwand von 238,000,000 Fr., an welche das Land Uri, nebst der Gratisabgabe von Baumaterial wie Steine, Kies, Sand und dergleichen noch eine Subvention von 1,000,000 Fr. oder 62 Fr. auf den Kopf der damals 16,000 Einwohner leistete, verlor die Gotthardstraße vorübergehend ihre große Bedeutung. Die Gotthardstrasse sollte diese Bedeutung aber in vermehrtem Maße wieder erhalten durch

den riesigen Aufschwung des Automobilverkehrs. Als Beweis hiefür sei nur kurz erwähnt, daß im letzten Jahr nicht weniger als 20,602 Privatauto auf unserer Straßenstrecke verkehrten, die Fahrten der einheimischen Autos und der schweren Camions und Traktoren der eidgenössischen Militärverwaltung und der Gotthardbefestigungen sowie der eidgenössischen Postautomobile nicht dazu gerechnet. Daß dieser gewaltige Verkehr auf beinahe der gleichen und nämlichen Straßenstrecke seine Spuren auf der Straße zurückließ und für unsere Verhältnisse beinahe unerschwingliche Unterhaltungskosten verursachte, ist einleuchtend. Der sich immer noch steigernde Automobilverkehr mit seiner schweren Belastung und Erschütterung der schon mehr als 120 Jahre alten Gotthardstraße wird aber zudem noch unbedingt einen wenigstens teilweisen Umbau und Ausbau dieser Straßen, ihrer zu engen Brücken und zu spitzen Kehren erfordern, soll sie den heutigen Anforderungen und der Sicherheit in Zukunft genügen.

Entschuldigen Sie diese etwas längeren verkehrspolitischen Ausführungen. Es lag mir aber sehr daran Ihnen damit darzutun, wie das biedere Urnervolk und seine Behörden von jeher eine große Auffassung in der Verkehrspolitik bewiesen haben und auf diesem Gebiete eine Weitsichtigkeit, Energie und Opferwilligkeit zeigten, die Bewunderung und Anerkennung verdienen. Wenn es wahr ist, daß Verkehrswege einen Gradmesser für die Wohlfahrt und Intelligenz eines Landes sind, so möchte ich, ohne unbescheiden zu sein, diese kulturgeschichtliche Sentenz auch für mein liebes Urnerländchen mit seinen mehr als 120 km Bergstraßen in Anspruch nehmen und für dasselbe um jene Hilfe bitten, deren es so bedarf, und die ihm vom Bund und den lieben Miteidgenossen schon so oft in höchst verdankenswerter Weise zuteil wurde.

Der Kanton Uri ist ein kleines Staatswesen, aber er ist bestrebt, seine Pflichten bestmöglich zu erfüllen. Von seiner Gesamtfläche von 1074 Quadratkilometer sind 47,42 % unproduktives und nur 53,58% produktives Land. Einzig Wallis hat ein ähnliches Mißverhältnis. Es erklärt sich daraus auch die spärliche Bevölkerungszahl von nur 23,973 Seelen, d. h. 42 pro Quadratkilometer des produktiven Bodens. Klein wie seine Bevölkerungszahl war und ist der ernerische Finanzorganismus. Die finanzielle Entwicklung des Staatshaushaltes ging parallel der verfassungsrechtlichen Umgestaltung auf dem Gebiete der Staatsverwaltung. Während in den ersten Dezennien des 19. Jahrhunderts der Schwerpunkt des Haushaltes bei den beiden Bezirken, jetzt Korporationen oder Allmendgenossenschaften, Uri und Urseren lag, trat um die Mitte und gegen Ende des Jahrhunderts immer mehr das zentrale Band der beiden Gemeindewesen, der Kanton als Träger der Landesverwaltung, in den Vordergrund. So war im Jahre 1818, also zur Zeit des Gotthardstraßenbaues, der Kantonshaushalt noch ein sehr einfacher und bescheidener, bestanden doch die Einnahmen im wesentlichen nur aus Sustgebühren, Postregalertrag und Zuschüssen von der Salzverwaltung. Fünfzig Jahre später, im Jahre 1868 waren sie bereits auf 172,000 Fr. angestiegen und im Jahre 1918, also 100 Jahre später, beliefen sich sie schon auf die Summe von 1,034,953 Fr. oder 44 Fr. auf den Kopf. Heute, d. h. im Jahre 1925, weist unsere Staatsrechnung 1,557,371 Fr. Einnahmen und 1,617,687 Fr.

Ausgaben auf und schließt folglich mit einem Defizit von 60,000 Fr. Ebenso weist das Budget pro 1926 einen Rückschlag von 53,856 Fr. auf, obschon die Bundesentschädigung mit 160,000 Fr. bereits darin vorgesehen ist. Der kostspieligste Zweig der Verwaltung war von alters her das Bauwesen. Der Bau und Unterhalt der Bergstraßen, und in Uri gibt es beinahe nur solche, erforderte stets die größten Aufwendungen. Durch den Bau der Gotthardstrasse betrug die Staatsschuld im Jahre 1843 nicht weniger als rund eine Million oder 67 Fr. auf den Kopf. Sie steigerte sich durch den Bau von drei neuen großartigen Alpenstraßen über die Furka, die Oberalp und die Axenstrasse und die Dekretierung der Gotthardmillion in einer Weise, daß der Zinsendienst im Jahre 1875 schon über 50,000 Fr. in Anspruch nahm und das Urnervolk, mehr der Not gehorchend als dem eignen Triebe, zur Einführung einer direkten Steuer, die es bisher nicht kannte, sich veranlaßt fand. Es ging dies jedoch keineswegs sehr leicht. Die unter dem Präsidium meines Vaters sel. am 29. November 1879 gehaltene Steuerlandsgemeinde nahm einen sehr stürmischen Verlauf und es kam dabei sogar zu Tätlichkeiten gegenüber Regierungsmitgliedern. Ueber den Verlauf dieser Landsgemeinde meldete der Telegraph den Zeitungen aus Altdorf lakonisch: «Heute wurde die Landsgemeinde in der Pfarrkirche gehalten. Es wurde zuerst gebetet, dann gebrüllt, und hierauf die Versammlung aufgelöst.» Einige Monate später hat das Urnervolk dann doch in den sauren Apfel gebissen, der seither noch viel saurer geworden ist, besitzen wir doch zurzeit ein Steuergesetz, dessen Ansätze nach dem Gutachten von Herrn Ständerat Meßmer bei den größern Vermögen zu den höchsten in der Schweiz gehören. Die Schuldenlast des Kantons Uri beträgt zurzeit 6,806,000 Fr. oder 284 Fr. auf den Kopf der Wohnbevölkerung. Die Verzinsung und Amortisation des bei dem bekannten Zusammenbruch der Ersparniskasse vom Bund in höchst verdankenswerter Weise erhaltenen Anleihens von 5 Millionen, an welche wir bereits 1,350,000 Fr. dem Bunde wieder zurückbezahlt, erfordert allein schon beinahe den ganzen Steuerertrag von 200,000 Fr.

Ich habe Sie mit diesen finanziellen Expektationen ebenfalls etwas lange hingehalten. Es geschah, um Ihnen ein möglichst klares und getreues Bild der Verhältnisse unseres kleinen Bergkantons zu geben, sowie um Ihnen darzutun, in welcher schwieriger Lage er sich befindet und wie sehr es angebracht ist, ihm zu helfen, wo es irgendwie geschehen kann. Es ist für den Sprechenden sicherlich kein Vergnügen, mit dem Hute in der Hand, allerdings nur bildlich gesprochen, vor Sie hinzutreten und zwar umsoweniger, da mir auch die keineswegs allzu rosige Lage des Bundes bekannt ist. Ich anerkenne auch gerne und dankbar, daß die bundesrätliche Vorlage unzweifelhaft für Uri eine große Hilfe bedeutet. Wenn ich Ihnen aber gleichwohl heute beantrage, die vorgesehene Bundesentschädigung von 160,000 auf 200,000 Franken zu erhöhen, also auf diejenige Summe, welche die Kantone Graubünden und Tessin seit mehr als 50 Jahren beziehen, so glaube ich, daß dies durch die Verhältnisse gerechtfertigt ist.

Wohl hat sich die verehrte Kommission auf den Standpunkt gestellt, daß die Worte: «in Würdigung aller Verhältnisse», aus dem Art. 30 der Bundesverfassung zu eliminieren seien. Es mag dies mein-

wegen für die Zukunft geschehen. Heute aber besteht der Art. 30 in diesem Wortlaute noch zurecht und ich stelle ausdrücklich auf denselben ab und hoffe, daß auch Sie durch meine Ausführungen zu der Ueberzeugung gelangt sind, daß es heute so gut als im Jahre 1874 angezeigt ist, alle Verhältnisse zu würdigen und die damalige Skala den heutigen Verhältnissen anzupassen. Es ist dies gewiß umso gerechtfertigter, als tatsächlich der Kanton Uri bei der Festsetzung der Skala von 1874 zu kurz gekommen ist, indem er leider, mangels eines Kantonsingenieurs und eines Staatskassiers, damals nicht in der Lage war, alle die notwendigen Feststellungen, Angaben und Berechnungen zu machen und den Bundesbehörden vorzulegen, wie dies bei den andern drei großen Kantonen der Fall war.

Vergleicht man die damaligen Zoll- und Post-erträgnisse der Eidgenossenschaft seit dem Loskauf mit dem Anteil, den der Kanton Uri bezog, so ergibt sich nachweisbar eine Einbusse für Uri auf Zölle und Posten im Gegensatz zum eigenen Betrieb von beinahe 40—50,000 Fr. je nach den bessern oder schlechteren Jahren. Es war dies eine Einbuße von nahezu einem Drittel der damaligen Gesamtstaats-einnahmen. Diese Tatsache allein würde schon eine Berücksichtigung meines Antrages rechtfertigen. Es ist aber nebstdem noch geltend zu machen, daß laut einem bundesgerichtlichen Urteil in Sachen Luzern gegen Uri vom 15. Februar 1884 ausdrücklich festgestellt ist, «daß nicht daran zu zweifeln sei, daß die in Art. 30 der Bundesverfassung normierte Entschädigung dem Kanton Uri zum Zwecke der Verzinsung und Amortisation des Baukapitals, sowie zum Zwecke des fernern Unterhaltes der von ihm mit Zollberechtigung gebauten internationalen Gotthardstraße gewährt worden sei.» Daraus darf nun aber mit Recht gefolgert werden, daß nicht nur die bisherigen, sondern auch die in sicherer Aussicht stehenden zukünftigen Kosten des Baues und Unterhaltes der Straße in Berücksichtigung fallen. Vor mir liegt ein Ihnen zur Verfügung stehendes Gutachten unseres Kantonsingenieurs, Herrn Oberst Epp, aus dem ich Ihnen nur folgende Stelle zitieren will: «Wenn die erwähnten unvermeidlichen Erneuerungen und Verbesserungen an der Gotthardstraße ausgeführt werden sollen, werden sich die Kosten per Kilometer auf mindestens 50,000 Fr. belaufen, was, auf die 44,760 km lange Gotthardstraße berechnet, im Laufe der Jahre für Reparaturen und Ausbau eine Kostensumme von 2,4 Millionen erfordern würde.» Eine für Uri geradezu entsetzliche Summe, die aufzuwenden der Kanton, der weder über Ressourcen noch irgendwelche neuen Hilfsquellen verfügt, einfach nicht in der Lage sein wird. Und doch sollten und müssen diese Verbesserungen der Straße im Interesse des Verkehrs und namentlich auch zur Sicherheit des Postautomobilverkehrs vorgenommen werden. Es kann aber, es ist dies für jedermann verständlich, nur geschehen, wenn der Bund in weitestgehender Weise in seinem eigenen Interesse dazu mithilft.

Sie haben aus meinen Ausführungen gesehen, daß Uri sich in bezug auf die Verkehrspolitik stets seiner Pflicht bewußt war und hiefür vor keinen Ausgaben zurückschreckte. Es ist auch heute noch bereit, sich aufs äußerste anzustrengen. Der Unterhalt unserer Alpenstraßen läßt nach allgemeinem Urteil

nichts zu wünschen übrig. Wir verwenden nicht weniger als den fünften Teil der gesamten Staatseinnahmen für das Straßen- und Verkehrswesen. Aber das kann nicht so weitergehen, sollen unsere Schulden nicht eine Höhe erreichen, welche den Ruin des Ländchens zur Folge hat. Wenn wir daher auf die Unterstützung des Bundes Anspruch machen, so glauben wir hierzu ein gewisses Recht zu besitzen und zwar umso mehr, da auch der Kanton für den Bund Opfer gebracht hat. Ich erinnere Sie nur an die Million für den Bau der Gotthardbahn, jetzt Bundesbahn, an die außerordentlich billige, unentgeltliche Abtretung des grossen Areals für die eidgenössischen Munitionsfabrikanlagen, an die Steuerfreiheit, die der Bund für alle seine vielen und teuren Werke in Uri genießt, und insbesondere an die Abtretung der gesamten Wasserkräfte der Reuß von mindestens 80,000 HP zu dem Spottpreise von 72,000 Fr. per Jahr, während der Bund in andern Kantonen nach dem eidgenössischen Wasserrechtsgesetz hiefür den vier- und fünffachen Betrag zu bezahlen hätte.

