

des étrangers dans nos banques, à cause de la grande confiance dont jouit la Suisse. Un très grand nombre d'étrangers préfèrent faire des dépôts chez nous — en Hollande encore — plutôt que de les faire ailleurs. Quelques-unes de nos banques ont probablement, sous l'influence de cet afflux de capitaux étrangers, commis des erreurs. Mais il faut bien dire qu'il était impossible de prévoir la congélation des crédits à court terme et, surtout, le mépris des engagements et de la parole donnée, l'abandon de tous les principes de bonne foi, d'honneur, dois-je dire d'honnêteté, de correction commerciale qui étaient à la base des rapports entre les nations civilisées.

Pour donner à la Banque nationale une certaine influence sur le taux de l'intérêt, le projet de loi prescrit que les banques d'une certaine importance qui veulent élever le taux d'intérêt de leurs obligations, doivent en informer la Banque nationale deux semaines à l'avance. La Banque nationale peut alors examiner la situation avec le groupe des banques intéressées et étudier la possibilité d'obtenir de la banque qu'elle renonce à élever le taux d'intérêts. Il ne s'agit donc pas — j'attire votre attention sur ce point — d'un droit de veto, qui serait irréalisable d'ailleurs, puisque le prix de l'argent ne dépend pas des désirs d'un institut d'Etat, mais des lois de l'offre et de la demande. Ce n'est pas pour leur plaisir que les banques paient un intérêt élevé sur leurs obligations, mais bien parce que, si elles ne le payaient pas, les possesseurs de l'argent préféreraient acheter des fonds d'Etat, des lettres de gage, plutôt que d'acquiescer des obligations de banque. Si on voulait donc forcer les banques à rembourser leurs obligations plutôt que de leur permettre d'en élever l'intérêt, il faudrait parallèlement régler, par la loi, le rendement des fonds d'Etat, leur prix en bourse et pouvoir encore forcer les débiteurs d'une banque à rembourser leurs dettes sans délai. Ces deux conditions ne sont pas réalisables; il est donc impossible de régler, d'une façon impérative, le taux d'intérêt des obligations.

Je passe au troisième but de la loi. Outre la sauvegarde des créanciers et les services à rendre à l'économie nationale et la politique monétaire par l'entremise de la Banque nationale, le projet contient de nouvelles prescriptions concernant le sursis. Depuis deux ou trois ans, nous assistons au phénomène de la compression des bilans des banques. A ce sujet, M. Abt vous a cité un chiffre: 22 milliards en 1930, 19 milliards en 1933. Quelles sont les raisons de cette compression, que certains ont appelée une hémorragie? Tout d'abord, il y a la crise, le peuple épargne moins et il se produit des retraits pour les besoins de l'existence. Mais il y a surtout le manque de confiance. Reste enfin la baisse des valeurs de fonds d'Etat qui fait qu'on ne renouvelle pas les obligations. Vous savez, en effet, que les obligations des grandes banques rapportent actuellement du 4 %, tandis que les titres d'Etat rapportent davantage. En raison de cette hémorragie persistante, même des banques dont le capital et les réserves sont intacts peuvent se trouver en difficultés. La loi prévoit que, pour ces banques, il est possible de leur accorder un sursis avant qu'elles n'aient perdu la moitié de

leur capital. Ce sursis serait accordé pour six, douze, ou dix-huit mois. La loi prévoit encore la nomination d'un commissaire qui dressera immédiatement l'état de fortune de la banque.

Pendant le sursis, la banque continue ses opérations, sous la surveillance du commissaire. Il arrivera ainsi souvent que, au lieu d'aller à la faillite, la banque pourra arriver à un assainissement, moyennant un concordat, ou même, dans certains cas particulièrement favorables, reprendre ses opérations par expiration du sursis.

J'en arrive aux conclusions. Si même la loi avait existé il y a dix ans déjà, la plupart des pertes subies par les banques suisses n'auraient pas été évitées. D'ailleurs, à l'avenir et malgré la loi, il y aura encore des pertes. Mais la loi contribuera à maintenir sur le droit chemin les quelques dirigeants de banques qui, par exception, ne suivent pas les sains principes de liquidité et de bonne administration qui sont dans la tradition des banques suisses. Nous avons en Suisse 3000 guichets de banques en relations directes avec le commerce et l'industrie. Par conséquent, la prospérité de l'économie nationale est étroitement liée à une politique bancaire saine.

Une législation bancaire spéciale a donc sa justification dans l'intérêt général. C'est pourquoi, au nom de la commission unanime, je vous propose de passer à la discussion des articles.

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici, le débat est interrompu.)

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

Botschaft und Gesetzentwurf vom 23. Januar 1934 (Bundesblatt I, 89). — Message et projet de loi du 23 janvier 1934 (Feuille fédérale I, 89).

Beschluss des Ständerats vom 6. Juni 1934.

Décision du Conseil des Etats du 6 juin 1934.

Antrag der Kommission.

Eintreten.

Proposition de la commission.

Passer à la discussion des articles.

Berichterstattung. — *Rapport général.*

Pfister-Winterthur, Berichterstatter: Das Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen, kurz Verkehrsteilungsgesetz genannt, dessen Behandlung wir hiemit beginnen, gehört jedenfalls zu den interessantesten Gesetzesvorlagen, die den Rat schon beschäftigt haben. Dass es vor uns liegt hat seinen Ursprung weder in politischen Anschauungen noch in den Wünschen einzelner Personen, sondern es ist das Produkt der

Not, die über die Schweizerischen Bundesbahnen hereingebrochen ist. In den letzten 10 Jahren hat die Bundesbahn Jahresergebnisse aufgewiesen, die zwischen einem Reingewinn von 15 Millionen Fr. und einem Rückschlag von 50 Millionen Franken schwankten.

Der Netto-Rückschlag dieser letzten zehn Jahre beträgt also nicht weniger als 74 779 894 Fr.

Dabei ist festzustellen, dass diese Fehlbeträge wesentlich grösser wären, wenn die Abschreibungen nicht nur nach den gegenwärtigen, teilweise ungenügenden Vorschriften, sondern in wirklich genügendem Umfang eingestellt würden. Im Jahre 1933 z. B. hätte der Rückschlag bei genügender Abschreibung statt 48, 68 Millionen Franken betragen.

Es ergibt sich also, dass sowohl die Jahresergebnisse als auch die Bilanzen der Bundesbahnen in deren Rechnungen noch zu günstig dargestellt sind oder umgekehrt, dass die Gesamtlage der Bahn noch wesentlich schlechter ist als wie sie in den offiziellen Rechnungen erscheint.

Für die Lage der Bundesbahnen sind auch folgende Zahlen charakteristisch:

Die gesamte Betriebslänge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien betrug Ende 1933 2936 km, die gesamte Schuldenlast der S. B. B. 3401 Millionen Franken. Jeder Bahnkilometer ist also mit mehr als einer Million Franken belastet oder mit einer jährlichen Zinsenlast von etwa 45 000 Fr. Angesichts dieser Zustände ist die Aufgabe der Behörden, nach einer Besserung zu suchen, natürlich äusserst dringlich. Die Gründe dieser schlechten Situation sind verschieden. Das Verkehrsteilungsgesetz sucht dort zu heilen, wo die Bahn durch das Auto schwere Schädigungen empfangen hat. Es darf aber nicht verschwiegen werden, dass an der Notlage auch andere Umstände schuld sind. So wird die Ueberzahlung beim Rückkauf inklusive aufgelaufene Zinsen bis heute auf rund 260 Millionen Franken berechnet. Die ausserordentlichen Leistungen der S. B. B. in den Kriegs- und Nachkriegsjahren berechnet die Bundesbahnverwaltung unter Hinzurechnung des einfachen Zinses, ohne Zinseszins, auf Ende 1933 mit 610 Millionen Fr., währenddem gemäss Bundesbeschluss vom 6. Juni 1929 hier nur 35 Millionen Franken zurückerstattet wurden. Es kommt hinzu, dass die Bahn auch in normalen Zeiten viele Leistungen für Dritte unentgeltlich oder mit Taxreduktion ausführt, die innerlich die Bahn eigentlich nichts angehen, so gewisse Personentransporte, dann namentlich die Militärtransporte, einen Teil der Gütertransporte, sowie die Leistungen zugunsten der Postverwaltung. So sind die Bundesbahnen zur unentgeltlichen Beförderung der Briefpost und der Fahrpoststücke bis zu 5 kg verpflichtet, was den S. B. B. für das Jahr 1933 z. B. auch einen Ausfall von rund 10 Millionen Franken ausmachte. Endlich ist als Hauptgrund für die schlechte finanzielle Lage der S. B. B. natürlich die gegenwärtige Krise anzusprechen. Ohne sie, das darf wohl behauptet werden, wären die Bundesbahnen ohne Defizite durchgekommen.

Währenddem die Bundesbahn so von Jahr zu Jahr in eine schlechtere Situation hinein kam, war gleichzeitig eine gewaltige Entwicklung des Automobilwesens in der Schweiz festzustellen. Die Zahl

der Motorlastwagen und Traktoren in der Schweiz stieg vom Jahr 1920 bis 1931 von 3331 auf 20 388, die Zahl der Personenwagen im gleichen Zeitraum von 8902 auf 63 945. Die jährliche Vermehrung der Personenautomobile allein betrug in den letzten Jahren rund 9000. Für die Personenbeförderung kommen ausserdem noch etwa 47 000 Motorfahräder und etwa 900 000 gewöhnliche Fahrräder in Betracht und endlich nehmen jährlich etwa 230 000 ausländische Motorfahrzeuge vorübergehenden Aufenthalt in der Schweiz. Die Personenwagen der Bundesbahnen und aller Nebenbahnen zusammen fassen 350 000 Sitzplätze, die Zahl der Sitzplätze der Personenautomobile und Motorräder ist aber höchst wahrscheinlich grösser. Dieser Verschiebung muss alle Beachtung geschenkt werden, denn der Zerfall der Bahnen ist zugleich der Zerfall eines grossen Teiles unseres Volksvermögens. Das Anlagekapital aller Bahnen betrug Ende 1932 3708 Millionen Franken, wovon das der Bundesbahnen allein 2852 Millionen Franken. Es ist aber nicht nur das investierte Kapital, das für die Volkswirtschaft wichtig ist, sondern ebenso wichtig ist die Tatsache, dass im Dienste aller Bahnen zusammen Ende 1932 45 607 Mann beschäftigt werden, wovon bei der Bundesbahn allein 32 316. Ausserdem leben etwa 25 000 Arbeitskräfte in privatem Dienst indirekt ebenfalls von der Bahn, so dass also total über 70 000 Personen ihr Auskommen im Dienste der verschiedenen Bahnen finden und mit ihren Familien durch sie ihr Einkommen haben. Die Gesamtsumme der Saläre und Löhne beträgt jährlich rund 200 Millionen Franken.

Es rechtfertigt sich, auf einige Gründe der Verschiebung des Tätigkeitsbereiches von Auto und Bahn hinzuweisen. Einmal ist festzustellen, dass die Bahn für sämtliche Kosten, die ihr Betrieb verursacht, selbst aufzukommen hat. Das Auto dagegen benutzte mehr als zwei Jahrzehnte die Strassen als unentgeltliches Trasse. Erst in den Zwanzigerjahren setzte dann die Erhebung der Automobilsteuern ein. Wenn auch anzuerkennen ist, dass diese bedeutende Summen ausmachen, so steht trotzdem fest, dass sie nicht ausreichen, um die Mehrkosten zu zahlen, die durch das Automobil dem schweizerischen Strassennetz erwachsen. Eine zweite Vorzugsstellung gegenüber den Bahnen besteht darin, dass das Automobil bis heute mit Bezug auf seine Transporte keine gesetzlichen Bindungen kennt mit Ausnahme der verhältnismässig wenigen Bestimmungen des Motorfahrzeuggesetzes. Die Bahn muss fahrplanmässig fahren, gleichgültig ob die Züge rentieren oder nicht; das Automobil aber besorgt Personen- und Gütertransporte nur dann, wenn eine Rendite sicher steht. Die Bahn muss alle Güter aufnehmen und transportieren; das Automobil aber wählt die Güter aus. Es gibt sogar viele Automobilbesitzer, die alle leicht transportablen Güter mit dem eigenen Wagen transportieren, die schwer transportablen und sperrigen aber der Bahn überlassen. Die Bundesbahn beschäftigt ihr Personal in fester Anstellung, zahlt ihm einen gerechten Lohn und versichert es für die kranken und alten Tage. Auch ist die Arbeits- und Ruhezeit desselben gesetzlich geregelt. Die Automobil-Unternehmer zahlen grösstenteils schlechter, eine ausreichende Sicherung der Chauffeure für alte und kranke Tage

ist meistens nicht vorhanden. Wenn die Leistungsfähigkeit dieser Leute aufhört, so endigt auch ihre Anstellung und sie können sehen, wie sie durchkommen. Vielleicht muss dann sogar die Armenpflege aus Steuermitteln die nötige Ergänzung zum geringen Lohn bringen. Daneben ist natürlich anzuerkennen, dass das Automobil, weil es an keinen Fahrplan und an kein Trasse gebunden ist, jederzeit überall hinfahren kann, soweit ein entsprechendes Strassennetz reicht, und deshalb höchst praktisch und bequem ist. Es holt Güter und Personen im Abgangshaus ab und befördert sie direkt an den Bestimmungsort, währenddem der Transport mit der Bahn viel mehr mit Verladen und Ausladen verbunden ist. Ebenso entstehen auf der Bahn Zeitverluste durch den Fahrplan, indem eben nur zu bestimmten Zeiten gefahren werden kann, vielleicht bedeutende Umwege gemacht werden müssen und auch da und dort Stillager erfolgen, die sich nicht vermeiden lassen. Es soll anerkannt werden, dass die Bundesbahnen seit Jahren mit allen Kräften versucht haben, diese Nachteile nach Möglichkeit zu vermeiden, aber aus technischen Gründen ist diesen Bestrebungen eine Grenze gesetzt. Um diese Grenze wieder ein Stück hinauszuschieben, und der Bahn vermehrtes Terrain zu erobern, liegt nun dieses Verkehrsteilungsgesetz vor den Räten.

Das neue Gesetz will nun bis zu einem gewissen Grade eine Arbeitsteilung zwischen Bahn und Automobil durchführen durch die Schaffung des Autoverkehrs. ASTO ist gekürzt aus Automobil-Stückgut-Transport-Organisation. Sie sehen, wir hätten ohne diese bequeme Abkürzung ein wunderschönes, langes Wort. Der Personentransport mit dem Automobil soll dadurch nicht berührt werden. Ebensovienig berührt das Gesetz den Werkverkehr, das heisst den Transport eigener Waren mit eigenen Motorfahrzeugen. Nach den Schätzungen soll dieser Werkverkehr 80 % des gesamten Gütertransportes mit dem Auto ausmachen. Schon hieraus geht hervor, dass nur ein verhältnismässig kleiner Teil des Automobilverkehrs durch diese Vorlage überhaupt berührt wird. Für den übrigen Güterverkehr soll nun die Arbeit zwischen Bahn und Automobil in der Weise geteilt werden, dass Transporte; die nicht über 30 km hinausgehen, durch das Automobil, alle weiter gehenden dagegen durch die Bahn ausgeführt werden. Die Begrenzung auf 30 km ist keine willkürliche. Es ist dies ungefähr der Abstand, der in der Schweiz sehr häufig der Entfernung zwischen zwei grösseren Verkehrsarten entspricht, also ungefähr der Distanz Bern-Thun, Bern-Burgdorf, Bern-Freiburg, Zürich-Winterthur, Winterthur-Wil usw. Innerhalb je zweier solcher Punkte soll nun der gesamte Abholungs- und Zubringerdienst durch das Automobil und zwar je durch einen konzessionierten Unternehmer übernommen werden. Zu beiden Seiten der Bahnlinie holen die Automobile die Güter im Hause ab und liefern sie auch wieder im Bestimmungshaus ab. Gehen die Waren weiter, so werden sie an den Endpunkten dieser Strecken der Bahn übergeben und, sofern sie nicht bloss in den Rayon der nächsten Strecke hineinreisen müssen, durch die Bahn weiter geführt. Die Bahn wird somit um den gesamten Verkehr zwischen diesen Knotenpunkten entlastet; andererseits aber muss

aller weitergehende Verkehr ihr übergeben werden. Soweit es sich eben nicht um Werkverkehr handelt, scheidet das Automobil für den gesamten weiteren Güterverkehr aus, mit Ausnahme von Spezialfällen für die Beförderung von Umzugsgut, Möbeln und andern Gütern, in Ausnahmefällen auch von Tieren, für die die Beförderung mit Motorfahrzeugen besondere transporttechnische Vorteile bietet. Die Inhaber der Konzessionen für den Nahverkehr, den sogenannten Asto-Verkehr, geniessen also auf ihrer Strecke eine Monopolstellung, wodurch natürlich eine Reihe von kleinen Unternehmungen überflüssig wird. Das hat zur Folge, dass die Asto-Unternehmen in ihrer Existenz bedeutend gesichert werden; dies erlaubt ihnen dann auch wieder, ihren Chauffeuren und Angestellten überhaupt eine gesicherte Existenz zu bieten. Es werden vor allem jene Unternehmer verschwinden, die sowieso nicht existenzfähig sind und höchstens eine gewisse Zeit, um sich über Wasser halten zu können, durch ihre Preisunterbietungen die seriösen Geschäfte schädigen. Es werden aber auch jene Geschäfte verschwinden, die durch die rücksichts- und gewissenlose Ausbeutung ihrer Chauffeure bekannt sind und ihre Existenz nur dadurch fristen können, dass sie in unverantwortlicher Weise die Gesundheit und das Leben ihrer Angestellten aufs Spiel setzten. Die Güterschuppen namentlich der Zwischenstationen werden grösstenteils leer stehen. Es werden aber auch die Geleise der Bundesbahnen von jenen Güterzügen befreit, die nur den Lokal-Güterverkehr zu besorgen hatten. Dadurch wird eine grosse Möglichkeit für eine bessere Ausgestaltung der Fahrpläne geschaffen. Vor allem wird es möglich sein, sowohl für die durchgehenden Personenzüge als auch für die Güterzüge bedeutende Abkürzungen der Fahrzeit zu erreichen. Infolgedessen wird auch ein Teil des Personenverkehrs, der heute aus Gründen der Zeitersparnis durch das Auto besorgt wird, wieder an die Bahn zurückfallen. Es werden aber auch die Bundesbahnen im internationalen Konkurrenzkampf wieder günstiger dastehen, indem bei verkürzter Fahrzeit die Linien durch die Schweiz gegenüber andern wieder eher den Vorzug erhalten werden.

Selbstverständlich erwartet die Bundesbahn von dieser Sanierungsmassnahme eine bedeutende Verbesserung ihrer finanziellen Verhältnisse. Ausser ihr haben sich aber auch als Freunde der neuen Regelung erklärt die Rhätischen Bahnen, der Verband Schweizerischer Transportanstalten, die Zentralstelle für Automobil-Interessen, die Chambre Syndicale de l'Industrie de l'Automobile, die Aspa (das ist der Verband der Motorlastwagenbesitzer), der Zentralverband des schweizerischen Transport- und Verkehrsgewerbes, dem die Spediteure, Camionneure, Möbeltransporteure, die Buchser Spediteure und die Spediteure von Chiasso angehören, ferner die Zentralstelle für die Verteidigung der Automobilinteressen.

Als Gegner treten auf der Fuhrhalter- und Spediteure-Verband mit 276 Mitgliedern, dann der Verband der Lastwagen-Spediteure, der etwa 12 Firmen mit etwa 60 Angestellten umfassen soll. Bei diesem handelt es sich nicht um die Besitzer von Automobilen, sondern um Makler, welche Frachten übernehmen und durch Dritte ausführen

lassen. Weitaus der grösste Teil der Transportunternehmer steht also dem neuen Gesetz günstig oder zum mindestens nicht feindlich gesinnt gegenüber. Auf Seite des Bahnpersonals bestehen nicht unbegründete Befürchtungen, dass Entlassungen oder wenigstens sukzessive eine weitere Reduktion des Personals erfolgen werde. Andererseits besteht entschieden auf der Seite der Chauffeure ein grosses Interesse an der neuen Regelung, indem ein grosser Teil des Autotransportgewerbes, wie wir schon vorher ausgeführt haben, aus der Anarchie in geordnete Zustände überführt wird, wodurch auch einer weitaus grösseren Zahl namentlich von Chauffeuren eine bessere und sicherere Existenz geboten wird. An der ganzen Neuordnung sind aber auch die Kantone und Gemeinden interessiert, indem ein Teil des bisherigen, von der Bahn bewältigten Verkehrs nun auf die Strassen verlegt wird, so dass dafür den Kantonen und Gemeinden gewisse Mehrauslagen erwachsen. Andererseits findet eine gewisse Entlastung statt durch die Uebernahme des Fernverkehrs durch die Bundesbahn. Allerdings wird diese Entlastung fast nur die Hauptstrassen betreffen, währenddem die Mehrbelastung durch den Nahverkehr im Haus-Haus-Verkehr auch die kleineren Strassen stärker mitnehmen wird.

Interessant ist auch die Beurteilung der neuen Regelung vom rein politischen Standpunkt aus. Auf der einen Seite wird seit langem gerufen, dass dieses Gesetz einen neuen Schritt zum Etatismus, bedeute. Selbstverständlich ist nicht zu leugnen dass hier der Macht- und Rechtsbereich des Staates etwas ausgeweitet wird. Es wird aber nicht möglich sein, in das Verhältnis zwischen Bahn und Auto sanierend einzugreifen, ohne dass der Staat eben neue Rechtsbestimmungen aufstellt. Niemand wird müssig dem Ruin der Bundesbahnen entgegen sehen wollen. Wenn man aber den Zweck will, so muss man auch die Mittel wollen, und eines der Mittel zur Erhaltung der Bahn ist der in diesem Gesetze vorgezeichnete neue Weg. Von der andern Seite wird gerufen, in der Uebergabe eines Teils des Verkehrs an die Privatunternehmen sei bereits ein Stück Entstaatlichung der Bundesbahnen enthalten. Wir halten das nicht für richtig. Soll die Bahn dem Bund verbleiben, so muss sie vor allen Dingen existieren können, und ein Mittel, um die Existenzmöglichkeit wieder zu erreichen, ist eben die Ordnung des Verhältnisses zwischen Bahn und Auto. Es soll aber ausdrücklich hier gesagt sein, dass die Zustimmung zu diesem Gesetz in keiner Weise eine Stellungnahme zum Problem der Entstaatlichung der Bundesbahnen bedeutet.

Es scheint, dass die verfassungsrechtlichen Grundlagen dieses Gesetzes da und dort angezweifelt werden. Wie der Ingress des Gesetzes sagt, wird die verfassungsrechtliche Berechtigung zum Erlass eines solchen Gesetzes abgeleitet aus den Artikeln 36, 34ter, 26 und 37bis. Unter diesen spielt hier der Art. 36 die grösste Rolle, der das Post- und Telegraphenwesen als Bundessache erklärt.

Die Gegner des Gesetzes halten dem vor allem den Art. 31 der Bundesverfassung entgegen, der die Freiheit des Handels und der Gewerbe im ganzen Umfang der Eidgenossenschaft gewährleistet, unter gewissen Vorbehalten. Die Kom-

mission hat sich aber mit dem Bundesrat auf den Boden gestellt, dass die verfassungsrechtliche Grundlage für diese neue Vorlage durchaus ausreichend sei. Der welsche Referent, Herr Rochat, hat es übernommen, über diese Rechtsgrundlage noch spezielle Ausführungen zu machen.

Ihre Kommission hat in der Schlussabstimmung bei drei Enthaltungen mit 11 gegen 1 Stimme der Vorlage zugestimmt und empfiehlt Ihnen dementsprechend Eintreten. Zu bemerken ist noch, dass Sie im Anhang zum Gesetz auch die Uebereinkunft zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Automobil-Interessenten finden, die zwischen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, dem Verband Schweizerischer Transportanstalten und der Rhätischen Bahn einerseits und andererseits der Zentralstelle für die Verteidigung der Automobil-Interessenten im Auftrag der ihr angeschlossenen Verbände, die ihrerseits durch den Verband schweizerischer Motorlastwagen-Besitzer und die Chambre Syndicale de l'Industrie de l'Automobile vertreten sind, abgeschlossen worden ist. Selbstverständlich ist diese Uebereinkunft das Ergebnis langer mühseliger und sorgfältiger Verhandlungen. Es ergibt sich daraus, dass an dem Gesetze keine allzu grossen Aenderungen vorgenommen werden können, weil sonst das Ergebnis dieser Verhandlungen dahin fallen würde. Daraus ergibt sich aber weiter, dass die Hauptdiskussion diejenige über das Eintreten sein wird und sein muss. Mit der Bundesbahnverwaltung und dem Bundesrat erachtet Ihre Kommission das vorliegende Gesetz als ein taugliches Mittel zur Sanierung der Bundesbahnen und die Arbeitsteilung zwischen Bahn und Auto zur Herbeiführung einer besseren Ordnung im Automobiltransportwesen und zu einer Besserung der Existenzbedingungen grosser Arbeitnehmer-Kategorien. Sie empfiehlt Ihnen deshalb, auf die Vorlage einzutreten.

M. Rochat, rapporteur: Le projet de loi dont nous abordons aujourd'hui la discussion parlementaire porte en sous-titre les mots: «loi sur la répartition des transports». Vos rapporteurs ont estimé devoir procéder, eux aussi, à une répartition: celle du travail, et comme M. Pfister vous l'a indiqué tout à l'heure, je suis chargé de traiter les problèmes juridiques posés par le projet. Il s'agit avant tout d'examiner si, en réglant par une loi fédérale le partage du trafic entre le rail et la route, le Parlement reste dans les limites tracées par la constitution.

Vous me permettrez cependant, avant d'aborder l'étude de cette importante question, de situer en quelques mots le débat qui s'ouvre en ce moment et de rappeler comment il se fait que nous soyons amenés à discuter d'un semblable projet.

Le développement triomphal de l'automobilisme a eu, entre autres, cette conséquence inattendue de jeter en pleine incohérence, chez nous et ailleurs, l'industrie des transports de marchandises. Beaucoup de matières et produits qui, rationnellement, devraient circuler par la route empruntent la voie ferrée, par habitude ou pour des raisons de tarif. D'autre part, beaucoup de marchandises qui pourraient, ou même devraient, rationnellement, être

transportées par le chemin de fer sont voiturées par des véhicules automobiles. Cette constatation, que nul homme de bon sens ne songe à contester, est le point de départ de la législation nouvelle proposée au Parlement. Le simple fait que la plupart des pays occidentaux songent actuellement à une législation similaire, ou même ont déjà édicté des lois dans ce sens, montre bien qu'il y a là un de ces phénomènes généraux, pour ne pas dire mondiaux, devant lesquels toute discussion est superflue. Nier l'évidence est toujours une attitude dangereuse.

On peut regretter que de nouvelles lois soient promulguées et penser qu'il y en a déjà plus qu'assez pour faire le bonheur (ou le malheur) du justiciable. Mais les faits sont là, qui imposent une solution, car l'incohérence dans laquelle se débat l'industrie des transports de marchandises, l'anarchie qui préside, si l'on peut dire, à son développement actuel, ne peuvent plus durer.

Certains prétendent peut-être, malgré tout, qu'il faut « laisser faire et laisser passer », suivant la formule ancienne; que le temps se chargera de dire qui a raison, de la route ou du rail; que la libre concurrence doit jouer et réaliser, seule, la solution idéale ou pratique. Cela n'est pas possible, pour plusieurs raisons. D'abord parce que l'Etat ne peut pas demeurer indifférent aux ruines que provoque l'état de fait actuel: ruines dans le domaine de la branche automobile (où déjà beaucoup d'industriels des transports succombent sous les coups de la guerre de tarifs aujourd'hui déclarée), ruines dans le domaine ferroviaire, où les déficits alarmants se succèdent depuis des années. Et puis, parce que la rivalité entre le rail et la route accentue chaque jour l'inégalité des conditions dans lesquelles combattent pour l'existence ces deux antagonistes: la lutte, en effet, n'est pas égale, car la législation ferroviaire actuelle ligote le chemin de fer dans un filet serré d'obligations, supportables jadis lorsque le rail était seul en cause, intolérables aujourd'hui qu'il doit se défendre contre la redoutable concurrence des camions automobiles. Or, si la loi voulait, par hypothèse, délier purement et simplement le rail des obligations que la loi actuelle lui impose et que l'auto ne connaît pas, le public serait le premier à protester et l'économie générale n'y trouverait pas son compte. Enfin, laisser aller les choses plus longtemps sans intervenir par une législation adaptée aux circonstances, ce serait causer à notre réseau ferroviaire un tel dommage que notre crédit national risquerait fort d'en pâtir, et chacun de nous avec lui.

Mais alors, diront certains, pourquoi ne pas commencer par assainir nos entreprises ferroviaires, par réorganiser notamment les C.F.F.? Pourquoi imposer des lois à la circulation automobile, qui, elle, ne demande qu'à se développer et qui, selon beaucoup de ses admirateurs, constitue la formule de l'avenir?

Pourquoi? Précisément parce que, pour permettre le normal développement du trafic des marchandises, il est indispensable de coordonner les deux grands moyens de transports que la technique moderne nous a donnés: le chemin de fer et le véhicule automobile. Parce qu'il est faux de prétendre qu'un seul d'entre eux puisse suffire. Parce que tous deux, au contraire, demeurent indispensables et qu'il

importe donc d'assurer à chacun d'eux le rayon d'activité qui doit lui être propre: au rail, les transports à longues distances; à l'auto, les transports à petites et moyennes distances. On en arrive ainsi, par le jeu et d'un raisonnement que les faits ont confirmé depuis des années, à la solution réalisée dans le projet du Conseil fédéral: la répartition des transports entre le rail et la route, seule voie normale, si j'ose dire, pour mettre fin à l'anarchie présente dont chacun souffre et dont chacun souhaite la fin.

Il saute aux yeux, d'ailleurs, que si l'on veut assainir nos C.F.F. et plus généralement toutes les entreprises ferroviaires, il faut leur assurer préalablement un statut qui les mette dans des conditions viables de travail et de développement. Il serait bien inutile de les réformer, par une réorganisation interne, si leur champ d'activité extérieure était si limité qu'il ne leur permît plus d'exister et de travailler normalement.

Il importe aussi de rappeler que le projet de loi en discussion n'est pas le résultat de travaux théoriques. Il a subi déjà l'épreuve du feu, puisqu'il incorpore les éléments essentiels de l'accord intervenu entre les intéressés au trafic des marchandises. C'est là, au surplus, un des points capitaux du débat qui s'ouvre en ce moment et l'on ne saurait trop le souligner, ni trop en féliciter les auteurs du projet. Avant donc d'être soumises au Parlement politique, les dispositions envisagées ont passé devant les instances économiques et professionnelles. Et puisque les principaux intéressés se sont ralliés aux normes prévues pour cette répartition rationnelle des transports, il est permis de penser que ces normes sont judicieuses, que, par conséquent, le Parlement peut, en toute conscience et en toute confiance, les admettre à son tour.

Je n'ai pas à résumer ici les dispositions légales soumises à vos délibérations et que le Conseil des Etats a déjà votées en juin dernier. M. Pfister vous en a donné, tout à l'heure, la substance; il a indiqué l'économie du projet et marqué le sens dans lequel votre commission s'est prononcée. Il me reste à dire pour quels motifs d'ordre juridique la presque unanimité de la commission s'est ralliée au projet et reconnu sa constitutionnalité.

« Qui prouve trop ne prouve rien ». Je ne chercherai donc pas à entourer le projet de loi sur la répartition des transports de toute une cohorte de dispositions constitutionnelles.

Le message du Conseil fédéral cite tour à tour, comme parrains possibles des règles légales proposées, les articles 36, 34ter, 26 et 37bis de la Constitution fédérale.

En réalité, ni l'article 37bis (qui donne à la Confédération le droit d'édicté des prescriptions concernant les automobiles et les cycles), ni l'article 26 (qui place la législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer dans le domaine de la Confédération), ni l'article 34ter (qui prévoit la fameuse loi fédérale sur les arts et métiers), ne permettent d'introduire, sans plus, une législation réglant le partage du trafic entre le rail et la route surtout si, comme c'est le cas dans le projet du Conseil fédéral, il est question d'instituer un régime de concessions et de limiter, dans le nombre et dans l'espace, les possibilités de transports de marchandises par camions automobiles.

Reste donc l'article 36 de la Constitution fédérale qui établit le principe suivant: «Dans toute la Suisse, les postes et les télégraphes sont du domaine fédéral».

Quelle est exactement la portée de ce principe? Lorsqu'en 1848 la régalie des postes a été donnée à la Confédération, et lorsqu'en 1874 ce droit exclusif lui a été confirmé, on a envisagé deux choses distinctes: le droit régalien lui-même, dont la portée générale, absolue, n'a été limitée par aucune restriction quelconque; et le service postal, qui s'est borné d'abord au transport des lettres et paquets, puis a englobé ou tendu à englober les moyens de communications et de transports nouveaux apparus successivement: chemins de fer, navigation à vapeur, télégraphe, téléphone, automobile, aviation, radiodiffusion, etc. Pour quelques-uns de ces moyens de communications et de transports, inventés entre 1848 et 1874 (chemins de fer et télégraphe, notamment) des dispositions précises ont été introduites dans la Constitution qui nous régit encore. Pour d'autres (navigation, automobile et aviation entre autres) des normes constitutionnelles nouvelles ont été créées récemment. Mais, pour plusieurs autres moyens de communications et de transports il n'a pas paru nécessaire au législateur d'édicter des normes constitutionnelles particulières, tant il était certain que l'art. 36 sur la régalie des postes, ou plutôt sur la régalie des transports, suffisait à justifier les mesures prises.

Nul ne songe, nul n'a songé jamais à mettre en doute la constitutionnalité des dispositions législatives en vertu desquelles la Confédération intervient dans le domaine de cet important moyen de communication et de transport qu'est le téléphone, avec et sans fil. Et pourtant, aucune règle expresse ne donne constitutionnellement à l'autorité fédérale le pouvoir d'intervenir dans ce domaine. Aucune disposition spéciale n'a été jugée nécessaire, vu le principe de la régalie des postes établi par l'art. 36. De même, s'agissant du transport des voyageurs — notamment, la Confédération a déjà disposé, par l'art. 1^{er}, lettre a) de la loi sur le service des postes et sans disposition constitutionnelle spéciale, que ce transport serait soumis à la régalie obligatoire, lorsqu'il s'effectue par courses régulières, et elle n'a autorisé certaines entreprises privées à s'en charger que sur la base d'une concession. Elle a agi là de même, en se fondant sur l'art. 36 de la Constitution.

Or, il n'y a pas lieu d'établir une distinction juridique entre le transport des voyageurs et celui des marchandises. Il n'y a surtout pas lieu de considérer que la Constitution ait voulu établir une semblable distinction. Telle est, entre autres, l'opinion catégorique du professeur Blumenstein, consulté à ce propos par la Direction générale des C. F. F. Tel est aussi l'avis du Département fédéral de justice et police. Je n'insiste d'ailleurs pas sur ce point et me borne à rappeler les considérations précises qui figurent, sur cette question de droit, dans le message du Conseil fédéral. J'ajoute simplement que votre commission a tenu à marquer, par l'art. 25bis nouveau qu'elle vous propose d'introduire dans le projet, que celui-ci ne portait pas atteinte aux droits des cantons, communes et

autres corporations publiques découlant de la souveraineté sur les routes.

Certes, il peut paraître, à première vue étrange que l'on tire ainsi d'un principe établi en 1848 et confirmé en 1874, donc avant la naissance des automobiles, des règles précisant et limitant l'activité de l'industrie des transports automobiles. Mais c'est là un phénomène juridique dont on pourrait citer, sans difficultés, nombre d'exemples. Le droit, surtout le droit constitutionnel, ne suit pas toujours de près l'évolution des faits. On applique aujourd'hui dans plusieurs pays (en France notamment) lorsqu'il s'agit de transports par avion, des règles légales qui datent de plus d'un siècle, et que la jurisprudence a interprétées pour les mettre peu à peu en harmonie avec les faits. Il ne s'agit pas de «solliciter» de tourner ou de violer les textes. Il s'agit de permettre à la vie de s'encadrer dans le droit, ou si l'on préfère, de permettre au droit de s'adapter aux changements que la vie apporte avec elle. Il est hors de doute que le constituant de 1848, de même que son successeur de 1874, ont voulu donner à la Confédération le droit de légiférer dans tout le domaine des transports. Ils ont précisé l'étendue de ce droit en utilisant les mots qui correspondaient aux choses qu'ils avaient sous les yeux, parlant uniquement des postes en 1848, ajoutant les mots de télégraphe et de chemins de fer en 1874. Ils ne pouvaient pas prévoir que d'autres moyens de transport et de communication surgiraient et bouleverseraient les conditions du trafic, en ce qui concerne notamment le transport des marchandises. Mais il n'est pas contestable que leur intention ait été de donner à la Confédération un droit régalien sur tous les transports. Il n'est pas contestable non plus que la Confédération a, depuis lors, usé de ce droit, au fur et à mesure que les circonstances se sont modifiées par le développement de la technique, dans le cadre très général tracé par les règles des constitutions de 1848 et de 1874 quant à la régalie des transports.

On pensera peut-être que ce droit régalien recèle, s'il doit se comprendre d'une manière aussi absolue, de terribles dangers pour l'initiative individuelle et pour la liberté du commerce et de l'industrie. D'aucuns verront sans doute avec terreur la Confédération s'approprier à supprimer toute possibilité de transporter des voyageurs ou des marchandises autrement qu'avec l'autorisation fédérale ou au bénéfice d'une concession. On évoquera le spectre de l'étatisme réglant seul tout le domaine des transports et enlevant à l'individu le droit de se faire véhiculer ou de voiturier ses biens, comme et où bon lui semble et par qui il voudra.

Il ne s'agit pas de cela. Il ne s'agit que de régler l'exécution, à titre professionnel, des transports routiers de marchandises et d'animaux par le moyen de véhicules automobiles. Les transports privés ne sont pas atteints par le projet, qui établit d'ailleurs une petite zone franche de toute réglementation, pour les transports routiers dans l'intérieur d'une commune et sur des distances n'excédant pas 10 km. Il s'agit d'apporter de l'ordre dans le domaine, aujourd'hui désordonné, des transports automobiles, en ce sens qu'un régime de concessions se substituera à l'anarchie qui règne actuellement, au grand

dam de tous les intéressés, dans cette branche de l'industrie des transports.

Qui peut le plus peut le moins. La Confédération, investie du droit régalien des transports, peut concéder l'exercice de tout ou partie de ce droit soit à des institutions dépendant directement d'elle (postes fédérales, C.F.F. par exemple) soit à des entreprises privées travaillant sous son contrôle et selon les règles établies pour l'ensemble des transporteurs ainsi concessionnés. Elle peut aussi limiter le nombre de ceux-ci, en vertu de la clause de besoin et suivant les circonstances. Elle se gardera, par contre, d'intervenir dans le domaine des transports privés, soit à l'égard des maisons de commerce qui exécutent elles-mêmes, à leurs frais, au moyen de leur propre matériel et par leur propre personnel, leurs transports particuliers (art. 2 du projet).

Ainsi se trouvent résolus, par le projet en discussion, les trois problèmes essentiels posés par le régime moderne des transports de marchandises: coordination des moyens employés, partage rationnel du trafic, système des concessions.

Est-ce la solution idéale? Votre commission n'ira pas jusqu'à prétendre que le système ainsi établi échappera à toute imperfection, donc à toute critique. Au cours de nos délibérations à Lausanne, en juillet dernier, diverses propositions ont surgi au sein de la commission, qui tendaient à assouplir les règles inscrites dans le projet. Votre rapporteur français avait appuyé à cette occasion le vœu tendant à porter de 30 à 50 km. la distance réservée aux transports routiers. J'estime, en effet, avec beaucoup de ceux que préoccupe le problème de la concurrence entre le rail et la route, que cette distance de 30 km. est insuffisante pour permettre le développement normal des transports par route et que l'on aurait pu, sans compromettre le succès du régime nouveau, aller plus loin. Il faut songer que 30 km., en auto, même en camion automobile, c'est fort peu de chose. Le représentant du Conseil fédéral a déclaré à la commission, et sans doute répétera-t-il devant le Conseil les mêmes déclarations rassurantes, que cette limite de 30 km. n'était qu'un principe dont l'application varierait suivant les circonstances de lieu. Il a affirmé que l'administration se montrerait conciliante à ce propos et que l'on tiendrait compte du fait que ce chiffre de 30 km. pouvait, dans bien des cas, être réellement insuffisant. Je continue cependant à penser qu'il eût été préférable de fixer une limite supérieure. Mais, même si les propositions qui seront présentées sans doute dans ce but à notre Conseil doivent finalement être rejetées, je crois qu'il n'y aurait pas là un raison suffisante de rejeter en bloc le projet de loi. Car il répond à un besoin profond de l'économie générale. Mieux vaut encore un régime imparfait, pour assurer le développement normal de trafic et sa répartition rationnelle entre l'automobile et le chemin de fer, que pas de régime du tout. L'anarchie ne doit jamais inspirer le respect. Et, par ailleurs, on peut, sans honte et sans trop de regrets, renoncer à résoudre d'un seul coup et à la perfection le difficile problème de la coordination des divers moyens de transports que la technique met à notre disposition. En cette matière,

comme en bien d'autres, le droit doit être une création continue.

Trois conditions primordiales devaient être remplies pour qu'un projet de loi comme celui dont nous commençons la discussion pût voir le jour: que le principe général en fût inscrit dans la Constitution; que l'intérêt général du pays réclamât une solution rapide et rationnelle du conflit mettant aux prises les entreprises ferroviaires et la branche automobile; qu'enfin les représentants des principales organisations intéressées au trafic se fussent mis d'accord sur les bases du régime nouveau souhaitable et réalisable. Ces trois conditions sont remplies, puisque l'art. 36 de la Constitution fédérale, dans l'interprétation que la doctrine et la jurisprudence lui donnent, permet à la Confédération de revendiquer la régale des transports; puisqu'il n'est pas possible de tolérer plus longtemps, sans risque grave pour l'économie nationale, l'incohérence qui règne dans le domaine des transports des marchandises; et puisque les principaux intéressés au trafic ont conclu la convention dont découle le projet qui nous est soumis. C'est pourquoi votre commission, à la presque unanimité de ses membres, vous recommande de voter ce projet.

Präsident: Es wurde von verschiedenen Seiten der Wunsch geäußert, es möchte die Eintretensdebatte über das gegenwärtige Geschäft heute nicht vorgenommen werden, weil die Fraktionen dazu noch nicht haben Stellung nehmen können. Andererseits wird gewünscht, dass in bezug auf das Bankengesetz die Eintretensfrage wenigstens heute womöglich noch erledigt werde, weil in den Fraktionen kaum Differenzen bestehen. Wenn kein Widerspruch erhoben wird, werde ich Ihrem Wünsche entsprechen, die Beratung des Verkehrsteilungsgesetzes zu unterbrechen, und auf die Diskussion über die Eintretensfrage auf das Bankengesetz eintreten lassen.

Abt: Ich möchte zwar keine Opposition machen, aber zu der Verfügung des Herrn Präsidenten eine Anregung machen. Der Herr Präsident hat vorhin die Eintretensdebatte, bzw. die Beratung des Bankengesetzes unterbrochen. Wir haben hier hinten seine bezüglichen Bemerkungen nicht verstanden. Wir verstehen überhaupt in dieser scharfen Ecke meistens nicht, was der Herr Präsident sagt: so kommt es, dass wir gelegentlich nicht dagegen protestieren. Zuerst möchte ich feststellen, dass ein Missverständnis des Herrn Präsidenten hier obwalten muss. Ich habe gestern die Anregung gemacht, die ich wiederholen möchte, es sei die Eintretensdebatte über das Bankengesetz diesen Morgen durchzuführen und lediglich die Abstimmung auszusetzen, damit die Fraktionen dann am Nachmittag eventuell ihre Stellungnahme zum Eintreten noch bestimmen können. Obschon die Fraktionen das Gesetz noch nicht behandelt haben, ist es doch möglich, die Eintretensdebatte durchzuführen und insbesondere auch den Herrn Vertreter des Finanz- und Zolldepartementes anzuhören. Nun weiss ich aus den Mitteilungen des Herrn Präsidenten, dass er dann morgen nicht etwa mit dem Bankengesetz weiterfahren will, sondern die Absicht hat, das Verkehrsteilungsgesetz weiter

zu behandeln und sogar die Getränkesteuer einzuschalten. Damit bin ich nun nicht einverstanden und möchte die Anregung machen, dass, nachdem wir nun einmal mit dem Bankengesetz begonnen haben, man damit auch nun weiterfahren solle. Das ist die einzige Möglichkeit, dass wir das Bankengesetz in dieser Session verabschieden können; denn es bestehen wesentliche Differenzen mit dem Ständerat, und dieser wird nicht so leicht darüber hinweggehen, und wir müssen ihm Zeit lassen. Wir müssen das Bankengesetz in dieser Woche in erster Beratung hier vollenden, denn sonst können wir es in dieser Session nicht mehr fertig bringen.

Wenn ich mir noch eine unbescheidene Bemerkung erlauben darf, so ist es die: Ich bin überhaupt nicht damit einverstanden — aber das spielt ja keine Rolle — aber ich verstehe es überhaupt nicht, dass man hier die Taktik eingeschlagen hat, die zu behandelnden Traktanden immer wieder abschnittsweise zu behandeln, so etwa wie Beefsteaks, dass man zwei Stunden verhandelt, dann wieder abbricht und am andern Tage wieder ein solches Beefsteak à la minute erledigt usw. Das mag den Präsidenten angenehm sein; den Referenten und Votanten für die betreffende Vorlage ist das viel weniger gelegen, es ödet sie in einer Weise an, die ich Ihnen gar nicht näher schildern will.

Präsident: Ich bin auch nicht damit einverstanden, dass die Behandlung der Geschäfte zerstückelt werde; wenn es anders geht, ist niemand glücklicher als der Präsident.

Aber gestern war es Herr Abt, der gewünscht hat, dass zerstückelt werde. Seinem Wunsche ist entsprochen worden (Zwischenruf Abt: Es bezog sich auf die Detailberatung). Jawohl, ich habe sodann seinem weiteren Wunsche entsprochen, die Eintretensdebatte wieder auf die Tagesordnung zu nehmen, obwohl er gestern abend die gegenteilige Mitteilung hätte vernehmen können, wenn er da gewesen wäre; dann wäre auch das Missverständnis, das vorhanden war, sofort behoben worden.

Der Antrag, die Eintretensdebatte zum Bankengesetz nun wieder aufzunehmen, ist nicht bestritten.

3039. Bankengesetz.

Loi sur les banques.

Fortsetzung. — *Suite.*

Siehe Seite 442 hiavor. — Voir page 442 ci-devant.

Allgemeine Beratung — *Discussion générale.*

Weber-Kempton: Das Bankengesetz, wie es hier vorliegt, entspricht zwar nicht dem, was wir von unserer Partei aus erwarteten, aber es bringt doch gegenüber dem bisherigen Zustand einen Fortschritt. Weil wir uns dessen bewusst sind, dass es momentan das Erreichbare darstellt, wird zweifellos unsere Fraktion die Kommissionsmitglieder decken und für Eintreten auf die Vorlage stimmen. Es wäre zwar eine Illusion, wenn man auf Grund der vorgeschlagenen Massnahmen glauben wollte, dass man in Zukunft Bankzusammenbrüche unter

allen Umständen vermeiden könnte. Das kann natürlich nicht der Fall sein. Aber es ist doch zu erwarten, dass die Situation einer Bank früher als bisher erkannt und Liquidationen von Banken oder Zusammenbrüche gemildert werden können. Die erzieherische Wirkung der Vorschriften, die das Bankengesetz bringt, darf trotz den obigen Feststellungen nicht gering eingeschätzt werden. Namentlich die Vorschriften über die Aufstellung von Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen für die einzelnen Banken, speziell die Vorschriften über die Gliederung der Bilanzen, die Vorschriften über die Veröffentlichung oder öffentliche Bekanntmachung der Bilanzen und die Vorschriften über die Bilanzeinreichung bei der Nationalbank, sind alle zweifellos erzieherische Massnahmen, die auch der Nationalbank einen bessern Ueberblick über die Verhältnisse bei den Banken geben werden. Uns in der sozialdemokratischen Fraktion scheint namentlich wichtig, dass alle Bankengruppen diesen Vorschriften unterstellt werden. Es hätte die Wirkung des Bankengesetzes sehr beeinträchtigt, wenn z. B. die Kantonalbanken von den Vorschriften der Bilanzveröffentlichung und der Bilanzeinreichung ausgenommen worden wären. Es ist mir und auch Ihnen aus der Presse wohlbekannt, dass eine Zeitlang die Kantonalbanken die Auffassung vertraten, dass sie, da sie ja schon zum Teil Staatsgarantie besaßen, von den Vorschriften dieses Gesetzes ausgenommen werden sollten. Da aber für sie im Laufe der Beratungen in der Kommission und nach den Beratungen des Ständerates ein weitgehendes Entgegenkommen resultierte, glauben wir, nachdem sie beispielsweise von den Vorschriften über die innere Organisation, den Vorschriften über die Schaffung eines Reservefonds und auch den Vorschriften über die Revision entbunden sind, dass diese weiteren Bestimmungen des Bankengesetzes, namentlich über die Bilanzeinreichung, über die Gliederung der Bilanzen usw. für sie durchaus erträglich seien. Sie haben sich auch bei den Verhandlungen in Glarus damit einverstanden erklärt, dass sie nicht darauf beharren werden, nicht dem Gesetz unterstellt zu werden.

Es wäre mir unverständlich, wenn im Laufe der Verhandlungen ein Antrag von dieser Seite wieder gestellt würde, die Kantonalbanken nicht dem Gesetz zu unterstellen. Es ist einleuchtend, dass die Wirkung des Gesetzes, wenn die Kantonalbanken, die ja seit einigen Jahren zu der mächtigsten Bankengruppe geworden sind — sie haben insgesamt 7,6 Milliarden Fr. Bilanzsumme gegenüber den 4,3 Milliarden Fr., die die Grossbanken aufweisen — ausserordentlich beeinträchtigt würde, wenn diese wichtigste Bankengruppe nicht von den Vorschriften des Bankengesetzes über die Bilanzveröffentlichung und die Einreichung der Bilanz getroffen würde.

Es ist ja zwar schon gesagt worden, dass die Kantonalbanken das bisher schon freiwillig getan hätten. Wir wissen aber nicht, ob diese Freiwilligkeit immer beibehalten wird. Ich glaube, es ist von grossem Werte, dass die Nationalbank einen Ueberblick über die Lage des Bankwesens hat, deshalb möchten wir gerade daran festhalten, dass die Kantonalbanken nicht von dem Gesetz ausgenommen werden.

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.09.1934
Date	
Data	
Seite	449-456
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 696

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.

Vormittagssitzung vom 19. Sept. 1934.
Séance du 19 septembre 1934, matin.

Vorsitz — Présidence: Hr. Huber.

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

Fortsetzung. — Suite.

Siehe Seite 449 hiervor. — Voir page 449 ci-devant.

Allgemeine Beratung. — Discussion générale.

Stampfli: Die beiden Herren Referenten, die sich bis jetzt über die Vorlage ausgesprochen haben, haben die Notwendigkeit einer verbindlichen Regelung des Güterverkehrs im Sinne einer Teilung zwischen Schiene und Strasse in der Hauptsache mit Rücksichten auf die zunehmende Verschlechterung der Finanzlage der Bahnen und insbesondere der Bundesbahnen begründet. Durchaus mit Recht. Es lässt sich heute noch nicht behaupten, dass die Automobilkonkurrenz ihren Höhepunkt erreicht hat. Trotzdem die heutigen Krisenverhältnisse nicht gerade zur Gründung neuer Transportunternehmungen einladen, ist vorauszusehen, dass die Lust, weitere Lastwagen anzukaufen und der Bahn Konkurrenz zu machen, noch nicht allen Leuten vergangen ist. Auf dem Gebiete des Automobilgewerbes ist es ähnlich wie beim Wirten. Wenn man das Wirten freigegeben würde, so kann man mit Sicherheit damit rechnen, dass im Laufe eines Jahres die Zahl der Wirtschaften sich verdoppeln würde. Es gibt nun einmal so und so viele Elemente, die finden, dass beim Wirten eine mühelose und angenehme Existenz zu finden sei. Ganz ähnlich verhält es sich mit dem Automobilfahren. So und so viele Leute glauben ihr Heil im Ankauf eines Lastwagens deshalb zu finden, weil man mühelos und angenehm im Land herumfahren und die Schönheiten der Welt noch dazu geniessen kann. Daher auch die absolut unkaufmännischen Taxen, welche vielfach für Lastwagentransporte erhoben werden, Taxen, die in keiner Weise den Selbstkosten der betreffenden Transportunternehmer Rechnung tragen. Es ist deshalb höchste Zeit, einzugreifen, und man muss sich nur wundern, dass man so lange gewartet hat, bis man einer weiteren Abwanderung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegentrat und zu verhindern versuchte, dass die Entwertung des in unseren Bahnen angelegten Volksvermögens weitere Fortschritte macht.

Nun gibt es aber noch andere allgemeine volkswirtschaftliche Erwägungen, die den Gedanken einer zwingenden Regelung des Güterverkehrs im Sinne der Teilung zwischen Bahn und Automobil aufdrängen. Die Bekämpfung der Automobil-

konkurrenz hat die Bahnen und insbesondere die Bundesbahnen zu Abwehrmassnahmen gezwungen. Dieser Abwehrkampf hat in Tarifiermässigungen bestanden. Das hatte zur Folge, dass seit dem Höchststand der Frachtsätze der Bundesbahnen Tarifiermässigungen einzig und allein unter dem Gesichtspunkt der Bekämpfung der Automobilkonkurrenz gewährt wurden. Notwendige Taxermässigungen, namentlich für wichtige Rohstoffe, konnten, trotzdem die Bahn deren Berechtigung und Notwendigkeit zugeben musste, nicht gewährt werden. So kommt es, dass wir heute noch für wichtige Baustoffe und Rohmaterialien, wie Kohlen, Taxen haben, die das Zwei- bis Zweieinhalbfache der Vorkriegstaxen ausmachen. Darunter leiden namentlich diejenigen Verfrachter, die nicht in der Lage sind, von der Bahn weg auf die Strasse zu gehen, vorab die Grossindustrie, die mit ihren Roheisentransporten, mit ihren grossen Kohlentransporten, die in die 30, 40 und 100 000 t im Jahr gehen, nicht zum Automobil übergehen können. Diese Kreise haben das allergrösste Interesse daran, dass durch eine Regelung des Güterverkehrs eine weitere Abwanderung eines Teiles des Verkehrs auf die Strasse unterbunden wird. Denn welche Aussichten eröffnen sich für sie, wenn diese Entwicklung andauern sollte? Sie sind gezwungen, mit ihren Transporten bei der Bahn zu bleiben. Erleiden aber die Bahnen infolge der Abwanderung des Verkehrs auf die Strasse weitere Taxausfälle, so werden die Bahnen überhaupt nicht mehr in der Lage sein, Taxreduktionen vorzunehmen, die volkswirtschaftlich notwendig sind. Im Gegenteil, diese Kreise, die der Natur ihrer Transporte nach gezwungen sind, der Bahn treu zu bleiben, werden schliesslich noch Taxerhöhungen über sich ergehen lassen müssen, denn bei weitem Einnahmerückgängen wird die Bahn auf irgendeine Weise ihr Auskommen suchen müssen. Im Interesse einer nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten orientierten Tarifpolitik, wie sie übrigens der Tarifgesetzgebung entspricht, ist es deshalb absolut notwendig und erwünscht, dass einer weiteren Abwanderung des Güterverkehrs auf die Strasse Halt geboten wird. Die Bekämpfung der Automobilkonkurrenz hat aber noch andere unerwünschte Rückwirkungen auf die Tarifpolitik der Bundesbahnen gehabt. Der wichtigste Grundsatz der Tarifpolitik, ich möchte sagen die magna charta unserer Tarifgesetzgebung ist der Grundsatz der Öffentlichkeit der Tarife und der tarifarischen Gleichberechtigung aller Verfrachter. Dieser Grundsatz steht wohl heute noch auf dem Papier. Durch die zahlreichen Tarifzugeständnisse und Erleichterungen zur Bekämpfung der Autokonkurrenz ist er in Tat und Wahrheit durchlöchert und zerfetzt worden. Keiner weiss mehr, mit was für Taxen sein Konkurrent in Tat und Wahrheit infolge dieser Abmachungen rechnen kann. Namentlich diejenigen Verfrachter, die noch das Glück haben, Lieferanten der Bundesbahnen zu sein, haben nicht die Gunst gehabt, mit den gleichen Erleichterungen rechnen zu können wie andere, die in der glücklichen Lage sich befanden, erklären zu können: Schliesslich haben wir den Bundesbahnen nichts nachzufragen, wir können unsere Transporte auch dem Lastwagen übergeben. Ich habe selbst Ver-

handlungen beigewohnt, wo der Vertreter der Bundesbahnen den Finger aufhob und erklärt hat: „Ja, wenn Sie allzu viel verlangen sollten und mit dem Auto drohen wollen, so haben wir Ihnen gegenüber ein besonderes Mittel, Sie sind unser Lieferant, wir können Sie dort schon zur Raison bringen.“ Damit ist doch eklatant bewiesen, dass die Bekämpfung der Automobilkonkurrenz regelrecht zur Aufgabe der tarifarischen Gleichbehandlung aller Verfrachter, eines der wichtigsten Grundsätze unserer Tarifgesetzgebung, geführt hat. Deshalb ist es absolut wünschenswert, dass einmal diese Anarchie auf dem Gebiete des Güterverkehrs verschwindet, dass hier wieder ein Zustand geschaffen wird, welcher den Bahnen, insbesondere den Bundesbahnen, die Möglichkeit gibt, den Grundsatz der Oeffentlichkeit der Tarife und der tarifarischen Gleichberechtigung strikte und in einer Weise aufrecht zu erhalten, die das Licht der Oeffentlichkeit nicht zu scheuen braucht, und sich wieder mehr den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen anpasst.

Die Bekämpfung der Automobilkonkurrenz und die Massnahmen, die hierzu von den Bahnen ergriffen werden mussten, haben auch ein störendes Element der Unsicherheit in die Kalkulationen des Handels hineingetragen.

Sie wissen, dass unsere im Verhältnis zum heutigen Preisniveau hohen Bahntaxen einen wichtigen Unkostenfaktor in den Preiskalkulationen des Handels bilden. Der Händler, der gerne der Bahn treu bleiben möchte, muss, wenn er an einen entfernten Bestimmungsort liefern will, sich immer die Frage vorlegen: Kann ich nicht von meinem Konkurrenten durch die Verwendung des Automobils für den Transport unterboten werden? Das führt zu einer Unsicherheit in der Kalkulation, die je länger je mehr für den Handel unerträglich wird. Das hat auch dazu geführt, dass Händlerverbände, die, um den zügellosen, ruinösen Preisunterbietungen innerhalb ihrer Gemeinschaft den Riegel zu stecken, dazu gekommen sind, die Preisstellung franko Bestimmungsort unter Zugrundelegung der Bahnfrachten vorzuschreiben, weil nur auf diese Weise Umgehungen der zum Schutze des betreffenden Händlergewerbes erlassenen Massnahmen verhindert werden können.

Sie sehen also, dass eine durchgreifende Regelung des Güterverkehrs, durch welche nicht nur für die Bahnen, sondern auch für den Automobiltransport wieder stabile, feste Tarife geschaffen werden, für den legitimen Handel ein absolutes Bedürfnis ist.

Eine Regelung des Güterverkehrs im Sinne einer Teilung zwischen Bahn und Auto ist auch absolut notwendig, um eine bessere, rationellere Ausnützung des Laderaumes unserer Bahnen herbeizuführen. Die Auslastung, wie wir sie in der Schweiz haben, ist eine absolut unbefriedigende. Sie ist viel schlechter als in irgendeinem andern Lande. Das hängt natürlich in erster Linie damit zusammen, dass wir in der Schweiz keine eigentliche Schwerindustrie haben. Aber am allerschlechtesten ist die Auslastung im Stückgüterverkehr. Hier erreicht sie nicht einmal durchschnittlich 3 Tonnen pro Wagen. Nun muss man sicher aber darüber klar sein, welche kostspieligen Manipulationen mit dem

Stückgüterverkehr, mit dem Verkehr mit diesen kleinen Sendungen verbunden sind; es ist einmal nötig die Annahme der Güter in der Güterhalle, dann kommt der lange Aufenthalt auf den Stationen, das Ausladen, vielfach noch das Umladen auf andere Kurse usw. und schliesslich die Auslieferung der Waren. Das sind Kosten, für welche die Bahn, trotz der hohen Taxen für den Stückgüterverkehr, die ja das Doppelte der allgemeinen Wagenladungstaxen betragen, nicht genügen, um die Selbstkosten zu decken.

Es ist also vom Standpunkte der Rationalisierung aus, um eine bessere Auslastung der Güterwagen zu erreichen, dringend notwendig und wünschenswert, dass eine Regelung platzgreift, welche die kleinen Sendungen den Lastwagen zuweist.

Wenn ich so auf Grund dieser Ueberlegungen auch vom Standpunkte der Industrie aus dazu komme, Ihnen Eintreten zu beantragen, so geschieht das nur in der bestimmten Erwartung, dass auf dem Fusse eine Reorganisation der Bundesbahnen an Haupt und Gliedern folgen werde, durch welche sie wieder in den Stand gesetzt werden, lebensfähig zu bleiben und ihre Tarifpolitik wieder nach allgemein volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu orientieren. Mit diesen wenigen Bemerkungen und Vorbehalten beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage.

M. Gorgerat: Vous avez entendu hier les deux rapports très intéressants de M. Pfister et de M. Rochat. Bien que je ne partage pas leur point de vue, je reconnais que leurs exposés étaient parfaitement clairs et objectifs. Je note au surplus que le rapporteur français, M. Rochat, a fait un certain nombre de réserves, notamment en ce qui concerne la petite zone de 50 km. Nous examinerons cette question dans un instant. Je désire faire entendre maintenant un autre son de cloche, c'est-à-dire la voix du seul membre de la commission qui ait fait opposition au projet et je veux motiver, très brièvement d'ailleurs, mon opposition de principe et mon vote négatif soit sur l'entrée en matière, soit sur l'ensemble du projet. Il s'agit du reste d'une opinion personnelle qui n'engage que moi et je ne me fais guère d'illusion sur le danger que peut présenter cette opposition pour le Conseil fédéral et son projet. Mais je crois que ce son de cloche doit être entendu ici et qu'il est nécessaire qu'on dise d'une manière explicite quels sont les scrupules d'ordre juridique et d'ordre constitutionnel qui me poussent à m'opposer au projet de loi étudié par le Conseil fédéral.

Cette opposition ne signifie pas que je nie le problème à résoudre. Ce problème est indéniable, incontestable et il est important. Il se pose également dans tous les pays qui nous environnent et il doit être résolu. Il faut mettre fin à ce duel entre le rail et la route. Il faut ordonner et coordonner les transports, il faut répartir d'une manière rationnelle le trafic tant en Suisse que dans les pays voisins. Et je rends hommage également au travail ainsi qu'à l'effort des chemins de fer fédéraux d'une part, des chemins de fer privés d'autre part, de la Direction générale, du Département des postes et des chemins de fer et de son président, ainsi que d'une manière générale au travail et aux efforts du Conseil

édéral. Cependant, si je leur rends cet hommage, e ne puis me rallier à l'aboutissement de leur travail et de leurs efforts, c'est-à-dire au projet qui nous est soumis et ce sont les quelques raisons de cette opposition que je vais me permettre de vous exposer.

Ce sont, d'abord et surtout, des motifs d'ordre constitutionnel. Malgré ce qui est déclaré dans le message du Conseil fédéral, malgré ce qui a été dit sur ce point par MM. les rapporteurs, notamment M. RoCHAT, qui l'a plus particulièrement discuté, j'éprouve encore bien des doutes et bien des scrupules sur la constitutionnalité du projet.

Dans le message du Conseil fédéral, on donne à ce projet plusieurs pères ou plusieurs parrains, on invoque un certain nombre de dispositions constitutionnelles. Or, M. RoCHAT lui-même a reconnu qu'il n'y avait guère que l'art. 36, relatif à la régle des postes, qui pût être invoqué. Sans doute, on aurait pu faire état — et on l'a fait aussi — de l'art. 2 de la Constitution, lequel est mis à toutes les sauces; c'est un article à destination interchangeable qui peut être invoqué à l'occasion de n'importe quel projet, même d'une manière arbitraire. Je laisse donc cet argument de côté.

En ce qui concerne l'art. 36 de la Constitution, je crois devoir ici vous en rappeler le texte: « Dans toute la Suisse, les postes et les télégraphes sont du domaine fédéral. » Cela étant, en dépit de tout ce qui nous a été dit dans le message du Conseil fédéral, je serais bien surpris si les constituants de 1848 ou de 1874 pouvaient reconnaître dans le projet actuel du Conseil fédéral une application de cette disposition.

Il est certain — cela a été rappelé par le Conseil fédéral et par MM. les rapporteurs — qu'au cours des années, on a étendu l'interprétation de cette disposition et qu'on l'a appliquée à certaines autres parties du trafic, au téléphone, à la radio. Mais, est-ce une raison, parce que l'on aurait fait ainsi une application extensive des dispositions constitutionnelles, pour qu'au moment même où est étudiée et discutée une question du même ordre, beaucoup plus importante encore, cette question ne doive pas être examinée à nouveau ?

Je crois que c'est aller trop loin que de dire que, dans l'art. 36 de la Constitution, il ne s'agit pas seulement de la régle des postes et des télégraphes, mais qu'il s'agit d'une régle de tous les transports, d'un droit s'étendant à tous les transports, au bénéfice de la Confédération. Et j'insiste sur le danger qu'il y aurait à admettre et même à soutenir cette théorie.

On a bien, dans le message du Conseil fédéral, rapporté l'avis du professeur Blumenstein, juriste de la couronne, et celle du Département fédéral de justice et police. Mais on sait que le professeur Burckhardt, qui est aussi compétent en ces matières que le professeur Blumenstein, a été d'un avis diamétralement opposé. Dans ces conditions, il me suffit de cette divergence d'opinion entre deux juristes également compétents et consciencieux, pour dire que ce scrupule doit à lui seul nous faire hésiter et nous amener devant le peuple afin de lui demander d'exprimer sa véritable opinion, sa volonté. Je rappelle ici que le principe général est encore celui de la liberté du commerce et de l'industrie. Dès lors, les restrictions, dérogations et

exceptions qui figurent dans la Constitution doivent être interprétées d'une manière restrictive. Si un doute existe au sujet de la régle des postes et des télégraphes qu'il s'agit de transformer en régle générale du trafic et des transports, ce doute doit aller au bénéfice de l'interprétation restrictive. J'ajoute que, si l'on admet le principe soutenu par le Conseil fédéral et par MM. les rapporteurs, d'après lequel l'art. 36 autorise une régle générale des transports, vous verrez d'ici quelque temps, à plus ou moins longue échéance, apparaître un projet sur le transport des voyageurs par automobiles. Et l'on justifiera ce projet, au point de vue juridique et constitutionnel, exactement de la même manière, à la faveur d'une interprétation extensive de l'art. 36. C'est la course à l'étatisme, et au moment où l'on nous déclare que l'on veut remédier à la situation des chemins de fer fédéraux, causée en partie, en grande partie, par l'étatisme, je m'étonne que, pour trouver le remède, on veuille faire un pas de plus dans la voie de cet étatisme.

En commission, on a invoqué un argument qui consiste à dire à peu près ceci: « Mais enfin, on ne s'est pas toujours montré aussi scrupuleux en matière de respect de la Constitution: voyez la question des grands magasins, d'autres encore, dans lesquelles on a donné une interprétation extensive aux dispositions constitutionnelles. » C'est possible, mais j'estime que la situation est toute différente, du moment qu'il ne s'agit plus de mesures temporaires, comme cela était le cas pour les grands magasins, mais de mesures durables et ayant même un caractère permanent. Dans ces conditions, du moment où il y a des objections d'ordre constitutionnel, du moment où l'on peut éprouver des doutes très sérieux sur cette matière, je dis, quant à moi, qu'il ne peut y avoir qu'une seule et unique solution: aller vers le souverain, demander au peuple son avis. Le peuple précisera, complètera ou modifiera la disposition constitutionnelle. Il nous dira si l'article 36, relatif à la régle des postes, autorise l'interprétation extensive d'une régle générale des transports et si, plus particulièrement, le projet qui nous est soumis est constitutionnel ou non.

Voilà ce que j'avais à dire en ce qui concerne la question de la constitutionnalité de ce projet de loi.

Il est un second argument, qui se rattache toutefois à celui que je viens d'exposer. Ce second argument consiste à dire que la question du rail et de la route est un des multiples aspects de la réorganisation des C. F. F. et même des chemins de fer privés. Il s'agit de l'un des moyens d'assainissement; il s'agit d'un des chapitres de la « rationalisation » des entreprises ferroviaires. Dès lors, je déclare qu'il ne me paraît pas expédiant, qu'il ne me paraît pas opportun, qu'il ne me paraît pas désirable, que cette question soit distraite des autres, qu'elle en soit séparée et qu'on l'étudie sans savoir de quelle façon on résoudra les autres chapitres de ce grand problème. Il me semble qu'il est contre-indiqué de procéder ainsi par bribes et morceaux, au lieu d'employer la méthode bien meilleure, je crois, qui consisterait à examiner le problème dans son ensemble, à établir un plan général d'assainissement et de réorganisation des entreprises de chemins de fer, C. F. F. et chemins de fer privés, de manière à faire entrer dans ce plan général, dans l'étude de

la solution du problème général, la question du rail et de la route. Une fois ce plan général établi et le problème des transports résolu en principe dans un projet du Conseil fédéral, il conviendrait alors de faire voter par le peuple une disposition constitutionnelle portant sur l'ensemble de ce plan.

Si j'examine maintenant le fond de l'affaire — je ne veux pas discuter le détail, puisque cela sera fait lors de la discussion des articles — il est un point qui a été touché par les deux rapporteurs et qui, pour moi aussi, est d'une importance essentielle. Il ne s'agit plus ici de la question de principe, mais d'une question qui peut influencer fortement sur la solidité de la loi — je dis ceci pour ceux d'entre vous qui en sont partisans — d'une question qui doit être résolue de manière à rendre la loi telle qu'elle puisse être acceptée sans quelle présente trop d'inconvénients et de dangers. Il s'agit de l'article 15 du projet qui prévoit la petite zone réservée au trafic concessionné des automobiles, zone limitée à 30 km. au maximum. Ce chiffre est inadmissible et ne correspond pas au système du trafic automobile. Qu'est-ce que 30 km. pour un camion? Comme l'a dit M. le rapporteur Rochat, il est certain que ce chiffre devrait être modifié et, je le crois, dans l'intérêt même de la loi dont vous êtes partisans. On nous a dit que cette distance de 30 km. était en quelque sorte la distance normale, rationnelle, entre la plupart des centres suisses et que, sur la ligne Berne-Zürich, par exemple, on peut citer un certain nombre de cas auxquelles cette règle s'applique. C'est possible, je ne connais pas assez les détails de la géographie de toute la Suisse pour en discuter dans son ensemble, mais je prendrais le cas que je connais le mieux, celui du canton de Vaud. En commission, M. le conseiller fédéral Pilet rappelait que la distance entre Lausanne et Vevey est de 20 km. et celle entre Lausanne et Montreux de 25 km. Mais c'étaient les seuls cas qu'il pouvait citer. La distance entre Lausanne et Nyon est de 39 km.; entre Lausanne et Yverdon, 39 km.; entre Lausanne et Aigle, 40 km.; entre Lausanne et Vallorbe, 47 km.; entre Lausanne et Payerne, 59 km. Je dis donc que la moyenne de 30 km. est inapplicable à l'ensemble, à la situation de la généralité des villes vaudoises, et je suis persuadé que, dans bien d'autres cantons, à l'exception peut-être de Genève et de Schaffhouse, on arriverait aux mêmes conclusions. Si l'on veut donc vraiment que la distance moyenne soit appliquée et admettre un chiffre normal de zone du petit trafic, il faut qu'il corresponde à l'ensemble du réseau et non pas seulement à quelques villes situées sur le tronçon Zurich-Berne. On ne peut pas changer les villes de place; c'est donc la législation qui doit s'adapter, s'assouplir.

En commission, M. le président de la Confédération a répondu à cette observation en disant qu'on se montrera très large, très souple, que ce n'est qu'une disposition de principe à laquelle on fera des dérogations, des exceptions. Je dis que cette explication ne me satisfait pas. M. le président de la Confédération est là, mais il s'en ira, il passera, alors que la loi, elle, restera et je me méfie des ordonnances d'exécution et des décisions ultérieures des bureaux. Au bout de quelques années, les discussions que nous aurons eues ici seront oubliées.

Je dis donc que, dans la loi elle-même, il faut modifier ce chiffre de 30 km. et le porter à 50 km.

Enfin, dernier argument contre ce projet de loi, je suis certain que l'application de ce système de rationalisation — mot à la mode, bien laid d'ailleurs — l'application de cette loi, si elle est adoptée, provoquera une augmentation de dépenses pour le public, la clientèle, et cela provoquera encore une augmentation du coût de la vie. Mais plaie d'argent n'est pas mortelle et, s'il n'y avait que cet argument, je me serais incliné. Ce sont les questions constitutionnelles et de principe que j'ai soulevées au début de mon intervention qui font que je voterai contre l'entrée en matière et contre l'ensemble du projet de loi.

Gafner: Die Vorlage zu einem Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen hat in den interessierten Bahn- und Automobilkreisen, aber auch in einer weitem Öffentlichkeit recht hohe Wellen geworfen. Aus dem ursprünglichen Verständigungswerk scheint heute ein Kampfobjekt geworden zu sein. Tatsächlich ruft die Vorlage in verschiedener Beziehung Bedenken und zwar Bedenken rechtlicher, politischer und wirtschaftlicher Natur. Die Gegner der Vorlage drohen mit dem Referendum. Da die Begeisterung für das Gesetz nirgends gross zu sein scheint, ist tatsächlich eine gewisse Vorsicht und Zurückhaltung am Platz und es dürfen auf keinen Fall dem Gesetze neue Erschwerungen beigefügt werden. Der Weg, den der Bundesrat und die Bundesbahnen eingeschlagen haben, nämlich der Weg der Verständigung, ist jedenfalls richtiger und der Allgemeinheit dienlicher als die Weiterführung des Kampfes und der Versuch, das Kraftfahrzeug in nicht tragbare und unsere Wirtschaft schädigende Fesseln zu schlagen.

Das Problem, um das es sich bei der hier vorgesehenen Verkehrsteilung zwischen Bahn und Auto dreht, ist vorab ein technisches und tarifarisches. Ich möchte mich im Interesse der Zeitersparnis hierüber nicht weiter äussern, nachdem Herr Kollega Stampfli in seinem Votum zur Tarifpolitik der Bundesbahnen im allgemeinen bereits Stellung genommen hat und Verschiedenes von dem, was ich sagen wollte, schon erwähnte. Ich beschränke mich daher darauf, mit allem Nachdruck gewisse auch bei uns vorhandene Bedenken zu äussern, einerseits um dem Bundesrat Gelegenheit zu geben, sie zu zerstreuen und beruhigende Erklärungen abzugeben, andererseits aber auch, weil sie als Warnung aufzufassen sind, dass der Bogen nicht überspannt werde.

In rechtlicher Beziehung vermögen uns ebenso wenig wie Herrn Gogerat die Ausführungen in der bundesrätlichen Botschaft zu überzeugen, dass die Verfassungsrechtlichkeit der Vorlage einwandfrei gegeben sei. Alle vier Artikel der Bundesverfassung, auf die sich der Ingress des Gesetzes beruft, scheinen mir nicht lückenlos und überzeugend die wünschenswerten solide verfassungsrechtliche Unterlage zu geben. Wir glauben auch nicht, dass der Bundesrat hundertprozentig hievon überzeugt sei. Bei aller Hochachtung vor dem überlegenen juristischen Wissen und Können von Herrn Prof. Dr. Blumenstein möchten wir in Ergänzung dessen, was Herr Gogerat gesagt hat, doch aus seinem Gutachten.

S. 6 der Botschaft, einen Satz kritisch festhalten. Dieser lautet:

„Für die richtige Auslegung des Art. 36, Abs. 1 B.V. nach der angedeuteten Richtung hin kann deshalb weder eine rein historische, noch auch eine konstruktive Interpretation gewählt werden, sondern lediglich die der modernen Rechtsauffassung entsprechende Auslegung nach dem Zweckgedanken (sog. Interessenauslegung).“

Weiter wird dann ausgeführt, dass die Bundesverfassung mit der Uebertragung des Postwesens an den Bund zwar einerseits fiskalische Zwecke verfolgte, dass sie aber andererseits damit auch eine rationelle Ausgestaltung des Verkehrswesens fördern wollte. Es sollte insbesondere damit den Bedürfnissen der schweizerischen Wirtschaft nach einer möglichst zweckmässigen Transportgelegenheit für Personen und Güter Rechnung getragen werden und es liege auf der Hand, dass sich die Art und Weise dieses Bedürfnisses im Laufe der Zeit ändere. Man könne deshalb in der Auslegung des Art. 36 B.V. logischerweise nicht auf dem Standpunkt stehen bleiben, den man in den 40er Jahren des letzten Jahrhunderts eingenommen habe. „Die Entwicklung des Verkehrs, die Bedürfnisse des Publikums und namentlich die Ausgestaltung der möglichen Transportarten müssen vielmehr eine ihrem jeweiligen Stand angepasste Beachtung und Berücksichtigung erfahren.“

Logisch und auch wirtschaftlich gesprochen sind diese Erwägungen sicher zutreffend. Ob sie es aber auch juristisch sind, ist eine zweite Frage. In andern Fällen stellen sich die Herren Rechtsgelehrten sehr rasch und auch sehr hartnäckig auf den Standpunkt, dass es rechtlich nicht angängig sei, einer Verfassungsbestimmung eine so weitgehende Interpretation zu geben, dass sie zweifelsohne ganz wesentlich über den Verfassungsbuchstaben hinausgehe und völlig Neues schaffe. Wir können uns jedenfalls nicht erinnern, dass in Differenzen zwischen der Privatwirtschaft und dem Staat die Bundesverfassung jemals so large zugunsten der Privatwirtschaft interpretiert worden wäre, und auch in der Frage der Auslegung der Handels- und Gewerbefreiheit zeigt sich das Bundesgericht, allerdings im Unterschied zur Bundesversammlung, jeweils sehr konservativ, wenn man eine etwas freiere, unsern heutigen Verhältnissen angepasste und den wirtschaftlichen Schutz der Kleinen bezweckende Interpretation gerne sähe. Auch hier geht es zwar um eine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit. Letztere bestätigt aber nur das von uns Gesagte, indem diese Einschränkung vorab von den Bahninteressen diktiert worden ist. Die Auslegung nach dem Zweckgedanken, die sog. Interessenauslegung, hat somit hier einen etwas bitteren Beigeschmack und man fragt sich unwillkürlich, ob die verfassungsrechtliche Begründung der bundesrätlichen Botschaft nicht etwas zu stark vom Interesse der Bahnen beeinflusst worden sei. Dass der Bundesrat selbst übrigens nicht hundertprozentig von der Schlüssigkeit der Rechtsbegründung überzeugt ist, geht aus seinem Nachsatz zur zitierten Stelle aus dem Gutachten von Herrn Prof. Dr. Blumenstein hervor, wo er dessen Auffassung nicht tel quel und ohne weiteres zu seiner eigenen macht, sondern etwas vorsichtig erklärt: „Ist diese Auffassung rich-

tig, so folgt daraus in zwingender Weise...“ Auch auf Seite 9 und 10 der bundesrätlichen Botschaft drückt sich der Bundesrat recht vorsichtig aus. Da heisst es z. B.: „In Anbetracht der schon vorhandenen Beziehungen des Postbetriebes zum Gütertransport mit Motorfahrzeugen erscheint es aber nicht als abwegig, wenn der Gesetzgeber sich bei der nun geplanten Regelung auf Art. 36 B.V. beruft und den gewerbsmässigen Gütertransport mit Motorfahrzeugen, dem Grundsatz nach, dem Postregal unterstellt.“ Oder: „Auf Grund dieser Erwägungen halten wir es für zulässig, dass der Gesetzgeber, gestützt auf Art. 36 B.V., das Postregal auf den gewerbsmässigen Gütertransport mit Motorfahrzeugen ausdehne.“

Wir möchten uns nicht weiter in rechtlichen Erwägungen ergehen, glaubten aber doch, diese Feststellungen hier anbringen zu müssen. Für uns selbst können diese rechtlichen Bedenken deshalb nicht ausschlaggebend sein, weil wir überzeugt sind — wir können uns zwar in dieser Ueberzeugung irren — dass die Vorlage in ihrer heutigen Form dem Mehrheitswillen unseres Volkes entspricht und durch die kommende Totalrevision der Bundesverfassung oder eine Teilrevision ihre Sanktion finden würde. Zwangslagen wie die gegenwärtigen und auch hier vorhandenen schaffen gewissermassen einen Notstand, aus dem heraus ein Notrecht im Interesse der Allgemeinheit seine Berechtigung findet. Es handelt sich auch hier um eine Massnahme, die sich an eine Reihe anderer derartiger reiht und die man, wenn auch sehr contre cœur, treffen muss, weil sie wachsendem Schaden vorbeugen und dem Volksganzen dienen soll. Persönlich wäre es uns sympathischer gewesen, wenn der Bundesrat die Vorlage juristisch vom Gesichtspunkt des Notrechtes aus begründet hätte und wir glauben, dass das Volk hiefür alles Verständnis gehabt hätte.

Gerade weil aber juristisch der Unterbau der Vorlage nicht einwandfrei fest ist, sollte man den schwerwiegenden Bedenken politischer und wirtschaftlicher Natur alle Beachtung schenken.

Politisch scheint uns die Vorlage nicht unbedenklich zu sein, weil sie, wie Herr Evéquo in Ständerat ausführte, einen weitern und nicht geringen Schritt zum Etatismus und u. U. den Beginn der Nationalisierung auch der übrigen Transportmittel bedeutet. Herr Bratschi ist zwar anderer Meinung. Er betrachtet die Vorlage nicht als einen Anfang der Verstaatlichung der übrigen Transportmittel, sondern als Signal für die Entstaatlichung der Bundesbahnen. Wenn wir trotz gewisser tatsächlich vorhandener Gefahren die politischen Bedenken für uns doch nicht so gross werden lassen, dass sie uns zu einer Verwerfung der Vorlage bewegen könnten, so deshalb, weil wir überzeugt sind, dass die Zukunft immer mehr die Nachteile des Staatsbetriebes gegenüber einer richtiggeführten Privatwirtschaft dartun wird und das Schweizer Volk einer Nationalisierung der übrigen Transportmittel auch in Zukunft die Zustimmung versagen wird. Herr Bundespräsident Pilet-Golaz hat übrigens diesbezüglich in seinem Namen wie in dem des Bundesrates auch in der Kommission bestimmte Erklärungen abgegeben und sich voll und ganz auf den Boden der Verständigung und Zusammenarbeit gestellt. Es war auch von seiten der Bundesbahnen

taktisch und wirtschaftlich klug gehandelt, dass sie auf die Anschaffung eines eigenen Wagenparkes und die Indienstnahme von Bundesbahnchauffeuren ausdrücklich verzichtete. Man hätte damit tatsächlich nur die politischen Widerstände und die Konkurrenz unter den Lastwagen vermehrt. Sehr zutreffend bemerkte Herr Bundespräsident Pilet diesbezüglich in der Kommission, dass eine etatistische Lösung vor dem Volke nicht Gnade finden würde, dass sie auch teurer zu stehen käme und eine allgemeine Tarifierabsetzung verunmöglichen würde.

Damit sind wir zur wirtschaftlichen Seite der Vorlage gekommen. Es gibt keinen hier im Saale, der nicht die Sanierung der Bundes- und der meisten übrigen Bahnen als notwendig und dringlich erachtet und der nicht bereit wäre, hiefür Opfer zu bringen und gewisse Konzessionen zu machen. Auf der andern Seite kann nicht bestritten werden, dass auch im privaten Gütertransport, besonders bei den Ueberlandtransporten zu Dumpingpreisen, Sanierungen am Platze sind. Beides ist ohne Verständigung zwischen Bahn und Auto und ohne gewisse einschränkende Massnahmen nicht möglich. Tarifierleichterungen der Bahnen können unmöglich eintreten, wenn der Verkehrsausfall bei ihnen immer grösser wird. Eine Verbilligung der Transporte auf gesunder wirtschaftlicher Basis ist sowohl bei der Bahn als beim Auto wünschenswert, aber nur möglich, wenn der bisherige unfruchtbare Kampf aufhört und gewisse Auswüchse einer uneghemmten Konkurrenz ausgemerzt werden können. Die Höhe der Asto-Tarife wird wesentlich vom Schicksal dieser Vorlage bestimmt werden, und was die besondern Tarifizugeständnisse der Sesa anbelangt, gab Herr Präsident Dr. Schrafl in der nationalrätlichen Kommission die Zusicherung ab, dass sie auch nach Einführung des neuen Gesetzes aufrecht erhalten werden. Es wäre wünschenswert und würde dem Ganzen dienen, wenn Herr Bundespräsident Pilet hier im Rate eine ähnliche Erklärung abgeben könnte. Es ist im übrigen durchaus logisch, dass eine weitere Schwächung der Bundesbahnen sie notgedrungen dazu führen müsste, statt des erhofften Taxabbaues jene Tarife zu erhöhen, die im Interesse unserer Wirtschaft bis jetzt möglichst tief gehalten wurden, die aber, wie Herr Stampfli sehr zutreffend ausführte, verschiedenenorts noch tiefer hätten sein sollen, um die Abwanderung des Frachtgutes von der Schiene auf die Strasse zu verhindern und um unserer Wirtschaft noch besser zu dienen.

Die Freilassung des Werkverkehrs, eine Forderung, zu der wir uns mit aller Entschiedenheit bekennen, erachten wir als wirksames Ventil, eine Versteifung der Preise nach Annahme des Gesetzes zu vermeiden. Der Werkverkehr wird als notwendiger Preisregulator für die Bahntarife wirken und es ist ganz klar, dass die Bahnen in ihrer Tarifgestaltung sich dessen Leistungsfähigkeit anpassen müssen, wenn sie ein weiteres Ueberhandnehmen des Werkverkehrs verhindern wollen. Andernfalls hätten die Bahnen das Nachsehen. In letzter Zeit mehrte sich zwar nicht nur in den Kreisen der gewerbmässigen Gütertransportbetriebe, sondern auch in Kreisen der Selbstverfrachter eine gewisse Opposition gegen die Freilassung des Werkverkehrs, weil man in ihr eine mögliche Besserstellung der grossen Privatunternehmungen gegenüber den Kleinbetrieben be-

fürchtet. Viele kleinere und mittlere Betriebe hätten deshalb eine gewisse Einschränkung des Werkverkehrs eher begrüsst. Diese Kreise werden sich aber beruhigen, wenn man ihnen die Zusicherung geben kann, dass die kombinierten Tarife billiger werden als der Eigentransport der grossen Firmen. Jedemfalls sollte es mit ein Zweck der Neugestaltung sein, den teuren Werkverkehr durch einen billigeren kombinierten Bahn-Autoverkehr zu ersetzen.

Aus all diesen Erwägungen heraus kommen wir dazu, trotz schwerer Bedenken, Eintreten auf die Vorlage zu empfehlen. Sie ist das Werk einer erfreulichen Verständigung, die, wenn sie auch nicht alle Kreise erfasst, doch in weitesten Kreisen Zustimmung fand und die wir auf alle Fälle besser und unserer Wirtschaft zuträglicher erachten, als der frühere unfruchtbare Kampf aller gegen alle. Im Bahn- und Autoverkehr sind rund 5 Milliarden Volksvermögen investiert. Dieses vor weiterer Entwertung im Interesse unseres ganzen Volkes zu bewahren, ist ein Hauptziel der Vorlage. Sollte das Gesetz in der Volksabstimmung fallen, so wird damit die dringliche Sanierung unserer Bundesbahnen und der übrigen Bahnen — denn ohne deren Einschluss in die Sanierung darf es um so weniger eine Sanierung der Bundesbahnen geben, als die Lage der erstern vielfach ebenso prekär oder noch prekärer als die der letztern ist, ihnen durch die heutige Vorlage neue Opfer zugemutet und sie durch den Automobildienst der Bundesbahnen noch eine vermehrte Güterabwanderung zur Strasse erfahren werden — weiter hinaus verzögert oder gar verunmöglicht. Letzteres ginge auch gegen die Interessen des Personals. Möglich wäre aber auch, dass man sich dann durch einen dringlichen Bundesbeschluss nach bekanntem Muster helfen würde, der dann in seinem Inhalt weniger ein Werk der Verständigung sein könnte als die heutige Vorlage. Gerade auch die Tatsache, dass es sich hier nicht um einen dringlichen Bundesbeschluss handelt, sondern dem Volke die Möglichkeit der Abgabe seines Entscheides offen gehalten wird, veranlasst uns ebenfalls, der Vorlage zuzustimmen. Der frühere Kampf des Kraftfahrzeuges gegen die Bahn und der Bahn gegen das Kraftfahrzeug soll beendet und durch die Parole ersetzt werden: Bahn und Auto nebeneinander und miteinander zum Wohle unserer gesamten Volkswirtschaft. In diesem Sinne und als lobenswerter Anfang der Verständigung, aber auch als notwendige Voraussetzung der Sanierung unserer Bahnbetriebe, fassen wir die Vorlage auf. Wenn wir ihr aber zustimmen, so geschieht es in der bestimmten Voraussetzung, dass nicht neue Erschwerungen in die Vorlage aufgenommen werden und dass nicht hinterher dem Automobil weitere Belastungen auferlegt werden, die gegen den Sinn und Geist dieses Verständigungswerkes gehen würden.

Bratschi: Ich vermag leider die Wirkungen der Vorlage nicht so günstig einzuschätzen wie die Befürworter des Entwurfes. Ich bin einverstanden, dass die ganze Frage nur von dem Gesichtspunkt aus betrachtet werden soll, wie der Verkehrsapparat unserem Volke und unserer Wirtschaft die besten Dienste erweisen kann. Aber ich bin leider nicht überzeugt, dass der hier vorgeschlagene Weg zu diesem Ziele führen werde. Ich sehe mich daher ver-

anlasst, einige Bemerkungen kritischer Natur anzubringen, die sich hauptsächlich auf die technische Seite des Ausgangspunktes der ganzen Vorlage beziehen. Die Grundlage des Verkehrsteilungsgesetzes ist der sogenannte Asto-Dienst, das ist die Auto-Stückgut-Organisation, die in letzter Zeit von den Bundesbahnen geschaffen worden ist. Diese neue Transportorganisation entspricht, so wie sie aufgezo-gen werden soll, meines Erachtens keinem wirklichen Bedürfnis. Sie vergrössert unsern Verkehrsapparat, ohne dass die Verkehrsbedürfnisse entsprechend gewachsen wären. Sie wird daher, so befürchte ich, eigentlich zu einer Verteuerung des ganzen Verkehrsapparates und seiner Leistungen führen. Die Grösse dieses neuen Apparates steht in gar keinem Verhältnis zu den Aufgaben, die ihm gestellt werden. Die Asto soll den Zwischenstationen der Bundesbahnen den Güterverkehr wegnehmen. Dieser Verkehr ist der Natur der Sache nach nicht sehr dicht. Er ist daher für die Konkurrenzierung durch das Automobil nicht besonders interessant. In Wirklichkeit war er bis dahin überhaupt nicht gefährdet. Der Verkehr auf den Zwischenstationen ist sogar ein Teil des Verkehrs der Bundesbahnen, der trotz der Automobilkonkurrenz auch im Laufe der letzten Jahre immer noch zugenommen hat. Man kann diese erfreuliche Beobachtung nirgends so deutlich machen, wie gerade bei den Zwischenstationen. Die Statistik der Bundesbahnen weist das eindeutig aus. Das ist darauf zurückzuführen, dass der Verkehr weniger geeignet ist für die Konkurrenzierung durch das Automobil. Dieser den Bundesbahnen gesicherte Verkehr soll abgetreten werden. Dazu ist folgendes zu bemerken. Der Verkehr der Zwischenstationen kostete die Bundesbahnen nicht viel, und zwar deshalb, weil die Zwischenstationen aus andern Gründen doch vorhanden sein müssen. Die Einrichtungen sind da aus einer Zeit, wo das Automobil noch nicht da war. Das Personal ist vorhanden, wie es weiter vorhanden sein muss aus Gründen der Betriebssicherheit, aus Gründen betriebstechnischer Natur, die mit dem Güterverkehr auf den Zwischenstationen nichts zu tun haben. Es handelt sich also um eine Art Mitläuferverkehr, um eine angenehme Zugabe für die Bundesbahnen. Dieser Verkehr wird auch in Zukunft für das Automobil nicht rentieren. Er kann nicht rentieren. Deshalb kann die Neuorganisation, die getroffen wird, nicht von den privaten Automobilinteressenten selbst getragen werden. Sie muss von den Bundesbahnen geschaffen werden. Diese haben auch die unangenehmen Konsequenzen zu tragen, die sich aus der Schaffung des neuen Apparates ergeben. Sie haben die Defizite zu übernehmen. Die neue Organisation soll — nach Angabe der Leitung der Bundesbahnen, die uns in der Kommission gemacht worden sind — neue Ausgaben von 8,8 Millionen pro Jahr verursachen. Das ist eine Ausgabe, die nicht vorhanden wäre, wenn die Organisation nicht geschaffen würde. Es handelt sich also um einen Betrag von rund 9 Millionen Franken. Die Kosten entstehen so, dass die Leistungen der Asto-Unternehmer kilometrisch vergütet werden. Der Asto-Unternehmer hat Anspruch auf eine kilometrische Entschädigung für seine Fahrten. Ob der Wagen beladen ist oder nicht, das interessiert die Unternehmer weiter nicht. Seine Aus-

gaben sind gedeckt, er ist unter allen Umständen sichergestellt und macht sein Geschäft.

Die neuen Einnahmen, die aus diesem Verkehr entstehen, gehören auf der andern Seite den Bundesbahnen. Wie gross sind diese neuen Einnahmen? Wieder nach den gleichen Angaben, die uns in der Kommission von Seite der Leitung der Bundesbahnen gemacht worden sind, betragen sie 900 000 Franken. Wir haben als Folge dieser Asto-Organisation eine Neuausgabe von 8,8 Millionen und eine Neueinnahme von 900 000 Franken. Das ist sicher ein ganz eigenartiges Geschäft, das die Freunde von Herrn Dr. Gafner wahrscheinlich nicht machen würden. Dazu muss schon der Staatsbetrieb gezwungen werden. Die Bundesbahnen machen geltend, dass zu ihrer Entlastung später gewisse Einsparungen eintreten, die sie im Eisenbahnbetrieb glauben machen zu können. Diese Einsparungen sollen nach den Angaben, die uns in der Kommission gemacht wurden, 3,2 Millionen Franken betragen.

Ich gestatte mir, zu diesem Posten ein Fragezeichen zu machen, und zwar deshalb, weil es der Natur der Sache nach ausserordentlich schwer sein wird, zum voraus genau festzustellen, ob und welche Einsparungen als Folge der Asto-Betriebe erzielt werden können. Wenn sie erzielt werden, muss ich gestehen, dass es etwas unnatürlich ist, uns anzu-strengen, bei der Eisenbahn Einsparungen zu machen, um grössere Ausgaben im Strassenverkehr zu verursachen unmittelbar nachdem in der Schweiz eine Milliarde ausgegeben worden ist, um die Eisenbahnen zu elektrifizieren mit einer der Hauptbegründungen, man wolle damit die Bundesbahnen und die Schweiz vom Ausland bezüglich der Kohle unabhängig machen. Nun bemühen wir uns, in ein neues Abhängigkeitsverhältnis zu kommen, in die Abhängigkeit vom Benzin. Das scheint mir ausserordentlich merkwürdig.

Wenn wir die Neueinnahmen und Einsparungen einerseits und die Neuausgaben auf der andern Seite einander gegenüberstellen, ergibt sich für die Bundesbahnen ein Defizit von 4,7 Millionen Franken. Dazu kommt ein Defizit, das die Postverwaltung trägt. Die Postverwaltung berechnet den Einnahmenausfall nach den Angaben, die uns in der Kommission gemacht worden sind, auf 1 bis 2 Millionen Franken, weil sie mit Sicherheit annehmen muss, dass ein Teil des Poststückverkehrs später auf die Asto übergehen wird. Es ergibt sich, wenn wir die beiden Bundesanstalten in Betracht ziehen, aus dem Astodienst ein Defizit von mindestens 6 bis 7 Millionen Franken.

Nun argumentiert man auf der andern Seite, dieses Defizit sei der Preis für die Verkehrsregelung, die man nun erzielen könne. Wie verhält es sich? Wir haben hier eine Regelung, wobei innert der 10 km-Grenze alles frei bleibt. Dann kommt die Abtretung des Verkehrs bis auf Distanzen von ca. 30 km an das Automobil. Ueber 30 km soll der Verkehr den Eisenbahnen gehören. Wenn damit der gesamte Strassenverkehr erfasst würde, dann wäre die Sache in Ordnung und ich würde der Vorlage mit Begeisterung und Freude zustimmen. Leider ist das nicht der Fall. Es wird nur ein relativ kleiner Teil des Strassenverkehrs von dieser ganzen Neuordnung erfasst. Wir haben eine grosse

Lücke, den sogenannten Werkverkehr. Der Werkverkehr umfasst mengenmässig mindestens 75 bis 80 % des ganzen gegenwärtigen Strassenverkehrs. 75 bis 80 % aller Güter, die heute auf der Strasse rollen, werden durch diese Vorlage nicht berührt. Es werden nur der sogenannte gewerbsmässige Verkehr, Transporte für Drittpersonen berührt. Dieser beträgt mengenmässig nach den Feststellungen, die die Bundesbahnen und die Sesa gemacht haben, etwa 20 bis 25 %. Ich gebe zu, einnahmenmässig ist vielleicht die Verteilung etwas anders, weil es möglich ist, dass der Werkverkehr mehr dem Transport der Rohprodukte und der übrigen bei der Eisenbahn niedrig tarifierten Güter dient. Einnahmenmässig dürfte also die Sache etwas anders liegen. Es handelt sich so gesehen vielleicht um etwa 70 % des Strassenverkehrs, die auf den Werkverkehr entfallen und der Regelung nicht unterliegen. Der Werkverkehr wäre nach der neuen Regelung, wenn man überhaupt von Regelung sprechen kann, auf der ganzen Linie vollständig frei.

Die Bundesbahnen und die Befürworter des Gesetzes nehmen an, dass als Folge der Regelung des gewerbsmässigen Verkehrs und des Astodienstes ungefähr 1100 Wagen aus dem Verkehr kommen. 1100 Lastwagen, die heute die Bundesbahnen konkurrenzieren, werden in Zukunft ausgeschaltet. Das ist die eine Annahme. Eine weitere Annahme ist, dass jeder Wagen bis dahin eine jährliche Frachteinnahme von ungefähr 10 000 Franken erzielt habe. Die dritte Annahme ist, dass diese 10 000 Franken in Zukunft restlos den Bundesbahnen zufallen. Wenn alle diese optimistischen Voraussetzungen richtig wären, würde sich für die Bundesbahnen eine Neueinnahme von 11 Millionen Franken ergeben. Davon wäre aber wieder ein Betrag von 2 Millionen abzuziehen, der den Bundesbahnen verloren geht, weil auf Grund der neuen Organisation auch im Nahverkehr der Wagenladungsverkehr an die Asto abgetreten werden soll. Gestützt auf diese sicher viel zu optimistische Rechnung würde sich für die Bundesbahnen schliesslich eine Mehreinnahme von etwa 9 Millionen Franken ergeben, während für Post und Bundesbahnen zusammen ein Defizit von 6—7 Millionen Franken entstehen würde. Leider ist für mich die ganze Rechnung nicht überzeugend, weil die günstigen Posten allzu optimistisch eingesetzt worden sind; die ungünstigen aber eher zu niedrig.

Dazu kommt noch eins. Herr Dr. Gafner hat soeben erklärt, dass auch die Privatbahnen eine Berücksichtigung verdienen. Man muss immer von sogenannten Privatbahnen sprechen. Es handelt sich aber dabei in Wirklichkeit auch um Staatsbahnen. Diese Privatbahnen gehören meistens den Kantonen; auch die Gemeinden sind oft stark daran beteiligt, sodass sie eigentlich zu unserm Staat und zu unserem Volk im gleichen Verhältnis stehen wie die Bundesbahnen. Die Privatbahnen werden nach meiner Ueberzeugung stark unter der Asto zu leiden haben. Der kleine Verkehr der Zwischenstationen wird auch bei den Privatbahnen vom Astoverkehr betroffen werden. Allerdings werden die Privatbahnen nicht verpflichtet, einen Astoverkehr einzurichten, aus dem einfachen Grunde, weil sie sich diesen Luxus nicht leisten können. Ich

weiss von Privatbahnen in der Ostschweiz, die die Sache geprüft haben. Bei der einen würde die Asto für die Privatbahn ein Defizit von 80 000 Franken verursachen, bei der andern ein solches von 60 000 Franken. Diese Privatbahnen erklären, das können wir nicht tragen. Aber sie werden unter der Asto zu leiden haben, weil ein Teil des Astodienstes, der von den Bundesbahnen eingerichtet wird, selbstverständlich auch die Privatbahnen tangiert. Das ist besonders dort der Fall, wo es sich um Parallelstrecken handelt. Wenn z. B. die Bundesbahnen einen Astodienst auf der Strecke Bern-Thun einrichten, so liegt es auf der Hand, dass die beiden Privatbahnen, die parallel laufen, in diesem Falle die Gürbetalbahn und die Burgdorf-Thun-Bahn, davon betroffen werden. Das wird niemand, der mit dem Verkehrswesen vertraut ist und die Asto-Organisation kennt, bestreiten können.

Man erwartet im weitem eine günstige Wirkung auf die Entwicklung des Werkverkehrs. Der Werkverkehr werde sich zurückbilden. Es ist dafür kein Anhaltspunkt vorhanden. Ich hatte Gelegenheit, vor wenigen Tagen mit einem Grossindustriellen über die Sache zu sprechen. Dieser Industrielle, der den Bundesbahnen an Frachten jährlich mehr als eine halbe Million Franken bezahlt, erklärte, grundsätzlich nicht zum Automobil übergehen zu wollen. Er sagte, dass nicht daran zu denken sei, dass durch dieses Gesetz der Werkverkehr zurückgehe. Er ist der Meinung, dass das Gegenteil eintreten werde. Es ist bereits vorhin von Herrn Dr. Gafner angedeutet worden, dass die kleineren Betriebe sich benachteiligt fühlen könnten; aber die Folge wird nicht die sein, dass die Grossen den Werkverkehr abgeben, sondern dass kleinere Betriebe sich zusammen tun und auch einen Werkverkehr einrichten.

Es ist möglich, dass das Gesetz in einzelnen Fällen eine Rückbildung des Werkverkehrs zur Folge haben wird. Dafür haben wir aber gar keine Gewähr. Es ist eher wahrscheinlich, dass sich auf der andern Seite der Werkverkehr weiter entwickeln wird und dass er durch diese Neuorganisation in keiner Weise eingedämmt wird.

Ein anderes Kapitel betrifft die Kontrolle. Was ist heute auf der Strasse alles von der Polizei zu kontrollieren? Zu kontrollieren ist der Fahrausweis des Fahrers, der Ausweis für das Fahrzeug, die Geschwindigkeit der Lastwagen, das Gewicht der Lastwagen, die Arbeitszeit der Chauffeure, die Nachtruhezeit der Chauffeure, das Nachtfahrverbot usw. Nach meiner Ueberzeugung ist schon die heutige Belastung der kantonalen Polizeiorgane durch diese vielseitige Kontrolle so gross, dass von einer intensiven Kontrolle nicht gesprochen werden kann. Sie wird natürlich in den einzelnen Kantonen verschieden gehandhabt, intensiver in den einen Kantonen, weniger intensiver in den andern. Die Chauffeure bestätigen, dass schon heute die Kontrolle nur sehr lückenhaft durchgeführt werden könne und auch tatsächlich durchgeführt werde. Das ist heute schon so. Schliesslich kann man den Kantonen auch nicht zumuten, dass sie bloss für diese Kontrollmassnahmen ihren Polizeiapparat stark vergrössern, denn sie können ja aus dieser neuen Organisation gar keinen Vorteil ziehen. Zu der schon heute vorgeschriebenen Kontrolle kämen

noch hinzu die Kontrolle darüber, ob sich der Asto-Verkehr innerhalb der zulässigen Grenzen bewegt; ferner ist zu kontrollieren, ob die Fahrzeuge des Werkverkehrs keine Transporte für Dritte führen, ob nicht Waren Dritter aufgeladen werden. Geben wir offen zu: diese Kontrolle ist einfach undurchführbar. Kein Polizist wird dem Führer eines Fahrzeuges beweisen können, dass die Ware, die er aufgeladen hat nicht dem Geschäfte gehört, für das er fährt. Um das zu erreichen, müsste man Transportpapiere vorschreiben. Das wäre eine so grosse Komplikation, dass sie von keiner Seite befürwortet wird. Man weiss, dass es Unternehmungen gibt, die regelmässig Rücktransporte für Dritte ausführen. Einzelne davon bereiten sich bereits für die Umgehung des Gesetzes vor. Sie werden sicher einen Weg finden. Ich glaube nicht, dass die Kontrolle wirksam durchgeführt werden kann; man wird vielmehr darauf angewiesen sein, dass das Gesetz von denjenigen, die es berührt, selber angewendet wird. Ich bin aber nach dieser Richtung hin äusserst skeptisch.

Man sagt uns etwa, wir hätten keine Vorschläge gemacht. Doch, wir haben schon vor langer Zeit Vorschläge unterbreitet; wir haben auf die Gefahren, die der Eisenbahn durch das Automobil warteten, schon vor 15 Jahren hingewiesen. Man sagte uns damals von zuständiger Seite, dass wir Gespenster sähen. Diese Gespenster sind heute da, noch viel gefährlichere, als man es je hätte erwarten können. Wir sind aber überzeugt, dass es möglich gewesen wäre, die Verhältnisse so zu ordnen, wie es für die Bundesbahnen und die übrigen Bahnen, aber auch für die Wirtschaft zweckmässig gewesen wäre, denn der beste Apparat für die Wirtschaft ist der billigste; der zweckmässigste Verkehrsapparat ist der, bei dem die beste Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse gewährleistet ist. Das wäre nach meiner Ueberzeugung nur dadurch zu erreichen gewesen, dass die Bundesbahnen die Konkurrenz mit den Mitteln der Konkurrenz selbst bekämpft hätten. Das ist nichts Neues; das wird im Ausland auch gemacht. Ich war kürzlich in England und habe zufällig, nicht in grossen Städten, sondern auf dem Lande, sehen können, wie es die grossen englischen Privatfirmen machen. Sie fahren, soweit es einem wirklichen Bedürfnis entspricht, mit ihren eigenen Wagen auf den Strassen. Man sieht auf gewissen Strassen überhaupt nur Automobile der Eisenbahnen der betreffenden Gegend. Es handelt sich um grosse Privatbahnen. Aehnlich ist es mit dem Personenverkehr. In der Schweiz heisst es, man dürfe das nicht machen. Eine ganz neue Theorie wird in der „Neuen Zürcher-Zeitung“ vom Dienstag (18. September) von einem höhern Beamten der Bundesbahnen entwickelt. Darnach darf der Privatbetrieb den Staatsbetrieb konkurrenzieren, nicht aber umgekehrt. Das wäre Politik, meint dieser Herr. Ja, wenn man in der Leitung der Bundesbahnen so eingestellt ist, muss man sich nicht wundern, dass die Bundesbahnen Schwierigkeiten haben, gegen die Konkurrenz des Privatautomobils, des Strassenverkehrs aufzukommen. Wir brauchen übrigens gar nicht ins Ausland zu gehen, um festzustellen, dass sich öffentliche Betriebe des Automobils bedienen. Das ist z. B. der Fall bei der Post, aber auch bei den meisten unserer

schweizerischen Städte; sie stellen das Automobil in weitestem Umfange in ihren Dienst. Warum sollen das die Bundesbahnen nicht tun dürfen? Warum sollen sie die einzigen sein, denen das verboten ist? Das ist mir vollständig unbegreiflich. Unverständlich ist es, dass den Bundesbahnen ausdrücklich verboten ist, einen eigenen Wagen zu haben oder gar eigene Chauffeure anzustellen. Es wäre wohl etwas Furchtbares, wenn ein Chauffeur Staatsangestellter wäre! Bei den Privatbahnen ist es aber dann sofort anders. Denen muss man ausdrücklich zugestehen: Ihr braucht die Asto nicht zu schaffen; ihr könnt eigene Wagen haben und die gleiche Aufgabe besser und billiger lösen als die Asto. Wir verlangen für die S B B als Staatsbetrieb nicht mehr als das gleiche Recht, das jedem Privatbetrieb ohne weiteres zusteht, das gleiche Recht, das die Post für sich in Anspruch genommen hat, das gleiche Recht, von dem die Städte Gebrauch machen, indem sie Automobile für ihre Zwecke verwenden.

Ich bin überzeugt, dass mit diesem Mittel heute noch das Problem gelöst werden kann. Das ist nicht eine Frage des Könnens, sondern ausschliesslich des Willens!

Man hat geltend gemacht, dass wir uns gegen das Verkehrsteilungsgesetz wenden, weil ein Vorwurf zu einem Gesetz vorliege, das die Reorganisation der Bundesbahnen betrifft, der uns nicht gefalle.

Wie ist die Sache? Die beiden Fragen stehen miteinander in Beziehung; das kann von niemandem bestritten werden. Die Befürworter des Verkehrsteilungsgesetzes erklären, das eine sei die Voraussetzung des andern, die eine Frage müsse zuerst gelöst sein, und dann könne erst an die Lösung der andern herangetreten werden. Es kann also nicht etwa geltend gemacht werden, dass die beiden Dinge nichts miteinander zu tun hätten; sie stehen vielmehr in engem Zusammenhang. Ich möchte aber feststellen, dass wir unsere rein sachlichen Bedenken vom technischen Gesichtspunkte aus geltend gemacht haben lange bevor irgend etwas in bezug auf die Reorganisation der Bundesbahnen bekannt war. Wir haben diesen Standpunkt wegen der Projekte, die jetzt bekannt geworden sind, nicht geändert; wir haben ihn nur deutlicher zum Ausdruck gebracht.

Festgestellt ist auch, dass die Arbeiterschaft bei der Entstehung der Entwürfe zum Verkehrsteilungsgesetz, das wir genehmigen sollen — etwas anderes können wir nicht tun, die Interessenten haben sich verständigt, wir haben nur zu genehmigen oder abzulehnen — überhaupt nichts zu sagen hatte. Es ist mit verschiedenen Organisationen verhandelt worden. Es gab hoffähige Organisationen und solche, die nicht hoffähig waren. Zu denen, die nicht hoffähig waren, gehörten alle Organisationen der Arbeiterschaft. Diese waren vollständig ausgeschaltet; sie konnten ihre Meinung überhaupt nicht zum Ausdruck bringen. Andere wirtschaftliche Organisationen hatten dagegen entscheidend mitzuwirken und man fühlte ihre entscheidende Mitwirkung sehr deutlich im Inhalt der Vorlage.

Ich gebe nun ohne weiteres zu, dass die Bekanntmachung des neuen Projektes unsern Standpunkt in der Frage des Verkehrsteilungsgesetzes nicht er-

leichtert hat, und zwar deshalb nicht, weil wir feststellen mussten, dass es sich bei der Schwächung des Staatsbetriebes im Verkehrsteilungsgesetz nicht um einen Zufall handelt, sondern dass das offensichtlich die Erscheinung eines ganzen Systems ist, indem dieses Gesetz nur das Glied einer langen Kette sein soll, und dass das dicke Ende erst noch nachkommt. Der Artikel in der „Neuen Zürcher Zeitung“, von dem ich schon gesprochen habe, hat dem Verkehrsteilungsgesetz eine neue Seite abgewonnen. Der Artikelschreiber meint, das sei eigentlich der Anfang der berufsständischen Ordnung im Verkehrswesen der Schweiz. Das Gesetz sei das Mittel zur Bekämpfung des Staatssozialismus, also der Staatsbetriebe. Das wäre also die Bestätigung unserer Befürchtungen, eine Bestätigung ausgestellt von einem Herrn, der bekannt ist als höherer Beamter der schweizerischen Bundesbahnen, und der die Politik des Leiters der S B B in der „N Z Z“ vertritt. Ja, wenn man von dieser Seite schwarz auf weiss bestätigt erhält, was wir befürchteten, dann wird man verstehen, wenn wir vorsichtig werden. Es nützt dann nichts, wenn auf der andern Seite gesagt wird: Eigentlich müsstet Ihr zustimmen, denn es handelt sich doch um ein Gesetz, das unsern Wünschen entgegenkommt; es geht in der Richtung der Organisation des Verkehrswesens und schliesslich der Verstaatlichung. Jedenfalls ist so etwas heute nicht die Absicht der Befürworter der Vorlage und wird nicht die Wirkung des Gesetzes sein. Ich gebe also ohne weiteres zu, dass das Bekanntwerden des Projektes über die Neuorganisation der Bundesbahnen, das eine ganz bedeutende Schwächung des Einflusses der Öffentlichkeit nach sich ziehen, Parlament und Volk so gut wie gänzlich ausschalten würde. uns auch beim Verkehrsteilungsgesetz stutzig gemacht hat. Wir können uns heute erstmals gegen die Tendenz der Schwächung der S B B und der Ausschaltung des Volkes wehren. Bei der Sesa konnten wir das nicht. Das war eine organisatorische Massnahme der Bundesbahnen! Bei der Asto konnten wir es auch nicht, sie wurde einfach eingeführt; erstmals können wir Stellung nehmen hier beim Verkehrsteilungsgesetz, und wir tun es heute im Zusammenhang mit unseren Bedenken rein wirtschaftlich-technischer Natur.

Wir erblicken also im Entwurf, wie er vorliegt, keine Möglichkeit, das grosse Problem, das vor uns liegt, zu lösen. Wir glauben, dass die Schwierigkeiten nach der Inkraftsetzung des Gesetzes nicht kleiner sein werden, als sie gegenwärtig sind; wir glauben nicht, dass der Werkverkehr sich zurückbilden wird, sondern wir glauben, dass wir einmal werden feststellen müssen, was wir über die Wirkung der Sesa feststellen müssen: Als die Sesa kam, hofften ihre Befürworter, dass nun in den Beziehungen zwischen Eisenbahn und Auto ein neuer Zeitabschnitt beginne. Es hat sich jedoch gezeigt, dass das nicht richtig war. 1926 hatten wir in der Schweiz etwa 8000 Lastwagen, gegenwärtig sind es 21 000, natürlich nicht wegen der Sesa, aber trotz der Sesa. Die Sesa hat daran gar nichts ändern können. Ich bin überzeugt, dass auch die Asto und das Verkehrsteilungsgesetz diese Entwicklung nicht ändern werden. Es müssten da die anderen Mittel, die ich angedeutet habe, angewendet werden, und man müsste dem Staatsbetrieb das Recht zugeste-

hen, sich mit den Mitteln der Konkurrenz auch seiner eigenen Haut zu wehren. Wir erwähnen sodann, dass eine gewisse politische Tendenz der ganzen Sache zugrunde liegt, die unserer Auffassung widerstrebt, im Gegensatz zu unserer Ansicht steht. Das ist ein weiterer Grund, der uns veranlasst, am Gesetz keine Freude zu haben. Wir sehen daher keine Möglichkeit, der Vorlage, wie sie uns unterbreitet wird, zuzustimmen. Unsere Gruppe wird sich beim Eintreten und in der Schlussabstimmung der Stimme enthalten, soweit nicht einzelne Mitglieder sich nach ihrer Ueberzeugung veranlasst sehen werden, gegen die Vorlage zu stimmen.

Wetter: Es entbehrt vielleicht nicht einer gewissen Pikanterie, wenn ich, allerdings aus ganz anderen Ueberlegungen, zu einer ähnlichen Schlussnahme komme wie Herr Bratschi, wenn ich mir also Reserve auferlege und meine endgültige Stellungnahme zur Vorlage vorbehalte. Ich stimme auch darin mit Herrn Bratschi überein, dass dieses Gesetz nicht an und für sich, nicht gesondert beurteilt werden kann, sondern dass es eben ein Baustein im ganzen Gebäude der Sanierung der Bundesbahnen ist. Deshalb bedaure ich persönlich ausserordentlich, dass die einzelnen Teile dieser Sanierung der Bundesbahnen nun separat zur Behandlung und Abstimmung kommen. Weil dem so ist, weil es sich auch hier um das Gesamtproblem handelt, gestatten Sie mir auch einige allgemeine Bemerkungen.

Ich habe dieser grünen Broschüre der Generaldirektion und des Verwaltungsrates der Bundesbahnen vom Februar 1933 die bekannten Zahlen entnommen, dass vor ungefähr $1\frac{1}{2}$ Jahren die Ueberschuldung der Bundesbahnen rund 900 Millionen Franken betragen hat. Seither wird diese Ziffer sicher noch gestiegen sein, denn seither haben wir wesentliche Betriebsrückschläge gehabt. Man mag sich zu dieser Gesamtzahl und auch zu den einzelnen Komponenten, aus denen sie sich zusammensetzt, stellen wie man will, die Tatsache einer gewaltigen Ueberschuldung der Bundesbahnen steht fest. Wir haben bei unserem grössten staatlichen Unternehmen eine wirtschaftliche und finanzielle Situation, die bei einem Privatunternehmen zu einem gewaltigen Kapitalabstrich, ja zum Konkurs führen müsste. Es mag für diejenigen, die in der Krisenzeit alle Krisenfolgen einer privaten Unternehmung immer gern auf die Schultern des Unternehmers wälzen und ihn dafür verantwortlich machen, nicht sehr angenehm sein, wenn wir konstatieren müssen, dass die S B B sich in einer Konkursituation befinden.

Die Konstatierung dieser Tatsache führt nun auch hier wie überall zu der Frage: Wie konnte es überhaupt so weit kommen? Der Ursachen und der Erklärungen für diese Erscheinung sind viele und je nach der Einstellung des Betreffenden wird die eine oder die andere Ursache an die erste Stelle geschoben und andere werden zurückgedrängt oder verschwiegen. Als Hauptgrund wird — vor allem ist das auch von Herrn Bratschi geschehen — die gewaltige wirtschaftliche Entwicklung des Automobils angegeben. Auch der Herr Kommissionspräsident hat so argumentiert. Die infolge der Automobilkonkurrenz verloren gegangenen Trans-

porte auf dem Gebiete des Güter- und Personenverkehrs sollen die Hauptursache der misslichen Situation der Bundesbahnen sein, und nicht wenige möchten, in naiver Verkennung technischer Entwicklungen am liebsten dem Automobil den Garaus machen, und so diese Konkurrenz beseitigen. Ich glaube, man muss in der Beurteilung des Verhältnisses zwischen Bahn und Auto und in der Verurteilung des Automobils etwas vorsichtig sein, wenn man nicht riskieren will, dass man einmal in einer geschichtlichen Betrachtung späterer Zeit eine lächerliche Figur macht. Zugegeben, dass das Aufkommen eines neuen Transportmittels mit neuen Möglichkeiten, neuen Bequemlichkeiten und finanziellen Erleichterungen die Bundesbahnen stark tangiert hat, wie das auch im Gefolge anderer technischer Neuerfindungen der Fall ist. Wenn eine neue Maschine erfunden wird, z. B. ein neuer mechanischer Webstuhl, so kann eine ganze Fabrik entwertet werden. So kann selbstverständlich auch ein Transportmittel durch das Aufkommen eines neuen Transportmittels eine Entwertung erfahren. Auch der Verkehr ist vor diesen neuen Erfindungen nicht gefeit, und er muss sich genau so vorsehen wie private Unternehmungen, Fabriken sich vorsehen müssen. Diese Voraussicht besteht darin, dass man eben in Zeiten, wo der Apparat noch auf der Höhe ist, die Amortisationen zurücklegt, die dann ermöglichen, ihn den neuen technischen Verhältnissen anzupassen. Das hat man bei den S B B wie bei den Bahnen überhaupt verpasst. Man hat sich darauf verlassen, dass man eben das Verkehrsmittel sei und hat sich nicht darauf eingestellt, dass ein neues Verkehrsmittel kommen könnte, das einem ernstliche Konkurrenz macht. Wenn man seinerzeit die Amortisationsdauer von 60 auf 100 Jahre verlängert hat, so war das im Moment vielleicht ein sehr bequemes Ausfluchtmittel. Aber es hat doch allzusehr der Vogel-Strauss-Politik entsprochen.

Gewiss sind die Bahnen auch ein Krisenopfer, wie die ganze Wirtschaft, und sie werden durch die Krise und die weiteren Krisenfolgen eine gewisse dauernde Entwertung erleiden wie andere technische Einrichtungen. Daneben spricht man nun aber auch im Saale, auch von seiten des Herrn Kommissionsreferenten, von anderen Gründen. Herr Pfister hat die bekannte Summe von 260 Millionen genannt, die beim Rückkauf der Eisenbahnen zu viel bezahlt worden sein sollen. Ich nehme diese Zahl als richtig an. Sie figuriert im Gutachten der Generaldirektion und des Verwaltungsrates und wird demnach stimmen. Ich habe keine Anhaltspunkte, um sie zu kontrollieren oder auch anzuzweifeln. Ich möchte aber betonen, dass die Tatsache, dass man heute, nach so und so vielen Jahren findet, ein Objekt sei zu teuer bezahlt worden, keineswegs involviert, dass die damaligen Organe einen Fehler bei der Feststellung dieses Rückkaufwertes gemacht haben. Ich kann heute ein Haus zu einem vollständig angemessenen Preis kaufen und nach 10 Jahren konstatieren, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse sich so geändert haben, dass in Gottes Namen das Haus überzahlt ist. Es ist meiner Ansicht nach besser, wenn man die Ursache nicht allzusehr in den Vordergrund stellt, so bequem sie sein mag, so sehr sie

zur Verdeckung anderer Ursachen dienen kann, und so populär sie in gewissen Kreisen ist.

Ich will auch nicht von den immer wieder erwähnten Kriegsleistungen sprechen, denn ich kann nicht beurteilen, welche Kriegsleistungen man den privaten Bahnen zugemutet haben würde, wenn sie noch bestanden hätten, vielleicht von der nicht ganz abwegigen Ueberlegung ausgehend, dass auch die Bahnen ein grosses Interesse an einer richtigen Wehrhaftigkeit und einem wirksamen Grenzschutz der Schweiz haben.

Aber zu den Gründen, die weniger oft genannt werden, gehört nun einer, den ich hier erwähnen will, das ist der allzu grossartige Betrieb der Bundesbahnen. Wenn ich speziell das Baukonto erwähne, so meine ich damit nicht die technischen Anlagen, aber die luxuriösen Bahnhofbauten, die wir im Lande haben, Bahnhöfe, bei denen heute gar rein nichts fehlt als — der Verkehr. Gewiss fällt der Hauptteil der Schuld in dieser Beziehung nicht auf die Bundesbahnorgane, sondern auf regionale oder kantonale Begehrlichkeiten. Aber es muss doch ein Fehler in der Organisation sein, wenn man diesen übertriebenen regionalen und kantonalen Forderungen nicht entgegen treten können. Dieser Fehler muss für die Zukunft behoben werden. Zu den Ursachen der misslichen Situation der Bundesbahnen gehört aber auch das Arbeitszeitgesetz mit einer Regelung der Arbeitszeit, die weit über das sozial Notwendige hinausgeht. Dazu gehört, entschuldigen Sie, dass ich auch das erwähne, es mag auch nicht sehr populär sein, ein Besoldungsgesetz, das an das Personal drei Viertel der Bahneinnahmen abführt und das die mittleren und unteren Kategorien von Beamten, Angestellten und Arbeitern weit besser bezahlt, als die Privatindustrie das tun kann.

Alle diese Quellen der Entwertung und der Defizitwirtschaft müssen heute beachtet werden, wenn wir an eine gründliche Regelung der Situation herangehen. Deswegen erachte ich persönlich das Vorgehen des Bundesrates, der nun mit einer Teilvorlage kommt, als grundsätzlich falsch. Der Bundesrat beginnt die Sanierung mit der Regelung des Verkehrs zwischen der Bahn und dem Auto, also mit einem Verkehrsteilungsgesetz. Damit saniert man die Bahnen nicht, man erreicht höchstens, dass nicht noch weiterer Verkehr an das Auto verloren geht, man erreicht also höchstens eine Konsolidierung der heutigen schlimmen Verhältnisse. Saniert werden die Bahnen auch nicht durch eine blosser Schuldenübernahme, denn für den Bund kommt es ganz auf dasselbe hinaus, ob diese Milliarde auf dem einen Konto oder auf dem andern figuriert. Ich gebe zu, dass diese formelle Sanierung wahrscheinlich eine Notwendigkeit wird. In welchem Umfang, will ich nicht feststellen, weil man einmal die Bilanz der Bundesbahnen wieder auf eine richtige Basis stellen muss, damit man von da aus wieder normal rechnen kann. Aber saniert werden die Bundesbahnen auch durch die Uebernahme einer Milliarde durch den Bund nicht. Saniert werden die Bundesbahnen einzig und allein dadurch, dass man den Betrieb reorganisiert, dass man Garantien dafür schafft, dass die Verhältnisse, die sich in den letzten Dezennien herausgebildet haben, nicht mehr zurückkehren, dass man dafür

sorgt, dass die Bilanz nicht weiter verwässert wird und die Gewinn- und Verlustrechnung auch bei der durch Krise und Nachkrisenzeit bedingten Schrumpfung des Verkehrs im Gleichgewicht gehalten wird. Das ist schwierig für die Bundesbahnen bei der trotzdem notwendigen Herabsetzung der Tarife und Taxen. Denn die heutigen Tarife sind weder für die schweizerische Industrie noch für den Fremdenverkehr tragbar. So bedeutet die richtige Sanierung der Bundesbahnen eben eine Reorganisation an Haupt und Gliedern. Es wäre richtiger gewesen, in einer Vorlage zu vereinen: die formelle Sanierung der Bundesbahnen durch den Bund, die Reorganisation der Bundesbahnverwaltung und die Verteilung des Verkehrs zwischen Bahn und Automobil. Wenn der Bundesrat in seiner Botschaft mit Bezug auf diese Vorlage schreibt, dass die grossen wirtschaftlichen Verbände im Prinzip zugestimmt hätten, so wäre es vielleicht noch richtiger gewesen, zu erwähnen, dass der Schweizerische Handels- und Industrieverein — da doch der Name in der Botschaft genannt wird — nur mit dem Vorbehalte zugestimmt hat, dass man zugleich auch die Reorganisation und Sanierung der Bundesbahnen vornehme. Wir haben also, wie Herr Bratschi das nannte, bei der Vorbereitung der Vorlage zu den hoffähigen Organisationen gehört, aber diese Höflichkeit ist uns, wie es scheint, nicht gut bekommen. Wir haben versucht, das Problem „Bahn und Automobil“ lösen zu helfen, nicht als direkt Beteiligte, denn wir sind keine Automobilisten, sondern als zur Wirtschaft Gehörige, die sowohl den Dienst des Automobils wie den Dienst der Bahn in Anspruch nehmen. Es ist uns gelegentlich ein bisschen kalt über den Rücken gelaufen, denn wir haben nicht recht gewusst, ob die Einigung schliesslich auf dem Rücken der Wirtschaft, d. h. auf dem Rücken derjenigen, die die Verkehrsmittel brauchen, erzielt wird.

Bundesbahnen und Bundesrat wollen nun aber anders vorgehen; sie wollen die Voraussnahme des Verkehrsteilungsgesetzes. Dieses Vorgehen erschwert der Industrie die Zustimmung ausserordentlich. Warum? Gewiss anerkennt auch die Wirtschaft, die am Automobil nur indirekt interessiert ist, die Bedeutung einer innerlich und finanziell gesunden Bahnverwaltung. Sie anerkennt auch die Wichtigkeit für die gesamte Volkswirtschaft, dass von den 3 Milliarden schweizerischen Volksvermögens, die in den Bundesbahnen investiert sind, möglichst viel erhalten bleibe. Gewiss anerkennt die Wirtschaft, dass die Bundesbahnen technisch ihre Aufgabe erfüllt haben und dass sie in dieser Beziehung dem Verkehr gute Dienste leisten. Wir anerkennen auch, dass die Entwicklung des Automobils Verhältnisse geschaffen hat, die einer Regelung bedürfen. Wir anerkennen, dass die Bundesbahnen sich heute gerade infolge der Entwicklung des Automobils und seiner Konkurrenz, in einer Situation befinden, die anders zu beurteilen ist als seinerzeit im Moment des Rückkaufes. Wir anerkennen, dass diese Verhältnisse nicht nur für die Bahn, sondern auch teilweise für das Automobil sich auf die Länge als katastrophal erweisen, dass also eine Regelung notwendig ist. Man hätte vielleicht eine solche Regelung in anderer Weise finden können, durch Einführung eines reinen

Konzessionssystems. Aber ich will darauf nicht eintreten. Ich gebe zu, dass auch auf dem Boden, den die Vorlage betreten hat, eine Regelung möglich und annehmbar ist. Aber wenn man das alles zugunsten der Bahn anerkennt, so sind wir ebenso sehr davon überzeugt, dass die Bundesbahnen nach einer anderen Richtung, nämlich nach der volkswirtschaftlichen Seite hin, ihre Aufgabe nicht erfüllt haben. Sie haben auf zu hohen Tarifen und Taxen in der Nachkriegszeit und der Krisenzeit beharrt. Sie haben den kaufmännischen Betrieb so verstanden, dass sie die Einnahmen nach den Ausgaben richten, während wir glauben, dass ein kaufmännischer Betrieb sich dadurch auszeichnet, dass er sich eben in seinen Ausgaben nach den volkswirtschaftlich gerechtfertigten Einnahmen einstellt. Es muss die Aufgabe der Bahn auch in der Zukunft sein, die Tarife herabzusetzen. Gerade die Sorge um die Tarifentwicklung lässt uns nun diese ganze Vorlage mit sehr gemischten Gefühlen betrachten. Gewiss werden auch die Bundesbahnen zugeben müssen, dass die Wirtschaft bei den heutigen Tarifen ausserordentlich stark leidet und dass nur eine blühende Wirtschaft ein Verkehrsunternehmen zu alimentieren vermag. Was nützt es schliesslich, wenn wir sanierte Bundesbahnen haben, die schlussendlich keinen genügenden Verkehr mehr auf ihrem Netz konstatieren können?

Wir haben da gewisse Bedenken mit Bezug auf die künftige Entwicklung. Das Automobil hat uns in der notwendigen Tarifierfassung in den letzten Jahren ausserordentlich unterstützt. Das Automobil hat die Sesa-Gründung veranlasst und infolgedessen die Sesa-Tarife zur Folge gehabt, die wenigstens die allergrössten Härten auf verschiedenen Gebieten gemildert haben. Das Automobil hat auch die letzte allgemeine Tarifierreduktion verursacht. Das Automobil soll heute den erweiterten Asto-Verkehr bringen. Ich wage, im Gegensatz zu Herrn Bratschi, zu behaupten, dass dieser Verkehr eine Rationalisierung bedeutet. Ueberall hat das Automobil die Bahn gezwungen, den Tarifabbau vorzunehmen. Es hat der Wirtschaft den Leidensweg der notwendigen Tarifierreduktion verkürzt. Deswegen müssen Sie begreifen, dass diese Wirtschaft, die auf die Verkehrsmittel angewiesen ist, etwas Angst hat, wenn sie das Mittel, das als einziges in den letzten Jahren erträgliche Verhältnisse geschaffen hat, aus der Hand geben soll.

Herr Bratschi hat sich dahin geäussert, er würde dem Gesetz mit Freuden zustimmen, wenn der gesamte Strassenverkehr ergriffen würde, und der Antrag der sozialdemokratischen Fraktion zu Art. 1 zielt ja denn auch daraufhin, dass der Werkverkehr ausgeschaltet wird. Herr Bratschi, ich glaube Ihnen versichern zu können, dass die gesamte Wirtschaft wie ein Mann gegen das Gesetz Stellung nehmen müsste, wenn der Werkverkehr ausgeschaltet würde. Denn der noch verbleibende Werkverkehr ist das Einzige, was einigermaßen die Wirtschaft davor behütet, dass sie sich in bezug auf die Taxgestaltung den Bahnen auf Gnade oder Ungnade auszuliefern hat.

Nun hat ja allerdings der Herr Bundespräsident in verdankenswerter Weise den Schleier über die zukünftige Gestaltung der Reorganisation der Bundesbahnen etwas gelüftet. Er hat damit auch

seine feste Absicht kundgegeben, das Uebel an der Wurzel zu fassen, und ich gestehe, nicht um ihm ein Kompliment zu machen, dass mir seine Person und seine politischen Ansichten Garantien dafür geben, dass auf diesem Wege zielbewusst vorgegangen werden wird. Aber es würde uns die Zustimmung ausserordentlich erleichtern, wenn man etwas mehr Sicherheit hätte, als sie mit der gegenwärtigen Vorlage gegeben ist, und wenn der Bundesrat sich wenigstens dazu verstehen könnte, dass er, bevor man definitiv zu dieser Vorlage Stellung nimmt, allermindestens dem Parlament den dringlichen Bundesbeschluss unterbreitet, mit dem er die Reorganisation der Bundesbahnen einleiten will.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: En assistant à ce débat — cela vous paraîtra curieux — j'avais un peu l'impression d'être à une noce, mais à une noce qui célébrerait non pas un mariage d'amour, un mariage de passion, mais simplement un mariage de raison. Il n'y a pas beaucoup d'enthousiasme nulle part. On ne trouve pas que la mariée soit assez belle, qu'elle soit assez sage, qu'elle soit assez riche, qu'elle soit assez cultivée. On reconnaît cependant qu'elle a de très solides qualités et l'on se dit que, mon Dieu, avant de refuser sa main, il faudrait être bien sûr d'en trouver une qui vaille mieux. On prononcera peut-être le «oui» fatidique, devant l'officier d'état civil; on ne le fera pas avec ardeur, mais on le fera avec la conviction peut-être qu'on n'engage pas sa vie si mal. Et si l'officier d'état civil a quelque expérience, s'il a déjà derrière lui 25 ou 30 ans de psychologie conjugale, il dira peut-être aux conjoints: Les mariages de raison sont souvent les plus heureux.

Le projet qui vous est soumis est — je le répète — un projet qui voudrait marier raisonnablement le train et l'automobile, car il est incontestable que ces deux puissances, ces deux fortes individualités ne peuvent plus continuer à vivre étrangères ou hostiles l'une à l'autre.

La crise des transports que nous traversons exige une coordination de tous les moyens dont dispose l'économie pour effectuer ces transports.

D'où provient cette crise? On l'a déjà souvent expliqué, ej ne veux pas me perdre ici dans des répétitions inutiles; je me bornerai à en rappeler simplement les causes principales.

D'abord les conditions économiques dans lesquelles vivent les diverses nations aujourd'hui, la diminution très sensible du commerce international. Ce commerce n'est plus que le 45 ou 50 % de ce qu'il était autrefois; les transactions ne sont plus aussi nombreuses, et comme on l'a rappelé très justement tout à l'heure, une entreprise de transport ne peut être florissante que si le commerce et l'industrie sont eux-mêmes en pleine prospérité.

Une deuxième cause est la transformation assez profonde — et cela m'inquiète davantage que la première — qui s'est produite dans l'économie des différents Etats. Autrefois, cette économie était ouverte, largement ouverte. On avait même pu distinguer schématiquement, sommairement, deux catégories d'Etats: les Etats producteurs de matières premières et les Etats industriels qui manufacturaient ces matières premières. Entre ces deux

catégories d'Etats régnait un incessant échange. D'un côté, on expédiait ces matières premières et de l'autre on réexpédiait les produits manufacturés. Tout cela donnait à faire aux entreprises de transport, qu'il s'agisse du train ou du bateau.

Malheureusement, cette situation est changée. Vous savez que, depuis la guerre, chaque Etat pour des raisons diverses, justes ou fausses — je ne veux pas me prononcer sur cette politique, ce n'est ni le moment, ni l'endroit — la plupart des Etats, dis-je, ont voulu nationaliser leur économie; ils l'ont fermée. Ils se sont équipés de manière à pouvoir se suffire à eux-mêmes, dans toute la mesure où leurs ressources le leur permettaient. Du même coup, les échanges qui s'effectuaient entre eux ont diminué considérablement et les entreprises de transport ont été frappées. Ce n'est pas pour rien que, dans le port de Hambourg, par exemple, vous voyez des centaines et des centaines de vaisseaux qui sont à l'ancre et qui attendent quoi? une marchandise qui ne viendra plus.

La troisième cause — c'est celle qui doit nous préoccuper particulièrement aujourd'hui — de cette crise des transports, c'est la survenance d'un concurrent nouveau qui a voulu conquérir de haute lutte sur les beati possidentes de transport. Je veux parler de l'automobile. A côté de la navigation ou du chemin de fer — ne citons pas encore l'aviation — l'automobile est venue; elle s'est révélée très rapidement un transporteur extrêmement actif et dangereux pour les autres.

La conséquence de tout cela? Tout d'abord, trop d'entreprises de transport, parce qu'aux anciennes sont venues s'en ajouter de nouvelles. Qui dit trop d'entreprises de transport, dit aussi trop de capitaux investis. On a enfoui des ressources considérables qui ne peuvent avoir un rendement normal. Puis, à cause de cette surproduction — si je puis ainsi dire — des entreprises de transport et de la diminution des marchandises à transporter, on constate que l'exploitation de ces entreprises laisse à désirer, que leur rendement est insuffisant, insuffisant pour servir l'intérêt des capitaux engagés, insuffisant pour amortir ces capitaux qui doivent l'être assez rapidement, insuffisant surtout — et c'est le plus gros reproche que je ferai à cette situation — pour permettre une réduction des tarifs.

Actuellement, toutes les entreprises de transport végètent; elles vivent misérablement, qu'il s'agisse de la navigation, des chemins de fer ou de l'automobile, car il ne faudrait pas s'imaginer que les transporteurs automobiles gagnent des centaines de mille francs ou même des millions. Tous végètent; tous travaillent, en réalité, au-dessous de leur prix de revient et cependant les tarifs qu'ils doivent imposer sont encore trop lourds pour notre économie nationale. C'est évidemment le résultat de cette dispersion des efforts, de ce défaut de concentration et, permettez-moi le mot, je le prends dans le sens économique et non politique, de cette anarchie des transports. On ne pouvait la laisser durer davantage. Il fallait essayer de rétablir un peu d'ordre dans ce désordre général. C'est ainsi que nous avons été amenés à aborder le problème extrêmement délicat, très complexe, peut-être trop difficile pour la situation

actuelle, du rail et de la route, de l'auto et du chemin de fer.

Je dis trop difficile pour la situation actuelle, parce que je n'ai pas encore constaté que, dans un pays quelconque, on ait trouvé la solution idéale. Et cependant, partout, le problème s'est posé. Partout on a essayé de le résoudre. Partout, on a préconisé diverses solutions. Ces solutions, plus ou moins bonnes ou mauvaises, pouvaient se grouper en trois catégories, selon l'idée principale qui les inspirait.

On pouvait tout d'abord envisager la possibilité de maintenir aux entreprises anciennes de transport, disons aux chemins de fer, la situation qu'ils avaient occupée, à rétablir le monopole dont ils avaient bénéficié, à écarter par conséquent l'automobile. On pouvait décider que les transports publics — je ne parle pas des transports à titre privé — seraient réservés aux chemins de fer et qu'on ne permettrait pas les transports professionnels par automobiles. Je n'ai pas l'impression qu'une solution de cette nature eût été heureuse pour l'économie en général, particulièrement en Suisse. On se serait ainsi privé des services incontestablement précieuses que peut offrir l'automobile, et l'Etat qui se serait mis dans cette situation extraordinaire aurait été moins que d'autres armé pour lutter contre la concurrence. Pratiquement d'ailleurs, cette solution n'était pas possible. Aucun pays n'a tenté sérieusement de la réaliser, pas même les pays à régime fort, autoritaire, dictatorial. Il ne s'est trouvé personne pour dire: Nous ne voulons pas de l'automobile, nous ne voulons garder que le train. A plus forte raison, dans un pays démocratique comme le nôtre. Songez à ce qui serait advenu si l'on avait voulu donner suite à certaines suggestions qui ont été formulées, si l'on était venu devant le Parlement, devant le peuple suisse en disant: Tu vas décider que tu te passeras de l'automobile pour les services publics, en les réservant aux chemins de fer qui t'appartiennent, que tu as achetés et que tu devras payer. Malgré les 3 milliards de dettes des C. F. F., malgré le souci que le citoyen ne se fait peut-être pas encore au sujet de cette dette, le peuple suisse dans sa très grande majorité aurait répondu par un énorme éclat de rire à cette proposition. Il va de soi qu'on ne peut pas écarter l'automobile.

Il fallait autre chose. Quoi? On pouvait peut-être penser à la concurrence et dire: Faisons pour ces transports ce qu'on fait pour les entreprises ordinaires, commerce ou industrie. Laissons jouer la libre concurrence, celui qui est le plus fort l'emportera, celui qui rend le plus de services conquerra la clientèle, l'autre disparaîtra. C'est l'élimination naturelle des institutions économiques, comme elle se produit dans les espèces animales et humaines. Oui! mais une condition faisait défaut. C'était l'égalité de régime pour les entreprises de transport. La concurrence n'est véritablement libre, et ne permet l'élimination du faible, de l'inférieur, de celui qui coûte à la société, au profit du fort, de celui qui est le mieux adapté et le mieux organisé, que si cette concurrence joue dans des conditions égales pour ceux qui s'y livrent. Or, tel n'est pas le cas pour l'automobile d'un côté, le chemin de fer de l'autre. Le chemin de fer est soumis à de

nombreuses servitudes. Elles ont été voulues; à l'époque elles étaient justifiées, je crois qu'elles le sont encore en bonne partie. Il ne faudrait pas s'engager à la légère dans une politique qui consisterait à libérer le chemin de fer de toutes ses obligations actuelles. Mais elles lui coûtent. Il doit transporter tout ce qu'on lui apporte; il ne peut rien refuser. Il doit, par conséquent, avoir des installations qui lui permettront de faire face à n'importe quel moment à une pointe de trafic considérable; il est forcé de faire circuler ses trains, qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas de trafic; il est tenu à un horaire et que les wagons soient vides ou pleins, ils doivent rouler. Il est tenu aussi d'observer des tarifs qui sont conçus non pas dans l'intérêt de l'entreprise uniquement, mais davantage dans celui de l'économie générale du pays. Tout cela sont des entraves qui ne lui laissent pas sa liberté de mouvement.

L'automobile — je parle de la situation actuelle — fait ce qu'elle veut, elle roule ou ne roule pas; le temps est beau, elle part; le temps est mauvais, elle reste; une marchandise lui plaît, elle la prend; une marchandise lui déplaît, elle la refuse; si le prix est rémunérateur, elle l'accepte; s'il ne lui convient pas, elle le rejette. Comment voulez-vous que, dans ces conditions, la libre concurrence puisse jouer? C'est une impossibilité pratique.

Vous me direz qu'on pouvait soumettre l'automobile à toutes les servitudes du chemin de fer. Je vous réponds: non. Cela n'aurait pas été sage, parce que la nature même de l'automobile, son fonctionnement, les services qu'elle peut rendre, ne sont précisément pas ceux que rendent les trains et ne permettent pas l'observation des obligations que j'ai relevées tout à l'heure. Il faut, pour l'automobile, qui est autre que le train, un régime différent. Aussi bien le régime du train serait-il faux pour l'automobile, aussi bien le régime de l'automobile serait-il faux pour le train. Pratiquement d'ailleurs, si l'on avait voulu soumettre le trafic-automobile aux restrictions que subit le trafic ferroviaire, jamais le peuple suisse n'aurait donné son consentement. Quant à libérer le train, on y a songé. On aurait pu dire: Le train fera une libre concurrence à l'automobile, nous lui laisserons les mouvements libres, nous lui enlèverons les menottes qu'on lui avait passées jusqu'à maintenant, comme à un brigand. Qu'en serait-il résulté? Une anarchie dans les tarifs, insupportable pour le commerce et pour l'industrie. Vous avez entendu tout à l'heure M. Stampfli se plaindre vivement des exceptions qu'il avait fallu tolérer à cause de la concurrence du rail et de la route. Si ces exceptions étaient devenues la règle, c'était l'impossibilité pour notre économie de s'adapter aux conditions de transport. Mais il y avait un danger plus grand encore, c'était de sacrifier toutes les régions de notre pays qui n'ont pas un trafic considérable à celles qui ont un trafic très dense. Il ne faut pas oublier que les tarifs adoptés par les chemins de fer sont valables pour tout le territoire de la Confédération. Qu'il y ait beaucoup de trafic dans une vallée reculée ou peu, le train rend les mêmes services à la population. L'automobile n'agit pas ainsi: S'il y a beaucoup de trafic, elle baisse ses tarifs; s'il y en a peu, elle les monte. Si nous avons

voulu adopter la même politique, jamais vous ne l'auriez admis; mais jamais non plus, nous n'aurions osé vous le proposer.

Il fallait bien chercher autre chose puisqu'il n'était pas possible de supprimer l'automobile, que cela n'aurait eu, d'ailleurs, aucune utilité. Puisqu'il n'y avait ni possibilité ni utilité à soumettre les deux moyens de transports à un régime identique pour laisser ensuite jouer la concurrence, il n'y avait plus qu'à rechercher et à trouver une collaboration entre eux, se demander si l'un ne devrait pas être chargé de certaines tâches qu'il pouvait remplir un peu mieux que l'autre et conserver au second la tâche qu'il était peut-être mieux capable que le premier d'accomplir convenablement. C'est à cela que nous nous sommes résolus. C'est la solution qui nous a paru la plus judicieuse, la plus normale, et surtout la plus féconde pour l'avenir, car, si nous avions choisi pour régler le problème du rail et de la route un mauvais point de départ, c'est l'avenir, précisément, que nous compromettons et nous aurions eu alors beaucoup de peine à revenir sur la bonne voie. Nous avons donc, d'emblée, tâché de prendre la bonne direction et, après des mois, peut-être des années d'étude, je ne le cache pas, à l'intérieur et à l'extérieur, nous sommes enfin tombés d'accord, la Direction générale des chemins de fer fédéraux et tout particulièrement son représentant M. le Président Schrafl, et moi-même, pour rechercher une solution inspirée de cette idée. Mais s'il est relativement facile de trouver le principe d'une collaboration entre le rail et la route, de déterminer ce que l'automobile fait mieux que le train et inversement, l'affaire devient infiniment plus délicate dès qu'il s'agit de passer à l'application pratique. Où va-t-on tracer la ligne de démarcation pour délimiter le moment où véritablement le train vaut mieux que l'automobile et celui où l'emploi de l'automobile présente évidemment un intérêt à côté du train? Là, il était impossible de se former une opinion ex cathedra, de tirer seulement par des raisonnements les conséquences des prémisses que nous avons posées. Il fallait s'en remettre au maître le plus utile que l'on rencontre dans la vie, à celui dont l'enseignement est le plus fécond: à l'expérience. Nous avons donc voulu faire des expériences et ces expériences ont consisté à tenter un essai de collaboration entre le chemin de fer et l'automobile, à voir comment pourrait jouer cette collaboration, où elle se révélerait utile, où elle apparaîtrait lucrative, où elle serait coûteuse, où enfin elle pourrait être rentable.

Je fais allusion à une institution dont on a souvent parlé ici même et qui s'appelle l'Asto. Cette institution est destinée, en somme, à réaliser précisément ce que le projet vous propose théoriquement. Mais nous avons tenu à ce qu'une réalisation, partielle tout au moins, précède le projet, parce que, dans un domaine aussi délicat et aussi important pour notre économie nationale, nous n'avons pas voulu nous laisser guider uniquement par des idées qui, sorties de notre cerveau, n'auraient pas été contrôlées par des faits, par la réalité quotidienne.

On a beaucoup critiqué l'Asto. M. Bratschi, tout à l'heure encore, s'en est pris à lui. J'avoue que je n'ai pas été convaincu par son argumentation. Il ne m'en voudra pas si j'ajoute que même sur quel-

ques points je la trouve un peu faible: je m'attendais à mieux de sa part. Par exemple, lorsqu'il a simulé (en disant simulé, j'espère qu'il ne m'en voudra pas, je ne mets aucune pensée méchante dans ce mot, c'est seulement un effet oratoire auquel je fais allusion) lorsqu'il a, dis-je, simulé l'indignation en évoquant, comme un spectacle horrible devant lequel on reculerait, l'idée de voir un chauffeur fonctionnaire de la Confédération, je n'ai pu m'empêcher de sourire — il m'arrive encore de sourire en plein Conseil national — et je me disais: Mais M. Bratschi oublie la poste? N'avons-nous pas, à la poste, des chauffeurs professionnels, des chauffeurs fonctionnaires? Par conséquent, cette innovation ne nous cause aucune horreur. Elle peut même nous rendre des services. C'est pour d'autres motifs qu'à l'Asto nous n'avons pas envisagé une organisation d'Etat, une organisation publique et officielle; je vous indiquerai dans un instant quelles considérations nous ont guidés.

M. Bratschi, en particulier, a émis des doutes sur les avantages de l'Asto au point de vue économique. Il a contesté que les résultats soient bons. C'est une opinion que je crois sincère, mais qui n'est pas partagée par tout le monde. Au contraire, du point de vue technique, il a été reconnu que le fonctionnement de l'Asto donne satisfaction un peu partout. Il suffit, pour s'en convaincre, de causer avec des agents des chemins de fer fédéraux qui s'en occupent avec un plaisir évident, quelques-uns même avec un véritable enthousiasme. La population se félicite généralement des conditions dans lesquelles elle est servie par l'Asto et elle regretterait amèrement sa disparition. Sans doute et comme toujours il y a eu, au début, des fautes, des erreurs, des flottements, et certaines adaptations ont été nécessaires. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons commencé à introduire les services de l'Asto sur une ligne où le trafic n'était pas considérable, pour l'étendre dans la suite, en profitant des enseignements de cette première expérience, petit à petit à d'autres lignes où il était plus intense. Et à l'heure actuelle, on peut affirmer, techniquement parlant, que cette organisation est au point.

On reproche aussi à l'Asto de coûter de l'argent! Sans doute, mais il ne peut en être autrement tout d'abord parce que les services ne sont pas encore généralisés; il en sera ainsi aussi longtemps qu'ils n'auront pas été étendus à l'ensemble du réseau. Or, actuellement, le service de l'Asto ne comprend guère que le 25 ou 30 %, pas davantage, de l'ensemble de ce réseau. Mais, d'ici deux à trois ans cette organisation aura atteint son plein développement et tout le monde pourra constater que ses avantages économiques seront beaucoup plus considérables que cela ne peut être le cas aujourd'hui déjà.