Man spricht in letzter Zeit sehr oft und in höchst wohlwollender Weise von dem harten Los der Bergbauern und der Notwendigkeit, ihnen zu helfen. Lassen Sie diese Worte auch in diesem Falle zur Tat, zur freundeidgenössischen, vaterländischen Tat werden. Eine solche wäre unstreitig die Annahme meines Antrages. Der Kanton Uri würde dadurch in der Bestreitung der Auslagen für den Straßenunterhalt entlastet und in die Möglichkeit versetzt, wieder mehr Mittel der Volkswirtschaft zuzuwenden. So vieles wäre notwendig zum Schutz von Gut und Leben in den Bergen, allein wir sind zu unserm größten Leidwesen gezwungen, zurückzuhalten, um die fortwährenden Rechnungsrückschläge nicht noch zu vergrößern und dem ersehnten Ziele, dessen Erreichung uns von Ihnen bei der Bewilligung des Bundesbahnanleiheus zur Pflicht gemacht wurde, nämlich das finanzielle Gleichgewicht herzustellen, näherzukommen. Aus diesem Grunde haben wir selbst die notwendigsten Lawinen- und Wildbachverbauungen, die Bodenverbesserungen und alle größeren öffentlichen Arbeiten einstellen und unterlassen müssen, wodurch wir natürlich auch der nach andern reichen Kantonen so reichlich fließenden Bundessubventionen verlustig gingen. Es ist dies außerordentlich schmerzlich und für die Erwerbsverhältnisse der unbemittelten Bevölkerung überaus nachteilig und schädigend, und muß jedenfalls immer mehr zur Entvölkerung unserer Bergtäler führen.

Tragen Sie dazu bei, daß sich die Verhältnisse im Urnerländchen bessern, indem Sie diese Verhältnisse in vollständig dem Art. 30 der Bundesverfassung entsprechender Weise würdigen und eine Korrektur der im Jahre 1874 aus den bereits erwähnten Gründen ungenügend festgesetzten Bundesentschädigung an die Gotthardstraße im Sinne der Erhöhung des Beitrages von 160,000 auf 200,000 Fr. vorzunehmen. Ich bin überzeugt, daß der hochverehrte Herr Departementschef, Herr Bundesrat Chuard, der als Westschweizer, wie alle unsere chers confédérés de la Suisse romande, von jeher die wärmste Sympathie für die suisse primitive hegte, ebenso der verehrte Stellvertreter, Herr Bundespräsident Häberlin, sich damit abfinden und ob der Annahme meines Antrages sich gewiß nicht grämen werden. Aber auch die verehrliche Kommission, und vorab

unser verehrte Freund und Referent, Herr Nationalrat von Matt, wird sich nicht allzusehr aufregen und ärgern, sondern sich sicherlich recht gut damit abfinden, wenn der Kommissionsantrag im Sinne meines Antrages korrigiert und verbessert wird. Das Schweizervolk aber wird umso freudiger einem solchen Beschluß zustimmen, wenn es weiß, daß damit einem Volke geholfen wird, das in seiner mißlichen Lage auf die Mithilfe der Eidgenossenschaft angewiesen ist. Das biedere, aber durch unglückliche Ereignisse schwergeprüfte Urnervolk wird sich stets dankbar dieser Schlußnahme erinnern und seine weit mehr als 600 Jahre in allen Lagen bekundete Schweizertreue belohnt finden und sich mit neuer Liebe und neuer Tatkraft der lieben Heimat widmen.

Escher : Der Antrag des verehrten Kollegen aus dem Kanton Uri ruft auch hier einen Vertreter des Kantons Wallis selbstverständlich auf den Plan. Auch ich hatte einen Herzenswunsch, und ich glaube, auch mit mir die Herren Kollegen aus dem Kanton Graubünden in dieser Frage überhaupt nicht zu sprechen. Leider ist mit dem Antrag des Kantons Uri dieser Herzenswunsch nicht in Erfüllung gegangen und Sie werden es daher begreifen, daß auch ein Vertreter des Kantons Wallis sich zu der Frage äußert. Ich will nicht zurückgehen auf die Entstehungsgeschichte des Art. 30 der Bundesverfassung, um mich nicht dem Vorwurf auszusetzen, ich hätte auf die Pfahlbauer zurückgegriffen. Aber ich will nur festhalten, daß, wie der Herr Präsident der Kommission erklärt hat, es sich hier um ein Ueberbleibsel der von 1848—1874 den Kantonen entrichteten Zoll- und Postentschädigungen handelt. Die Bundesversammlung der Revisionsperiode, die nach hartem Kampf und unter starker Opposition in radikaler Weise die Erträge der Zölle der Bundeskasse zugewiesen hat, anerkannte das Recht der Alpenkantone auf eine besondere Entschädigung. Der damalige Referent der Kommission, Stämpfli, hat nach dem Referat des «Bund» ausgeführt: «Allerdings», so votierte der Kommissionsreferent Stämpfli, anlässlich der Beratung der Bundesrevision im November 1871, «allerdings sind einige Kantone, welche sehr viel tun für das Offenhalten der Alpenpässe, in der Lage, eine Entschädigung mit Recht beanspruchen zu können. Diese Kantone werden durch die Aufhebung der Zoll- und Postentschädigung sehr empfindlich geschädigt.» Gegen diese Ansicht der Revisionskommission erhob sich dazumal keine Einsprache. Schwieriger gestaltete sich die Durchführung des also gutgeheißenen Grundsatzes. Auf welcher Grundlage sollte die Berechnung erfolgen und wo sollte die Höhe der Entschädigung festgestellt werden, in der Verfassung selbst oder in einem Spezialgesetz? Zweimal wurde der Artikel an die Kommission zurückgewiesen. Schließlich siegte der Antrag des Handels- und Zolldepartements, der von dem Gedanken ausging: «Ausnahmsweise erhalten die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis mit Rücksicht auf ihre nationalen Alpenstraßen eine jährliche Entschädigung, die nach der Summe zu berechnen ist, welche jeder der vier Kantone nach der bisherigen Zollska bezogen hat nach Abzug der Beträge, die nach dem Durchschnitt der von den übrigen Kantonen bezogenen Auslösungssummen zu berechnen sind.»

Die Kommission beantragte aber statt des allgemein etwas umständlichen und unverständlichen Prinzips sofort die ausgerechneten Zahlen in die Verfassung aufzunehmen und diese Zahlen waren: Uri 80,000, Graubünden 200,000, Tessin 200,000, Wallis 50,000.

Ein Vertreter des Kantons Wallis im Nationalrat, von Roten, lehnte sich gegen diese Fixierung auf. Nach dem Referate im «Bund» führte er aus, daß, während die anderen Alpenstraßenkantone mehr erhalten, als ihr Ausfall betrage, Wallis bei einem Ausfall von 73,000 Fr. nur 50,000 Fr. erhalte.

Die Unterhaltung der Straßen im Kanton Wallis sei sehr beschwehrlich und kostenraubend. Die andern Kantone bekommen mehr als der Unterhalt ihrer Alpenstraßen kostet, während Wallis allein für diese Kosten nicht gedeckt werde.

Im Ständerat führte Dr. Clausen, ein Vertreter des Wallis, aus: «Die Kommission, in der der Kanton Wallis nicht vertreten war, zog nur den Simplon in Betracht, während Wallis noch andere Alpenstraßen über den Großen St. Bernhard und nach Savoyen zu unterhalten hat.» Die Vertreter des Kantons Wallis waren also mit der von der Kommission beantragten Normierung nicht einverstanden und bezeichneten sie als Ungerechtigkeit.

In dieser Sachlage darf es nicht befremden, daß zu Anfang des Jahres 1921 es der Kanton Wallis war, der die Initiative zur Revision des Art. 30 der Bundesverfassung ergriff und daß heute ein Vertreter dieses gleichen Kantons zu dieser Frage das Wort ergreift.

Wir wollen heute nicht mehr mit dem Bundesrat und der Bundesversammlung der 70er Jahre um die uns gewordene Verkürzung rechten; einen so bösen Charakter haben wir nicht, wir wissen zu vergessen, zu verzeihen. Aber wir sind es unserem Kanton schuldig, seinen Standpunkt zu begründen. Die unmittelbare direkte Ursache der Revisionsbewegung war, wie die Botschaft ausführt, die Preis- und Lohnsteigerung der Nachkriegsjahre. Da die Behandlung der Angelegenheit sich verzögerte, infolge der angehobenen Untersuchung durch zwei Departemente, reichten einzelne Kantone wie Uri und Tessin und auch Graubünden Sonderbegehren ein. Der Bundesrat hat in wohlwollender Weise diesen Begehren Rechnung zu tragen versucht.

Der Antrag des Bundesrates, dem sich die Kommission angeschlossen hat, geht, wie wir gehört haben, auf Verdoppelung der in der Bundesverfassung niedergelegten Verträge.

Die Grundlage der Berechnung ist also die gleiche wie in der Verfassung von 1874 und bleibt unverändert, und die gleichmäßige Erhöhung wird in der Botschaft motiviert: a) durch die eingetretene Preis- und Lohnsteigerung; b) durch die größere Inanspruchnahme der Straßen; c) durch den Willen der eidgenössischen Behörden, den Gebirgsregionen zu Hilfe zu kommen.

Der Regierungsrat des Kantons Wallis hat mit eingehender Begründung in einer motivierten Eingabe vom 9. Februar 1926 an den Bundesrat nicht nur die Verdoppelung des Betrages, sondern eine Erhöhung auf 200,000 Fr. verlangt. Dieses Begehren war vollauf begründet.

Als internationale Alpenstraßen nimmt der Bundesrat für den Kanton Wallis nur den Simplon. Dem Großen St. Bernhard, seit jeher bekannt als wichtiger

Uebergang, in den Jahren 1884—1905 vollständig neu ausgebaut, kann doch sicher der Charakter einer internationalen Alpenstraße nicht abgesprochen werden. Die eidgenössische Postverwaltung hat nun auf dieser Alpenstraße die Automobilpost eingeführt, welche im Jahre 1925 bereits rund 31,000 Fr. an Betriebseinnahmen zu verzeichnen hatte.

Die Straße Martigny-Chatelard bis Chamonix, welche auf Walliser Territorium 25 km lang ist, stellt eine sehr frequentierte Alpenstraße dar, die das Wallis mit dem savoyischen Fremdenzentrum Chamonix verbindet.

Die Straße Monthey-Morgins-Evian ist ebenfalls ein alter Alpenübergang. Ich will nur diese drei Uebergänge erwähnen, ich will nicht sprechen von der Furka und der Grimsel, obwohl diese ebensowohl als Zufahrtsstraßen zum Simplon angesehen werden könnten, wie Thusis-Splügen und der Bernardin als Anschluß an den Gotthard.

Aber auch die Verkehrsverhältnisse haben sich seit den Siebzigerjahren verändert und verschoben. Ich will nur an das gewaltige Anwachsen des Automobilverkehrs erinnern. Gerade diesem Verkehrsmittel hat der Kanton Wallis alle Aufmerksamkeit geschenkt. Mit der größten Zuverlässigkeit ist Wallis den Automobilisten entgegengekommen. Alle Straßen, soweit immer möglich, wurden den Motorfahrzeugen eröffnet. Keine Sonntagsverbote, keine Autofallen sind bei uns bekannt und doch hat auch bei uns die Bevölkerung unter den unangenehmen Begleitumständen gelitten, ganz besonders unter der Staubplage. Wallis sucht die Lage zu verbessern durch Bekämpfung der Inkonvenienzen, durch Verbesserung der Straßen.

Dies fordert gewaltige Summen. Man ist aber noch nicht zufrieden. Kantonale und außerkantonale Verkehrsinteressenten sind in neuester Zeit mit einer Eingabe an die Regierung gelangt und verlangen mehr, verlangen ganz besonders eine frühere Oeffnung der Alpenstraßen für den internationalen Verkehr. Der Verkehr ist, wie gesagt, heute schon groß.

Im Jahre 1925 wurden im Kanton Wallis 22,000 Verkehrsbewilligungen für außerkantonale Motorfahrzeuge auf Alpenstraßen erteilt. Es ist zu bemerken, daß diese Bewilligungen jeweilen für drei Tage gültig sind.

Ueberdies hat die Eidgenossenschaft nach der Betriebsrechnung der eidgenössischen Motorposten in den Alpen für das Jahr 1925 im Wallis sieben Automobilposten auf den Alpenstraßen und erzielte an Betriebseinnahmen rund 600,000 Fr. bei einer Gesamteinnahme von 1,700,000 Fr., also mehr als ein Drittel.

Es ist also gewiß nicht zu leugnen, daß die Verkehrsverhältnisse seit der letzten Verfassungsrevision sich gewaltig verschoben haben, daß aber auch damit die Grundlagen der damaligen Berechnung sich geändert haben.

Wenn die finanziellen Verhältnisse des Wallis derart wären, daß die Veränderung, die Mehrbelastung der Alpenstraßen, ohne weiteres von ihm getragen werden könnte, würde seine Regierung gewiß kein Begehren auf Erhöhung des Betrages gestellt haben. Dies ist aber nun leider nicht der Fall.

Herr Kollege Obrecht hatte Gelegenheit, die Finanzlage des Kantons Wallis eingehend zu prüfen und sein Gutachten beginnt mit folgenden Worten:

«Die finanzielle Lage des Kantons Wallis kennzeichnet sich in folgenden zwei Feststellungen: die Vermögensrechnung hat Ende 1920 mit einer Unterbilanz von 3,017,152 Fr. abgeschlossen und der Voranschlag für das laufende Jahr weist zwischen Einnahmen und Ausgaben eine passive Differenz von 2,092,557 Fr. auf. Die Sprache dieser beiden Zahlen ist hochernster Natur.»

Durch Steuern kann nicht mehr erreicht werden. Herr Kollege Obrecht sagt in seinem Bericht: «Der Ertrag der direkten Steuern nach dem neuen Gesetz stellt sich im Jahre 1921 auf rund 2½ Millionen Franken oder pro Kopf der Bevölkerung auf annähernd 20 Fr. Wie schon im allgemeinen Teil ausgeführt, erachte ich diese Belastung als das Maximum des Erreichbaren.»