Même si l'Asto devait coûter toujours quelque chose aux chemins de fer fédéraux, ce ne serait pourtant pas une raison pour y renoncer. La question, c'est de savoir s'il coûte moins que l'organisation qui a existé jusqu'ici. Or, dans cet ordre d'idées personne ne contestera que le petit trafic par rail, le trafic d'expéditions partielles, à courte distance surtout, est en réalité extrêmement onéreux pour le chemin de fer: la taxe minimum est de 60 centimes, la recette moyenne (les chiffres que je cite sont ceux

qui m'ont été donnés, je ne les ai pas contrôlés personnellement, mais j'ai lieu de croire qu'ils sont exacts), la recette moyenne, dis-je, par expédition partielle est de 1 franc alors que le coût moyen est de 2 francs; autrement dit, les chemins de fer fédéraux perdent, chaque fois qu'ils font une expédition partielle, autant qu'ils encaissent. Si donc nous pouvons assurer le service de ces expéditions partielles d'une autre manière, moins onéreuse, ce sera quand même un gain. C'est ce que nous avons entrepris de faire. On pourrait me tenir aussi ce raisonnement: «Les services automobiles postaux coûtent également de l'argent; chaque année vous dépensez huit, neuf, dix millions pour l'exploitation de ces services, soit en régie, soit par entrepreneur ou sous forme d'indemnités versées aux compagnies concessionnaires; vous devriez économiser cet argent en supprimant ces services».

A cette argumentation je vous répondrai: Nous dépensons actuellement pour ce service d'auto une dizaine de millions peut-être, c'est entendu, mais auparavant, du temps de la poste hippomobile on dépensait alors non pas huit, neuf ou dix millions, mais en réalité encore quelques millions de plus. La substitution du service automobile au service hippomobile de jadis n'a pas éliminé complètement les pertes résultant de ce service, mais elle les a diminuées dans une mesure considérable et si, par hasard, on voulait retourner à la poste hippomobile, nous verrions immédiatement disparaître une partie des bénéfices qu'encaisse annuellement l'administration des postes.

Le même problème se pose pour l'Asto.

M. Bratschi ne m'en voudra pas si je m'arrête aux arguments de caractère économique qu'il a invoqués dans cette discussion — ce n'est pas la première fois d'ailleurs — au surplus l'opinion publique fait volontiers jouer à ce facteur un rôle déterminant.

Ce que l'on reproche à l'Asto tel qu'il est organisé, c'est de ne pas être un service d'Etat, de ne pas appartenir comme tel aux chemins de fer fédéraux et l'on a dit: Vous avez agi ainsi parce que vous n'avez pas voulu de chauffeurs fonctionnaires. Voyez, pourtant, la poste? N'a-t-elle pas son propre service automobile? Messieurs, comparaison n'est pas toujours raison. La poste autrefois, du temps des diligences, transportait déjà des voyageurs avec ses voitures et ses chevaux. Aujourd'hui, elle effectue ses transports au moyen de véhicules à moteur, c'est l'unique différence. Pour les chemins de fer fédéraux, la situation n'est pas du tout semblable, car ils ne possèdent aucune organisation quelconque pour aller recueillir les marchandises chez l'expéditeur, les amener à la gare de départ, puis, après l'arrivée à la gare de destination, les distribuer au destinataire. Fallait-il donc constituer un parc automobile à leur intention? Si on l'avait fait, cela aurait été d'abord des dépenses nouvelles qui se seraient chiffrées par un certain nombre de millions et surtout, ce qui est encore plus important, on aurait mis sur les routes du pays peut-être 4 ou 500 camions de plus, s'ajoutant à tous ceux qui circulent déjà et aggravant la concurrence que fait au rail le trafic automobile existant. Au lieu d'améliorer la situation, nous l'aurions ainsi rendue plus pénible. Nous aurions ôté le pain de la bouche à tous les entrepreneurs qui vivent aujourd'hui des transports auto-

mobiles. Je pense tout particulièrement à vous, Messieurs les députés du parti socialiste. Si nous avions voulu écarter d'un coup, des milliers de gens qui vivent des transports professionnels automobiles sur route, vous nous auriez crié que dans une période de chômage telle que celle que nous traversons, c'était un crime envers le pays et leurs familles.

Et, du point de vue de la réalisation du projet, si nous avions voulu ainsi supprimer, anéantir, du jour au lendemain, toutes ces existences qui vivent aujourd'hui du trafic automobile sur route, à quelle opposition ne nous serions-nous pas heurtés? C'était évidemment un échec couru d'avance. Il était inutile de perdre du temps et de l'argent, de donner sa peine et son intelligence pour arriver à un résultat que, d'avance, on savait négatif et nul. Il fallait adopter une solution qui répondît mieux aux circonstances actuelles et tout naturellement, nous avons fait appel à ceux qui travaillaient déjà sur la route et qui avaient l'expérience de ce trafic, dont ils pouvaient nous faire profiter.

Je ne veux pas m'étendre davantage sur les mérites de l'A. S. T. O. Je crois que ceux qui se sont donné la peine de l'étudier, de le suivre et de le voir fonctionner se rendent compte que c'est bien l'instrument qui nous était nécessaire si nous voulions, une fois, arriver à faire collaborer le train et l'automobile. Les constatations ont d'ailleurs été si évidentes, si manifestes, que les intéressés au trafic, qui, autrefois, se regardaient avec hostilité et ne songeaient qu'à se faire la guerre, cheminots d'un côté et automobilistes de l'autre, se sont rapprochés. Ils ont compris que, plutôt que de continuer à se gêner et à se causer des dommages les uns aux autres, il était préférable de s'entendre, et de se grouper autour d'une solution qui pouvait concilier des intérêts réciproques. C'est ainsi que nous avons pu, après des années d'efforts, amener à la même table de discussion, les transporteurs automobiles d'une part, et les transporteurs par chemins de fer d'autre part. Je ne vous dirai pas que la rencontre a été débordante de sympathie la première fois, mais quelques mois plus tard, une convention était passée, convention qui est à la base de notre projet de loi.

Le fait qu'une convention était à la base de notre projet de loi n'a pas plu à tout le monde. J'ai entendu certains députés, dans l'une et l'autre Chambres, protester; on mettait le législateur sous pression; il n'avait qu'à enregistrer, je ne voudrais pas employer le terme familier d'entériner, les décisions prises par les intéressés! J'avoue que je ne comprends pas très bien ce sentiment. En effet, depuis que je fais de la politique — il n'y a heureusement pas très longtemps mais cela remonte à 10 ou 15 ans — j'ai toujours vu que toutes les lois importantes étaient préparées par une discussion avec les intéressés; on leur demande leur avis sous une forme ou sous une autre, par consultation écrite ou orale. Combien de conférences n'avons-nous pas chaque année en Suisse pour entendre commerçants, industriels, artisans, ouvriers, tout le monde. C'est ce que nous avons fait: nous avons mis les intéressés en présence. Mais comme il s'agissait d'un problème tout particulier et technique, les intéressés, c'étaient les automobilistes d'un côté, les cheminots de l'autre. Ils auraient pu se contenter de nous envoyer

un rapport et de nous dire: voilà les principes qui devraient être à la base de la législation, sans donner à ces vœux la forme d'une convention. S'ils ont agi comme ils l'ont fait, c'est qu'ils avaient des raisons excellentes. La loi, si elle est adoptée, ne s'imposera pas aux uns et aux autres, sans créer entre eux une dépendance assez étroite. Les cheminots et les automobilistes ne travailleront pas sans se préoccuper chacun de ce que fait autrui. Ils seront obligés de collaborer. Cette collaboration doit être organisée. Le but de la convention est précisément de déterminer cette collaboration qui sera la conséquence de la loi. Il n'y a rien là que de très naturel.

Quant aux principes mêmes de la convention, vous les connaissez; je n'y reviendrai pas: partage du trafic, en ce sens que le trafic à courte distance est laissé à l'automobile, (elle est plus rapide, plus économique, plus commode, elle évite les pertes de temps pour la manutention) trafic à grande distance aux chemins de fer.

On a voulu discuter la question de savoir si la norme de 30 kilomètres, qui avait été choisie pour délimiter la petite zone et la grande, était judicieuse. J'ai entendu des députés affirmer que si une modification n'intervenait pas sur ce point, ils ne pourraient pas se rallier à la loi tout entière. Je ne veux pas, à présent, aborder ce problème qui reviendra en discussion au cours des délibérations de détail. Je me réserve de fournir, à ce moment-là, des renseignements détaillés. Mais vous comprendrez que ce chiffre n'a pas été choisi arbitrairement: il est imposé par les conditions dans lesquelles nous vivons en Suisse: la densité de la population, la répartition des centres dans notre pays. En outre, ce principe n'est qu'une simple norme, c'est-à-dire une moyenne qui souffre des exceptions, en haut comme en bas, et dans la loi, toutes les précautions ont été prises pour que cette norme n'exerce pas une influence anémiant et n'arrête pas le progrès nécessaire de la collaboration du rail et de la route. Vous verrez à l'art. 15, chiffre 4, des dispositions très claires prises pour que toutes les fois où le trafic devrait se répartir autrement, les organes compétents de la commission rail-route puissent prendre des décisions appropriées.

Vous savez que nous nous sommes arrêtés au principe de la concession; c'était inévitable. Nous avons réuni les concessionnaires dans une association qui s'appellera la nouvelle SESA. Ils ne pourront pas travailler en s'ignorant les uns les autres; ils auront des rapports constants.

Mais je ne vous apprendrais pas grand chose en vous faisant un exposé du contenu même de la loi. J'aime mieux envisager un certain nombre des observations, des réserves ou des griefs qui ont été articulés notamment le grief d'inconstitutionnalité.

Je vous préviendrai immédiatement que, sur ce point-là, je ne m'attarderai pas beaucoup. Les discussions qui ont eu lieu au Conseil des Etats, les rapports que vous avez pu lire — vous avez tous reçu le Bulletin sténographique — les explications extrêmement complètes et claires qui ont été données par votre commission me dispensent d'entrer dans les détails. Je me bornerai à vous signaler que personnellement, je suis absolument convaincu que la régle, dite des postes, telle qu'elle est prévue à

l'art. 36 de notre Constitution et telle qu'elle a été introduite par l'art. 33 de la Constitution de 1848, a toujours été une régle des transports et des communications et que l'idée du constituant, à l'époque, était bien d'en faire une régle des transports et des communications. Pourquoi l'a-t-on appelée « Régle des postes »? Parce qu'à ce moment-là communications et transports, c'était la poste; c'était le seul mot dont on disposait. Jamais, dans aucun pays policé (je ne dis pas civilisé) depuis des siècles et quel que soit le régime auquel ce pays est soumis, démocratie ou autocratie, on n'a envisagé que les transports publics fussent livrés sans contrôle à l'initiative privée. De tout temps, au contraire, on a admis que la coordination des transports, leur organisation, était un droit du souverain, un droit de l'Etat, on disait autrefois un droit du roi; d'où le terme de droit régalien. On a toujours admis que l'Etat pouvait disposer des chaussées comme il l'entendait, des chaussées ou des canaux. C'est ainsi que les cantons de l'ancienne Confédération se sont comportés. Je pourrais citer l'exemple du canton des Grisons, notamment, en 1834, à une époque où le libéralisme économique était déjà développé dans notre pays et avait conquis peut-être la majorité de notre population. En 1834, le canton des Grisons, en vertu de sa régle des postes transports et communications, a pris des dispositions qui réglementaient le gros roulage sur les routes et les cols.

En 1848, on a simplement décidé de passer à la Confédération les droits qui appartenaient jusque là aux cantons. En 1874, on a confirmé ce transfert. Toute l'application faite depuis le début de cette disposition constitutionnelle, prouve qu'on n'a jamais entendu parler dans le sens étroit de la poste, de la poste aux lettres, mais de la régle des transports et des communications. Le Conseil fédéral l'écrivait dans un message en 1849 déjà. Il n'a pas hésité, ensuite, à invoquer cette même disposition pour soumettre au Parlement la législation sur le télégraphe. Le télégraphe, en effet, n'était pas prévu par la Constitution de 1848; on ne le connaissait pas à ce moment-là, mais immédiatement on a compris que c'était un moyen de transport, qui relevait de l'Etat et les Chambres n'ont eu aucune hésitation quelconque pour appliquer, bien avant 1874, l'art. 33 de la Constitution de 1848, à la législation sur les télégraphes. Comme on l'a toujours fait, quant on a révisé la Constitution, on l'a adaptée aux circonstances dans lesquelles on se trouvait et l'on a ajouté à la régle des postes, celle des télégraphes: postes et télégraphes, tel s'énonce l'article actuel de la Constitution. On a eu bien tort parce qu'on a voulu préciser et en précisant on a failli restreindre. La Constitution n'était pas acceptée depuis quelques années que déjà un autre problème se posait, celui du téléphone. La constitution de 1874 ne connaissait pas le téléphone, mais, immédiatement, le législateur de 1880 a dit: « Les téléphones sont un moyen de transport, transport de nouvelles; ils relèvent donc de la Confédération ».

Le Conseil fédéral n'a pas hésité une seconde à adopter cette attitude. On a recouru contre son avis, aux Chambres d'abord qui lui ont donné raison puis, plus tard, aux tribunaux qui se sont également prononcés dans le même sens. Depuis

on n'a pas songé à contester le droit pour la Confédération de légiférer en matière de téléphone, puisqu'il s'agit d'un moyen de transport, ou si vous préférez, de communication. Il en a été de même pour bien d'autres manifestations de l'activité humaine: ainsi la radiophonie, le téléférique — oui, Messieurs, les téléferiques que vous pouvez voir dans notre pays ont un statut, fondé sur la régle des postes. Pendant des années et des années, les sociétés de navigation elles-mêmes n'ont été régies qu'en vertu de cette même régle des postes. Mieux encore, tout à l'heure, en contestant le caractère constitutionnel du projet, je ne sais plus lequel d'entre vous disait: «Si l'on étend aussi libéralement l'interprétation et l'application de l'article 36 de la Constitution, on en arrivera à réglementer jusqu'au transport des personnes par automobiles et non plus seulement le trafic des marchandises!» Mais, Messieurs, c'est là chose faite depuis longtemps. Nous avons en effet toute une réglementation consacrée au transport des personnes par route, au moyen de véhicules automobiles: l'ordonnance de 1916, vieille par conséquent de 18 ans déjà et cette ordonnance-là, elle aussi, se fonde sur la régle des postes. Il n'y a d'ailleurs là rien que de très normal.

J'admets que si l'on veut s'en tenir à la lettre, on puisse éprouver quelques scrupules; mais si l'on veut bien chercher, au fond de la disposition, l'esprit qui l'a inspirée, on est incontestablement amené à se convaincre que le constituant a eu la volonté bien arrêtée de doter la Confédération d'une régle générale des transports et des communications. Le but essentiel d'une disposition constitutionnelle c'est de poser le principe; il appartient ensuite au législateur de délimiter, chaque fois, les conditions d'application selon les besoins du moment et selon les moyens techniques dont on dispose. Il est évident qu'à 50 années d'intervalle, par exemple, les conditions d'application ne seront pas les mêmes, car les besoins auront changé et les moyens techniques, auront, eux aussi, subi une évolution. Il n'y a donc rien que de très ordinaire dans cette interprétation dynamique d'une disposition juridique; elle est connue de tous les tribunaux, de tous les Etats civilisés.

J'avoue que, sans éprouver un scrupule quelconque de ce genre, je n'ai cependant pas voulu m'engager dans cette voie sans m'être entouré au préalable de conseils qui m'ont été des plus précieux. J'ai donc longuement discuté de la question avec mon collègue M. le conseiller fédéral Häberlin et celui-ci dont on sait pourtant combien la conscience constitutionnelle est délicate — m'a déclaré qu'il pouvait, sinon absolument sans hésitation, du moins de tout cœur et sans arrière-pensée, me confirmer dans mon opinion et s'y rallier lui-même. Vous connaissez d'ailleurs le préavis qui nous a été donné par son département.

Si malgré tout cela vous conserviez le moindre scrupule, il me semble qu'il doit être dissipé par cette circonstance que la loi est une loi soumise au referendum. En effet, nous n'avons pas du tout voulu faire violence à la volonté populaire, ni escamoter le contrôle du peuple. Que l'on éprouve des scrupules d'ordre constitutionnel, même extrêmement vifs, lorsqu'il s'agit de prendre des déci-

sions qui n'iront pas devant le peuple, d'assumer la responsabilité d'une mesure dont on sait que quelles que soient les critiques auxquelles elle pourra prêter, elle ne pourra cependant pas être rapportée par une décision du souverain, je le comprends et j'admets qu'on se montre alors rigoureux. Mais ici la situation est toute différente: De deux choses l'une: ou bien le referendum ne sera pas demandé et le peuple aura par là manifesté tacitement qu'il approuve la loi; ou bien le referendum sera demandé et, alors, nous nous trouvons devant une nouvelle alternative: ou la loi sera acceptée et le peuple aura ainsi admis cette interprétation de la constitution, ou bien elle sera refusée et il ne nous restera plus qu'à entreprendre par une autre voie la solution du problème, à supposer qu'il soit soluble. Pour ma part, je n'ai pas l'impression que l'on puisse conserver des hésitations bien sérieuses quant à la constitutionnalité du projet.

Doit-on en avoir quant à sa portée économique et financière? Là, je comprendrais davantage les hésitations ou les scrupules. Il est bien certain que la réglementation, la coordination que nous vous proposons aujourd'hui ne va pas du jour au lendemain transformer ou rétablir la situation de nos entreprises de chemins de fer. Nous n'allons pas dans un, deux ou même trois ans, voir nos compagnies redistribuer des dividendes, ni disparaître le déficit des chemins de fer fédéraux. Non, Messieurs, le but de la loi n'est pas tellement de récupérer des recettes qui probablement sont perdues pour toujours; elle tend seulement à éviter que ne s'aggrave le mal causé par l'anarchie régnant actuellement dans le domaine des transports, d'éviter aussi que les déficits de toutes les entreprises de transports en difficulté, automobiles ou ferroviaires, ne grossissent de plus en plus jusqu'à devenir catastrophiques. Ce but-là, la loi permettra certainement de l'atteindre; c'est l'essentiel. En ce qui concerne plus particulièrement les chemins de fer fédéraux, je crois pouvoir dire que, si la loi n'était pas acceptée, cela signifierait, à mon sens, une dévaluation supplémentaire de 3 à 400 millions. Et alors, pour assurer l'assainissement, il ne suffirait plus du milliard que nous envisageons; à ce milliard, il faudrait ajouter trois ou quatre centaines de millions. Où les prendrions-nous? Actuellement déjà, j'ai grand peine à découvrir le milliard que peut-être je devrai venir solliciter de votre générosité. Si, à la charge énorme que constitue la création de ces ressources nouvelles, il faut ajouter encore un effort financier supplémentaire, nous ne ferons finalement rien d'utile et le seul résultat de cette politique négative sera de laisser les choses suivre leur cours, vers le précipice, vers la catastrophe.

On a fait aussi à notre projet le reproche de viser un objet distinct, de ne pas se trouver incorporé dans un plan d'ensemble qui donnerait une base à la réorganisation des chemins de fer fédéraux. On a dit: si c'est un élément de cette réorganisation, pourquoi alors le détacher, pourquoi vouloir d'abord obtenir une décision sur la question de la collaboration entre le rail et la route avant d'avoir mis de l'ordre dans l'exploitation des chemins de fer fédéraux eux-mêmes. Et, tout à l'heure, un représentant des milieux du commerce et de l'industrie,

M. le Dr Wetter, a été sur ce point assez catégorique. Il a condamné la procédure qui avait été adoptée par le Conseil fédéral. J'ai l'impression que si M. Wetter (ce qu'à Dieu ne plaise pour lui) était lui-même conseiller fédéral, il se serait trouvé en face des mêmes difficultés, et des mêmes nécessités que nous. On ne peut pas envisager un assainissement des chemins de fer fédéraux sans être fixé d'abord sur ce que sera plus tard leur tâche et, pour déterminer cette tâche, il faut savoir quelle partie du trafic leur sera réservée et quelle autre partie restera ou deviendra le domaine de l'automobile. Tant que nous ne serons pas fixés sur ce point, nous ne pourrions pas vous faire de propositions définitives. Evidemment, on peut discuter ici de la réorganisation des C.F.F. dans le principe, mais lorsque l'on en arrive à la réalisation pratique, lorsqu'il s'agit d'établir des textes, d'insérer des chiffres, alors on se trouve arrêté, en raison de l'imprécision, du vague, du mystérieux de l'avenir.

La question du rail et de la route — il convient de ne pas l'oublier — n'intéresse pas uniquement les chemins de fer fédéraux et par conséquent elle ne doit pas être envisagée du seul point de vue des C.F.F. Ce qui m'a beaucoup étonné et, en même temps, amusé quelque peu, en écoutant ce matin les exposés des divers orateurs, c'est de constater que celui-là auquel ou faisais le reproche de n'avoir pas apporté un projet d'ensemble englobant à la fois l'assainissement des chemins de fer fédéraux et la collaboration entre le rail et la route, — de ne pas, en somme, vous apporter une montagne qui vous écraserait et moi avec — était le seul à envisager le problème du rail et de la route non pas seulement du point de vue des C.F.F. ou du point de vue de l'automobile mais en prenant en considération l'ensemble de la politique générale des transports, que nous devrions suivre. Cette politique générale des transports, elle intéresse le réseau tout entier et non pas seulement le réseau nationalisé. Le réseau nationalisé ne couvre que 3000 km. alors que l'ensemble du réseau suisse représente 6000 km. Aussi ne pouvons-nous pas, dans les décisions que nous sommes appelés à prendre, nous laisser guider uniquement par les intérêts particuliers, légitimes sans doute, des chemins de fer fédéraux. Il nous faut voir l'ensemble du réseau. C'est un des motifs pour lesquels j'ai été obligé de venir présenter ici un projet de loi particulier. On a dit que nous aurions dû accélérer la réorganisation des C.F.F. et l'on s'est même étonné que nous n'ayons pas saisi le Parlement d'un arrêté fédéral urgent. Ici, je voudrais qu'il n'y eût pas d'équivoque. Ce projet d'arrêté fédéral urgent n'est pas urgent en ce sens qu'il serait basé sur le droit de nécessité, sur le *Notrecht*. Ce n'est pas du tout un projet — je ne veux pas dire anticonstitutionnel — mais paraconstitutionnel, comme certains qui ont déjà été votés, par exemple, l'arrêté fédéral sur le programme financier. Toutes les dispositions qui y figureront sont fondées sur des articles constitutionnels que nous possédons déjà. Pourquoi doit-il être urgent? Simplement pour permettre de passer immédiatement à l'exécution. Au surplus il stipulera des mesures transitoires, temporaires qui ne seront valables que jusqu'à l'adoption de la réorganisation des chemins de fer fédéraux, durant une période que

vous fixerez. On est donc en présence d'un arrêté sans portée générale complète, un projet tout à fait constitutionnel. A cet égard, votre conscience pourra être en repos. Pourquoi n'est-il pas venu, comme je l'aurais voulu, devant les Chambres en septembre? Pour une raison très simple, Messieurs, si simple que bien entendu on ne l'a point trouvée.

J'ai lu ces derniers temps, dans les journaux, des articles assez singuliers à cet égard. Ce matin encore, on m'a signalé celui-ci, intitulé «En carafe», je pense que c'est en ma qualité de vaudois qu'on a fait ce rapprochement, et on écrivait: «que le général Bratschi aurait décidé...» — ce n'est pas moi qui le dis, Monsieur Bratschi, c'est l'auteur de l'article en question — «aurait décidé que l'arrêté fédéral urgent ne viendrait pas en septembre et qu'il faudrait s'incliner au palais fédéral.» Les circonstances sont quelquefois assez fortes pour obliger les magistrats les plus résolus à s'incliner, mais je n'ai pas l'impression que je m'inclinerais facilement devant un ordre humain. Le motif pour lequel j'ai été obligé de retarder mon travail est bien simple et vous le connaissez. Le conseil d'administration des C.F.F., lorsqu'il s'est déterminé — il avait non seulement le droit mais le devoir de le faire — sur ma suggestion de projet d'arrêté fédéral urgent, s'est déclaré en principe d'accord et a ajouté qu'il trouverait utile pour l'entreprise d'introduire dans ce projet d'arrêté urgent une disposition aux termes de laquelle on donnerait tout de suite aux C.F.F. 30 millions par an pour amortir le déficit. Il était facile au conseil d'administration de demander 30 millions, mais il est peut-être moins facile au chef du département de les trouver et il ne pouvait pas, de son chef, sans autre, ajouter un article nouveau dans l'arrêté fédéral pour dire que la Confédération devrait donner dorénavant 30 millions aux C.F.F. S'il l'avait fait, j'ai l'impression que le Conseil fédéral et particulièrement mon collègue, M. le conseiller fédéral Meyer, aurait dit: «Halte là! Si vous voulez donner ces 30 millions, faites-le, mais prenez-les dans votre poche, moi, je n'ai pas d'argent!» Il a donc fallu causer entre le département des postes et chemins de fer et le département des finances sur la bagatelle de ces 30 millions. Voilà la raison pour laquelle le projet d'arrêté fédéral urgent ne vous a pas encore été distribué. Quand vous le recevrez, il sera assez tôt d'en discuter. Mais, en attendant, ne cherchons pas des explications personnelles ou politiques pour une détermination qui, hélas, est une détermination financière, c'est-à-dire beaucoup plus ingrate que toutes les autres.

J'en viens aux conclusions que je dois présenter sur le projet de loi. Il n'est pas parfait, je suis le premier à le reconnaître. Il ne peut pas être parfait, parce que, pour s'améliorer, il doit bénéficier des expériences de la pratique. C'est pour cette raison que nous avons essayé de lui donner autant de souplesse que possible. Il doit être le point de départ solide de la collaboration entre le rail et la route et non un point d'arrêt. L'œuvre suggérée par le projet de loi est une œuvre vivante, évolutive qui doit pouvoir s'adapter constamment aux besoins nouveaux du commerce et de l'industrie des transports. C'est pourquoi nous avons prévu un certain nombre d'instances qui pourront assurer

la concordance entre ces intérêts et l'économie nationale. Ce projet est un projet de conciliation. Il ne sacrifie pas l'automobile au chemin de fer, ni le chemin de fer à l'automobile. Il ne donne donc pas seulement satisfaction à l'un ou à l'autre, mais il doit donner satisfaction à notre commerce et à notre industrie, parce que nous avons pris nos précautions pour que, de la coordination, ne résulte pas un renchérissement insupportable, intolérable des transports. La principale précaution que nous avons prise à cet égard, c'est d'avoir écarté le trafic privé, le «Werkverkehr». Aussi longtemps que nos industriels et commerçants pourront transporter pour leur compte et à meilleur marché que l'ASTO, les marchandises à acquérir ou à livrer, ils n'ont rien à redouter de cette organisation. Mais l'organisation elle-même, pour se développer, doit arriver à diminuer des tarifs au-dessous des prix de revient du trafic privé. C'est une condition indispensable, c'est une pression qui s'exercera constamment sur l'ASTO, les automobilistes professionnels et les chemins de fer. Je suis d'accord avec vous sur la revendication formulée de ne pas aggraver les tarifs, de penser à leur allègement. Je crois d'ailleurs que toute la politique que j'ai suivie jusqu'à maintenant tend à ce but. Les chemins de fer ne sont pas faits pour réaliser des bénéfices, pas plus que les transports automobiles professionnels ne doivent être des entreprises lucratives à dividendes ou tantièmes. Ils doivent servir l'économie nationale et ne peuvent mieux le faire qu'en établissant des transports bon marché, des transports réguliers, des transports à tarifs constants et connus. Or, vous admettez avec moi qu'en ce moment, ces deux dernières conditions ne sont pas pleinement réalisées en Suisse et que notre projet est susceptible d'améliorer la situation à cet égard.

S'il était rejeté, ce serait une erreur, ce serait une faute, ce serait une perte.

Ce serait une erreur, parce qu'on ne trouverait pas de longtemps une situation meilleure.

Ce serait une faute, parce qu'on ferait dévier ce problème qui est essentiellement technique et économique, dans une direction politique qui pourrait l'aggraver.

Ce serait une perte, parce que, nécessairement, les automobilistes d'un côté, les cheminots de l'autre, continueraient, peut-être avec plus d'acharnement qu'auparavant, à se faire la guerre. Nous entrions dans une période d'hostilité tarifaire qui coûterait des dizaines de millions aux chemins de fer et aux automobilistes. Ces millions, qui les paierait? L'économie nationale, le commerce, l'industrie et l'agriculture. C'est là une conséquence dont vous ne voulez pas et dont, avez vous, je ne veux pas. C'est pourquoi, quels que soient vos réserves, vos hésitations, vos scrupules vous voterez oui.

Walther-Luzern: Nach den ausgezeichneten Ausführungen des Herrn Bundespräsidenten, die eigentlich alle in die Diskussion geworfenen Fragen betrafen, könnte ich auf das Wort verzichten. Wenn ich es nicht tue, so geschieht es aus folgendem Grunde. Herr Kollege Bratschi hat mit starkem Temperament eine Ansicht verfochten, die er auch

an anderer Stelle dargetan hat. Wir beide sind berufen worden, an verantwortlicher Stelle für die Interessen der Bundesbahnen zusammenzuarbeiten. Nachdem nun das, was er hier vorgetragen hat, eigentlich auch ein Teil dieser Zusammenarbeit ist, fühle ich mich veranlasst, soweit ich nicht mit ihm übereinstimme, einige Gegenbemerkungen anzubringen. Ich werde mich dabei sehr kurz fassen können. Vorausschicken möchte ich eine Bemerkung gegenüber Herrn Dr. Wetter. Er hat gesagt, wir müssten uns hüten, vor der Geschichte eine lächerliche Figur zu machen, indem wir der Entwicklung des Automobilverkehrs entgegen treten. Er hat beigefügt, er sei nicht Automobilist; aber was er gesagt hat, war eine wunderbare Lobrede an den Automobilmus. Wir müssten uns aber, verehrter Herr Kollege, auch davor hüten, dass man den verantwortlichen Organen der Bundesbahnen bis hinauf ins Parlament nicht einmal vor der Geschichte den Vorwurf machen kann, dass wir es nicht verstanden haben, die S.B.B. dieser Entwicklung anzupassen; das ganze Ziel und der Zweck der Vorlage geht nun dahin, diese Anpassung zu vollziehen.

Herr Dr. Wetter hat noch eine Bemerkung gemacht über die Luxusbauten der Bundesbahnen. Ich habe über diese Frage schon in der letzten Session gesprochen. Die wirklichen Luxusbauten der Bundesbahnen werden verschwinden, sobald die Leute anders denken lernen. Die eidgenössische Gesinnung muss auch in diesem Punkte freundeidgenössisch werden und nicht wie jetzt oftmals, auf dem Boden einer freundeidgenössischen Jalousie haften bleiben. Wenn man sich einmal nach der Richtung der Begehrlichkeit anders einstellt, dann wird es auch leichter sein, die Bundesbahnen von solchen Luxusbauten abzuhalten. Das geht selbst Zürich, Bern und andere grosse Orte an, wo man bisher immer nur dann an Luxusbauten kritisiert hat, wenn es sich an andern Orten um solche handelt. Wenn es den eigenen Platz betrifft, dann ist regelmässig alles eine Notwendigkeit. Diese Einsicht muss speziell auch im Parlament zum Ausdruck kommen. Die Vorlage, die Ihnen für die Reorganisation der S.B.B. unterbreitet werden wird, will den Rücken der Verwaltung stärken. Sie dürfen überzeugt sein, dass wenn Sie dieser Verwaltung die verlangten Kompetenzen geben, dieser Rücken viel stärker sein wird als der Rücken des Parlamentes. Dieser war bis anhin regelmässig schwächer als der Rücken der Verwaltung.

Nun zu den Ausführungen von Herrn Kollege Bratschi. Herr Bratschi hat sich auf den Boden gestellt, der Astoverkehr sei durchaus abzulehnen. Seine Kritik lautet ungemein scharf. Herr Kollege Bratschi, Ihre Stellung war in dieser Frage nicht immer die gleiche wie heute. Ich habe hier einen Ausschnitt aus dem Heft Nr. 3 der Gewerkschaftlichen Rundschau vom März 1934. In dieser Zeitschrift schreibt der Herr Kollege: „Der Entwurf (der nun hier vorliegt) darf aber nur als Anfang einer neuen Entwicklung gewürdigt werden. Diese Entwicklung kann nur vermehrte Planmässigkeit im Verkehrswesen sein, ohne die unsere Wirtschaft schwersten Schäden ausgesetzt würde; und als solcher Anfang, nur als das, kann der Gesetzesentwurf von uns unterstützt werden.“ Es spricht

aus diesen Ausführungen von Herrn Kollege Bratschi vom März 1934 keine grosse Begeisterung für die Sache. Immerhin gibt Herr Bratschi zu, dass der Gesetzesentwurf eine Besserung der heutigen Zustände bedeutet. Herr Bundespräsident Pilet-Golaz hat am Schluss seiner Ausführungen gesagt: „Was hier vorliegt, ist nichts Vollkommenes und kann nichts Vollkommenes sein.“ Herr Bundespräsident Pilet sagt mit andern Worten das Gleiche, was Herr Bratschi im März 1934 gesagt hatte. Die Vorlage wird eine Besserung der heutigen Zustände bedeuten. Seit dem März 1934 hat nun der Entwurf keine wesentlichen Veränderungen mehr erfahren. Heute wie im März 1934 stellt sich dieser Entwurf dar als Anfang einer vermehrten Planmässigkeit im Verkehrswesen.

Wenn nun Herr Bratschi heute das, was er im März 1934 gesagt hat, völlig beiseite schiebt, so ist diese Umkehr doch etwas schwer verständlich. Es fällt schwer, zu glauben, dass seine Stellungnahme, seine Ueberlegungen wirklich nur auf rein sachlichen, objektiven, materiellen Erwägungen beruhen. Ich habe vielmehr den Eindruck — und ich nehme an, dass viele andere sich dieses Eindruckes nicht erwehren können — dass bei dieser Stellungnahme von Herrn Kollege Bratschi noch andere Gründe mitgespielt haben. Es liegt offenbar darin der Anfang der Bekämpfung der gesamten Reorganisation der Bundesbahnen. Die Stellungnahme von Herrn Kollege Bratschi in dieser Form bedeutet ein Ablenkungsmanöver. Herr Bratschi ist bekanntlich sehr geschickt. Wir wissen, dass er es versteht, auch ein solches Ablenkungsmanöver mit grosser Ueberzeugungstreue hier vorzutragen. Um so weniger dürfen wir aus den Augen verlieren, wie sich die Entwicklung des Herrn Bratschi vollzogen hat.

Herr Bratschi hat denn auch angedeutet, dass man seitens der S.B.B. mit Massnahmen gegen den Autoverkehr zu lange zugewartet habe. Er habe schon im Jahre 1921 auf die Gefahren der drohenden Automobilkonkurrenz hingewiesen. Das, was Herr Bratschi nach dieser Richtung gesagt hat, ist richtig und ist falsch. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat dem Mahnruf vom Jahre 1921 ohne weiteres Gehör geschenkt. Nicht nur das; die Generaldirektion hatte ihrerseits schon viel früher auf die Gefahren des Automobilverkehrs hingewiesen. Es geschah dies jedoch ohne Erfolg. Die Massnahmen, die man hätte ergreifen sollen, konnten nicht ergriffen werden, weil die Generaldirektion mangels gesetzlicher Grundlage dazu nicht in der Lage war. Was man hätte tun sollen und was Herr Bratschi auch heute verlangt, wäre die Einführung des Monopols für den Güterverkehr. Das war schon damals (wie auch heute) vollständig ausgeschlossen. Eine solche Massnahme hätte eine Revision der Verfassung zur Voraussetzung. Sie alle wissen, wie populär die Staatsmonopole sind und wie gross deren Popularität in Zukunft noch werden wird. Es ist daher grundfalsch, wenn behauptet wird, man habe nicht rechtzeitig nach dieser Richtung zum Rechten gesehen.

Nun die Frage wegen der ungenügenden Einwirkung auf die Reaktion des Automobilgesetzes. Herr Bratschi kann sich wohl an den Werdegang des Automobilgesetzes erinnern. Er war Mitglied

der vorbereitenden Kommission. Ich gebe ohne weiteres zu, dass er seinerseits viel dafür eingetreten ist, eine Formulierung des Gesetzes zu erreichen, die den Bundesbahnen besser gepasst hätte, als das nun geltende Gesetz. Herr Bratschi weiss aber auch, wie es kam und dass man damals von seiten des Bundes nach dieser Richtung keine Unterstützung gefunden hat. Der Bundesrat hat es damals verhindert, dass in das Automobilgesetz Bestimmungen hineinkamen, welche den Bundesbahnen und ihren Interessen und damit den Interessen des Landes hätten dienen können. Man hatte im Bundesrate Bedenken und Befürchtungen gegenüber jeder Bestimmung, welche irgendwie im Referendumskampf sich ungünstig auswirken könnte. Damals wurden die Bundesbahnen völlig auf die Seite geschoben. Die Generaldirektion, die sich die grösste Mühe gab, die Interessen der Bundesbahnen in bezug auf die Formulierung des Automobilgesetzes zu wahren, fand kein Gehör. Den Bundesbahnen, denen es allerdings damals noch nicht so schlecht ging wie heute, müsse man auf anderem Wege helfen, das war damals die Antwort. Die Hilfe ist bis auf heute ausgeblieben. Das war aber nicht die Schuld der Generaldirektion.

Ich möchte beifügen, dass die Generaldirektion der Bundesbahnen die unerwünschte Wartezeit nicht unbenutzt hat vorübergehen lassen. Sie versuchte ihr möglichstes, um die Oeffentlichkeit aufzuklären. Ich erinnere an das Buch, das bekanntlich grosses Aufsehen erregte, mit dem Titel: „Bundesbahnen und Automobil, Caveant consules“, ebenso später an die Schrift von Prof. Saitzew: „Die Krise der Eisenbahnen“. Es hat also nicht an intensiven Bemühungen von seiten der Generaldirektion der Bundesbahnen gefehlt, die Oeffentlichkeit nach allen Richtungen über die aufsteigenden Gefahren aufzuklären.

Herr Bundesrat Pilet-Golaz hat eingehend die Ausführungen beantwortet, welche Herr Bratschi gemacht hat, wonach die Bundesbahnen die Automobilkonkurrenz mit eigenen Waffen hätten schlagen sollen, indem sie sich einen eigenen Kraftwagendienst hätten angliedern und auch einen weitgehenden Domizillieferungsdienst einrichten sollen. Ich möchte nun folgendes beifügen: Herr Bratschi hat heute wie schon anderswo kritisiert, dass durch die Einführung des Astodienstes eine sehr fühlbare Mehrausgabe verursacht werde. Ich frage Herrn Bratschi, ob er tatsächlich glaubt, dass wenn die Bundesbahnen mit eigenem Personal und eigenen Wagen den Verkehr ausführen, die Mehrausgaben der Bundesbahnen geringer werden könnten? Das Gegenteil wird der Fall sein. Herr Bratschi polemisiert dagegen, dass man beabsichtige, die Löhne der in Betracht fallenden S.B.B.-Angestellten auf die Löhne der Privatindustrie herabzudrücken. Also hat er die Meinung, dass die Löhne in allen Fällen gleich hoch sein sollen wie diejenigen des Bundesbahnpersonals. Das müsste die Sache ganz unrentabel gestalten. Ich verstehe also die Logik des Herrn Bratschi in diesem Punkte nicht vollständig.

Man weiss übrigens, wie die Lage bei den privaten Transportunternehmungen sich gestaltet hat. Sie ist eine äusserst prekäre geworden. Die Unternehmungen können trotz der geringen Löhne nicht

bestehen, von einem Gewinn keine Rede mehr. Wie sollen da die Bundesbahnen mit eigenem Personal einen Gewinn erzielen können, um das auf der andern Seite entstehende Defizit zu decken!

Immer wird darauf hingewiesen, dass gewisse Oberbeamte der Bundesbahnen in der Astofrage nicht auf dem Boden der Generaldirektion stehen. Herr Bratschi beruft sich bei jeder Gelegenheit auf diese Disharmonie. Ich will zugeben, dass einzelne Oberbeamte zuerst nur die Mehrkosten sahen, die durch den Astoverkehr erwachsen, und darnach dann ihre Meinung gestalteten. Nachdem nun aber diese Oberbeamten wissen, dass im Zusammenhang damit die Bahnen den gewerbsmässigen Ferntransport gewinnen können, haben sie ihre Auffassung geändert. Ich bin ermächtigt, hier die formelle Erklärung abzugeben, dass die aus der Generaldirektion und den Kreisdirektoren gebildete Geschäftsleitung einstimmig der Ansicht ist, dass die im Verkehrsgesetz vorgesehene Regelung als eine für die Bundesbahnen zweckmässige Lösung sich darstellt und dass diese Lösung deshalb anzustreben sei. Ich wiederhole, dass diese Auffassung der Oberleitung der Bundesbahnen auch von den Oberbeamten geteilt wird.

Nun noch ein Wort wegen der Post. Herr Bratschi schwärmt dafür, dass die Bundesbahnen der Post gleichgeschaltet, also Bundesverwaltungsorgan werden sollen. Dabei übersieht er völlig, dass auch die Post ähnliche Wege geht wie die S.B.B. bei der Asto. Schon jetzt werden mehr als 50 % aller Personentransporte mit dem privaten Unternehmenssystem ausgeführt, und zwar genau in der Art und Weise, wie es durch die Sesa und Asto geschehen soll.

Noch ein letztes Wort über den Werkverkehr. Herr Bratschi hat auch hier wieder erklärt, wie er es anderwärts getan hat, dass 70 oder 80 % des gesamten Güterverkehrs im Werkverkehr liegen. Jawohl 70—80 % der Verkehrsmenge, aber nicht der Entfernungslänge. Das ist etwas ganz anderes. Die Bundesbahnen hatten schon im Jahre 1932 eine grosse Erhebung über die Bedeutung des Werkverkehrs veranlasst. Ich will Ihnen darüber keine längeren Ausführungen machen, die Sache ist in einer besondern Schrift der Generaldirektion dargelegt. Ich möchte Ihnen nur das Eine wiederholen, dass die gewerbsmässigen Transporteure vornehmlich mit schweren Lastwagen und in der Fernzone, der Werkverkehr überwiegend mit leichten Fahrzeugen und in der Nahzone arbeitet. Die Unterbindung des gewerbsmässigen Fernverkehrs wird daher eine fühlbare Abschwächung der Lastwagenkonkurrenz mit sich bringen, deren Wirkung durch das Verbot der Durchführung von entgeltlichen Transporten durch den Werkverkehr noch erhöht werden wird. Auf jeden Fall muss als falsch bezeichnet werden, wenn man sagt, dass 70—80 % des gesamten Konkurrenzverkehrs auf der Strasse auf den freibleibenden Werkverkehr entfallen, denn im Fernverkehr, der für die Bahnen die schärfste Konkurrenz darstellt, liegen die Verhältnisse wesentlich anders.

Ich meine also, dass diese Ueberlegungen auch den Einwand erledigen müssen, dass sich aus den beim Astoverkehr entstehenden Mehrkosten ohne weiteres dessen Unrentabilität ergeben. Es ist doch

mit Sicherheit anzunehmen, dass der auf die Schienen zurückkehrende gewerbsmässige Fernverkehr diese Mehrkosten reichlich wieder aufwiegen werde.

Noch ein Wort über das Zusammenarbeiten der Generaldirektion mit dem Personal. Herr Bratschi hat auch heute wieder darauf hingewiesen, man habe das Personal in dieser Frage nicht genügend zur Mitarbeit herangezogen. Ich lehne es ab, dass dieser Vorwurf irgendwie berechtigt sei. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat immer in jedem einzelnen Fall dem Personal Gelegenheit gegeben, mitzureden und mitzuberaten, sobald sie die Ueberzeugung hatte, dass das Personal zufolge seiner Erfahrungen in der Lage sei, wertvolle Dienste zu leisten. Man denke übrigens an die permanente Personalkommission. Bei der Einführung des Astoverkehrs handelt es sich aber nicht um eine Frage, bei der das Personal ohne weiteres zur Mitsprache qualifiziert ist, sondern um eine verkehrspolitische Angelegenheit, bezüglich welcher auch beim Personal noch keine Erfahrungen bestehen. Man konnte also auch keine solche fruktifizieren auf einem Gebiete, wo sie noch nicht vorhanden sind. Herr Bratschi kann sich nicht beklagen, dass er nicht genügend Gelegenheit erhalte, in allen Fragen, die für das Personal in Betracht kommen, mitzureden. Er vertritt bekanntlich die Interessen des Personals in weitgehendem Masse. Wenn das Personal nicht direkt Gelegenheit hat, sich zu äussern, so ist ja Herr Bratschi dessen Sprechorgan im Verwaltungsrat der S.B.B.

Ich möchte Sie nicht länger hinhalten. Die Verhältnisse liegen nun tatsächlich so, dass, wenn das Verkehrsteilungsgesetz nicht zustande kommt, eine Mehrbelastung der Allgemeinheit um 200 bis 300 Millionen eintreten muss. Nicht bloss 1000, sondern 1200—1300 Millionen Bundesbahnschulden müssen von der Bundeskasse, d. h. schliesslich von den Steuerpflichtigen übernommen werden. Die Last kann unter Umständen noch grösser werden, wenn man auch fernerhin darauf verzichten wollte, die Entwicklung des Automobilverkehrs und das Verhältnis von Automobil und Bahn zu beeinflussen. Das Verkehrsteilungsgesetz soll den Auswüchsen begegnen und die Volkswirtschaft auch vor den nur scheinbaren Vorteilen, die aus der ungezügelten Entwicklung des Lastwagenverkehrs erwachsen, bewahren. Die Privatwirtschaft, vor allem aus das private Autotransportgewerbe, hat auch ein grosses Interesse daran, die Hand zu einer befriedigenden Lösung zu bieten. Die Verhandlungen zwischen Bahn und Privatgewerbe boten grosse Schwierigkeiten. Aus diesen Schwierigkeiten erklärt sich auch die eine oder andere Bestimmung im Gesetz selbst. Man musste gewisse Konzessionen machen, um gemeinsam ein grosses Ziel zu erreichen. Richtig ist, was Herr Bratschi gesagt hat, was auch Herr Bundesrat Pilet und Herr Wetter betont haben, dass diese Vorlage nur ein Teilstück der Lösung des grossen Problems der Sanierung der Bundesbahnen bedeute. Es ist der erste Schritt auf diesem Weg, ein Schritt, dem noch eine ganze Reihe anderer folgen müssen. Wenn wir aber diesen ersten Schritt nicht tun, dann wird es überhaupt nicht möglich sein, vorwärts zu kommen. Die Lösung des grossen Problems müsste in Frage

gestellt werden. Den Schaden, davon hätte das ganze Volk und das ganze Land zu tragen.

Präsident: Es sind noch zwei Redner eingeschrieben. Ich halte darauf, die Eintretensdebatte noch in dieser Vormittagssitzung zu erledigen und bitte daher die Herren, sich kurz zu fassen.

Seiler: Der Herr Präsident hat mir das Wort erteilt mit der Beifügung, ich möchte nicht zu weiteren Diskussionen aufreizen. Ich glaube, er braucht keine Furcht zu haben, da ich mich mit einigen allgemeinen Bemerkungen begnügen werde. Wenn ich zu dieser Angelegenheit rede, so tue ich es einerseits als Mitglied der Kommission für dieses Geschäft, andererseits aber auch als Mitglied der Bundesbahnkommission. Ich habe die schöne Aufgabe, jedes Jahr zweimal, beim Budget und bei der Rechnung, ein Klagelied anzustimmen und zu erklären, dass es so nicht weitergehen könne, dass die Verschuldung nicht weiter getrieben werden dürfe. Wir dürfen es nun bei diesen platonischen Erklärungen nicht bewenden lassen, sondern wir müssen dazu übergehen, Sanierungsmassnahmen zu treffen und wirksam durchzuführen. Dem Klagelied, das ich regelmässig anzustimmen habe, könnte ich das Resultat des verlaufenen Monats August beifügen, wo wir sehen, dass der Personenverkehr von 14,3 Millionen Reisenden im Jahre 1933 auf 13,1 Millionen zurückgegangen ist, dass das Total der Transporteinnahmen vom August 1933 mit 30,315 Millionen auf 28,7 Millionen im August 1934 zurückgegangen ist, dass der Ertrag pro Kilometer von Fr. 10236 im Jahre 1933 auf Fr. 9800 zurückgegangen ist usw. Diese Entwicklung zeigt uns, dass wir nun nicht mehr lange diskutieren können, sondern wirksame Massnahmen treffen müssen. Persönlich möchte ich das Hauptgewicht, wie das übrigens auch von andern Seiten getan worden ist, auf die wirtschaftliche Sanierung legen und nicht auf politische Fragen, die mit allen diesen Dingen zusammenhängen. Der Herr Kommissionspräsident hat gestern mit vollem Recht ausgeführt: Soll die Bahn dem Bund verbleiben, so muss sie existieren können. Ich möchte beifügen: Nur wenn die Bahn existieren kann, wird auch das Personal existieren können. Ich möchte doch sagen, dass nach meiner Auffassung die Massnahmen, die nun vorgeschlagen werden, im ausgesprochenen Interesse auch des Personals liegen. Wenn die Bundesbahnen sich bemühen, die Konkurrenz zu reduzieren und dadurch die Einnahmen zu erhöhen, so liegt das im ausgesprochenen Interesse des Personals. Ich frage mich, was eigentlich das Personal dazu sagen würde, wenn nun die Erledigung dieser Angelegenheit, welche das Verhältnis von Bahn und Auto regelt, weiter hinausgeschoben würde, und wenn durch Nichtstun eben die Verhältnisse immer schlimmer würden. Dass die politischen Fragen, die in diese ganze Angelegenheit sicherlich hineinspielen, die Angelegenheit nur erschweren, haben wir ja gesehen in den Aeusserungen der Herren Bratschi auf der einen und Wetter auf der andern Seite. Das sind ausserordentlich heikle Diskussionen, die da entstehen werden. Aber, diese Diskussionen beiseite gelegt, müssen wir dafür sorgen, dass die wirtschaftliche Grundlage der Existenz der Bundesbahnen verbessert wird. Ich be-

trachte das vorliegende Gesetz als eine Verbesserung der wirtschaftlichen Existenz der Bundesbahnen. Wir müssen doch einmal das Verhältnis zwischen Bahn und Auto in Ordnung bringen. Beide müssen wissen, auf welchem Gebiet sie arbeiten können. Und wir müssen auch die Ausgaben für Bahn und Strasse in ein richtiges Verhältnis bringen. Was nützt es, die Bahn und die Strasse auszubauen, wenn es nicht möglich ist, die Wirtschaft so zu befruchten, dass für beide eben dieser Ausbau eine Existenzmöglichkeit sichert. Wir werden uns sogar auch der Frage des Flugverkehrs, der Schifffahrt zuwenden müssen, wenn wir in das Verkehrsproblem etwas Ordnung bringen wollen.

Und nun enthält man sich auf allen Seiten der Stellungnahme zu diesen Vorschlägen. Die Enthaltensamkeit in allen Ehren, aber ich möchte die Herren fragen: Wo würden wir hinkommen, wenn auch die andern Fraktionen einfach erklärten: Wir enthalten uns der Abstimmung, es passt uns dieses und jenes nicht. Wir sind doch dafür da, die Probleme zu lösen und wir müssen gerade auf diesem Gebiet so rasch als möglich die nötige Ordnung schaffen. Deshalb müssen die Bedenken zurückgestellt werden. Wer hat keine Bedenken in dieser Angelegenheit? Jeder hat sie, aber wir dürfen doch die grossen Richtlinien nicht vergessen. Und die Richtlinie ist die, dass wir ein vernünftiges Verhältnis zwischen Bahn und Auto herbeiführen. Nun dürfen wir doch auf eine gewisse vernünftige Entwicklung in der Regelung aller dieser Angelegenheiten hoffen.

Herr Wetter hat erklärt, was man uns bringe, sei keine Sanierung der Bundesbahnen. Eine vollständige Sanierung des ganzen Bundesbahnproblems ist es nicht, aber es ist eine Teilsanierung und nach meiner Auffassung in einer grundlegenden Frage, weil eben die wirtschaftliche Grundlage der Bahn in allererster Linie gesichert werden muss. Es ist eine notwendige Massnahme. Herr Dr. Wetter sagt, es müsse der Betrieb reorganisiert werden. Einverstanden. Weiter: Es müsse eine Reorganisation an Haupt und Gliedern sein. Einverstanden. Aber wir kommen nicht darum herum, im jetzigen Moment diese wirtschaftlichen Grundlagen klipp und klar festzustellen. Die Bilanz dürfe nicht weiter verwässert werden. Die Massnahmen, die wir treffen, sollen gerade im finanziellen Interesse der Bundesbahnen getroffen werden, damit eben die Bilanz wiederum verbessert werden könnte.

Ich habe also die Auffassung, wir sollten mit positiven Massnahmen beginnen und dann damit fortfahren. Es scheint mir, dass auch auf diesem Gebiete das Bessere der Feind des Guten wäre! Es ist eine der dringendsten Aufgaben, die wir zu erfüllen haben. Wir wollen sie nicht so erfüllen, dass der halbe Rat sich der Stellungnahme entschlägt, sondern es soll positive Arbeit geleistet werden.

Schmutz: Gestatten Sie auch mir einige kurze Bemerkungen, um so mehr, als von unserer Berufsseite das Wort zu diesem Thema noch nicht ergriffen worden ist. Ueber die rechtliche Seite der Frage möchte ich mich nicht äussern. Ich habe schon in der Kommission bemerkt, dass für den Laien aus dem Wortlaut der Verfassungsbestimmungen die einwandfreien Rechtsgrundlagen nicht ohne weiteres

klar ersichtlich sind, dass wir aber die Verantwortung dafür dem Bundesrat überlassen, wenn er glaubt, auf diesen Grundlagen das Bundesgesetz aufbauen zu dürfen. Von der Notwendigkeit einer Regelung des Transportverkehrs zwischen Bahn und Automobil sind wir überzeugt, einerseits deswegen, weil wir so ungemein grosse öffentliche Mittel in unsern Bahnen — sowohl Bundesbahnen wie Privatbahnen — von Seite des Bundes, der Kantone, vieler Gemeinden, sowie einzelner Privater, investiert haben und daher verpflichtet sind, nach allen möglichen Wegen zu suchen, wie diese Werte vor vollständiger Entwertung zu schützen sind. Andererseits besteht die Gefahr, dass bei der heutigen Entwicklung viel zu grosse Summen in dem neuen Transportmittel, dem Automobil, angelegt werden und hier schliesslich das gleiche Schicksal erleiden wie bei den Eisenbahnen. Dieser Entwicklung soll rechtzeitig vorgebeugt werden. Wir müssen auch den Automobilverkehr in diejenigen Schranken zurückzuweisen versuchen, die unsern wirtschaftlichen Bedürfnissen angemessen sind. Es ist ja selbstverständlich, dass diese vorgeschlagene Regelung nicht eine Sanierung der finanziellen Verhältnisse unserer Bahnen mit sich bringen kann; aber sie ist zweifellos ein Mittel, das diese Sanierung in bescheidenem Rahmen erleichtern hilft.

Herr Dr. Wetter hat durchaus richtige Kritik geübt in bezug auf eine gewisse Ueberkapitalisierung bei den Bundesbahnen, speziell in baulicher Hinsicht: Bau neuer Bahnhöfe mit Millionenkosten in einer Zeit des Verkehrsrückganges. Man könnte hier vielleicht noch den Bau des neuen Kraftwerkes beifügen mit seiner verhältnismässig teuren Energieproduktion, die heute durch die begonnene, aber nun hinausgezögerte Bauausführung zweifellos nicht verbilligt wird.

Aber das alles darf uns nicht davon abhalten, Zustimmung zur Vorlage zu beschliessen. Wir stimmen auch vom Standpunkt der Landwirtschaft zu, allerdings unter der Voraussetzung, es dürfe durch die neue Regelung eine Verteuerung der Transporte nicht eintreten. Der Werkverkehr muss ausgenommen bleiben, wie es die Vorlage vorschlägt. Wir legen als Warenbezüger Wert darauf, dass wir in abgelegenen Gegenden z. B. Baumaterialien, Zement-, Backsteinwaren usw. direkt durch den Werkverkehr zugeführt erhalten, weil die Zufuhr durch den neuen Asto-Verkehr zweifellos nicht so billig ausgeführt werden kann. Die Gründe scheinen mir dafür naheliegend zu sein, so dass ich mich näherer Ausführungen enthalte. Auch der Landwirt, der Automobilbesitzer ist, hat ja in gewissem Umfange einen Werkverkehr. Einige Bedenken verursacht mir, wenn ich das schon bei der Eintretensdebatte hier erwähnen darf, der erste Absatz des Art. 1. Ich wäre dankbar, wenn der Chef des Eisenbahndepartementes hier einige beruhigende Zusicherungen abgeben könnte. Herr Nietlispach und ich haben über einen allfälligen Abänderungsantrag gesprochen. Wenn wir darauf verzichten, so möchten wir doch einige Zusicherungen. In unserer Gegend, über 10 km von Bern entfernt, macht man kleinere und grössere Einkäufe für den Bedarf in Haus und Feld, z. B. an Werkzeugen, vielfach in der Stadt Bern. Nachbarn sind vielleicht mit ihren Autos an Ort und Stelle und

nehmen den andern ihre gekauften Waren aus Gefälligkeit nach Hause, wobei es vorkommen kann, dass der eine oder andere eine kleine Entschädigung dafür entgegennimmt. Solche gelegentliche und zufällige Dienstleistungen sollten nicht unter die Strafbestimmungen dieses Gesetzes fallen. Mit diesen Voraussetzungen möchte ich ebenfalls Eintreten auf die Vorlage empfehlen.

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

Artikelweise Beratung. — *Discussion des articles.*

Titel und Ingress. — Titre et préambule.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 1 und 2.

Anträge der Kommission.

Mehrheit.

Ziffer 1. Wer gegen Entgelt für andere auf öffentlichen Strassen regelmässig oder gelegentlich Güter oder Tiere mit Motorfahrzeugen befördern will, bedarf einer Konzession.

Für den Rest Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Art. 2. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Minderheit

(Bratschi, Kägi, Perret):

Ziffer 1. Wer auf öffentlichen Strassen.....

Ziffer 2. Streichen.

Proposition de la commission.

Majorité.

Chiffre 1. Celui qui effectue régulièrement ou occasionnellement, pour des tiers et à titre onéreux, le transport de marchandises ou d'animaux sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles, doit être pour cela au bénéfice d'une concession.

Pour le reste, adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Art. 2. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Minorité

(Bratschi, Kägi, Perret):

Art. 1. occasionnellement le transport de marchandises.

Chiffre 2. Biffer.

Pfister-Winterthur, Berichterstatter der Mehrheit: Dieser Artikel sagt, wer von dem Gesetz erfasst wird: „Wer gegen Entgelt für andere auf öffentlichen Strassen regelmässig oder gelegentlich Güter oder Tiere mit Motorfahrzeugen befördern will, bedarf einer Konzession.“ Wesentlich sind die Worte „gegen Entgelt für andere“. Dadurch ist der sogenannte Werkverkehr, der in Art. 2

noch ausdrücklich erwähnt wird, von der Konzessionspflicht befreit, ebenso aber auch aller Verkehr von Handelsgeschäften oder Personen irgend welcher Art für ihren eigenen Bedarf. Der Ständerat wollte die Transporte mit Motorrädern von dieser Konzessionspflicht ausnehmen. Ihre Kommission aber beantragt Ihnen, es seien die Motorräder der Konzessionspflicht ebenfalls zu unterstellen und dementsprechend die vom Ständerat vorgeschlagenen Worte „Motorräder ausgenommen“ wieder zu streichen. Wir sind der Ansicht, diese Streichung sei eine Notwendigkeit, weil mit gewissen Artikeln, die zwar einen kleinen Umfang, aber grossen Wert besitzen, ganz bedeutende regelmässige Transporte durchgeführt werden könnten. Ausserdem ist auch an Vorrichtungen wie Seitenwagen usw. zu denken, die weitaus grössere Transporte erlauben, als es auf den ersten Anblick den Anschein haben mag.

In Absatz 2 wird eine Ausnahme festgelegt für die Beförderung von Gütern auf höchstens 10 km Strassenlänge oder innerhalb der Gemeindegrenzen, weil man nicht innerhalb von Gemeinden, namentlich grosser Städte, noch Abschränkungen machen wollte.

Wir stimmen auch der Ergänzung in Absatz 2 zu, die der Ständerat zu Gunsten von einheimischen landwirtschaftlichen Erzeugnissen beschlossen hat, sowie der Ergänzung in Absatz 3, nach welchem die Distanz gekürzt werden kann, wo die Erhaltung einer Nebenbahn mit Motorfahrzeugverkehr es erfordert und die Interessen der betreffenden Landesgegenden es gestatten. Gedacht wird dabei namentlich an gewisse Bergbahnen, wie z. B. an die nach Montana-Vermala und andere.

Zu beantworten bleibt noch der Antrag der Herren Kägi und Bratschi. Sie haben den Antrag gestellt, im Artikel 1 die Worte: „gegen Entgelt für andere“ zu streichen. Das hätte also zur Folge, dass auch der Werkverkehr diesem Gesetz unterstellt würde. Die Kommission hat zu diesem Antrag Stellung genommen, da er schon in der Kommission vorgebracht worden ist, sie lehnt ihn ab, vor allem aus dem Grunde, weil bei der Annahme dieses Antrages mit Sicherheit zu erwarten ist, dass die Vorlage dann auf das Aeusserste bekämpft würde von allen Kreisen, die irgendwie mit dem Werkverkehr verbunden und daran interessiert sind. Wer will, dass das Gesetz durchgehen soll, kann diesem Antrag nicht zustimmen; er kann diesen Kampf nicht riskieren. Wir beantragen Ihnen also Annahme des Artikels, wie er aus den Beratungen der Kommission und des Ständerates hervorgegangen ist, mit Ausnahme unseres neuen Antrages, die Worte: „Motorräder ausgenommen“, zu streichen.

M. Rochat, rapporteur de la majorité: La commission vous propose une petite modification au texte adopté par le Conseil des Etats. Celui-ci a ajouté une réserve en ce qui concerne les transports professionnels de marchandises par motocyclettes. La commission du Conseil national estime qu'il n'y a pas lieu de maintenir cette réserve. Elle propose donc de laisser tomber, au premier alinéa de l'art. 1^{er}, tel qu'il est sorti des délibérations du Conseil des Etats, les mots: «motocyclettes exceptées». La loi englobera ainsi, pour les transports

professionnels visés par le projet, tous les moyens de transports par véhicules automobiles.

La commission a déjà eu l'occasion de se prononcer sur la proposition de la minorité de MM. Bratschi, Kägi et Perret. Cette minorité propose d'aggraver le projet en réglementant non seulement les transports professionnels, mais tous les transports de marchandises par véhicules automobiles; elle veut donc supprimer, à l'art. 14 les mots «pour des tiers et à titre onéreux» et laisser par conséquent tomber l'art. 2, qui réserve les transports privés à l'entreprise privée et qui ne les atteint pas par une disposition légale.

M. le rapporteur allemand vient de vous dire les motifs pour lesquels la commission a rejeté cette proposition et vous demande de maintenir le texte du Conseil fédéral, c'est-à-dire, à l'article 1^{er} les mots: «pour des tiers et à titre onéreux». Si l'on voulait modifier sur ce point, dans le sens de la minorité, le projet qui vous est soumis, ce serait condamner à mort immédiatement, l'ensemble de la loi, ainsi qu'on l'a fait observer déjà tout à l'heure lors de la discussion générale. On aurait, en effet, une loi qui étatiserait tous les transports par véhicules automobiles, et jamais le peuple ne l'accepterait.

C'est pour ces motifs que la commission vous propose de vous en tenir au texte du Conseil fédéral et du Conseil des Etats, à la réserve près des deux mots «motocyclettes exceptées» dont elle envisage la suppression à l'article 1^{er}.

Kägi, Berichterstatter der Minderheit: Wir stellen den Antrag, die Worte im Art. 1 „gegen Entgelt für andere“ zu streichen, um damit den Werkverkehr einzubeziehen; selbstverständlich muss dann auch Art. 2, der den Werkverkehr behandelt, gestrichen werden.

Bei diesem Anlass möchte ich mitteilen, dass ich wegen der Oekonomie der Zeit bei der Eintretensdebatte das Wort nicht ergriffen habe. Ich muss mir aber vorbehalten, im Verlaufe der Begründung des Antrages zu Art. 1 und 2 auf einzelne Voten der Herren Vorredner in der Eintretensdebatte zurückzukommen. Warum wir den Werkverkehr miteinbeziehen wollen? Das haben sogar die Herren Walther und Seiler sehr gut erklärt, indem sie sagten, wir müssten alles tun, um den Fernverkehr zu gewinnen, um möglichst viele Transporte auf die Schienen zurückzuleiten, damit das Bestehen der Bundesbahnen weiterhin gesichert ist. Wenn Sie möglichst viel Verkehr auf die Schienen zurückbringen wollen, dann müssen Sie nicht nur den Versuch machen, den Fernverkehr zurückzubringen, sondern auch den Werkverkehr auf die Schiene zu leiten. Herr Dr. Wetter hat erklärt, wir müssten einen rationellen Betrieb haben. Einverstanden damit. Ich möchte ihm nur sagen, dass ein rationeller Verkehr der Bahnen gegenüber dem Automobil nur dann stattfinden kann, wenn einmal die heutige Anarchie im Verkehr bekämpft wird.

Heute haben wir eine Anarchie, wie sie in keinem andern Wirtschaftszweige des Landes zu finden ist. Warum? Die Bundesbahnen sind nicht ausgelastet und das Auto auf der andern Seite ist

für den Fernverkehr ebenfalls nicht ausgelastet. Beide Transportmittel sind unrentabel. Wir wissen ganz genau, dass bereits eine ganze Reihe von Automobilfirmen Pleite gemacht haben nur deswegen, weil sie durch die Unterbietung der Bundesbahntaxen, durch diese Schmutzkonzurrenz nicht mehr weiter bestehen konnten. Wenn wir das schon wissen, so müssen wir die Sache wirtschaftlich so rationell gestalten und einrichten, dass beide bestehen können. Wir müssen zu erreichen suchen, mit den kleinsten Mitteln den grössten wirtschaftlichen Nutzen zu erzielen.

Nun hat Herr Kollega Bratschi mit Recht gesagt — und das steht auch in den Broschüren — dass 75 % des Automobilverkehrs mengenmässig Werkverkehr sei. Auf die Kilometer verteilt, ist das zwar nicht so viel, das stimmt. Dadurch, dass heute durch den Werkverkehr den Bundesbahnen 75 % mengenmässig verloren gehen, entsteht nach einer Berechnung der Bundesbahnen ein Einnahmehausfall von ungefähr 20—30 Millionen Franken. Wenn man noch den Personenverkehr dazu nimmt, so kommt man auf eine Ziffer von 40—45 Millionen Franken, also auf einen Betrag, der gleich hoch ist wie die Defizite der beiden letzten Jahre. Durch die Einrichtung der sog. Asto, durch die Verteilung des Verkehrs wird der Schiene ein Teil Verkehr weggenommen und auf die Strasse verlegt in einem Moment, da wir 1 Milliarde für die Elektrifikation der Bundesbahnen ausgegeben haben. Sie haben den Verkehr auf die Strasse verlegt in dem Moment, da wir in bezug auf Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals ein Defizit haben. Es kann darum eine Besserung erst eintreten, wenn erreicht wird, [dass nicht nur der Fernverkehr auf die Schienen zurückkommt, sondern auch sagen wir einmal der sog. Fernwerkverkehr. Aber das ist ja die Generaldirektion schon wieder etwas zu weit gegangen. Man hat in der Konvention, sogar unter dem Vorsitz des Handels- und Industrievereins — ich glaube, Herr Wetter hatte die Ehre, Vorsitzender zu sein — 30 km abgemacht. Als die Leute dann reklamierten, hat man gesagt, man werde nicht immer bei diesen 30 km bleiben, man werde auf 40 oder gar über 40 km hinausgehen, wenn das irgendwie angezeigt erscheine. Das hat nun bewirkt, dass Herr Gogerat beantragt, sogar auf 50 km zu gehen. Dadurch, dass man den Werkverkehr nach wie vor freigibt, schützt man den Grossunternehmer, der den Werkverkehr schon längst eingerichtet hat, während man den kleinen Unternehmer belastet, der bis heute seinen Verkehr gewerbsmässig durch Lastwagenbesitzer hat ausführen lassen. Man glaubt jetzt, diesen Fernverkehr zurückgewinnen zu können. Aber schon heute sagen viele Gewerbetreibende, dass sie dann zur gegebenen Zeit schon einen Ausweg finden werden, wenn der gewerbsmässige Fernverkehr unterbunden würde, ihre Waren trotzdem durch das Automobil befördern zu lassen und zwar so, dass sich einige Gewerbetreibende und Industrielle zusammmentun und an stelle des bisherigen gewerbsmässigen Lastwagenbesitzers einfach einen Chauffeur in ihren Dienst nehmen und damit erreichen, dass eben der gewerbsmässige Fernverkehr nicht auf die Schienen zurückkommt, sondern dem Auto erhalten bleibt. Wir müssen also, wenn wir das

wollen, beantragen, eine sog. Konzession W. für den Werkverkehr über 30 km schaffen.

Man hat in der Kommission erklärt — das ist auch heute Morgen der Fall gewesen — dass dieser Werkverkehr den Kundendienst viel besser besorge, als das durch die Asto-Organisation der Bundesbahnen geschehen könnte. Persönlich glaube ich, dass die Bundesbahnen bis heute doch bewiesen haben, dass auch sie den Dienst am Kunden so rationell als nur möglich gestalten können und dass auch sie das zu erreichen in der Lage sind, was man vom heutigen Werkverkehr verlangt.

Es ist heute schon von Herrn Bratschi über die Kontrolle durch die Polizei gesprochen worden. Ich will mich darüber weiter nicht auslassen und nur noch sagen, dass es ganz unmöglich ist, dass all das kontrolliert werden kann, was nach der Vorlage kontrolliert werden müsste.

Nun hat man gesagt, die Transporte würden mit der Asto sehr schnell ausgeführt. Gewiss haben die heutige Industrie, der heutige Auftraggeber und der Empfänger Interesse, dass der Transport möglichst schnell vor sich gehe. Ich glaube aber, dass man nicht nur das fordert, sondern dass der Transport möglichst sorgfältig vor sich gehe, dass die Waren möglichst intakt an den Bestimmungsort gelangen. Da ist es ganz sicher, dass durch den mehrfachen Umlad vom Auto zur Eisenbahn usw. die Schäden eher grösser werden als das bis anhin der Fall gewesen ist.

Gerade draussen auf der Landschaft, wo das Publikum noch bahntreu geblieben ist, hat man übrigens die Forderung, die Waren seien durch die Bahn auf jeden Hof hinaus zu bringen, nicht gestellt. Der Bauer, der oft in das Dorf oder in die Nähe der Station gehen muss, will dort sein Gut lieber selbst abholen.

Warum sind die Privatbahnen vom Astoverkehr ausgenommen worden? Herr Walther und Herr Seiler sagen: weil sie es nicht vermögen. Es gibt aber Privatbahnen, die den Dienst eingeführt haben, wie wir ihn seinerzeit der Generaldirektion vorschlugen, nämlich den Camionnagedienst von der Station in die Dörfer und Weiler hinaus. Uebrigens hat Herr Bundespräsident Pilet-Golat heute Morgen gesagt, man habe den Autodienst durch die Bundesbahnen nicht schaffen können. Die Bundesbahnen haben den Camionnagedienst in vielen grossen Städten einmal selbst besorgt. Es war das zu Beginn ihrer Tätigkeit im Jahre 1902 und dauerte ungefähr bis zu den Jahren 1908/09. Während dieser 6—7 Jahre hatten die Bundesbahnen an vielen Orten den Camionnagedienst als eigenen Dienst besorgt. Wäre man damals dabei geblieben, so hätte man bei Beginn der Automobilkonzurrenz die heutigen Erfahrungen schon gehabt.

Herr Wetter hat heute Morgen erklärt, dass die Bundesbahnen bereits in der Situation eines Konkursiten wären und dass die Hauptschuld nicht in dem liege, was z. B. die Generaldirektion selbst festgestellt hat, nämlich in dem Umstand, dass die Bundesbahnen durch die Automobilkonzurrenz eine Minderbewertung im Betrage von ca. 200 Millionen Franken erfahren haben infolge Verlusten der heute durch das Automobil besorgten Trans-

porte und dann durch die Ueberzahlung der Bundesbahnen, dass...

Präsident: Ich möchte Sie bitten, nur zu den in Frage stehenden Art. 1 und 2 zu sprechen und nicht zur Eintretensfrage.

Kägi: Herr Präsident, ich möchte doch wenigstens auf die Aeusserungen antworten, die heute gefallen sind und wozu ich das Recht habe.

Präsident: Ja, aber jetzt sind wir bei Art. 1 und 2.

Kägi: Ich spreche immer zu Art. 1 und 2, nämlich zum Werkverkehr.

Wenn man eben die Rendite der Bundesbahnen vergrössern will, dann muss man den Werkverkehr einbeziehen. Und dann ist es nicht so, dass man einfach sagen kann: Alle diese Lasten, die da der Krieg gebracht hat usw. gehen uns nichts an.

Herr Wetter, Sie haben einen grossen Fehler begangen, als Sie sagten, 75 % der Bundesbahnausgaben seien Personalausgaben. Es sind in der Betriebsrechnung ungefähr 75 %, in der Gewinn- und Verlustrechnung sind es aber nur 53—56 %. Ich mache Ihnen daraus keinen Vorwurf; immerhin weiss ich doch, dass Sie besser Bilanzen zu lesen verstehen als wir.

Herr Walther hat erklärt, dass wir da ein kleines Manöver durchführten. Wir haben immer die Auffassung vertreten, die Politik stets ehrlich und gerade zu betreiben; man kann uns in keiner Weise etwas anderes beweisen. Herrn Walther dagegen muss ich ein Zeugnis ausstellen: Im Nationalrat sind Sie doch als der beste Obermanöverist bekannt, den es je im Nationalrat gegeben hat. Nur sind Ihnen auch etwa Zugsentgleisungen passiert, wenn die Weichen falsch gestellt worden sind, wie das auch einem Eisenbahner passieren kann. Aber uns Manöver vorzuwerfen, das ist nicht gerechtfertigt, davon kann keine Rede sein.

Auch in bezug auf die Ausnahmetaxen bei den Bahnen ist zu sagen, dass durch die Sesa und durch den Zwang, den Verkehrsinteressen entgegenzukommen, heute über 75—80 % des gesamten Güterverkehrs zu Ausnahmetaxen befördert und nur noch 20 % zu normalen Taxen angenommen werden. So ist es, Herr Dr. Wetter.

Fragen Sie einmal die Beamten der Güterexpeditionen, die damit zu tun haben, was das für ein Chaos bedeutet, dass man jedem Verkehrsinteressenten wegen der Automobilkonkurrenz besondere Taxen oder Ausnahmetarife gestatten muss. Aus diesem Grunde möchte ich auch sagen, dass Herr Walther mit seinen Ausführungen über die Zusammenarbeit zwischen Personal und Bundesbahnen ein wichtiges Kapitel angetönt hat. Die Personalkommission, jawohl. Ich habe mich oft gefragt, warum die Generaldirektion nicht schon frühzeitig mit der Personalkommission zusammen unter Zuzug weiterer Beamter, die in diesen Fragen versiert sind, die Bekämpfung der Automobilkonkurrenz geprüft hat, warum sie erst in einem Moment dazu gekommen ist, das zu tun, als bereits die Asto eingeführt war und als sie weiter ausge-

dehnt werden sollte. Damals hat man in einer Konferenz mit dem Personal nicht über das Prinzip, sondern nur noch über die technischen Fragen der Einführung gesprochen. Ich sage nochmals an die Adresse des Präsidenten des Verwaltungsrates: Wir wären jedenfalls bereit gewesen. Man tut den Bundesbahnen in einem andern Punkt unrecht. Die Bundesbahnen sind auch nach den Gutachten ausländischer Fachexperten das am besten durchrationalisierte Unternehmen, und zwar mindestens so gut wie sehr viele Privatbetriebe in der Schweiz. Darum ist es ein Unrecht, wenn man sagt, der Staatsbetrieb als solcher wäre nicht fähig gewesen, durch eine Organisation, die er den Bundesbahnen angeschlossen hätte, den Strassenverkehr zu bewältigen, und zwar mindestens so rationell als ein Haufen kleiner Krauterer das heute tun kann. Aber ich weiss, dass das nicht im Zug der Zeit liegt. Es liegt heute im Zug der Zeit, Stück um Stück den Bundesbahnen wegzunehmen, um zuletzt zu sagen, das rentiere doch nicht. Das ist falsch; Sie können einen rationalisierten Betrieb nur dann durchführen, wenn Sie im Grossbetrieb selbst all das tun, was nötig ist. Das möchte ich vor allem der Generaldirektion sagen. Sie hätte gerade das, was Herr Walther uns das letzte Mal und auch Herr Schöpfer drüben im Ständerat kritisiert haben, machen sollen: durch Beifügung des Autodienstes an die Bundesbahnen hätte die Dienstbereitschaft des Personals auf den Stationen ausgenützt werden können. Wenn Sie die Einnahmen der Bundesbahnen erhöhen wollen, dann können Sie nichts anderes tun, als dass Sie den Werkverkehr, der über 30 km hinausgeht, ebenso eingliedern, wie den gewerbsmässigen Fernverkehr und unsern Antrag annehmen.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Le discours que vient de prononcer M. Kaegi, comme d'ailleurs quelques-uns de ceux qui l'ont précédé, prouve avec quelle facilité le débat peut dévier et se laisser influencer par des considérations ou personnelles ou politiques. Je vous adjure de ne pas suivre cet exemple.

Le problème que nous avons à étudier et à résoudre aujourd'hui est un problème trop délicat pour que nous le compliquions encore par des discussions que nous pouvons éviter. Il s'agit du problème de nos transports, problème qui met en cause des milliards, qui peut affermir ou, au contraire, ébranler le crédit du pays. Nous ne devons pas envisager autre chose que la solution économique la meilleure, en écartant toute autre considération.

Vous comprendrez que je sois le premier à vous donner cet exemple, que je ne me laisse pas entraîner dans des polémiques et discussions dont quelques-unes retrospectives et inutiles et que je m'en tienne à l'objet même de la discussion. Cet objet, c'est la proposition de MM. Kaegi, Bratschi et Perrin, consistant à soumettre à concession, à adjoindre à la loi le trafic privé, le „Werkverkehr“ en ne se bornant pas seulement au trafic professionnel. Si cette proposition était adoptée, il ne me resterait sans doute qu'à prier le Conseil fédéral, de retirer son projet, car il n'aurait plus aucune chance quelconque de succès devant le peuple. On pourrait, à ce moment, lui faire en toute confiance un reproche

d'inconstitutionnalité contre lequel je serais absolument désarmé.

Je vous ai parlé tout à l'heure de l'interprétation qu'il fallait donner à l'art. 36 de la Constitution et j'ai dit que, pour moi, ce qu'on appelait improprement «régale des postes» était en réalité une régale des postes et communications; bien entendu transports et communications de services publics et non pas transports et communications privés. Telle n'a jamais été l'intention de personne; jamais on a considéré que l'Etat devait intervenir dans les transports privés, ceux que chacun peut faire pour son propre compte. Nous n'aurions aucune base constitutionnelle, mon devoir m'obligerait de le reconnaître et je vous prierais de rejeter le projet, car vous n'auriez pas le droit de l'adopter.

Mais, à côté de cela, reconnaissez que les propositions que nous vous avons soumises ont fait l'objet d'une longue discussion entre intéressés et même d'une convention. Une des conditions de l'accord intervenu entre automobilistes et cheminots, entre le commerce, l'industrie et l'agriculture, est précisément que le trafic privé soit laissé libre. Si cette condition disparaît, l'accord tombe, tout le monde reprend sa liberté et, dans le cas particulier, cette liberté, c'est l'anarchie d'autrefois.

Enfin, est-ce que vous vous rendez compte de la portée de cette proposition? Si elle était acceptée, cela signifierait que le maraîcher ne pourrait plus conduire ses légumes au marché, que le boucher ne pourrait plus, au delà d'une certaine distance, livrer sa viande aux clients, que le brasseur ne pourrait plus alimenter les auberges de tonneaux et de bouteilles de bière. Allez proposer cette solution au peuple suisse! Il la refuserait et, de nouveau, on ferait œuvre négative, nulle, nuisible, on compromettrait définitivement la solution que nous devons apporter au problème.

Je vous prie instamment, pour qu'on ne parle plus de cette question, pour que le doute ne subsiste pas, de voter contre la proposition de MM. Bratschi, Kaegi et Perrin.

Abstimmung. — Vote.

Für den Antrag der Mehrheit Mehrheit

Art. 3—5.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

M. Aeby: J'ai voté l'entrée en matière soit dans la commission, soit dans le plenum du Conseil national, mais en réservant mon attitude pour le cas où la loi sortirait de nos délibérations considérablement transformée ou si nous ne pouvions pas obtenir un certain nombre d'assurances qui nous paraissent indispensables.

Les préoccupations que je vais exprimer ne sont pas d'ordre général, mais plutôt d'ordre particulier. Il est des points sur lesquels il faut insister, spécialement en ce qui concerne les marchandises à l'égard desquelles les transports par automobiles professionnelles doivent pouvoir être envisagés.

Ce qui me préoccupe actuellement, c'est la question du transport des bois et spécialement des bois de service. Nous n'avons pas aujourd'hui à faire ici — nous n'en aurions du reste pas le temps — l'apologie du bois dans l'économie nationale suisse. Je n'aurais d'ailleurs qu'à me référer, sur ce point, aux nombreux et excellents exposés présentés par notre collègue Vonmoos pour pouvoir me dispenser de toute explication complémentaire à cet égard.

J'envisage les contrées qui me sont plus particulièrement familières, c'est-à-dire le canton de Fribourg. Il me semble qu'il ne faudrait pas perdre de vue le fait qu'il y a notamment dans le district de la Gruyère, des forêts qui se trouvent situées en bordure ou dans le voisinage rapproché des grandes routes de communications et sont assez éloignées des lignes de chemins de fer à voie normale, nous voyons immédiatement que l'exploitation du bois revêt dans le canton de Fribourg une importance capitale. Le canton de Fribourg exploite 136 000 m³ par année, dont 75 000 francs de bois de service. Ces produits forestiers sont complètement absorbés par nos grandes scieries fribourgeoises, spécialement celles de Bulle. Mais ce n'est pas seulement le bois du canton de Fribourg qui est exploité de cette façon, nos commerçants vont encore en chercher dans les cantons limitrophes, spécialement dans les cantons de Berne et de Vaud. Nous aurions encore à considérer le fait que ces bois, une fois travaillés, ne sont pas tous employés dans le canton de Fribourg, mais doivent être, au contraire, envoyés au loin, par exemple jusqu'à Genève, débouché assez considérable pour l'industrie forestière fribourgeoise.

Or, si nous savons que le transport des bois entre Bulle et Genève coûte exactement le même prix en autocamions ou en chemin de fer, nous voyons immédiatement qu'il y aurait des avantages considérables à faire ces transports de bois par camions plutôt que par chemin de fer. En effet, quelque chose est toujours évité dans le transport par camion, c'est le transbordement et la dépréciation des marchandises qui en est souvent la conséquence. Quelle est l'importance du commerce de bois pour les entreprises de transport? Un exemple: une seule industrie dépense pour ses transports de bois de sciage, par les chemins de fer fédéraux seulement, francs 29 000, par les chemins de fer régionaux, francs 27 000 et que, d'autre part, elle verse pour les transports de bois scié par camions francs 24 000 et, pour les bois en grume, francs 40 000. On voit donc l'importance considérable de cette industrie pour les moyens de transport. Si l'on voulait arriver à supprimer le transport professionnel à grande distance pour les bois de scierie de nos régions suisses et, spécialement, de celles de Fribourg, on se trouverait en présence de cette situation que les commerçants et tout spécialement les personnes qui ont des entreprises de scierie développeraient leurs parcs de camions pour le plus grand dommage des entreprises de transport par chemins de fer, lesquelles, dans le seul exemple que j'ai signalé, sont intéressées par près de 60 000 francs.

Dans ces conditions, il est indispensable que nous puissions avoir une assurance que le transport des bois et spécialement le transport des bois de

service, pourra se faire après l'entrée en vigueur de la loi comme il s'est fait jusqu'à maintenant. Nous aurions voulu — et c'est la proposition que je me suis permis de faire —, ajouter à l'article 5 de la loi qui prévoit la concessions, c'est-à-dire la concession spéciale. Cet article dit une précision: «La concession S est accordée à des entreprises qui s'occupent professionnellement de voiturage d'objets de déménagement, de meubles ou d'autres marchandises». Il faudrait ajouter à cette énumération les termes «... et des bois de service».

M. le Président de la Confédération a dit qu'il n'estime pas heureuse cette adjonction et que, fort probablement, surgiraient des demandes tendant à mettre encore d'autres articles au bénéfice de la stipulation prévue à l'article 5. Mais alors je voudrais lui demander quelles sont les marchandises qui pourraient en bénéficier, et si, en ce qui concerne les bois, spécialement les bois de service, il existera une possibilité de les faire entrer dans les produits mis au bénéfice de l'article 5. Nous avons l'espoir que le Conseil fédéral pourrait d'ores et déjà nous faire la promesse que, dans une ordonnance sur la matière, ces bois seront admis à bénéficier des dispositions de l'article 5, tout comme le transport des meubles. Ici, j'éprouve cependant une certaine crainte, en voici la raison: D'après un autre article (c'est à l'article 17, alinéa 2, que le cas est prévu) ce n'est pas le Conseil fédéral qui aura à se prononcer sur les différents articles pouvant faire l'objet de la concession S.; ce sera la commission spéciale dont il est question au chapitre VI. Cette commission, en effet, sera appelée à statuer sur la question suivante: désignation des marchandises, exceptionnellement aussi des animaux qui doivent être transportés en vertu de la concession S. Je serais donc heureux d'entendre M. le président de la Confédération nous dire d'abord qu'il estime comme moi qu'il doit y avoir un moyen de sauvegarder dans toute la mesure du possible les intérêts de ces entreprises extrêmement intéressantes de l'industrie du bois en organisant leurs transports d'une manière rationnelle. Ces assurances seront de nature à faire taire les préventions auxquelles moi-même, en ma qualité de membre de la commission, j'ai dû faire face et qui nous sont exposées par un certain nombre de gros industriels du canton de Fribourg. Si tel n'était pas le cas, je crois que l'on devrait craindre de voir se manifester de toute part une forte opposition des adversaires de la loi, dressés contre un projet auquel je ne me suis rallié, je le répète, que parce que j'estime que, dans les temps que nous traversons, tout citoyen conscient se doit de faire le maximum d'efforts pour tâcher de sauver les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer privés de la situation critique dans laquelle ils se trouvent.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Je comprends très bien les inquiétudes de M. le conseiller national Aeby, car il ne peut évidemment pas se rendre compte exactement de la souplesse avec laquelle doit travailler l'organisation que nous mettons sur pied pour rendre les services que nous attendons d'elle. Mais je suis le premier à reconnaître que ce serait franchement mauvais si, dans un cas comme ceux qu'a cités M. Aeby, on devait se trouver obligé d'employer un moyen de transport

qui serait absolument irrationnel. Si je me suis opposé à la modification qu'il proposait d'apporter à l'article 5, c'est simplement parce que je ne puis pas admettre des précisions supplémentaires. Si nous nous engageons dans cette voie en commençant par le bois, nous serions inévitablement amenés à faire de même pour d'autres marchandises. C'est pour éviter cet écueil (M. Aeby est trop juriste pour ne pas reconnaître que c'en est un) que nous avons adopté cette formule: «... d'autres marchandises». D'autre part, M. Aeby nous dit: «Oui, mais ce n'est pas le Conseil fédéral qui appliquera cette disposition, ce sera la commission.» M. Aeby devrait se rappeler que cette commission n'est pas composée uniquement de cheminots, elle comprend aussi des représentants des automobilistes, des représentants des usagers, du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, des consommateurs. Sur 12 membres il ne se trouvera que 4 cheminots et il suffira, d'ailleurs, qu'un des groupes représentés ne soit pas d'accord avec une décision prise par la commission pour que le recours lui soit ouvert au Conseil fédéral. C'est inscrit dans l'avant-dernier alinéa de l'art. 17 auquel M. Aeby vient de se référer:

«Lorsque l'un des trois groupes intéressés ne se rallie pas aux décisions prises par la commission dans les cas énumérés sous a) à d), il pourra, dans les 14 jours, à compter de la notification, les déférer au Conseil fédéral.»

Mais je suis sans inquiétude, il n'y aura pas de très nombreux recours de cette espèce. Pour que véritablement, dans une commission tripartite comme celle que nous envisageons, on fasse violence à une minorité, il faut qu'il y ait des motifs suffisants.

Puisque j'ai la parole, je signale en passant à M. Aeby qu'il n'y a pas que la concession S qui entre en ligne de compte pour le transport des bois. Tout dépend des circonstances. Vous avez aussi l'article 15, lettre d) qui précise que le trafic doit être abandonné aux chemins de fer à partir de 30 kilomètres, «dans la règle», des exceptions sont prévues lorsque le parcours n'est pas desservi par une voie ferrée. Dès qu'il n'y a plus de chemins de fer, l'automobile doit être aussi libre que possible de ses mouvements:

«Il ne devra être abandonné aux bénéficiaires de concessions N que dans les cas suivants:

- 1° sur les parcours qui ne sont pas desservis par la voie ferrée;
- 2° sur les parcours où il apparaît rationnel, pour des raisons économiques d'exploitation du chemin de fer, de le céder aux véhicules automobiles“ et, enfin, troisième exception plus importante, celle qui laissera le plus de liberté;
- 3° lorsque cela se révèle nécessaire pour assurer une répartition rationnelle du trafic.»

Je crois que les craintes de M. Aeby ne sont pas fondées. Je ne les partage pas. Il faudrait qu'on fausse le sens de la loi si on devait l'appliquer à l'encontre des intérêts dont M. Aeby s'est fait ici, sinon le défenseur, du moins le porte-paroles.

Angenommen. — Adoptés.

Art. 6—9.

Anträge der Kommission.

Art. 6, Ziffer 1. Konzessionsbehörde und Aufsichtsbehörde ist das Post- und Eisenbahndepartement.

Ziffer 2. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Ziffer 3. Streichen.

Art. 7, 8, 9. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Propositions de la commission.

Art. 6, chiff. 1^{er}. L'autorité concédante est le département des postes et des chemins de fer, qui est également autorité de surveillance.

Chiff. 2. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Chiff. 3. Biffer.

Art. 7, 8, 9. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Pfister, Berichterstatter: Art. 6 bestimmt das Post- und Eisenbahndepartement als Konzessionsbehörde. Nach dem Antrag Ihrer Kommission soll eine Vereinfachung der Redaktion eintreten, indem Abs. 3 der Vorlage gestrichen und dafür in Abs. 1 gesagt wird: Konzessions- und Aufsichtsbehörde.

Zu Art. 8, Abs. 2, ist zu bemerken, dass für die Konzessionsbehörde in keinem Fall eine Pflicht für die Zustimmung zur Uebertragung der Konzessionsrechte und -pflichten existiere. Sie ist in dieser Beziehung vollständig frei.

Zu Art. 9 sind materiell keine Bemerkungen zu machen; die Aenderung, die der Ständerat getroffen hat, ist nur redaktionell.

Angenommen. — *Adoptés*.

Art. 10—13.

Anträge der Kommission.

Art. 10. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Art. 11, Ziff. 1. In die Konzessionen können Vorschriften über die Beförderungsbedingungen, namentlich über den Umfang der Beförderungspflicht und der Haftpflicht für das Transportgut, sowie die Kontrolle der Arbeitszeit der Chauffeure, aufgenommen werden.

Ziff. 2 und 3. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Art. 4. Alle Tarife sind der in Art. 16 und 17 vorgesehenen Kommission zur Begutachtung und dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorzulegen. Sie werden im ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.

Art. 12. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Art. 13, Ziff. 1. Soweit in einem bestimmten Verkehrsgebiete eine Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Motorlastwagen, gegebenenfalls auch mit der Post angezeigt ist, kann die Konzessionsbehörde den Konzessionären N nach Massgabe des in Art. 14 erwähnten allgemeinen Verständigungsabkommens oder der Verordnung zu diesem Gesetz weitere Bedingungen auferlegen.

Ziff. 2. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Propositions de la commission.

Art. 10. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Art. 11, ch. 1^{er}. Les concessions peuvent renfermer des prescriptions sur les conditions de transport, notamment sur l'étendue de l'obligation de transporter et de la responsabilité du transporteur et sur le contrôle de la durée du travail des conducteurs.

Ch. 2 et 3. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Ch. 4. Tous les tarifs seront soumis à l'approbation du département des postes et des chemins de fer, après consultation de la commission prévue aux art. 16 et 17. Ils seront fixés d'après les mêmes principes et aussi équitablement que possible dans toutes les parties de la Suisse.

Art. 12. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Art. 13, ch. 1^{er}. L'autorité concédante peut imposer encore d'autres conditions aux bénéficiaires de concessions N, dans le cadre de l'accord général prévu à l'art. 14 ou du règlement d'exécution de la présente loi, lorsque, dans une zone déterminée, un partage du trafic entre le chemin de fer, cas échéant la poste et l'automobile, ainsi que la coordination de ces moyens de transport apparaissent justifiés.

Al. 2. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Pfister, Berichterstatter: In Art. 11, Abs. 1, beantragt die Kommission noch die Worte „sowie der Kontrolle der Arbeitszeit der Chauffeure“ aufzunehmen, um auch der Arbeitnehmerschaft grössere Sicherungen zu bieten.

Der rein redaktionellen Aenderung, die der Ständerat zu Abs. 3 vorschlägt, stimmen wir zu. In Abs. 4 soll bestimmt werden, dass die Tarife im ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt werden. Das hat namentlich auch die Meinung, dass die Tarife nicht einheitlich, sondern auch möglichst tief gehalten werden. Dies ist namentlich deshalb nötig, weil immerhin von der neuen Regelung auch erwartet wird, dass auch ein Teil des Werkverkehrs für die Bahn und des Autoverkehrs zurückgewonnen werde.

In Art. 13 wird die Streichung des Wortes „bundesrätliche“ beantragt, da es überflüssig ist.

M. Rochat, rapporteur: A l'art. 11, la commission a estimé devoir rappeler que les concessions pourraient renfermer, entre autres prescriptions, des règles sur la question du contrôle de la durée du travail des conducteurs.

Je rappelle à ce sujet l'ordonnance fédérale récemment promulguée.

A l'art. 11, 4^e alinéa, la commission a, de même, rappelé un principe qui est déjà dans la Constitution et qu'elle estime devoir également faire figurer dans la loi, quant à la fixation, aussi équitable que possible, dans toutes les parties de la Suisse des tarifs prévus.

Enfin à l'art. 13, une petite modification rédactionnelle, pour alléger le texte, a été introduite par la commission.

Angenommen. — *Adoptés*.

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

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1934
Date	
Data	
Seite	471-500
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 698

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.

Nachmittagssitzung vom 19. Sept. 1934.
Séance du 19 juin 1934, après-midi.

Vorsitz — Présidence: Hr. *Huber*.

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

Fortsetzung. — *Suite*.

Siehe Seite 471 hiervor. — Voir page 471 ci-devant.

Art. 14—15.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Antrag Bossi-Chur.

Art. 14.

Abs. 1. ... Post veranlassen, sich über eine zweckmässige ...

Amendement Bossi-Coire.

Art. 14.

Al. 1^{er}. ... se mettre d'accord, sur une coordination rationnelle ...

Bossi-Chur: Ich bin im letzten Moment ersucht worden, einen Abänderungsantrag zu Art. 14 einzureichen, darin bestehend, dass die Worte „unter Berücksichtigung der Richtlinien in Art. 15“ gestrichen werden. Die Vertreter der Aspa und andere Interessenten haben sich nämlich in Verbindung gesetzt mit Herrn Generaldirektor Schrafl, der seinerseits mit Herrn Bundespräsidenten Pilet darüber unterhandelt hat. Beide Herren sind damit einverstanden, dass dieser Zwischensatz „unter Berücksichtigung der Richtlinien des Art. 15“ gestrichen werde. Unter solchen Verhältnissen haben wir die Auffassung, dass es richtig wäre, wenn die Streichung vollzogen werde und zwar aus der Erwägung heraus, dass es sich in Art. 14 nur darum handelt, eine Verständigung zwischen der Post, den Eisenbahnverwaltungen und den Interessenten herbeizuführen. Wenn eine Verständigung nicht möglich ist, so würde die Frage dann dem Bundesrat unterbreitet, der auf Grund der Richtlinien von Art. 16 zu entscheiden hat. Der Grundgedanke von Herrn Direktor Schrafl und Herrn Bundespräsident Pilet in Verbindung mit den andern Interessenten ist der, dass man in dieser Frage der Verständigung, wo Post- und Eisenbahnverwaltungen auch dabei sind, möglichst einen weiten Rahmen schaffen sollte, weil man gewisse Verkehrsbedürfnisse nicht voraussieht, die eventuell sich noch zeigen könnten. Ich bedaure, dass der Antrag noch nicht gedruckt vorliegt. Wenn der Herr Präsident damit einverstanden ist, könnte die Sache zurückgelegt werden, bis der Antrag gedruckt ausgeteilt werden kann.

Pfister-Winterthur, Berichterstatter: Ich beantrage Ablehnung dieses Antrages. Ich stelle fest, dass diese Automobilverbände den ganzen Hergang der Gesetzesberatung kennen und dass sie alle Phasen der Entwicklung mitgemacht haben. Darum finde ich das Vorgehen doch etwas ausserordentlich, dass man nun plötzlich heute morgen um 8 Uhr, als bereits die Eintretensdebatte begonnen hatte und wir schon bereit waren, die Detailberatung zu beginnen, plötzlich neue Anträge unter uns geworfen werden von Leuten, welche die ganzen Beratungen von Anfang an gekannt haben. Ich gestehe gerne, dass ich auch nicht in der Lage war, die Folgen des Antrags in alle Details hinaus zu verfolgen. Ich habe das Gefühl, dass das beim Antragsteller auch so sei; er hat diesen Antrag einfach aufgenommen, aber dessen Begründung auch entsprechend kurz gehalten, weil auch er nicht in der Lage war, die Sache nach allen Konsequenzen durchzudenken. Ich mache hier auf eines aufmerksam: Wenn Sie diese Richtlinien ablehnen, so geben Sie die Uebergabe des Gütertransportes an das Auto auf beliebige Strecken frei. Sie haben heute morgen schon ahnen können, dass starke Widerstände entstehen könnten, wenn von der Eisenbahn noch mehr an diese privaten Automobilbesitzer abgetreten werden sollte. Streichen wir diese Richtlinien durch, unter denen sich auch diese Begrenzung auf 30 km befindet, lassen wir damit diesen Automobilbesitzern freie Hand, auf beliebig weite Strecken Transporte zu übernehmen, so ist das Gesetz gefährdet. Ich wiederhole: Wenn man in einer Sache von Anfang an so gut orientiert war, so sollte man nicht im allerletzten Moment noch kommen, nachdem die Verhandlungen bereits begonnen haben, und Anträge von dieser Wichtigkeit in die Diskussion werfen. Ich beantrage Ablehnung.

Bossi-Chur: Ich bin erst im letzten Moment darüber verständigt worden, dass Herr Generaldirektor Schrafl und gleichzeitig Bundespräsident Pilet mit dieser Abänderung einverstanden sind. Ich wiederhole noch einmal, es handelt sich darum, eine gewisse Beruhigung eintreten zu lassen, dass auf Grund von Verkehrsbedürfnissen, die vielleicht nicht vorgesehen werden können, die betreffenden Verkehrsmittel wie Post usw. etwas freieren Raum haben, um sich zu verständigen. Wenn sie sich nicht verständigen können, so ist es der Bundesrat, der nach den Richtlinien von Art. 15 die Sache zu besprechen und zu erledigen hat. Ich verweise auf das Ihnen zugestellte Begleitschreiben der Aspa-Spezialkommission, wo es unter Ziffer 5 heisst: „Zum Schlusse wollen wir nicht unterlassen, zu bemerken, dass ernste grundsätzliche Bedenken gegen die Vorlage einzig mit dem Hinweis auf Art. 14 etwas in den Hintergrund getreten sind. Die Verhandlungen der Spezialkommission haben bei deren Leitung den Eindruck hervorgerufen, die an der Ordnung der Verkehrsteilung massgeblich interessierten Instanzen, auch die Eisenbahnen, seien einer schöpferischen Ausgestaltung des Rahmen- oder Kompetenzgesetzes im Sinne dieser gesunden Anpassung der Neuordnung an die Verkehrsbedürfnisse nicht abgeneigt. (Das sind Ausführungen von Herrn Ständerat Keller, Referent im Ständerat.) Diese weitergehende Verständigungsmöglichkeit soll in

Art. 14 durch Streichung des Zwischensatzes „unter Berücksichtigung der Richtlinien des Art. 15“ noch besonders hervorgehoben werden.“

Hier werden also die Gründe, die dafür sprechen, auseinandergesetzt. Auch referendumpolitische Gründe sind massgebend. Wenn eine Einigung möglich ist und die Herren Schrafl und Pilet damit einverstanden sind, so sehe ich nicht ein, warum man absolut an der jetzigen Fassung festhalten will, nachdem es doch besser wäre, wenn dieser Zwischensatz fallen gelassen würde. Im übrigen mag der Rat entscheiden.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération:

Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur cette broutille — car vous me permettez bien de l'appeler ainsi. La proposition faite par M. Bossi et qui reprend l'une de celles dont nous avons eu connaissance ce matin, présentées par les automobilistes, ne modifie rien à la loi. Il suffit de reprendre le premier alinéa de l'art. 14 pour s'en convaincre. Cet alinéa dit ceci: «Le Département des postes et des chemins de fer s'efforcera d'amener les administrations de chemins de fer, les intéressés à la branche automobile et l'administration des postes à se mettre d'accord, en tenant compte des principes énoncés à l'art. 15, sur une coordination rationnelle de ces moyens de transport et un judicieux partage du trafic des marchandises et des animaux.» Ce que l'on voudrait, c'est que vous supprimiez de ce texte le membre de phrase: «... en tenant compte des principes énoncés à l'art. 15...». Or, ces principes sont ceux qui se trouvent dans la convention soumise au Conseil fédéral pour ratification par les intéressés, automobilistes d'un côté, cheminots de l'autre. Remarquez, en outre, que si jamais les parties tombaient d'accord sur une réglementation qui ne sauvegarderait pas l'intérêt général (et que par conséquent le Conseil fédéral ne pourrait pas approuver), comme la poste est une de ces parties, il suffirait au Chef du Département des postes et des chemins de fer de dire à son Directeur général: «Vous ne signerez pas». Ainsi la réglementation ne pourrait entrer en vigueur et l'on retomberait sous le régime de l'art. 15.

Vraiment cette proposition n'a pas d'objet matériel et je ne me serais pas levé pour vous exposer ces banalités si l'on n'avait pas mis en cause le Chef du Département. Or, il n'a pas eu l'occasion de se prononcer sur ce point. Peut-être des négociations ont-elles lieu entre la Direction générale des Chemins de fer fédéraux et les automobilistes; il y en a eu beaucoup d'autres. Mais le Chef du Département ne s'identifie pas avec la Direction générale des C.F.F., il a toujours sauvegardé son entière indépendance vis-à-vis de cette administration, il se considère comme conseiller fédéral et non comme directeur des Chemins de fer fédéraux. Il ne voit pas pourquoi on apporterait sur ce point, au projet de loi, une modification, si bénigne et insignifiante soit-elle.

Kägi: Ich möchte Herrn Bossi nur das eine sagen: Wenn dieser Satz gestrichen würde, könnte man die Auffassung haben, dass die Lastwagenbesitzer bei den weiteren Verhandlungen alles in Händen hätten. Im Grunde ist es so, dass Art. 15

die Bestimmungen enthält, über welche die Vereinbarungen getroffen worden sind und in Zukunft die Ausführungsbestimmungen getroffen werden sollen. Ich glaube, dass die Generaldirektion jetzt schon, nach Abschluss der Konvention, bereit ist, über 30 km hinauszugehen, wo die Asto-Bezirke längere Strecken vorsehen, z. B. Bern-Biel usw. Aus diesen Gründe darf man unter keinen Umständen den Satz streichen. Es hat materiell keinen Wert, ob er gestrichen wird oder nicht, aber ich kann nicht einsehen, aus welchem Grunde man die Streichung veranlassen will. Weil man vielleicht glaubt, eher eine Handhabe zu haben, um gegen die Bundesbahnen, die Post usw. vorgehen zu können und noch etwas mehr herauszubringen? Wenn man schon eine Konvention abgeschlossen hat, so liegen die referendumpolitischen Gründe nicht nur dort, sondern auch auf der andern Seite. Auch der Lastwagenbesitzer sollte zufrieden sein, nachdem er nach der Konvention der einzige ist, der noch weitere Konzessionen erreicht hat.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Antrag der Kommission	Mehrheit
Für den Antrag Bossi	Minderheit

Antrag Gorgerat.

Art. 15.

Lit. *b, c* und *d*. Die Ziffer dreissig km ist durch fünfzig km zu ersetzen.

Amendement Gorgerat.

Art. 15.

Lettres *b, c* et *d*. Remplacer le chiffre de trente kilomètres par cinquante kilomètres.

Pfister-Winterthur, Berichterstatter: In diesem Artikel ist eigentlich in Absatz *d* sehr Wesentliches gesagt, dass nämlich der Güterfernverkehr über 30 km hinaus in der Regel Sache der Bahn ist, sofern nicht auf gewissen Strecken keine Eisenbahnverbindung besteht, wo man natürlich den Strassentransport existieren lassen muss.

Zu den Absätzen *e* und *f* haben wir keine Bemerkungen.

Dem Absatz *g*, den der Ständerat eingeschaltet hat, machen wir ebenfalls keine Opposition.

Der Punkt hingegen, über den wir uns streiten, ist der, ob die Strecke, die dem Automobil gesichert sein soll, nur 30 oder aber 50 km betragen dürfe. Hier stellt Herr Gorgerat den Antrag, dass statt 30, 50 km eingesetzt werden sollten. Herr Gorgerat hat diesen Antrag bereits in der Kommission gestellt und die Kommission hat ihn abgelehnt. Herr Gorgerat hat bei der Eintretensdebatte heute morgen diesen Antrag wieder vertreten. Wir ersuchen Sie aber dringend, diesen Antrag abzulehnen. Wir wollen nicht auf diese kleinen Einzelheiten, ob es von Lausanne nach Payerne oder zwischen andern Orten etwas über 30 km sei, eintreten. Wir stellen fest, dass es sich bei diesen 30 km nicht um eine absolut feste Zahl handelt, sondern die Distanz kann einmal bis 40 km anwachsen, wenn nämlich die betreffenden Knotenpunkte, zwischen welchen man einen solchen Asto-Verkehr einrichten soll, etwa 40 km auseinander liegen. Die 30 km können auch

zusammenschrumpfen auf 25, je nachdem eben die wichtigeren Verkehrsorte voneinander entfernt sind.

Aber es dreht sich hier noch um etwas anderes, um sehr Wichtiges, und deshalb müssen wir Sie ersuchen, diese Erweiterung durchaus abzulehnen. Wir geben den Verkehr zwischen je zwei solchen Orten dem Automobil, wir schalten die Eisenbahn eigentlich bei diesen Transporten für die Stückgüter aus. Was Herr Gorgerat bringt, heisst zugleich die Ausschaltung der Eisenbahn für Distanzen bis 50 km. Wenn wir wiederum ins Auge fassen, dass selbstverständlich diese 50 km auch nicht eine absolut feststehende Zahl sind, sondern sich den Verhältnissen entsprechend, je nachdem wieder erweitern oder verkürzen, so käme es so, dass wir den privaten Automobilunternehmern den Verkehr auf Strecken bis etwa 60 km vollständig überantworten müssten. Das ist unannehmbar. Die ganze Vorlage beruht schliesslich auf langen Verhandlungen und auf einem Abmessen des Möglichen zwischen Automobil und Bahn. Wenn Sie dazu übergehen wollen, auf einmal den Verkehr fast auf das Doppelte des Vorgesehenen dem Auto zu überantworten, dann überladen Sie den Karren. Vergessen Sie auch nicht, dass wir hier zum schönen Teil zugunsten des Bundes und der Bundesbahnen arbeiten wollen. Das wäre aber nicht mehr der Fall, wenn Warentransporte bis auf 50 und 60 km dem Automobil absolut verschrieben würden und von der Bahn nicht mehr ausgeführt werden dürften. Das geht nicht; wir müssen uns an das halten, was durch die Abmachungen gegeben ist. Wir beantragen, beim Vorschlag von 30 km zu bleiben. Diese 30 km sind eine etwas elastische Zahl, die sich nach den Verhältnissen des Abstandes der einzelnen Orte einrichten lässt. 50 km aber kommen nicht in Frage, da auch hier wieder die elastische Zahl beginnen würde.

M. Rochat, rapporteur: Le chapitre V que nous discutons en ce moment fixe les principes suivant lesquels la coordination du chemin de fer et de l'automobile doit être réalisée, en vue du partage du trafic. L'art. 15 prévoit les principes dont s'inspirerait le Conseil fédéral pour réaliser cette coordination, si l'accord général prévu à l'art. 14 ne pouvait pas se réaliser. Parmi ces principes, l'un des premiers prévoit que les transports de grande zone, soit ceux qui sont effectués sur une distance supérieure à 30 km., sont réservés aux chemins de fer.

La commission s'est ralliée sur ce point au texte du Conseil fédéral, tel qu'il a été amendé par le Conseil des Etats, et je tiens à souligner ici que les amendements apportés par le Conseil des Etats ont déjà assoupli les règles trop rigides que le Conseil fédéral avait prévues dans son projet. C'est ainsi qu'à la lettre *b*), pour la détermination de la petite zone, on a introduit les mots « en principe jusqu'à 30 km. au total » et qu'on a répété, à la lettre *d*), ces mêmes mots « en principe » pour fixer l'étendue de la grande zone. A ce sujet, M. Gorgerat a formulé une proposition qui tend à substituer, aux lettres *b*), *c*) et *d*) de l'article 15, le chiffre de 50 km. à celui de 30 indiqué par le projet et admis tant par le Conseil des Etats que par votre commission.

Ainsi que j'ai eu l'honneur de l'indiquer dans mon rapport, je me suis associé, au sein de la commission, à la proposition de M. Gorgerat et je lui demeure fidèle. J'estime, en effet, que le chiffre de 30 km. est insuffisant. Mais je dois dire que, dans sa grande majorité, la commission n'a pas donné raison à M. Gorgerat et à votre serviteur et qu'elle a maintenu sur ce point le projet du Conseil fédéral tel qu'il est sorti — amendé, je le répète — des délibérations du Conseil des Etats.

M. Gorgerat: Je n'ai pas entendu d'arguments susceptibles de me faire changer d'opinion et je conserve toujours l'idée que si l'on peut se montrer large dans l'application, il vaut mieux le faire dans la loi écrite. Et, comme j'avais l'honneur de le dire ce matin, je préfère avoir dans la loi une norme de 50 km., qui paraît mieux correspondre à la géographie de notre pays, plutôt que d'avoir des promesses qui risquent d'être modifiées avec le temps.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Avant de vous prononcer sur la proposition de M. Gorgerat, il faut vous rappeler le principe qui inspire toute la loi que nous discutons. Il consiste à laisser à l'automobile ce qu'elle peut faire mieux que le train et à maintenir sur la voie ferrée le trafic que celle-ci peut assumer au bénéfice de la collectivité à moindres frais et, souvent, plus rapidement. Dans les études faites, on a constaté que l'automobile se prêtait plus spécialement au service collecteur. Elle va dans les différents villages, chercher les petites quantités de marchandises qui seront ensuite transportées en masse par wagons. Puis, l'automobile est destinée aussi au service distributeur. Depuis la gare, le centre, elle transporte jusque dans les hameaux les plus reculés les diverses marchandises qui ont été expédiées. A côté de cela, l'automobile peut se charger des transports de localité à localité entre les divers centres, parce que ces transports ne sont jamais considérables. Ils seraient onéreux pour le train et ne justifieraient ni des convois spéciaux, ni l'emploi d'un gros matériel.

Etant donné ces considérations de principe, il fallait se demander quelles étaient, chez nous, les distances pour lesquelles l'automobile devait rester seule et les distances sur lesquelles le train devait garder ses prérogatives. Ces indications étaient données non par un raisonnement théorique, mais par l'examen de la carte des centres chez nous. Or, il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte de la Confédération pour se rendre compte que les centres sont, en général, assez rapprochés. Nous n'avons pas chez nous de grandes capitales, de villes de plusieurs millions d'habitants. Nous avons quelques villes qui dépassent 100 000 habitants et d'assez nombreux centres de 30, 40, 50 000 habitants, rapprochés les uns des autres. Ils sont presque tous à une distance de 25 à 30, 35 km. Il me suffira d'ailleurs de vous donner quelques exemples. Prenez par exemple Berne et songez au trafic entre Berne et Bienna, Berne et Thoune, Berne et Fribourg, Berne et Neuchâtel; nous sommes toujours là dans un rayon d'une trentaine de kilomètres; un petit peu plus, un petit peu moins, nous n'en sommes pas à un kilomètre près. Prenez Zurich-Winterthur, Zurich-Lucerne ou Bâle-Olten. Il suffit de jeter un

coup d'œil sur la carte pour se convaincre que 30 km. représentent une moyenne. Je dis bien une distance moyenne, car, ce matin, j'ai insisté sur le caractère de norme qu'avait cette disposition; elle ne doit pas être appliquée rigoureusement. Quelque fois, l'automobile travaillera sur des distances inférieures à 30 km., parce qu'on ne comprendrait pas qu'elle franchisse certains centres où précisément les marchandises se concentrent. Je veux me permettre de vous donner un exemple à ce propos. Sur la ligne du Simplon, tout naturellement, le service Asto déploiera son activité entre Lausanne et Vevey. On ne comprendrait pas que le service franchisse l'agglomération de Vevey-Montreux-Territet, pour aboutir à Aigle ou Bex, à 40 ou 50 km. Ce serait un non-sens. Inversement, quand les centres sont plus éloignés que 30 km., on n'hésite pas à augmenter la norme fixée et à pousser plus loin le service. C'est ainsi que, dans le canton de Vaud, on l'organise entre Lausanne et Vallorbe (37 km.) et entre Lausanne et Genève où il y a de 50 km. C'est dire la souplesse qu'on peut donner à cette application. Il ne s'agit pas là d'une promesse, mais d'une réalisation. Partout où les services Asto fonctionnent, vous constatez que les distances ont été mesurées aux besoins du trafic et à la situation des centres et non pas d'après un critère absolu, rigide, intangible.

D'ailleurs, pour éviter toute inquiétude à cet égard, la commission du Conseil des états a modifié légèrement l'art. 15, lettre *d*) et a introduit un dernier chiffre, le chiffre 3, qui doit donner satisfaction aux plus exigeants. Il est entendu que le trafic ne sera pas cédé aux chemins de fer au delà de 30 km. lorsque cela se révélera nécessaire pour assurer une répartition rationnelle du trafic. Par conséquent, dans tous les cas où cette répartition rationnelle exigera que la distance soit de 35, 38, 40 ou 45 km., cette disposition exceptionnelle nous permettra de nous conformer à ces besoins. Mais, dans la très grande majorité des cas, je dirai dans le 80 % ou le 90 %, nous constaterons que les centres collecteurs où l'automobile doit apporter la marchandise ou venir la chercher pour la distribuer dans le pays, sont à une distance de 30 km.

Enfin, je permets de rappeler que ce chiffre a été admis non seulement par les cheminots, mais encore par les automobilistes. C'est celui qui est contenu dans la convention. Tout le monde a estimé qu'il était normal et qu'il correspondait aux circonstances. Si nous le modifions, très certainement on pourrait soutenir que l'accord intervenu est rompu sur un point essentiel.

Je suis obligé de beaucoup insister pour que vous acceptiez la proposition de la grande majorité de votre commission et que vous vous déclariez satisfaits de la souplesse introduite dans l'art. 15 par l'amendement très heureux — je suis le premier à le reconnaître — que le Conseil des Etats y a apporté.

M. Bujard: J'aurais peut-être dû intervenir ce matin lorsque M. le conseiller national Aeby a parlé de l'art. 5 et de la nature de certaines marchandises. Je dois dire immédiatement que les déclarations faites tout à l'heure par M. le Président de la Confédération sont rassurantes. M. Aeby a parlé des bois. Je voudrais, à propos de cette question de la

distance à parcourir par l'automobile concessionnée, citer un autre exemple. Il ne s'agit pas des vins, mais des moûts. Nous avons dans notre canton des communes assez éloignées qui possèdent des vignes à Lavaux. Le moût qu'elles récoltent doit être transporté rapidement du lieu de production dans les caves où il fermente et où le vin doit se préparer. Ces communes (Payerne, Corcelles, par exemple) transportaient ces moûts par service hippomobile. Elles ont leur pressoir à Lavaux et transportent leur moût à Payerne. Evidemment, lorsque le camion automobile a paru, le service hippomobile a disparu pour être remplacé par le service automobile.

Je veux espérer, après les déclarations de M. Pilet, que ces communes pourront continuer à transporter leur moût comme auparavant du pressoir de Lavaux aux caves de Payerne, ou d'ailleurs.

Vous voyez les difficultés qu'il y aurait à transporter ce moût dans une gare, la plus rapprochée du pressoir de Lavaux, à le charger sur des wagons, à l'amener à Payerne, à la décharger pour le mettre en cave. J'espère donc que la lettre *a*) de l'art. 15 pourra donner toute sécurité, dans des cas tout à fait intéressants et qui sont nécessaires à la vinification des moûts. Il faut que ces transports puissent se poursuivre comme auparavant; ils ne feront pas concurrence aux chemins de fer, puisqu'ils ne s'en sont jamais servis. Je prends donc acte des déclarations de M. le conseiller fédéral Pilet et j'espère qu'on facilitera à l'avenir ces transports de moûts de telle sorte qu'ils puissent s'effectuer de la même manière que jusqu'à présent.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Je veux simplement confirmer à M. Bujard les apaisements que j'ai donnés de matin à M. Aeby. Je lui rappellerai que la concession peut très bien être donnée pour une période de l'année. On pourra tenir compte non seulement des circonstances générales du trafic, mais aussi des circonstances saisonnières du trafic.

Abstimmung. — Vote.

Für den Antrag der Kommission	Mehrheit
Für den Antrag Gogerat	Minderheit

Art. 16—17.

Anträge der Kommission.

Art. 16, Ziff. 1 und 3. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Ziff. 2. Die Kommission besteht aus dreizehn Mitgliedern und zwölf Ersatzmännern. Je vier Mitglieder und vier Ersatzmänner werden von den Eisenbahnverwaltungen und den Verbänden, deren Mitglieder den Gütertransport mit Motorlastwagen betreiben, bestimmt. Der Bundesrat wählt den Präsidenten sowie vier weitere Mitglieder und vier Ersatzmänner als Vertreter der wichtigsten am Verkehrswesen interessierten Verbände. Es genehmigt das Geschäftsreglement der Kommission.

Art. 17. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Propositions de la commission.

Art. 16, ch. 1^{er} et 3. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Ch. 2. La commission se compose de treize membres et de douze suppléants. Quatre membres et

quatre suppléants sont désignés par les entreprises de chemins de fer et quatre autres par les associations dont les membres font le transport de marchandises au moyen de camions automobiles. Le Conseil fédéral nomme le président, ainsi que quatre autres membres et quatre suppléants représentant les principales associations intéressées au trafic. Il approuve le règlement organique de la commission.

Art. 17. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Pfister-Winterthur, Berichterstatter: Art. 16 setzt für die Begutachtung und Entscheidung von Fragen der Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug eine besondere Kommission ein, und zwar nach Vorschlag der Kommission, aus 13 Mitgliedern und 12 Ersatzmännern. Der Vorschlag des Bundesrates und des Ständerates hatte die Eigentümlichkeit, dass die Eisenbahnverwaltung und die Verbände, deren Mitglieder den Gütertransport mit Motorlastwagen betreiben, je vier Mitglieder und Ersatzmänner bezeichnen, der Schweizerische Handels- und Industrieverein, der Gewerbeverband und der Schweizerische Bauernverband je ein Mitglied und einen Ersatzmann. Die ganze Arbeitnehmerschaft wurde also vollständig ausgeschaltet. Mit Recht hat daher Ihre Kommission den Text so gewählt, dass die Eisenbahnverwaltungen und die Automobilinteressenten die vorgeschlagenen 4 Mitglieder und 4 Ersatzmänner bestellen, dass aber der Bundesrat ausserdem den Präsidenten wählt, sowie 4 weitere Mitglieder und 4 Ersatzmänner als Vertreter der wichtigsten am Verkehrswesen interessierten Verbände, damit nämlich eben dem Handels- und Industrieverein, dem Gewerbeverband und dem Bauernverband je ein Vertreter zukomme und dann aber ein weiterer der Arbeitnehmerschaft, und zwar dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund. Diese Ansicht ist in der Kommission auch von keiner Seite bestritten worden, obwohl das Protokoll über diesen Punkt etwas schweigsam ausgefallen ist. Wir legen daher Wert darauf, diesen Verteilungsmodus entsprechend der Kommissionsdiskussion hier ausdrücklich festzulegen. Ausser den genannten 13 Mitgliedern kann ein Vertreter der Postverwaltung mit beratender Stimme den Sitzungen der Kommission beiwohnen.

Zu den übrigen Artikeln dieses Abschnittes habe ich keine Bemerkungen zu machen.

M. Rochat, rapporteur: A l'art. 16, votre commission vous propose une légère modification au texte adopté par le Conseil des Etats: elle suggère que le Conseil fédéral nomme quatre membres de la commission et quatre suppléants et, en outre, le président de cette commission, tandis que le Conseil des Etats a stipulé que trois grandes associations nationales, l'Union suisse du commerce et de l'industrie, l'Union suisse des arts et métiers et l'Union suisse des paysans, désigneraient chacune un membre de cette commission. Il a paru préférable de laisser au Conseil fédéral toute la liberté nécessaire pour choisir les membres à sa nomination sans que d'avance et d'emblée certaines associations, nommément désignées, aient le droit de choisir elles-mêmes leurs délégués.

Pour le surplus, les autres modifications apportées à l'art. 16 sont purement rédactionnelles.

Art. 18—19.

Anträge der Kommission.

Art. 18, Ziff. 1—5. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Ziff. 6. Das Verfahren zur Verfolgung von Uebertretungen dieses Gesetzes richtet sich nach dem Bundesgesetz über die Bundesstrafrechtspflege, insbesondere nach dessen Art. 279—320.

Art. 19. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Propositions de la commission.

Art. 18, ch. 1^{er} à 5. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Ch. 6. La poursuite des contraventions à la présente loi est réglée par la loi fédérale sur la procédure pénale, notamment ses art. 279 à 320.

Art. 19. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adoptés.*

Achter Abschnitt.

Art. 20.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21—23.

Anträge der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Propositions de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 21—23.

Antrag Gafner.

Zustimmung zur Fassung des Bundesrats, mit der Abänderung:

1. . . .

. . . für den erlittenen Schaden angemessen zu entschädigen. In besonders drückenden Fällen ist volle Schadloshaltung zu gewähren.

Amendement Gafner.

Adhésion au projet du Conseil fédéral avec la modification suivante:

1. . . .

. . . les conditions nécessaires. Dans les cas particulièrement difficiles, une indemnisation complète sera opérée.

Mitunterzeichner: — *Cosignataires:* Aeby, Balmer, Baumann, Gorgerat, de Muralt, Oehninger, Pfister-St. Gallen, Reichen, Reichling, Schmutz, Schneller, Schüpbach, Stampfli, Steinmetz, Tschumi, Wetter, Wunderli.

Pfister-Winterthur, Berichterstatter: Von uns aus hätten wir keinen Antrag zu stellen, aber Herr

Dr. Gafner will einen Antrag begründen. Wir behalten uns vor, nach der Begründung des Antrages Gafner darauf zurückzukommen.

Gafner: Im Namen einer Minderheit der Kommission sowie einiger weiterer Mitglieder unseres Rates beantrage ich Ihnen, die Formulierung gemäss Beschluss des Ständerates zu Abs. 1 von Art. 21 abzulehnen und zur ursprünglichen Fassung des Bundesrates zurückzukehren, mit dem Zusatz: „In besonders drückenden Fällen ist volle Schadloshaltung zu gewähren.“

Der rechtliche Unterschied zwischen dem Beschluss des Ständerates und der ursprünglichen Fassung des Bundesrates besteht darin, dass der Ständerat die ganz wesentliche Verschlechterung vornahm, wonach die Entschädigung, die den Unternehmern, welche keine Konzession erhalten oder die darauf verzichten, auszurichten ist, auf alle Fälle nur eine bloss teilweise sein kann, während dem der Bundesrat eine „angemessene“ Entschädigung vorsieht. Es ist klar, dass der Begriff „angemessen“ weiter geht als der Begriff „teilweise“ und dass im „Angemessenen“ unter Umständen auch eine volle Entschädigung eingeschlossen sein kann. Unser Zusatz will dies noch expressis verbis festlegen. Der Antrag, den wir Ihnen heute einbringen, haben wir bereits in der Kommission vertreten. Wir sind dort mit 5 zu 8 Stimmen unterlegen, somit bestand immerhin eine ganz ansehnliche Minderheit.

Die Fassung des Ständerates ist ungerecht und unbillig. Wir sind überzeugt, dass Art. 21 in dieser Form zum Schicksalsartikel der ganzen Vorlage werden wird. Die ständerätliche Fassung bietet derart grosse Angriffsflächen, dass in einem Referendumskampf auf diesen Artikel ganz wesentlich abgestellt würde und dass er zur Verwerfung der Vorlage nicht nur beitragen könnte, sondern beitragen würde. Es lohnt sich nicht, wegen der eigentlich geringen finanziellen Differenz für den Bund und die beteiligten Bahnunternehmungen hier einen neuen Kampf heraufzubeschwören, wegen einer Differenz, die für den Bund zwar gering ist, die aber für den einzelnen betroffenen Unternehmer ausserordentlich gross sein kann.

Der Bundesrat war sich der Bedeutung dieses Artikels durchaus bewusst. Er schreibt auf Seite 27 seiner Botschaft: „Die Bestimmungen in Art. 21 über die Entschädigung nicht berücksichtigter Unternehmer, die zur Erleichterung der Uebergangsordnung aufgenommen wurden, gehören zu den wichtigsten des Gesetzesentwurfes.“ Und auf Seite 28 der Botschaft begründet er seinen Antrag auf angemessene Entschädigung wie folgt: „Für die Entschädigung der Unternehmer, die durch die neue Rechtsordnung in ihrer Gewerbefreiheit eingeschränkt werden und daher materielle Verluste erleiden, liegen gute Gründe vor. Durch billige Entschädigung der Verluste, die durch derartige staatliche Eingriffe in das freie Wirtschaftsleben entstehen, lassen sich manche Widerstände und Reibungen überwinden, die bei Ablehnung jeglicher Entschädigungspflicht sogar zum Scheitern der beabsichtigten neuen Ordnung führen können.“

Und weiter unten heisst es: „Wenn bei Erlass

des Gesetzes über das Absinthverbot Entschädigungen für das Verbot der Fabrikation gesundheitsschädlicher Stoffe aus Billigkeitsgründen gewährt wurden, so sind sie zweifellos bei der Einschränkung eines bisher vom Bunde ohne Einschränkung zugelassenen Gewerbebezuges ebenfalls begründet.

Bei der Beurteilung der finanziellen Tragweite dieser Bestimmung ist zu beachten, dass der Nutzen für die Eisenbahnen proportional zu der Zahl der ausscheidenden Konkurrenzwagen wachsen wird.“ Wenn der Bundesrat hier selbst eine Parallele zum Absinthverbot zieht, möchten wir noch eine weitere und für unsern Antrag noch geeignetere Parallele ziehen, nämlich die mit der Einführung des jetzigen Alkoholmonopoles, bei welchem für die Brennereien volle Entschädigung vorgesehen wurde. Wenn dort eine volle Entschädigung vorgesehen wurde, so finden wir, was der Bundesrat und die Bundesversammlung dort als richtig anerkannten, sei hier zum mindesten auch billig und gerecht. Der Bundesrat wusste deshalb, was er tat, als er zu seiner Fassung von Art. 21 kam. Wir wollen nicht vergessen, dass es sich hier um ein Verständigungswerk handelt und dass die Bundesversammlung nicht ohne Not und nicht ohne zwingende Gründe von diesem Verständigungswerke abweichen sollte. Die Bundesversammlung würde damit nur allen jenen, die gerne von der Uebereinkunft zurücktreten möchten, willkommenen Vorschub leisten und zur Ergreifung des Referendums vermehrten Anlass geben.

Ueber die Formulierung unseres Antrages kann man sprechen. Der Grundsatz aber muss ins Gesetz, wonach den Unternehmern, die keine Konzessionen erhalten oder die darauf verzichten, eine angemessene Entschädigung auszurichten ist, wobei die ungünstigere Fassung des Ständerates zu streichen ist.

Der Bundesrat und wir sind uns darin einig, dass bei der Frage der Entschädigung zwei Elemente zu berücksichtigen sind: 1. die Entschädigung für nicht mehr verwendbare Lastwagen samt Zubehör und 2. die Entschädigung des entgangenen Gewinnes.

Was das erste Schadenselement anbetrifft, schätzt die Generaldirektion der Bundesbahnen die Zahl der Wagen, die aus dem Verkehr gezogen und entschädigt werden müssten, auf rund 300; das ist sicher eine geringe Zahl. Sie ist für den Bund wie für die Bahnverwaltungen in bezug auf die Höhe der Entschädigung ferner nicht so bedeutend, weil die Möglichkeit der Weiterverwendung besteht. Der Bundesrat äussert sich hierzu auf Seite 30 der Botschaft wie folgt: „Für die Weiterverwendung der noch gut brauchbaren Wagen erwähnen wir u. a. folgende Möglichkeiten: Abtretung an Konzessionäre N bei Vermehrung oder Erneuerung ihres Wagenparkes gemäss entsprechender Konzessionsauflage; Verkauf an Werkverkehrsunternehmer oder Abtretung an Behörden, die für solche Wagen Bedarf haben.“

Im übrigen wird auch in der Botschaft darauf hingewiesen, dass mit der Verringerung des Wagenparkes der gewerbsmässigen Unternehmer der Nutzen für die Bahnverwaltung wächst und dass infolgedessen auch die Bahnverwaltungen, jedenfalls die Bundesbahnen, bereit sind, einen Teil der Kosten dieser Entschädigungen zu übernehmen,

so dass die Differenz für den Bund selbst geringfügig ist.

Was den entgangenen Gewinn anbetrifft, so wird die Summe, die hier an Entschädigung in Frage kommen könnte, auf ungefähr 3 Millionen Franken geschätzt, die sich jedoch auf mehrere Jahre verteilen würde. Es ist aber nicht so, dass bei Annahme unseres Antrages 3 Millionen Franken zu zahlen sind, bei Ablehnung aber nicht, sondern auch bei Ablehnung werden mindestens 2—2½ Millionen Franken zu zahlen sein, weil auch der Ständerat und die Mehrheit der Kommission die teilweise Entschädigungspflicht vorsehen. Ich wiederhole: für den Bund und die Bahnverwaltungen ist die finanzielle Differenz sehr gering, für den einzelnen betroffenen Unternehmer aber unter Umständen sehr gross.

Was die Deckung dieser Ausgabe anbelangt, gibt die bundesrätliche Botschaft auch hier jeglichen Aufschluss. Die Deckung ist bereits vorhanden. Es heisst hier: „Zur Deckung dieser Ausgaben stehen dem Bund einmal die Mehreinnahmen zur Verfügung, die aus der Stempelabgabe auf den Frachtbriefen aus dem zurückgewonnenen Fernverkehr erwachsen werden. Weiter ist beabsichtigt, in der Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, wonach gestützt auf Art. 48 des Bundesgesetzes über die Stempelabgabe die Bahnersatztransporte im Astolokalverkehr, deren Einnahmen in der Hauptsache den Bundesbahnen zufließen werden, die Stempelabgabe werden entrichten müssen.“

Ich stelle deshalb fest, dass zu unserem Antrag die finanzielle Deckung bereits vorhanden ist.

Ich komme zum Schluss. Wir wollen uns noch einmal vergegenwärtigen, dass mit dem Verkehrsteilungsgesetz in weitgehender Weise in bestehende Existenzverhältnisse und wohlverworbene Rechte eingegriffen wird, dass das Verkehrsteilungsgesetz für viele den Existenzverlust bedeutet. Deshalb wird Art. 21, wenn es bei der Fassung des Ständerates bleiben sollte, zum Schicksalsartikel der ganzen Vorlage werden. Was wir verlangen, ist nichts anderes als ein Akt der Gerechtigkeit und Billigkeit.

Wir beantragen Ihnen deshalb Annahme unseres Antrages.

Schirmer: Ich möchte wirklich dringend bitten, dem Antrag Gafner zuzustimmen. Ich will nicht wiederholen, was Herr Dr. Gafner gesagt hat, sondern nur einen kleinen Gedanken beifügen. Bei allen Massnahmen, die wir zur Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse getroffen haben, haben wir bestehende Verhältnisse geschont, wir haben uns nirgends getraut, bestehende Betriebe zu schliessen oder zu beeinträchtigen. Wir haben, wenn ich mir als Nichtjurist den Ausdruck gestatten darf, die sogenannten wohlverwobenen Rechte gewahrt. Es schiene mir ein Unrecht zu sein, wenn da, wo der Staat einen seiner Betriebe schützen will, irgendwelche Massnahmen vorgeschlagen würden, die gestatten würden, ohne Entschädigung in wohlverworbene Rechte bisheriger Betriebe einzugreifen. Man schafft damit wieder das, was man bei uns so oft hört, ein ungleiches Recht dort, wo der Privatbetrieb etwas verlangt, gegenüber den Fällen, wo der Staat eine Rolle

spielt. Das ist ein kleiner Punkt, den ich erwähnen möchte, zur Ergänzung dessen, was Herr Dr. Gafner angeführt hat. Ich kenne die Stimmung in der Ostschweiz auch, und bitte Sie, aus Referendumsgründen dem Antrag Gafner zuzustimmen. Man ist in den Kreisen der Motorlastwagenbesitzer doch nicht ganz so beruhigt über die ganze Angelegenheit, wie es scheinen könnte. Ich bin überzeugt dass die Annahme des Antrages Gafner stark zur weiteren Beruhigung beitragen würde.

Pfister-Winterthur, Berichterstatter: Der Bundesrat hat beantragt, zu sagen, dass diese Entschädigungen „angemessen“ ausgerichtet werden sollen. Der Ständerat hat eingeschränkt, indem er eine nur teilweise Entschädigung stipulierte. Herr Dr. Gafner kehrt zurück und wünscht, dass die Fassung des Bundesrates wieder aufgenommen werde und dass ein Schlusssatz beigefügt werde, wonach in besonders drückenden Fällen volle Schadloshaltung zu gewähren ist. Wir haben die Sache seinerzeit in der Kommission besprochen. Dort wurde der Antrag Gafner zunächst abgelehnt. Wir sind nun heute nicht in der Lage, den Willen der Kommission zum Ausdruck zu bringen, aber sowohl der welsche Referent als namentlich der Vertreter des Bundesrates, Herr Bundespräsident Pilet, und der Sprechende, haben sich darauf geeinigt, dass wir Ihnen empfehlen, von der Fassung des Ständerates abzugehen und zur Fassung des Bundesrates zurückzukehren. Es kann tatsächlich Fälle geben, wo die hundertprozentige Schadloshaltung angezeigt ist. Darin gehen wir mit den Herren Gafner und Schirmer durchaus einig. Wir erklären uns also mit der Aufnahme des ersten Teils des Antrages Gafner einverstanden, wünschen aber Streichung des Schlusssatzes. Uebrigens ist die ganze Sache eine Vertrauensfrage. Wir haben Vertrauen zu den betreffenden Behörden, aber wir wollen doch die Möglichkeit ausdrücklich offen lassen, in gewissen Fällen die Entschädigung hundertprozentig zu leisten. Das soll also hier festgelegt sein zuhanden des Protokolls, dass es nicht ausgeschlossen sein soll, die volle hundertprozentige Entschädigung zu leisten. Dagegen möchten wir beantragen, den Nachsatz des Herrn Gafner zu streichen. Das wäre ein kategorischer Imperativ in gewissen Fällen, den wir nicht wünschen. Wir wollen den Behörden, die die Schäden abzuschätzen haben, die nötige Freiheit lassen und auch das nötige Zutrauen schenken. Ich möchte Herrn Gafner bitten, diesen Nachsatz zurückzuziehen, dann sind wir einverstanden und alles löst sich in schönster Einheit auf.

M. Rochat, rapporteur: L'art. 21, à son premier alinéa, règle la question des indemnités à verser aux entrepreneurs de transports qui ne seraient pas mis au bénéfice de concessions. Il y a ici une différence entre le texte du Conseil fédéral et celui qui a été adopté tant par le Conseil des Etats que par votre commission. Le Conseil fédéral avait envisagé simplement d'indemniser équitablement les entrepreneurs en question. Le Conseil des Etats a restreint cette possibilité d'indemnisation, en disant qu'elle ne serait que partielle et en subordonnant, en outre, cette indemnisation à certaines conditions.

M. Gafner, appuyé par M. Schirmer, propose d'une part de revenir au texte du Conseil fédéral, d'autre part de le compléter en ajoutant que, dans des cas particulièrement difficiles, «une indemnisation complète sera opérée». (Je regrette, quant à moi, cette rédaction française, bien malheureuse.)

La commission n'a pas pu discuter la proposition de M. Gafner, mais tant le rapporteur allemand que votre serviteur, de même que le représentant du gouvernement, sont d'accord de revenir purement et simplement au texte du projet du Conseil fédéral, estimant, en effet, avec MM. Gafner et Schirmer, qu'il est préférable de s'en tenir aux règles de l'équité, laquelle, dans certains cas, pourra parfaitement permettre d'aller jusqu'au 100 % du dommage effectivement subi, et que cette solution est préférable à celle consistant à prévoir à priori dans la loi qu'une indemnité partielle pourra être versée.

Telles sont les raisons pour lesquelles M. Pfister et moi en notre nom personnel, vous recommandons d'admettre la proposition de M. Gafner, amputée toutefois de ces derniers mots: («Dans les cas particulièrement difficiles une indemnisation complète sera opérée») et de revenir, par conséquent, au texte proposé par le Conseil fédéral pour l'alinéa 1^{er} de l'art. 24.

Gafner: Die Erklärungen der Herrn Kommissionsreferenten geben meinem Antrag volle Satisfaktion, indem beide Herren erklärt haben, dass in besonderen Fällen im Begriff „angemessen“ auch die volle Entschädigung eingeschlossen sein soll. Etwas anderes wollte ich nicht, ich wollte nur die Verschlechterung, die der Ständerat vorgenommen hat, streichen, und zur bundesrätlichen Fassung zurückkehren. Am Formellen meines Antrages liegt mir nicht. Ich bin deshalb einverstanden, den zweiten Teil meines Antrages zurückzuziehen, weil ihm zu Protokoll vollinhaltlich Rechnung getragen worden ist.

Präsident: Da von anderer Seite der ursprüngliche Antrag der Kommissionsmehrheit nicht aufgenommen wird, haben Sie Zustimmung zum ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates beschlossen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24—27.

Antrag der Kommission.

Art. 24. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Art. 25. Soweit dieses Gesetz nicht ausdrücklich etwas anderes für die Post bestimmt, werden die Rechte und Pflichten der Postverwaltung dadurch nicht berührt.

Art. 25bis. Die auf der Strassenhoheit beruhenden Rechte der Kantone, Gemeinden und öffentlichen Körperschaften werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

Art. 26 und 27. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Proposition de la commission.

Art. 24. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Art. 25. Sauf disposition contraire expresse concernant la poste, la présente loi ne touche ni aux droits, ni aux obligations de l'administration des postes.

Art. 25bis. La présente loi ne porte pas atteinte aux droits des cantons, communes et corporations publiques découlant de la souveraineté sur les routes.

Art. 26 et 27. Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Pfister-Winterthur, Berichterstatter: Art. 24 erteilt die Ermächtigung an den Bundesrat, für die Post, auf Stückgutsendungen von über 10 bis 15 kg einen Entfernungstarif anzuwenden, wie für Frachtstücke über 15 bis 50 kg, und den geltenden Posttarif abzuändern. Durch diesen Artikel soll zwischen Bahn und Post ebenfalls eine bessere Verkehrsteilung eingeführt werden. Wir haben bis heute die Eigentümlichkeit, dass auf kurze Strecken der Transport von Stückgutsendungen mit der Bahn vorteilhafter ist, auf längere Strecken dagegen derjenige mit der Post, weil diese für Stücke bis 15 kg an einen Einheitstarif gebunden ist, so dass ein Paket von Basel bis Pratteln gleichviel zu bezahlen hat, wie von Genf nach Santa Maria im Münstertal. Dieses Verhältnis, das tatsächlich unbegreiflich erscheint, soll nun auch geändert werden. Die Absicht besteht, den Einheitstarif von 10 bis 15 kg für Pakete aufzuheben und statt dessen einen Entfernungstarif einzuführen. Vor allem soll für Postpakete eine Nahzone mit ermässigten Taxen geschaffen werden, mit einem Radius von 50 km. Im ternern soll für Frachtstücke von 20 bis 50 kg ein abgestufter Tarif geschaffen werden mit Zonenradien von 50, 100, 200 und 300 km.

Damit diese Aenderung getroffen werden kann, ist eine Gesetzesrevision nötig und daher muss dieser Art. 24 geschaffen werden. Die vorgesehenen tarifarischen Massnahmen werden der Post einen Ausfall von drei Millionen verursachen, aber der Ausfall wird zum Teil den Bahnen zugute kommen, zum andern Teil der Bevölkerung. An den Brieftaxen kann nicht gerührt werden, weil die ganze Rentabilität der Post auf dem regalpflichtigen Verkehr beruht, also Briefpost und Beförderung von Paketen bis zu 5 kg. Alle andern Postgeschäfte sind heute schon unrentabel. Wir beantragen Ihnen also auch hier Zustimmung zum Artikel, wie er von der Bahn- und Postverwaltung gemeinsam vereinbart und vorgeschlagen wird.

Dann noch zu Art. 25bis. Hier schlägt Ihnen die Kommission den neuen Artikel vor: „Die auf der Strassenhoheit beruhenden Rechte der Kantone, Gemeinden und öffentlichen Körperschaften werden durch dieses Gesetz nicht berührt.“ Es soll damit ausdrücklich gesagt werden, dass der Bahn wohl das Recht zusteht, den Astoverkehr einzuführen und die Strassen dafür zu benützen, aber dass sämtliche Strassenhoheitsrechte der Kantone, Gemeinden und öffentlichen Körperschaften überhaupt nicht berührt werden sollen. Das ist ja wohl das Minimum, was diese verlangen können, denn wahrscheinlich werden ihnen durch den Astoverkehr erhöhte Strassenausgaben erwachsen, wenn auch die Mehrausgaben nicht sehr gross sein werden. Wir beantragen auch hier Zustimmung.

Angenommen. — *Adoptés.*

Gesamtabstimmung. — *Vote sur l'ensemble.*
Für Annahme des Gesetzesentwurfes Mehrheit
Dagegen Minderheit

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

3086. Getränkesteuer. Bundesratsbeschluss.

Impôt sur les boissons. Arrêté du Conseil fédéral.

Botschaft und Beschlussentwurf vom 4. August 1934
(Bundesblatt II, 861. — Message et projet d'arrêté du
4 août 1934 (Feuille fédérale II, 881).

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 4. August 1934 erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die für den Verkauf von Erzeugnissen der inländischen Urproduktion durch den Bebauer an andere Abnehmer als Getränkehändler, Wirte oder Kleinhändler in Mengen bis zu 500 Liter in Aussicht genommene Steuerfreiheit (Art. 2, Abs. 4) fallen gelassen und für diesen Verkauf die Meldepflicht des Verkäufers eingeführt werde.

Antrag der Kommissionsminderheit.

Verwerfung des Bundesratsbeschlusses.

Proposition de la majorité de la commission.

L'approbation de l'arrêté du Conseil fédéral du 4 août 1934 est subordonnée à la condition que soit abandonnée l'exonération fiscale prévue pour le cas où les produits de la culture indigène sont vendus par le cultivateur, en quantités ne dépassant pas 500 litres, à d'autres clients que des marchands de boissons, aubergistes ou détaillants (art. 2, 4^e al.) et que soit instituée, pour cette vente, la déclaration obligatoire du vendeur.

Proposition de la minorité de la commission.

Rejeter l'arrêté.

Berichterstattung. — Rapport général.

Mäder, Berichterstatter der Mehrheit: Ich schicke meinen Ausführungen eine Vorbemerkung voraus. Es ist Ihrer Kommission nicht gelungen, einen französischen Referenten für diese Materie zu finden. Aber ich hoffe, dass Sie deshalb nicht verzichten müssen auf Ausführungen über den Gegenstand in der eleganteren Sprache als wir sie haben.

Die Einführung einer eidgenössischen Getränkesteuer bildet einen integrierenden Bestandteil des Bundesbeschlusses vom 13. Oktober 1933. Sie ist grundsätzlich beschlossen und mit dieser Tatsache werden sich auch diejenigen abfinden müssen, welche, unter nachhaltiger Berufung auf die Verfassungswidrigkeit einer eidgenössischen Getränkesteuer, der Durchführung dieser Fiskalmassnahme

die allergrössten Widerstände entgegensetzen. Die gewaltigen Anstrengungen, welche für die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts im Bundeshaushalt erforderlich waren, hätte den Verzicht auf die Erschliessung dieser Einnahmequelle trotz aller Schwierigkeiten, die sich ihr entgegenstellten, angesichts der grossen Opfer, die man nach anderer Richtung dem Schweizervolk aufzulegen musste, nicht rechtfertigen lassen. Ein Volk von 4 Millionen, das für Getränke, die für Befriedigung des Lebensbedarfes nicht notwendig sind, jährlich 600 Millionen Franken ausgibt, kann seinem Staat eine bescheidene Abgabe auf diesen Aufwand nicht versagen, wenn es in einer Zeit ausserordentlicher wirtschaftlicher Nöte an diesen Staat ungewöhnlich hohe und vielseitige Anforderungen stellt. Die neue Entwicklung der finanziellen Verhältnisse des Bundeshaushaltes hat denn auch einwandfrei dargetan, wie notwendig die Erträge einer Getränkesteuer als Ergänzung des Einnahmebedarfes für den Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben sind. Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 13. Oktober 1933 sollte die Budgetlage des Bundes für das Jahr 1934 um rund 122 Millionen Franken verbessert werden und zwar durch eine Ausgabenverminderung von 38,5 Millionen und eine Einnahmevermehrung von 83,5 Millionen, eingerechnet ein Ertrag von 25 Millionen aus der Getränkesteuer.

Während die im Zusammenhang mit dem Finanzprogramm aus der Verminderung der Ausgaben eingetretene Verbesserung im grossen und ganzen erreicht werden konnte, wirkte sie sich hinsichtlich der Einnahmen nur zum Teil aus. Statt 83,5 Millionen beträgt die Zunahme nur 47,5 Millionen. Der Voranschlag des laufenden Jahres weist noch ein Defizit von 8 Millionen Franken auf. Der Fehlbetrag der Rechnung wird aber mit Rücksicht auf bereits beschlossene und in Aussicht stehende Mehrausgaben und in Anrechnung von heute schon voraussehbaren Mindereinnahmen, denen allerdings auch gewisse Mehreinnahmen gegenüberstehen, auf 30 Millionen ansteigen. Auch für die nächstfolgenden Jahre sind Rechnungsausfälle in der gleichen Höhe zu erwarten, wenn die schwere Wirtschaftskrise, wie leider zu befürchten ist, weiter anhält. Man wird sich vermutlich sogar auf noch schlechtere Rechnungsergebnisse gefasst machen müssen. Zieht man in Betracht, dass dazu für die finanzielle Sanierung der Bundesbahnen Aufwendungen von rund 50 Millionen jährlich erforderlich sein werden, so könnte also die Verwaltungsrechnung des Bundes in den nächsten Jahren nur dann ins Gleichgewicht gebracht werden, wenn neue Mittel in der Höhe von wenigstens 80 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung ständen. Wäre die Einführung der Getränkesteuer nicht bereits beschlossen, so müsste sie nach meiner persönlichen Auffassung wohl ohne Verzug in Aussicht genommen werden. Dieser Einsicht sollen sich diejenigen nicht verschliessen, welche die stille Hoffnung haben möchten, dass bei einer allfälligen Ablehnung der zur Beratung stehenden bundesrätlichen Vorlage eine Getränkesteuer überhaupt dahinfallen würde. Es kann sich nicht darum handeln, ob diese Steuer erhoben werden soll, sondern nur darum, wie sie zu erheben ist. Zur Entscheidung dieser Frage ist im Bundesbe-

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1934
Date	
Data	
Seite	501-509
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 699

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.

geladen wird, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um gemäss Bundesgesetz über die berufliche Ausbildung die Zahl der Lehrlinge im Schuhmacher-gewerbe einzuschränken.

Ihre Kommission ist der Meinung, dass eigentlich das Bundesgesetz dem Bundesrat bereits Auftrag und Vollmacht erteilt habe, im Sinne der Motion vorzugehen. Sie ist daher vielleicht überflüssig. Die Kommission will ihr aber nicht opponieren und schlägt vor, es möge auch der Nationalrat die Motion erheblich erklären.

M. Germanier, rapporteur: Le Conseil des Etats a formulé une motion au sujet de la loi sur la formation professionnelle en demandant que le Conseil fédéral intervienne pour restreindre le nombre des apprentis. Les motifs qui ont guidé le Conseil des Etats dans cette motion sont précisément ceux qui se trouvent énumérés dans le message du Conseil fédéral: «Les maîtres cordonniers se plaignent que les exploitants forment des apprentis en trop grand nombre». C'est pour mettre un frein à la formation pléthorique des apprentis, que le Conseil des Etats propose cette motion.

Nous remarquons qu'une disposition permet déjà au Conseil fédéral de prendre une telle décision et, comme nous venons de l'apprendre par le Département de l'économie publique, on a mis en chantier des dispositions spéciales. De cette façon, la motion du Conseil des Etats n'est plus qu'un vœu pie que nous vous prions de bien vouloir accepter.

Angenommen. — *Adopté.*

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

Siehe Seite 449 hiervor. — Voir page 449 ci-devant.

Beschluss des Ständerats vom 27. September 1934.
Décision du Conseil des Etats du 27 septembre 1934.

Präsident: Der Ständerat teilt mit, dass er beim Verkehrsteilungsgesetz sämtlichen Beschlüssen des Nationalrates zugestimmt hat; nur bei Art. 21 besteht eine scheinbare Differenz. Die vom Ständerat angenommene Fassung entspricht aber tatsächlich der Absicht des von Herrn Joss hier begründeten Abänderungsantrages. Dieser Antrag ist in der Eile ungenau redigiert worden, was sofort nach der Abstimmung konstatiert wurde. Die Herren Referenten sowohl als Herr Joss sind übereinstimmend der Meinung, es liege tatsächlich keine Differenz vor, sondern nur die Korrektur einer irrtümlichen Redaktion. Wenn diesem Verfahren aus dem Rate keine Opposition gemacht wird, begnügen wir uns mit diesen Feststellungen, ohne eine nochmalige Differenzenberatung zu eröffnen.