Alle diese Momente hätten es gerechtfertigt, daß sowohl der Bundesrat als auch die Kommission dem Wunsche des Kantons Wallis Rechnung getragen hätten. Aus Gründen, die Ihnen der Herr Kommissionspräsident, bzw. die Herren Referenten, auseinandergesetzt haben, konnte man dies nicht. Ich will nun den Antrag der Regierung des Kantons Wallis hier nicht wieder aufnehmen, und zwar aus folgenden Gründen. Ich verzichte darauf, und ich möchte den Herrn Vertreter des Kantons Uri gebeten haben, auch seinerseits das Gleiche zu tun, damit wir nicht hier uns gegenseitig herumstreiten. Ich habe Ihnen zuerst auseinandergesetzt, daß der Antrag begründet sei und wenn ich jetzt trotzdem darauf verzichte, so geschieht dies aus folgenden Gründen.

Wir wissen ganz genau, daß eine Verfassungsrevision wie die vorliegende, die nur einen kleinen Teil des Schweizervolkes berührt, nicht eine Kleinigkeit ist und nicht ohne weiteres durchgeht. Es braucht eine einheitliche, geschlossene Manifestation der Bundesversammlung, die im Lande Eindruck macht und den günstigen Boden schaffen muß für die Annahme der Revision durch das Volk. Diese geschlossene Kundgebung erwarten wir von Ihnen zuversichtlich. Wenn wir aber gegen Bundesrat und Kommission hier auftreten und Sonderbestrebungen hier geltend machen würden, wäre der Einheitsigkeit Eintrag getan, und das wollen wir vermeiden.

Wir wollen sodann aber ganz besonders nicht unsern Miteidgenossen der Kantone Uri, Graubünden und Tessin zu nahe treten. Die vier Kantone haben sich, wie die Neue Zürcher Zeitung ausführte, zu einem politisch allerdings ungefährlichen Sonderbund zusammengeschlossen und dieser Sonderbund soll von uns nicht getrübt werden. Die übrigen Kantone haben die Unterstützung, die ihnen durch diese Bestimmung wird, gerade so notwendig wie wir, und wir gönnen sie ihnen von Herzen. Wenn wir aber einen Antrag auf Erhöhung des Betrages für das Wallis einbrächten, würden wir auch die Vertreter der andern Kantone auf den Plan rufen, und das wollen wir vermeiden. Der Kanton Wallis fügt sich also der vom Bundesrat und der Kommission vorgeschlagenen Fassung, muß sich aber gegen die Motivierung der bundesrätlichen Botschaft wehren. Das gilt auch für die andern Kantone.

Der Herr Kommissionspräsident hat Ihnen ausgerechnet, daß die Mehrauslagen für die Alpenstraßen allein eine 2½-fache Erhöhung des bisherigen Betrages rechtfertigen würden. Wir können es daher nicht unwidersprochen lassen, wenn der Bundesrat in der Verdoppelung des Betrages zugleich

die Erfüllung eines Programmpunktes der eidgenössischen Politik erblickt, nämlich die «Unterstützung unserer Gebirgsregionen durch Zurverfügungstellung erhöhter Summen mit genereller Verwendungsmöglichkeit gerade für die Bedürfnisse solcher Gegenden», wie die bundesrätliche Botschaft sich ausdrückt. Die Kommission hat hierzu Stellung genommen und erklärt, daß diese Stelle nicht so auszulegen sei, daß sie uns später entgehen gehalten werden könne.

Der Kanton Wallis widersetzt sich unter diesem Vorbehalt dem von Bundesrat und der Kommission einstimmig eingebrachten Antrage nicht, in der Hoffnung, daß dadurch eine einhellige Kundgebung des Rates möglich wäre, eine günstige Vorbereitung für die Volksabstimmung.

Der Vorbehalt ist aber notwendig. Die Not in den Hochtälern ist Ihnen so oft und so eindringlich geschildert worden, daß ich kein Wort verlieren will. Sie erinnern sich an die Voten der Herren Nationalräte Dr. Alexander Seiler und Dr. Hermann Seiler, der Herren Kollegen Baumberger, Foppa und Hadorn noch in den letzten Sessionen und Tagen. Wohlwollend waren stets auch die Antworten, die diesen Rednern vom Bundesrat aus wurden. Ich erwähne bloß die Rede von Herrn Bundesrat Schultheß am geschichtlich bedeutungsvollen Bündertage, am 20. April 1926.

Geben Sie sich nun aber keinen Täuschungen hin. Mit dem größten Wohlwollen und mit den schönsten Worten allein können wir die Lage nicht verbessern.

Die Vertreter der Gebirgskantone müssen Ihnen Gelegenheit geben, bei den kommenden Budgetberatungen ihren guten Willen in die Tat umzusetzen. Wir wollen daher vorbeugen, daß uns dann diese Botschaft des Bundesrates entgegengehalten werde und die neue Fassung des Art. 30 der Bundesverfassung. Die heute von Ihnen zu beschließende Erhöhung der Bundesbeiträge an die bestehenden Alpenstraßen bringt nicht die so heiß gewünschte Förderung des Gebirgsstraßenbaues, sie bringt auch nicht die so notwendige Hilfe für die Gebirgsbevölkerung. Diese Erhöhung rechtfertigt sich aus den von der Kommission angeführten Gründen vollauf und ist eine Teilhilfe, für die wir dankbar sind. Die Arbeit im Sinne der Motion Baumberger darf auch trotz ihrer edlen Tat gegenüber der Gebirgsbevölkerung nicht verzögert werden, sondern muß unverzüglich an die Hand genommen werden. In diesem Sinn bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten, und ich möchte nochmals den Herren Vertreter des Kantons Uri gebeten haben, seinen gestellten Antrag seinerseits zurückzuziehen. Selbstverständlich sollte der Antrag aufrechterhalten bleiben, müssen wir uns als Vertreter der Gebirgskantone vorbehalten, bei der Detailberatung ebenfalls unsere Forderungen geltend zu machen.

M. Chuard, conseiller fédéral: Je regrette de n'avoir pas pu assister jusqu'à présent à vos délibérations. Retenu au Conseil des Etats pour la discussion sur la gestion, je n'ai pas entendu MM. les rapporteurs, ni les orateurs qui ont pris la parole après eux. Je dois donc me borner à vous recommander, comme ils l'ont sans doute fait, d'entrer en matière et d'accepter le projet sans modification.

Je ne m'attarde pas à justifier la procédure que nous avons suivie. On l'a sans doute déjà fait dans les rapports que vous avez entendus. Tout d'abord le Conseil fédéral avait choisi une forme qui lui paraissait plus expéditive: celle d'un arrêté fédéral temporaire, limité, par exemple, à une durée de cinq ou dix ans, qui aurait augmenté les indemnités pour routes alpestres jusqu'au moment où aurait eu lieu la révision de l'article constitutionnel.

Il y a plusieurs objections contre ce mode de faire. On pouvait notamment invoquer le respect des dispositions constitutionnelles. C'est l'argument qu'a soulevé le Département de justice et police.

Après nouvel examen, le Conseil fédéral a considéré qu'il était en effet important de ne pas violer la Constitution, mais de donner au contraire l'exemple du respect de ses dispositions. Il était préférable, même pour une révision très limitée, de suivre la procédure solennelle que la Constitution exige, et de provoquer une votation populaire. En réalité, elle ne présente pas beaucoup plus de longueurs qu'un arrêté fédéral soumis au referendum; cet arrêté aurait certainement été assez difficile à justifier et aurait donné lieu à une très longue discussion dans les Conseils, peut-être même à un renvoi au Conseil fédéral.

D'un autre côté, il a paru équitable au Conseil fédéral de tenir compte des promesses faites, au moins à l'un des cantons intéressés, celui du Tessin, et de prévoir une rétroactivité au 1^{er} janvier 1925. Ainsi, si vous adoptez le projet, le prochain budget comportera 1,060,000 fr. pour 1927, autant pour 1926, et 530,000 fr. pour l'augmentation de l'année 1925.

Je rappelle que la question a été introduite par quatre cantons à routes alpestres, en janvier ou février 1921. Ils demandaient une augmentation du 50 % de l'indemnité.

Le Département de justice et police, consulté par celui de l'intérieur, le pria de s'informer des dépenses réelles occasionnées aux cantons par l'entretien de leurs routes alpestres, pour comparer ces dépenses avec celles des années qui suivirent immédiatement la révision. La question fut posée aux cantons en septembre 1921, mais leur réponse ne nous parvint qu'au printemps 1924. C'est dire qu'ils n'y mirent pas beaucoup d'empressement et que l'augmentation désirée n'était pas si urgente, puisqu'ils attendirent deux ans et demi pour fournir les renseignements voulus. Ces renseignements, du reste, n'ont été d'aucune utilité, parce que la notion de routes alpestres internationales n'est définie ni dans la Constitution ni dans le débat auquel l'article constitutionnel avait donné lieu. Nous avons essayé de formuler cette définition dans notre message. Je vous renvoie à la page 3 de ce texte, où vous trouvez l'indication, pour chaque canton intéressé, des voies de communication que nous considérons comme routes alpestres internationales.

La question n'avait donc pas, en 1924, fait un nouveau pas en avant, puisque la réponse des cantons ne nous permettait pas de nous rendre un compte exact de la différence des dépenses d'autrefois et d'aujourd'hui.

A ce moment-là, nous avons reçu du canton du Tessin les célèbres revendications que vous connaissez bien; elles ont eu toute l'attention du Conseil

fédéral et la plupart d'entre elles ont reçu une solution satisfaisante.

Dans ses revendications, le Tessin allait bien au-delà des chiffres énoncés dans la demande collective qu'il avait faite avec le Valais, Uri et les Grisons: au lieu du 50 %, il demandait 400 % d'augmentation, puisqu'il voulait qu'on élevât sa subvention à 800,000 francs sauf erreur.

Après discussion, nous avons fini tout de même par nous arranger. Le Tessin s'est rendu à nos arguments et a admis qu'un chiffre de 400,000 fr. était acceptable et correspondait aux conditions actuelles.

Nous avons donc doublé les indemnités des quatre cantons dans le projet d'arrêté qui vous est soumis. J'apprends avec étonnement que l'honorable député d'Uri demande maintenant de porter à 200,000 fr. celle de son canton. Il suffit d'observer que, dans leur requête commune de 1921, les quatre cantons s'estimaient satisfaits par une augmentation de 50 %. Nous leur attribuons le 100 %. Et maintenant Uri veut encore davantage!

Une manifestation de ce genre est compréhensible de la part du représentant d'un canton. Elle sera évidemment bien vue dans celui-ci, mais j'espère que vous n'y céderez pas, sinon ce serait de nouveau le renvoi de la question je ne sais plus jusqu'à quel moment. Si la demande de M. Lusser était acceptée, le canton du Valais, comme vient de le dire tout à l'heure son représentant, formulerait également une requête nouvelle portant augmentation du chiffre prévu, et le canton du Tessin essaierait d'obtenir 800,000 fr. au lieu de 400,000 fr. Il est probable aussi que le canton des Grisons, qui jusqu'à présent s'est montré d'une modestie véritablement louable, trouverait moyen d'élever aussi ses prétentions. Nous devrions alors nous demander s'il n'y aurait pas lieu de retirer simplement notre projet. Ces surenchères, dans l'état actuel des finances de la Confédération, ne sont véritablement pas admissibles.

Je vous prie de vouloir bien adopter les propositions du Conseil fédéral et de votre commission. Elles sont justes et équitables. Faire davantage serait faire trop.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen.
Le Conseil passe, sans opposition, à la discussion des chiffres.

Ziffernweise Beratung. — Discussion des chiffres.

I.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates, unter Streichung der Worte «in Würdigung aller Verhältnisse».

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral, mais biffer les mots «en tenant compte de toutes les circonstances».

Antrag Lusser.

Ziff. 1 des Beschlusentwurfes wird wie folgt abgeändert:

«... für Uri 200,000 Fr.».

Amendement Lusser.

Modifier comme il suit le chiffre 1^{er}:

«Uri 200,000 fr.»

von Matt, Berichterstatter: Es liegen zu Abschnitt I zwei Abänderungsanträge vor. Der erste Abänderungsantrag wird Ihnen einstimmig von der Kommission gestellt und geht dahin, im neuen Art. 30 der Bundesverfassung die Worte «in Würdigung aller Verhältnisse» wegzulassen. Das geschieht, wie ich Ihnen bereits in meinem einleitenden Referat sagte, aus dem Grunde, weil diese Formel «in Würdigung aller Verhältnisse» wohl für die Zustände von 1874 zutraf, nun aber nicht mehr angewendet werden kann bei einem Artikel, der 1926 erlassen werden soll. Die Verhältnisse haben sich seit 1874 geändert. Wir aber haben es hier nur mit der Aufwertung eines alten Ablösungsrechtes zu tun. Das, was 1874 «in Würdigung aller Verhältnisse» festgesetzt wurde, hat man damals als gerecht und billig erachtet. Wenn wir beantragen, im neuen Verfassungstext diese Formel zu streichen, so erklären wir dabei ausdrücklich, daß dies geschieht, weil bei der heutigen Beratung nur die Rechts- und Verfassungsfrage zur Diskussion steht und nicht die Frage nach der gesamten Umgestaltung der Verhältnisse der Alpenstrassen im allgemeinen und der internationalen Alpenstrassen im besondern seit dem Jahre 1874. Die Verhältnisse haben so sehr sich verändert, daß, wenn man die neuen Anstätze auf dieser Grundlage hätte festsetzen wollen, zunächst gründliche Untersuchungen und Berechnungen hätten stattfinden müssen. Die Kommission stellt Ihnen also den Antrag, unter diesen Gesichtspunkten die Worte «in Würdigung aller Verhältnisse» im neuen Verfassungsartikel zu streichen.