Es wird keine Opposition erhoben.

Es ist damit festgestellt, dass zwischen den Beschlüssen beider Räte Uebereinstimmung besteht. Die Schlussabstimmung wird morgen vorgenommen.

Nachmittagssitzung vom 27. Sept. 1934. Séance du 27 sept. 1934, après-midi.

Vorsitz — Présidence: Hr. Huber.

3039. Bankengesetz. Loi sur les banques.

Fortsetzung. — *Suite.*

Siehe Seite 675 hiervor. — Voir page 675 ci-devant.

Elfter Abschnitt wird Neunter Abschnitt.

Ueberwachung und Revision.

Art. 27—31.

Anträge der Kommission.

A. Revisionsstellen.

Art. 27, Ziff. 1. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

² Kantonalbanken sind von der Revision durch eine Revisionsstelle nach Abs. 1 zu befreien, sofern sie von einem eigenen sachkundigen Kontrollorgan geprüft werden.

Art. 28. ¹ Die Revisionsstelle hat zu ermitteln, ob die Jahresrechnung nach Form und Inhalt gemäss den gesetzlichen, statutarischen und reglementarischen Vorschriften aufgestellt ist, und ob die Bestimmungen dieses Gesetzes und seiner Vollziehungsverordnung sowie allfällige kantonale Bestimmungen über den Schutz von Spareinlagen beobachtet sind.

Für den Rest Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Art. 29. ¹ Mit der Revision kann nur ein Revisionsverband oder eine Treuhandgesellschaft beauftragt werden, die als Revisionsstelle für Banken anerkannt worden ist. Die Vollziehungsverordnung bestimmt die Voraussetzungen der Anerkennung. Die Bankenkommision entscheidet, ob ein Revisionsverband oder eine Treuhandgesellschaft diese Voraussetzungen erfüllt.

¹bis. Die als Revisionsstellen anerkannten Revisionsverbände und Treuhandgesellschaften haben sich ausschliesslich der Revisionstätigkeit zu widmen. Die Besorgung von Bankgeschäften, insbesondere Vermögensverwaltungen, ist ihnen nicht gestattet.

Ziff. 2 und 3. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

⁴ Die Revisionsstelle hat ausser gegenüber den zuständigen Organen der revidierten Bank und der Bankenkommision über alle ihr bei der Revision bekannt gewordenen Tatsachen das Geheimnis zu bewahren.

B. Revisionsbericht.

Art. 30 und 31. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats.

Die Aenderung in Art. 30 berührt nur den französischen Text.

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1934
Date	
Data	
Seite	702-702
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 716

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.

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1934
Date	
Data	
Seite	726-726
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 718

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.

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung
Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Sommer-Session — 1934 — Session d'été

12. Tagung der 29. Amtsdauer — 12^e session de la 29^e législature

Bezugspreis: In der Schweiz jährlich 12 Fr., die Postgebühr eingerechnet; im übrigen Postvereinsgebiet 16 Fr.
Bezug ausschliesslich durch die Expedition Verbandsdruckerei A.-G. Bern.

Abonnements: Un an: Suisse 12 frs., port compris. Union postale 16 frs.
On s'abonne exclusivement auprès de l'office expéditeur, l'imprimerie fédérative S. A. Berne.

Vormittagssitzung vom 5. Juni 1934.
Séance du 5 juin 1934, matin.

Vorsitz — Présidence: Mr. Riva.

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.
Transport automobile de marchandises.

Botschaft und Gesetzentwurf vom 23. Januar 1934 (Bundesblatt I, 89). — Message et projet de loi du 23 janvier 1934 (Feuille fédérale I, 89).

Antrag der Kommission.

Mehrheit:

Eintreten.

Minderheit (Evéquo):

Nichteintreten.

Proposition de la commission.

Majorité:

Passer à la discussion des articles.

Minorité:

Ne pas passer à la discussion des articles.

Berichterstattung. — *Rapports généraux.*

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: Wir sollen Neuland betreten. Da müssen wir zuerst recht zusehen, wo wir stehen und wohin wir gehen sollen. Darum bitte ich Sie, mich zuerst auf einen kleinen Aussichtshügel begleiten zu wollen, von dem aus wir die neue Verkehrsordnung und das neue Verkehrsrecht überschauen können. Ich will vorerst den Rechtszustand schildern, unter welchem bisher das Eisenbahnfrachtgeschäft und der Automobilgüterverkehr sich abwickeln. Der Staat

lässt den zwei wichtigsten Landtransportmitteln eine recht unterschiedliche rechtliche Behandlung angedeihen. Daraus ergeben sich naturgemäss auch verschiedene wirtschaftliche Auswirkungen.

Das geltende Recht lässt für die Eisenbahnen einen der Hauptgrundsätze unserer Bundesverfassung, denjenigen der Handels- und Gewerbefreiheit, nur zu einem kleinen Teil bestehen. Seit ihrem Aufkommen hat der Staat, in Erkenntnis der überragenden Bedeutung der Bahnen für die Wirtschaft, den Bau und Betrieb derselben besonderen Rechtssätzen unterstellt. Hielt sich anfänglich diese Sondergesetzgebung in verhältnismässig engen Grenzen, so wurde sie mit dem Erstarren des neuen Verkehrsmittels weiter ausgebaut, um schliesslich den Schienenverkehr in weitem Umfang der allgemeinen privaten Rechtssphäre zu entziehen. Bereits die Bundesverfassung von 1848 enthielt die ersten Ansätze für eine eidgenössische Einflussnahme auf das Eisenbahnwesen. Hatte man doch bei dem Artikel, der dem Bund die Errichtung öffentlicher Werke anheimstellt, in erster Linie den Bau von Eisenbahnen im Auge. Der Bund kam aber erst später dazu, von dieser Möglichkeit praktischen Gebrauch zu machen; der grundlegende Artikel 1 im Eisenbahngesetz von 1852 bestimmte noch: „Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiet der Eidgenossenschaft bleibt den Kantonen bzw. der Privattätigkeit überlassen.“ Die Eisenbahnhoheit blieb also zunächst den Kantonen; auch die Erteilung von Konzessionen blieb vorerst diesen überlassen. Das freie Schalten und Walten der privaten Gesellschaften wurde unter der kantonalen Eisenbahnherrschaft zunächst wenig eingeengt, dies namentlich auch deshalb, weil jeder Kanton den Bau neuer Eisenbahnen auf seinem Gebiete möglichst zu fördern trachtete. Diese Verhältnisse änderten sich erst, als das zweite Eisenbahngesetz von 1872 die Eisenbahnhoheit auf den Bund übertrug. Dieses Gesetz, das dem Neubau der Bundesverfassung zeitlich um zwei Jahre vorausging, sich also auf den 1874 in die Verfassung eingeführten Eisenbahnartikel noch gar nicht stützen konnte,

schuf die grundlegenden Voraussetzungen für eine kraftvolle eidgenössische Eisenbahn- und damit Verkehrspolitik.

Fortan war es der Bund, der die Konzessionen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen jeder Art erteilte. Dabei besteht indessen eine rechtliche Pflicht, die Konzession zu erteilen, nicht. Mit dem zunehmenden Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes kam naturgemäss bei der Behandlung der Konzessionsgesuche auch der Bedürfnisfrage eine immer ausschlaggebendere Bedeutung zu, es musste auf die schon bestehenden Bahnen in stets zunehmendem Masse Rücksicht genommen werden. Dadurch erlangte das Eisenbahngesetz auch eine wichtige wirtschaftspolitische Bedeutung, denn es schaltete damit auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues und -Betriebes auch die Gewerbefreiheit in zunehmendem Masse aus. Das geschah, obwohl die Verfassung von 1874 gerade den allgemeinen Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit aufgestellt hatte. Der Gesetzgeber wollte diesen Grundsatz also auf dem ihm zugänglichen Gebiet des Verkehrs, im Eisenbahnwesen, nicht anwenden. Der Bundesrat hat dieser Auffassung verschiedentlich Ausdruck gegeben. So, wenn er bei der Beantwortung eines Postulates sagte, es verstehe sich von selbst, dass der Grundsatz der freien Konkurrenz in Eisenbahnsachen, die übrigens in unserm Land schon so bedenkliche Früchte gezeitigt habe, eine Beschränkung im einzelnen Fall erleiden müsse (Bundesblatt, 1904, VI, 496—503).

Das Eisenbahngesetz erhielt seine verfassungsrechtliche Sanktion und zugleich nachträgliche Grundlage in Art. 26 der Bundesverfassung, der die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen als Bundessache erklärte. Es folgte nun eine reiche und sehr weitgehende Sondergesetzgebung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens. Ganz allgemein gesprochen wurden die Eisenbahnen einer wirtschaftspolitischen Sonderbehandlung unterworfen, wie sie auf keinem andern wirtschaftlichen Gebiete zu finden ist. Die Verstaatlichung der Hauptbahnen führte zu einer weitem Verstärkung in diesem Sinne. Ein Hinweis auf die so verdienstliche Sammlung Oetiker über „Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes“ sei hier gestattet. Im Zusammenhang mit den mannigfaltigen Verpflichtungen, die den Bahnen durch Gesetz auferlegt wurden, dürfte es genügen, auf die Betriebs-, Beförderungs- und die tarifarische Gleichbehandlungspflicht hinzuweisen, auf die Pflicht des fahrplanmässigen Verkehrs und der minimalen Fahrleistungen, denen eine besondere Bedeutung für die nationale Wirtschaft zukommt. Dazu gehören auch die Verpflichtungen zur unentgeltlichen Beförderung der regalpflichtigen Brief- und Fahrpost, abgesehen von der Regelung für die Nebenbahnen, die Auflagen gegenüber dem Telegraphen, sowie die Verpflichtung zur Beförderung des Militärs zur halben Taxe, und so weiter, um nicht zu sprechen von der gesetzlichen Bindung der Arbeitszeit für alle Bahnen, der Saläre und Löhne für die S.B.B. und von allen übrigen Sozialverpflichtungen der Bahnen, deren Handlungsfreiheit immer mehr eingeschränkt wurde. In diesem Zusammenhang darf ich wohl an die bekannte Schrift von Professor Saitzew erinnern, in der er im Herbst 1932 auf

Veranlassung der Generaldirektion der S.B.B. die wirtschaftspolitische Sonderbehandlung der Eisenbahnen durch den Staat einlässlich bearbeitet hat. Er hat allerdings im Sinne seines Auftrages mehr von den Lasten gesprochen als von den gesetzlichen Privilegien der Bundesbahnen, wie Haftung des Bundes für die Schulden, Steuerfreiheit usw. Zusammenfassend kann indessen festgehalten werden, dass für den Eisenbahntransport, handle es sich um den Personen-, Gepäck- oder Gütertransport, eine vom Bund zu erteilende Konzession erforderlich ist. Ein Rechtsanspruch auf die Konzessionserteilung besteht nicht; sie wird in weitgehendem Masse vom Vorliegen eines Bedürfnisses abhängig gemacht. Für das bis vor kurzer Zeit wichtigste Transportinstrument, die Eisenbahn, liess man die Gewerbefreiheit nicht zur Anwendung kommen, wobei aber nicht unbeachtet bleiben darf, dass die Eisenbahn während langer Jahre praktisch für das Transportgeschäft fast einzig in Frage kam, also eine tatsächliche Monopolstellung einnahm. Diese schien jahrzehntelang unerschütterlich, bis die Fortschritte der Technik eine gewaltige Aenderung herbeiführten.

Mit dem Aufkommen eines neuen Landtransportmittels, des Automobils, ging die Vormachtstellung der Bahn im Gebiet des Transportwesens immer mehr verloren.

Es ist nun zu überlegen, welche Behandlung der Gesetzgeber diesem Transportmittel angedeihen lässt, ob er in analoger Weise wie beim Schienenverkehr auf die wirtschaftliche Betätigung Einfluss genommen und das Strassentransportgeschäft an das Erfordernis einer Konzession geknüpft habe? In erster Linie ergibt sich, dass dem Personentransport mit Motorfahrzeugen eine grundverschiedene Behandlung vom Gütertransport mit ebensolchen Fahrzeugen zuteil geworden ist. Vorerst der öffentliche Personentransport mit Automobilen: Das geltende Recht kennt für diesen eine Regelung, die mit derjenigen im Eisenbahntransport eine grosse Aehnlichkeit besitzt. Schon die früheren Postverkehrsgesetze behielten die regelmässige Reisendenbeförderung ausdrücklich der Post vor. Auch das Postverkehrsgesetz von 1924 erneuert diese Regelung, sein Art. 1 reserviert der Postverwaltung das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern. Der Bund hat also von jeher die Personenbeförderung grundsätzlich als Teil des Postregals in Anspruch genommen, das bestimmt: „Das Post- und Telegraphenwesen im ganzen Umfang der Eidgenossenschaft ist Bundessache.“ Auf dieser Verfassungs- und Gesetzesgrundlage baut sich die Konzessionierung aller gewerbsmässigen Unternehmungen auf, die den regelmässigen und periodischen Transport von Personen gewerbsmässig mittels Automobilen, Aufzügen oder Luftseilbahnen betreiben. Niedergelegt ist dieses Konzessionsrecht in der Verordnung vom 18. September 1906 betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen, in der Verordnung über die Konzessionierung von Unternehmungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck mit Kraftwagen vom 8. Februar 1916 und im Bundesratsbeschluss über die Erteilung von Konzessionen für regelmässige Autofahrten

nach Bedarf vom 19. März 1929. Auch die Konzessionierung der Schifffahrtsunternehmungen, welche die regelmässige und periodische Beförderung von Personen besorgen (Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern vom 19. Dezember 1910), stützt sich auf das Postregal. Konzessionsbehörde ist hier nicht die Bundesversammlung, sondern das Post- und Eisenbahndepartement.

Nur nebenbei sei erwähnt, dass auch die Verhältnisse im gewerbmässigen Luftverkehr ähnlich geregelt sind, indem die regelmässige Beförderung von Personen und deren Gepäck, sowie von Waren auf fahrplanmässig betriebenen Luftverkehrslinien sich auf eine Konzessionsordnung stützt, die heute in Art. 37ter der Bundesverfassung ihren Rückhalt hat. Dieser Artikel erklärt analog dem Eisenbahn- und Postartikel die Gesetzgebung über die Luftschifffahrt als Bundessache.

Eine völlig andere ist dagegen die rechtliche Ordnung für den gewerbmässigen Gütertransport auf der Strasse. Hier finden wir im Gegensatz zu dem für den regelmässigen Personentransport mit Automobilen ausgebildeten Konzessionssystem eine völlige Freiheit des Transportgeschäftes, was in Verbindung mit dem Personenverkehr mit Auto, Motorrad und Velo zu einer wahren Anarchie auf der Landstrasse geführt hat. Nach der gegenwärtigen gesetzlichen Umschreibung des Postregals im Warentransport sind nur Pakete mit einem Gewicht bis zu 5 Kilogramm regalpflichtig. Da bis heute eine andere Grenzziehung des Postregals im Gesetz unterblieb, konnte im Güterverkehr mit Automobilen die Gewerbefreiheit voll zur Auswirkung kommen. Das Motorfahrzeuggesetz von 1932 und die dazu gehörige Vollziehungsverordnung, sowie die vom Nationalrat in der letzten Session genehmigte Verordnung über die Arbeitszeit der Chauffeure haben nicht den Charakter wirtschaftspolitischer Erlasse. Sie weisen einen verkehrspolizeilichen, versicherungsrechtlichen und arbeitsrechtlichen Inhalt auf und beschränken die Ausübung des Transportgewerbes an sich nicht.

Zusammenfassend ergibt sich also, dass die rechtliche Behandlung der Transporte eine ganz verschiedene ist, je nachdem es sich um den schienengebundenen Verkehr oder um die Beförderung mit Automobilen auf der Strasse handelt. Im letztern Fall ist die rechtliche Behandlung wiederum verschieden bei der Beförderung von Personen oder Gütern. Für einen Teil des Transportgeschäftes, den Bahnverkehr und den regelmässigen Personentransport mit Automobilen, Aufzügen, Luftseilbahnen, Schiffen und Luftfahrzeugen, ist die Ausübung des Gewerbes an den Erwerb einer Konzession geknüpft. Für die nicht regelmässige Beförderung von Personen mit Automobilen — wir staunen besonders an Ostern und Pfingsten und dann überhaupt im Sommer über die Menge grosser Personen-Automobile, die oft halbe Dörfer in der Schweiz herumführen, gelegentlich, ja nicht regelmässig — wie für den gesamten auf der Strasse sich abwickelnden Warentransport kommt dagegen der Grundsatz der Gewerbefreiheit ohne Einschränkung zur Anwendung.

Das, meine Herren Kollegen, ist das Bild des heutigen Rechtszustandes mit seiner ungleichen

Behandlung des Schienen- und Autoverkehrs, sowie des Personen- und Gütertransportes mit Auto.

Dieser in die Augen springende ungleiche Rechtszustand soll nun durch das neue Gesetz in seinen hauptsächlichsten Auswirkungen beseitigt, und es soll eine gewisse Ausgleichung geschaffen werden. Das Transportgeschäft soll als ganzes von der Gesetzgebung erfasst und nach einheitlichen Gesichtspunkten behandelt, es soll damit hinsichtlich der rechtlichen Behandlung von der Zufälligkeit der technischen Mittel, die dabei zur Anwendung kommen, befreit werden. Wer sich im Transportgeschäft betätigt, soll, ganz gleichgültig ob es sich um die Beförderung von Personen oder Waren handelt, ob dabei als Transportmittel die Bahn oder das Automobil dient, einem gleichmässigen, die Gewerbefreiheit bis zu einem gewissen Grad einschränkenden Recht unterstehen. Das Gesetz schliesst damit eine Lücke, die zweifellos im heutigen Rechtszustand bestanden hat, es bringt die Voraussetzungen für eine einheitliche staatliche Verkehrspolitik, wie sie vor dem Aufkommen des Automobils in der Eisenbahngesetzgebung vorhanden waren, seither aber eben durch den geradezu revolutionären Siegeszug des Automobils verloren gegangen sind.

Die Schliessung des durch das Auto verursachten Loches in der Gesetzgebung soll nun dadurch ermöglicht werden, dass auch für den gewerbmässigen Gütertransport mit Motorlastwagen ein Konzessionssystem eingeführt wird. Das ist die grosse Neuerung, der Hauptgedanke, den uns das vorliegende Gesetz bringt. Und fügen wir es bei: die Neuerung kommt reichlich spät. Lange schon hätte der Staat seine Interessen und diejenigen des Volkes gegen das vordringende Auto verteidigen können und sollen. Inzwischen ist das Auto so stark geworden, dass der Staat sich mit ihm zuerst verständigen muss, bevor er ein Gesetz über die Verkehrsteilung zu erlassen wagt.

Die im neuen Gesetz vorgesehene Konzessionierung des privaten Transportgeschäftes stützt sich verfassungsrechtlich auf das Postregal, dem in unserem Recht schlechthin die Bedeutung eines Transportregals zukommt. Das neue Gesetz gibt also für das Postregal eine neue Grenzziehung, indem es das in Art. 36 der Bundesverfassung verankerte Regal auf Transporte ausdehnt, die zur Zeit der frühern gesetzlichen Umschreibung der Verfassungskompetenzen noch nicht die heutige Bedeutung hatten. Es kann in diesem Zusammenhange vielleicht daran erinnert werden, dass die technische Entwicklung bereits früher eine Aenderung in der Grenzziehung veranlasst hat: als letzte ist das Gesetz betreffend den Telegraphen- und Telephonverkehr von 1922, das die Erstellung und den Betrieb von Radio-Sende- und Empfangseinrichtungen unter das Regal stellte, zu erwähnen.

Das neue Gesetz sieht nun in grossen Zügen folgendes Konzessionssystem vor:

Für den gewerbmässigen Transport von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen bedarf es in Zukunft einer Konzession. Ausgenommen von der Konzessionspflicht ist der Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen oder auf Entfernungen von höchstens 10 km Strassenlänge. Desgleichen bleibt der sogenannte Werkverkehr,

das ist die Beförderung für eigene Bedürfnisse und mit eigenem Wagen und Personal frei. Die Ausführung von Transporten für Dritte ist dagegen dem Werkverkehr nur auf Verkehrsstrecken gestattet, für die entweder keine Eisenbahnverbindung oder keine Konzession für die regelmässige Güterbeförderung besteht. Diese Bestimmung ist deshalb wichtig, weil der Werkverkehr durch die billige Mitnahme von Rückfracht den Bahnen bisher schweren Schaden zufügen konnte. Immerhin ist für die Anpassung eine Uebergangszeit vorgesehen. Die konzessionsfreie Nahzone von 10 km kann im Gebiet von Nebenbahnen durch den Bunderrat eingeschränkt werden, sofern deren Lebensfähigkeit es erfordert.

Der Entwurf sieht zwei Konzessionsarten vor, eine Konzession N für die Beförderung von Gütern und Tieren aller Art, und eine Konzession S für die Beförderung von Umzugsgut, Möbeln und andern Gütern, für welche die Strassenbeförderung besondere transporttechnische Vorteile bietet. Die Konzession N wird in bestimmten Gebieten erteilt, wobei der Verkehr auf einzelne Strecken oder Ortsverbindungen beschränkt werden kann. Sie wird vom Verkehrsbedürfnis abhängig gemacht; in Gebieten mit Eisenbahnverbindungen ist für sie ausserdem die im Gesetzesentwurf besonders geregelte Verkehrsteilung massgebend. Damit soll ein System der Zusammenarbeit und Verkehrsteilung von Bahn und Auto geschaffen werden, für welches die Bundesbahnen in einem ausgedehnten Astoversuchsdienst bereits grosse Erfahrungen gesammelt haben. Die Verbindung des Astodienstes mit dem gesetzlichen Konzessionssystem stellt gegenüber allen ausländischen Konzessionsgesetzen eine grundlegende Neuerung dar, die auch im Ausland starke Beachtung gefunden hat, wie das deutsche „Archiv für Eisenbahnwesen“ (1933, Heft 6) und die Zeitschrift „Verkehrstechnik“ (1933, Heft 20) beweisen. Auch andere Länder arbeiten ähnliche Lösungen aus, überall ist das Hauptmerkmal die Schaffung eines Konzessionssystems. Auch Frankreich schreitet zur Lösung der Transportkrise auf dieser Grundlage, was kürzlich in Nr. 600 der „Neuen Zürcher Zeitung“ zu lesen war. Aber die Angliederung des Astodienstes, das ist unsere Erfindung.

Den Schwierigkeiten, die die Beurteilung des Verkehrsbedürfnisses im Einzelfall bisher bei allen Konzessionssystemen bereiteten, die unabhängig von einer rationellen Eingliederung des Motorfahrzeuges in den Eisenbahnbetrieb aufgestellt wurden, soll durch den Astodienst begegnet werden. Die vorgesehene Zusammenarbeit und Verkehrsteilung ermöglicht ferner, was wichtig ist, nicht unbeträchtliche Ersparnisse im Eisenbahnbetrieb, die dafür verwendet werden können, die Dienste der gesamten Transportorganisation für den Verfrachter billiger zu gestalten. Das gesetzliche Konzessionssystem bedeutet seinerseits eine wertvolle Ergänzung des Asto-Prinzips, weil neben den Asto-Unternehmern in der Zone von 10—30 km wenig andere Transportunternehmer mehr vorhanden sein werden und andererseits die Ferntransporte, soweit sie bisher gewerbsmässig mit dem Motorfahrzeug durchgeführt wurden, in Zukunft

wieder zu einem guten Teil der Schiene zufallen sollten.

Als Konzessions- und Aufsichtsbehörde ist das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement vorgesehen, das die Konzession nach Anhörung der beteiligten Kantonsregierungen, der Eisenbahnen und der vorgesehenen Genossenschaft auf die Dauer von 10 Jahren erteilt. In die Konzessionen können Vorschriften über den Umfang der Beförderungspflicht und die Haftpflicht für das Transportgut aufgenommen werden.

Damit würde also grundsätzlich das Strassentransportgeschäft den gleichen Regeln unterstellt, wie der Eisenbahnverkehr und die regelmässige Personenbeförderung mit Automobilen.

Das, meine Herren Kollegen, ist der Blick ins neue Land, mit andern Worten der neue Rechtszustand, wie er durch das vorliegende Gesetz geschaffen werden soll. Durch Einschränkung der Gewerbefreiheit mit Bezug auch auf den Güterverkehr auf der Strasse soll das Auto in das bestehende gemeinwirtschaftlich aufgebaute Transportsystem eingebaut werden.

Wie gestalten sich nun die wirtschaftlichen Verhältnisse unter dem heute geltenden Rechtszustand und welche Aenderungen sind voraussichtlich bei Einführung der neuen Ordnung zu erwarten? Es darf füglich behauptet werden, dass die immer schärfer in Erscheinung tretende Verkehrskrise zum Teil auch auf die ungleichen Rechtsgrundlagen zurückzuführen ist, auf welchen die verschiedenen Transportmittel arbeiten und dass deshalb die erste Voraussetzung für eine Verbesserung in der Angleichung der Rechtsgrundlagen zu suchen ist.

Vorerst ist festzuhalten, dass noch im Jahre 1920 in der Schweiz nur 3331 Motorlastwagen und Traktoren vorhanden waren, bis 1925 stieg diese Zahl auf 8929 Wagen, um bis 1929 gar auf 15 905 anzuwachsen. Bei der letzten uns zur Verfügung stehenden Zählung im Jahr 1931 notierte man bereits 20 388 Lastwagen und 2527 Anhängewagen.

Ich erinnere mich noch, wie unsere Generalstabsteiler vor dreissig Jahren über den zu geringen Bestand an Motorlastwagen in der Schweiz sich beklagten. Heute dürfte selbst der anspruchsvollste Generalstäbler mit Bezug auf die Zahl befriedigt sein!

Aehnlich sprunghaft gestaltete sich die Entwicklung beim Personenauto; im Jahre 1920 besaßen wir 8902 Personenwagen, 1931 waren es schon 63 945. Jahr für Jahr kommen rund zehnbis elftausend zumeist aus dem Ausland eingeführte Automobile, wovon vier Fünftel und mehr Personenautomobile, dazu. Ueberdies bevölkern über 900 000 Fahrräder und zwischen 32 000 und 47 000 Motorräder unsere Strassen. Und aus dem Ausland kommen jährlich noch zwischen 180 000 (1931) und 230 000 (1933) ausländische Motorfahrzeuge auf Besuch in unser Land hinein. Alle diese Vehikel üben auf den Verkehrswegen ihre kaum gebremste Herrschaft aus, währenddem der ohnmächtige Fussgänger immer mehr zum armseligen Unfallobjekt degradiert wird, der sogar auf dem Bundesplatz in Bern oder auf dem Bahnhofplatz in Zürich vor jedem Ueberschreiten einen kleinen Plan machen muss, um mit heilem Leib hinüberzukommen. Mit diesem Entwicklungsprozess war naturgemäss

eine eigentliche Strukturwandlung im Verkehr verbunden, deren Folgen nicht nur für die bisherigen Transportanstalten, sondern für die Wirtschaft unseres Landes überhaupt um so einschneidender waren, als damit gleichzeitig eine Schrumpfung der Verkehrsquantität vor sich ging. Als weitere Begleiterscheinung kann der Einfluss der fast vollständigen Motorisierung des Strassenverkehrs auf unsere Handelsbilanz erwähnt werden. Zahlenangaben enthält z. B. die Denkschrift „Bundesbahnen und Automobil“, „Caveant Consules“, vom Jahre 1931. Es wird dort angegeben, welche Summen für die Betriebsstoffe und für die grösstenteils nicht in der Schweiz hergestellten Motorfahrzeuge und deren Zubehörteile alljährlich ins Ausland fliessen. Dies ist im Zusammenhang mit der Tatsache, dass unser nationales Verkehrsinstrument, die Bundesbahnen, mit einem Kapitalaufwand von über 700 Millionen durch die Elektrifikation auf den landeseigenen Betriebsstoff umgestellt worden ist, sicherlich von Bedeutung. Bei aller Anerkennung der gewaltigen Vorteile des Automobils dürfen diese Zusammenhänge nicht ausser acht gelassen werden. Gerade das Fehlen einer den hemmungslosen Wettbewerb einschränkenden oder zum mindesten regulierenden Gesetzgebung hat die Automobilisierung in unserm Land so begünstigt, dass sie einen Grad erreicht hat, der zu dem tatsächlich vorhandenen Verkehrsvolumen in keinem Verhältnis mehr steht. Natürlich ist das vorhandene Missverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Gebiete des Transportgeschäftes zu einem wesentlichen Teil auch der Wirtschaftskrise und der in ihrer Folge auftretenden wirtschaftlichen Abschliessung der einzelnen Länder zuzuschreiben. Und ausgerechnet im Zeitpunkt der grössten Verkehrsschrumpfung hat uns die Technik ein neues Verkehrsmittel beschert, das einen immer grösseren Anteil am gesamten noch vorhandenen Verkehrsvolumen fordert. Aber gerade aus dieser Tatsache sollte mit aller Deutlichkeit hervorgehen, dass der Staat nicht länger zusehen darf, wie durch diese Entwicklung das Volksvermögen, von dem beide Verkehrsmittel erhebliche Teile darstellen, der Gefahr einer Wertzerstörung ausgesetzt wird. Im übrigen verweise ich auf die in der Botschaft (Seite 5) erwähnte Eingabe des Verbandes schweizerischer Motorwagenbesitzer (Aspa) an den Bundesrat von 1932, sowie an den gemeinsamen Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der S.B.B. von 1933 über die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil.

Wie gross die Gefahr ist, dass die Eisenbahnen im Wettbewerb mit dem Automobil in schwerster Weise geschädigt werden, ist natürlich schwer zu sagen. Immerhin muss in diesem Zusammenhang beachtet werden, dass dank des verschiedenen Rechtszustandes die Wettbewerber mit sehr ungleichen Waffen in den Kampf treten. Die Bahn hat die Pflicht, alle Reisenden und Frachtgeber gleichmässig zu behandeln; sie muss weiter alle ihr anvertrauten Transporte, auch die unerwünschten, uneinträglichen, übernehmen, da ihr die Beförderungspflicht auferlegt ist. Die Betriebspflicht zwingt sie, gleichgültig ob sie einen grossen, einen schwachen oder gar keinen Verkehr hat, die Züge fahrplanmässig laufen zu lassen. Endlich ist sie an

ein Tarifsysteem gebunden, das den Bedürfnissen der Volkswirtschaft weitgehend Rechnung trägt und daher naturgemäss nicht rein kaufmännischen Grundsätzen entsprechen kann. Auch besitzen alle Landesgegenden unabhängig von ihrer Verkehrsdichte Anspruch auf die gleichen Tarife. Aus den einträglichen Linien muss soviel herausgewirtschaftet werden, dass die Verluststrecken durchgehalten werden können. Alle diese Verpflichtungen erweisen sich im Konkurrenzkampf natürlich als schwere Hemmung. Mit der Durchbrechung der Monopolstellung der Bahn bedeutet die Aufrechterhaltung aller dieser Bindungen natürlich eine sehr wesentliche Behinderung der Bahn im Konkurrenzkampf mit dem Automobil. Denn dieses ist in der Preisgestaltung noch durchaus frei. Aber nicht nur das; es ist auch an keinen Fahrplan gebunden und kennt keine Betriebs- und Beförderungspflicht. Es kann sich darauf beschränken, nur die rentablen Verkehrsleistungen auszusuchen und auf die Bedienung da zu verzichten, wo ihm der Verdienst zu mager erscheint. Im Gegensatz zur Bahn verfolgt es nur die eigenwirtschaftlichen Interessen seines Besitzers. Bei diesen weit auseinandergehenden wirtschaftlichen Zielen der beiden Transportmittel — hier gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung, dort privates Wirtschaftsinteresse — deren Ursprung auf die verschiedene Behandlung durch den Gesetzgeber zurückgeht, ist unschwer zu verstehen, in welcher Richtung ein künftiges Recht versuchen muss, den wirtschaftlichen Zustand umzugestalten.

Das vorgeschlagene Konzessionssystem darf aber nicht für sich allein betrachtet werden; es wird im Umfange erst sinnfällig, wenn auch der mit seiner Hilfe zu verwirklichende Verkehrsteilungsplan in die Betrachtung einbezogen wird. Dieser ist, wie sich die Kommissionsmitglieder bei der Besichtigung der von den Bundesbahnen in der Ostschweiz organisierten Astoversuche überzeugen konnten, auf dem Grundsatz aufgebaut: „Der Eisenbahn der Fernverkehr, dem Automobil der Nahverkehr“. Damit sollen jedem Verkehrsmittel jene Aufgaben zugewiesen werden, die ihm dank seiner besonderen Eigenart zukommen. Theoretisch liessen sich diese Grundsätze wohl leicht aufstellen; die Umsetzung in die Praxis bereitete indessen vorerst grosse Schwierigkeiten. Erst nach langen Verhandlungen der Fachleute des Strassen- und des Schienentransportes gelangte man schliesslich zu einem die Bedürfnisse der Praxis befriedigenden Verkehrsteilungssystem. Insbesondere war es nötig, ein reibungsloses Ineinandergreifen der beiden Transportarten zu finden, was nur auf dem Weg engster Zusammenarbeit von Bahn und Automobil zu erreichen war. Neben der aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten äusserst wichtigen Herbeiführung eines Friedenszustandes im Transportwesen wird eine Vervollkommnung der öffentlichen Verkehrsapparate erreicht, um die das Ausland die Schweiz beneiden wird. Der Gesetzesentwurf findet denn auch in ausländischen Regierungskreisen und in den bekanntesten Fachschriften, wie schon gesagt, lebhaftes Interesse. Die Auswirkungen des neuen im Gesetzesentwurf vorgesehenen Konzessionssystems konnten bis zu einem gewissen Grad durch die bereits erwähnten Astoversuche der Bundes-

bahnen praktisch festgestellt werden. Das grundsätzlich Neue dieser Versuche liegt darin, dass das Auto nicht nur zu Bahnergängungsdiensten, sondern auch zu eigentlichen Bahnersatzdiensten verwendet wird. Durch eine gewisse Rückbildung des Eisenbahnbetriebes soll eine rationelle gemischte Betriebsart der beiden Transportmittel aufgebaut werden. Sie wird erreicht durch die sogenannte Automobil-Stückgut-Transport-Organisation = Asto, bei welcher die Stückgüter von den Verkehrszentren aus nach den zwischenliegenden Bestimmungsorten nicht mehr auf der Schiene, sondern auf der Strasse befördert werden. Die Verkehrszentren liegen 25 bis 40 km auseinander. Beim Vollausbau der Asto auf das ganze Bundesbahnnetz würden an Stelle der 641 heutigen Stationen mit Güterabfertigung nur noch 84 solche Verkehrszentren von den Stückgüterzügen direkt bedient. Alle Zwischenstationen, daneben aber auch die vielen nicht an der Bahn gelegenen Ortschaften und Weiler erhielten so den direkten Anschluss an das Bahnnetz und eine Güter-Haus-Hausbedienung, wie sie ihr Vorbild im Paketabhol- und Zustelldienst der Post hat. Für die Bahnverwaltungen ergibt sich die Möglichkeit, bei dieser Organisation ganze Güterzüge ausfallen zu lassen und die noch beibehaltenen Züge erheblich zu beschleunigen; auch wird eine bessere Auslastung der Züge ermöglicht. Es ergeben sich somit wesentliche Einsparungen an Zugförderungskosten wie auch an Wagenmaterial. Die derzeitigen Versuche erstrecken sich auf ein Netz von 274 km oder rund einem Zehntel des für den Astodienst in Betracht kommenden Bundesbahnnetzes. Sie beschäftigen 50 Lastwagen, die pro Arbeitstag 4000 km zurücklegen und 390 nicht an der Bahn gelegene Ortschaften bedienen. Die bedienten Landesgegenden erklären sich von der neuen Organisation befriedigt, und es liegen bereits Erklärungen namhafter Firmen vor, dass sie beim Vollausbau der Asto auf die Haltung eigener Transportdienste, also auf den Werkverkehr verzichten würden.

Der Grundgedanke des Verkehrsteilungsplanes, der es den Eisenbahnen ermöglicht, in die Abtretung des immerhin recht beträchtlichen Nahverkehrs bis auf rund 30 km einzuwilligen, liegt in der damit verbundenen Ausschaltung der gewerbsmässigen Autotransporte auf Entfernungen über 30 km und in der Erwartung, dass nach und nach auch ein Zurückgehen des Werkverkehrs eintreten werde. Denn sobald den im Werkverkehr verwendeten Fahrzeugen die bisherige Möglichkeit genommen wird, neben ihrem Eigenverkehr auch Transporte für Dritte gegen Entgelt (z. B. auf der sonst leeren Rückfahrt) auszuführen, wird die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs in Frage gestellt und damit bewirkt, dass allfällige Neu- oder Ersatzanschaffungen unterbleiben. Auch der Umstand, dass in Zukunft wieder mit festen Frachttaxen gerechnet werden kann, dürfte einzelne Firmen veranlassen, auf eigene Automobile zu verzichten. Hat doch gerade, neben dem Beispiel der Konkurrenz, die Unsicherheit der Kalkulation zahlreiche Geschäftsinhaber zur Angliederung eigener Transportdienste veranlasst.

Mit der in Aussicht genommenen Konzessionierung soll namentlich eine rationelle Haus-Hausbeförderung ermöglicht werden; die Konzessionsstrecken werden also den Asto-Verkehrs-

plänen entsprechen und in das neue System der Zusammenarbeit hineingepasst. Dabei bleiben aber die Konzessionäre, gleich wie bei den konzessionierten Automobilkursen der Postverwaltung, Privatunternehmer. Dabei sind sie gehalten, sich in eine Genossenschaft zusammenzuschliessen, die insbesondere für die Aufstellung der Tarife und die Abrechnung, für die Rationalisierung des Verkehrsdienstes durch Auswechslung und Verschiebung von Fahrzeugen, ferner für die gemeinsame Werbung usw. erforderlich ist. Durch ihre Tätigkeit im Rahmen der Konzession wird den in Frage kommenden Transportunternehmungen die Möglichkeit eines angemessenen Auskommens geboten; ihre Bezahlung wird auf Grund der gefahrenen Kilometer erfolgen, also der geleisteten Arbeit entsprechen. Sie bleiben aber Privatunternehmer und werden keinesfalls etwa Angestellte des Bundes oder der S.B.B. Man hat auch nicht unterlassen zu untersuchen, ob die ganze Regelung auf freierer Grundlage unter Ueberlassung eines freieren Wirkungsfeldes an die Konzessionäre aufgebaut werden könnte. Bei näherer Prüfung mussten die Fachleute aber feststellen, dass praktische Gründe dem entgegenstünden. Der Verfrachter will aus begreiflichen Gründen den Frachtvertrag möglichst nur mit einem Unternehmer abschliessen und auch über die Kosten nur mit einer Stelle abrechnen. Die Tarife müssen nach einheitlichen Grundsätzen aufgestellt, veröffentlicht und angewendet werden. Ueberdies besitzen die Bahnen bereits den geeigneten Apparat, nämlich die auf das ganze Land verteilten Güterannahmestellen und das für die Abrechnung geschulte Personal. Im Interesse eines rationellen Betriebes erscheint es deshalb zweckmässig, deren Dienste weitgehend in Anspruch zu nehmen.

Verschiedentlich ist auch schon die Frage gestellt worden, ob der durch die Asto angestrebte Ausbau des schweizerischen Transportapparates nicht ohne Gesetz, durch blosse vertragliche Vereinbarungen mit den bereits vorhandenen gewerbsmässigen Unternehmungen erreicht werden könnte. Natürlich wäre es keineswegs unmöglich, auch auf diesem Wege das ganze Land mit einem Netz von Automobildiensten zu überspannen, es ginge dabei aber in weitgehendem Umfange auf Kosten der Bahnen und der Wirtschaft. Zudem könnte, was von Wichtigkeit ist, der Wettbewerb der nicht vertraglich gebundenen Unternehmer — der Aussenseiter — bei einer solchen Ordnung eben nicht ausgeschaltet werden, die Aussenseiter würden im Schatten der Vereinbarungen sich lagern und fröhlich gedeihen. Das aber hätte zur Folge, dass einer neuen Organisation der rentable Verkehr nach wie vor durch Konkurrenzmassnahmen jeglicher Art streitig gemacht würde und man ihr lediglich die Bedienung der verkehrsarmen Gebiete und die nicht einträglichen Transporte gerne überliesse. Die Bahnen erhielten also dann für den auf die Strasse umgelegten Verkehr vom Automobil trotz der auf ihre Kosten vorgenommenen Verkehrsverbesserung keinerlei Gegenleistung. Das haben auch die Vertreter der Automobil-Interessenten zugeben müssen. Aus dieser Ueberlegung heraus ist dann auch die Verständigung durch beidseitiges Entgegenkommen zustande gekommen; die Vorlage

muss deshalb grundsätzlich als Kompromisslösung im Interesse beider Parteien eingeschätzt werden. Es ist denn auch die auf der gegenseitigen Verständigung ruhende gesetzliche Verkehrsteilung, die hier für den gerechten Ausgleich sorgt und zudem die Möglichkeit schafft, das gemeinwirtschaftliche Prinzip der Bahnen auch für die Autogüterbeförderung zur Anwendung zu bringen.

In diesem Zusammenhang kann auch die Frage aufgeworfen werden, ob die Bahnen überhaupt in der Lage wären, einen Kampf gegen das Auto-transportgewerbe durchzuführen und eventuell nachher ohne neues Gesetz aus eigener Kraft das Automobil selbst in ihren Dienst einzugliedern. Gewiss besteht eine solche Möglichkeit; die Konkurrenztarife der Sesa würden es ohne Zweifel erlauben, einen solchen Kampf bis zum Ende auszutragen, denn es sind auf Seite der Bahnen noch keineswegs alle Mittel der Selbsthilfe erschöpft. Bei einem solchen Vorgehen müsste naturgemäss die von der Wirtschaft schon jetzt fast als unerträglich empfundene Unsicherheit der Kalkulation auf dem Frachtenmarkt noch vergrössert und eine Entwicklung heraufbeschwört werden, an deren Ende das vollständige Tarifchaos stünde. Und der gesamte Kampf ginge schlussendlich direkt und indirekt auf Kosten der gesamten Wirtschaft. Man müsste sich von Anfang an klar darüber sein, dass das nur über Leichen möglich wäre und dass dabei das Autotransportgewerbe ruiniert würde, dass dabei gleichzeitig aber auch auf Bahnseite aussergewöhnliche Aufwendungen gemacht und Werte aufs Spiel gesetzt werden müssten, für die schliesslich die Volkswirtschaft im gesamten aufkommen müsste. Eine der Ueberlegungen mehr, die zum Kompromiss geführt haben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die mit der neuen Ordnung anzustrebenden wirtschaftlichen Vorteile ohne den gesetzlichen Rückhalt niemals zu erreichen wären. Es erscheint nötig, hiebei nochmals in Erinnerung zu bringen, dass das vorliegende Gesetz keineswegs jeden Wettbewerb ausschliesst; denn die gesetzliche Einschränkung des Werkverkehrs unterbleibt ja. Der Werkverkehr wird aber insofern den Preisregulator spielen, als die Astotarife nicht höher als die bei Werktransporten normalerweise aufzuwendenden Kosten sein können. Gerade das Interesse der Bahnen, auch möglichst viele Werktransporte zurückzugewinnen, bedeutet für die Oeffentlichkeit eine Gewähr dafür, dass die neue Transportorganisation eine Verbilligung und nicht eine Verteuerung herbeiführen muss. Andernfalls würde auch für niemanden ein Interesse aufkommen, auf seinen Werkverkehr zu verzichten; damit blieben aber auch die Erwartungen der Bahnen unerfüllt.

Man darf deshalb wohl behaupten, dass das Verkehrsteilungsgesetz geeignet ist, eine für die Wirtschaft nicht unbedeutende Vervollkommnung des Transportapparates zu schaffen. Es wird Ordnung in das Transportgebiet gebracht, es werden dabei aber soweit als immer möglich die Nachteile, die einer reinen Monopollösung anhaften würden, vermieden.

Es verbleibt noch zu zeigen, in welcher Weise die Postverwaltung an der neuen Ordnung interessiert ist. Sie musste in die vorgesehene Verkehrs-

teilung einbezogen werden, um auch auf diesem Gebiete nach Möglichkeit Doppelspurigkeiten und die Verschiebung des Kampfes zwischen Bahn und Auto auf ein anderes Kräftefeld zu vermeiden. Die zwischen Bahn und Post geführten Verhandlungen haben gezeigt, dass dies zweckmässig durch Ausscheidung der beiden Verkehre nach dem Gewicht erzielt wird, und zwar in der Weise, dass der Post vor allem der Leichtpaketverkehr überlassen wird. Diese Ausscheidung, die der bisherigen natürlichen Entwicklung entspricht, kann am besten durch eine entsprechende Tarifgestaltung bewirkt werden. Hierzu bedarf es aber einer Abänderung des Entfernungs-Einheitstarifes der Post, der für Pakete bis zu 15 kg gilt, weil sonst auf den kurzen Distanzen die Post durch die Astotarife konkurrenziert würde. Um das zu vermeiden, beabsichtigt die Post für eine Nahzone von 50 km eine ermässigte Postpakettaxe zu schaffen, sowie für Stückgutsendungen über 10 kg einen Entfernungsstarif einzuführen, wie er gegenwärtig schon für Poststücke von 15—50 kg besteht. Diese tarifarischen Massnahmen bezwecken also eine Ausscheidung des Verkehrs nach dem Prinzip: „Der Post den Kleinpaketverkehr bis zu 10 kg, der neugeschaffenen Transportorganisation den schwergewichtigen Verkehr“. Die Grundlage dazu soll mit Art. 24 des Gesetzes geschaffen werden, soweit sie nicht schon besteht, denn jetzt schon ist durch Gesetz das Gewicht für das einzelne Poststück auf 50 kg begrenzt. Der Regalschutz gilt bekanntlich nur für verschlossene Pakete bis 5 kg, und die Frage drängt sich bei diesem Anlass förmlich auf, ob nicht das Postregal von 5 auf 10, oder wenigstens 8 kg ausgedehnt werden sollte, damit auch die Post bei dieser Verkehrsteilung etwas besser auf ihre Rechnung kommen könnte. Denn ohne das berechnet sie den ihr durch das Verkehrsteilungsgesetz erwachsenden Schaden auf jährlich mehr als eine Million Franken.

Mit Bezug auf die aus dem Gesetz sich ergebende Umwandlung der Sesa, bisher eine Aktiengesellschaft, in die Form einer Genossenschaft, ist folgendes zu bemerken: Diese Umwandlung in die „Neue Sesa“ bedeutet keineswegs eine Weiterführung der bisherigen Parteiorganisation der Bahnen, die ihnen als Abwehrmittel gegen die Automobilkonkurrenz gute Dienste geleistet hat, in neuer Form. Die „Neue Sesa“ hat mit der letztern eigentlich nur den Namen gemein, sie erhält aber einen andern, gegenüber heute stark erweiterten Aufgabenkreis und verliert ihre bisherige enge Bindung zu den Bahnen. Um dies zu erläutern, seien in aller Kürze die Aufgaben erwähnt, welche die Sesa bisher besorgte und welche ihr künftiges Tätigkeitsgebiet ausmachen werden.

Die Sesa wurde bekanntlich im Jahr 1926 von den Bundesbahnen zusammen mit einer Reihe von Privatbahnen und andern Verkehrsinteressenten geschaffen als ein Instrument der Bundesbahnen, die darin eine beherrschende Stellung sich vorbehielten. Sie hatte ganz allgemein die Aufgabe, der immer stärker sich fühlbar machenden Automobilkonkurrenz im Güterverkehr entgegenzuwirken. Damit im Zusammenhang ergab sich auf verschiedenen Gebieten auch bereits eine gewisse Zusammenarbeit von Bahn und Auto. Ihrer Auf-

gabe entledigte sie sich durch die Verbesserung und Verbilligung der örtlichen Camionnagedienste. Heute sind bereits 437 Stationen und 1106 Ortschaften mit einem Sesa-Camionnagedienst versehen. Die Sesa vergibt alle diese Rollfuhraufträge an private Unternehmer. Wichtig ist sodann die Einführung des Sesa-Franko-Domizildienstes, der erlaubt, die Zustellgebühr für die Camionnage am Empfangsort schon bei der Aufgabe des Gutes zu begleichen. Insbesondere hat es die Sesa den Bahnen ermöglicht, durch Gewährung von besonderen Konkurrenztaxen erhebliche, bereits an das Automobil verloren gegangene Transportmengen zurückzugewinnen und einer weiteren Abwanderung zu begegnen. Hiemit im Zusammenhang sind auch die Stückgut-Rabatte zu erwähnen, die jenen Firmen gewährt werden, die mehr als 50 Tonnen Stückgut im Jahr versenden. Diese Rabatte kommen heute schon mehr als 1000 Firmen zugute; sie erreichten 1933 nahezu den Betrag von 2,3 Millionen Franken. Schliesslich liegt auch die Organisation der bisherigen Astoversuche in den Händen der Sesa.

Die „Neue Sesa“, in der die Bundesbahnen zum vornherein auf eine beherrschende Mehrheitsstellung verzichten, stellt demgegenüber eine Art Zwangsgenossenschaft der Konzessionäre dar, die erforderlich ist, um die vorgesehene Verkehrsteilung möglichst rationell durchzuführen. Mit ihr wird es möglich sein, z. B. zu Stossverkehrszeiten durch Verschiebungen des Wagenmaterials ohne ständige Bereithaltung eines zu grossen und damit unwirtschaftlichen Wagenparkes auszukommen und auch Leerfahrten möglichst zu vermeiden. Sie ist ferner, wie schon angedeutet, zur Vereinheitlichung des Tarifwesens und zur Vereinfachung der Abrechnung mit den Bahnen notwendig und stellt damit ein Bindeglied zwischen den Konzessionären und den Bahnen dar. Alles in allem liegt da also ein interessanter Versuch einer berufsständischen Ordnung auf einem Teilgebiet des Transportgewerbes vor. Die Genossenschaft wird schliesslich auch diejenige Stelle sein, in welcher die technische Weiterentwicklung der gemischten Beförderungsart gemeinsam mit der schweizerischen Lastwagenindustrie von Bahn und Autofachleuten planmässig gefördert werden kann, es ist die neuzeitliche Zunft der Verkehrsförderung und Verkehrsteilung.

Es sind also weitgehend Aufgaben neuer Art, die der „Neuen Sesa“ überbunden werden. Festzuhalten ist dabei aber erneut, dass die Selbständigkeit der Astokonzessionäre hinsichtlich ihrer internen Betriebsführung, der Rekrutierung und Besoldung des Personals usw. dabei unberührt gelassen wird; sie werden wohl in eine das ganze Land umfassende Transportorganisation eingegliedert, aber sie bleiben Elemente der Privatwirtschaft.

Zusammenfassend ist also zu sagen:

Die Gesetzgebung als Verteiler und Spalter des Güterverkehrs spielt zur Zeit derart, dass sie die Gewichte unter 5 kg dem Postzwang unterstellt, bei höhern Gewichten konkurrieren die Post, die Eisenbahn und das Auto, wobei die Post bis 50 kg, die Eisenbahn durch mannigfache Verpflichtungen überhaupt für alle Gewichte gebunden ist, während das Auto sich völliger und schrankenloser Freiheit erfreut, es kann Transporte ablehnen oder zu

beliebigen Taxen ausführen, wann es will, ohne an Zeit oder Tarife oder Fahrpläne gebunden zu sein und ohne so streng zu haften, wie Post und Eisenbahn.

Durch die neue Gesetzgebung sollen die Schalten etwas anders eingebaut werden, die Post erhält zwar keine Erweiterung des Regals, wohl aber einen grössern Spielraum in der Tarifpolitik, das Auto aber wird auch für den Güterverkehr unter Konzessionspflicht gestellt und erhält unter dieser Ordnung den Nahverkehr zugewiesen, während es vom Ferngüterverkehr zugunsten der Eisenbahn in der Regel ausgeschaltet wird, soweit es sich nicht um Werkverkehr handelt.

So lange das Lastauto noch keine Rolle spielte, wies die Gesetzgebung keine empfindliche Lücke auf und erfasste den Personen- und Güterverkehr ziemlich vollständig, weil ein tatsächliches Eisenbahn-Monopol der Gesetzgebung zur Seite stand. So lange dieses bestand, war eine Ergänzung der Gesetzgebung über den Güterverkehr nicht nötig. Das Auto machte dann einen Riss und Einbruch in die Gesetzgebung und besetzte sofort, wie es nach der geltenden Gesetzgebung sein gutes Recht war, die so entstandene Lücke im Namen der Handels- und Gewerbefreiheit mit dem Bestreben, das eroberte Gelände immer weiter auszudehnen. Auffallend ist nur, dass die Eisenbahn sich gegen diese Gefährdung ihres Güterverkehrs erst so spät zur Wehr setzte, es kann ihr der Vorwurf nicht erspart werden, dass sie das Auto allzulange unterschätzt hat, gerade so wie sie heute noch das Luftschiff unterschätzt. Aber die historische Entwicklung ist nicht etwa so, dass das Stück Handels- und Gewerbefreiheit, das wir heute etwas einschränken wollen, von Anfang an da war, es ist nicht etwa ein heiliger Ueberrest, ein ursprüngliches und vom Gesetzgeber bewusst geschaffenes Reservat oder Relikt einer frühern totalen Handels- und Gewerbefreiheit auf dem Gebiete des Verkehrswesens, sondern es ist ein durch das Auto verursachter und immer mehr ausgenützter Einbruch in die von Anfang an gebundene und von der Handels- und Gewerbefreiheit ausgenommene, sonst geschlossene Güterverkehrs-Gesetzgebung.

Damit, meine Herren Kollegen, ist der Ueberblick über das alte System und über die einzuführenden Neuerungen beendet. Ich habe dabei folgende Materialien, die an uns alle ausgeteilt worden sind, als bekannt vorausgesetzt: erstens die Botschaft und den Gesetzesentwurf des Bundesrates, zweitens die gedruckte Vorlage der Kommission mit ihren Abänderungsanträgen, drittens die Broschüre Asto, Mitteilung der Sesa vom Oktober 1933, die Ihnen allen ausgeteilt worden ist.

Zum weitem Verständnis des nicht sehr leichten Stoffes habe ich an alle Mitglieder des Ständerates vor der Session verteilen lassen: erstens einen Vortrag des Sesa-Direktors Dr. Emil Locher über Bahntransport-Ergänzungs- und Ersatzdienste im Güterverkehr der Bundesbahnen und zweitens eine Erläuterung des Post- und Eisenbahndepartements zu Art. 24 des Gesetzesentwurfes mit Ausführungen über das Transportsystem und die Tarifpolitik der eidgenössischen Post.

Beide Arbeiten sind von erprobten Männern verfasst und seien zu näherem Studium sehr empfohlen, es sind hochinteressante Beiträge zum vorliegenden Gesetz und von grossem Nutzen für dessen Verständnis.

Da nun aber mit solchen wichtigen Geschäften ein Augenschein verbunden zu sein pflegt, da sodann Ihre Kommission der Vorteile eines solchen Augenscheins teilhaftig war und da endlich die übrigen Mitglieder des Ständerates leider an diesem Augenschein nicht haben teilnehmen können, gestatte ich mir, Sie alle zum Ersatze noch zu einer kleinen Schweizerreise auf dem Papier, ohne Reiseentschädigung, einzuladen. Ich wähle dafür eine ebenso lehrreiche wie schöne Strecke, um Ihnen an einem praktischen Beispiele zu zeigen, wie sich die Transporte abwickeln und wie sich die Gesetzgebung bei der Menschen- und Güterbeförderung auswirkt und welche Gedanken über den jetzigen Verkehr und anzustrebende Neuerungen sich dem Reisenden etwa da und dort aufdrängen mögen.

Wir beginnen unsere Reise in Poschiavo, unten im Puschlav, dem von der übrigen Schweiz durch den Alpenwall abgetrennten südlichen Tale. Das Ziel des Reisenden und seiner Güter ist Oberbüren bei Uzwil im St. Gallischen. Bis zu 5 Kilogramm sind alle verschlossenen Pakete postregalpflichtig. Was sich für solche Pakete eignet, das unterliegt dem Regalzwang, da hat der Reisende nichts zu überlegen. Er muss derartige Pakete der Post Poschiavo übergeben. Das ist der eidgenössische Postzwang. Bei Gewichten über 5 kg hat der Reisende die Wahl zwischen jedem beliebigen Transportmittel; er kann sie der Bahn oder dem Luftschiff oder dem Last- oder Personauto oder jedem freigewählten Träger oder Esel übergeben, bis zu 50 kg Gewicht ist auch die Post zur Uebernahme verbunden, ebenso ist die Bahn zur Beförderung verpflichtet, während die Benützung der übrigen Transportmittel von einer freien Vereinbarung abhängig ist, das ist noch heiliges Refugium der Handels- und Gewerbefreiheit.

Da jedoch der Güterverkehr aus dem Puschlav über die sieben Berge nach der übrigen Schweiz kein sehr starker ist, raufen sich dort keine privaten Automobilbesitzer um die Aufträge, und da auch Rückfrachten im Werkverkehr, ebenso wie Lufttransporte nur seltene Ausnahmen sind, da endlich Saumkolonnen für den Güterverkehr einem frühern Zeitalter angehören und Beförderung von Gütern auf geeigneten Einzeltieren umständlich und teuer ist, bleibt praktisch dem Reisenden in Poschiavo nur die Wahl zwischen Postaufgabe und direkter Uebergabe auf die Bahn. Da ergibt sich nun eine Frage der Transportpreise. Bis zu Gewichten von 15 kg arbeitet gegenwärtig die Post mit Entfernungseinheitstaxen für die ganze Schweiz, sie beträgt 40 Rp. bis 1 kg, 60 Rp. bis 2,5 kg, 90 Rp. bis 5 kg, 1 Fr. 20 bis 7½ kg, 1 Fr. 50 bis 10 kg und 2 Fr. bis 15 kg. Bei schwereren Gewichten tritt ein Post-Differenzial-Tarif in Kraft, je nach Gewicht und Entfernung. Darum versenden und stückeln von so weit entfernten Orten aus manche Reisende ihr Gepäck derart, dass sie ihre Pakete oder Koffern nicht mehr als 15 kg schwer werden lassen, weil

es dann zur billigen Posteinheitstaxe von der Post am Bestimmungsort ins Haus getragen wird. Da ist dann in jedem Einzelfalle zu prüfen, ob die Frachtgut- oder Eilgutspedition durch die Bahn samt der Camionnage, mit oder ohne Sesa, ins Haus billiger zu stehen kommt. Aber wenn man sich in Poschiavo so recht vorstellt, was die schweizerische Post-Einheitstaxe bedeutet und was die Post an die Berninabahn und an die Rhätische Bahn daraufzahlen muss, so steht man vor einem glänzenden Beispiel echt eidgenössischer Solidarität, auch wenn diese Einheitstaxe auf Gewichte bis 10 kg reduziert wird. Die Puschlaver Heidelbeer-Sammler können ihre Myrtilli und ihre burgunderweinen Nelken oder im Herbst die Weintrauben des Veltlins zur billigen Posteinheitstaxe nach der ganzen Schweiz versenden, mit der gleichwertigen Briefmarke nach Genf oder Basel oder Schaffhausen oder Chiasso oder Murren oder Champéry usw. Das beruht auf dem Transportmonopol der eidgenössischen Post und auf der gesetzlichen Pflicht der Bundesbahnen und privaten Hauptbahnen, die regalpflichtige Post unentgeltlich zu befördern, während die Nebenbahnen dafür angemessen entschädigt werden müssen. Da drängt sich schon der Gedanke auf, ob nicht für die Bundesbahnanierung jährlich einige Millionen dadurch herbeigeholt werden könnten, dass die Post, der als Kompensation eine zweckmässige Erweiterung des Regals zugestanden werden könnte, ohne unerträgliche, ja mit kaum spürbarer Mehrbelastung des Publikums, auch an die Bundesbahnen für die Regal-Postbeförderung eine billige Entschädigung zahlen würde?

Unser Reisender in Poschiavo macht nun aber aus seinem Gepäck bloss zwei Sendungen, ein 5 kg-Paket mit der Post und eine schwerere Stückgutsendung mit der Bahn. Beide sendet er nach dem nämlichen Bestimmungsort, der auch sein persönliches Ziel ist: Oberbüren bei Uzwil. Und nun wollen wir den Reisenden und sein Gepäck begleiten und sehen, was ihm unterwegs alles begegnet und durch den Kopf fährt. Wir werden alle Arten und Varietäten von Bahnen begegnen, ebenso alle Farben und Marken von Automobilen und Motorfahrzeugen, die Personenautomobile leider meist aus dem Ausland importiert, dann Lastwagen aller Art mit Gütertransporten aller Art bis zu Menagerien mit Zirkussen, Karussells und Seiltänzern; ferner grosse Personen-Automobile, darunter ein solches mit einer Zigeuner-Musik, die für ein vierwöchentliches Gastspiel-Tournée in der Schweiz statt der Eisenbahn ein Gross-Automobil benützt. Wir werden auch die gelben Autowagen unserer Post sehen, die an Stelle der früheren Pferdeposten — denken Sie an das berühmte Gotthardpost-Gemälde Kollers! — getreten sind, ferner die grossen Personenwagen, mit denen die eidgenössische Post Ausflüge in der Schweiz und ins Ausland — unter Vorbehalt des Gegenrechts — organisiert. Im Reisedienst hat das Auto das Pferdegespann fast vollständig verdrängt. Von der Betriebslänge der Reisepostlinien, 5042 km, entfallen 4652 km auf Auto-, 390 km auf Pferdebetrieb. Mit Autos wurden 8,584,709 km, mit Pferden 385,348 km, zurückgelegt. 19 ältere Pferdefuhrwerke wurden 1933 verkauft oder abgebrochen, 2 an Museen abgegeben. Sie finden darüber im Geschäftsbericht

des Bundesrates für 1933, im „Grünbuch“, Seite 910 ff., interessante Angaben. Im übrigen verweise ich auf die Publikationen unserer Postverwaltung: Das „Alpenbuch“ und „Hundert Jahre schweizerische Alpenposten“ und füge nur noch folgendes bei: Im Jahre 1916 betrug die Länge der Autopostlinien der Schweiz 17 km, 17 Jahre später 4652 km. Die Zahl der beförderten Reisenden stieg von 1416 bis 1932 von 18 106 auf 4 580 961. Der Wagenpark der eidgenössischen Post zählte Ende 1933 über 800 Fahrzeuge. Doch nun lassen Sie uns unsere Reise antreten.

Beide Gepäcksendungen verlassen den Versandort mit dem nämlichen Zug der Berninabahn, den auch der Reisende benützt. Beim schönsten Wetter fährt der gelbe Zug hinauf gegen die Höhe des Berninapasses, vorbei an der aussichtsreichen Alp Grüm mit dem Blick auf den Piz Palü, durch Schnee- und Lawinengalerien, vorbei am Hospiz mit dem Pass-Seelein und dann bergabwärts gegen Morteratsch, wo die Gletscher des Bernina-Massivs aus dem Talgrund leuchten, hinunter nach Pontresina und nach St. Moritz. Auf dieser Fahrt erinnern wir uns der Erteilung der Konzession für diese Bahn im Jahre 1899, wir wissen, dass die Konzession, weil eine Schienenbahn betreffend, von der Bundesversammlung erteilt worden ist und sich auf das Eisenbahngesetz stützt. Die Bahn hat in der Nachkriegszeit, gestützt auf das Bundesgesetz zur Aufrechterhaltung des Betriebes von in Not geratenen Privatbahnen ein Hilfsdarlehen erhalten. Und gleichzeitig fällt uns ein, dass es noch gar nicht lange her ist, dass eine Konzessionsänderung gutgeheissen worden ist, bei der vom Uebergang zum durchgehenden Jahresbetrieb und vom Ausbau der Bahn zur Sicherung des Winterbetriebes die Rede war, ermöglicht durch finanzielle Mitwirkung des Kantons und auch des Bundes; auch die Postverwaltung war beteiligt. Das war im Dezember letzten Jahres. Bis dahin war die Bahn nicht verpflichtet, ihren Betrieb das ganze Jahr hindurch aufrecht zu erhalten, sie konnte ihn im Winter einstellen. In diesem Falle aber hatte sie auf Grund einer besondern Konzessionsbestimmung von sich aus für die Beförderung der Reisenden, wie auch der Post zu sorgen. Nachdem aber gerade der Winter für das Engadin die Hauptsaison darstellt, war es der Bahn natürlich daran gelegen, ihren Betrieb auch im Winter aufrecht zu erhalten. Mit besonderen Mitteln, Schneeschleudern usw. wurde die Linie, soweit Lawinenniedergänge es nicht verunmöglichten, offen gehalten, wofür die Postverwaltung neben der auf Grund der einschlägigen Bestimmung des Nebenbahngesetzes für die ordentliche Postbeförderung zu entrichtenden, in ihrer Höhe vom Reinertrag des Bahnunternehmens abhängigen Postentschädigung noch eine besondere jährliche Subvention ausrichtete. Leider hat im vergangenen Winter eine Lawine bei den Berninahäusern ein schweres Unglück angerichtet, bei dem zwei Angestellte der Berninabahn namens Giovanni Maffina und Giovanni Cortesi in Ausübung ihres Dienstes ums junge Leben kamen und über 30 Reisenden damit das Leben retteten.

Unser Reisender ist inzwischen mit seinen beiden Sendungen in St. Moritz angelangt. Hier wurde mit Zustimmung des Eidg. Post- und Eisenbahn-

departements der saisonmässige Betrieb der Strassenbahn versuchsweise durch einen Postautomobilbetrieb ersetzt. Im übrigen sieht der Reisende hier, wie seine zwei Sendungen umgeladen werden, die eine in den Postwagen, die andere in einen Güterwagen der Rhätischen Bahn. Ein Mitreisender meint: „Aha, ein grosses selbständiges Bahnnetz, im Gegensatz zur Berninabahn eine Hauptbahn!“ Wir müssen ihn unter Hinweis auf die einschlägigen Bundesratsbeschlüsse über die Bezeichnung der schweizerischen Nebenbahnen berichtigen. Auch die Rhätische Bahn ist, wie sämtliche Schmalspurbahnen, eine Nebenbahn. Auch Bau und Betrieb dieses Bahnnetzes stützen sich auf eine durch die Bundesversammlung erteilte Konzession. Die Bahn ist mit Hilfe eines Bundesdarlehens vor nicht sehr langer Zeit zu ihrem grossen Nutzen elektrifiziert worden. Die Postbeförderung erfolgt ebenfalls auf Grund der Verpflichtung des Nebenbahngesetzes, desgleichen die Regelung der an die Bahn von der Post auszurichtenden jährlichen Entschädigungen. Die Rhätische Bahn befördert nun also unsere zwei Sendungen bis nach Chur. Zunächst das Engadin hinunter über Samaden nach Bevers, wo die Albulalinie scharf nach Norden abbiegt, durch den Albulatunnel und in der bekannten Linienentwicklung durch Tunnel und über hohe Brücken und Viadukte (Landwasser, Solisbrücke u. a.) hinab nach Thusis, wo der eine Zweig des Rheins, der Hinterrhein erreicht wird, dann weiter an Burgen und Schlössern vorbei zum Zusammenfluss mit dem eigentlichen, am Badus entspringenden Rheinlauf, dem Vorderrhein bei Reichenau. Bald ist Chur erreicht, wo unsere beiden Sendungen die Rhätische Bahn verlassen und nunmehr auf die Normalspurbahn, die Hauptbahn, die Bundesbahnen übergehen. Die Postsendung geht ihren Weg weiter im Bahnpostwagen eines Personen- oder Schnellzuges, der Umlad erfolgt direkt von Wagen zu Wagen am Perron selber. Die Weiterbeförderung geht rasch von statten. Der Wagen, in dem sich die Stückgutsendung befindet, muss hingegen vorerst zur Güteranlage verbracht werden, wo erst der Umlad in den normalspurigen Güterwagen vorgenommen werden kann. Nun kommt es weiter darauf an, ob gleichzeitig noch andere Stückgutsendungen ab Chur nach der nämlichen Station, in unserem Falle St. Gallen, vorhanden seien. Trifft dies zu und machen diese Sendungen ein Mindestgewicht von etwa 2,5—3 t aus, so werden sie in einen sog. Stationswagen zusammengeladen, der ohne weitere Zwischenaufenthalte nach St. Gallen durchlaufen kann. Ein solcher Stationswagen kann deshalb auch einem Personenzug mitgegeben werden. Anders aber, wenn nicht so viele Stückgutsendungen nach St. Gallen vorhanden sind, um das angegebene Mindestgewicht zu erreichen. In diesem Falle erfolgt eine Zusammenladung mit andern Stückgutsendungen, die nach andern vom betreffenden Zug bedienten Stationen bestimmt sind, wobei die Beförderung nur mit einem Güterzug erfolgt. Dann aber ist die Reisedauer naturgemäss eine verlängerte. Der Weg, den unsere beiden Sendungen zurücklegen, ist wohl der gleiche, sie fahren aber nicht mehr mit dem nämlichen Zuge. Wir lassen die Postsendung vorausgehen, sie liegt gut verstaut

im Bahnpostwagen Richtung Sargans-Rheintal-St. Gallen; vielleicht geht dieser Wagen über St. Gallen hinaus weiter. Unser Postpaket bleibt dabei unverändert an seinem Platze bis nach Uzwil; dort wird es ausgeladen und gelangt schliesslich an seinen Bestimmungsort mit dem Postauto Uzwil-Bischofszell, einem der bekannten 17plätzig gelben Wagen. Vom Postbureau in Oberbüren wird die Sendung ihrem Empfänger durch den ordentlichen Verteilungskurs des Postboten überbracht; sie hat damit ihr Ziel erreicht.

Nun die Stückgutsendung. Sie ist im Verlaufe des Abends im Güterschuppen Chur eingetroffen. Die nächste Weiterbeförderungsmöglichkeit besteht mit einem Güterzug der Bundesbahnen; der Chur vormittags 10 Uhr verlässt. Da wir sie vorläufig weiterbegleiten wollen, müssen auch wir in Chur nächtigen. Wir haben also Zeit, einige weitere Beobachtungen zu machen. Auf dem Bahnhofplatz sehen wir einen schmucken elektrischen Motorwagenzug ankommen und auf der Geleiseanlage des Platzes halten. Zahlreiche Reisende steigen aus, einige schleppen lange Skihölzer mit sich, und das Gebaren mit Platzbeanspruchung mancher steht im umgekehrten Verhältnis zur Verbilligung der Sportfahrkarten. In einem angehängten Güterwagen des Motorwagenzuges bemerken wir verschiedene Collis, darunter auch solche, die nach Stationen des Rheintales bestimmt sind und die wohl anderntags mit dem nämlichen Zug wegbeordert werden wie unsere Stückgutsendung. Die Post wird aus- und zum Teil umgeladen. Wir stellen fest, dass es sich um einen von Arosa kommenden Zug der elektrischen Chur-Arosa-Bahn handelt; ebenfalls eine private schmalspurige Nebenbahn, betrieben ebenfalls auf Grund der vom Bunde verliehenen Eisenbahnkonzession. Eben langen auch noch zwei vollbesetzte gelbe Alpenpostwagen an. Woher mögen sie wohl kommen? Die Aufschrift am roten Schild erzeigt die Route St. Moritz-Tiefenkastel-Lenzerheide-Chur, diestolze Julierpost.

Am andern Morgen sind wir rechtzeitig am Bahnhof, denn wir müssen mit der Möglichkeit rechnen, dass der Güterzug, mit dem unsere Stückgutsendung läuft, bis zu 10 Minuten vor der fahrplanmässigen Zeit abgelassen werden kann. Auch müssen wir uns noch unsern Platz in irgendeiner Bremshütte anweisen lassen. Das Abfahrtszeichen wird gegeben, für den Güterzug nicht mit dem Befehlsstab, sondern mit der Signalpfeife; der Zug fährt an, es geht aber nicht so sacht wie bei einem Personenzug, auch die Fahrt ist erheblich unruhiger. Wir hören die Lokomotive pfeifen, einmal, zweimal, dreimal, die Bedienung der Bremsen setzt ein, es gibt einige Rucke, die nächste Station ist erreicht. Nach längerem Aufenthalt, während dem einzelne Stücke ausgeladen werden und ein Wagen mit Vieh in den Zug eingestellt wird, geht die Fahrt weiter. An allen Stationen das gleiche Bild: Ein- und Auslad, Manöver, Entgegennahme oder Abgabe von Begleitpapieren usw. So kommen wir nach Landquart, nach Maienfeld, Ragaz und schliesslich nach nahezu 2 Stunden nach Sargans. Es ist Mittag geworden, die Weiterfahrt unseres Stückgutwagens erfolgt erst nach längerem Aufenthalt. Eben fährt ein Schnellzug Richtung Zürich ein. Wir entschliessen uns, den Umweg über

Zürich zu machen und unsere Stückgutsendung allein das Rheintal hinunter an den Bodensee und nach St. Gallen laufen zu lassen, wir wissen nun, wie es beim Stückgüterzug zugeht, der schliesslich gegen Abend in St. Gallen ankommen wird. Bis dahin sind wir auch über den Umweg dort und können auf der Fahrt vielleicht noch weitere Beobachtungen machen. In wesentlich ruhigerer Fahrt als mit dem Güterzug und in erheblich rascherem Tempo geht es nun das Seetal abwärts an den industriellen Orten Mels und Flums und dem Waffenplatz Wallenstadt vorbei dem Wallensee entlang. Da bemerken wir an einem der Berge des Wallensees eine Luftseilbahnanlage zu land- und forstwirtschaftlichen Zwecken. Diese ist nicht postkonzessionspflichtig, wiewohl sie auch Personen befördert, denn der Transportbehälter ist so gebaut und eingerichtet, dass gleichzeitig nicht mehr als vier Personen befördert werden können. In solchen Fällen ist immerhin eine Ermächtigung der zuständigen Kantonsbehörde für den Personentransport neben der Warenbeförderung erforderlich. Dann fällt uns ein: Hat nicht letztes Jahr ein Antrag auf Konzessionierung einer Drahtseilbahn nach dem Ski- und Kurggebiet der Flumserberge den eidgenössischen Räten vorgelegen, die dann wegen Aufstellung eines Konkurrenzprojektes zurückgelegt worden ist? In der Tat stehen sich hier zwei Projekte gegenüber, beide für Standseilbahnen nach den Flumserbergen, das eine von Flums, das andere von Mols am Wallensee ausgehend. Da es sich dabei um Bahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes handelt, fällt die Konzessionserteilung in die Zuständigkeit der Bundesversammlung. Das Geschäft wird ihr wieder vorgelegt werden, wenn einmal im Benehmen mit dem Kanton abgeklärt sein wird, welchem Projekt der Vorzug zu geben sei. Eine Bahn im Sinne des Eisenbahngesetzes, was ist eigentlich darunter zu verstehen? Der Bundesrat hat die Frage im Zusammenhang mit der Frage der Konzession einer Pferdebahn im Jahre 1912 näher untersucht und erklärt dort (Bundesblatt 1912, III, 356) folgendes:

„Wir bezeichnen als Eisenbahn im Sinne des zitierten Gesetzes eine dem öffentlichen Verkehr dienende Anlage, auf welcher die Beförderung von Personen oder Gütern mittelst Fahrzeugen besorgt wird, die sich auf Schienen bewegen. Danach müssen die Requisite gegeben sein: 1. Die Anlage muss zur Ausführung von Personen- oder Warentransporten dienen; 2. die Beförderung muss sich auf Fahrzeugen vollziehen, die auf Schienen laufen; 3. die Anlage muss dem öffentlichen Verkehr dienen.“

Nach dieser Definition fallen unter den Begriff der „Eisenbahn“ alle Normalspur-, Schmalspur- (inbegriffen die Strassenbahnen und Tramways), Zahnrad- und Drahtseilbahnen; nicht aber die Luftseilbahnen, die gleislosen Bahnen, d. h. die Trolleybusse (ein solcher arbeitet in Lausanne) und die Aufzüge (ein solcher befindet sich an der Hammetschwand am Bürgenstock, ein Konzessionsgesuch für einen Aufzug auf den Weissenstein wurde zurückgezogen). Diese „Gleislosen“ erfüllen die Bedingung 2 nicht, sie laufen nicht auf Schienen, ihre Personenbeförderung gründet sich auf eine Konzession des Postdepartements.

Wir sind etwas abgeschweift, unsere Fahrt ist inzwischen weitergegangen, wir passieren Weesen und nähern uns Ziegelbrücke, der erst vor kurzem, nachdem die Abmachungen mit Glarus und St. Gallen über die endgültige Auflassung der Bahnstrecke Weesen-Näfels abgeschlossen werden konnten, ausgebauten Zweigstation. Von hier aus führen die Linien nach dem Glarnerland und nach Uznach-Rapperswil. Die erstere Linie hat den Charakter einer Nebenbahn, sie ist vom Bundesrat seinerzeit ausdrücklich als solche erklärt worden. Wieder stellt sich eine Frage: Was ist denn eigentlich das Charakteristikum der Nebenbahn? Der Begriff spielt ja auch im vorliegenden Gesetz eine Rolle. Art. 1 des Nebenbahngesetzes vom 21. Dezember 1899 gibt darüber Auskunft: „Nebenbahnen sind diejenigen Bahnen und Bahnstrecken, welche vorzugsweise dem Lokalverkehr oder speziellen Verkehrszwecken dienen und nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln.“ Das trifft für die Glarnerlinie in der Tat zu.

Auf einem Nebengeleise steht ein langer Güterzug zur Weiterfahrt bereit, er hat die Durchfahrt unseres Schnellzuges abwarten müssen; es ist ein sog. Ferngüterzug, der Wagenladungstransporte auf lange Strecken im internschweizerischen und im internationalen Verkehr befördert und nur auf ganz wenigen Stationen anhält, wo dies aus besonderen Gründen (Kreuzungen, Ueberholungen) erforderlich ist. Durch diese Züge kann der Wagenladungs-Güterverkehr ganz wesentlich beschleunigt werden. Weiter geht unsere Fahrt durch die Linth-Ebene, die uns dieses Wunderwerk eidgenössischer Energie und Solidarität in Erinnerung ruft, dem Zürcher Obersee entgegen; die Türme von Rapperswil und der Seedamm werden sichtbar. Da drängt sich die Frage auf, ob die Interessenten — Südostbahn, Kantone und Gemeinden — die Mittel für den Ausbau und die Korrektur der Südostbahn, dieser wichtigen Verkehrsader, wohl zusammenbringen werden? Kurz darauf halten wir in Pfäffikon. Am andern Perron steht ein aus nur wenigen Wagen bestehender Normalbahnzug, davor eine verhältnismässig recht kleine Dampflokomotive, auf den Wagen stehen die Initialen S.O.B., das ist eben die Südostbahn, eine private normalspurige Nebenbahn. Der zur Abfahrt bereite Zug vermittelt die Verbindung über den Seedamm nach und von Rapperswil, die Tragfähigkeit der aus den 70er Jahren stammenden Seedammbrücken lässt grössere Lokomotivbelastungen nicht zu; deshalb müssen die Züge mit einer so wenig leistungsfähigen Maschine hinüberbefördert werden. Diese Tatsache, sowie die verkehrshemmende Auswirkung der alten Drehbrücke und schliesslich die für den heutigen gesteigerten Verkehr ungenügende Breite der Seedammstrasse haben dem vom Bunde subventionierten Ausbauprojekte gerufen, das Ihnen ja vor nicht langer Zeit vorgelegt war. Von Pfäffikon aus zweigt eine weitere Strecke der Südostbahn ab, diejenige gegen Wollerau-Samstagern, wo sie sich mit der von Wädenswil herkommenden Stammelinie nach Arth-Goldau vereinigt, von der in Biberbrücke die Stumpenlinie nach Einsiedeln abzweigt. Unser Zug fährt dem Zürichsee entlang und hält in Wädenswil, der Abzweigstation nach der Südost-

bahn. Am Landeplatz liegt ein Dampfschiff der Zürichsee-Dampfschiffgesellschaft, eines konzessionierten Schiffahrtsunternehmens. Die Konzession für diesen Betrieb wurde auf Grund des Postregals erteilt, denn es handelt sich nicht um eine Eisenbahn im Sinne des Gesetzes. Seit Jahresfrist besteht auf dem Zürichsee noch ein weiteres vom Bunde konzessioniertes Schiffahrtsunternehmen, die Motorfähre Horgen-Meilen, die insbesondere zur Herstellung einer Querverbindung für Motorfahrzeuge ins Leben gerufen worden ist; auch diese Konzession stützt sich auf das Postverkehrsgesetz. Auf der parallel zur Bahn verlaufenden, zum Teil schön ausgebauten, zum Teil noch im Umbau begriffenen Strasse wickelt sich ein lebhafter Verkehr ab, der zeigt, dass man sich nach und nach einem Verkehrszentrum nähert. Der Motorfahrzeugverkehr herrscht vor, wir kreuzen und überholen Personenwagen, Lieferungswagen und Motorlastwagen. Auch das schussähnliche Rattern und Knattern von Motorrädern mit und ohne Soziussitz stört unser Gehör. Eben passieren vier Autoomnibusse, es scheinen aber keine schweizerischen Fahrzeuge zu sein, wir können auf einem derselben gerade noch das Wort „Mühlhausen“ lesen. Sie führen elsässische Pilger nach Einsiedeln. Ist hiefür wohl eine Konzession erforderlich? Das hängt ganz davon ab, innert welcher Zeitabschnitte diese Fahrten nach dem gleichen Ziel ausgeführt werden. Die Konzessionsordnung B vom 19. März 1929 bezeichnet als konzessionspflichtig diejenigen Fahrten, deren Ausführung während mehr als 14 Tagen und wenigstens einmal wöchentlich nach dem gleichen Reiseziel erfolgt. Diese Pilgerfahrten finden den Sommer über wohl eingemale statt, jedoch in wesentlich grösseren Zeitabständen, so dass also für sie die Konzessionspflicht nicht besteht. In diesem Zusammenhang ist allgemein zu konstatieren, dass das Automobil in der Pilgerbeförderung nach Einsiedeln eine wesentliche Rolle spielt und die Bahntransporte ganz erheblich abgenommen haben, sehr zum Schaden namentlich der Südostbahn. Bei diesem Anlass erinnern wir uns daran, dass vor wenigen Jahren eine Motion im Nationalrat hängig war, durch die eine mässige finanzielle Belastung — eine Art Eintrittsgebühr an der Grenze — für alle vom Ausland in die Schweiz eintretenden Automobile hängig gewesen ist, doch ist dann nachher diese Einnahmequelle durch internationale Abkommen verstopft worden. Immerhin sei daran erinnert, dass im Jahr 1931 schätzungsweise über 180 000, 1932 über 200 000 und 1933 über 230 000 ausländische Motorfahrzeuge die Grenze überschritten haben.

In Thalwil vereinigt sich die von Zug und von Luzern kommende Linie mit unserer linksufrigen Seelinie, wir nähern uns immer mehr Zürich. Der Verkehr auf der Parallelstrasse wird immer lebhafter; beim Niveauübergang in Wollishofen staut sich eine ganze Reihe von Motorfahrzeugen aller Art, und wir haben noch das Pech, Augenzeugen eines Zusammenstosses zwischen einem Auto und einem Velo zu werden, wie sie an der Tagesordnung sind. Im Jahre zusammengerechnet, erfordert der moderne Verkehr wohl verhältnismässig fast so viel Menschenopfer, als durchschnittlich im Mittelalter die Reisläuferei. Die Tunnel der ver-

legten Einfahrtslinie nehmen uns auf, wir passieren die zwischen zwei Tunneln gelegene neue Station Zürich-Enge; hier im Bahnhofgebäude haust Herr Dr. Emil Locher, hier befinden sich die Bureaux der Direktion der Sesa, der schweizerischen Express A.G., die zur Zeit auch die Asto-Versuche leitet. Wiedikon folgt; die wenigsten wissen, dass bei dieser Station eine im Tunnel gelegene Abzweigung besteht, von der eine Verbindungslinie unter Tag zur Gemeinschaftsstation Giesshübel der Sihltalbahn/Uetlibergbahn führt, die den Güteranschluss dieser Nebenbahnen an das Bundesbahnnetz vermittelt.

Zürich-Hauptbahnhof, das schöne „Provisorium“, nimmt uns auf, wir steigen aus, um zu verpflegen. Am Bahnhofplatz macht ein grosses Reisebureau Reklame für regelmässige öffentliche Rundfahrten und Reisefahrten mit grossen Automobilen, für welche regalflichtige Personenbeförderung das Reise-Unternehmen die Postkonzessionen B 1 und B 2 erwerben musste, und zwar vom Postdepartement in Bern, das auch Konzessionen für Linien- und Pendelfahrten abgibt.

Unser Reisender entschliesst sich nun, einer Einladung folgend, als Gast in einem privaten Personenauto an sein Reiseziel zu fahren.

Beim Hauptbahnhof beginnt die Fahrt, wir begegnen die Kurse der Strassenbahn und des Autobusdienstes der Stadt Zürich, beides konzessionierte Unternehmungen, die erstere als Nebenbahn im Besitz der durch die Bundesversammlung erteilten Eisenbahnkonzession, der letztere gleich wie der Autobusdienst der Stadt Bern, konzessioniert durch das Postdepartement auf Grund des Postverkehrsgesetzes. Wir haben ferner im Vorbeifahren vor einem Hause einen Automobillastwagen stehen sehen mit der Aufschrift: S.B.B.-Camionnage, ein Fahrzeug des offiziellen Camionneurs, das die Eilgut-, Express- und Stückgutsendungen im Stadtgebiet im Haus-Hausverkehr zum Empfänger verbringt oder beim Versender abholt. Dies wird auch unter der künftigen Regelung weiter der Fall sein. Leicht abfallend geht es nun die Winterthurerstrasse hinaus, an einer Strassenkreuzung steht wiederum einer der blauen Zürcher Autobusse; hier war doch früher ein Tramgeleise. Richtig, beim Uebergang der Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach in den Besitz der Stadt sind verschiedene Strecken derselben aufgelassen und durch den Autobus ersetzt worden, auch ein Zeichen der Zeit. Nun geht's in rascher Fahrt die Ueberlandstrasse hinaus, Wallisellen bleibt links, wir kreuzen eine Bahnlinie, es ist die S.B.B.-Strecke nach Uster-Rapperswil. Rechts sind die Hallen des Flugplatzes Dübendorf sichtbar. In Brüttisellen unterfahren wir die zweigeleisige Hauptlinie Zürich-Winterthur, nachher wird à niveau die Linie Effretikon-Kloten-Oerlikon gekreuzt, eine im Sinne des Gesetzes als Nebenbahn erklärte Strecke. Wir kreuzen zahlreiche Fahrzeuge, Bierbrauerei-Lastwagen, die das Bier zu den Kunden führen, sowie Wagen einer grossen Konservenfabrik, das ist ausgesprochener Werkverkehr. Dann kommt uns ein Möbelwagen mit Anhänger einer Firma in St. Gallen entgegen, das ist ein gewerbmässiger Transport über eine längere Strecke, Umzugsgut. Der Gesetzesentwurf sieht hiefür die besondere Konzession S (Spezialkonzession) vor. Ein Lastwagen mit der Polizeinummer

eines westschweizerischen Kantons kommt uns entgegen, die Aufschrift am Wagen erzeugt eine Weinfirma. Wir denken: Der wird Wein an einen ostschweizerischen Empfänger verbracht haben und nun wohl leer nach Hause zurückfahren, eventuell unterwegs noch leere Gebinde zurücknehmen, also Werkverkehr. Aber wir sehen anderes: Auf dem Wagen befinden sich Möbel und ähnliches. Diese Sachen werden auf der ansonst leeren Rückfahrt für Dritte gegen Entgelt mitgenommen. Wir erinnern uns an Zeitungsinserte des Inhalts, dass für sonst leere Rückfahrten Waren zum Transporte gesucht werden. Durch diese bezahlten Rückfrachten wird mancher im Werkverkehr verwendete Lastwagen erst wirtschaftlich. Mit andern Worten: Wenn diese gewerbmässigen Rückfrachten nicht mehr ausgeführt werden dürfen, so wird die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeuges fraglich. Hieraus darf unzweifelhaft ein gewisser Rückgang des Werkverkehrs in absehbarer Zukunft erwartet werden. Um den Uebergang nicht allzu schroff zu gestalten, sieht der Gesetzesentwurf entsprechende Uebergangsbestimmungen und eine dreijährige Uebergangszeit vor. Wir passieren Kemptthal und nähern uns Töss und Winterthur. Die Bahnlinie Winterthur-Bülach (Hauptbahnstrecke) wird im Orte à niveau gekreuzt, wir folgen dem rechtlich wie eine Eisenbahn konzessionspflichtigen Tram Winterthur, unterfahren den Bahnhof und verlassen die Stadt gegen Grüze, der ersten Station der anfangs 1918 zurückgekauften früheren Tösstalbahn, wiederum einer Nebenbahn. Wir begegnen wieder zahlreiche Fahrzeuge aller Art und werden uns bewusst, was da auf der Landstrasse alles kreucht und fleucht: neueste Modelle von Autos, würdige Autoveteranen, bis zu den windigsten Auto-Vagabunden, die reif sind für den Auto-Friedhof; wir begegnen auch Bastarden zwischen Last- und Personenautomobilen, wir sehen sogar notdürftig aufgemachte Personenautos, die Güter transportieren. Auffallend ist, dass immer mehr weibliche Führer die Personenautos steuern, was sich in der Unfallstatistik zeigen soll. Nun geht es parallel zur St. Galler Hauptlinie der Bundesbahnen gegen Elgg. In der Nähe dieser Ortschaft hält uns ein Menschaufauf auf, auch Polizei ist da, ein Lastwagen scheint über den Strassenbord hinausgefahren zu sein und hat dabei auch eine Stange der neben der Strasse verlaufenden Telefonleitung zur Strecke gebracht. Wir hören, wie der Chauffeur einer gewerbmässigen Transportfirma eben Angaben über seine heutige anhaltende Inanspruchnahme und diejenige seines Dienstes überhaupt macht. Nach seinen Darlegungen ist er aus Uebermüdung am Steuer eingeknickt und hat für den kurzen kritischen Moment die Gewalt über sein Fahrzeug verloren. Da wird die neue Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der Berufschauffeure Remedur schaffen. Nach kurzem Aufenthalt ist die Strasse frei, wir fahren weiter und überholen dabei einen Lastwagen, dessen Geräusch und Zustand nicht gerade auf allerbesten Unterhalt schliessen lassen. Die Firmabezeichnung ist stark verwischt, immerhin können wir das Wort „Autotransporte“ entziffern, es ist also ein „Gewerbmässiger“. Das ist wohl einer von denen, von welchen man uns schon öfters erzählt hat: Kleinere Leute, oft Familienglieder, tun sich zusammen und erstehen

einen Lastwagen, entweder einen gebrauchten Occasionswagen oder vielleicht gar ein neueres Fahrzeug, meist auf Abzahlung. Es ist überhaupt festzustellen, dass das Abzahlungsgeschäft kaum in einem Verkaufszweige so Verbreitung gefunden hat, wie im Autogeschäft; zum Teil befassen sich besondere Banken mit der Kreditgewährung. Auch unser Mann hat, wie ich erfahren kann, seinen Lastwagen noch keineswegs ganz abbezahlt. Damit wird dann ein sogenanntes „Transportunternehmen“ gegründet und auf Kundensuche ausgegangen. Wo in Erfahrung gebracht werden kann, dass etwas zu befördern ist, wird versucht, den Transport für sich zu gewinnen, und zu diesem Zwecke werden Angebote anderer, natürlich auch der Bahn, unterboten. Bei diesem Vorgehen ist die Verdienstmarge naturgemäss sehr gering, es langt knapp zum Durchkommen, doch muss gefahren werden, wo eine Möglichkeit besteht. Der immerhin Kosten verursachende Unterhalt des Wagens wird vernachlässigt, denn in erster Linie müssen die fälligen Raten bezahlt werden. Durch den eingetretenen, immer ausgeprägter in Erscheinung tretenden Konkurrenzkampf und den Rückgang der Transportmengen gestaltet sich die Lage derartiger Unternehmer, die diesen Namen eigentlich kaum zu Recht führen könnten, immer schwieriger. Die Fälle, dass sie endlich nicht mehr weiter können, mehren sich. Der Untergehende hat den einzigen Trost, bei seinem Zusammenbruch andere mitgerissen oder doch geschädigt zu haben. Da wird die Regelung auf Grund des Gesetzesentwurfes immerhin zu einer zweckmässigen Ordnung führen. Denn es werden eben nicht mehr Konzessionen erteilt, als im Gesamtplan Platz und Existenz finden können; das vorhandene Bedürfnis wird ausschlaggebend sein.

In Wängi biegen wir in die Strasse von Frauenfeld nach Wil ein. Zum Teil auf, zum Teil neben der Strasse verläuft eine elektrische Schmalspurbahn, die Frauenfeld-Wil-Bahn, eine Nebenbahn, die mit Hilfe eines Elektrifikations-Darlehens des Bundes vor nicht sehr langer Zeit elektrifiziert worden ist. Nun geht es Wil zu, wieder unterfahren wir eine Eisenbahnlinie, es ist die mit Dampf betriebene normalspurige Mittelthurgaubahn, Wil-Weinfelden-Konstanz, eine private Nebenbahn. In Wil statten wir schnell dem malerisch gelegenen alten Städtchen und seinem Rathaus mit dem Museum einen kurzen Besuch ab und sind erstaunt, im Hof Dutzende von leeren Personautos in massiger Parkierung anzutreffen; man sagt uns, es sei Börsen-Dienstag, die grosse Stube der Brauerei ist denn auch überfüllt, fast jeder Besucher ist mit Auto hergekommen. Das zeigt uns zufällig an einem kleinen Ort, wie das Auto die Welt erobert hat und welch' falsche Politik es wäre, diese Neuerung durch die Bahn niederzukämpfen zu wollen. Dann fahren wir wieder zum Bahnhof hinunter. Dort zeigt uns die Firma Saurer einen neuen Typ von Asto-Lastwagen, der für 15 Tonnen Nettogewicht eingerichtet ist, ein Beweis dafür, wie die Technik unaufhaltsam Fortschritte realisiert und sich zur weiteren Konkurrenzierung rüstet. Doch steht das eidgenössische Automobilgesetz und die dazu gehörende Vollziehungsverordnung mit ihren Gewichtsvorschriften einer schrankenlosen Ausnützung entgegen.

Dann sehen wir vom Bahnhof herkommend einen gedeckten Camion, den wir als einen Wagen der Asto erkennen, und zwar den von Wil gegen Bazenheid zu fahrenden Lokalkurs. Nun ist die Gelegenheit da, die auch Ihrer Kommission geboten war und von ihr benützt worden ist, dem Astokurs zu folgen und zu sehen, wie er seinen Dienst erfüllt. Schon bei einem Haus an der Peripherie von Wil wird angehalten, im Parterre befindet sich ein Kramladen, „Handlung“ steht über der Türe. Der Chauffeur entnimmt dem Wagen zwei Teigwaren-kistchen und verbringt sie in einen hinten im Haus befindlichen Magazinraum, mit dem zugehörigen Begleitpapier begibt er sich in den Laden. Rasch kehrt er zu seinem Wagen zurück, die Fahrt geht weiter. In Rickenbach wird in ein Nebensträsschen eingebogen, und wieder spielt sich ein ähnlicher Vorgang bei einem Privathaus ab, eine Sendung erreicht ihren Empfänger. Das gleiche wiederholt sich noch einige Male; schliesslich geht's hinunter zur Mühle, vor einem Lagerraumtor wird angehalten. Der Chauffeur hat hier zwei schwere grössere Kisten abzuladen, er lässt sie vom Wagen über den Ladebaum ablaufen und verbringt sie mittels des Sackkarrens in den Lagerraum. Hie verlassen wir ihn, wir haben das Funktionieren des Astolokalkurses beobachtet, wir wenden uns nun wieder der Richtung St. Gallen zu. Die Thur wird überquert, es geht unter der Bahnlinie hindurch an Schwarzenbach vorbei, wir passieren Oberuzwil, dann Flawil, müssen beim Niveauübergang östlich des Dorfes wegen geschlossenen Barrieren kurze Zeit anhalten und haben Zeit zur Beobachtung. An der Barriere befindet sich eine dreieckige Tafel mit weissem Grund und schwarzem Rand, in welchem eine Reihe von Reflektorkörpern eingelassen sind. Schon beim Heranfahren an den Uebergang haben wir auf der rechten Strassenseite schwarz-weiße Pfähle gesehen, auf denen Streifen aufgemalt sind, der dem Uebergang am nächsten stehende hat einen, der nächste zwei, dann drei und der äusserste vier schwarze Streifen. Was bedeutet das wohl? Der Bundesrat hat im Mai 1929 eine Verordnung erlassen über den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen. Nach diesen Bestimmungen sind die sämtlichen Strassenübergänge im ganzen Lande einheitlich gekennzeichnet worden.

Inzwischen hat der Zug den Uebergang passiert, wir können unsere Fahrt fortsetzen, vor Gossau unterfahren wir die Bahnlinie Gossau-Bischofzell-Sulgen, wieder eine Nebenbahnstrecke der S.B.B., dann geht es durch das langgestreckte Dorf Gossau, weiter dem st. gallischen Exerzierfeld, dem Breitfeld, entlang. Der Säntis grüsst herüber; aus Presse- nachrichten haben wir ersehen, dass er nun auch von einer Bahn bezwungen werden soll, und zwar von einer Schwebebahn; mit deren Bau ist bereits begonnen worden, die Konzession ist durch das Post- und Eisenbahndepartement im Herbst letzten Jahres für eine Schwebebahn erteilt worden, nachdem sich die Finanzierung einer „Eisenbahn“, sowohl einer Zahnrad- wie auch einer Standseilbahn, als aussichtslos erwiesen hatte. Da Schwebebahnen keine Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes sind, fällt deren Konzessionierung, die auf

Grund des Postregals erfolgt, in die Zuständigkeit des Departements, während eine Zahnrad- oder Drahtseilbahn von der Bundesversammlung hätte konzessioniert werden müssen. Nach Zeitungsberichten soll nun auch eine Seilschwebebahn oder Luftseilbahn Linthal-Claridenfirn geschaffen werden, da sich die bestehenden Schwebebahnen Gerschnialp-Trübsee und Grindelwald-Wetterhorn (wie übrigens die verschiedenen téléphériques bei Chamounix und anderswo) gut bewähren. In einem Bogen geht es dann vom Breitfeld talwärts gegen die Sitter, die auf steinerner Brücke überquert wird, rechts sehen wir die imposanten Hochbrücken der Bundesbahnen und der Bodensee-Toggenburgbahn; dann geht es hinauf nach Stocken, dem Endpunkt der konzessionierten Trambahn der Stadt St. Gallen und nach kurzer Fahrt halten wir bei der grossen Güterhalle des Bundesbahnhofs. Auf der Fahrt bis hieher haben wir natürlich wieder zahlreiche Motorfahrzeuge begegnet und wurden oft selber überholt; das Vorfahren ist ja seit dem Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes über Autoverkehr, das keine Kilometer-Vorschriften für die Geschwindigkeit mehr kennt, Mode geworden. Da sehen wir wieder viele gewerbsmässige Transporte, reine Werkverkehrsfahrten und solche mit entgeltlicher Beförderung von Drittmannsgut, Wagen neuester Konstruktion, mit Benzin- und Dieselmotor und auch wieder Veteranen der Landstrasse, deren Benützung bald ihrem Ende entgegengehen dürfte. Ungehemmt wirkt sich die Konkurrenz aus, die Fahrzeuge können vielfach nicht so ausgenützt werden, dass ihre Wirtschaftlichkeit auch wirklich vorhanden ist. Vielfach ist es der Umstand, dass der Konkurrent seine Waren dem Kunden mit seinem Motorfahrzeug ins Haus führt, der einen Geschäftsmann geradezu dazu gezwungen hat, ebenfalls ein solches Vehikel anzuschaffen, trotzdem er weiss, dass er dieses im eigenen Betrieb nicht in ausreichendem Masse ausnützen kann. Hier wäre die neue Ordnung berufen, nach und nach regelnd einzuwirken, geordnete Verhältnisse zu schaffen, unwirtschaftlichen Verbrauch von Mitteln hintanzuhalten und den in den neuen Verkehrsplan eingegliederten Unternehmern ein geregeltes gesundes Auskommen zu sichern.

In der Güterhalle St. Gallen liegt unsere Stückgutsendung, sie ist mit dem Güterzug angekommen und ausgeladen worden. Wir kommen gerade zurecht, um zu sehen, wie sie mit zahlreichen Sendungen der verschiedensten Art auf einen Autocamion verladen wird. Es ist der „direkte“ Astokurs, der den Verkehr St. Gallen-Wil samt den Zwischenstationen bedient, also parallel zur Bahn verläuft, auf der Strasse, auf der wir von Wil hergekommen sind. Die Führung dieser Parallelkurse, mit denen die Stückgüter von Station zu Station befördert werden, ermöglicht der Bahn, die bisherigen Stückgüterzüge, die mit längeren Aufenthalten auf jeder Zwischenstation verkehrten, aufzulassen und sich in der Hauptsache auf die Führung von Güterzügen zu beschränken, die nur die Hauptstationen, also die sog. Verkehrszentren des Asto-Planes, bedienen. Damit wird einerseits eine Rationalisierung und zugleich eine Beschleunigung des Verkehrsvorganges erzielt. Unsere Stückgutsendung wird nun im Astokurswagen, der

auf jeder Zwischenstation Güter abzugeben oder entgegenzunehmen hat, bis nach Uzwil befördert. Hier wird sie in den sogenannten Lokalkurs, der von Wil hergekommen ist, umgeladen und in ähnlicher Weise, wie wir Gelegenheit hatten, auf der Strecke Wil-Rickenbach zu beobachten, nach der nächstgelegenen Ortschaft, Oberbüren, verführt, dem Orte ihrer Bestimmung. Und zwar nicht etwa zu einer Sammelstelle, sondern direkt zum Empfänger. Sie hat ihr Ziel erreicht und damit findet auch unsere eigene Fahrt ihren Abschluss. Sie hat uns vor Augen geführt, wie mannigfaltig unser Verkehrsleben wirtschaftlich und gesetzgeberisch geordnet ist. Ich hoffe, die Reise haben Ihnen das Verständnis für den vorliegenden Gesetzesentwurf erleichtert, dessen Erklärung vor dem Volke, wenn es zu einer Abstimmung kommen sollte, nicht gar so leicht sein wird.

Und nun zum Schlusse, meine Herren Kollegen, müssen wir über die Frage entscheiden, ob wir auf die Einzelberatung eintreten wollen. Die Bundesbahnen erklären die wirtschaftlich-technische und rechtliche Neuordnung als erste und unerlässliche Voraussetzung, als Vorläufer der geplanten grossen Sanierungsaktion. Dürfen wir da die Gefolgschaft und Mitarbeit verweigern? Haben wir das Recht, uns an das letzte vom Auto mit Beschlag belegte Stück Handels- und Gewerbefreiheit im Verkehrswesen zu klammern und zu erklären, dass wir es unter keinen Umständen preisgeben? Die Bundesversammlung muss sich dabei daran erinnern, dass sie alle Voranschläge und Rechnungen, die zur heutigen Finanzlage der Bundesbahnen geführt haben, genehmigt hat. Wenn sie auf die heute vorgeschlagene Verbesserung nicht eintreten will, sollte sie daher etwas Besseres vorschlagen können. Weiter müssen wir uns daran erinnern, dass die Bürger dem Staat, von dem sie heutzutage so viel fordern, nötigenfalls auch etwas müssen geben oder opfern können.

Um nun aber die uns vorliegende wichtige Frage richtig entscheiden zu können, müssen wir uns vergegenwärtigen, welche Interessen auf dem Spiele stehen und gegen einander kämpfen.

Auf der einen Seite steht die vom Auto hart bedrohte, vielfach in der Lebensfähigkeit gefährdete Eisenbahn. Alle Bahnen in der Schweiz (mit den Tramways und Drahtseilbahnen) hatten auf Ende 1932 eine Betriebslänge von 5820 Kilometern, wovon 4100 für elektrischen Betrieb eingerichtet sind. Alle diese Bahnen zählen 1396 Lokomotiven, 1521 Motorwagen, 5890 Personenwagen und 21.000 Gepäck- und Güterwagen. Die Personenwagen weisen insgesamt 350.000 Sitzplätze auf, also beinahe für den zehnten Teil aller schweizerischen Einwohner. Alle Güter- und Gütermotor-, sowie Gepäckwagen sind fähig, ein Ladegewicht von 283.500 Tonnen zu befördern.

Das Anlagekapital aller Bahnen betrug auf Ende 1932 im ganzen 3 Milliarden, 708 Millionen Franken. Davon fallen auf die Bundesbahnen 2 Milliarden 852 Millionen Franken, auf die Normalspurbahnen 353 Millionen, auf die Schmalspurbahnen 384 Millionen, auf die Zahnradbahnen 50 Millionen, auf die Tramways 130 und auf die Drahtseilbahnen 39 Millionen Franken. Die Bruttobaukosten aller Bahnen auf Ende 1932 erreichen ebenfalls den

runden Betrag von 3,7 Milliarden Franken. Der Personalbestand aller Bahnen betrug im Jahresdurchschnitt 1932 im ganzen 45 607 Mann. Davon fielen allein auf die Bundesbahnen 32 316 Mann, dann kommen die Trämeler mit rund 6000 Mann, sowie die Normal- und Schmalspur-Bähnler mit zusammen rund 6500 Mann. Dazu kommt, dass die Eisenbahnen überdies noch etwa 25 000 Arbeitskräften der schweizerischen Privatwirtschaft Verdienst geben.

Alles in allem genommen, meine Herren Kollegen, sind hier volkswirtschaftliche Interessen im Gesamtwerte von mindestens $3\frac{2}{3}$ Milliarden, nicht gerechnet die Personalinteressen, zusammengeballt und in Sachwerten investiert, deren Wert einzig und allein vom Betrieb abhängt und die ohne lebendigen Betrieb vielfach zu fast wertlosem altem Eisen herabsinken. Mit diesen Sachwerten sind jährlich rund etwa 200 Millionen Saläre und Löhne direkt verbunden, was kapitalisiert wieder einem Kapitalwerte von mindestens 4 Milliarden Franken entspricht. Doch will ich zum Vergleiche bloss die rund $3\frac{2}{3}$ Milliarden Anlage-Sachwerte hier festhalten.

Auf der andern Seite stehen auf Ende 1932 Lastautomobile in der Zahl von 18 636, mit Anhängern, Spezialwagen und Traktoren rund 24 000 Vehikel, mit einem Ladegewicht von 43 500 Tonnen, gegen 283 500 Tonnen der vereinigten Bahnen. An Personenautomobilen zählten wir auf Ende 1931 rund 64 000 Wagen und 47 000 Motorräder, die mit ihrer den Bahnen ungefähr gleichkommenden oder sie sogar etwas übersteigenden Zahl von Sitzplätzen diese in erschreckender Weise entwertet haben. Da jedoch Personen-Automobile und Motorräder nur unwesentlich an dem in diesem Gesetze sich abspielenden Kampfe zwischen Bahn und Auto engagiert sind, rechne ich hier zum Vergleich bloss mit den Lastautomobilen. Wenn ich für jedes solche rund zwölftausend Franken Wert einsetze, komme ich zu einem Gesamtwerte von etwa 288, jedenfalls weniger als 300 Millionen Franken, ohne die damit verbundenen Personalinteressen. Mit andern Worten: rund 300 Millionen Sachwerte stehen hier in einem Ringen mit rund $3\frac{2}{3}$ Milliarden Sachwerten, von denen die weit überwiegende Zahl dem Bunde gehören.

Jene 300 Millionen berufen sich auf die Handels- und Gewerbefreiheit und bedrohen damit eine mindestens zwölfmal grössere Masse von Sachwerten, die in der Hauptsache dem Schweizervolke gehören und mit deren Wohlergehen wieder Milliardenwerte von Personalinteressen, sowie sonstige wirtschaftliche Interessen aller und bedeutungsvollster Art verbunden sind. Wenn diese grosse Masse der in den Eisenbahnen investierten Sachwerte durch die Auto-Bedrohung immer mehr geschwächt und ausserstande gesetzt wird, die mit der Bedienung der Eisenbahnen verbundenen Personalleistungen aufzubringen, dann fallen diese in irgendeiner Form als Lasten wieder auf die Allgemeinheit zurück. Wenn man dazu weiter bedenkt, dass die Lastautomobile wenigstens zu einem Teil bezahlt und vielfach sogar abgeschrieben sein werden, also nicht mit laufenden Zinsverpflichtungen belastet sind, während auf allen Bahnen zusammen rund 3,3 Milliarden Schulden lasten, die

bezahlt, verzinst und amortisiert sein müssen, wovon, eingerechnet die Privatbahnen, mehr als 3 Milliarden vom Schweizervolke selbst, dann kann man vor der Beratung dieses Gesetzes wohl aussprechen: Helvetia, tua res agitur! Bedenklich ist dabei nur, wie wenige Schweizerbürger sich dessen bewusst sind, dass die Bundesbahnschulden lebendige Verpflichtungen des Schweizervolkes sind. Der Zweikampf des Lastautos gegen die Eisenbahn gleicht dem Duell eines Zwerges, der sich rechthaberisch auf die Handels- und Gewerbefreiheit beruft, gegen einen Riesen, der teilweise gefesselt ist und sich nicht auf die gleiche Freiheit stützen kann. Man muss sich schon ernstlich fragen, ob man, wenn einmal die Freiheit des Zwerges so oder so etwas eingeschränkt sein wird, nicht auch die Gesetzgebung für die Eisenbahnen erheblich wird lockern müssen. Jedenfalls kann von weitem Konzessionen an den Zwerg, und wären es auch nur die kleinsten, keine Rede mehr sein, die Bahnen sind bei der Verständigung bis an die äusserste Grenze des noch zu rechtfertigenden Entgegenkommens gegangen. Wenn das vorliegende Gesetz auf der Grundlage der Verständigung nicht in Kraft treten kann (bei so schwierigen Gesetzen muss man immer mit einer solchen Möglichkeit rechnen), dann bleibt den Eisenbahnen, vorab den Bundesbahnen, nichts anderes übrig, als soweit nötig, einige weitere Millionen noch zu opfern, um ihr Ziel, das gleich bleiben muss, im harten Kampfe zu erreichen, der für viele Mitkämpfer ein solcher um Leben oder Tod sein würde. Möge es nicht dazu kommen, mögen alle Beteiligten und möge auch das Schweizervolk einsehen, dass die vorliegende Verständigung eine zweckmässige und loyale Lösung bringt und dass das starre Festhalten an einem kleinen Stück Handels- und Gewerbefreiheit im Verkehrswesen zugunsten einer kleinen Minderheit von Interessen viel zu teuer bezahlt werden müsste. Es handelt sich heute nicht um einen Kampf zwischen gänzlicher Freiheit hier und gänzlicher Gebundenheit dort, sondern darum, ob durch weniger als 10 % völlig freie Interessen mehr als 90 % gebundene Interessen dauernd weiter geschädigt oder gar zugrunde gerichtet werden dürfen. Die uns vorgeschlagene Verkehrsteilung wird zwar keine Wunder von heute auf morgen vollbringen, es ist eine Lösung auf lange Sicht. Aber sie kann uns eine bessere Ordnung schaffen, wo heute Anarchie herrscht, und den Bundesbahnen kann sie bei richtigem Vollzug wenigstens den Vorteil bringen, dass der weitem Abwanderung des Güterverkehrs von der Schiene weg auf die Strasse Halt geboten wird.

Die Ausschaltung des Güterautomobils des gewerbmässigen Transportes aus dem Fernverkehr — le garçon commence à être dangereux, il faut le retirer de la circulation (frei nach Clemenceau) — hat keineswegs das Verschwinden des Güterautomobils, das nicht dem Werkverkehr dient, zur Folge, sondern lediglich seine Einweisung in einen andern Verwendungskreis, seine Einhäugung, und zwar in ein Arbeitsgebiet, das der natürlichen Eignung dieses Fahrzeuges besser entspricht und seine Fähigkeiten besser ausnützt als der sozusagen gedankenlose, eher maschinenmässige Ferntransport auf der meistens nicht für das Automobil in

erster Linie erstellten, aber zur Zeit von ihm beherrschten Landstrasse. Die neue Umgrenzung des Tätigkeitsgebietes für das Güterautomobil ist also weit entfernt, dessen Unterdrückung zu bezwecken oder herbeizuführen, sondern diese Absteckung der Aufgaben überbindet dem Güterautomobil in einem gegenüber bisher stark erweiterten Umfang den Sammel- und Verteilerdienst der Bahngüter, sowie die Herstellung des direkten Anschlusses von über 4000 Dörfern und Weilern, die von der Eisenbahn abliegen und ihrer Vorteile entbehren, an das Bahnnetz. Das Güterautomobil wird so vom Konkurrenten zum Mitarbeiter der Eisenbahn. Die Schiene wird magnetischer, sie fängt an, statt träge im Regen und Sonnen- und Mondschein zu verrosteten, Verkehr aufzusuchen und an die Eisenbahn zu ziehen. Das ist wahrhaft moderne Eisenbahnpolitik, in einer Zeit, wo der Bau und Betrieb neuer Bahnen sich nur mehr in ganz seltenen Ausnahmefällen lohnt. Da soll das Automobil in zweckmässiger Weise herangezogen und verwendet werden, um die bahnlosen Gebiete unseres Landes näher an die Schienen heranzubringen und ihre Bevölkerung mit ihnen zu verbinden. Eine zweckmässige neuzeitliche Eisenbahnpolitik besteht also nicht in der planlosen Vermehrung von einander konkurrierenden und schädigenden Eisenbahnlinien, sondern in der richtigen Ausrüstung der vorhandenen lebensfähigen Schienen mit allen modernen technischen Errungenschaften, vorab nun auch mit dem Güterautomobil. Gewiss lässt sich diese neue Eisenbahnpolitik theoretisch auch ohne das vorgesehene System der Konzessionspflicht verwirklichen. Allein da die Bundesbahnen ihr Personal und Material nicht weiter vermehren wollen, drängt sich die Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft auf und damit das Konzessionssystem, das dem Güterautomobil den Nahverkehr zuweist, es aber vom Fernverkehr ausschaltet. Man rechnet damit, dass die neue Verkehrsabgrenzung innerhalb der Zone von 10—30 km immerhin rund 500 Motorlastwagen und ebenso vielen Anhängern eine sichere Beschäftigung geben wird. Wenn diese Wagen vom Staat angeschafft werden müssten, würde das Bundesbahnmateriale um 20—25 Millionen Franken, die jährliche Amortisationsquote um 2—3 Millionen und das staatliche Bedienungspersonal um 1000—1200 Personen vermehrt werden. Anschliessend sei nebenbei daran erinnert, dass die Neuregelung für Transporte mit der Konzession S überhaupt keine Entfernungsgrenze kennt. Also erscheint die durch die Konzessionspflicht verursachte Einschränkung der bisher schrankenlosen gewerbmässigen Güter-Ferntransporte als ein nicht sehr weitgehender wirtschaftspolitischer Eingriff, um so weniger als die Einschränkung durch Einweisung in ein anderes Tätigkeitsgebiet wieder ausgeglichen wird.

Weiter bleibt noch die Frage zu beantworten, wie sich das Gesetz zum Uebereinkommen verhält und dieses zu jenem? Es ist ja auffallend und eigentümlich, dass das vorliegende Gesetz sich auf einen Vertrag stützt.

In der Tat ist grundsätzlich festzustellen, dass der Gesetzgeber auch im vorliegenden Falle berechtigt gewesen wäre, die neue Regelung des Verkehrs von sich aus, kraft eigenen Rechtes, zu dik-

tieren, ein Konzessionsgesetz für den Güterverkehr einseitig aufzustellen und darin mit etwelcher Verfassungserweiterung sogar den Werkverkehr einzubeziehen. Alle Schweizer hätten sich einem solchen Gesetze wie allen andern fügen müssen.

Die Eisenbahnen haben es für dieses Mal vorgezogen, nicht den gewöhnlichen Weg zu gehen, sondern vorher mit den Vertretern des Automobils sich zu verständigen. Die Freiheit des Gesetzgebers wird dadurch wohl etwas gebunden, seine Würde aber nicht verletzt, das Uebereinkommen sagt lediglich, dass die beiden Interessen sich vereinigen, um ein Verkehrsteilungsgesetz nach bestimmten Richtlinien und mit bestimmten gegenseitigen Rechten und Pflichten zustande zu bringen. Das Gesetz selbst steht als allgemein verbindlich über dem Vertrag, aber es verwirklicht die aufgestellten Richtlinien und gegenseitigen Verpflichtungen und macht sie in der Form des Gesetzes allgemein verbindlich. Im Gesetz ist dafür gesorgt, dass auch dann, wenn über eine zweckmässige Zusammenarbeit und Verkehrsteilung im Güter- und Tierverkehr eine Verständigung zwischen Eisenbahn, Auto und Post nicht zustande kommen sollte, das Gesetz seine Wirksamkeit behält und spielt, indem der Bundesrat alsdann die richtige Lösung nach bestimmten Richtlinien, die dem Vertrag entsprechen, zu treffen hat. Im übrigen wird auch Herr Bundespräsident Pilet das rechtliche Verhältnis zwischen Gesetz und Uebereinkommen noch etwas beleuchten.

Dieser Zusammenhang des Gesetzes mit einem Uebereinkommen aller Interessenten hat nun aber, da keiner derselben sich allzu fest binden wollte und konnte und da der Gesetzgeber selber sich für die Zukunft möglichst grosse Handlungsfreiheit vorbehalten musste, zur natürlichen Folge, dass das Gesetz gerade so wie das Uebereinkommen mehr Richtlinien oder Programmpunkte enthält als eingehende Einzelbestimmungen. Es ist ein elastisches Rahmengesetz oder Programmgesetz, das einer allen wechselnden Verhältnissen anzupassenden Vollziehung einen möglichst grossen Spielraum lässt. Solche lockere gesetzgeberische Regelung entspricht auch ganz der Natur der zu behandelnden Materie und zudem der Neuheit der Verkehrspolitik, die wir einführen wollen.

Um allen Interessenten zuverlässige und ihren Interessen sozusagen proporzässig entsprechende Garantien für eine loyale Zusammenarbeit nach den Gesetzen der Zweckmässigkeit zu bieten, sieht das Gesetz zwei neue gemischtwirtschaftliche Organisationen mit öffentlichrechtlichen Verkehrsaufgaben vor: Einmal die Kommission, für die noch kein eigener Name geschaffen worden ist, man könnte sie als eidgenössische Verkehrsteilungs-Kommission taufen, zweitens die Genossenschaft der Interessenten von Eisenbahn, Automobil und Verfrachtern, die moderne Zunft des Verkehrs, man könnte sie eidgenössische Verkehrsteilungs-Genossenschaft nennen. Sie soll an Stelle der heutigen Sesa treten.

Diese neuen Organisationen sollen unter der Oberleitung des Post- und Eisenbahndepartements und des Bundesrates die Richtlinien und Programmpunkte des neuen Gesetzes verwirklichen.

Derart ist dieses bestimmt, allen Interessenten mehr Vorteile als Nachteile zu bieten: denjenigen

des Automobils geordnetere Verhältnisse, der ungesunden Ueberkonkurrenz geordneten Rückzug von Marignano mit heiler Haut und Liquidation mit Entschädigung, sodann denjenigen der Eisenbahn Einsparungen durch die Ausschaltung mancher Güterzüge und durch die Möglichkeit, wieder mehr Güterverkehr der Schiene zuzuführen, endlich dem Publikum bessere und billigere Bedienung.

Zum Schlusse betone ich, dass das Gesetz nicht etwa nur auf die Interessen der S.B.B. zugeschnitten ist und nicht etwa nur diesen dient, sondern gerade so oder in noch höherem Masse denjenigen aller Bahnen, auch der Nebenbahnen und Privatbahnen.

Das vorliegende Werk ist also nicht nur ein solches im Interesse der Bundesbahnen, es wird ebenso sehr von allen übrigen Bahnen unterstützt.

Einige Remarques des Direktors der Chemins de fer électriques de la Gruyère, des Herrn Remy in Freiburg, des Präsidenten der Spezialkommission der schweizerischen Privatbahnen, mögen Ihnen das beweisen. Er schreibt mir:

«Le projet soumis aux Chambres fédérales est le résultat de laborieux pourparlers entre les organisations économiques, les associations intéressées à la branche automobile et les entreprises suisses de chemins de fer. Il est accompagné d'une convention conclue entre les associations intéressées à l'automobile et les entreprises de chemins de fer, par laquelle les deux parties s'engagent à soutenir le projet de loi tel qu'il est sorti des délibérations, tant auprès des pouvoirs publics que devant le peuple en cas de demande de référendum.

Il est clair qu'à la suite de cette entente, toute modification importante au projet de loi, apportée par l'Autorité législative, entraînerait la résiliation de la convention par celle des parties qui se trouverait lésée; ce fait compromettrait sérieusement la mise sur pied de ce nouvel instrument juridique, dont l'économie générale suisse a si grand besoin.

Les dispositions du projet de loi sont donc un compromis entre les exigences des entreprises ferroviaires, d'une part, et celles des intéressés à l'emploi de l'auto-camion, d'autre part; elles constituent, en particulier pour le rail, l'extrême limite des concessions auxquelles il peut consentir, s'il veut par cela que l'importance du trafic qui lui reste encore n'aille plus en diminuant.

Les chemins de fer ont une organisation et un outillage conçus de telle façon que le seul trafic des voyageurs est insuffisant à leur rentabilité, voire au maintien de leur existence; c'est dire qu'ils ont absolument besoin du trafic des marchandises. Il eût été dès lors indispensable que la réglementation en perspective frappât le transport des marchandises dans son ensemble. Cependant, la réalisation de cette exigence au profit du rail se heurtait à une énergique opposition des milieux du commerce et de l'industrie, laquelle aurait rendu une entente presque impossible; c'est la raison pour laquelle les chemins de fer ont été obligés d'exclure de la réglementation le transport des marchandises par les commerçants et industriels au moyen de leurs propres véhicules et pour leurs propres besoins (Werkverkehr). Cette concession, qui se rapporte pratiquement à plus de 70 % du trafic total des marchandises, est évidemment énorme. Pour soumettre ce trafic à une restriction légale il aurait fallu, il est vrai, une modifi-

cation appropriée de la Constitution fédérale, ce qui, à notre époque, aurait rencontré de très sérieuses difficultés.

Le projet de loi n'atteint donc que le seul service des marchandises exécuté pour le compte de tiers par les entrepreneurs privés. La concurrence que ces derniers soutiennent actuellement les a contraints d'appliquer des tarifs si bas que la plupart d'entre eux se trouvent dans une situation fort précaire. Aussi peut-on conclure que la réglementation projetée, dont le but est d'assainir l'ensemble de la branche des transports, constituera une sorte de sauvetage d'une grande partie des entreprises d'auto-camions privés.

Au fait, le chemin de fer n'acquerra l'avantage fort modeste attendu de la nouvelle loi que moyennant de très sérieux sacrifices, en mettant sur pied une organisation rationnelle de services automobiles entre les stations de chemin de fer et de domicile des clients. Les entrepreneurs professionnels actuels, à qui ces transports seront confiés par le rail à des prix rémunérateurs verront, sous le nouveau régime, la rentabilité de leur exploitation assurée. Ceux qui ne seraient pas mis au bénéfice d'une concession N toucheraient une indemnité, et les véhicules devenant ainsi sans emploi seraient rachetés par les chemins de fer. De son côté, le client du rail jouira d'une organisation permanente de camionnage à des conditions tarifaires avantageuses, puisque les bases en seront fixées par une commission spéciale paritaire.

On comprend facilement que la loi impose aux entreprises ferroviaires une nouvelle et lourde tâche, qui se traduira par une charge financière considérable. Pour le réseau des C.F.F., la dépense prévue est estimée entre 1 500 000 et 3 000 000 fr., compte tenu de l'économie que cette administration pourra faire dans son exploitation. Les chemins de fer y consentent dans l'espoir que sous la nouvelle loi, le recul du trafic sera enrayé et que même certaines fabriques et maisons de commerce abandonneront leurs propres moyens de véhiculer les marchandises pour s'adresser à la nouvelle organisation.

Ce service de livraison à domicile, dénommé A.S.T.O. et composé uniquement d'entreprises de transport concessionnées, occupera environ 500 camions et parcourra à peu près 12 millions de km.-voitures; il se substituera même au chemin de fer si le trajet à effectuer ne dépasse pas 30 km.

La distance de transport de 30 km., cédée par les chemins de fer principaux à l'autocamion, fut adoptée après une minutieuse étude des conditions du trafic en Suisse; elle permet une utilisation rationnelle du nombre de camions indiqué dans la convention, soit 500 véhicules. La fixation d'une limite supérieure à 30 km. pour les concessions N aurait comme conséquence un nouvel affaiblissement notable du trafic des chemins de fer et une augmentation du nombre de camions à incorporer dans le service A.S.T.O., ce qui entraînerait un accroissement très sensible du fardeau financier à supporter par les entreprises ferroviaires pour l'organisation du camionnage à domicile (A.S.T.O.). Nul ne saurait exiger des chemins de fer un pareil sacrifice, non justifié par une nécessité de nature économique générale.

La distance maximale de 30 km. peut aussi être

considérée comme normale, en Suisse, du fait que notre pays possède une population très dense et que les agglomérations importantes sont rapprochées les unes des autres et desservies d'une façon parfaite par un réseau ferré bien coordonné. Il n'existe dès lors aucune nécessité, dans le service des marchandises, de doubler la voie ferrée d'un centre important à un autre, aussi longtemps que le chemin de fer est à même de suffire à la tâche.

En raison donc de l'aggravation de charge que leur occasionnerait l'extension de la zone de 30 km. pour les concessions N, les chemins de fer principaux se verraient certainement dans l'obligation de se retirer de l'entente avec les milieux intéressés à l'automobile, si semblable demande devait être satisfaite.

Il y a aussi lieu de tenir compte que le projet de loi laisse complètement de côté le transport des voyageurs, tant à titre privé que professionnel, bien que les chemins de fer aient à pâtir, dans une très grande proportion, de la concurrence faite par les propriétaires d'autocars. Cette concurrence est même ruineuse pour certaines entreprises ferroviaires touristiques.

Si l'on peut comprendre que le tourisme en autocar présente de très notables avantages par rapport aux excursions en chemin de fer, le voyageur bénéficiant directement de ces avantages, qui ne sont généralement pas d'ordre pécuniaire, on doit reconnaître par contre que la marchandise doit revenir de préférence au rail, parfaitement organisé à cet effet, et cela dans la mesure où les conditions de tarifs et de rapidité le permettent; il y va de l'existence même des chemins de fer.»

Soweit ein Vertreter der Privatbahnen. Und nun zum Schluss:

So sehr wir die im Automobil verwirklichten Fortschritte anerkennend schätzen, so sehr sind wir verpflichtet, die in unseren Eisenbahnen verankerten volkswirtschaftlichen Interessen vor allzu weitgehender Entwertung zu schützen und die durch das Automobil im geschlossenen Ring unserer verkehrspolitischen Gesetzgebung unerträglich empfindlich gemachte Lücke zu schliessen!

M. Evéquo, rapporteur de la minorité: C'est avec un très vif regret que je n'ai pu me rallier au projet de loi qui est soumis à nos délibérations. Je sais toute la peine que la Direction générale des C.F.F., d'une part, et l'honorable chef du département, M. le président de la Confédération, d'autre part, se sont donnée pour préparer ce projet et le revêtir de la teneur actuelle qui leur paraît nécessaire à l'assainissement des C.F.F. Je rends hommage, d'autre part, au très intéressant rapport que vient de nous présenter notre collègue M. Keller, président de la commission, rapport qui contient tous les arguments que l'on peut habilement faire valoir en faveur du projet. Mais malgré tout, je ne suis pas convaincu. Mon opposition n'est pas dangereuse pour le projet, je le sais bien; je ne me fais aucune espèce d'illusion, mais je tiens tout de même à vous exposer les motifs de cette opposition.

C'est une opinion personnelle que je soutiens. Je l'ai défendue dans le sein de la commission, et si j'ai pu constater parmi plusieurs de ses membres, des hésitations, des scrupules, même certaines

oppositions, je n'ai pas eu l'avantage de voir mes collègues s'associer à mes conclusions.

Les conséquences de cette loi me paraissent beaucoup plus graves qu'à eux-mêmes. J'y vois un pas de géant vers l'étatisme, qui se présente ici sous la forme de la main-mise de l'Etat sur les transports; c'est la nationalisation, par étapes, des moyens de transport. Cet étatisme, je le redoute.

En son temps, les adversaires du rachat des chemins de fer l'ont combattu par opposition à l'étatisme, et je crois que le moins qu'on puisse dire, c'est qu'ils ne se sont pas trompés dans leurs prévisions, et que, si le peuple suisse avait prévu les conséquences de cet acte, la décision aurait été peut-être différente.

Non seulement les grandes illusions d'alors se sont évanouies; non seulement cette exploitation par l'Etat, qui devait être un instrument économique de premier ordre pour le commerce et l'industrie suisse, n'a pas réalisé les espérances qui se présentaient sous la forme d'un amortissement de la dette des chemins de fer en soixante ans et par un régime de tarifs réduits, mais aujourd'hui les tarifs élevés, conséquence de l'endettement et de frais excessifs, sont devenus un obstacle à la prospérité commerciale et industrielle.

Après ces expériences, qu'on ne saurait trouver encourageantes, on veut encore que l'Etat, directement ou indirectement, devienne l'entrepreneur du service des transports routiers! Oh, je le sais bien, il ne s'agit pas de réaliser le tout en un jour. Aujourd'hui, c'est le service de transports des marchandises pour des tiers, à partir d'une distance déterminée, qu'on nous propose; demain, ce sera le service des marchandises sur route, sans exception, qu'on voudra monopoliser; et après-demain, on y joindra encore le service des voyageurs, en supprimant ce qui reste réservé à l'entreprise privée.

Ce qu'il y a de plus inquiétant, c'est qu'on s'engage dans cette voie avec la volonté sincère de ne pas aller aussi loin. On le fait par nécessité, dit-on, et dans la persuasion que le mouvement pourra être limité. On ne peut cependant oublier qu'il y a derrière cette idée un grand parti politique qui pousse à sa réalisation absolue, parce que c'est le premier article de son programme et que le peuple, dans son ensemble, y résistera d'autant moins qu'on aura, par des concessions successives, affaibli sa force de résistance.

Je le sais bien aussi: aujourd'hui les partisans de cette nationalisation partielle des moyens de transport sont puissants, plus puissants qu'en 1896, parce qu'ils ont attiré à eux non seulement ceux qui y voient un moyen de sauver les Chemins de fer fédéraux, mais aussi tous les intéressés aux chemins de fer secondaires, — et ils sont nombreux, — qui étaient autrefois de chauds adversaires du régime étatiste.

Je crains que les uns et les autres ne soient déçus et que la loi que vous allez adopter ne sauve pas plus les Chemins de fer fédéraux que les compagnies privées, à moins que vous ne soyez décidés à aller jusqu'à la dernière étape, c'est-à-dire à monopoliser au profit du chemin de fer tous les services de transport, sans exception, aussi bien celui des personnes que celui des marchandises.

Aux yeux des C.F.F., l'absorption par eux du trafic marchandises routier serait à peu près réalisée. Voici comment les C.F.F. prévoient les conséquences de la loi qui nous est soumise: «Le système prévu par la loi consacre le principe de l'Asto et lui donne son plein épanouissement puisque, dans la zone de 10 à 30 km., il n'y aura plus guère d'autres entreprises que celles de l'Asto, et que, d'autre part, les transports à grande distance effectués jusqu'ici contre rémunération feront retour au rail.» J'ai cité un passage du mémoire du 26 juin 1933.

Pour se déterminer sur l'opportunité d'une loi, il faut avant tout bien se pénétrer de ses dispositions.

Que nous apporte la loi?

Le service des marchandises pour le compte des tiers et contre rémunération ne pourra se faire que par celui qui sera au bénéfice d'une concession. C'est là le principe primordial et essentiel qui, à la liberté en matière de transports sur route, substitue le régime de la concession, assimilant ainsi dans une certaine mesure le trafic routier au trafic sur rail, puisque les chemins de fer sont, eux aussi, au bénéfice d'une concession. Cette disposition de principe ne vise que le transport pour le compte des tiers et exclut les marchandises transportées par le propriétaire de ces marchandises utilisant ses propres moyens, c'est-à-dire ses véhicules et son personnel.

Elle ne vise pas non plus le trafic marchandises dans un rayon de 10 km.; ce trafic reste complètement libre.

Le trafic est partagé en petite zone et grande zone. La petite zone comprend 30 km. Toute ce qui est au delà constitue la grande zone. La première est réservée, en principe, à l'automobile; la seconde, au chemin de fer.

Le régime du transport par route prévoit deux genres de concessions: la concession N, ordinaire, dans les limites de 30 km. et la concession S, pour certaines marchandises, meubles, etc. Les marchandises rentrant dans le cadre de la concession S seront déterminées par l'acte de concession lui-même.

La concession N, donnée en principe pour la zone de 30 km., peut cependant être limitée à certains parcours ou aux transports entre certaines localités. Elle est subordonnée à la clause du besoin et, de plus, dans les régions desservies par la voie ferrée ou par la poste, elle est soumise au partage du trafic et à la coordination prévus aux art. 14 et 15.

Enfin, elle sera refusée dans le rayon d'un chemin de fer secondaire, si celui-ci pourvoit, lui-même, dans l'espace de 3 ans, au service du transport des marchandises de porte à porte.

Au delà de 30 km., par contre et en principe: aucune concession ne peut être accordée, le service devant se faire par chemin de fer et, ajoute la loi (art. 15, lit. b), lorsque les intérêts vitaux des chemins de fer secondaires l'exigent, la petite zone de 30 km. peut être réduite.

Au delà de 30 km., le trafic marchandises ne pourra être confié à la route, c'est-à-dire aux concessionnaires, que dans certains cas exceptionnels (prévus à l'art. 15, in fine lit. b).

Voici ces restrictions: «Le trafic au delà de 30 km. ne pourra être abandonné aux bénéficiaires de concessions N que dans les cas suivants: «Sur les

parcours qui ne sont pas desservis par la voie ferrée» — par conséquent, où il y a une voie ferrée, pas de concession N. — En second lieu, «sur les parcours où il apparaît rationnel, pour des raisons économiques d'exploitation des chemins de fer, de le concéder à l'automobile; ou enfin, lorsque cela se révèle nécessaire, pour assurer une répartition rationnelle du trafic». Telles sont, Messieurs, les restrictions au principe que je viens d'indiquer.

Les concessions sont données par le Département des postes et des chemins de fer après consultation, — il est vrai, — des gouvernements cantonaux et des entreprises de chemins de fer intéressées, ainsi que de l'administration des postes et de la Société coopérative. Bien entendu, cette réserve de consultation n'implique aucun droit, ni pour les uns ni pour les autres. Il s'agit d'une simple orientation. C'est le Département des postes et chemins de fer qui délivre les concessions; ce qui, du reste, dans le système du projet, est parfaitement normal.

L'autorité concédante peut exiger de tout concessionnaire qu'il adhère à la Société coopérative prévue aux art. 14 et 15.

Enfin, tous les tarifs, quels qu'ils soient, seront soumis à l'approbation du Département des postes, après consultation de la commission dont la loi prévoit la création. Telles sont les dispositions essentielles de la loi.

La première objection que nous faisons, — et c'est la première, — c'est que cette loi manque de base constitutionnelle. La liberté du transport par route, qui rentre aujourd'hui dans la liberté du commerce et de l'industrie, garantie par la constitution, est remplacée par le régime des concessions, qui cache en réalité un monopole en faveur du chemin de fer.

De nos jours, plus que jamais, le régime parlementaire, si violemment attaqué et si perfidement déprécié même dans son utilité, devrait être respectueux des limites qui lui sont tracées par la charte constitutionnelle.

A tort ou à raison, — bien souvent avec raison, il faut le reconnaître, — on a fait le reproche au Parlement de ne pas se conformer à la Constitution et d'en rompre les cadres en invoquant la raison d'Etat, l'urgence ou toute autre raison.

Récemment, c'est-à-dire en octobre 1933, — le Parlement a créé un impôt de crise et établi un impôt sur les boissons, — pour ne citer que deux des principales dispositions de l'arrêté d'urgence touchant le redressement financier de la Confédération. — En soi, il est évident que ni l'impôt de crise, ni l'impôt sur les boissons n'avaient de base constitutionnelle, le premier d'autant moins que dans des circonstances analogues on n'avait pas hésité à soumettre cet impôt à une disposition arrêtée par le peuple et les cantons.

Mais dans l'arrêté du 13 octobre 1933, le Parlement, — avec raison, selon moi, — a invoqué la nécessité, le «Notrecht», que la Constitution contient, du moins dans son esprit, sinon dans son texte littéral. On ne peut guère, du reste, contester la nécessité, pour l'existence d'un Etat, du principe du «Notrecht». En second lieu, cet arrêté de 1933 n'a qu'un caractère provisoire, limité dans sa durée.

Rien de pareil n'existe dans le cas qui nous occupe.

On ne viendra pas soutenir, par exemple — d'ailleurs le Conseil fédéral ne s'y hasarde pas — que le droit de légiférer sur le régime du transport par route découle du «Notstand» en raison de la situation financière des C.F.F. et, d'autre part, ce que l'on nous propose n'a rien de provisoire.

Le Conseil fédéral justifie le droit de légiférer par toute une série de dispositions constitutionnelles, art. 36, 34ter, 26 et 37ter.

Le fait seul de citer autant de dispositions trahit bien un peu l'embarras dans lequel on se trouve. Mais, en réalité, et en fin de compte, le Conseil fédéral justifie la suppression de la liberté du trafic routier par l'art. 36 qui confie à la Confédération la régle des postes, reconnue autrefois en faveur des cantons.

L'art. 36 a la teneur suivante (1^{er} alinéa): «Dans toute la Suisse, les postes et télégraphes sont du domaine fédéral.»

Si, par voie d'interprétation, on devait arriver à décréter que la régle des postes implique le droit de monopoliser le roulage dans sa totalité, je crois que les auteurs de la Constitution de 1848, comme aussi ceux de 1874, seraient très étonnés de leur œuvre; car il est bien évident que si l'art. 36 justifiait ce monopole des transports de marchandises, il justifierait aussi celui des transports des personnes; cela permettrait un beau jour de décréter que tout citoyen suisse ne peut se promener en autocar et qu'il a l'obligation de se servir du chemin de fer. Ce serait conforme à l'interprétation normale de l'art. 36 auquel on veut donner une pareille portée.

Les transports postaux ont été reconnus comme un droit régalien, parce que cela répondait à l'intérêt public. La régle des postes n'a pas été établie dans l'intérêt de la poste et son extension ne peut être résolue dans l'intérêt des chemins de fer. Ce n'est pas là l'esprit et le sens de la régle des postes.

Monopoliser d'une manière générale les transports, les nationaliser ne constitue pas, à mes yeux, un progrès dans le domaine de l'intérêt général, mais au contraire une régression.

Aussi bien, dans la loi qui nous est proposée, la préoccupation essentielle — quoi qu'on ait pu dire — n'est-elle pas l'intérêt général, mais plutôt la nécessité de venir en aide aux chemins de fer et de substituer au monopole de fait dont ils jouissaient avant l'invention de l'automobile, le monopole de droit. On empêche, en réalité, le développement normal et régulier de cet instrument de transport qu'est l'automobile, en limitant son utilisation pour supprimer ou affaiblir, sinon même supprimer, la concurrence, pour — comme on dit — «assainir» les finances des C. F. F.

Si nous voulons être sincères, nous devons reconnaître que le but véritable de cette loi, c'est de venir en aide avant tout aux Chemins de fer fédéraux et dans une certaine mesure aux chemins de fer privés; mais ce que l'on ne comprend pas, ce que l'on ne comprendra pas surtout dans le peuple, c'est que pour justifier constitutionnellement cette aide, on en arrive à décréter que le transport d'un wagon de briques, de 10 tonnes de charbon ou de farine, ou de 100 tonneaux de bière constitue, en réalité, un acte sujet à la régle des postes et que, par cette interprétation extensive, l'art. 36 de la Constitution suffit pour donner une base constitutionnelle à la loi!

Le désir de soumettre l'ensemble des transports à des règles déterminées basées sur l'intérêt public est une revendication qui se défend parfaitement. Mais vouloir atteindre ce but en créant un monopole des transports en faveur de l'Etat, ou tout au moins des chemins de fer, c'est une autre question. Dans l'un comme dans l'autre cas, une disposition constitutionnelle claire et précise est nécessaire. Que l'on cesse de donner au peuple le sentiment que le Parlement légifère en marge de la Constitution et, pour les besoins de la cause, donne à cette Constitution une interprétation que la science abstraite tente de justifier, mais que le bon sens repousse!

J'ai une profonde admiration pour les autorités en matière juridique qui ont donné leur avis au Conseil fédéral, mais je remarque très modestement qu'en l'espèce elles ont quelque peu dépassé la norme de ce qu'on peut appeler l'interprétation utilitaire de la Constitution.

Sans doute, venir en aide aux chemins de fer est, en soi, une très louable intention; mais l'intérêt des C.F.F. n'est pas toujours en harmonie avec l'intérêt public et il n'est pas loisible de prendre en faveur des premiers des mesures que la Constitution n'a pas pu prévoir.

M. Blumenstein, l'éminent juriste consulté par le Conseil fédéral, justifie son opinion en disant que la régle des postes n'est limitée ni textuellement ni historiquement, qu'elle peut être absolue et s'étendre à la totalité des transports aussi bien des marchandises que des personnes. Il s'exprime comme suit: «Le premier alinéa de l'art. 36 de la Constitution dispose que les postes sont du domaine fédéral dans toute la Suisse. A l'encontre de l'art. 26 relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer et de l'art. 37bis concernant les automobiles, la Constitution ne se borne pas ici à attribuer à la Confédération la compétence de statuer des dispositions législatives sur telle matière donnée, mais elle confère aux postes le caractère d'entreprise fédérale. Cela signifie donc nécessairement que le service postal comme tel est réservé à la Confédération, qui peut l'organiser comme bon lui semble. Il s'ensuit que personne, hormis la Confédération, n'a le droit d'instituer ce service. Celui-ci constitue, par conséquent, nettement un monopole. Il appartient à elle seule de décider si, en dehors d'elle-même, quelqu'un a la faculté de créer et d'exploiter une entreprise industrielle pouvant être considérée comme un établissement postal.»

Cette opinion est celle d'un juriste, éminent sans doute, mais dont les avis peuvent être contestés. Elle est contestée en fait par le professeur Burckhardt, et les chemins de fer le reconnaissent loyalement dans leur rapport du 26 juin 1933, où je lis ceci: «Il est vrai que M. Burckhardt est d'un autre avis. Certes, il estime que le transport des voyageurs peut être subordonné à la régle des postes. En revanche», écrit-il ensuite, «le transport des marchandises ne saurait être attribué entièrement à la poste; semblable régle exclurait complètement le voiturage privé. La première loi sur le service des postes limitait le monopole aux envois fermés jusqu'à 10 livres; cette limite, qui a été maintenue depuis, peut sans doute être considérée comme limite constitutionnelle du monopole des transports de marchandises, si tant est qu'il faille en admettre une.»

Le Département de Justice et Police s'est placé sur le même terrain et le message du Conseil fédéral, nous donne un extrait de son avis sur la question :

«Cependant, étant donné le rapport déjà existant entre le service postal et le transport des marchandises par véhicules à moteur, il semble que le législateur ne ferait pas fausse route s'il fondait la réglementation prévue sur l'art. 36 de la Constitution fédérale, et s'il soumettait en principe à la régle le transport professionnel des marchandises par véhicules à moteur. On ne peut pas dire non plus que l'extension de la régle soit voulue pour des raisons fiscales. C'est bien la situation financière des Chemins de fer fédéraux qui détermine le législateur à étendre la portée de la régle; mais ce qui est en jeu c'est, avant tout, l'intérêt général et économique qu'a la Confédération à l'existence de cette entreprise nationale. La Confédération est d'ailleurs aussi intéressée à l'existence des chemins de fer privés et des entreprises de transport par automobiles.»

Cette forme dubitative, incertaine, serait, si l'on en croit les bruits de coulisse, — probablement faux d'ailleurs — la conséquence de l'opinion personnelle d'un ancien conseiller fédéral. Les C.F.F., eux-mêmes, ne sont pas si sûrs de leur thèse: «Si les pouvoirs compétents ne reconnaissent pas l'art. 36 comme base constitutionnelle de la réglementation légale des transports professionnels et estiment qu'il faut reviser la Constitution, les administrations de chemins de fer se réservent le droit de demander que la nouvelle disposition constitutionnelle embrasse également le trafic privé à grandes distances. Car s'il n'y avait plus moyen d'éviter une révision de la Constitution, il serait indispensable, pour les motifs exposés par la Direction générale, au début des pourparlers, de créer la possibilité de restreindre plus tard dans la loi, si la nécessité s'en faisait sentir, le trafic privé en grande zone ou d'en augmenter les charges fiscales, sans nouvel amendement de la Constitution.»

Donc là encore, les C.F.F. ne sont pas très sûrs. Ils n'osent pas affirmer d'une manière certaine que la base constitutionnelle existe et qu'il n'y a pas lieu de recourir à une modification de la Constitution.

Que l'on vienne en aide aux C.F.F., c'est un point sur lequel il n'y a pas de désaccord; qu'un des moyens pour leur venir en aide soit la création en leur faveur d'un monopole total ou partiel des transports, c'est plus douteux; mais prétendre que ce monopole, même dans la forme mitigée et adoucie d'un projet de loi, puisse être établi sans, au préalable, reviser la Constitution, c'est, à mon avis, contester l'évidence.

Et pourquoi ne suivrait-on pas la forme ordinaire de la révision de la Constitution? Ce n'est ni en raison de l'urgence, ni en se basant sur le «Notrecht»; c'est, — il faut le dire franchement, — la crainte que le peuple et les cantons n'acceptent pas cette révision.

Au surplus, je me permets de demander au Conseil fédéral ce qu'il pense de l'art. 37bis, qu'il invoque comme base constitutionnelle. Cet article donne, dans son premier alinéa, à la Confédération le droit d'édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles. Elle en a fait usage par la loi sur les automobiles.

Mais l'alinéa 2 réserve des droits aux cantons. «Les cantons, dit cet alinéa, conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles.»

Cette disposition est inconciliable, dans son essence, avec le sens que le professeur Blumenstein donne à l'art. 36 de la Constitution. Car, si de par cet article, la Confédération a, en principe, un droit de monopole absolu sur tous les transports, à quoi peut bien correspondre le deuxième alinéa de cet art. 37bis?

En résumé, le Parlement devrait être très prudent et ne pas s'exposer à voir discuter devant le peuple, ou devant les Parlements cantonaux, de la constitutionnalité de ses décisions; en cas de doute, il devrait carrément aborder la procédure de la révision constitutionnelle, avant de s'engager dans la voie de la législation.

Nous sommes tous très intéressés à ce qui se passe dans le canton de Vaud au sujet de l'arrêté du 13 octobre 1933; nous n'avons pas à nous immiscer dans ces affaires et nous nous bornons à noter avec curiosité les événements; mais cette situation compliquée n'en est pas moins la preuve que le Parlement, en cette matière, doit être très prudent.

Et, à ce sujet, je ne puis me défendre de faire remarquer l'opinion de M. le professeur Blumenstein. Dans notre cas, et par une interprétation très extensive, il admet que l'art. 36 de la Constitution contient la justification d'un monopole absolu des transports en faveur de la Confédération; il est donc partisan d'une interprétation très large de la Constitution dans le sens utilitaire surtout.

En revanche, dans le cas qui préoccupe nos Confédérés, il n'admet pas que l'on trouve dans la Constitution l'esprit du «Notrecht», qui est une notion utilitaire par excellence et dont, dans certains cas, peut dépendre l'existence même d'un Etat.

En dehors de la question constitutionnelle, d'autres raisons ne me permettent pas d'adhérer au projet présenté.

Le but de la loi est d'aider à l'assainissement des C.F.F. ainsi que des chemins de fer privés. Si c'est ce but principal que poursuit la loi, celle-ci ne va pas assez loin dans la réalisation de son programme.

En effet, seules sont touchées les entreprises de transport par camions, qui transportent des marchandises pour des tiers, à l'exclusion de tous les transports de marchandises qui se font par les propriétaires eux-mêmes et par leurs propres moyens.

Or, la statistique donnée par les C.F.F. nous démontre que le 70 % de tous les véhicules sont affectés aux transports privés seulement; le 17 % aux transports professionnels pour le compte de tiers exclusivement, et le 13 % aux transports privés en même temps qu'aux transports professionnels. Dans le trafic professionnel, les camions lourds prédominent. Dans le trafic privé, 53,5 % des camions et remorques font des courses jusqu'à 30 km. et 46,5 % des courses au delà de 30 km. Dans les transports professionnels, au contraire, 20,9 % des camions et remorques exécutent des courses jusqu'à 30 km. et 79,1 % des courses au delà de 30 km.

Cette constatation est importante. Car, d'une part, le jeu de cette disposition diminuera dans une forte proportion les avantages qu'en retireront les cantons au point de vue de la réduction des frais d'entretien des routes.

D'autre part, que représente le trafic supprimé au point de vue des recettes qui iront dans la caisse des Chemins de fer fédéraux? C'est là une question essentielle, si l'on envisage la loi sous l'angle de l'aide financière apportée aux C.F.F. et aussi aux chemins de fer privés. Sur ce point, le message du Conseil fédéral est assez sobre de renseignements. Nous avons entendu articuler verbalement le chiffre de 20 millions de recettes, qui passeraient de l'industrie privée aux C.F.F. Mais cette somme ne constitue pas un bénéfice absolu; loin de là.

Quel sera le bénéfice? Nous l'ignorons. Nous avons le droit de supposer qu'il sera minime et qu'il se transformera peut-être en frais supplémentaires, si l'on songe aux dépenses considérables imposées par l'organisation et le développement de l'Asto, qui, dans le rayon de 30 km., doit remplacer l'industrie privée.

Et enfin, si au bout de quelques années, ces recettes nouvelles prises au commerce privé laissent un bénéfice appréciable, quel usage en feront les C.F.F.? N'en prendra-t-on pas prétexte, de certains côtés, pour tendre à une augmentation du personnel et à une augmentation des salaires, et cette opinion, si elle est soutenue, ne sera-t-elle pas en définitive celle qui triomphera?

D'autre part, il n'est pas complètement inutile de signaler une considération spéciale au sujet de ce régime qui veut laisser une liberté absolue aux propriétaires de camions et supprimer l'usage du camion fourni par des entreprises à l'usage des tiers.

On ne cesse de proclamer la nécessité de venir en aide aux classes moyennes, au commerce moyen, à l'industrie modeste et localisée. Or, que se passe-t-il? La grosse industrie, comme le gros commerce, aura toujours ses camions privés; elle transportera ses marchandises par ses propres moyens; elle ne sera donc aucunement touchée par les dispositions légales que nous allons discuter. Elle sera libre d'utiliser le chemin de fer quand elle le jugera utile à ses intérêts, ou de s'en passer quand elle y verra avantage. N'oublions pas que cette catégorie de transports représente le 70 % du trafic.