Nun hat der verehrte Vertreter des Standes Uri einen zweiten Antrag gestellt und gewünscht, die Entschädigung für den Kanton Uri von 160,000 Fr. auf 200,000 Fr. erhöht zu wissen. Da möchte ich nun noch einmal feststellen, daß die Kommission in ihren Beratungen zuerst ganz einläßlich die Frage geprüft hat: Ist an dem Verhältnis, wie es in der Bundesverfassung von 1874 für die vier Kantone festgelegt wurde, etwas zu verändern oder nicht? Ich habe Ihnen bereits auseinandergesetzt, welchen besonderen Gründen diese Ausnahmebestimmung der Bundesverfassung ihr Dasein verdankt und daß es sich bei den Entschädigungen um eine Ablösung von Zöllen, Weg- und Brückengeldern handelte, die damals, wie der Artikel sagt, «in Würdigung aller Verhältnisse» festgelegt wurde. Aus den Beratungen sowohl über die vom Volke verworfene 72er Verfassung wie über diejenige von 1874, geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß damals der gesamte Ausfall, den die vier Kantone infolge der neuen Bundesverfassung erlitten, genau errechnet wurde und daß die Summen auf diesen genauen Berechnungen basieren. Wenn wir den neuen Artikel als einen Ausfluß des alten Rechtes betrachten wollen, und die Kommission betrachtet ihn als einen Ausfluß des alten Bundesrechtes, und wenn wir uns sagen müssen, daß sowohl in den Beratungen von 1872 wie in denen von 1874 lange und einläßlich in den Kommissionen und in den eidgenössischen Räten das Verhältnis der Entschädigungen besprochen und festgestellt wurde, wie es sich aus den Rechtsverhältnissen ergab, so können wir heute daran nichts ändern, es wäre denn, daß wir die ganze Frage auf einen vollständig neuen Boden stellen

würden. Deshalb ist die Kommission der Ansicht, es könne hier nur eine Lösung geben: Beibehaltung des bisherigen Verteilungsverhältnisses. Man würde sich dabei nur noch fragen können: Ist die Verdoppelung der bisherigen Entschädigungen für alle Kantone recht und billig, oder soll man weniger geben? Aber ganz unmöglich ist es, einen Unterschied im Verteilungsverhältnisse zwischen den einzelnen Kantonen eintreten zu lassen, ohne die ganze Frage vollständig neu aufzurollen. In diesem Sinne sagt denn auch der Bundesrat in seiner Botschaft: «Auch wenn man anerkennt, daß die Korrektur der Verfassungsbestimmung sich heute als wünschenswert vom Standpunkt der Billigkeit aus erweist, so darf das nicht zu einer Uebertreibung führen, welche an der ganzen verfassungsmäßigen Konstruktion rütteln und den historischen Entwicklungsgang verfälschen würde.» Sehen wir noch einmal kurz auf den Gang der Dinge zurück. Die vier Kantone haben ursprünglich gemeinschaftlich eine Eingabe gemacht, worin sie um eine Erhöhung der Entschädigungen um 50 % nachsuchten. Die Sache ist von 1921 bis heute hängig geblieben, und wie ich Ihnen bereits in meinem Eintretensreferat bemerkte, haben drei von vier Kantonen seither höhere Beträge gewünscht. Der Vertreter des Standes Uri verlangt die Aufwertung dieser Rechtsablösung auf den 2½ fachen Betrag. Die Regierung des Kantons Wallis hat, wie Herr Escher soeben auseinandergesetzt hat, in einem Schreiben dahin sich ausgesprochen, daß sie eigentlich den vierfachen Betrag nötig hätte in Rücksicht auf die Verhältnisse, wie sie sich seit 1874 gestaltet haben. Der Kanton Tessin hat in seinen Rivendicazioni von einer Erhöhung des Betrages von 200,000 Fr. auf 800,000 Fr. gesprochen, dann aber in einer zweiten Eingabe sich damit zufrieden erklärt, daß der Betrag von 200,000 auf 500,000 Fr. erhöht würde, also auf die gleiche 2½fache Vermehrung, wie sie der Vertreter des Standes Uri wünscht. Die Regierung des Kantons Graubünden hat keine besondere Eingabe gemacht; es ist aber ganz klar, daß, wenn das Verhältnis der Entschädigungen zwischen den vier Kantonen geändert werden soll, dann auch die Wünsche und Begehren der Regierung des Kantons Graubünden angehört werden müssen.

Wenn Sie also auf den Antrag Lusser eintreten wollen, so hat das nach meiner Auffassung zur notwendigen Folge, daß die ganze Frage neu geprüft werden muß. Damit würde die Abstimmung über den Verfassungsartikel, der ja auf 1. Januar 1925 rückwirkend ist, noch weiter hinausgeschoben. Wir kämen dann dazu, vielleicht erst Ende 1927 über einen Artikel abzustimmen, der auf den 1. Januar 1925 rückwirkend gedacht ist. Es kann sich also nur darum handeln: Will man entweder die Summen allgemein erhöhen für alle vier beteiligten Kantone, meinetwegen auf den 2½fachen Betrag — diese Möglichkeit wurde in der Kommission auch beraten —, oder will man, wie es die Kommission vorschlägt, der Vorlage des Bundesrates zustimmen.

Ich erkläre ausdrücklich, daß man in der Kommission der Meinung war, in dieser Aufwertung der alten Ablösung sei durchaus nicht schon inbegriffen eine vermehrte Unterstützung der Gebirgsstrassen überhaupt. Die Frage, wie sie ja bereits anhängig ist, ob nicht nur Wald- und Güterstraßen im Gebirge vom Bund subventioniert werden sollen, sondern auch eigentliche Verkehrswege, diese Frage wird durch die

Revision des Art. 30 nicht berührt, ist vielmehr selbständig für sich zu lösen. Auch der Fragenkomplex, den die Motion Baumberger über die Hebung der Lage der Gebirgsbevölkerung überhaupt aufwirft, verlangt eine eingehende, gesonderte Lösung. Die Kommission hat drittens ausdrücklich gesagt: Weil sich die Verhältnisse seit 1874 tatsächlich geändert haben, und weil wir es nur mit einer Rechtsfrage, der Frage der Aufwertung einer alten Ablösung zu tun haben, so soll die neue Entwicklung der Dinge auf diesem Gebiete dann in allererster Linie bei Behandlung der Beiträge aus dem Benzin Zoll berücksichtigt werden, und zwar in dem Sinne, daß den besonderen Verhältnissen der Gebirgskantone mit ihren interkantonalen und internationalen Alpenstraßen dann gebührend Rechnung getragen werden soll.

Aus diesen Gründen hat Ihnen die Kommission einstimmig den Antrag gestellt, dem Vorschlage des Bundesrates beizupflichten. Wenn ein Antrag auf Abänderung irgendeiner Position im Art. 30 angenommen würde, so halte ich dafür, es wäre die ganze Vorlage dann noch einmal an die Kommission oder an den Bundesrat zurückzuweisen.

M. Chuard, conseiller fédéral: J'ai déjà dit tout à l'heure ce que je pensais de la proposition de l'honorable député d'Uri. Je n'ai pas grand'chose à ajouter, sinon que je partage entièrement la manière de voir de l'honorable rapporteur.

En ce qui concerne la remarque faite par M. Escher, l'honorable député du Valais: Comme nous l'avons dit, nous n'avons pas du tout eu l'idée, en introduisant dans le message la phrase à laquelle il a fait allusion, de considérer la question de l'aide aux régions montagneuses comme liquidée, d'autant plus que ce message a été fait avant que le postulat Baumberger fût discuté aux Chambres fédérales. M. Escher peut être certain que le Conseil fédéral envisage comme moi que l'augmentation des indemnités ne résoud pas les questions prévues par ce postulat et que celles-ci seront étudiées avec tout l'intérêt qu'elle méritent par les départements compétents.

L'honorable M. Lusser pourrait s'inspirer de ces mêmes assurances pour retirer son postulat, car s'il ne le fait pas, comme je l'ai dit tout à l'heure, d'autres propositions viendront de tous les cantons intéressés. Dans ce cas, j'aurais l'honneur de demander de renvoyer tout le projet non pas seulement à la commission, mais au Conseil fédéral pour nouvelle étude. Songez au retard que subiraient alors les versements des annuités, et combien deviendrait difficile la prolongation de la rétroactivité prévue dans le projet qui nous est soumis.

Lusser: Man legt mir nahe, ich möchte auf meinen Antrag verzichten. Ich war gestern an der Schlachtfeier in Murten und habe mit Freuden wieder die alten Eidgenossen bewundert. Da habe ich mir gedacht: Die waren es gewohnt, zu siegen oder zu sterben. Namentlich die Urner waren so, und ich kann den Urner in dieser Beziehung nicht gut verleugnen und muß daher an meinem Antrag festhalten. Es bleibt Ihnen natürlich unbenommen, meinem Antrag zu entsprechen oder nicht. Sie brauchen nicht etwa zu fürchten, daß die Urner, die sich vorhin auf der Tribüne eingestellt haben, mit Hellebarden und Lanzen, etwa dazu berufen gewesen seien, einen Druck auf Sie auszuüben.

Aber mein Antrag ist begründet, und ich muß nur bemerken: Wir sind in ganz exzeptionellen Verhältnissen, die sich mit denen der Kantone Wallis, Graubünden und Tessin nicht vergleichen lassen. Ich behaupte, daß wir im Jahre 1848 und auch 1874 eben nicht in der gleichen Weise unsere Begehren und Forderungen geltend machten wie die andern Kantone, die damals voll und ganz, wie es sich gehörte, berücksichtigt wurden. Wir haben damals keinen Kantonsingenieur gehabt, keine Staatskasse, wir hatten kein eigentliches Staatswesen, und unser Kanton war damals nicht in der Lage, den Behörden unsere Unterlagen so zu unterbreiten, wie die andern Kantone. Daher sind wir damals mit unsern 80,000 Fr. verkürzt worden gegenüber den Ansprüchen, bzw. den Zusprechungen von Graubünden mit 200,000 und von Tessin mit 200,000 Franken.

Der hochverehrte Herr Departementschef Chuard hat gesagt, wir hätten nur 50 % verlangt. Das ist jedenfalls ein Schreibfehler, ein Maschinenfehler, sagen wir. Es war das nicht unsere Absicht, das kann ich Ihnen sagen. Wir waren von Anfang an fest entschlossen, die Verdoppelung zu verlangen, und das kann ich in authentischer Weise bestätigen, weil Uri die Initiative zu diesem Begehren ergriffen hat. Dann hat der hochverehrte Herr Departementschef auch gesagt, wir hätten ja überhaupt nicht so viel verlangt. Aber er hat vergessen zu bemerken, daß wir in unserer Eingabe die Forderung aufgestellt haben auf Ausrichtung der 30,000 Fr. an die Schneebruchkosten, die wir nun auch eingebüßt haben mit dem Bau der Gotthardbahn und welche Schneebrucharbeiten nun von neuem sehr große finanzielle Anforderungen an den Kanton stellen. Wir müssen den Schneebruch öffnen. Heute bezahlen wir nur für die Furkastrasse 10,000 Fr. Schneebruchkosten. Uri hat dort letzte Woche geöffnet, Wallis hat damit nicht pressiert. Herr Kollega Escher hat diese Strasse für Wallis in Anspruch genommen, aber der größere Teil der Furka ist auf unserer Seite, das ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Ich will nicht im geringsten setzköpfig sein. Ich möchte gerne entsprechen und dem Wunsche nachkommen, aber wie gesagt, ich halte es für meine Pflicht, bei diesem Anlaß für unsere Interessen einzustehen. Das ist der einzige Anlaß, wo wir nun eine Korrektur eines gewissen Unrechtes vornehmen und etwas gutmachen können, was damals, im Jahre 1848 und dann 1874 gefehlt wurde. Sie mögen entscheiden. Ich empfehle Ihnen nochmals aus tiefstem Herzen und im Interesse meines lieben Heimatkantons meinen Antrag.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission	60 Stimmen
Für den Antrag Lusser	33 Stimmen

II.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhésion au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

III.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhésion au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Gesamtabstimmung. — *Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussesentwurfes Mehrheit

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

Vormittagssitzung vom 25. Juni 1926.

Séance du matin du 25 juin 1926.

Vorsitz — *Présidence:* Hr. Hofmann.

2022. Professoren der Eidg. Technischen Hochschule. Leistungen des Bundes bei Invalidität, Alter und Tod.

Professeurs de l'Ecole polytechnique. Prestations en cas d'invalidité, de vieillesse ou de mort.

Beschluss des Ständerates vom 10. Juni 1926.
Décision du Conseil des Etats du 10 Juni 1926.

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe Seite 181 hiervor. — Voir page 181 ci-devant.)

Art. 1.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

Keller, Berichterstatter: Die Vorlage über die Leistungen des Bundes bei Invalidität, Alter und Tod der Professoren der Eidgenössischen Technischen Hochschule ist mit zwei Differenzen aus der Beratung des Ständerates zurückgekommen.

Die erste Differenz bezieht sich auf den Art. 1, der in seinem zweiten Teil die Gleichstellung des Schulratspräsidenten mit den Professoren der Technischen Hochschule hinsichtlich der Pensionierung vorsieht. Der Nationalrat wollte diese Gleichstellung nur vornehmen, wenn der Präsident des Schulrates aus dem

Bundesverfassung. Abänderung des Art. 30.