Le petit commerce, au contraire, — celui qui, en raison de l'importance limitée de ses affaires, n'est pas en mesure de se procurer des camions et du personnel, — sera tenu de renoncer aux facilités qu'il avait jusqu'à présent par le choix des moyens de transport. Il devra, jusqu'à 30 km., s'adresser aux concessionnaires et, au delà de 30 km., au chemin de fer.

Je crains, quoi qu'en ait dit tout à l'heure M. Keller, que je ne voudrais en aucune façon désobliger, qu'il n'en résulte pour le petit commerce et, par répercussion, pour l'ensemble du public, une augmentation de dépenses.

L'intervention de l'Etat dans le trafic marchandises routier, comme du reste dans tous les domaines, aura pour conséquence la suppression de la libre concurrence et amènera tout naturellement le renchérissement des transports. C'est une règle à laquelle on n'échappera pas non plus ici, malgré tous les efforts des autorités chargées de l'application de la loi.

Le renchérissement sera, au surplus, la conséquence, — qui me paraît certaine, — de l'unification des tarifs, qui empêchera les concessionnaires,

qui voudraient le faire, de créer des combinaisons de tarifs plus avantageuses. La loi contient en matière de tarifs des prescriptions importantes et extrêmement rigoureuses, comme celles de l'art. 11, d'après lequel les tarifs seront fixés par l'autorité. Les tarifs applicables aux transports routiers exécutés en vertu de la concession N à la place des chemins de fer ou conjointement avec eux, sont fixés par les chemins de fer conformément à la législation ferroviaire. Il n'est donc pas à présumer qu'à l'avenir les transports faits dans ces conditions par les camions puissent être exécutés à des tarifs plus réduits que ne le sont ceux des chemins de fer.

Tout récemment, à la réunion des Conseils d'arrondissement des Chemins de fer fédéraux, M. Fazan présentait, au sujet du transport des bois, des observations très intéressantes. Il faisait ressortir que les bois que le canton de Vaud exporte dans la partie allemande de la Suisse, et qui se chiffrent par 100 000 m³ par an, payent pour le transport par chemin de fer 5 francs de plus par m³ que par camion, et il ajoutait que, si on exigeait que ces transports fussent faits par chemin de fer, ce serait une perte de 500 000 francs par an pour la sylviculture vaudoise.

Or, ces bois sont transportés à une distance supérieure à 30 km. C'est donc dans ce cas le chemin de fer qui est, d'après la loi, le véhicule prescrit, et il n'est pas à présumer que, si les chemins de fer ont maintenu ces tarifs alors qu'ils avaient à lutter contre la concurrence, ils les réduiront lorsque celle-ci sera supprimée.

De plus, le même art. 11, à son alinéa 3, prévoit que les tarifs applicables aux autres transports, c'est-à-dire ceux qui se font par les concessionnaires au bénéfice de la concession N seront établis dans la Société coopérative, et enfin, à l'alinéa 4, que tous les tarifs seront soumis à l'approbation du Département des postes et des chemins de fer, après consultation de la commission prévue par la loi.

C'est donc bien, en somme, la main mise complète de l'Etat sur les tarifs de tous les transports routiers au delà de 10 km. C'est l'Etat qui, supprimant d'un trait de plume la liberté du commerce et de l'industrie dans ce domaine, détermine les personnes autorisées à transporter (en vertu de concessions qui déterminent les conditions du transport, (camions en principe jusqu'à 30 km. chemin de fer au delà), et qui enfin fixe en dernier ressort les tarifs.

Tout cela, il faut le reconnaître avec franchise, ne peut qu'amener une augmentation des frais de transport et, par conséquent, une aggravation du coût de la vie.

Or, de tous côtés, on proclame la nécessité de l'abaissement du coût de la vie pour sauver la situation de la Suisse, par rapport à sa position internationale. De toute part, on critique la cherté de nos moyens de transport, non seulement dans nos rapports intérieurs, mais aussi par comparaison avec les tarifs des autres pays, et c'est à ce même moment qu'on prend des mesures dont la conséquence sera l'augmentation de ces frais de transport et, indirectement, du coût de la vie.

Je ne veux pas examiner en détail d'autres conséquences de la loi: la suppression d'une partie des véhicules à marchandises, qui sillonnent nos routes et qui font vivre bien du monde, par les personnes

qui les conduisent; par répercussion, la disparition, ou du moins la raréfaction des garages nombreux qui se sont installés dans toutes les parties de notre pays, et qui, par les réparations qu'il exécutent, les pièces qu'ils fournissent, etc., constituent un facteur important d'activité économique.

Le projet, — il est vrai, — prévoit que des indemnités seront allouées à ceux qui, par suite de la mise en vigueur de la loi, seront atteints dans leur activité.

Mais quelles sont, d'autre part, les dépenses considérables qui seront imposées à la Confédération ou aux C.F.F. à ce sujet? C'est un point sur lequel les renseignements, même approximatifs, nous manquent. Toujours est-il qu'il faut tenir compte de ce facteur pour apprécier les avantages financiers qui découleront pour l'Etat de l'application de la loi.

En résumé, si l'on se place au point de vue de la situation financière des C.F.F. ou même des chemins de fer privés, et pour autant qu'on restera dans les normes fixées par le projet de loi, les avantages à considérer ne paraissent pas importants.

Au point de vue général, par contre, le projet est une atteinte grave à la liberté du commerce et de l'industrie. Il tend à enrayer le progrès et le développement de l'automobile et à écarter la concurrence, — ce qui, à mes yeux, ne peut avoir pour conséquence qu'une augmentation du coût de la vie. —

Le mémoire des C.F.F., du 26 juin 1933, contient des renseignements très intéressants sur ce qui s'est fait à l'étranger dans ce domaine. Il serait trop long d'examiner le régime de chacun de ces pays; je crois cependant pouvoir conclure qu'à l'exception de l'Allemagne, peut-être, aucun pays n'a été aussi loin que le projet du Conseil fédéral. Je ne parle pas du service des voyageurs qui, pour le moment, n'est pas touché par la nouvelle loi, mais du service des marchandises. Voici, à ce sujet, quelques remarques que je puise dans le mémoire du 26 juin 1933.

De même qu'en Allemagne, le régime établi ne semble pas satisfaire les chemins de fer, de sorte que, en Autriche également, des démarches ont été entreprises pour obtenir une meilleure réglementation.

En Italie, le transport professionnel des marchandises est libre dans la mesure où il n'est pas effectué sur des lignes déterminées.

Le régime des concessions est donc admis seulement sur des parcours déterminés, et non pas comme notre projet, pour tout trafic de 10 à 30 km. avec exclusion de toute distance supérieure à 30 km.

En Norvège, seul le trafic sur lignes déterminées fait l'objet de concessions.

Au Portugal, de même.

En Belgique, rien n'est encore réglé. Un projet qui a été étudié, et même déposé, ne prévoit pas le régime des concessions proprement dit. En revanche, on songe à combattre la concurrence par un impôt spécial frappant tous les transports routiers au delà de 20 km.

En Angleterre, rien n'est encore décidé, et il n'existe qu'un projet qui n'est pas encore soumis au Parlement.

Aux Etats-Unis, il n'existe, pour le moment, que la législation des divers Etats, très différente de l'un à l'autre. On envisage une unification, mais plutôt dans le sens de l'égalité juridique de tous les modes

de transport. On envisage même, nous dit le mémoire des C.F.F., la désignation d'un dictateur des transports qui serait chargé d'assainir les chemins de fer américains à tous les points de vue, et par conséquent, de résoudre aussi le problème de la concurrence.

En France, toujours d'après le mémoire, rien n'a été fait, si ce n'est un excellent et très intéressant rapport suivi de conclusions qui a été présenté par M. Josse et adopté par le Conseil national économique. Sur le plan international, pas plus que dans chaque pays, la question n'a été résolue.

Les Chemins de fer fédéraux ont eu une très heureuse idée, pour laquelle je me plais à leur rendre hommage: Ils ont organisé l'Asto, c'est-à-dire le service des marchandises partant d'une gare de concentration pour aller à domicile apporter et chercher la marchandise.

Ce système, très ingénieux, qu'il nous a été donné de voir dans son application, est en pleine voie de création et d'organisation. Il nous paraît être une institution qui peut produire d'excellents effets.

Ne serait-il pas indiqué d'attendre les résultats pratiques de cette entreprise, de la laisser se développer dans le libre jeu de la concurrence sans lui attribuer un monopole et d'entreprendre de nouvelles réformes sur la base de l'expérience acquise et après avoir revisé la Constitution? Dans l'interval, également, les autorités compétentes, spécialement le Département des postes et chemins de fer, pourraient mettre au point leur étude sur la réorganisation des chemins de fer, car ce projet n'est qu'une des phases entrevues de l'assainissement des C.F.F. et le tout pourrait être examiné par le Parlement, mais après que la Constitution fédérale aurait été régulièrement et normalement révisée.

Telles sont, Messieurs, je le répète, les raisons pour lesquelles, à mon regret, je ne peux pas me rallier au projet qui nous est présenté ni voter le passage à la discussion des articles.

Je propose donc — et M. le Président pourra, s'il le veut, considérer cette proposition comme une motion d'ordre — de renvoyer l'affaire au Conseil fédéral en l'invitant avant tout à proposer une révision de la Constitution. Lorsque cette révision sera opérée — si elle doit l'être — nous aurons alors à revenir sur le projet de législation qui devra être la conséquence de cette réforme constitutionnelle et aucun reproche ne pourra être adressé à personne quant à la procédure suivie pour la réorganisation que nous avons en vue.

Allgemeine Beratung. — Discussion générale.

M. le Président: La proposition de M. Evéquoz a, en réalité, le caractère d'une motion d'ordre. L'art. 50 de notre règlement prévoit, en ce cas, la suspension de la délibération principale, en vue de la liquidation de la motion d'ordre. Mais je pense que la discussion de la motion de renvoi entraînera forcément un débat général et se confondra avec la délibération principale. (M. Evéquoz: Evidemment.) C'est pourquoi je crois qu'il convient d'interpréter l'art. 50 avec une largeur raisonnable, d'autant plus que le motionnaire, lui-même, dans la justification de sa motion d'ordre, a abordé des

considérations qui touchent le fond de la question. Dans ce sens largement interprétatif de l'art. 50, la discussion est donc limitée à la proposition de renvoi.

Il me semble que, quoique vous considérez ma proposition comme une motion d'ordre, il serait cependant plus intéressant de voir se développer ici une discussion générale, quitte à mettre aux voix, au moment du vote d'entrée en matière, ma proposition de renvoi.

M. le Président: M. Pilet-Golaz, président de la Confédération, s'était annoncé pour la parole; mais, s'agissant maintenant d'une motion d'ordre, j'estime opportun de donner aux membres de la commission l'occasion d'exprimer leur opinion à cet égard. C'est pourquoi je donnerai la parole à M. Wettstein, qui l'a demandée.

Wettstein: Wir dürfen den Antrag Evéquoaz nicht als Ordnungsantrag auffassen. Es ist ganz einfach ein Antrag auf Nichteintreten. Er hat ihn damit begründet, dass zunächst die konstitutionelle Basis gefunden werden müsse; es wäre aber etwas zu kompliziert, wenn wir zunächst eine Debatte über den Ordnungsantrag hätten. Ich möchte den Herrn Präsidenten ersuchen, die Debatte vollständig freizugeben und in der Debatte gleich die Frage der Verfassungsmässigkeit behandeln zu lassen.

M. le Président: Peut-être M. Wettstein ne m'a-t-il pas exactement compris. J'ai dit que l'art. 50 du règlement devait, en l'occurrence, être interprété avec une largeur raisonnable et que la discussion de la motion d'ordre entraînerait fatalement une discussion sur le fond et se confondrait avec elle. Je crois donc que nous sommes complètement d'accord.

Wettstein: Nur das eine möchte ich noch bemerken: Ich betrachte den Antrag Evéquoaz nicht als Ordnungsmotion; Herr Evéquoaz stellt ganz einfach den Antrag auf Nichteintreten. So wurde die Sache auch formuliert, mit der Begründung, man müsse zuerst die verfassungsmässige Basis schaffen.

M. Evéquoaz: Je me déclare d'accord avec M. le Président, en ce sens qu'une discussion générale est préférable et doit avoir lieu. Après le débat général, je reprendrai sous la forme d'une motion d'ordre ma proposition de renvoi au Conseil fédéral.

M. le Président: La discussion continue comme discussion générale et comme discussion sur la motion présentée par M. Evéquoaz.

Böhi: Ich bin mit der Tendenz der Vorlage einverstanden, die dahin geht, die ruinöse Konkurrenz des Automobils, unter der unsere Bundesbahnen so schwer leiden, einzuschränken. Ich glaube sogar, man dürfte noch einen Schritt weitergehen und auch den Werkverkehr zum Teil in das Gesetz einbeziehen; denn dieser ist in manchen Fällen für die Bundesbahnen, wie auch für die kleineren und mittleren Gewerbetreibenden ebenso verhängnisvoll und ruinös wie der übrige Automobilverkehr, den die Vorlage reglementieren will. Ich will mich

aber nicht darüber aussprechen, sondern nur einige Bemerkungen über die Verfassungsmässigkeit der Vorlage anbringen.

Ich stehe da im Wesentlichen auf dem Boden von Herrn Evéquoaz. Es ist zwar heute etwas Undankbares, die Verfassungsmässigkeit überhaupt zur Sprache zu bringen, nachdem man in jeder Session mit der grössten Leichtigkeit über die Verfassung und speziell über Art. 31, der die Handels- und Gewerbefreiheit gewährleistet, hinweggeht. Die Ausführungen der Botschaft über die Verfassungsmässigkeit der Vorlage sind für mich wenig überzeugend. Der Bundesrat selbst beruft sich nur ganz nebenbei auf Art. 34ter, 26 und 37bis. Er sagt, diese gälten nur für einzelne untergeordnete Gesetzesbestimmungen. Das Hauptgewicht legt er auf Art. 36 der Bundesverfassung und wird da unterstützt durch die Gutachten Blumensteins und des Justiz- und Polizeidepartements. Die Vorlage wird auf das Postregal gestützt. Das geschieht durch eine nach meiner Auffassung zu weitgehende Ausdehnung des Begriffes des Postregals. Wir haben ja noch verschiedene andere Regale, wir haben das Münzregal, das Pulverregal, auf kantonalem Boden das Salzregal. Ein wesentliches Kriterium des Regalbegriffes ist unter anderem, dass die Einnahmen aus dem Regal dem Fiskus zufließen. Das ist mit Bezug auf die Post auch ausdrücklich in den Art. 36, Absatz 2 und 42, lit. c, der Bundesverfassung gesagt.

Wie ist es aber hier bei diesem erweiterten Regal? Da fällt in die eidgenössische Kasse nur eine Konzessionsgebühr von im Maximum 20 Fr. Das ist nach meiner Ansicht kein Äquivalent für den Ertrag des Regals. Gewiss kann der Staat die Ausübung des Regals auf dem Wege der Konzession gestatten, wie das bei der Post geschieht; aber bei den Postkonzessionen werden Gebühren erhoben, abgestuft nach der Zahl der wöchentlichen Fahrten und nach Distanzen von je 125 km. Da ist also bei Festsetzung der Konzessionsgebühr der Intensität des Betriebes Rechnung getragen. Bei der Ausdehnung des Regals auf den Automobilbetrieb ist das aber nicht der Fall. Auch ein sehr grosses und wirtschaftlich lukratives Automobilunternehmen zahlt im Maximum eine Konzessionsgebühr von 20 Fr., welche Gebühr eigentlich nur den Charakter einer Kanzlei- oder Schreibgebühr, nicht einer Konzessionsgebühr hat. Da scheint mir also ein wesentliches Merkmal des Regalbegriffes zu fehlen.

Man braucht den Namen Regal, um die verfassungsmässige Deckung für die Vorlage zu finden. Allein es handelt sich nach meiner Ansicht nicht um Anwendung eines bereits bestehenden Regals, sondern um eine ganz neue, durch kein Regal gedeckte Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit. Dafür sollte man den verfassungsrechtlichen Boden schaffen, und das könnte nach meiner Auffassung auf ganz einfache Weise geschehen. Es hätte schon geschehen sollen bei der Vorlage über die Warenhäuser. Man hat damals von Notrecht gesprochen. Man könnte das bis zu einem gewissen Grade auch hier; aber in Tat und Wahrheit haben wir es doch nicht mit Notrecht zu tun. Auch der Bundesrat beruft sich nicht auf Notrecht, sondern auf das Regal. Bei einer Reihe von Vorlagen: Hotelbauverbot, Zwangsmassnahmen gegen

die Milchproduzenten und Milchhändler, Verbot der Eröffnung neuer Warenhäuser usw. handelte es sich um Einschränkungen der Handels- und Gewerbefreiheit, für die bisher ein gesetzlicher Boden fehlt, den man aber schaffen könnte, wenn man in Art. 31 der Bundesverfassung nach den dort vorgesehenen speziellen Ausnahmen von dem Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit einen Zusatz genereller Art anbrächte: „Der Bund ist befugt, auf dem Wege der Gesetzgebung weitere Beschränkungen der Handels- und Gewerbefreiheit einzuführen.“ Ausserdem wäre in Art. 31, in Lit. e, der Nachsatz zu streichen: „Diese Verfügungen dürfen den Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit selbst nicht beeinträchtigen.“ Denn dieser Nachsatz wäre nicht mehr haltbar. Dann hätte man, wie ich glaube, einen ganz brauchbaren Boden für die Bedürfnisse der Gesetzgebung.

Was mir an dem Entwurf eines neuen Gewerbeartikels, soweit er bisher bekannt geworden, nicht gefällt, sind die verschiedenen neuen Versprechungen und Verpflichtungen des Bundes, zu deren Erfüllung er das Geld nicht hat. Notwendig wäre aber in erster Linie, dass die zu engen Fesseln des Handels- und Gewerbefreiheits-Artikels einmal gesprengt würden und die Gesetzgebung freie Hand bekäme, sich so zu entwickeln, wie die Verhältnisse es verlangen. Das um so mehr, weil, wenn wir liquid verfassungswidrige Gesetze erlassen, das Bundesgericht die Verfassung nicht schützen kann; denn es ist an die Erlasse der Bundesversammlung so, wie sie lauten, gebunden. Nur ein Ventil stände, wenn wir in Ausführung eines revidierten Handels- und Gewerbefreiheitsartikels Missgriffe machen sollten, offen, nämlich das Referendum, falls man es nicht durch die Dringlichkeit ausschliesst, was ja nachgerade immer mehr praktiziert wird. Man sollte also den Handels- und Gewerbefreiheitsartikel in dem Sinne revidieren, dass im Wege der Gesetzgebung weitere Beschränkungen der Handels- und Gewerbefreiheit eingeführt werden können. Dann hätten wir den gesetzlichen Boden für eine ganze Reihe von Massnahmen, wie sie die Verhältnisse verlangen, und dann könnte man auch mit gutem Gewissen zu solchen Massnahmen stimmen. Heute tragen alle Gesetze und Beschlüsse, welche die Handels- und Gewerbefreiheit verletzen, den Stempel der Willkür. Ich frage mich: Wozu spricht man so eifrig von einer Totalrevision der Bundesverfassung, wenn man die Bundesverfassung doch nicht mehr respektiert? Einer neuen wird es, wenn wir auf dem bisherigen Wege weiter fahren, nicht besser gehen als der jetzigen alten. Man braucht sich daher nicht allzu sehr darüber den Kopf zu zerbrechen, wann und wie man revidieren soll. Das Notwendigste wäre der Respekt vor der Bundesverfassung. Wenn der nicht vorhanden ist, so hat die Verfassung, mögen ihre Artikel so oder anders lauten, überhaupt keinen Wert mehr und treiben wir einer Diktatur des Parlamentes entgegen. Man setze sich also nicht über die Verfassung hinweg. Das ist der Grund, warum ich grundsätzlich dieser Vorlage nicht zustimmen kann. Ich komme also zum gleichen Resultate wie Herr. Evéquoz.

M. Bertoni: La question telle qu'elle vient d'être posée par M. Böhi m'en rappelle une autre que j'ai

déjà entendu débattre hors de l'enceinte parlementaire. On parle beaucoup, en effet, de l'art. 31 de la Constitution fédérale, c'est-à-dire de la liberté de commerce et de la nécessité ou de l'opportunité de reviser cette disposition constitutionnelle, dans le sens envisagé par M. Böhi, ou dans un autre encore. Or, je me demande si cet article est encore réellement en vigueur ou non et si la liberté du commerce et de l'industrie continue à être respectée de par le vaste monde. La liberté de commerce, telle qu'elle a été sanctionnée, comme principe fondamental du droit suisse, en 1848 et en 1874, supposait la liberté des échanges de pays à pays. Mais cette liberté des échanges n'existe plus. M. le conseiller fédéral Schulthess nous l'a dit plus d'une fois. De même, à la commission des douanes, M. Stucki, revenant de sa mission à Londres, nous a déclaré que la liberté des échanges entre nations était périmée.

Ce n'est plus le marchand suisse qui achète de la marchandise à un marchand américain, par exemple, ou hongrois, ou allemand; ce sont les Etats qui établissent entre eux des échanges, et les partagent par le système des contingents entre les marchands qui étaient déjà dans tel genre de commerce et avaient introduit des marchandises étrangères en 1931 et 1932. Si la liberté des échanges n'existe plus dans les relations étrangères, comment peut-on, à l'intérieur, en faire un dogme? Cela est d'autant plus paradoxal que même les bergers qui surveillent des troupeaux à la montagne mangent des bananes et, nous-mêmes, toutes les fois que nous prenons un déjeuner, nous consommons des denrées alimentaires venues de tous les continents de la terre. Mais c'est ainsi.

Cette liberté des échanges à l'intérieur, à mon avis, suppose la liberté des échanges à l'extérieur, entre nations, entre continents. Cette liberté conditionne celle des échanges à l'intérieur.

Je crois que je m'explique d'une façon malheureuse, parce que je ne possède peut-être pas assez bien la langue dans laquelle je dois m'exprimer. Mais l'idée me paraît si claire, si simple, qu'elle s'impose à la réflexion.

Or, l'art. 31 n'étant pas applicable, il ne s'agit plus que de savoir si nous allons le réviser immédiatement pour l'adapter aux circonstances nouvelles, ainsi que M. Böhi vient de le dire, ou bien au contraire les circonstances actuelles, en Europe, ne sont-elles pas de nature à nous déconseiller l'adoption d'un autre principe constitutionnel en cette matière, principe, qui nous servirait, aujourd'hui peut-être, à sortir des difficultés dans lesquelles nous nous trouvons, mais qui peut-être, dans quelques années, dans une période de sept ans peut-être, dans un intervalle encore plus bref, ne se justifierait peut-être plus? Nous regretterions alors d'avoir abandonné le principe actuel. Peut-être que dans un temps imprévisible, l'Europe reviendra à la liberté des échanges, à la clause de la nation la plus favorisée. Alors, nous regretterions d'avoir modifié l'art. 31.

Je me demande, Messieurs, si nous ne pourrions pas sortir de la situation tout simplement par l'interprétation du texte. Le texte actuel est applicable pour autant que la liberté du commerce existe dans les autres pays du monde. Si cette liberté n'existe

pas à l'extérieur; on ne peut plus la garantir à l'intérieur; dès lors, la règle est périmée. Or, Messieurs, si la règle constitutionnelle est périmée, le législateur reste libre de faire ce qu'il veut. (M. **Evé-quoiz**: C'est la dictature!) Mais, c'est la dictature du Parlement, tout au moins. Oui, la dictature du Parlement existe bien dans d'autres pays, qui s'appellent des républiques quand même. Croyez-vous qu'en France, ou en Angleterre, la dictature du Parlement n'existe pas? La reine Victoria disait que la seule faculté qui manquait au Parlement anglais c'était de décréter que les hommes deviennent des femmes et que les femmes deviennent des hommes.

Si nous ne faisons que reconnaître un état de fait que nous n'avons pas créé, nous n'en sommes pas responsables.

Conséquemment, le Parlement reste libre de légiférer sur cette matière, comme sur toutes les autres concernant la liberté des échanges. Du reste, je suis complètement d'accord avec l'opinion de M. Böhi, que dans l'espèce il s'agit tout simplement d'une restriction à la liberté du commerce.

M. le **Président**: La discussion continue. Je me permets de faire observer qu'il s'agit aujourd'hui de discuter le projet de loi fédérale sur les transports des marchandises et non d'une meilleure solution à donner à l'art. 31 de la Constitution fédérale ou des différents systèmes de dictature. (Rires.)

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

Vormittagssitzung vom 6. Juni 1934. Séance du 6 juin 1934, matin.

Vorsitz — Présidence: Mr. Riva.

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

Fortsetzung. — Suite.

Siehe Seite 107 hiervor. — Voir page 107 ci-devant.

M. **Pilet-Golaz**, président de la Confédération: Il est assez bien vu, aujourd'hui, de vitupérer le Parlement. C'est un peu le bouc émissaire, — si l'on peut dire — chargé de tous les péchés d'Israël. Il est lent et lourd dans son travail, affirme-t-on; il perd beaucoup de temps à discuter des objets sans grande importance et passe comme chat sur braise sur les problèmes capitaux qui se posent au pays. Il renverse les rôles, volontiers, et se décharge parfois sur le pouvoir exécutif des nécessités législatives qui lui incombent en première ligne. D'autre part, par des postulats, des interpellations et des motions, il essaie constamment de participer à l'activité gouvernementale.

Messieurs, je ne veux pas prétendre que ces critiques soient absolument dénuées de fondement.

Mais je dois constater que, dans le cas particulier, — pour autant que j'en peux juger par ma courte expérience, qui ne remonte qu'à six ans, — votre Chambre, tout au moins, a manifesté le plus vif intérêt et apporté au Conseil fédéral une collaboration des plus précieuses quand il s'est agi d'aborder le grave problème de la répartition du trafic. Je dis «grave problème» parce que, incontestablement, du point de vue technico-économique, c'est l'un des plus sérieux qui se pose actuellement, non seulement chez nous, mais dans tous les pays. Il est extrêmement délicat et complexe, sa solution peut exercer une influence dans diverses directions et dans presque tous les domaines de l'activité humaine. Il n'est pas absolument indépendant de la politique, de la politique dans son sens large, dans son sens noble, dans le sens de la conduite de l'Etat. Il est essentiellement économique. Par conséquent, il peut avoir aussi des conséquences financières extrêmement étendues. Il est, enfin, d'ordre technique, ce qui n'est pas fait pour simplifier sa solution.

Sa solution, ... elle a été cherchée partout jusqu'à maintenant; elle n'a été trouvée nulle part et nous n'avons point la prétention de vous l'apporter ne varietur. Tout ce que nous avons tenté, c'est de nous engager dans une direction nouvelle qui n'avait pas encore été explorée jusqu'à maintenant et qui, peut-être, pouvait conduire au but. Les tentatives et les essais qui ont été faits ailleurs n'ont pas abouti aux résultats qu'on en attendait; il fallait donc chercher autre chose, c'est à quoi nous nous sommes employés.

Je ne reviendrai pas, Messieurs, sur tous les points que la discussion de ce problème peut soulever et qui ont déjà été abordés par votre rapporteur et par ceux des membres du Conseil qui ont pris la parole après lui. Non, mais je voudrais remercier avant tout et avant de m'engager moi-même dans le débat proprement dit, votre commission du souci avec lequel elle a examiné le projet. Sa tâche n'était pas facile. Le projet est d'une intelligence un peu fermée; il faut, pour en saisir l'économie et l'inspiration, connaître le fonctionnement des transports, savoir comment ils s'effectuent, selon que l'on s'adresse à un moyen ou à un autre de locomotion, suivre en quelque sorte depuis l'origine, depuis l'expéditeur, jusqu'au terme, jusqu'au destinataire, le processus par lequel passe la marchandise transportée. Votre commission s'est efforcée d'opérer ce travail d'assimilation. En grande partie, elle y est parvenue. Peut-être tous ses membres n'ont-ils pas encore, avec une clarté absolue, sous leurs yeux le mécanisme de la loi, le mécanisme de l'Asto. Je ne m'en étonne pas. Celui qui vous parle a mis des semaines et des mois, pour ne pas dire des années, avant de se rendre compte exactement de la manière dont on pouvait simplifier l'organisation des transports chez nous et arriver à un état de choses plus satisfaisant que celui que nous connaissons. J'ai cependant l'impression que, si ceux des membres de la commission qui ne sont pas parfaitement convaincus, se trouvaient pendant trois ou quatre semaines seulement au département des postes et chemins de fer, l'évidence se manifesterait à eux avec une conviction et une netteté absolues. C'est bien volontiers d'ailleurs que je les invite à faire un volontariat dans mes services. (Je m'en-

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1934
Date	
Data	
Seite	107-133
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 672

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.

pas à l'extérieur; on ne peut plus la garantir à l'intérieur; dès lors, la règle est périmée. Or, Messieurs, si la règle constitutionnelle est périmée, le législateur reste libre de faire ce qu'il veut. (M. **Evéquo**: C'est la dictature!) Mais, c'est la dictature du Parlement, tout au moins. Oui, la dictature du Parlement existe bien dans d'autres pays, qui s'appellent des républiques quand même. Croyez-vous qu'en France, ou en Angleterre, la dictature du Parlement n'existe pas? La reine Victoria disait que la seule faculté qui manquait au Parlement anglais c'était de décréter que les hommes deviennent des femmes et que les femmes deviennent des hommes.

Si nous ne faisons que reconnaître un état de fait que nous n'avons pas créé, nous n'en sommes pas responsables.

Conséquemment, le Parlement reste libre de légiférer sur cette matière, comme sur toutes les autres concernant la liberté des échanges. Du reste, je suis complètement d'accord avec l'opinion de M. Böhi, que dans l'espèce il s'agit tout simplement d'une restriction à la liberté du commerce.

M. le **Président**: La discussion continue. Je me permets de faire observer qu'il s'agit aujourd'hui de discuter le projet de loi fédérale sur les transports des marchandises et non d'une meilleure solution à donner à l'art. 31 de la Constitution fédérale ou des différents systèmes de dictature. (Rires.)

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

Vormittagssitzung vom 6. Juni 1934. Séance du 6 juin 1934, matin.

Vorsitz — Présidence: Mr. Riva.

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

Fortsetzung. — Suite.

Siehe Seite 107 hiervor. — Voir page 107 ci-devant.

M. **Pilet-Golaz**, président de la Confédération: Il est assez bien vu, aujourd'hui, de vitupérer le Parlement. C'est un peu le bouc émissaire, — si l'on peut dire — chargé de tous les péchés d'Israël. Il est lent et lourd dans son travail, affirme-t-on; il perd beaucoup de temps à discuter des objets sans grande importance et passe comme chat sur braise sur les problèmes capitaux qui se posent au pays. Il renverse les rôles, volontiers, et se décharge parfois sur le pouvoir exécutif des nécessités législatives qui lui incombent en première ligne. D'autre part, par des postulats, des interpellations et des motions, il essaie constamment de participer à l'activité gouvernementale.

Messieurs, je ne veux pas prétendre que ces critiques soient absolument dénuées de fondement.

Mais je dois constater que, dans le cas particulier, — pour autant que j'en peux juger par ma courte expérience, qui ne remonte qu'à six ans, — votre Chambre, tout au moins, a manifesté le plus vif intérêt et apporté au Conseil fédéral une collaboration des plus précieuses quand il s'est agi d'aborder le grave problème de la répartition du trafic. Je dis «grave problème» parce que, incontestablement, du point de vue technico-économique, c'est l'un des plus sérieux qui se pose actuellement, non seulement chez nous, mais dans tous les pays. Il est extrêmement délicat et complexe, sa solution peut exercer une influence dans diverses directions et dans presque tous les domaines de l'activité humaine. Il n'est pas absolument indépendant de la politique, de la politique dans son sens large, dans son sens noble, dans le sens de la conduite de l'Etat. Il est essentiellement économique. Par conséquent, il peut avoir aussi des conséquences financières extrêmement étendues. Il est, enfin, d'ordre technique, ce qui n'est pas fait pour simplifier sa solution.

Sa solution, ... elle a été cherchée partout jusqu'à maintenant; elle n'a été trouvée nulle part et nous n'avons point la prétention de vous l'apporter ne varietur. Tout ce que nous avons tenté, c'est de nous engager dans une direction nouvelle qui n'avait pas encore été explorée jusqu'à maintenant et qui, peut-être, pouvait conduire au but. Les tentatives et les essais qui ont été faits ailleurs n'ont pas abouti aux résultats qu'on en attendait; il fallait donc chercher autre chose, c'est à quoi nous nous sommes employés.

Je ne reviendrai pas, Messieurs, sur tous les points que la discussion de ce problème peut soulever et qui ont déjà été abordés par votre rapporteur et par ceux des membres du Conseil qui ont pris la parole après lui. Non, mais je voudrais remercier avant tout et avant de m'engager moi-même dans le débat proprement dit, votre commission du souci avec lequel elle a examiné le projet. Sa tâche n'était pas facile. Le projet est d'une intelligence un peu fermée; il faut, pour en saisir l'économie et l'inspiration, connaître le fonctionnement des transports, savoir comment ils s'effectuent, selon que l'on s'adresse à un moyen ou à un autre de locomotion, suivre en quelque sorte depuis l'origine, depuis l'expéditeur, jusqu'au terme, jusqu'au destinataire, le processus par lequel passe la marchandise transportée. Votre commission s'est efforcée d'opérer ce travail d'assimilation. En grande partie, elle y est parvenue. Peut-être tous ses membres n'ont-ils pas encore, avec une clarté absolue, sous leurs yeux le mécanisme de la loi, le mécanisme de l'Asto. Je ne m'en étonne pas. Celui qui vous parle a mis des semaines et des mois, pour ne pas dire des années, avant de se rendre compte exactement de la manière dont on pouvait simplifier l'organisation des transports chez nous et arriver à un état de choses plus satisfaisant que celui que nous connaissons. J'ai cependant l'impression que, si ceux des membres de la commission qui ne sont pas parfaitement convaincus, se trouvaient pendant trois ou quatre semaines seulement au département des postes et chemins de fer, l'évidence se manifesterait à eux avec une conviction et une netteté absolues. C'est bien volontiers d'ailleurs que je les invite à faire un volontariat dans mes services. (Je m'en-

gage à leur offrir et le café et les cigarettes.) Ce n'est pas nécessaire, d'ailleurs, pour le président de la commission qui a fourni, lui, un travail considérable. Il me permettra ici — oh, sans vouloir me laisser aller à des flatteries qui ne seraient dignes ni de lui, ni de moi — de le remercier très vivement de l'effort considérable qu'il a donné. Je suis persuadé qu'il lui a fallu des jours et des semaines pour établir un rapport aussi complet que celui qu'il vous a présenté. Il s'est certainement consacré à sa tâche avec un grand dévouement et quelles que soient les difficultés auxquelles je me heurterai encore, jusqu'à ce que nous soyons arrivés au but, c'est pour moi un encouragement que d'avoir rencontré déjà des collaborateurs aussi précieux.

Je ne sais pas d'ailleurs si je me trouve dans une période d'optimisme et de bienveillance, mais hier j'étais presque reconnaissant à M. Evéquo de son opposition. Je lui en étais... comment dirais-je... professionnellement et artistiquement reconnaissant. Elle était, cette opposition, belle, vive, claire, nette, bien menée. On sentait que l'épée était en main et que celui qui la maniait en avait l'habitude. Si M. Evéquo n'était pas conseiller aux Etats et si je n'étais pas président de la Confédération, si nous étions, tous les deux, des confrères au Barreau, je dirais que c'est un beau jouteur avec lequel on aurait plaisir à se mesurer. Je me bornerai, puisque les convenances parlementaires m'y obligent, à affirmer qu'il m'est apparu comme un admirable constructeur de cathédrales. Ses flèches s'élançant avec élégance et netteté, à la fois. Malheureusement, comme il arrive souvent aux constructeurs de cathédrales, les fondations de l'édifice ne sont pas très solides et c'est la raison pour laquelle la construction n'ira peut-être pas très haut. Le raisonnement était impeccable, mais les prémisses étaient inexacts et les faits sur lesquels il était construit ne se révèlent peut-être pas, à l'examen, tout à fait exacts. Je ne veux pas dire par là que M. Evéquo ait ignoré le projet ou l'ait déformé, mais il a laissé de côté, sans le savoir et sans le vouloir, un certain nombre d'éléments qui modifient complètement la situation. J'aurai l'occasion de revenir tout à l'heure sur les deux gros reproches qu'il a articulés contre le projet : celui d'étatisme et celui d'inconstitutionnalité. Mais, pour pouvoir aborder ces deux questions délicates et essentielles, il est indispensable, auparavant, de connaître les circonstances dans lesquelles le projet est né, quelle est sa conception fondamentale, l'idée qui l'inspire et la direction dans laquelle il cherche une solution que tous les peuples civilisés maintenant demandent et qu'aucun n'a encore trouvée.

Ce problème se trouve posé, d'ailleurs, par la crise. Cette crise, d'où provient-elle ? Comme toutes les crises, elle a son origine dans un certain nombre d'événements et non pas dans deux ou trois seulement, mais, parmi ces causes on peut en distinguer quelques-unes qui sont capitales. Il y a, d'abord, la crise économique ; cette crise, qui a réduit l'activité humaine dans toutes ses manifestations, industrielles, commerciales, agricoles, a, bien entendu, pour conséquence, une diminution très sensible des échanges, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du pays. Or, le trafic ne vit que d'échanges. Supprimez les échanges, vous pouvez vous passer et des chemins de fer et de l'automobile.

Puis, un autre phénomène, plus terrible et, par conséquent, pour nous, plus inquiétant que celui de la crise économique, est constitué par la nationalisation de l'industrie. Depuis la guerre, la situation mondiale, pour l'industrie, ne rappelle plus du tout celle qu'elle était autrefois. Auparavant, nous avions deux grands groupes d'Etats, ceux qui produisaient les matières premières et ceux qui les travaillaient. Les premiers envoyaient les matières premières aux seconds qui les leur retournaient manufacturés. Il y avait par conséquent un double mouvement, aller et retour, qui alimentait toutes les entreprises de transports — je parle aussi bien de la navigation que du chemin de fer. Maintenant, cette situation est profondément modifiée. La plupart des pays, par crainte d'être coupés dans leur ravitaillement, en raison de difficultés internationales, ont cherché à se suffire à eux-mêmes. Ils ont essayé de trouver chez eux les matières premières dont ils avaient besoin. La Suisse, par exemple, substitue la houille blanche, l'électricité au charbon. Les autres pays ont cherché à en faire autant pour les autres matières premières à travailler chez eux. La Suisse n'a plus besoin de tout faire venir de l'étranger, elle suffit à une partie de son ravitaillement. Elle n'a plus également l'occasion d'exporter à l'étranger une partie de ses produits manufacturés. Il en résulte une diminution des échanges qui est très sensible.

Voilà deux causes importantes de la crise des transports. J'en en ajoute une troisième qui est comme une contradiction, mais, précisément pour cela, vient encore aggraver la situation. Au moment où le trafic diminuait de volume, on a vu surgir, à côté des moyens de transports d'autrefois, un nouveau moyen de transport, extrêmement actif, commode : l'automobile. Vous n'avez plus seulement la navigation et les chemins de fer, vous avez encore, actuellement, le car et le camion. Par conséquent, les concurrents ne sont plus à deux, pour se partager un domaine déjà rétréci, ils sont trois.

Il n'est pas nécessaire de réfléchir très longtemps à ces constatations et d'être grand clerc ès sciences transports pour se rendre immédiatement compte des conséquences graves que peut avoir pour l'économie générale une pareille situation. La première des ces conséquences, c'est que, par la multiplicité de ces entreprises et moyens de transports, on arrive à engager des capitaux de plus en plus considérables. L'investissement s'accroît toujours, alors que le rendement diminue. Or, quand un capital ne rend pas, il est comme inexistant ; il disparaît rapidement et fait place à une dette. C'est l'état dans lequel nous nous trouvons en Suisse actuellement, de même qu'à l'étranger.

Puis, précisément parce que les transports sont beaucoup moins nombreux pour chaque entreprise en particulier, celles-ci se trouvent dans l'impossibilité d'assurer les amortissements indispensables à leur entretien et développement normal. Or, qui dit défaut d'amortissement, dit de nouveau, endettement.

Enfin, et c'est un élément particulièrement important pour l'économie générale, ces mêmes entreprises qui ont à lutter avec des difficultés croissantes pour subvenir à leurs dépenses sont dans l'impossibilité de réduire les prix de leurs services,

de diminuer leurs tarifs de transports. L'industrie et le commerce en souffrent.

Il va sans dire qu'on devait chercher un remède à ce mal. On l'a fait depuis de nombreuses années déjà, sans être parvenu à le trouver, du moins à trouver le remède spécifique. Des tentatives diverses ont été faites. Je les signalais tout à l'heure. Elles se sont inspirées d'idées diverses, se sont essayées dans des directions différentes. L'une, la plus simple, — la plus simpliste, — consistait à vouloir enrayer le développement général, naturel, de l'automobile. Entraver le roulage de l'automobile est la pensée qui est venue plus particulièrement aux cheminots et, je le répète, je ne parle pas des cheminots suisses, mais de l'ensemble des cheminots. Il leur semblait, comme à la plupart de nous au premier abord, que le meilleur moyen de lutter contre la concurrence était de supprimer le concurrent. Et l'on a envisagé un certain nombre de mesures plus que rigoureuses. Il va sans dire qu'elles étaient inadmissibles pour un esprit impartial et irréalisables en pratique.

Inadmissibles pour un esprit impartial parce qu'elles auraient privé l'économie générale d'un moyen de travail extrêmement utile, quels que soient les sentiments qu'on peut éprouver vis-à-vis des chemins de fer et vis-à-vis de l'automobile. Et je sais que certaines personnes se passionnent pour le cas. Je connais des cheminots qui tireraient sur des voitures et des automobilistes, — j'en ai dans ma famille, — qui doreraient leurs voitures s'ils le pouvaient. Je reconnais que l'automobile représente un avantage marqué sur le chemin de fer pour un certain nombre de services et qu'il aurait été absurde, anti-économique, de vouloir renoncer purement et simplement à ses services. Le pays qui l'aurait fait se serait mis assez rapidement en état d'infériorité vis-à-vis des autres. Pratiquement, cette solution était exclue. Songez à la réponse que le Parlement aurait donnée, ainsi que le peuple, en Suisse, à une proposition de mettre un terme au développement de l'automobile: assimilation de la circulation des voitures personnelles au service public, transports des marchandises confiés au chemin de fer et au tramway, transports privés nationalisés. Je crois que le doute n'est pas permis. La détermination aurait été négative. Je me suis toujours refusé, ainsi que mes collaborateurs, à envisager une solution de cette nature.

Fallait-il chercher ailleurs, dans une direction diamétralement opposée, celle de la concurrence libre? C'est facile à dire. J'ai entendu de nombreuses voix proclamer qu'il n'y a rien de tel que la libre concurrence pour éliminer les éléments malsains d'une économie, pour distinguer le concurrent méritant. Laissez jouer la libre concurrence entre chemin de fer et automobile. Si le chemin de fer gagne, tant mieux! Si l'automobile l'emporte, tant pis pour le chemin de fer, c'est qu'il est inférieur. Mais, pour qu'il y ait libre concurrence, il faut que les deux concurrents puissent jouir de la même liberté de mouvement. Il faut qu'ils soient soumis au même régime, qu'ils aient un statut identique. Or, tel n'est pas le cas. Le chemin de fer travaille dans des conditions toutes différentes et beaucoup plus onéreuses que l'automobile. Cette dernière fait ce qu'elle veut, prend la route qui lui plaît, quand cela lui plaît, s'arrête ou pas, accepte des marchan-

dises ou les refuse, roule quand le temps est propice, reste au garage quand le temps ne lui convient pas; elle peut demander des tarifs élevés quand les sollicitations sont nombreuses, ou refuser les transports coûteux; elle choisit le dessus du panier dans la récolte des transports.

Le chemin de fer, lui, est obligé de circuler toujours, qu'il y ait ou pas de trafic, obligé d'accepter tous les transports qu'on lui confie, occasionnels ou non. Il est là pour faire face partout aux demandes de trafic qui se produisent même s'il n'a pas le matériel nécessaire; à lui de se le procurer; à lui la faute si des retards se produisent. Il est forcé aussi d'appliquer des tarifs précis, non pas du tout dans l'intérêt de l'entreprise privée, comme le prix que réclame l'automobiliste ou le camionneur, mais dans l'intérêt économique général. Il est complètement ligotté. Comment voulez-vous que les chemins de fer luttent avec l'automobile? Impossibilité pure. Si l'on avait voulu appliquer la libre concurrence, il eût fallu commencer par dire: «Les chemins de fer sont libres.» On aurait vu les chemins de fer refuser des transports de marchandises, à celui qui n'en fait consigner que de 7 en 14 et qui utilise son camion quand cela lui plaît, mais ne s'adresse aux chemins de fer que si les circonstances lui sont défavorables. On aurait vu des chemins de fer exiger peu d'argent pour des transports en raison du trafic intense dans les régions industrielles et commerciales, dans les régions prospères du pays, et augmenter leurs tarifs pour d'autres régions, pour les régions délaissées, deshéritées, parce que là le transport coûterait davantage. On aurait vu des chemins de fer discuter de cas particuliers à cas particuliers, pour effectuer les mêmes transports. C'est la situation de l'automobile. Jamais l'industrie, le commerce, l'économie générale n'auraient pu supporter un état de choses pareil.

Cette deuxième direction était aussi fermée que l'autre. Il fallait chercher une utilisation rationnelle, raisonnable, du chemin de fer d'un côté et de l'automobile de l'autre. Il fallait concilier ces deux moyens de transport. Il fallait demander à chacun d'eux les services que le plus facilement et le moins onéreusement, ils pouvaient rendre. Il fallait instituer la collaboration du rail et de la route; du chemin de fer et du camion. Il fallait partager le trafic entre eux dans les proportions indiquées par les qualités de chacun de ces modes de transport.

Nous nous sommes trouvés immédiatement d'accord sur ce point, M. le président de la direction générale des chemins de fer fédéraux et moi-même. Le principe, c'était la collaboration, c'était la répartition. Nous n'avons vu de salut nulle part ailleurs et s'il s'est fait des tentatives à l'étranger, en dehors de cette voie, elles n'ont pas abouti. L'expérience est là pour le démontrer. Il fallait donner aux camions ce qui leur revenait, au train ce que celui-ci faisait aussi bien et mieux que le camion. Mais si le principe était facile à poser, les modalités étaient extrêmement difficiles à déterminer. On peut dire, d'une manière générale, que le train est fait pour les gros transports et les longues distances et les camions pour les transports plus légers, pour la répartition des marchandises et leur distribution, mais, en disant cela, on pose un principe général, on n'est pas entré dans les détails véritables de l'exécution.

Qu'est-ce qu'un transport en masse? Où commence-t-il et où finit-il? Ou bien encore: est-on en présence d'une grande distance ou pas? Quand le camion doit-il céder sa place au train? Quand le train doit-il s'incliner devant le camion?

Nous avons pensé, et c'est un des grands mérites personnels de M. le président Schrafl (je dis personnels, non pas en pensant à moi, mais en pensant à l'administration, parce qu'il y a eu de grosses difficultés à surmonter), c'est un mérite personnel de M. le directeur Schrafl, appuyé avec une conviction absolue et d'emblée complète, par le chef du Département, de ne pas vouloir répondre à cette question d'une manière théorique. Voyez-vous, ce qui fausse, la plupart du temps, les problèmes nationaux, les problèmes politiques ou sociaux, les problèmes économiques c'est qu'on veut en discuter et les trancher, ex cathédra, dans le bleu, comme disent les poètes, dans les nuages, comme disent les gens d'affaires. On arriverait plus vite à chef si l'on se contentait de recourir à l'expérience. La meilleure politique, c'est la politique expérimentale. Tout naturellement M. le directeur Schrafl a voulu s'y confier et il a proposé une organisation d'essai qui devait permettre de déterminer dans quelles conditions le camion travaillerait mieux que le chemin de fer et le chemin de fer mieux que le camion. Bien entendu, les essais devaient être conçus suivant les connaissances qu'on possédait déjà, mais ces essais devaient permettre de préciser ces connaissances, si elles correspondaient encore à la technique nouvelle de l'automobile, si les développements de cette technique ne permettaient pas d'aller plus loin. Jusqu'où fallait-il s'engager et où s'arrêter?

Ces essais, ce sont ceux de l'Asto, dont on a passablement parlé. Ils ont été conçus, organisés et dirigés par la Sesa et plus particulièrement par le vice-directeur de la Sesa, Monsieur Hohl. Le directeur de la Sesa est M. Locher, c'est surtout un administrateur: M. Hohl est davantage un technicien des transports et, en particulier, des transports automobiles. Il vient de l'administration des postes; d'ailleurs le parallèle s'impose aujourd'hui entre les chemins de fer et la poste. Il fut longtemps au service automobile de la poste; il connaît et les avantages et les déficits d'un service automobile. C'est lui qui a organisé les essais, d'abord en petit, sur un tronçon où le trafic n'était pas considérable, de manière à ne pas se heurter à des obstacles insurmontables. Ces essais ont été entrepris sur la ligne Winterthour-Romanshorn. Ils ont permis d'apporter des perfectionnements et ont donné des encouragements. Ensuite il a été étendu à toute une partie de la région, comme M. le rapporteur l'a rappelé hier. Il s'étend aujourd'hui sur à peu près 240 à 250 km., soit sur le dixième des chemins de fer fédéraux et il dessert à peu près 400 ou 500 localités, — je ne dois pas m'écarter beaucoup de la réalité. Constante est l'extension de ce service, commencé en 1932, poursuivi en 1933; de nouvelles lignes ont été créées, ce printemps, il y en aura encore cet automne. Ce sont ces essais qui ont permis de faire les études, qui ont donné à la direction générale des chemins de fer fédéraux la conviction qu'elle s'était engagée dans la bonne voie, pour régler, non pas pour trancher, comme on l'a fait pour le nœud gordien, avec un coup d'épée, mais pour régler raisonnablement

le problème du rail et de la route. Simultanément, ces essais ont démontré aux automobilistes, aux propriétaires de camions, les gros avantages à retirer et que le pays retirerait, lui aussi, ainsi que l'économie nationale, d'une collaboration entre l'automobile et le chemin de fer, d'une véritable liaison entre eux. C'est ainsi que, tout naturellement, après avoir vu fonctionner l'Asto pendant quelques temps, les intéressés se sont assis à une table de discussion, ont négocié et sont arrivés à un accord de principe. Cet accord est celui qui est consigné dans une convention que vous connaissez puisqu'elle figure en annexe au message qui vous a été distribué.

Je reviendrai tout à l'heure sur le caractère de cette convention et l'importance qu'il faut lui attribuer; mais dès maintenant je voudrais, me fondant sur elle, sur l'accord général de principe qui est intervenu, montrer combien cette convention se différencie de la définition que M. le conseiller aux Etats Evéquoze en a donné hier.

Il a prétendu que la nouvelle réglementation, celle qui avait été envisagée par les automobilistes et les cheminots, était une réglementation étatiste, qu'elle permettait la main mise de l'Etat sur tous les transports routiers alors qu'autrefois ces transports étaient libres, que c'était en quelque sorte la nationalisation des transports, qu'on allait au devant d'un nouveau monopole.

Autant de mots, autant d'erreurs.

Il n'y a pas d'étatisme, Messieurs, au contraire. L'Etat ne se charge pas des transports; le propre de l'étatisme, c'est que l'Etat assume lui-même des services. Les transports routiers ne sont pas dévolus à l'Etat, pas même aux chemins de fer. A qui? Aux entreprises privées. Ce sont les entreprises privées qui ont toute la responsabilité de leur travail, qui engagent leur personnel comme elles veulent, les rémunèrent à leur gré. Ce sont les entreprises privées qui organisent leur activité à leur convenance, qui effectuent les transports routiers. Il n'y a pas trace d'étatisme. Nationalisation? Les transports automobiles n'appartiendront pas à l'Etat, ils n'appartiendront pas à la nation. Ces transports automobiles continueront, au contraire, à appartenir à des particuliers, à ces entrepreneurs dont je vous ai parlé. Le seul groupement que constitueront ces entrepreneurs, le groupement de la nouvelle Sesa, conservera un caractère absolument privé et ne sera aucunement officiel. La nouvelle Sesa d'ailleurs, ne sera pas un instrument des chemins de fer; la nouvelle Sesa ne se trouvera pas sous l'influence prépondérante, décisive des chemins de fer, surtout pas des chemins de fer fédéraux. Les chemins de fer n'auront pas la majorité dans cette nouvelle Sesa. Les chemins de fer n'y participeront que pour la moitié, y compris les chemins de fer privés qui ne sont pas des chemins de fer nationalisés ou étatisés. L'autre moitié sera constituée par les automobilistes et par les usagers, par le commerce, par l'industrie, par les arts et métiers, par l'agriculture.

Alors, ne parlons pas d'étatisation ou de nationalisation!

On affirme qu'il y aura monopole parce qu'il y aura concession. Mais, Messieurs, le monopole, c'est le droit exclusif pour une entreprise de se livrer à

une activité déterminée. Or, dans le cas particulier, rien de pareil! Il n'y aura pas exclusivité pour une entreprise, il y aura un certain nombre d'entreprises qui travailleront en vertu de concessions et ces entreprises seront d'une façon constante soumises à la concurrence. De qui? A la concurrence des industriels, des commerçants qui pourront, à l'avenir comme par le passé, continuer à effectuer leurs transports parce que le transport privé reste absolument libre. Il n'y a donc là pas trace de monopole. Si, véritablement, on veut affirmer aujourd'hui que le régime que nous vous proposons est un régime d'étatisation, de nationalisation et de monopole, alors disons tout de suite qu'avant le rachat des chemins de fer fédéraux, donc depuis 1872 jusqu'à 1897, nos chemins de fer étaient étatisés, qu'ils étaient nationalisés et monopolisés. Durant cette période, en effet, les chemins de fer appartenaient à des entreprises privées se trouvant au bénéfice d'une concession. Ils étaient exactement dans la situation qu'auront nos entrepreneurs. Mais si l'on estime que ce régime était celui de l'étatisation, de la nationalisation, du monopole, pourquoi le rachat? Si nous avons acheté les chemins de fer fédéraux en 1897, c'est donc qu'auparavant ils ne l'étaient pas. La situation sera exactement la même. Affirmez-vous que les services automobiles de la poste sont étatisés? Nous en avons qui le sont: ce sont les services en régie: Tous vous les connaissez. Vous voyez circuler ces belles voitures jaunes avec leurs chauffeurs bien équipés, sans un grain de poussière, même lorsqu'il fait mauvais temps — cela coûte d'ailleurs quelque chose à l'administration! — Ce sont là des services en régie dont la situation correspond à celle des chemins de fer fédéraux rachetés par l'Etat. Mais, à côté de ces services en régie, il y en a une quantité d'autres, qui sont confiés à des entrepreneurs et ceux-ci sont beaucoup plus nombreux que les services en régie. Nous en avons dans toutes les parties du pays et je suis persuadé que chacun de vous en connaît beaucoup. Ils ne sont pas nationalisés, ils ne sont pas étatisés, ils ne sont pas monopolisés. Cette situation existe pourtant depuis dix ou douze ans, depuis l'introduction des véhicules automobiles dans les services postaux et jamais il ne vous est venu à l'idée de crier à l'étatisation, à la nationalisation et au monopole de ces services. Eh bien, la situation que nous vous proposons de créer en ce qui concerne les transports des marchandises, sera exactement la même. Alors, pourquoi appliquer ici des termes différents à des choses qui sont identiques? Remarquez que ce que nous voulons faire pour les transports de marchandises est fait depuis longtemps déjà pour le transport des personnes: en effet, le transport des personnes sur les routes n'est pas libre. Il est déjà soumis, quand c'est un transport public et périodique, à concession: n'importe qui ne peut pas décider que demain ou après-demain, il organisera un service par la route entre Berne et Bienne ou entre Berne et Thoun, entre Berne et Langnau, etc. Il ne peut le faire qu'avec l'autorisation préalable de l'administration qui lui accorde une concession. Il y a déjà là toute une organisation de rationalisation des transports de personnes qui n'a pas du tout tourné à l'étatisme, bien au contraire, qui a favorisé nettement et vigoureusement la création d'entreprises de

transport particulières qui sont des plus solides. Je pourrais vous en citer de nombreux exemples, ainsi les entreprises du Rottal qui sont extrêmement fortes et qui, justement parce qu'elles sont fortes, empêchent l'administration de se substituer elle à elles et défendent ainsi le principe de l'initiative privée et de la liberté individuelle. Or, quand nous voulons faire quelque chose de semblable en ce qui concerne les transports de marchandises, voilà que l'on nous dit: Etatisme!

Erreur, Messieurs! L'étatisme, on l'aurait voulu, la nationalisation; on la demandait, notamment dans les milieux du personnel. Il va sans dire que la solution que nous vous proposons n'était pas extrêmement sympathique aux syndicats qui n'y voyaient pas la possibilité d'augmenter le nombre de leurs adhérents et qui craignaient plutôt de voir diminuer le nombre des agents syndiqués de l'Etat. Ce danger, Messieurs, est très réel: le nombre des agents des chemins de fer fédéraux diminuera très certainement, si vous adoptez les propositions que nous vous soumettons. Le personnel a, dès lors, adopté, lui, une attitude plutôt réservée. Pour l'instant il est neutre; d'une neutralité qui va jusqu'à la bienveillance; mais il manque d'enthousiasme, précisément parce que le projet n'a pas le caractère qu'il aurait voulu qu'on lui donnât.

Relisez le texte, comparez ce que nous voulons faire en matière de transports de marchandises, avec ce que nous avons déjà fait dans le domaine des transports de personnes et vous pourrez juger. Je suis sûr de l'arrêt que vous prononcerez parce qu'il est imposé d'avance par les faits et qu'il n'y a pas de contestation possible.

Je ne veux pas insister davantage sur ce point. J'ai l'impression que M. Evéquoze a bien davantage transporté dans l'avenir des craintes qu'il ne peut pas éprouver pour le moment présent. Je crois que c'est précisément en raisonnant comme il le fait que l'on pourrait provoquer un danger. Si l'on n'acceptait pas notre proposition actuelle, on serait obligé, plus tard, d'en adopter une autre, qui serait beaucoup plus draconienne et rigoureuse et d'une portée financière beaucoup plus grave car elle se traduirait par un sacrifice d'un milliard supplémentaire sur la fortune du peuple suisse.

Ceci dit, je voudrais répondre à la deuxième objection faite par M. Evéquoze, celle de l'inconstitutionnalité du projet.

Il va sans dire que c'est un des premiers problèmes qui nous ait préoccupés, M. le président Schrafl et moi-même surtout. Lui, qui est un technicien, avait peut-être moins de raison de s'attarder à cette question. Mais moi, comme membre du gouvernement, gardien strict, comme vous, de la Constitution, je fus obligé d'emblée de me demander si une organisation telle que celle que nous envisagions pouvait être créée par une loi en dehors de toute modification constitutionnelle. Il ne semble pas que cela soit possible, si l'on veut mettre la main sur le trafic privé, enlever aux individus la liberté dont ils jouissent maintenant et dont ils ont presque toujours joui d'effectuer, comme ils l'entendent, les transports qui les concernent.

Mais dès qu'il s'agit de transports publics, organisés pour être mis au service de la collectivité, la question se renverse complètement et je n'ai

jamais vu à ce sujet une hésitation bien grande. Evidemment, en entendant certaines objections, je me suis demandé si peut-être je m'étais trompé, j'ai contrôlé, j'ai examiné à nouveau, j'ai réfléchi, mais je n'ai jamais été ébranlé dans ma conviction, au contraire. Plus j'examine ces problèmes, plus je suis persuadé que le projet de loi que nous vous avons soumis repose sur une base constitutionnelle inattaquable. Je ne sais pas si je suis peut-être victime de l'autosuggestion. C'est possible. Je me demande si je me trouverais dans le cas de ce Marseillais qui, après avoir raconté à tous ses amis que le vieux port était obstrué par une sardine monstre, finit par se rendre lui-même sur les lieux afin de voir si la chose était vraie (Hilarité), mais, plus j'examine le cas et plus je suis intimement persuadé... que la base constitutionnelle existe.

Dans l'art. 2 de la Constitution? Non. On a parlé de l'art. 2, M. le rapporteur y a fait allusion et certaines requêtes reviennent sur cette disposition. Mais je n'ai jamais pensé m'y attarder, pour une raison très simple, c'est que l'art. 2 de la Constitution fédérale n'a jamais été une article délimitant les droits de la Confédération vis-à-vis des cantons ou des citoyens et précisant les compétences et obligations de chacun d'eux.

On a utilisé quelquefois cette disposition pour justifier constitutionnellement des projets, hélas précisément pour ceux qu'on ne pouvait justifier. L'art. 2 de la Constitution indique le but de la Confédération et non pas les moyens dont la Confédération peut user pour parvenir à son but. L'art. 1^{er} affirme la constitution de la Confédération: «Les peuples des 22 cantons... forment dans leur ensemble la Confédération suisse». Voilà l'affirmation de l'art. 1^{er}. Puis vient l'art. 2: «La Confédération a pour but d'assurer l'indépendance de la patrie contre l'étranger, de maintenir la tranquillité et l'ordre à l'intérieur, de protéger la liberté et les droits des Confédérés et d'accroître leur prospérité commune.» Cette disposition indique quel est le but poursuivi par la Confédération, — c'est-à-dire par l'alliance des cantons — et les cantons eux-mêmes, mais elle n'indique pas les moyens dont le pouvoir central peut user et dont les pouvoirs cantonaux et régionaux restent les maîtres. Cette opinion n'est pas mon opinion personnelle (ce serait déjà beaucoup à mes yeux; n'en va-t-il pas de même pour tout le monde?) Mais c'est l'opinion des commentateurs de la Constitution. Le professeur Burckhardt confirme ce que je viens d'affirmer avec force.

C'est l'art. 3 qui commence à délimiter ce que peut faire le pouvoir central et ce que peuvent faire les pouvoirs cantonaux: «Les cantons sont souverains en tant que leur souveraineté n'est pas limitée par la Constitution fédérale et comme tels ils exercent tous les droits qui ne sont pas délégués au pouvoir fédéral.» Cette délimitation de compétence est négative. L'art. 5 dit que: «La Confédération garantit aux cantons sur leur territoire la souveraineté dans les limites fixées par l'art. 3, leur constitution, la liberté et les droits du peuple, les droits constitutionnels des citoyens, ainsi que les droits et les attributions que le peuple a conservé aux autorités.» Pas question de l'art. 2. On s'est rabattu sur cet article en désespoir de cause, quand on ne pouvait plus faire autrement, mais il ne peut certainement

pas être invoqué. Il va sans dire qu'on ne conçoit pas le Gouvernement fédéral ou les Chambres discutant quelque chose qui pourrait empêcher la liberté et les droits des Confédérés ou compromettre la prospérité commune. Si l'on voulait faire quelque chose contre la prospérité du peuple, l'art. 2 s'y opposerait. Mais si, quand on est d'avis que c'est pour sa prospérité, on pouvait l'invoquer, il n'y aurait plus de délimitation entre pouvoir central et cantonal. C'est pourquoi nous n'avons pas songé un instant à appliquer cette disposition et, en toute conscience, nous ne pourrions le faire.

Nous avons indiqué, à la page 10 du message, quelles étaient les prescriptions constitutionnelles qu'il nous paraissait utile d'invoquer. Tout d'abord, l'art. 36, de même les art. 26, 34^{ter} et 37bis de la Constitution fédérale. Mais nous avons tout de suite précisé que ces trois derniers articles étaient invoqués par surabondance, pour être complets, qu'ils n'avaient pas une importance capitale en l'espèce. Il est clair que l'art. 26 ne peut servir de base qu'à certaines dispositions légales concernant les chemins de fer, non pas à la concession obligatoire imposée aux transports professionnels de marchandises par véhicules à moteur. L'art. 37bis de la Constitution ne sert de fondement qu'à l'art. 11 du projet de loi, lequel n'est pas autre chose qu'une référence à la loi sur la circulation des automobiles. Et que dit cet art. 11? Que les camions qui rouleront pour un service concessionné seront soumis aux prescriptions habituelles sur la circulation des véhicules automobiles, à la législation ordinaire. Quant à l'art. 34^{ter}, il dit: «La Confédération a le droit de statuer des prescriptions uniformes dans le domaine des arts et métiers.» Aussi n'a-t-il été invoqué qu'à titre subsidiaire. D'emblée, nous avons déclaré que nous nous basions sur le terrain de l'art. 36, l'article de la régle des postes. Nous avons, pour justifier notre opinion, celle du professeur Blumenstein et celle du Département de justice et police. Hier — je n'ai pas compris exactement l'allusion, je lui ai peut-être donné une signification, une portée qu'elle n'avait pas — on vous a laissé entendre que si la détermination du Département de justice et police n'était pas très catégorique, pas très nette, ce serait parce que l'ancien chef de ce Département aurait eu plus que des doutes sur la constitutionnalité du projet. Sur ce point, je puis donner des assurances formelles. J'ai discuté plusieurs fois avec M. le conseiller fédéral Häberlin, ancien chef de ce département, et il m'a déclaré qu'il tenait le projet pour constitutionnel, qu'il n'avait, à cet égard, aucune hésitation sérieuse. Pourquoi? Parce que quand on étudie la signification de l'art. 36 de la Constitution et qu'on suit son évolution, on constate que c'est à tort qu'on l'appelle l'article de la régle des postes. Pourquoi régle des postes? Il ne le dit pas: «Dans toute la Suisse les postes et les télégraphes sont du domaine fédéral.

«Le produit des postes et des télégraphes appartient à la caisse fédérale.

«Les tarifs seront fixés d'après les mêmes principes et aussi équitablement que possible dans toutes les parties de la Suisse, etc. etc.»

Les postes, autrefois, constituaient les moyens de transport et quand on parlait d'une régle des postes, on parlait en fait de régle des transports.

En d'autres termes, en instituant la régle des postes — ou en la gardant, — le législateur n'a pas voulu faire autre chose que de maintenir le droit de l'Etat de réglementer les transports. J'ai été très étonné hier, en entendant au sein de votre commission, plusieurs orateurs affirmer, avec des arguments différents, aboutissant à des conclusions opposées les unes aux autres, affirmer, dis-je, que la réglementation nouvelle serait une atteinte portée à la liberté du commerce et de l'industrie, que cette liberté avait toujours garanti les transports. Ce n'est pas exact. La liberté du commerce et de l'industrie n'a jamais existé en matière de transports. On a toléré, temporairement, certaines activités, individuelles ou privées, mais d'emblée on a considéré que les transports étaient soumis à la réglementation du souverain. Actuellement, à part les transports par automobiles pour marchandises et certains transports par automobiles pour particuliers, est-ce que la liberté existe? Est-ce qu'on applique l'art. 31 de la Constitution pour les voies ferrées? Est-ce qu'on a le droit de créer une entreprise de chemin de fer quand on veut? Pour un petit funiculaire de 50 ou 60 mètres, tel que celui qui aboutit à la terrasse du Parlement, il faut l'obtention d'une concession fédérale! Est-ce que vous pouvez constituer, sur l'eau, des services de navigation, de transports de marchandises, comme vous voulez? Jamais de la vie! Il faut, là aussi, une concession. Et pour les transports aériens? pas davantage! Pouvez-vous construire des téléferries? Non plus! Je le répète, pour les transports routiers, pour le trafic voyageurs, dès qu'il s'agit d'un service public, périodique, l'Etat est intervenu, il a fait usage de son droit de souveraineté. L'exception, en matière de transports, c'est la liberté. Le principe, c'est la réglementation, car, de tout temps, on a considéré que la réglementation des transports étaient un devoir essentiel de l'Etat, un attribut de sa souveraineté, un privilège du roi. C'est le motif pour lequel on parle de régle. Croyez-vous que — je ne veux pas parler du Moyen-Age —, mais dans les anciennes monarchies et dans l'ancienne Confédération on ait joui de la liberté de transport? A cette époque, même pour le roulage ordinaire, il fallait des autorisations et l'Etat, petit à petit, a organisé lui-même les transports les plus essentiels. C'était la poste qui assurait les principaux transports et c'est pourquoi on envisagea au début comme régle des postes, la régle des transports; parce qu'on ne pouvait pas en envisager d'autres. Mais la poste s'occupait non seulement du transport des nouvelles, du transport des personnes aussi, enfin du transport des marchandises.

Lorsque le constituant de 1848 a attribué à la Confédération la régle des postes, qu'a-t-il voulu? Uniquement donner à la Confédération ce que détenaient déjà les cantons. Or, les cantons, en matière de régle des postes, entendaient bien pouvoir réglementer tous les transports qui s'effectuaient sur route. Je peux citer un exemple qui ne remonte pas très loin en arrière. Il est de quatorze ans antérieur à la Constitution de 1848. Ce sont les prescriptions émises par le canton des Grisons pour réglementer le voiturage sur les routes et les cols. Il n'entendait pas que ce voiturage soit libre. Sa décision remonte à 1834; il n'a pas hésité à considérer

que les transports étaient soumis à la souveraineté de l'Etat et pouvaient être réglementés par lui.

En 1848, le constituant n'a pas eu non plus de doutes à ce sujet. Il n'a pas pensé que l'article de la Constitution — c'était alors l'art. 33 — était destiné uniquement au transport des lettres, des journaux, — il y en avait beaucoup moins qu'aujourd'hui, évidemment, — ou au transport des personnes, mais à l'ensemble des transports, notamment des marchandises. Cela résulte notamment du message du Conseil fédéral du 15 mars 1849, qui est de fort peu postérieur à l'adoption de la Constitution:

« A ses yeux le plus grand avantage de la centralisation des postes résidait (nous citons textuellement), dans la faculté de faciliter partout la circulation, et même la circulation la plus étendue, soit qu'elle concerne le transport des personnes ou celui des choses. »

Le constituant n'a pas hésité: la régle des postes comprenait, dans sa conception générale, la régle du transport des personnes et des marchandises.

Mais bien entendu, comme pour toutes les prescriptions constitutionnelles, l'application qu'on en fait, la délimitation qu'on en donne momentanément dépend de quoi? Elle dépend des moyens techniques dont on dispose, puis des besoins de l'économie. Suivant que les moyens techniques se développent ou que les besoins de l'économie s'amplifient, l'application du principe constitutionnel varie. Cette application se déplace et s'ajuste. C'est ce que le législateur fédéral n'a pas manqué de faire dans l'interprétation constamment donnée de l'art. 33 de la Constitution de 1848, et de l'art. 36 de la Constitution actuelle. Il l'a fait d'emblée en 1851 déjà. A ce moment-là, Messieurs, est apparue une vieille connaissance pour nous, je ne dis pas un vieil ami, mais un vieillard que nous voyons s'éteindre maintenant, et qui naissait alors: le télégraphe. C'est un moyen de transport et de communication. Le télégraphe n'était pas connu du constituant de 1848. Le télégraphe ne relevait pas de la régle des postes au sens étroit de ce terme. Le législateur fédéral n'a cependant pas hésité une seconde. En 1851, il a dit: « Le télégraphe relève de la Confédération: c'est elle, en vertu de la régle des transports, de la souveraineté qu'elle exerce sur toutes les communications et sur tous les transports, qui va pouvoir ordonner l'activité des télégraphes. » C'est exposé dans le message du 10 décembre 1851. Il n'y a pas eu d'opposition à cette conception. On a trouvé tout naturel que le télégraphe rentre dans la régle des transports et des communications, comme tous les autres moyens de transports et de communications.

Puis le chemin de fer est venu. La Confédération n'a pas hésité à invoquer aussi sa régle des transports pour légiférer en matière de chemin de fer.

Après, en 1874, on a introduit un article spécial pour les chemins de fer, à cause de l'importance particulière qu'ils avaient prise. Il a paru valoir la peine de préciser, pour ne laisser subsister aucun doute. Mais la loi qui règle l'activité des chemins de fer encore aujourd'hui date de 1872. Il y avait eu déjà des décisions fédérales qui remontaient à 1856, 1857, 1858, 1860. La loi actuelle date de 1872,

je le répète. Vous n'aviez pas alors d'article constitutionnel spécial, c'est l'article pour les transports et les communications — l'art. 33 de l'époque, notre article 36 — qui a servi de base. On a voulu contester cette interprétation. On n'y est pas parvenu avec succès, et aujourd'hui personne ne viendrait proposer de renoncer, sous le prétexte de la liberté du commerce et de l'industrie, à réglementer l'organisation et l'activité des chemins de fer, indépendamment de toute nationalisation et de toute étatisation.

En 1874, on a profité de la revision de la Constitution pour ne plus parler seulement de la poste dans l'article sur la régle des transports, mais pour y ajouter le télégraphe. On était d'une bonne vingtaine d'années en retard. C'est d'ailleurs pour le constituant une nécessité de suivre les événements à quelque distance; s'il n'était pas en retard, il risquerait de les précéder, de les inventer, ce qui serait beaucoup plus dangereux. Mais immédiatement après, un autre événement a encore montré au constituant que sa formule était par trop limitée et qu'on devait s'en tenir au principe de la régle des transports et des communications: ce fut la création du téléphone. Le téléphone est arrivé après la Constitution de 1874. Immédiatement, par un arrêté du 18 février 1878, le Conseil fédéral a pris des dispositions pour organiser l'activité téléphonique en Suisse en se fondant sur la régle des transports et des communications. Il y a eu recours aux Chambres, au Tribunal fédéral; les recours ont été écartés. Le Parlement n'a pas hésité, le 27 juin 1889, à adopter une loi sur les téléphones, fondée constitutionnellement sur l'art. 36 actuel, qui ne mentionne pas le téléphone, mais qui a évidemment pour but les transports et les communications.

Puis, il y a une dizaine d'années, il n'a pas hésité à ratifier les mesures prises pour réglementer la radiophonie ou les communications aériennes. Il n'y a pas ici de poste, au sens étroit du mot; il s'agit toujours de la poste au sens primitif du mot, c'est-à-dire des transports et des communications. Toutes les dispositions prises ont été reconnues, admises, approuvées, en vertu de la souveraineté de l'Etat sur les transports et les communications.

Je peux multiplier ces exemples. Je tiens à le faire même au risque de vous paraître un peu long, parce qu'on a articulé ici le reproche d'inconstitutionnalité contre le projet. Ce reproche est grave, s'agissant du projet d'un membre du Conseil fédéral qui est tenu et qui se tient lui-même pour un fervent fédéraliste. Je n'ai pas l'habitude de passer d'un bond sur les questions constitutionnelles. Je suis, au contraire, persuadé que le respect de la Constitution, comme le respect des lois, est un des fondements de notre démocratie et une condition de bonne entente entre les Confédérés. Je ne voudrais pas avoir l'air de négliger, si peu que ce soit, cette question primordiale. C'est pourquoi je m'arrête un peu longuement sur cette considération. Aviez-vous, jusqu'en 1919 dans la Constitution, un article qui permettait de réglementer la navigation? Non. Vous l'y auriez cherché en vain. La navigation n'en était pas moins réglementée. Les compagnies de navigation ont des concessions, elles ne travaillent qu'en vertu d'une autorisation de l'Etat, de la Confédération, et cette autorisation est même donnée par le chef du Département des postes et des chemins

de fer. Oui, Messieurs, c'est une des anomalies de notre organisation actuelle: lorsqu'il s'agit de la construction d'un funiculaire minuscule ou du déplacement de 100 mètres de rail d'une ligne de tramway, il faut saisir l'Assemblée fédérale, mais lorsqu'il s'agit de la compagnie de navigation sur le lac Léman, par exemple, ou de la compagnie de navigation sur le lac des Quatre Cantons, il suffit de la signature du chef du département. Pourquoi? Parce que, précisément, l'autorisation est accordée en vertu de l'art. 36, de cet article que l'on veut appeler la régle des postes et qui est, en réalité, la régle des transports. Vous avez des ordonnances qui précisent quels sont les droits et les obligations de toutes les compagnies de transport sur l'eau: celle de 1896, celle de 1910. Elles n'ont pas d'autre fondement constitutionnel que l'art. 36.