Constitution fédérale. Modification de l'art. 30.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1926
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	2029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1926
Date	
Data	
Seite	552-567
Page	
Pagina	
Ref. No	20 030 088

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.

zeigten sich Erscheinungen, die zum Aufsehen mahnen. Wir haben beobachten können, daß bei den Erneuerungswahlen Leute mit Entlassung bestraft worden sind, die der Verwaltung oder gewissen Abteilungsvorständen nicht paßten, ohne daß man ihnen im Dienste irgend etwas hätte vorwerfen können. Das Personal glaubt, daß diese Praxis Schule machen werde und wünscht dringlich eine gewisse Schutzwehr dagegen in dem Sinne, wie sie der Antrag der Kommissionsminderheit darstellt.

Nach Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit liegt es im freien Ermessen der Wahlbehörde, den Beamten wieder anzustellen. Was aber heißt das? Die Wahlbehörde ist bei der Bundesbahn der Kreisdirektor, bei der Post der Postdirektor. Bei den Bundesbahnen sind jedem einzelnen Kreisdirektor als Wahlbehörde über 10,000 Beamte unterstellt. Er kann unmöglich nur einen Teil dieser Leute kennen und ist auf die Informationen seiner Abteilungsvorstände, seiner Untergebenen angewiesen. Hier besteht die große Gefahr, daß durch Beeinflussung von gewisser Seite versucht wird, die Wahlbehörde zu bewegen, einen Beamten, der aus gewissen Gründen nicht mehr paßt, zur Strecke zu bringen. Diese Gefahr ist tatsächlich vorhanden. Um ihr zu begegnen, sollte der Antrag der Kommissionsminderheit angenommen werden. Dabei hat es nicht die Meinung, daß damit die Beamten eine lebenslängliche Anstellung verlangen. Auch nach dem Antrag der Kommissionsminderheit hat selbstverständlich die Wahlbehörde das Recht, dort, wo Delikte vorkommen, wo der Beamte seine Pflicht nicht erfüllt, die Neuwahl nicht mehr vorzunehmen.

Um im Personal Beruhigung zu schaffen, bitten wir Sie dringend, den Antrag der Kommissionsminderheit anzunehmen, er verlangt nichts Ungebührliches, er will nur einen gewissen Schutz gegen die Rechtslosigkeit schaffen.

M. Musy, Conseiller fédéral: Je voudrais tout de même rappeler qu'en raison de la caisse de retraite, il n'est pas possible que l'administration congédie sans raison un fonctionnaire après 15 ans, sans motifs d'ordre disciplinaire. La conséquence en est que ce fonctionnaire est exactement, à l'égard de la caisse de retraite, dans la même situation que celui qui est invalide, c'est-à-dire qu'il a droit à la pension basée sur le calcul de 15 ans de service. Ainsi le personnel, de par le fait de l'existence de la caisse de retraite, jouit d'une sécurité absolument complète. L'administration ne congédiera pas un employé sans raison parce que cet acte lui coûterait très cher à elle-même, à moins, encore une fois, qu'il n'y ait des raisons d'ordre disciplinaire tout à fait décisives.

Si l'employé n'a pas quinze ans de service, l'indemnité à laquelle il a droit consiste en une somme, également très importante. C'est une dépense considérable que l'administration ne s'exposera pas à devoir faire en congédiant quelqu'un sans raison. Donc, l'existence de la caisse de retraite donne réellement au personnel cette sécurité que revendiquent pour lui M. Bratschi et maintenant M. Huber.

Je vous recommande la proposition de la majorité qui a accepté le point de vue du Conseil fédéral.

Präsident: Ziff. 2 und 3 von Art. 56 sind unbestritten. Zu Ziff. 1 liegen die Anträge der Mehrheit und der Minderheit der Kommission vor. Wir stimmen ab.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	Mehrheit
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	Minderheit

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu).

Vormittagssitzung vom 1. Oktober 1926. *Séance du matin du 1^{er} octobre 1926.*

Vorsitz — *Présidence:* Hr. Hofmann.

209. Bundesverfassung. Abänderung des Art. 30. *Constitution fédérale. Modification de l'art. 30.*

(Siehe Seite 552 hiervor. — *Voir page 552 ci-devant*)

Beschluss des Ständerates vom 27. September 1926.
Décision du Conseil des Etats du 27 septembre 1926.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

Keine Diskussion. — *Pas de discussion.*

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Beschlußentwurfes	135 Stimmen (Einstimmigkeit)
-----------------------------------	---------------------------------

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

1868. Dienstverhältnis der Bundesbeamten. **Bundesgesetz.**

Conditions d'engagement des fonctionnaires. Loi.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 660 hievor. — *Voir page 660 ci-devant.*)

Art. 57.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Bundesverfassung. Abänderung des Art. 30.

Constitution fédérale. Modification de l'art. 30.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1926
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	2029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.10.1926
Date	
Data	
Seite	675-675
Page	
Pagina	
Ref. No	20 030 111

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Herbst-Session — 1926 — Session d'automne

5. Tagung der 27. Amtsdauer — 5^{me} session de la 27^e législature

Bezugspreis: In der Schweiz jährlich 12 Fr., die Postgebühr eingerechnet; im übrigen Postvereinsgebiet 16 Fr.
Bezug ausschliesslich durch die Expedition Buchdruckerei Fritz Pochon-Jent, in Bern.

Abonnements: Un an: Suisse 12 frs., port compris. Union postale 16 frs.
On s'abonne exclusivement auprès de l'office expéditeur, l'imprimerie Fritz Pochon-Jent, à Berne.

Nachmittagssitzung vom 27. September 1926.
Séance de relevée du 27 septembre 1926.

Vorsitz — Présidence: Hr. Keller.

2029. Bundesverfassung. Abänderung des Art. 30.
Constitution fédérale. Modification de l'art. 30.

Botschaft vom 12 décembre 1926 (Bundesblatt III, 515).
Message du 12 décembre 1926 (Feuille fédérale III, 535).
Beschluss des Nationalrates vom 23. Juni 1926.
Décision du Conseil national du 23 juin 1926.

Antrag der Kommission.

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Passer à la discussion des chiffres et adhérer à la décision du Conseil national.

Berichterstattung. — Rapport général.

Winiger, Berichterstatter: Mit Botschaft vom 12. Dezember 1925 hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend Abänderung von Art. 30 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 unterbreitet. Der vollständige jetzige Wortlaut des Art. 30 ist der folgende:

« Der Ertrag der Zölle fällt in die Bundeskasse.

Die den Kantonen bisher bezahlten Entschädigungen für die losgekauften Zölle, Weg- und Brückengelder, Kaufhaus- und andere Gebühren dieser Art fallen weg.

Ausnahmsweise erhalten die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis, mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstrassen, eine jährliche Entschädigung, welche, in Würdigung aller Verhältnisse,

festgestellt wird wie folgt: Für Uri 80,000 Fr., für Graubünden 200,000 Fr., für Tessin 200,000 Fr., für Wallis 50,000 Fr.

Für Besorgung des Schneebruches auf dem St. Gotthard erhalten die Kantone Uri und Tessin eine jährliche Entschädigung von zusammen 40,000 Fr. für solange, als die Strasse über den Bergpass nicht durch eine Eisenbahn ersetzt sein wird. »

Es mag im Zusammenhang mit Art. 30 hier noch auf Art. 37 verwiesen werden, der lautet:

« Der Bund übt die Oberaufsicht über die Strassen und Brücken aus, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat.

Die Summen, welche den im Art. 30 bezeichneten Kantonen mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstrassen zukommen, werden von der Bundesbehörde zurückbehalten, wenn die Strassen von den betreffenden Kantonen nicht in gehörigem Zustand unterhalten werden. »

Der Vorschlag des Bundesrates auf Abänderung des Art. 30 bezieht sich in der Hauptsache nur auf Al. 3, das nun lauten soll: « Ausnahmsweise erhalten die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis, mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstrassen, eine jährliche Entschädigung, welche, in Würdigung aller Verhältnisse, mit Wirkung vom 1. Januar 1925 an festgestellt wird wie folgt: Für Uri 160,000 Fr., für Graubünden 400,000 Fr., für Tessin 400,000 Fr. und für Wallis 100,000 Fr. » Wie man sieht, sollen die jährlichen Entschädigungsbeiträge des jetzt geltenden Art. 30 für alle diese Kantone gleichmässig verdoppelt werden mit Wirkung vom 1. Januar 1925 an. Daneben soll Al. 4 des Art. 30 betreffend die Entschädigung für die Besorgung des Schneebruches auf dem St. Gotthard, weil mit der Erstellung der Gotthardbahn hinfällig geworden, aufgehoben werden.

Erste Veranlassung der bundesrätlichen Vorlage war eine Eingabe der Regierung des Kantons Uri vom 9. Februar 1921 namens der vier Kantone an den Bundesrat, wodurch, gestützt auf die Preis- und Lohnsteigerung der Nachkriegszeit, die Unzulänglichkeit der Entschädigungsbeiträge nach Art. 30 geltend gemacht und das Gesuch gestellt wurde, der Bundesrat möge den eidgenössischen Räten beantragen, diese Beiträge um 50 % zu erhöhen, beginnend mit dem

Jahre 1920. Zur Begründung des Begehrens wurde auch noch auf die starke Inanspruchnahme der Alpenstrassen durch die Motorwagen der Armee während der Grenzbesetzung und auf die seitherige Einführung der Automobilpostkurse hingewiesen.

Diese erste Eingabe hat also eine Erhöhung der Beiträge bloss um 50 % verlangt. Im Nationalrat hat der Abgeordnete von Uri behauptet, es müsse sich da um einen «Maschinenschreibfehler» handeln. Er versicherte, dass das nie die Absicht der beteiligten Kantone gewesen sei. Man sei von Anfang an fest entschlossen gewesen, die Verdoppelung der Beiträge zu verlangen. Er, der Redner, könne das in authentischer Weise bestätigen, weil Uri die Initiative zu dem Begehren gestellt habe. Ich denke, man wird darüber hinweggehen können. Der prozessuale Satz «ne ultra petita partium» wird hier nicht zur Anwendung kommen. Tatsächlich haben weitere Eingaben der beteiligten Kantone nicht nur die Verdoppelung, sondern sogar Vervierfachung der bisherigen Beiträge verlangt. Es hat denn auch bereits das Justizdepartement in einer Zuschrift an das Departement des Innern darauf aufmerksam gemacht, daß diese 50 % in der ersten Eingabe der Kantone offenbar auf einem blossen Versehen beruhen, und man jedenfalls 100 % habe verlangen wollen.

Dem Begehren der Kantone grundsätzlich Folge leistend, beantragt nun der Bundesrat die einfache gleichmässige Verdoppelung der Entschädigungsbeiträge in Art. 30 der Bundesverfassung, demnach unter Festhaltung des Verteilungsverhältnisses unter den Kantonen wie auch des rechtlichen Charakters dieser Entschädigungsbeiträge.

Dieser rechtliche Charakter der Entschädigungsbeiträge nach Art. 30 ergibt sich ohne weiteres und klar aus dem Wortlaut und ebenso aus der Werdengeschichte des genannten Artikels. Die Eingangszölle waren schon durch die Verfassung vom Jahre 1848 in die Hand des Bundes gelegt. Doch waren seither an die Kantone dafür aus der Bundeskasse Entschädigungen ausgerichtet worden, mindestens in der Höhe von vier alten Batzen auf den Kopf der Bevölkerung. Die Verfassung von 1874 verfügte nun den Wegfall der bisherigen Entschädigungen. Den Ausgleich für den Wegfall dieser Entschädigungen durften die Kantone in der Uebertragung der von ihnen bisher getragenen Militärlasten an den Bund erblicken. Ausnahmsweise aber wurden den genannten Kantonen auch fernerhin diese jährlichen Entschädigungen zuerkannt mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstrassen. Es sollte also den Kantonen nicht eigentlich eine Vergütung ihrer Leistungen für den Unterhalt der Alpenstrassen zuerkannt werden, sondern ihnen ausnahmsweise die bisherige Entschädigung für die weggefallenen Zölle und sonstigen Gebühren auch weiterhin verabfolgt werden. Es war unter anderem ein Antrag des Handels- und Zolldepartementes vorgelegen, der folgendermassen gelautet hat: «Ausnahmsweise erhalten die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis, mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstrassen, eine jährliche Entschädigung, die nach der Summe zu berechnen ist, welche jeder der Kantone nach der bisherigen Zollskala bezogen hat nach Abzug der Beträge, die nach dem Durchschnitt der von den übrigen Kantonen bezogenen Entschädigungen zu berechnen sind.» Ich habe diese Angabe einem Votum des Herrn Nationalrat Escher im Nationalrat nach dem stenogra-

phischen Bulletin entnommen. Die Richtigkeit des Zitates hatte ich nicht Gelegenheit nachzukontrollieren. — Man ist dann aber statt in der Weise vorzugehen, dazu gekommen, die Entschädigungsbeiträge für jeden Kanton im Art. 30 ziffernmässig festzusetzen. Aber das ist geschehen, nachdem genau die bisher von ihnen bezogenen Entschädigungen errechnet worden sind. So war z. B. für den Kanton Tessin ein Gesamtausfall von 182,715 Fr. errechnet worden und daher wurde der Beitrag, der durch den Bund an den Kanton Tessin geleistet wird, nach Art. 30 auf 200,000 Fr. aufgerundet.

Allerdings geschah die fortgesetzte Zubilligung der Entschädigungsbeiträge an die vier Kantone mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstrassen. «Mit Rücksicht», heisst es, und es war wohl gemeint, mit Rücksicht auf die besondern Aufwendungen, welche sie für den Unterhalt dieser internationalen Alpenstrassen zu machen hatten. Und daher wird man dem Gedanken, der im Jahre 1874 wegleitend war, treu bleiben, wenn nunmehr, nachdem heute diese Aufwendungen wesentlich größer geworden sind, auch die Entschädigungsbeiträge angemessen höher angesetzt werden. Es trifft das noch ganz besonders zu in Hinsicht auf den von mir bereits zitierten Art. 37, wonach die den Kantonen zuerkannten Beträge von der Bundesbehörde zurückbehalten werden können, wenn die Kantone die Alpenstrassen nicht in gehörigem Zustand unterhalten.

Es sei hier beigefügt, daß tatsächlich der Unterhalt der Alpenstrassen durch zuständige Bundesorgane von Zeit zu Zeit, wenn auch nicht gerade regelmässig, kontrolliert wird. Ich will weiter beifügen, daß Ihre Kommission, gemeinsam mit der Kommission des Nationalrates, eine Begehung von einigen Strecken der Alpenstrassen unternommen hat und daß dabei konstatiert wurde, daß im allgemeinen der Zustand dieser Alpenstrassen befriedigend ist. In der Kommission ist nachher bei der Beratung des Gegenstandes bemerkt worden, es treffe das «im allgemeinen» zu, aber nicht ausnahmslos, und die Meinung ist geäußert worden, daß, soweit das nicht der Fall ist, die Kontrolle durch die Bundesorgane vielleicht etwas intensiver einsetzen dürfte.

Wir stimmen daher grundsätzlich dem Bundesrate zu, daß in Rücksicht auf die erhöhten Leistungen der vier Kantone für den Unterhalt der internationalen Alpenstrassen die ihnen in Art. 30 zuerkannten Entschädigungen durchwegs angemessen erhöht werden sollen. Im übrigen aber soll der rechtliche Charakter dieser Entschädigungsbeiträge aufrecht erhalten werden und damit auch das Zuteilungsverhältnis unter den vier Kantonen selbst, wie es durch die Verfassung vom Jahre 1874 festgelegt wurde. Es wurde festgelegt, «in Würdigung aller Verhältnisse», wie der Art. 30 sich ausdrückt. Eine Ueber- bzw. Neuprüfung des Zuteilungsverhältnisses müsste zur größten Schwierigkeit führen und schließlich vielleicht selbst auch zur Einbeziehung anderer Kantone. In einer Eingabe vom 9. Februar 1926 an den Bundesrat machte der Staatsrat des Kantons Wallis geltend, es müsste neben der Straße über den Simplon auch die Straße über den St. Bernhard berücksichtigt werden. Im Jahre 1874 habe man nur die Straße über den Simplon berücksichtigt, die Straße über den St. Bernhard, die seither gebaut wurde, sollte aber billigerweise auch berücksichtigt werden. Im Nationalrat hat der Abgeordnete von Uri eine Erhöhung

des Beitrages für Uri verlangt, weil er geltend machte, Uri sei im Jahre 1874 zu kurz gekommen, weil es nicht in der Lage gewesen sei, genaue Berechnungen wie andere Kantone aufzustellen; es habe damals keinen Staatskassier gegeben im Kanton Uri, so daß man die Unterlagen nicht beschaffen konnte.

Wir gehen mit dem Bundesrat und dem Nationalrat darin einig, daß auf alle solche Anbringen nicht eingetreten werden kann, daß die Ordnung, wie sie durch den Art. 30 im Jahre 1874 getroffen wurde, einfach tale quale übernommen werden soll, und daß es sich nur um eine gleichmäßige Aufwertung der im Jahre 1874 zuerkannten Entschädigungsbeträge, den veränderten Verhältnissen entsprechend, handeln kann. Im Nationalrat ist darauf verwiesen worden, daß eine mehr durchgreifende Berücksichtigung aller Verhältnisse, so besonders auch in Hinsicht auf die vermehrten Aufwendungen der Kantone an den Straßenunterhalt infolge der Entwicklung des Automobilverkehrs, zu gegebener Zeit dann stattfinden könne, wenn es sich um die Verteilung des Anteils der Kantone an der Benzinsteuer handeln werde. Wir nehmen ohne weiteres Akt von diesem Hinweis, ohne an unserem Orte näher darauf einzutreten.

Und nun in welchem Maße soll die gleichmäßige Aufwertung der Entschädigungsbeiträge vom Jahre 1874 geschehen? Der Bundesrat schlägt die einfache Verdoppelung vor. Es liegt mir eine Berechnung vor, die der Präsident und deutsche Referent der nationalrätlichen Kommission an Hand des von den vier Kantonen beigebrachten statistischen Materials angestellt hat. Darnach würden die heutigen Mehrleistungen der vier Kantone für den Unterhalt der Alpenstrassen im Vergleich zum Jahre 1874 bzw. im Jahrzehnt 1874 bis 1883 einerseits und der Periode 1920 bis 1922 andererseits durchschnittlich 2,67, also etwas mehr als das 2½fache betragen. Man hat jedoch bemerkt, daß seit dem Jahre 1922 die Preise für Löhne und Material wieder etwas zurückgegangen seien. In der Kommission des Nationalrates hat Herr Oberbauinspektor Bürkli dargelegt, daß das Verhältnis der Materialpreise und Löhne zwischen jetzt und der Vorkriegszeit ungefähr das von 200:100 sei, also eine Steigerung um das Doppelte eingetreten sei. Herr Bürkli hat das in unseren Kommissionsberatungen und seither noch in einer besonderen Mitteilung an den Referenten Ihrer Kommission bestätigt. Er hat eine Aufstellung gemacht, wonach die Preise für Erdarbeiten in der Periode 1913/1914, also in der letzten Vorkriegszeit, im Maximum 1 Fr. 50 betragen haben; 1920/21 5 Fr. 50 und jetzt 1925/26 3 Fr. 50; die Preise für Betonmauerwerk betragen 1913/14 27 Fr., 1920/21 70 Fr. und 1925/26 46 Fr. Wie Sie sehen, wäre die Steigerung bei den Erdarbeiten noch etwas mehr als 100 %, aber dafür beim Mauerwerk etwas weniger, so daß im allgemeinen die Annahme einer Steigerung um 100 % nach der Darstellung des Herrn Oberbauinspektor Bürkli zutreffen würde, und demnach auch die vom Bundesrat vorgeschlagene einfache Verdoppelung der Beiträge.

Es bleibt noch eine mehr formelle Frage zu beweisen, die eigentlich an den Anfang meiner Ausführungen gehört hätte. Das Departement des Innern, welches in der Angelegenheit antragstellend ist, hatte zuerst die Meinung, daß es nicht durchaus nötig sei, den Weg der Verfassungsrevision zu beschreiten, daß man es auch mit einem referendumpflichtigen Bundesbeschuß, eventuell sogar mit einem einfachen

Budgetbeschluß machen könne. Dieser Standpunkt ist dann auch in den Eingaben der Kantone vertreten worden. In der Tat könnte es sich fragen, ob man nicht so helfen könnte, daß einfach erklärt wird, es werde zu den Beiträgen, welche den Kantonen in Art. 30 zugesichert sind, in Ansehung der Steigerung der Kosten, der Entwertung des Geldes, der vermehrten Inanspruchnahme, ein selbstständiger weiterer Beitrag in gleicher Höhe wie der bereits zuerkannte bewilligt. Das wäre also ein selbstständiger Rechtsgrund, unter Verlassung des Rechtsgrundes von Art. 30. Dieser Weg schien uns anfänglich auch gangbar zu sein. Aber es geht doch nicht damit. Sobald man die Beiträge auf eine neue Grundlage stellt, würden sich sofort alle die schon angedeuteten Schwierigkeiten erheben. Man würde alle möglichen Gesichtspunkte ins Feld führen, es würden vielleicht auch andere Kantone kommen und sagen, wenn nun aus besonderem selbständigem Grunde diese vier Kantone Beiträge an ihre Straßenkosten erhalten sollen, so gebühre ihnen auch etwas. Es sei wiederholt: Wir übernehmen den Art. 30 einfach so, wie er ist, im Rechtsgrund der Beitragsleistung wie im Zuteilungsverhältnis unter den Kantonen, und beschränken uns auf die einfache zeitgemäße Erhöhung der Beiträge. Sobald man sich also auf diesen Standpunkt stellt, daß man sagt, man erhöhe die Beiträge, wie sie Art. 30 festsetzt, dann ist es eben doch eine Abänderung des Art. 30. Dann ist aber auch kein anderer Weg gegeben, als der Weg der Verfassungsrevision. Es ist nicht nur der einzig gerade, ebene Weg, sondern der einzig korrekte und überhaupt mögliche Weg. Er mag nicht der einfachste Weg sein; doch glauben wir, entgegen den Befürchtungen, die da und dort in den Kreisen der interessierten Kantone zu herrschen scheinen, nicht, daß er sich als mehr riskierter Weg erweisen werde, wegen der obligatorischen Volksbefragung. Wir haben das Vertrauen, daß das wohlwollende Verständnis für die Lage dieser Kantone, für ihre vermehrten Aufwendungen für die Alpenstrassen, während sie alle wohl nicht zu den besonders finanzkräftigen Kantonen gehören, zu gegebener Zeit beim Volke ebenso vorhanden sein wird, wenn die obligatorische Volksabstimmung kommt, wie es beim Bundesrat, beim Nationalrat sich zeigte, und, so hoffe ich, auch bei unserem Rate vorhanden sein wird.

Es ist im Anschluß an diese formelle Frage im Schoße unserer Kommission noch die Anregung gemacht worden, ob es nicht angezeigt wäre, daß man nun, nachdem einmal der Art. 30 geändert werden soll und geändert werden muß, gleichzeitig einen Zusatz aufnehmen könnte, wonach man ermächtigt wird, in Zukunft eine Aenderung eintreten zu lassen in der Festsetzung der Beiträge bloß im Wege der Gesetzgebung. Diese Anregung geschah angesichts der Möglichkeit, daß ja die Beiträge, wie wir sie jetzt festsetzen, in absehbarer Zeit wieder als nicht zutreffend erachtet werden. Diese Anregung ist von dem Kollegen, der sie machte, nicht zu einem förmlichen Antrag verdichtet worden. Es schien uns, daß man besser von einer solchen Klausel absehe. Das würde von selbst ein ständiger Anreiz sein, die ganze Angelegenheit von neuem wieder aufzurollen, was doch wohl besser vermieden wird. Im übrigen ist von jeher darauf verwiesen worden, daß ja die Frage der durchgreifenden Revision der Bundesverfassung beim Bundesrat und den Räten hängig ist. Es wird vielleicht früher oder später einmal dazu

kommen, und dann wird man sowieso den Art. 30, wie er bisher war, und wie er nach unserem Beschluß lauten wird, wenn Sie beistimmen, doch nicht mehr so aufrecht erhalten. Es wird in allen Fällen bei einer durchgreifenden Revision der Bundesverfassung eine Aenderung getroffen werden. Der Art. 30 hatte eigentlich von Anfang an nach seiner ganzen Gestaltung mehr nur den Charakter einer Uebergangsbestimmung. Man wird die Angelegenheit so oder so doch einmal anders ordnen wollen.

Der Nationalrat ist in seiner Sitzung vom 23. Juni in formeller und materieller Hinsicht den Wegen des Bundesrates gefolgt. Er hat den Vorschlag des Bundesrates mit einer unwesentlichen Aenderung, über die in der Detailberatung zu reden sein wird, angenommen. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig dasselbe, und ich möchte Ihnen vorläufig im Namen der Kommission beantragen, auf die Vorlage des Bundesrates und des Nationalrates einzutreten.

Allgemeine Beratung. — *Discussion générale.*

Muheim (Karl): Erlauben Sie mir, zur Beratung des Art. 30 der Bundesverfassung einige Ausführungen anzubringen. Die Gelegenheit ist ja nicht ungünstig, um allfälliges leises Herzklopfen vor einer Jungferrede bei Behandlung eines Traktandums zu überwinden, das zu keinen besonderen Differenzen mehr Anlaß gibt und bei welchem man voraussichtlich mit niemand in Konflikt geraten kann. Ich unterlasse es, nach einigen Erwägungen, einen Abänderungsantrag für den Kanton Uri zu stellen, in dem Sinne, daß die Entschädigung besonders erhöht werden soll. Anfänglich hatte ich die Absicht, den Antrag des Herrn Nationalrat Lusser hier aufzunehmen. Allein die Stellungnahme des hohen Bundesrates, die übereinstimmende Ansicht sämtlicher Kommissionsmitglieder haben mich bewogen, von dieser Absicht abzugehen. Immerhin habe ich persönlich die Ueberzeugung, daß der Kanton Uri im Jahre 1874 bei Zumessung der Entschädigung unbedingt zu kurz gekommen ist. Aus praktischen Erwägungen, und weil mir die Zwecklosigkeit des Unternehmens, hier andere Anträge zu stellen, klar vor Augen liegt, verzichte ich darauf. Ich möchte trotzdem der Kommission, und auch dem Ständerat, falls er diesen Antrag der Kommission annimmt, namens meiner Landsleute herzlich danken für Ihre wohlgeleitete Gesinnung und für Ihr Entgegenkommen dem Kanton Uri gegenüber, und ich hoffe, daß das Schweizervolk in der folgenden Abstimmung diese Beschlüsse sanktionieren wird.

Es war am 27. Juni 1894, als mein Vater selig als Vertreter des Standes Uri hier in diesem Saale dem Ständerat in einem Referat unter anderem folgende treffliche Sätze vorgetragen hat:

«Der Gotthardpaß bildete seit Jahrhunderten die Hauptverkehrsader der Schweiz. Ueber seine Bedeutung im letzten Jahrhundert gibt der Zürcher Fäsi Aufschluß, als er in seiner Staats- und Erdbeschreibung der helvetischen Eidgenossenschaft aus dem Jahr 1766 bemerkt, daß täglich zwischen 1000 bis 1200 Saumpferde beschäftigt seien, die Kaufmannsgüter aus Italien nach Altdorf und umgekehrt zu tragen, und daß er selbst wahrgenommen habe, wie keine Viertelstunde verstreiche, ohne daß 20 bis 30 beladene Saumrosse den Weg passieren. Dieser

Transit brachte viel Wohlhabenheit in den Kanton und die von diesem erhobenen amtlichen Gebühren verschiedener Art statteten den kantonalen Haushalt in der Tat mit reichen Mitteln aus. Ungeachtet dieser blühenden Verhältnisse gab Uri dem Drängen der Tagsatzung und von acht am Passe besonders interessierten Kantonen auf Fahrbarmachung des St. Gotthardberges willig nach, und schon im Jahre 1819 faßte die Landsgemeinde den ersten hierauf abzielenden Beschluß. Sie tat es kaum 20 Jahre, nachdem der Kanton durch die kriegerische Invasion dreier fremder Heere buchstäblich ausgeraubt und ausgeplündert worden war, sein beträchtliches Staatsvermögen zum Teil hatte opfern müssen.

Die Erstellung dieses Verkehrsweges, dem in militärischer, politischer und kommerzieller Beziehung bis zur Eröffnung der Gotthardbahn in der Eidgenossenschaft kein anderer sich an die Seite stellen durfte, beanspruchte von Uri einen Kostenaufwand von 2 Millionen Franken. Der Bund leistete keine Subvention daran, wohl aber garantierte die Tagsatzung dem Kanton, unter ausdrücklichem Beifall für seinen «männlichen Entschluß» und seine «ausserordentliche Kraftäußerung»; die Erhebung erhöhter Zollansätze, von Brücken- und Weggeldern, sowie von Kaufhausgebühren, und zwar sowohl für den Unterhalt der Straße, als auch für die Amortisation der Straßenschuld. Die Mittel zum Bau der Gotthardstrasse wurden durch einen Vertrag zwischen den Ständen Uri, Luzern, Solothurn, Baselstadt und Tessin beschafft. Schuldner für den untern Teil des Straßenzuges blieb Uri allein, für den obern gemeinsam mit Luzern. 1848 wurde die Auslösung der verschiedenartigen Gebühren zwischen dem Bundesrate und dem Kanton Uri vertraglich festgesetzt; dieser Vertrag wurde am 29. November 1864 revidiert und dahin festgestellt, daß der Bund dem Kanton auf unbeschränkte Zeit eine Entschädigung von 72,500 Fr. für die aufgehobenen Waren-, Vieh- und Kutschenzölle, Weg- und Brückengelder, Fuhrleiten, Sust-, Schirmhaus- und sonstigen Gebühren am Gotthardpasse auszurichten habe. Diese Uebereinkunft wurde vom Bundesrate den Räten ausdrücklich deshalb zur Genehmigung empfohlen, weil sie die Ansprüche von Uri in «gerechter und billiger» Weise regelte.

Gleichzeitig tut das Gesagte auch dar, wie der an Bevölkerung und Hilfsmitteln kleine Kanton Uri seine Stellung inmitten der großen Verkehrsadern stetsfort erkannt, die einschlägigen Projekte und Fragen in mutiger, patriotischer und anerkanntermassen auch in geschickter Weise gelöst, wie er opferwillig sich bei Werken von allgemeiner vaterländischer Bedeutung betätigt und ein internationales und militärisches Straßennetz Hand in Hand mit dem Bunde erstellt hat, wie verhältnismäßig kein anderer Kanton der Schweiz. Dafür dürfte dem Ländchen die Anerkennung der Bundesbehörden und des Schweizervolkes ungetrübt bewahrt bleiben.»

Ich unterlasse es, über die Geschichte und die Bedeutung des Gotthardpasses weitere Worte zu verlieren; ich möchte Sie nur auf ein jüngst erschienenes Buch des schweizerischen Schriftstellers Hans Schmid hinweisen, in dem sich zum Teil folgende, für die Bedeutung des Gotthardpasses interessante Stellen finden: «Die Alpenpässe sind Straßen besonderer Art. Und unter den Alpenstraßen sind die Wege nach Italien wieder etwas für sich. Sie bedeuten eine

Völkerscheidewand mit verblüffenden Gegensätzlichkeiten, trennen sauber und scharf Nord und Süd. Viele Straßen führen über die Alpen. Der Gotthard ist unbestritten die populärste. Der Gotthard behauptet seinen Rang als erste Straße nach Italien. » Ich füge diesen anerkennenden Worten nur bei, daß die Urner als die ersten Eidgenossen auftraten, die den Wert des Gotthardüberganges erfaßten, in ihren Besitz zu nehmen trachteten, einen Besitz, dessen wir uns alle heute freuen. Man hat oft gesagt, daß die Kantone mit dieser Entschädigung ein gutes Geschäft gemacht haben. Ich möchte Ihnen an Hand einiger Zahlen nachweisen, daß der Kanton Uri im Verhältnis zu seiner unbemittelten Bevölkerung und im Verhältnis zu seinen Grenzen enorme Gelder für den Straßenunterhalt in seinem Landesgebiet ausgibt. Die Bundesverfassung vom Jahre 1874 hat den Art. 26 über die Zölle der Kantone aufgehoben. Die Zollerträge fielen teilweise an den Bund und teilweise als Entschädigungen an die Kantone. Im Jahre 1871 schon wurde ein neuer Ausgleich angestrengt, eine definitive Abfindungssumme an die Kantone aber wurde abgelehnt. Doch sollte man auf die Verhältnisse der ärmeren Bevölkerung der vier Kantone Graubünden, Tessin, Wallis und Uri Rücksicht nehmen. Art. 30 der neuen Bundesverfassung von 1874 setzte die Entschädigung für Uri auf 80,000 Fr. fest. Der Kanton Uri hat mit dieser Summe, so hoch sie auf den ersten Blick erscheint, nie ein Geschäft gemacht. Der Unterhalt seines langgezogenen Straßennetzes kostete uns in den 1870er Jahren jährlich über 70,000 Fr., dazu kommen noch die Kosten für Schneebrucharbeiten, die mit der Eröffnung der Gotthardbahn dem Kanton Uri zufielen. Die Amortisation des Schuldbestandes der Gotthardstraße hatte schon 1874 noch 523,000 Fr. zu Lasten des Kantons Uri betragen. Heute kostet unser Straßennetz den Kanton Uri über 300,000 Fr. jährlich. Der Straßenverkehr nimmt ständig zu. Das starke Befahren unserer Alpenstraßen und nicht zuletzt der Gotthardstraße aber erfüllt unsere Kantonsregierung mit bangen Sorgen, wie sie künftighin den notwendigen Unterhalt aufbringen und den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht werden kann. Ohne ausreichende Bundeshilfe wird der Kanton Uri wohl eines Tages in die Unmöglichkeit versetzt werden, zum Rechten zu sehen. Ich erinnere dabei an einen Ausspruch des verstorbenen Professors Eugen Huber sel. in seinem Buch: «Recht und Rechtsverwirklichung»: «Der Staat hat ein Interesse daran, die Betätigungslust und Verantwortungsfreude seiner Angehörigen zu befördern.» Das kleine Land Uri sieht in den statistischen Tabellen sehr bescheiden aus. Von seinem Gebiet von 1074 km² Fläche sind 47,5 % unproduktiv. Der Tessin weist nur 25,9 %, die weit größeren Kantone Graubünden 30 % und Wallis 44 % unproduktiven Landes auf. Es ist somit festzustellen, daß der Kanton Uri den größten Prozentsatz unproduktiven Landes in der Schweiz zählt. Es geht ihm heute noch, wie nach einem Spruch aus der Zeit der französischen Revolution: Viel Steine gibts im Lande, aber wenig Brot. Und was leistet dieser unbemittelte Bergkanton mit seinen rund 24,000 Einwohnern, mit über 120 km Bergstraßen, neben zahlreichen Saumwegen und kleineren Sträßchen? Ueber 20,000 Autos befuhren 1925 allein die Gotthardstraße. Ich bringe Ihnen Zahlen und Beweise, daß der kleine und arme Kanton Uri hier an der Grenze seiner finanziellen Leistungsfähigkeit ange-

kommen ist und das Menschenmögliche zum Unterhalt seiner Alpenstraßen und besonders der Gotthardstraße aufwendet. Er leistet Außergewöhnliches, er darf daher auch auf eine angemessene Beitragsleistung hoffen. Wir haben, ich möchte das hier sagen, im Kanton Uri das bittere Gefühl, bei dem Konzessionsvertrag über die Ausnützung der Wasserkräfte im Reussgebiet von 1907 benachteiligt worden zu sein. Wie könnte heute der Kanton, wenn ihm diese Pferdekräfte zur Verfügung stünden, ein gutes Geschäft machen, wenn er diese Pferdekräfte an die Privatindustrie abgeben könnte? Der Bund schafft auch heute durch seine Extrapostfahrten, ich spreche nicht von den ordentlichen fahrplanmäßigen Kursen, sondern von den außerordentlichen Extrafahrten, dem privaten Autobetrieb starke Konkurrenz im Lande, die speziell im Urserental, im Gebiete des internationalen Alpenüberganges, Militär und Post beansprucht. Ein erhöhtes Entgegenkommen wäre daher ganz am Platze. Ich darf dabei auch auf die vielen Katastrophen, wie Lawinstürze, Steinschläge usw. hinweisen, die jedes Jahr teilweise unsere Bergstraßen zerstören und dem Kanton Uri viele Tausende unvorhergesehene Franken Ausgaben verursachen. Für außergewöhnliche Opfer aber außergewöhnliche Mittel und Unterstützung. Auch die guten Verdienstmöglichkeiten sind leider heute im Kanton Uri dahingefallen. Die eidgenössische Munitionsfabrik hat ihren Betrieb reduziert, die Elektrifikation der Bundesbahnen ist beendet und Not, bittere Not herrscht heute in vielen Tälern unseres Kantons. Es gehört sicher seit jeher zu den vornehmsten Aufgaben des Ständerates, bedrängten Kantonen seine Hilfe und seinen Schutz zukommen zu lassen. Die Kantone stehen der Ständekammer bekanntermassen besonders nahe und richten gerne ihren Blick auf sie. Die Urner haben im Laufe ihrer ganzen Landesgeschichte Freude und Verständnis für schweizerische Verkehrspolitik gefunden und gezeigt. Wenn heute die Opfer und Kosten für meine engere Heimat zu groß geworden sind, so hofft man auf das Entgegenkommen des hohen Ständerates. Eine Kräftigung der Kantone bedeutet auch eine Stärkung des Bundes. Die Kraft des einen ist abhängig von der Wohlfahrt des andern. Es ist heute der älteste Urstand der Eidgenossenschaft, der an Sie gelangen muß. Die Verhältnisse zwingen ihn dazu. Versagen Sie ihm nicht Ihre Wohlgeniebigkeit. Sie werden ein dankbares Volk finden in Uri. Ich möchte mit allem Nachdruck der Hoffnung Ausdruck geben, daß, wenn wir hier nun auf eine besondere Erhöhung verzichten, die Bundesbehörden dem Kanton Uri dafür bei anderen passenden Gelegenheiten nach Kräften entgegenkommen mögen, und wenn der Kanton Uri wieder bedürftig an die Türe des Bundeshauses klopfen muß, ihm die Behörden dafür ihre Wohlgeniebigkeit bekunden. Ich empfehle Ihnen damit meinen lieben Heimatkanton und unterstütze den Antrag der Kommission.

M. Chuard, conseiller fédéral: Je ne veux pas répéter l'exposé qui vient d'être fait d'une manière très complète par M. le rapporteur et je m'en référerai pour toute la partie générale à notre message et aux sténogrammes de la discussion au Conseil national où j'ai déjà eu l'occasion d'exprimer l'opinion du Conseil fédéral. Je voudrais me borner à deux ou trois points que je traiterai très rapidement vu l'heure

avancée et le désir de M. le président de liquider cette affaire encore ce soir.

Tout d'abord la question de procédure. M. le rapporteur a rappelé que deux solutions ont été examinées et que celle à laquelle en définitive le Conseil fédéral s'est arrêté, c'est la revision de la Constitution. Je dois ici préciser un point. Ce n'est pas le Département de l'intérieur de son propre chef qui avait tout d'abord proposé la présentation aux Chambres fédérales d'un simple arrêté modifiant temporairement les chiffres fixés par la Constitution, quitte à reviser cette Constitution dans un délai à fixer, de cinq ou dix ans par exemple; mais c'est le Conseil fédéral tout entier, à la suite des négociations qui ont eu lieu avec les délégués du Gouvernement du Tessin concernant les revendications de ce canton. Le Tessin, comme vous le savez, demandait dans ces revendications tout d'abord un relèvement beaucoup plus considérable. Il calculait l'indemnité sur un réseau beaucoup plus étendu que les routes alpestres et ce n'est qu'après de longues discussions qu'il a accepté l'augmentation de 100 %. D'autre part, il insistait pour une solution rapide et le Conseil fédéral, à la suite des conférences qui ont eu lieu, s'est rangé à l'idée exprimée par le Gouvernement du canton du Tessin qu'il était possible de résoudre la question en présentant aux Chambres un projet d'arrêté soumis au referendum, arrêté de durée temporaire, qui permette de relever immédiatement les indemnités pour les routes alpestres, quitte à reviser plus tard la Constitution. Le Département de l'intérieur prépara un projet d'après ces indications et c'est lorsque le Département de l'intérieur le présenta au Conseil fédéral que le Département de justice, avec raison à notre avis, souleva la question constitutionnelle.

Le Département de justice avait dès le début indiqué la procédure de revision constitutionnelle comme la solution la plus juste et plus régulière, mais il aurait voulu non pas simplement modifier les chiffres d'indemnité, mais profiter de l'occasion pour introduire des dispositions nouvelles qui, à notre avis, auraient compliqué la question et auraient rendu plus douteuse l'adoption par le peuple de l'article constitutionnel. Comme nous voulions avant tout satisfaire aux demandes légitimes des cantons intéressés, le Conseil fédéral avait préféré la solution comportant le relèvement des indemnités par arrêté, quitte à reviser plus tard la Constitution. Lorsqu'il s'agit de préparer le message aux Chambres fédérales, le Département de justice a renouvelé ses objections et a demandé un nouvel examen, à la suite duquel le Conseil fédéral s'est décidé à la solution qui vous est présentée actuellement, c'est-à-dire à une revision de la Constitution, mais en se bornant à reviser, en les doublant, les chiffres d'indemnités, sans introduire de disposition nouvelle. Il a, en outre, dans son projet, supprimé comme n'ayant plus de valeur l'alinéa concernant le déblaiement des neiges. C'est ce projet qui a eu l'adhésion complète du Conseil national et a obtenu aussi celle de votre commission.

Nous croyons que ces dispositions, comme l'a dit votre rapporteur, ne rencontreront pas d'opposition devant le peuple. Le sentiment de solidarité est assez développé chez nous pour qu'il se manifeste aussi dans cette question et nous avons la conviction que le texte qui vous est soumis sera adopté sans peine par le peuple suisse.

Vous avez vu dans notre message que nous avons profité de cette occasion pour chercher à déterminer plus exactement la notion de la route alpestre internationale. C'est là une précision qui devra rester et je tiens à attirer votre attention sur ce point dans le débat sur l'entrée en matière. Lorsque nous avons demandé aux cantons de nous indiquer leurs dépenses concernant ces routes alpestres internationales, ils nous ont fait un tableau qui véritablement allait beaucoup trop loin, quelques-uns introduisant sous ce nom des voies de communication qui ont le caractère ni de route alpestre ni de route internationale. C'est pourquoi nous avons voulu préciser dans le message ce que nous considérons comme étant vraiment une route alpestre et vous avez constaté que notre proposition est équitable et correspond assez exactement au développement de ces routes.

Cela m'amène à répondre à l'intervention qu'a faite tout à l'heure l'honorable député du canton d'Uri. Il a bien fait de choisir cette occasion, qui lui a permis, fait assez rare devant les Chambres, de faire revivre les paroles de son père. Cela nous a vivement intéressés. Nous reconnaissons que le canton d'Uri entretient très bien ses routes alpestres. Il a raison de le faire valoir. Mais M. Muheim, en déclarant insuffisant le doublement des indemnités, n'a pas parlé du produit des taxes qui sont perçues par le canton sur la circulation des automobiles et qui doivent cependant faire un chiffre assez important. Il sait, du reste, que la Confédération est bien loin de se désintéresser de son canton comme de tous ceux qui sont dans une situation financière quelque peu difficile. Elle a eu l'occasion de le témoigner par un geste assez large, lors du prêt consenti il y a quelques années, et l'honorable député d'Uri peut être certain qu'à l'avenir il en sera de même et que la Confédération continuera à s'intéresser aux cantons qui éprouvent le plus de difficultés dans leur existence économique. Nous savons très bien que ce sont les cantons forts, bien assis, ayant des conditions de vie économique favorables, qui font la force de la Confédération elle-même. C'est pourquoi nous voulons continuer vis-à-vis d'eux ce que nous avons fait jusqu'à présent.

Messieurs, je vous recommande donc aussi l'entrée en matière et l'adoption de l'arrêté tel qu'il est sorti de la discussion du Conseil national, avec la modification que celui-ci y a introduite, c'est-à-dire la suppression dans l'alinéa qui est à reviser, des mots « en tenant compte de toutes les circonstances ». Le Conseil national a adopté cette suppression, considérant que l'article nouveau, tel qu'il sera présenté au vote populaire, ne tient réellement pas compte de toutes les circonstances, c'est-à-dire de celles qui se sont produites depuis l'adoption de la Constitution, par exemple de la route du Saint-Bernard construite postérieurement. La route du Saint-Bernard n'était pas construite en 1874. On n'avait pas à en tenir compte dans l'appréciation des indemnités à attribuer aux cantons, et c'est un argument qui a été avancé par le canton du Valais dans sa demande d'augmentation du chiffre qui lui a été attribué. L'argument n'est pas négligeable, mais ne peut néanmoins être admis comme nous l'exposons dans le message.

La rédaction du Conseil national correspond à la réalité des faits, et comme elle n'a pas d'autre portée, en particulier aucune portée financière, le Conseil fédéral n'a pas voulu s'y opposer.

Nous vous demandons donc d'adopter sans changement la proposition du Conseil national. Je suis très heureux que M. le représentant du canton d'Uri n'ait pas insisté, qu'il n'ait pas proposé de modification de la proportion qui existe entre les différents cantons. Si nous arrivions à toucher à ce qui a été établi en 1874, en connaissance de cause, ainsi que l'a rappelé M. le rapporteur, nous n'en finirions pas et les revendications recommenceraient de toute part. Nous aurions beaucoup de peine à arriver à une solution; tandis qu'en nous bornant à relever les chiffres, tout en maintenant la proportion adoptée en 1874, nous faisons une œuvre équitable, utile, conforme, je crois, à la fois à l'intérêt des cantons et au bien de la Confédération. Nous n'aurions pas pu aller plus loin. Nous avons considéré que le doublement des indemnités est le maximum que nous pouvions admettre, et que cette augmentation était largement suffisante, alors qu'au début les cantons ne demandaient que le 50 % et non le double. On a dit, il est vrai, qu'il s'agissait d'une erreur de plume ou de machine à écrire et que les cantons demandaient en réalité le 100 %. On n'en a pas apporté la preuve. Et ils auraient eu l'occasion de rectifier cette soi-disante erreur, lorsque nous leur avons demandé de présenter un rapport sur leurs dépenses et de justifier leurs chiffres. Ils ne l'ont pas fait, à ce moment-là. On peut donc dire que, lorsque la démarche a été faite, en 1921, les cantons se seraient contentés d'un relèvement du 50 % des indemnités allouées par l'art. 30. Si nous allons aujourd'hui à 100 %, nous tenons compte largement de la moindre puissance d'achat de l'argent et de l'augmentation des dépenses d'entretien ainsi que des autres circonstances mentionnées par les cantons à routes alpestres internationales. Il serait impossible, dans les conditions financières de la Confédération, d'aller au delà.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen.
(Le Conseil passe sans opposition à la discussion des chiffres.)

Ziffernweise Beratung. — Discussion des chiffres.

Titel und Ingress. — Titre et préambule.

Angenommen. — Adoptés.

I.

Winiger, Berichterstatter: Ich beantrage Zustimmung zur Fassung des Nationalrates. Der Nationalrat hat eine kleine Aenderung formeller Natur angebracht. Die Worte «in Würdigung aller Verhältnisse», die im jetzigen Art. 30 stehen und auch vom Bundesrat wieder beantragt wurden, sollen gestrichen werden. Es wird zutreffend sein, daß man diese Worte nicht mehr aufnimmt. Diese «Verhältnisse» sind gewürdigt worden im Jahre 1874. Wir wollen nun mit Vertrauen annehmen, unsere Vorfahren, die damals den Art. 30 aufgestellt haben, werden alle Verhältnisse gewürdigt haben. Aber die Würdigung von damals trifft heute jedenfalls nicht mehr zu. Wir haben bereits erklärt, wir nehmen einfach den Art. 30 mit dem Rechtsgrund und dem Zuteilungsverhältnis, wie es damals aufgestellt worden ist, auf;

wir prüfen alles nicht mehr neu und erhöhen einfach die Beiträge. Also wird es gerechtfertigt sein, die Worte «in Würdigung aller Verhältnisse», die damals zutreffend gewesen sein mögen, heute aber wahrscheinlich nicht mehr, zu streichen.

Eine zweite Bemerkung betrifft die Beifügung: «mit Wirkung vom 1. Januar 1925 an». Das hat der Bundesrat beantragt, und der Nationalrat hat zugestimmt. Wir beantragen dasselbe. Es ist, wie es scheint, diese Rückwirkung auf Anfang 1925 seinerzeit eingeräumt worden, bei den Revendikationen des Kantons Tessin, und ich kann daran erinnern, daß eigentlich die Kantone in ihrer ersten Eingabe die Wirkung der Erhöhung schon auf das Jahr 1920 verlangt haben. Es wird also immerhin nur in beschränktem Maße dem Begehren, wie es ursprünglich gestellt war, entgegengekommen, indem die Rückwirkung auf 1925 eingeräumt wird.

Sodann wird beantragt, es sei der Abs. 4 zu streichen. Das ist vom Nationalrat ohne Diskussion beschlossen worden. Es betrifft das die Vergütung für den Schneebruch am St. Gotthard. Sie haben gehört, daß im Art. 30 ausdrücklich gesagt war: «Diese Vergütung für den Schneebruch am St. Gotthard wird nur für solange gewährt, als nicht die Alpenstraße durch eine Eisenbahn ersetzt ist.» Das ist 1883 erfolgt mit der Eröffnung der Gotthardbahn, und seither ist die Vergütung für den Schneebruch am St. Gotthard mit jährlich 40,000 Fr. nicht mehr bezahlt worden. Es haben nun die Kantone Tessin und Uri in Eingaben an den Bundesrat sich darauf berufen, daß der St. Gotthardpaß immer noch im Frühsommer geöffnet werden muß, was ihnen bedeutende Kosten verursache, und es wäre, so hat man gesagt, eigentlich billig, daß diese Vergütung für den Schneebruch auch weiterhin geleistet würde. Aber der Wegfall ist ausdrücklich verordnet worden im Jahre 1874, und seit 1883 ist tatsächlich die Vergütung nicht mehr geleistet worden. Niemand hat Einsprache dagegen erhoben, und es wird nicht angängig sein, daß man auf diese Sache, jetzt nach über 40 Jahren, wieder zurückkommt. Ich beantrage also, was den Wegfall von Abs. 4 betrifft, einfach Zustimmung zum Bundesrat und Nationalrat.

Angenommen. — Adopté.

II.

Angenommen. — Adopté.

III.

Angenommen. — Adopté.

Schlussabstimmung. — Votation finale.

Für Annahme des Beschlüßentwurfes 31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Bundesverfassung. Abänderung des Art. 30.

Constitution fédérale. Modification de l'art. 30.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1926
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	2029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1926
Date	
Data	
Seite	159-165
Page	
Pagina	
Ref. No	20 030 124

en forme de conclusion que cette réforme est acceptable, qu'elle n'aura pas comme conséquence de grever d'une façon très lourde notre économie nationale. Sans doute, c'est 10 millions que le fisc prend. Je sais comme vous que ce qui enrichit le peuple ce n'est pas ce qu'on lui prend, mais ce qu'on lui laisse. Cependant, devant la nécessité financière de rétablir notre équilibre budgétaire, nous avons cru que le seul moyen d'obtenir par le jeu de l'impôt sur la fortune un supplément était de vous présenter une réforme dans le sens de celle que nous vous recommandons. Nous nous sommes donné beaucoup de peine pour la construire de manière à ce qu'elle soit le moins onéreuse possible, qu'elle n'ait de répercussion trop sensible sur les intérêts de personne, en un mot qu'elle soit acceptable. Je crois que, selon l'avis des experts qui nous ont donné leur précieux concours, nous y avons réussi. Je voudrais par conséquent vous recommander très vivement l'entrée en matière. Je comprends qu'on ait des hésitations. Je regrette qu'il y ait des oppositions et j'espère qu'en cours de route, si quelques modifications pouvaient encore être apportées, les deux ou trois opposants pourraient peut-être se rallier au vote final.

Je conclus en disant que dans le domaine des économies nous tiendrons compte des considérations exposées par M. Ochsner, mais donnez-nous la possibilité de rétablir l'équilibre budgétaire. Nous ne pouvons pas continuer à nous débattre dans l'ère des déficits. Il y a sept ans bientôt que je m'occupe des finances de la Confédération et je serais très reconnaissant au Conseil des Etats de nous fournir enfin un moyen qui sera probablement définitif, à condition que dans le domaine des dépenses on soit sage, pour rétablir l'équilibre budgétaire et permettre au compte de 1927 de boucler sans déficit.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	25 Stimmen
Für den Antrag de Meuron	11 Stimmen

Hier werden die Beratungen abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

**Vormittagssitzung vom 1. Oktober 1926.
Séance du matin du 1^{er} octobre 1926.**

Vorsitz — Présidence: Hr. Keller.

202. Professoren der Eidg. Technischen Hochschule. Leistungen des Bundes bei Invalidität, Alter und Tod.

Professeurs de l'Ecole polytechnique. Prestations en cas d'invalidité, de vieillesse ou de mort.

(Siehe Seite 123 hiervor. — Voir page 123 ci-devant.)
Beschluss des Nationalrates vom 30. September 1926.
Décision du Conseil national du 30 septembre 1926.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

Keine Diskussion. — Pas de discussion.

Schlussabstimmung. — Votation finale.

Für Annahme des Beschlusentwurfes	32 Stimmen
Dagegen	0 Stimmen

An den Bundesrat und an den Nationalrat.
Au Conseil fédéral et au Conseil national.

**209. Bundesverfassung. Abänderung des Art. 30.
Constitution fédérale. Modification de l'article 30.**

(Siehe Seite 159 hievor. — Voir page 159 ci-devant.)
Beschluss des Nationalrates vom 1. Oktober 1926.
Décision du Conseil national du 1 octobre 1926.

Schlussabstimmung. — Votation finale.

Für Annahme des Beschlusentwurfes	34 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat und an den Nationalrat.
(Au Conseil fédéral et au Conseil national.)

Bundesverfassung. Abänderung des Art. 30.

Constitution fédérale. Modification de l'article 30.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1926
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	2029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.10.1926
Date	
Data	
Seite	212-212
Page	
Pagina	
Ref. No	20 030 129

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.