Et les ascenseurs, et les téléferiques, les «Luftseilbahnen»? Ces entreprises, elles aussi, sont concessionnées toujours, en vertu de l'art. 36, c'est-à-dire de la régle des transports et des communications.

Mais on est allé plus loin encore et c'est probablement parce que vous n'avez pas examiné cette question à fond que vous vous en étonnez: l'ordonnance d'exécution de la loi sur les postes, de 1910, à son art. 3, contenait encore une disposition, qui a disparu depuis, parce qu'elle était sans portée pratique, et cette disposition, Messieurs, réglerait quoi? Les transports effectués par voitures hippomobiles, dès que ces transports étaient destinés au public et s'effectuaient sur une distance supérieure à 3 kilomètres, qu'il ne s'agissait donc plus du petit trafic local. L'ordonnance prévoyait la possibilité d'une concession ou, si vous préférez, d'une interdiction de ce voiturage. Or, jamais, on n'a songé à critiquer cette disposition; il n'y a pas eu de recours non plus contre son application, parce que l'on a toujours admis que c'était une conséquence de la régle des postes, c'est-à-dire des transports et des communications. C'est bien ainsi qu'il faut comprendre l'art. 36. Il n'y aurait pas d'issue si l'on voulait procéder autrement. Si vous vouliez décider qu'elle n'est pas une régle des transports au sens général de ce mot (au début la poste signifiait tout autre chose qu'aujourd'hui), vous laisseriez tomber du même coup toute une partie de notre législation. La poste, ce n'est pas seulement le véhicule qui fait certains transports, le local dans lequel s'exerce une certaine activité, ce n'est pas seulement l'ensemble des lettres et journaux qui sont distribués par les facteurs, c'est l'ensemble aussi des transports de voyageurs et de marchandises. Vous retrouvez cette conception primitive de la poste dans l'expression «paquebot-poste», c'est-à-dire un bâtiment qui n'embarque pas seulement quelques passagers, mais qui prend aussi à son bord des tonnes de marchandises ou de courrier. Si vous voulez vous écarter de cette conception de la régle des postes, alors dites immédiatement que toutes les concessions qui ont été accordées depuis 60 ou 70 ans sur cette base tombent purement et simplement et que les compagnies de navigation, par exemple, pourront diriger leur exploitation comme elles le voudront, que les téléferiques pourront faire ce qu'ils entendront, que les concessions pour les transports automobiles de voyageurs sont également

illégalles et inexistantes. Vous voyez, Messieurs, dans quel chaos nous tomberions. La contradiction même entre la situation actuelle telle qu'elle s'est développée, et la proposition qui vous est faite de considérer le projet comme inconstitutionnel, vous montre que l'interprétation de M. Evéquoqz n'est pas celle qui correspond à la réalité.

Il va sans dire que les dispositions constitutionnelles n'ont pas toujours la même portée et ne se prêtent pas toujours à la même interprétation. Elles ont une vie. Comme les dispositions légales, elles sont interprétées successivement à la lumière des circonstances et des besoins. C'est là une affirmation qui n'est contestée par aucun juriste et qui est en harmonie complète avec l'expérience non seulement chez nous, mais ailleurs aussi. Aux Etats-Unis, par exemple, — pour prendre un Etat à forme démocratique, — on a toujours interprété les dispositions constitutionnelles à la lumière des événements; on l'a fait non seulement pour la Constitution, mais aussi pour la législation. Si nous voulions nous en tenir à une interprétation cristallisée de la Constitution ou des textes législatifs, la vie ne serait plus possible, tout comme si en France, par exemple, pays qui est encore soumis au code Napoléon, on voulait interpréter les textes de ce code uniquement à la lumière des circonstances qui existaient en 1804 au lieu des conditions dans lesquelles on vit aujourd'hui. Or, ce sont pourtant les dispositions du code Napoléon relatives au voiturage qui, en France, réglementent les contrats entre les particuliers et les entreprises de transport par avion. Il est évident que le législateur de 1804 n'avait pas songé à l'avion. Mais les principes du contrat de transport en général s'appliquent aussi bien aux transports par avion aujourd'hui qu'autrefois aux transports routiers.

Il en est de même des dispositions constitutionnelles. Je pourrais vous citer d'autres exemples d'une interprétation évolutive que celle qui s'est produite pour l'art. 36. Avez-vous hésité à adopter, en 1924, une loi sur les stupéfiants, fondée sur l'art. 69 de la Constitution? Lorsque cet art. 69 a été inséré dans notre charte fondamentale, il n'envisageait que les maladies transmissibles particulièrement dangereuses pour la population. Pourtant, on n'a pas hésité à y voir un article sur l'hygiène publique, sur la nécessité de défendre la population non seulement contre des maladies transmissibles ou contagieuses, mais aussi contre d'autres dangers qui menacent sa santé. Et c'est ainsi que sur la base de cet art. 69 vous avez adopté la loi sur les stupéfiants. Or, les stupéfiants ne sont pas une maladie. Ils provoquent, à la longue, certaines maladies.

Et l'art. 34ter de la Constitution sur les arts et métiers?

Au fur et à mesure des circonstances, vous lui avez donné une interprétation toujours plus extensive. Au début, on pouvait considérer que le terme «Gewerbe» (arts et métiers) ne s'appliquait qu'à l'artisanat, à la petite activité économique. Actuellement, on entend par «Gewerbe», l'industrie, le commerce, aussi bien que les arts et métiers. J'ai été très intéressé, il y a quelque temps, en trouvant dans un rapport du Département de l'économie publique, daté du 19 avril 1934 et adressé au Conseil fédéral, au sujet du nouvel article constitu-

tionnel qui doit servir de statut fondamental à notre économie, le «Wirtschaftsartikel der Bundesverfassung», des considérations qui n'étaient pas du tout destinées à venir à l'appui du projet de loi sur les relations entre le rail et la route — je crois que M. Schulthess et ses collaborateurs avec lui ont d'autres préoccupations que de venir à mon aide pour justifier notre proposition relative à la répartition du trafic. Permettez-moi de vous donner lecture des extraits suivants qui, je le crois, seront de nature à vous intéresser:

„Ueber den soeben zitierten Artikel 34ter ist viel gesprochen und geschrieben worden. Seine Interpretation wurde in doppelter Beziehung umstritten. In erster Linie gingen die Meinungen darüber auseinander, was unter Gewerbe zu verstehen sei...

Eingehende Studien, die namentlich auch in einem Vortrage des damaligen Direktors des eidg. Arbeitsamtes, des Herrn Pfister, über die rechtspolitischen Ziele und die verfassungsmässige Grundlage der eidgenössischen Gewerbegesetzgebung niedergelegt sind, führten indessen dazu, eine weitergehende Auslegung der Verfassungsbestimmung als gegeben zu betrachten, und es schlossen sich auch der Bundesrat und die Bundesversammlung, ganz besonders anlässlich des Erlasses des Berufsbildungsgesetzes, der Ansicht an, dass unter Gewerbewesen Handel, Industrie und Gewerbe im engern Sinne des Wortes zu verstehen seien. Es bezieht sich denn auch das Berufsbildungsgesetz auf alle diese Zweige unserer nationalen Arbeit. In ähnlicher Weise wurde der Verfassungsartikel interpretiert, beispielsweise anlässlich des Erlasses des Bundesgesetzes über die Einschränkung der Hotelbauten. Es muss also heute von der feststehenden, von Bundesrat und Bundesversammlung mit stillschweigender Zustimmung des Volkes gebilligten Auffassung ausgegangen werden, dass Artikel 34ter dem Bunde das Recht gab, im Gebiete des Handels, der Industrie und der Gewerbe, und zwar sowohl der Grossbetriebe wie der Kleinbetriebe, erschöpfend zu legislieren und insbesondere auch Vorschriften über die Berufsbildung und über die Arbeit in diesen Zweigen der wirtschaftlichen Tätigkeit aufzustellen. Die nähere Begründung dieser Auffassung finden Sie in dem genannten Vortrag des Herrn Fürsprech Pfister, sowie auch in einem Gutachten des Herrn Prof. Dr. Burckhardt. Der letztere hat diese Rechtsauffassung in seinem Kommentar zur Bundesverfassung ausdrücklich gebilligt. Man darf sagen, dass heute diese Interpretation eine unbestrittene ist, und sie ist auch praktisch die einzig mögliche, indem eine Ausscheidung von Gewerbe und Industrie nicht möglich ist, und da eben der deutsche Ausdruck „Gewerbe“ eigentlich eine jede wirtschaftliche Tätigkeit umfasst.“

Voyez que même le professeur Burckhardt, qu'on a cité comme un gardien vigilant de la Constitution, est d'une netteté absolue. C'est ce qui se passe aujourd'hui pour l'organisation des transports. Vous n'ignorez pas le nouveau moyen de transport qui a surgi depuis une vingtaine d'années. Vous êtes obligés, si vous voulez conserver une organisation quelconque des transports, de veiller à ce que ce mode de transport s'allie aux autres, travaille avec

eux et non pas indépendamment. Par conséquent, vous devez légiférer à ce sujet. Vous pouvez le faire en toute tranquillité, en vertu de l'art. 36 de la Constitution sur les transports et les communications.

Je me suis un peu allongé et je m'en excuse, mais je crois cependant qu'il était bon de vous donner en tout cas la conviction que nous avons très attentivement examiné la question de la constitutionnalité avant d'y répondre d'une manière affirmative.

Je voudrais maintenant toucher encore quelques autres côtés du projet qui vous est soumis, qui n'ont pas fait l'objet de considérations aussi développées que celles présentées par votre rapporteur. C'est ainsi que M. Keller a envisagé que le chef du Département donnerait quelques éclaircissements sur la convention qui accompagne le projet de loi.

On a été étonné, dans certains milieux, de voir un projet de loi fondé sur une convention. On s'est demandé si la dignité du Parlement n'était pas compromise, puisque l'on discutait sur une base déterminée. Cette interprétation serait tout à fait erronée. C'est une simple collaboration apportée par les intéressés au travail du Parlement. Ce n'est pas une tutelle ou une servitude qui vous est imposée. Les intéressés ont dit que telle était la solution qu'ils concevaient, sur laquelle ils étaient d'accord. Si vous la ratifiez, vous les aurez avec vous, derrière vous. Dans le cas contraire, les intéressés reprendront leur liberté pour dire s'ils sont ou s'ils ne sont pas d'accord avec votre solution. C'est de tout temps et dans tous les domaines que les intéressés participent au travail législatif. Que de fois le Conseil fédéral, avant de soumettre une proposition, un projet de loi, a consulté les organes professionnels: Chambre du commerce et de l'industrie, secrétariat de l'Union suisse des paysans, Union fédérative, Union syndicale, arts et métiers. Il condense ensuite l'avis donné dans un projet de loi.

Ici, nous avons procédé un peu différemment. Avant d'examiner comment le problème de la répartition du trafic pouvait être réglé au point de vue général, nous avons voulu savoir comment il pouvait, techniquement, être résolu par les intéressés. C'est pourquoi l'on a mis en présence les automobilistes d'une part et les cheminots d'autre part. Ils sont arrivés à un accord, consigné dans une convention.

Quel est le caractère de cette convention? Il est multiple. Il faut le dire: elle est tout d'abord un acte de droit privé, pour nous une «res inter alias acta». Cette convention, passée par les cheminots d'un côté et les automobilistes de l'autre, conclut une entente entre eux pour obtenir, si possible, des pouvoirs publics, une loi consacrant une solution qu'ils considèrent comme bonne. Vous avez quantité de citoyens qui en font autant; vous avez des comités, des associations qui se constituent pour lancer des pétitions ou des initiatives. Les cheminots et les automobilistes ont le droit de s'entendre entre eux.

Cette convention est ensuite destinée à préparer le travail du législateur. Elle est en quelque sorte un texte préliminaire de l'acte définitif, durable, que vous avez sanctionné en adoptant le projet de loi. Ce qui le prouve, c'est que cette convention disparaîtra en bonne partie lorsque la loi sera acceptée.

Ce sera le cas, par exemple, pour le premier chapitre de la convention. Ce premier chapitre dit que: «Les cheminots et automobilistes s'engagent à seconder les efforts tendant à faire adopter, si possible sans modification de la constitution, le projet de loi fédérale élaboré en commun pour la réglementation des rapports entre les chemins de fer et l'automobile.»

Il va sans dire que cette disposition n'a plus d'intérêt quelconque dès l'instant que la loi existe. L'article 3 dit que: «Les cheminots et automobilistes proposeront aux pouvoirs publics la promulgation d'une loi fédérale conforme à l'avant projet du 27 mai 1933 établi d'un commun accord, lequel, paraphé par les contractants, fait partie intégrante de la présente convention». Cet article disparaîtra dès que la loi sera sur pied. Mais les cheminots et automobilistes reprendront leur liberté d'action, si les Chambres y apportent des modifications.

Puis cette convention a pour but de poser les principes essentiels de la collaboration qui doit exister entre le camion et le train. Or, pour qu'une collaboration soit féconde, il ne faut pas qu'elle soit imposée. C'est comme les mariages forcés, ils ne sont pas heureux. Il était nécessaire de savoir comment les automobilistes, d'une part, et les cheminots, d'autre part, étaient disposés à travailler d'entente entre eux pour servir l'économie nationale. C'est l'objet de leur convention. Ils ont indiqué comment ils étaient prêts à travailler côte à côte et la main dans la main. La convention est née de leur expérience, de la volonté concordante des intéressés de développer une activité féconde dans le domaine des transports. Bien entendu, elle n'a de valeur que dans le cadre de la loi. Une fois que le législateur a exprimé sa volonté, c'est elle qui réglemente, qui rationalise le trafic «rail-route». La convention vient compléter cette volonté par la volonté des cheminots et automobilistes de collaborer loyalement et étroitement entre eux.

La convention est soumise à la ratification du Conseil fédéral. Pourquoi? Parce qu'une partie contractante, les Chemins de fer fédéraux, sont administration d'Etat et ne peuvent évidemment pas s'engager dans une convention de cette nature sans l'autorisation de l'autorité de surveillance.

Cette convention est d'ailleurs intéressante parce qu'elle constitue une première tentative des organisations professionnelles en cause de constituer avec l'aide des pouvoirs publics une sorte de communauté. Cette tentative d'organisation professionnelle est faite librement, pour s'inspirer de l'expérience, sans cadre rigide, et je ne comprendrais pas que cette première expérience ne soit pas facilitée par les pouvoirs publics. Au contraire, nous devons, dans la mesure où deux groupements économiques veulent travailler dans l'intérêt économique général, les aider à se joindre, à se prêter assistance réciproque. L'autorité du législateur n'est en rien atteinte, puisque la collaboration ne peut se faire que sur la base donnée par le législateur lui-même.

Lorsque la loi sera entrée en vigueur (si c'est le cas, bien entendu) la convention disparaîtra en partie. Elle sera remplacée à ce moment par un nouvel accord. C'est ce qui est prévu par l'article 6 de la convention et les articles 14 et 15 de la loi.

Cet accord sera fait selon les indications que vous aurez inscrites dans le projet de loi et remplacera la convention. Celle-ci devait précéder la loi puisqu'elle en était la préparation. Elle léguera peut-être à l'accord général un certain nombre de ses dispositions, celles notamment qui règlent l'organisation de la coopération, la forme de la nouvelle Sesa, la commission «rail-route», mais elle sera absorbée partiellement par la loi et les ordonnances d'exécution qui la compléteront. Il n'y a aucune raison de s'effrayer de cette convention.

Je constate que j'ai déjà été bien long, mais je voudrais arriver à des conclusions.

Le projet de loi est-il utile? Indubitablement, pour tous ceux qui se sont donné la peine d'examiner, non seulement les textes soumis, mais le fonctionnement des transports tel qu'il leur a été exposé. Est-ce que sa portée financière est favorable ou pas à l'économie générale? Sur ce point, M. le conseiller aux Etats Evéquoq a émis un certain nombre de doutes contradictoires. Il a affirmé que la loi était faite dans l'intérêt des Chemins de fer fédéraux pour faciliter leur assainissement et leur réorganisation, que c'était une loi pour le rail, en quelque sorte, mais en même temps, il a dit qu'elle pourrait coûter passablement d'argent. Si elle coûte passablement d'argent aux Chemins de fer fédéraux, elle n'est pas faite pour faciliter leur réorganisation et leur assainissement. Ou la loi est favorable, ou elle impose des dépenses. M. Evéquoq a ajouté que le Conseil fédéral s'était montré extrêmement réservé en ce qui concerne les conséquences financières de ses propositions. C'est vrai: mais pourquoi? Parce qu'il était obligé de s'en tenir à des approximations, à des évaluations extrêmement libres, pour ne pas dire arbitraires, et qu'il a préféré, ou que j'ai préféré, ne pas articuler de chiffres qui seraient inexacts ou qui se révéleraient plus tard trop loin de la réalité. On a commis trop de fois cette erreur. Je ne veux citer qu'un cas, celui de la législation sur l'acool. A ce moment-là, on vous a donné des chiffres propres à vous convaincre. Qu'en reste-t-il aujourd'hui? Vous les savez par la répartition des maigres bénéfiques faite aux cantons. Je ne voudrais pas m'engager dans des calculs qui n'auraient pas eu une base suffisante et j'aime mieux me borner à de simples indications. Elles sont assez nettes, d'ailleurs, pour qu'on sache que les conséquences de la loi seront favorables, d'un côté, aux chemins de fer et, de l'autre côté, à l'économie générale. Pourquoi? D'abord parce que la loi soulage les Chemins de fer fédéraux de toute une activité qui est pour eux, en ce moment, obligatoire, mais onéreuse, c'est celle du transport des expéditions partielles des colis. Des études ont été faites pour savoir ce que rapportent aux chemins de fer ces expéditions partielles très nombreuses et les conclusions des travaux sont plutôt décevantes. Les colis coûtent davantage aux chemins de fer qu'ils ne rapportent. En moyenne, — je crois que mes souvenirs ne me trompent pas, — une expédition partielle dont le prix minimum est de 60 centimes, vaut, aux chemins de fer 1 franc. C'est la moyenne. Mais cela coûte à ces mêmes chemins de fer 2 fr. Et cela se produit pour des millions et des millions de colis! C'est dorénavant l'automobile qui effectuera ces transports avec beaucoup moins de frais.

Le kilomètre automobile ou camion coûtera, quoi? 75, 85, 90 cts.; ce sont les indemnités normalement payées. Un kilomètre des chemins de fer coûte bien davantage. Par conséquent, là, les Chemins de fer fédéraux feront une économie qui compensera, dans une sensible mesure déjà, les dépenses qu'ils auront faites pour assurer le service de l'Asto. Mais ce n'est pas tout. En déchargeant nos chemins de fer du trafic à courte distance, on réalise une économie de wagons, une économie considérable de matériel roulant, puis, on accélère la marche des trains. Vous avez maintenant des trains de marchandises, en quelque sorte directs, pour toutes les lignes dotées du service de l'Asto. Ces trains circulent plus rapidement; par conséquent ils n'exigent du personnel que dans une mesure beaucoup moins forte. Or, l'économie de personnel, c'est l'économie essentielle aux Chemins de fer fédéraux; il coûte 70 % des dépenses d'exploitation. Si on veut faire des économies aux Chemins de fer fédéraux, il faut les faire sur le personnel. C'est un des résultats majeurs de la loi. Puis la loi permettra aux chemins de fer de récupérer une partie des transports actuellement passés à l'automobile dès qu'il s'agira d'un transport à grandes distances. Quantité d'entrepreneurs qui aujourd'hui utilisent leurs propres camions auront intérêt à s'adresser à l'Asto, parce que moins cher. Ce n'est pas une affirmation en l'air que j'avance ici. Nous avons déjà des expériences. C'est ainsi que l'association des coopératives a traité avec l'Asto pour la charge de quantité de transports dans diverses succursales. Il n'y a pas de raison pour que d'autres maisons n'agissent de même. Des pourparlers sont en cours avec de grandes entreprises, et cela ramènera au rail les transports disparus. Il y aura incontestablement aussi une augmentation de recettes grâce aux transports à grandes distances, qui ne se feront plus que par camions et qui normalement ne doivent pas se faire par ce moyen-là. Tous les transports de Bâle ou d'ailleurs, qui vont de la frontière au cœur de la Suisse, qui appartenaient aux chemins de fer normalement, reviendront au rail et vaudront une amélioration aux Chemins de fer fédéraux. Mais il n'en résultera pas une augmentation des tarifs. Pour une raison bien simple: si l'Asto travaillait à un taux supérieur à celui des entreprises privées, elles n'auraient aucun motif de s'en remettre à l'Asto. Elles continueraient à avoir leurs camions, leur matériel roulant et travailleraient pour leur compte, à leurs risques et périls. C'est justement l'un des caractères essentiels de ce projet de ne pas avoir éliminé le trafic privé, de ne pas avoir éliminé la concurrence. Il ne faut pas songer à un monopole des transports, qui serait exploité contre les usagers transporteurs; il faut éviter de faire peser des charges nouvelles sur l'industrie, le commerce, sur les arts et métiers. Le trafic privé sur route reste libre; c'est un régulateur, je dirai davantage, c'est un compresseur qui oblige l'Asto à réduire ses tarifs au minimum.

Quant à la portée sociale de la réforme, elle est tout à fait dans la direction qu'on désire aujourd'hui. Le fonctionnement de l'Asto permet de faire appel à une quantité de petits entrepreneurs, de gens qui ont un ou deux camions au maximum, qui effectuent eux-mêmes leurs courses, qui sont à la fois

patron et employé, qui sont indépendants, qui constituent un de ces éléments de la classe artisanne moyenne que nous voulons conserver. Si vous envisagez un autre procédé pour rationaliser les transports, en particulier de les passer aux grandes entreprises de transport automobile, alors, cet avantage, qui est considérable, disparaîtrait. Supposons un instant que le projet de loi ne soit pas adopté: Croyez-vous que les chemins de fer pourront demeurer inactifs? Pas du tout! Ils continueront la lutte, d'abord avec leurs tarifs, puis ils modifieront complètement l'organisation de l'Asto. Au lieu de traiter avec de petits entrepreneurs privés, ils traiteront avec des entreprises puissantes qui pourront réduire considérablement les frais généraux et qui tueront ainsi les petits entrepreneurs, les tueront par la force de la concurrence, alors que, grâce à la rationalisation du trafic, on pourrait, aujourd'hui, sauver ces petites entreprises.

Messieurs, la question est d'ailleurs bien simple: veut-on ou bien ne veut-on pas mettre un peu d'ordre dans l'anarchie actuelle des transports? Si on ne veut pas y mettre de l'ordre, il n'y a qu'à repousser le projet. Je n'en souffrirai pas outre mesure; personnellement, je le regretterais. Je le regretterais d'abord parce que la réorganisation des Chemins de fer fédéraux subira de ce fait des difficultés supplémentaires et un retard: on ne peut pas réorganiser et assainir les Chemins de fer fédéraux sans savoir exactement quelle sera leur activité dans l'avenir, sur quel trafic, sur quel volume d'affaires ils peuvent compter, calculer. On peut, sur la base du projet, évaluer l'importance du développement que prendra dorénavant le trafic automobile, ainsi que l'ampleur de la partie du trafic qui sera laissée aux chemins de fer. Si le projet disparaît, c'est l'incertitude la plus complète. Alors il ne reste plus qu'à attendre les événements. Mais, indépendamment de cette conséquence, il faut compter avec d'autres, plus sensibles, plus désagréables. D'abord la dévalorisation du réseau national. Si la concurrence entre le rail et la route continue à l'avenir comme dans le passé, ce n'est plus un milliard qu'il faudra pour assainir les Chemins de fer fédéraux; ce sera 1500 ou 1800 millions à défaut de quoi, ou bien vous n'assainirez pas les Chemins de fer fédéraux, ou bien vous ne ferez qu'une œuvre partielle. Ce projet de loi représente, en définitive, 4 ou 500 millions pour le pays, non pas seulement pour la caisse de l'Etat, car la caisse de l'Etat n'existe pas par elle-même; l'Etat ne fait pas lui-même l'argent dont il a besoin, cet argent, il doit le prendre... il le prend à qui? à l'économie générale, au commerce, à l'industrie, à l'agriculture, aux arts et métiers. Par conséquent, endetter davantage l'Etat, c'est aggraver la situation de l'économie et, du même coup, celle de la population.

Puis, il y aura encore les chemins de fer secondaires, qui viendront se plaindre, qui vous demanderont une aide financière. Alors que vous n'aurez pas voulu rationaliser les entreprises de transport, vous serez obligés de venir en aide, par des subventions, à des entreprises qui ne pourront plus se suffire par elles-mêmes, à moins de les laisser disparaître. Et, si vous ne voulez pas les laisser tomber, où trouverez-vous les dizaines et des dizaines de millions indispensables pour les maintenir?

Ne nous faisons pas d'illusions. Si l'anarchie continue à régner dans le domaine des transports, les chemins de fer ne seront pas seuls à en souffrir, les entreprises de transports automobile aussi. Actuellement, elles ont beaucoup de peine à vivre. La concurrence dérégulée, abusive, le dumping auquel elles se livrent entre elles, conduiront certainement la majeure partie de ces entreprises à la ruine et ce sera une catastrophe. De nouveau, on viendra appeler à l'aide la Confédération, comme on le fait toujours, et cela parce que l'on n'aura pas pris, en temps opportun, les mesures qui auraient pu éviter ce désastre. Et quand on aura fini d'intervenir pour secourir ces entreprises en difficulté, quand on aura fini de distribuer des subventions, c'est l'Etat lui-même qui se trouvera en danger de faillite et au secours duquel il faudra accourir.

Mais vous ne pouvez pas envisager des conséquences de cette nature. Vous voulez, certainement, organiser les transports; vous ne pouvez pas vous dérober à cette tâche. Et, si vous voulez organiser le régime des transports, vous ne trouverez pas — je ne dis pas une solution meilleure — mais une solution plus large, plus souple, plus soucieuse de sauvegarder l'initiative privée, de maintenir une classe moyenne indépendante, une solution plus éloignée de l'étatisme, plus adverse du monopole et qui réduise au minimum l'intervention de l'Etat. Dans notre projet, que fait l'Etat? L'Etat ne prend rien, il règle simplement, il coordonne. Cette loi n'est pas une loi d'étatisation, ce n'est pas une loi de monopole; c'est une loi de coordination et c'est précisément quand on coordonne assez tôt une activité que l'on évite de se trouver plus tard, pressé par la nécessité et le désordre, contraint d'intervenir comme Etat, de supprimer l'initiative privée pour la remplacer par des organismes collectifs publics. Si vous êtes vraiment soucieux d'éviter un développement tentaculaire de l'administration et de l'Etat, c'est à cette solution que vous donnerez la préférence. Les autres seraient à cet égard beaucoup plus onéreuses. Il s'agit d'une tentative. Le projet de loi qui vous est soumis comporte simplement des principes généraux. Il doit permettre une adaptation constante aux circonstances et aux besoins, adaptation des moyens de transport aux besoins de transport. L'expérience est des plus intéressantes. Comme nul n'est prophète dans son pays, les propositions de la direction générale et du département, n'ont pas trouvé partout chez nous l'écho qu'il aurait fallu. Mais à l'étranger, on suit, avec un intérêt passionné ce que nous allons faire ici. En France, on s'en est déjà inspiré; en Belgique, on s'en inspire aussi: l'Allemagne, qui a essayé de l'étatisme, veut s'en inspirer à son tour. C'est ainsi qu'elle a fait savoir qu'elle désirerait vivement discuter, avec nos collaborateurs, du fonctionnement de l'Asto et de l'organisation du trafic.

Dans les autres pays, on n'est encore jamais allé aussi loin pour conserver la liberté et maintenir l'initiative individuelle. Toutes les solutions ont été d'un caractère plus étatiste et plus draconien. Laissez-nous, Messieurs, faire cette expérience. Je suis sûr qu'elle se révélera favorable pour le pays et pour l'économie générale. Je suis sûr qu'au fur et à mesure des circonstances, vous verrez combien

cette solution permet l'économie des forces, l'économie de l'argent, combien elle évite le désordre.

Je vous serais donc reconnaissant de repousser la motion de M. le conseiller aux Etats Evéquois et, après le rapport si complet et si convaincant de M. le conseiller Keller, de voter l'entrée en matière.

Böhi: Ich möchte die Diskussion nicht verlängern; ich bin mir klar darüber, wie die Abstimmung ausfallen wird, aber ich gestatte mir doch noch einige wenige Worte. Mit der Tendenz der Vorlage gehe ich einig, aber ich habe Bedenken, die Kompetenz für die Vorlage aus dem Postregal der Bundesverfassung abzuleiten. Der Herr Bundespräsident hat den Einwänden bezüglich der Kompetenzfrage die Ehre erwiesen, in sehr einlässlicher Weise auf sie zu antworten. Trotzdem muss ich gestehen, dass meine Zweifel nicht beseitigt worden sind. Der Herr Bundespräsident spricht nicht von einem Postregal, sondern von einem Transportregal. Wenn ein solches bestände, dann würden alle Zweifel wegfallen. Aber wir haben nur ein Postregal. Man hat es z. B. für nötig gefunden, die Kompetenz zur Regelung der Luftschiffahrt in einem Extra-Artikel zu ordnen (Bundespräsident Pilet: Viel später.) Aber man steht doch vor der Tatsache, dass hierüber in die Bundesverfassung ein besonderer Artikel aufgenommen wurde, ebenso über den Automobil- und Fahrradverkehr. Wenn für das ganze Transportwesen ein Regal des Bundes bestände, so wären diese Verfassungsartikel nicht notwendig gewesen. Die Schiffahrtsgesetzgebung und andere Verkehrszweige hat man im Wege der ausdehnenden Interpretation bestehender Verfassungsartikel reglementiert, aber man hat sich noch nie auf den Standpunkt gestellt, das ganze Transportwesen sei ein Regal des Bundes.

Ich möchte speziell noch auf einen Punkt aufmerksam machen. Unter den Ausnahmen von der Handels- und Gewerbefreiheit führt Art. 31, lit. e, der Bundesverfassung auch Verfügungen über die Ausübung von Handel und Gewerben, über Besteuerung des Gewerbebetriebes und über die Benutzung der Strassen auf; er sagt aber ausdrücklich: „Diese Verfügungen dürfen den Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit selbst nicht beeinträchtigen“. Nun hat Herr Bundespräsident Pilet zu Anfang erklärt, wie weit die Kantone souverän seien. Man hat bei Beratung der Automobilgesetzgebung der Souveränität der Kantone Rechnung getragen und in Art. 37bis der Bundesverfassung Abs. 2 gesagt: „Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen“ und am Schlusse nur „die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes vorbehalten“. Ich bin der Meinung, mit Bezug auf den Strassenverkehr sei der Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit in der Bundesverfassung ganz speziell sanktioniert und es könne die Einschränkung der freien Strassenbenützung, welche die Verkehrsteilungsvorlage mit sich bringen wird, nicht auf den Postregalartikel der Bundesverfassung gestützt werden.

Diese wenigen Bemerkungen wollte ich mir erlauben, um meine Stellungnahme bei der Stimmabgabe zu begründen.

M. le Président: La discussion générale sur l'entrée en matière et sur la motion d'ordre Evéquois est close.

M. Evéquois a présenté une motion d'ordre de la teneur suivante:

« L'affaire est renvoyée au Conseil fédéral avec invitation à proposer une modification de la Constitution en vue de donner au problème une base constitutionnelle. »

D'après l'art. 50 de notre règlement, la votation sur la motion d'ordre doit intervenir séparément.

Wettstein: Ich bleibe dabei, der Antrag Evéquois ist kein Ordnungsantrag. Ordnungsanträge können nur bei der Detailberatung gestellt werden. Bei der Debatte über das Eintreten gibt es nur Anträge auf Eintreten oder Nichteintreten. Ich verweise Sie auf das Geschäftsreglement, wo ganz deutlich gesagt ist, in Art. 43: „Die Beratung erstreckt sich zunächst auf die Eintretensfrage. Ist das Eintreten beschlossen usw., folgt die artikelweise Beratung“. Und bei den Bestimmungen über die artikelweise Beratung kommt erst der Begriff der Ordnungsmotion in Art. 50 vor. Zu einzelnen Artikeln können Ordnungsanträge gestellt werden. Bei der Eintretensdebatte gibt es nur Eintreten oder Nichteintreten oder dann Verschiebung.

M. le Président: Au point de vue réglementaire, il serait préférable d'accepter le mode de procéder que j'ai proposé et sur lequel j'insiste. Si M. Wettstein persiste, je soumettrai la question au vote du Conseil.

Abstimmung. — Vote.

Für den Antrag des Präsidenten	12 Stimmen
Für den Antrag Wettstein	17 Stimmen
Für Eintreten	32 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Titel und Ingress. — Titre et préambule.

Antrag der Kommission.

Titel.

Bundesgesetz

über

die Regelung der Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen.

(Verkehrsteilungsgesetz.)

Ingress.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Titre.

Loi fédérale

régulant

le transport de marchandises et d'animaux sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles.

(Loi sur la répartition des transports.)

Préambule.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Keller, Berichterstatter: Auch bei der Detailberatung setze ich die Erläuterung der bundesrät-

lichen Botschaft zum ganzen Gesetze und zu seinen einzelnen Artikeln als bekannt voraus und berichte bloss über die Abänderungsanträge der Kommission, soweit sie einer Erklärung überhaupt bedürfen. Ich gebe den Kommentar auf Grund der Beschlüsse der Kommission, sowie auf Grund der zwischen den Interessenten nach Abschluss der Kommissionsberatung gewechselten neuesten Korrespondenz, soweit sie mir bekannt geworden ist.

Darf ich gleich zum Titel und Ingress einige Worte sagen? Die Kommission hat den etwas langen und umständlichen Titel des Gesetzes durch den plastischen Untertitel „Verkehrsteilungsgesetz“ ergänzt. Diese Vereinfachung, die materiell ohne Bedeutung ist, entspricht der neueren Gesetzestchnik. Sie wird den vielen Stellen, die mit dem Gesetze zu tun haben, das Zitieren erleichtern und in der Öffentlichkeit die Gefahr von Verwechslungen mit dem Automobilgesetz verkleinern. Der im Haupttitel wie auch im Gesetze selbst mehrfach gebrauchte Ausdruck „Motorfahrzeuge“ entspricht der Terminologie des Automobilsatzes und seiner Vollziehungsverordnung. Die dem Gesetze nicht unterworfenen Motorfahrzeuge werden im Art. 1 ausdrücklich genannt.

Die Kommission hat sich gefragt, ob es nötig sei, im Ingress alle vier Verfassungsartikel zu nennen. Da das Gesetz zu jedem der angeführten Artikel in einem gewissen Konnex steht, erklärt sie sich mit der auch bei andern Gesetzen befolgten Methode der Zitierung einer Mehrzahl von Verfassungsartikeln einverstanden. Dies geschah jedoch in der Meinung, dass das Gesetz sich in der Hauptsache auf Art. 36 der Bundesverfassung stützt, auf das Postregal. Dieser Artikel wurde seinerzeit so allgemein formuliert, dass er auch den Zufälligkeiten einer nicht voraussehbaren technischen Entwicklung Rechnung zu tragen vermag. Das ist Ihnen besonders von Herrn Bundespräsident Pilet in der Eintretensdebatte auseinandergesetzt worden. Ich möchte aber doch für diejenigen Herren, die ihre Bedenken nicht unterdrücken konnten, einige wenige Worte beifügen. Wir Schweizer sind ja nicht die ersten, die ihr Grundgesetz evolutiv, der Zeit entsprechend, auslegen; das haben schon die alten Römer getan, diese unerreichten Meister der Jurisprudenz, als sie die zwölf Tafeln zum römischen Recht entwickelten. Ich erinnere die Juristen unter uns an die „Institutionen“ von Prof. Sohm, wo das in ganz meisterhafter und klassischer Weise auseinandergesetzt worden ist, und ich erinnere weiter die vier Herren der Minderheit auch an einen andern Kronzeugen, an unsern alten Kollegen Isler, der hier in diesem Saale am 22. September 1927 folgendes gesagt hat: „Ich war immer als einer von denen bekannt, die vor allem aus auf Verfassung und Gesetz schauen, wenn es sich um den Erlass von Beschlüssen handelt.“ Dann aber fuhr er fort: „Da habe ich mir gesagt und hundertfach in meinem Leben es erlebt: Gesetze oder Verfassungen müssen immer in Kontakt bleiben mit ihrer Zeit, und wenn dieser Kontakt gebrochen wird, so verliert die Verfassung oder das Gesetz seine Kraft und Stärke, es wäre denn, man stellte durch eine die neue Zeit berücksichtigende Auslegung den Kontakt wieder her. Man hat heute schon einmal den Code Napoléon angerufen. Der Code Napoléon war seinerzeit ein bahnbrechendes

Gesetz und enthielt absolute Sätze, die eine neue Zeit verkündeten. Wissen Sie, was mit diesen absoluten Sätzen geschehen ist in den 120 Jahren seines Bestehens? Im Anfang hat man sie befolgt; nachher aber haben die Kassationshöfe erklärt, die Zeit sei darüber wieder fortgeschritten. Ein solch lapidarer Satz, um ein Beispiel zu zitieren, steht gleich am Anfang des Code Napoléon: „La loi ne dispose que pour l'avenir.“ So hat Herr Isler damals gesprochen. Vielleicht tragen diese paar Worte doch etwas bei zur Beruhigung der Herren, die verfassungsmässige Bedenken geltend gemacht haben.

Ich empfehle Ihnen Titel und Ingress zur Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 1.

Antrag der Kommission.

Ziff. 1. Wer gegen Entgelt für andere auf öffentlichen Strassen regelmässig oder gelegentlich Güter oder Tiere mit Motorfahrzeugen, Motorräder ausgenommen, befördern will, bedarf einer Konzession.

Ziff. 2. Ausgenommen von der Konzessionspflicht ist die Beförderung von Gütern und Tieren innerhalb der Gemeindegrenze oder auf Entfernungen von höchstens zehn km Strassenlänge, sowie die Beförderung von zum Verkauf durch den Produzenten bestimmten Erzeugnissen der einheimischen Landwirtschaft nach und von Märkten.

Ziff. 3. Wo es zur Erhaltung einer Nebenbahn mit Güterverkehr angezeigt erscheint und die Interessen der betreffenden Landesgegend es gestatten, kann der Bundesrat diese Entfernungen kürzen.

Ziff. 4. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Ch. 1^{er}. Celui qui effectue régulièrement ou occasionnellement, pour des tiers et à titre onéreux, le transport de marchandises ou d'animaux sur la voie publique au moyen de véhicules automobiles, motocyclettes exceptées, doit être pour cela au bénéfice d'une concession.

Ch. 2. N'est pas soumis à la concession obligatoire le transport de marchandises ou d'animaux dans les limites d'un territoire communal ou à des distances, mesurées par la route, ne dépassant pas dix kilomètres, ni le transport, du lieu d'origine à des marchés ou inversement, de produits de l'agriculture suisse destinés à être vendus par le producteur.

Ch. 3. Le Conseil fédéral peut réduire cette limite de distance lorsque le maintien d'un chemin de fer secondaire faisant le service des marchandises l'exige et que les intérêts de la région en question ne s'y opposent pas.

Ch. 4. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Keller, Berichterstatter: Art. 1 stellt zunächst in Ziff. 1 den Grundsatz auf, dass jeder entgeltliche Transport, gleichgültig, ob er regelmässig oder gelegentlich erfolge, einer Konzession bedürfe. Einen Unterschied zwischen ge-

legentlichem und regelmässigem Transport zu machen und die gelegentlichen Transporte vom Gesetze auszunehmen, wie das von einer Seite gewünscht wurde, wäre gleichbedeutend mit dem Verzicht auf ein begrifflich eindeutiges und scharfes Kriterium, eine klare Grenzziehung wäre verunmöglicht worden, und der Geltungsbereich des Gesetzes hätte eine Einschränkung erfahren, über deren Ausmass man sich schwerlich ein Bild hätte machen können. Gerade die schlechten Erfahrungen der eidgenössischen Post mit der Personenbeförderung, wo der bloss gelegentliche Transport durch private Grossautomobile von der Konzessionspflicht ausgenommen worden ist, ist ein abschreckendes Vorkommnis gegen die Wiederholung eines solchen Fehlers.

Die Kommission präziserte in Ziff. 1 den Ausdruck „Motorfahrzeuge“, indem sie in einem Zusatz die Motorräder ausdrücklich davon ausnahm. Ausgenommen sind natürlich auch die Motorräder mit Seitenwagen, Sidecars, sofern sie nicht für den Gütertransport verwendet werden. Diese Einschränkung ist nötig, in der Erwägung, dass das Gesetz den Gütertransport regelt, so dass ihm jedes Fahrzeug, das für die gewerbmässige Beförderung von Gütern verwendet wird, unterstehen muss. Der Begriff „Motorfahrzeug“ schliesst, entsprechend der in der Vollziehungsverordnung zum Automobilgesetz gegebenen Terminologie, neben den Motorwagen auch die Traktoren in sich. Die durch Ziff. 1 geschaffene Abgrenzung des sachlichen Geltungsbereiches sollte damit für die Praxis genügen.

Ziff. 2 statuiert für den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen oder auf Entfernungen von höchstens 10 km Strassenlänge das Prinzip der Ausnahme von der Konzessionspflicht. Wie der nicht ohne weiteres erkennliche Begriff „Strassenlänge“ aufzufassen ist, wird in der Botschaft ausgeführt. Die Kommission hat sich mit dem Prinzip der Freilassung des Ortsverkehrs, der die eigentliche Domäne des Automobils darstellt, einverstanden erklärt. Sie beantragt Ihnen indessen die Aufnahme eines Zusatzes, wonach auch die Beförderung von zum Verkauf durch den Produzenten bestimmten Erzeugnissen der einheimischen Landwirtschaft nach und von Märkten von der Konzessionspflicht ausgenommen ist. Dieser Zusatz ist von Herrn Evéquoz beantragt worden. Die Privatbahnen hatten gewünscht, es sollte ausdrücklich gesagt werden, dass solche Transporte von den Produzenten persönlich begleitet sein müssen. Ich halte aber dafür, dass dies durch die Worte „zum Verkauf durch den Produzenten“ zum Ausdruck kommt. Mit dieser Bestimmung soll auf die besonderen Bedürfnisse der landwirtschaftlichen Bevölkerung Rücksicht genommen werden. Die Ausnahme ist für die Bahnen nicht von sehr grosser Tragweite und dürfte in der praktischen Durchführung zu Schwierigkeiten nicht Anlass geben.

Ziff. 3 gibt dem Bundesrate die Möglichkeit, in Berücksichtigung lebenswichtiger Interessen der Nebenbahnen die Entfernungen der Ziff. 2 zu kürzen. Für die Nebenbahnen, namentlich für Bergseilbahnen, bei welchen die Strassenlänge oft das Mehrfache der Bahnlänge darstellt, ist die Beibehaltung der Ziff. 3 eine Lebensfrage. Da die

Automobilinteressenten befürchten, der Bundesrat könnte in der Gewährung von Ausnahmen den Nebenbahnen allzu weit entgegenkommen, hat die Kommission die Ziff. 3 in dem Sinne ergänzt, dass beim Entscheid auch die Interessen der betreffenden Landesgegenden in Betracht gezogen werden müssen. Auch dieser Zusatz stammt von Herrn Evéquoz. Die Aufnahme dieser gesetzlichen Richtlinie bedeutet eigentlich eine Selbstverständlichkeit; es ist anzunehmen, dass der Bundesrat eine Kürzung der Distanz nur dann vornehmen wird, wenn sich dies mit den Interessen der betreffenden Landesgegend verträgt. Der Zusatz gibt der Öffentlichkeit indessen die Gewähr, dass in jedem einzelnen Fall geprüft werden muss, ob die Erhaltung einer Nebenbahn mit den übergeordneten Interessen der betreffenden Landesgegend in Übereinstimmung steht. Um eine Ungleichheit zwischen dem deutschen und dem französischen Text zu beseitigen, ersuche ich Sie noch persönlich, den Antrag der Kommission vom 2. Mai dahin redaktionell zu ändern, dass gesagt wird: „Wo die Erhaltung einer Nebenbahn mit Güterbeförderung es erfordert...“ usw. Diese redaktionelle Aenderung ist geeignet, zur Beruhigung der Nebenbahnen beizutragen. Persönlich messe ich ihr zwar keine grosse Bedeutung zu; aber wenn die Nebenbahnen dadurch mehr beruhigt sind, können wir ihnen ohne weiteres hier entgegenkommen.

Ziff. 4 gibt dem Bundesrat die Kompetenz, für den Grenzverkehr besondere Vorschriften zu erlassen. Das soll insbesondere auch für die auf dem Wasserwege in Basel eintreffenden Güter gelten. Man wird hier, im Gegensatz zu den Ausführungen der Botschaft auf S. 24 unten, bei der Berechnung der gesamten Transportlänge eines Gutes nicht in allen Fällen auch die Teilstrecke einbeziehen können, die ein Gut auf dem Wasserwege zurückgelegt hat. Ich bin ermächtigt, hier die entsprechende Korrektur an der Botschaft vorzunehmen. Ich stelle deshalb hier ausdrücklich fest, dass Ausnahmen von dem in Art. 15, Lit. b, näher umschriebenen Prinzip, soweit sie sich im Basler Wasserumschlagsverkehr als notwendig erweisen, unter Ziff. 4 von Art. 1 zu subsumieren sind. Diese Interpretationsklärung wird namentlich den Kreisen des Basler Transportgewerbes und den Schiffahrtsinteressenten willkommen sein.

Damit empfehle ich Ihnen Art. 1 zur Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 2.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Die Aenderung berührt nur den französischen Text.

Proposition de la commission.

Al. 1^{er}. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Al. 2. Les entreprises ou personnes qui assurent elles-mêmes leurs propres transports ne sont en droit de transporter des marchandises ou des animaux pour des tiers, à titre onéreux, à des distances de plus de dix kilomètres mesurées par la route, que sur des parcours qui ne sont pas desservis par un chemin de fer ou pour lesquels il n'a pas été accordé de

concession pour le transport régulier de marchandises au sens de la présente loi.

Art. 2.

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: Ich nehme an, dass Art. 1 mit der kleinen redaktionellen Aenderung angenommen wurde, wie ich ihn vorgeschlagen habe.

Art. 2 stellt das Prinzip der Freilassung des Werkverkehrs auf und ist daher von fundamentaler Bedeutung. In den Kreisen des Transportgewerbes machte sich bekanntlich eine starke Strömung bemerkbar, die auch eine gesetzliche Regelung des sog. Werkverkehrs verlangte. Damit wäre aber an einer Grundlage des Gesetzes gerüttelt worden, was insbesondere eine Zustimmung des Schweiz. Handels- und Industrievereins als unmöglich hätte erscheinen lassen. Denn die Freilassung des Werktransportes wird von den Verfrachtergruppen als Garantie dafür betrachtet, dass durch die Konzessionierung nicht eine Verteuerung des Transportes entstehe. Es kommt so dem freien Werkverkehr die Funktion eines Preisregulators zu, der das für die Preisbildung wichtige Prinzip des Spielens der freien Konkurrenz aufrecht erhält. Der etwa auftauchenden Befürchtung, Art. 2 des Gesetzes werde eine starke Ausdehnung der Werktransporte zur Folge haben, wird durch die von der Kommission beantragte neue Fassung von Art. 15, Lit. d, begegnet. Die neue Lit. d entbindet nämlich die Konzessionsbehörde von der Beobachtung der 30 km-Grenze in allen jenen Fällen, in welchen dies im Interesse einer zweckmässigen Verkehrsteilung und insbesondere der Zurückgewinnung von Werktransporten als angezeigt erscheint.

Ziff. 2 verbietet übrigens dem Werkverkehr das gelegentliche Transportieren für Dritte, was für die Wirtschaftlichkeit vieler Eigentransporte nicht ohne Bedeutung ist.

Ich beantrage Ihnen, Art. 2 anzunehmen, ohne dass der Herr Bundeskanzler ihn hätte verlesen können. Ich bitte um Entschuldigung dafür, dass ich zu früh mit meinem Referate begonnen habe.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Au cours des discussions avec les différents groupes économiques intéressés — industrie, commerce, arts et métiers, agriculture — on a observé que le message du Conseil fédéral s'exprimait avec quelque laconisme sur l'exonération de principe accordée au trafic privé. Il ne nous a paru, en effet, point nécessaire de répéter trois ou quatre fois que le trafic privé était absolument hors de cause; une fois que nous l'avions dit avec toute la netteté désirable, il nous semblait que cela devait suffire. Mais pour apaiser les derniers scrupules à ce sujet et apporter encore une confirmation orale à la déclaration écrite du Conseil fédéral, je tiens à bien proclamer ici qu'il n'a jamais été dans l'intention du Gouvernement et qu'il n'est point dans son intention de porter atteinte directement ou indirectement au trafic privé effectué par des entreprises ou des particuliers avec leurs propres véhicules automobiles et pour

leurs propres transports. Il ne doit y avoir à cet égard aucun doute quelconque.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 3.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Art. 4.

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: Erklärungen zu diesem Artikel sind nach den Ausführungen in der Botschaft kaum nötig. Man konnte sich fragen, ob nicht für die mit Konzession S auszuführenden Transporte im Gesetz selbst ein entsprechender Katalog gegeben werden sollte. Damit würde aber ein Hauptvorteil des Gesetzes, die elastische Anpassung an eine noch nicht abgeschlossene technische Entwicklung, verloren gehen. Es musste deshalb Zuflucht zu einer elastischen Umschreibung, zur Methode der General Klausel genommen werden. Die Konzession S wird neben den Möbeltransporten insbesondere in Frage kommen für den Transport von leicht verderblichen Waren und zerbrechlichen Gütern, die durch den Umlad besonders gefährdet werden. Die Kommission, in der die Verfrachter den Ausschlag geben, wird für eine den modernen Verkehrsbedürfnissen entsprechende Ausgestaltung dieser Konzessionsart sorgen. In den Ausführungsbestimmungen soll darauf Bedacht genommen werden, eine rasch spielende, bewegliche Organisation zu schaffen, die über dringliche Fahrbewilligungen für Ausnahmefälle etc. auf Grund ihrer Kenntnis der örtlichen Verhältnisse und im Interesse einer wirklich zweckmässigen Verkehrsorganisation sofort entscheiden kann. Es ist einleuchtend, dass durch eine möglichst unbürokratische Handhabung des Gesetzes viele etwa noch bestehende Widerstände und Bedenken beseitigt werden können.

Angenommen. — *Adopté.*

Antrag der Kommission.

Ziff. 1 und 2. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Ziff. 3. Im Bereiche von Nebenbahnen ist eine Konzession N einem Dritten nicht zu erteilen, wenn die betreffende Bahnverwaltung selbst dafür sorgt, dass spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes eine ausreichende Verkehrsbedienung vorhanden ist. Vorbehalten bleibt die Einholung einer Konzession N durch die Bahnverwaltung gemäss Art. 1 des Gesetzes.

Proposition de la commission.

Ch. 1^{er} et 2. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Ch. 3. Il ne sera pas accordé de concession N à un tiers dans le rayon d'un chemin de fer secondaire, si celui-ci pourvoit à l'institution d'un service de transport suffisant au plus tard dans les trois ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi. Demeure réservée l'obligation pour le chemin de fer de requérir une concession N conformément à l'article premier.

Keller, Berichterstatter: Ziff. 1 sieht für die Konzession N grundsätzlich Gebietskonzessionen vor, wobei aber der Verkehr auf einzelne Strecken- und Ortsverbindungen beschränkt werden kann. Der schweizerische Fuhrhalter-, Pferdebesitzer- und Spediteurenverband hat in einer Eingabe, die verspätet an die Kommission eingereicht wurde und daher von ihr nicht mehr behandelt werden konnte, geltend gemacht, dass nur Gebietskonzessionen eine wirtschaftliche Verwendung des Automobils ermöglichen würden. Er wünscht daher, wie auch gewisse Kreise der Aspa, dass an Stelle der Streckenkonzessionen immer Gebietskonzessionen erteilt werden möchten. Eine Spezialkommission der Aspa schlug sodann in der gleichen Absicht vor, der Ziff. 1 den Nachsatz anzuschliessen: „Bei der Konzessionsumgrenzung ist auf eine wirtschaftliche Gestaltungsmöglichkeit des konzessionierten Betriebes tunlichst Rücksicht zu nehmen.“ Mit dieser Interpretationsvorschrift sollte wohl auch die Erteilung von Streckenkonzessionen vereitelt werden. Ich bitte Sie, auf derartige Vorschläge nicht einzutreten, weil sie dem Grundgedanken des Gesetzes, die planmässige Zusammenarbeit von Schiene und Strasse zu organisieren und auch die wilde Konkurrenz zu beseitigen, direkt entgegengesetzt sind. Will man Ordnung in das Transportwesen bringen, so kann man für die sog. Astotransporte, die fahrplanmässig ausgeführt werden müssen, auf die Streckenkonzessionen nicht verzichten. Für die übrigen, nicht linienmässig ausgeführten Transporte, namentlich von Baumaterialien, sieht das Gesetz ausdrücklich die Möglichkeit der Erteilung von Gebietskonzessionen vor. Das Gesetz sorgt ferner dafür, dass Gebietskonzessionen auch für andere als für Baumaterialtransporte erteilt werden können. Der Kommission bleibt somit wieder die Möglichkeit, in einer schöpferischen Praxis allen neuen Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Ich empfehle Ihnen deshalb unveränderte Beibehaltung von Ziff. 1.

Ziff. 2 ist klar und gibt zu Bemerkungen keinen Anlass.

Gegen Ziff. 3 wurde von verschiedenen Seiten Sturm gelaufen, weil man befürchtet, die Nebenbahnen hätten es allzu sehr in der Hand, auf ihren Gebieten den Autotransport allzu stark einzuschränken oder ganz zu unterbinden. Die Kommission hat diesen Befürchtungen dadurch Rechnung getragen, dass sie den Ausdruck „Haus-Hausbedienung“ in „Verkehrsbedienung“ umwandelte. Dadurch soll insbesondere erreicht werden, dass im Gebiet von Nebenbahnen Transporte von Baumaterialien durch Konzessionäre ausgeführt werden können. Um den bestehenden Befürchtungen noch besser entgegenzutreten zu können, ist eine etwas weniger kategorische Formulierung der Ziffer 3 erwogen worden. Dies würde erreicht durch die Formulierung: „Im Bereiche von Nebenbahnen soll eine Konzession N einem Dritten in der Regel nicht erteilt werden.“ Ich glaube aber nicht, dass durch diese neue Redaktion viel geändert würde und beantrage Ihnen daher Beibehaltung des bundesrätlichen Textes mit der kleinen Aenderung der Kommission von „Verkehrsbedienung“ statt „Haus-Hausbedienung“.

Dagegen teile ich Ihnen an dieser Stelle mit, dass die Privatbahnen sich kürzlich bereit erklärt haben, in jenen Fällen, in welchen sie eigene Automobildienste noch nicht besitzen, die Anschaffung eigener Wagen gleich wie die Bundesbahnen zu verzichten. Diese Verzichtserklärung darf vom Autotransportgewerbe als grosses Entgegenkommen gewürdigt werden und sollte jedenfalls auch die meines Erachtens unbegründeten Bedenken gegen die Ziff. 3 zerstreuen. Ich halte aber dafür, einen solchen Verzicht nicht, wie das von der Aspa gewünscht wurde, ins Gesetz selber als Verbotsnorm aufzunehmen. Es wird genügen, ihn im Verständigungsabkommen, das zwischen den Bahnverwaltungen und den Automobilinteressenten geschlossen wird, festzuhalten.

In der schon erwähnten Eingabe der Fuhrhalter wird zu Ziff. 3 der Zusatz gewünscht: „... wenn die betreffende Bahnverwaltung unter Berücksichtigung der ortsansässigen Betriebe...“ Ich halte diesen Zusatz nicht für nötig, weil es sich hier um einen Grundsatz handelt, der von der Konzessionsbehörde ohnehin in vernünftiger Weise zur Anwendung gebracht wird. Ihn ins Gesetz aufzunehmen, könnte aber zu einer unnötigen Starrheit führen.

Deshalb empfehle ich Ihnen den Art. 4 in der vorliegenden Form anzunehmen.

M. Evéquoz: Je désire avoir une explication sur l'alinéa 3 de l'art. 4. Cet alinéa 3 a une importance considérable pour les régions traversées par un chemin de fer secondaire, puisqu'à l'avenir seuls les chemins de fer privés, s'ils s'organisent pour le transport de porte en porte, auront le droit de transporter des marchandises dans ces régions — ce qui constitue bien, quoi qu'on en dise, un monopole en faveur de ces chemins de fer. Mais je ne veux pas revenir sur cette question, c'est entendu.

Le point sur lequel je désire attirer l'attention de l'honorable chef du département, c'est de savoir quel sera le régime tarifaire de ces transports. Les compagnies de chemins de fer concessionnées ont leurs tarifs qui sont, sauf erreur, prévus par l'acte de concession, tarifs concernant le transport non seulement des personnes mais aussi des marchandises. Vous n'ignorez pas non plus que ces tarifs tels qu'ils sont établis sont généralement plus élevés, même beaucoup plus chers, que les tarifs pratiqués aujourd'hui par les camionneurs automobiles. C'est le fait de la concurrence.

Qu'en sera-t-il à l'avenir? Ces compagnies privées continueront-elles, avec le monopole qui leur sera concédé en vertu de l'alinéa 3, à être au bénéfice des taxes prévues par la concession? Cela présente une sérieuse importance pour les populations de ces régions. C'est le danger de subir une forte augmentation des prix des transports. Est-ce que le département entend que, du jour où ces compagnies seront au bénéfice d'une concession qui, du fait de la loi que nous discutons devient une sorte de monopole, elles devront revoir leurs prix. Pourront-elles les assouplir suivant l'intérêt général des populations qu'elles desservent? Cette question est de première importance pratique. Si les contrées traversées par ces lignes secondaires étaient assujetties, à l'avenir, aux prix élevés que les con-

cessions prévoient, il se ferait une majoration considérable et inacceptable. J'aimerais être au clair sur ce point et j'aimerais que la discussion permît de nous appuyer sur quelque chose de précis lorsque les conséquences de la loi pourront être déterminées.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Si vous le permettez, je répondrai immédiatement aux quelques questions qui ont été posées par M. le conseiller Evéquoz. Il doit connaître l'origine de ce troisième alinéa de l'art. 4. Cette disposition provient du double désir manifesté par les entreprises de chemins de fer secondaires qui possédaient déjà un service automobiles de pouvoir le conserver, et, pour celles qui n'en possèdent pas encore, de pouvoir en instituer un. A l'heure actuelle déjà, un certain nombre de compagnies ont organisé à leur manière, avant les CFF, un service complémentaire de transports par automobiles. L'exemple-type que je puis vous donner est celui des chemins de fer électriques de la Gruyère, qui ont doublé et complété leurs lignes par un certain nombre de services automobiles. Ces compagnies voulaient avoir l'assurance qu'elles pourraient continuer à travailler à l'avenir comme elles l'avaient fait par le passé. Rien n'est plus normal; on ne songeait pas, d'ailleurs, à les déposséder de leurs services automobiles pour transférer ceux-ci à de nouveaux entrepreneurs. En outre, quelques autres compagnies qui se proposaient de créer un service automobile voulaient qu'on leur donnât la préférence. Elles disaient: «Dans notre rayon d'activité, c'est à nous, naturellement, que l'on doit octroyer l'autorisation d'effectuer des transports automobiles et non pas à un tiers sans contact avec nous». Ce désir également paraissait légitime, bien entendu sous réserve de contrôler toutefois dans quelles conditions s'effectuerait le service nouveau, s'il serait suffisant ou non, s'il répondrait ou non aux besoins de la population.

Vous avez entendu tout à l'heure M. le rapporteur de la commission vous déclarer qu'en principe les chemins de fer secondaires qui n'avaient pas encore institué des services automobiles propres, avaient l'intention d'agir comme les Chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire de ne pas acquérir eux-mêmes le matériel indispensable, ni d'avoir leurs propres chauffeurs, mais de traiter avec des entrepreneurs qui possèdent déjà le matériel et le personnel. C'est une déclaration unilatérale, qui ne lie pas définitivement ces entreprises, — c'est évident —, mais qui donne des indications extrêmement précieuses au Conseil et qui peut servir à l'autorité de concession pour apprécier si elle doit ou non autoriser des services de cette nature.

J'ai vu que ce qui paraissait vous préoccuper surtout, M. le conseiller, c'est la question des tarifs. Rappelez-vous qu'elle est traitée à l'art. 11, où il est précisé que tous les tarifs seront soumis à l'approbation du Département des postes et chemins de fer, après consultation de la commission «rail-route» — pour simplifier, nous voulons d'ores et déjà déclarer que nous nommerons ainsi cette commission qui s'appelle en allemand «Verkehrsteilungskommission». L'examen, auquel nous procéderons, des projets de tarifs, est justement destiné à éviter à la fois des inégalités de traitements

et des abus, dans le cas où une compagnie chercherait à profiter de la situation de monopole relatif que les circonstances pourraient lui valoir. Il va sans dire qu'il n'est pas question de permettre aux entreprises de chemins de fer d'appliquer les tarifs maxima qui sont inscrits dans leurs concessions. Les tarifs des transports automobiles doivent être conçus du point de vue même de l'automobile et conformes aux principes qui seront appliqués pour l'ensemble du service Asto. Nous aurons donc un contrôle. Il va de soi que ces tarifs seront fixés ad hoc, non pas sur la base de ceux inscrits dans les concessions du chemin de fer. C'est si vrai que la dernière phrase du troisième alinéa de l'art. 4 porte cette disposition: «Demeure réservée l'obligation pour le chemin de fer de requérir une concession N conformément à l'article 1^{er}».

M. Evéquoz: Je remercie M. le président des explications qu'il vient de nous donner. Cependant, je ne suis pas complètement rassuré et je voudrais lui demander comment il traiterait un exemple tel que celui que je vais citer:

Une compagnie privée aura intérêt, dans une région desservie par une voie ferrée qu'elle exploite, à conserver à celle-ci le plus gros volume possible de transports de marchandises, c'est évident. Par conséquent, elle effectuera par rail le transport depuis un point déterminé jusqu'à un autre point de sa ligne et, de là, elle le continuera par un service automobile, depuis ce terminus du rail jusqu'à un autre point de la même région ou de la même vallée non desservi par chemin de fer.

En ce qui concerne les transports sur rail, vous venez de me dire — et j'en suis satisfait — que le département pourra revoir les tarifs qui sont appliqués aujourd'hui par les compagnies de chemins de fer et que cette révision sera inspirée du principe que l'on ne devra pas appliquer les maxima. Il est vrai que dans les concessions de compagnies, du moins de la plupart d'entre elles, seuls les tarifs maxima sont indiqués. Je ne sais pas si dans certaines concessions figurent également les tarifs minima. Si c'est le cas, il est évident que l'on ne pourrait pas aller au-dessous de ces minima. Dans la négative, on pourra sans doute apprécier librement.

Tel serait donc le régime applicable à la partie des transports à effectuer sur rail. Quant à la partie à effectuer depuis le terminus du rail jusqu'au point de destination, ce serait donc le régime ordinaire, c'est-à-dire l'application de tarifs qui seront fixés, je suppose, comme pour les autres concessions N. Il n'en résulte pas moins que l'on peut conserver encore quelque inquiétude en ce qui concerne les prix des transports, précisément parce que les compagnies de chemins de fer, pour combattre et éviter la concurrence des entreprises titulaires de concessions N dans les régions, s'arrangeront pour se mettre au bénéfice de ce troisième alinéa de l'art. 4, de façon à conserver un monopole. Dans cette hypothèse, je crains fort, ainsi que je l'ai exposé déjà hier, que l'on n'aboutisse à un renchérissement des transports et par conséquent à un renchérissement général de la vie, dans toutes les régions où l'on est obligé de faire venir du dehors les marchandises dont la population a besoin. Je

sais très bien — je ne voudrais pas que l'on se méprit sur mes interventions et que l'on y vît une tentative de saboter le projet — quelles sont les intentions de M. le chef du département. Dans son exposé général, il a émis l'avis que non seulement les prix de transport n'augmenteraient pas, mais encore qu'ils arriveraient à diminuer. C'est fort bien et j'ai pris acte avec une très grande satisfaction de cette opinion; mais, dans le cas particulier, je me demande si l'espérance de voir intervenir finalement une réduction du prix des transports trouvera dans la pratique sa réalisation. C'est pourquoi je me suis permis de demander quelques explications.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Je ne voudrais pas laisser naître un malentendu entre M. le conseiller Evéquo et moi-même quant à l'interprétation à donner à ce dernier alinéa de l'art. 4. Les tarifs des chemins de fer sont fixés par les concessions. Or, les concessions sont établies par l'Assemblée fédérale et par conséquent nous ne pouvons pas les modifier. Quant aux taxes actuelles des compagnies, il n'y a pas de raison de modifier des tarifs sur voie ferrée simplement parce qu'on institue un service automobiles. Si on voulait le faire, ce ne pourrait être que pour des tarifs combinés ou par des tarifs qui ne concerneraient que les transports par autos; mais ceux-ci tombent sous la surveillance du département et de la commission. Il ne faut pas avoir peur qu'une entreprise privée puisse abuser de la situation dans laquelle elle se trouvera. Tout d'abord, les chemins de fer secondaires qui seront assez puissants pour instituer ces transports ne sont pas très nombreux. Ceux qui peuvent le faire l'ont, en bonne partie, déjà fait. Puis, ils ne pourront pas organiser ces services à leur gré. Ils seront obligés de solliciter une concession. A ce moment, la première question qui se posera à la commission, lors de la demande de concession, puis ensuite au département, sera de savoir si l'organisation de transport est suffisante pour motiver l'application de l'alinéa 3 de l'art. 4. Si ses conditions ne sont pas normales, si l'organisation de transport que l'on veut instituer n'est pas suffisante, on ne devra pas permettre d'invoquer le troisième alinéa de l'art. 4. Remarquez que c'est la commission qui se prononcera sur ce point et qu'elle est composée pour un tiers de représentants des chemins de fer, pour un second tiers de représentants des automobiles, et, pour un dernier tiers, de représentants des usagers. On ne peut admettre, a priori, que cette commission permettra des abus. Ensuite, il y aura le département, qui contrôlera et verra si les tarifs correspondent aux conditions de travail et, notamment, s'ils sont en relations normales avec les tarifs appliqués par l'Asto. Il y aura là un critère extrêmement facile à appliquer et je ne vois pas de danger, quel qu'il le soit. D'ailleurs, je le répète, les entreprises secondaires qui peuvent instituer un pareil service ne sont pas nombreuses et, pour de petits chemins de fer, la question est hors de cause; ce serait une charge hors de proportion avec les bénéfices à en retirer. Néanmoins, vous pouvez en prendre acte, les chemins de fer ont déclaré vouloir imiter les C.F.F. et traiter avec les

entreprises privées pour ces services complémentaires.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 5—9.

Antrag der Kommission.

Art. 5—8. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Art. 9. Ziff. 1. Wird eine Konzession N dem bisherigen Inhaber ohne sein Verschulden nicht erneuert, so kann die Konzessionsbehörde dem neuen Konzessionär die Uebernahme des Wagenmaterials und der dem Automobilbetriebe dienenden Anlagen als Konzessionsbedingung auferlegen.

Ziff. 2. Macht die Konzessionsbehörde von diesem Recht nicht Gebrauch oder wird eine Konzession nicht durch eine neue ersetzt, so hat der bisherige Konzessionär Anspruch auf Entschädigung für den Minderwert des dem bisherigen konzessionierten Automobilbetrieb dienenden Betriebsmaterials und der zugehörigen Anlagen.

Ziff. 3. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Art. 5—8. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Art. 9. Ch. 1^{er}. Lorsqu'une concession N n'est pas renouvelée, sans qu'il y ait faute du concessionnaire, l'autorité concédante peut imposer au nouveau concessionnaire...

Pour le reste, adhérer au projet du Conseil fédéral. (La modification au chiffre 2 ne concerne que le texte allemand.)

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: Zu den Art. 5—7 und 8 habe ich keine Erklärungen abzugeben, zu Art. 9, dass er nur zwei kleine redaktionelle Aenderungen bringt. Ich empfehle Ihnen also die Art. 5 bis 9, so, wie die Kommission sie Ihnen vorlegt, zur Annahme.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 10.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: Zu Art. 10 habe ich folgende Bemerkungen zu machen. Zu der selbstverständlichen Unterstellung der konzessionierten Fahrzeug-Unternehmungen unter das Automobilgesetz und seine Verordnungen ist aus den Kreisen des Transportgewerbes immer wieder der Wunsch nach Revision der Bestimmung über die zulässigen Höchstgewichte, der Gestattung der zweiachsigen Anhänger und Beseitigung des Nachfahrverbotes angebracht worden, wogegen die

Kreise der Nebenbahnen sich von ihrem Standpunkte aus ganz energisch zur Wehre gesetzt haben. Ich denke, Sie sind mit mir einverstanden darüber, dass diese Fragen gesondert zu betrachten sind, weil für die verkehrspolizeilichen Vorschriften andere Gesichtspunkte massgebend sein müssen als für unsere Vorlage. Die Erfahrungen mit der neuen Automobilgesetzgebung sind zudem noch zu kurz, als dass etwa eine Aenderung jetzt schon angezeigt erschiene. Man wird wohl dem Bunde so viel Vertrauen schenken dürfen, dass er die Vollziehungsverordnung von sich aus abändert, wenn sich einzelne Bestimmungen daraus als unzweckmässig erweisen sollten. Ausnahmen vom Nachfahrverbot, das ja nur für schwere Motorwagen über 3500 kg gilt, sind zudem in Art. 8, Abs. 3, der Verordnung vorgesehen, wenn sie sich aus verkehrstechnischen Gründen als notwendig erweisen sollten. Die Ausnahmen werden nötigenfalls auch den Asto-Transporten zugute kommen. Ich kann also zu Art. 10 mit Bezug auf die Vollziehungsverordnung zum Automobilgesetz keinerlei Erklärungen und Versprechungen abgeben, weder nach der einen Seite noch nach der andern.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 11.

Antrag der Kommission.

Mehrheit:

Ziff. 1, 2, 4. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Ziff. 3. Die Tarife für die übrigen Strassen-transporte nach Konzession N setzt die in Art. 14 und 15 erwähnte Genossenschaft fest.

Minderheit (Evéquo):

Abs. 3. Streichen.

Abs. 4. Streichen.

Proposition de la commission.

Majorité:

Ch. 1^{er}, 2 et 4. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Ch. 3. Les tarifs applicables aux autres transports routiers exécutés en vertu de la concession N sont établis par la société coopérative mentionnée aux art. 14 et 15.

Minorité (Evéquo):

Ch. 3. Biffer.

Ch. 4. Biffer.

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: Zu Art. 11 liegt ein Minderheitsantrag vor, der die Streichung der Ziffern 3 und 4 verlangt. Die etwas monotone und monologartige Behandlung des Gesetzes wird also hier für kurze Zeit etwas unterbrochen werden.

Die Streichung der Alinea 3 und 4 hätte den Sinn, dass die Konzessionäre in der Tariffestsetzung für die von der Bahn unabhängigen Transporte völlig frei wären und dass die Genehmigung aller Tarife durch das Post- und Eisenbahndepartement dahinfiel.

Demgegenüber ersuche ich Sie im Namen der Kommissionsmehrheit dringend um Beibehaltung der Ziffern 3 und 4, also um Ablehnung des Antrages Evéquo, weil nur bei Aufrechterhaltung dieser Ziffern die Möglichkeit geschaffen wird, Ordnung in die Tarife hineinzubringen und die von der Wirtschaft gewünschten sichern Kalkulationsgrundlagen, die im heutigen Frachtenchaos längst verloren gegangen sind, wieder herzustellen.

Ich empfehle Ihnen Annahme von Art. 11 in der Fassung der Mehrheit der Kommission.

M. Evéquo, rapporteur de la minorité: Je réitère que mes observations et propositions ne s'inspirent pas de l'idée de combattre la loi ni de la rendre moins acceptable. Au contraire: je voudrais en atténuer la rigueur en certain cas.

S'il y a encore présentement dans nos rangs un parlementaire qui siègeait déjà en 1896 à 1897, époque du débat sur le rachat des chemins de fer par la Confédération, il se sera certainement cru transporté à ce moment en entendant certains passages du discours de l'honorable Président M. Pilet-Golaz. En 1896, on a entendu de la table du Conseil fédéral une foule de déclarations qui devaient faire de cette nationalisation une œuvre bienfaisante générale pour l'ensemble de la Suisse. Je souhaite que l'application de la loi que nous discutons maintenant nous apporte la réalisation des avantages que M. le Président de la Confédération nous laisse entrevoir aujourd'hui.

D'autre part, M. le Président de la Confédération a affirmé avec beaucoup d'énergie que c'était voir dans le bleu que de penser que cette loi pourrait être critiquée comme renfermant un principe étatiste.

Je ne veux pas revenir non plus sur ce point. Mais, d'après le texte de la loi, l'Etat se réserve le droit de fixer tous les tarifs pour les transports dans la petite zone. En second lieu, l'Etat décrète que, au delà de 30 km., personne ne pourra transporter des marchandises sur routes, si ce n'est par ses propres chemins de fer. Et cela ne serait pas de l'étatisme! J'avoue que je ne comprends pas comment on peut soutenir une pareille thèse.

Quant aux tarifs, c'est une des questions essentielles de la loi. La proposition que j'ai faite a tout simplement pour but d'éliminer ce caractère ultra étatiste, dont la conséquence sera la fixation officielle de tous les tarifs. Je comprends jusqu'à un certain point que l'Etat se réserve le droit de fixer les tarifs pour les concessionnaires qui travailleront en connexion immédiate avec le chemin de fer. Mais en ce qui concerne les autres transports, ceux qui ne sont pas en corrélation avec les chemins de fer, ceux qui sont faits par des entrepreneurs au bénéfice d'une concession, mais indépendants du chemin de fer, est-il absolument indispensable que les tarifs soient fixés officiellement avec approbation de l'Etat?

Si on a des tarifs qui sont approuvés, imposés, on est obligé de s'y tenir; non seulement on ne peut pas aller plus haut que ces tarifs, mais on ne peut pas aller plus bas non plus. Si, par conséquent, vous imposez ces tarifs, vous interdisez à des entrepreneurs au bénéfice de la concession N, qui voudraient, pour certaines raisons (il peut y avoir des raisons nombreuses) faire des transports plus favo-

rables, à prix plus réduits, en faveur de telle ou telle personne, de telle ou telle entreprise, ou de telle marchandise, vous lui interdisez de le faire. Vous imposez une rigidité absolue aux prix des transports, même vis-à-vis des concessionnaires qui, comme l'a confirmé M. le Président de la Confédération, deviennent des entreprises libres, qui feront ce qu'elles voudront, qui s'organiseront comme elles voudront. A ceux-là vous voulez imposer des tarifs, homologués par l'Etat. M. le Président de la Confédération a voulu me rassurer, dans la commission déjà. On a beau dire que tarif officiel ne veut pas dire majoration, je n'y crois pas. Lorsqu'on a des tarifs fixés par les autorités, ces tarifs sont généralement plus haut, bien plus haut que ceux qui ont été librement discutés entre le client et le transporteur.

Je le répète: je voudrais pouvoir éviter ces conséquences, je voudrais que lorsque vous aurez accordé une concession N, le concessionnaire puisse faire les tarifs qu'il entend, qui lui sont nécessaires pour vivre, mais des tarifs qui puissent tenir compte d'une foule de circonstances. Cette souplesse dans les tarifs serait tout à l'avantage du public. Car, c'est ma seule préoccupation, et c'est là ce qui nous divise le plus; j'ai toujours regardé, examiné cette loi — qu'entre parenthèses j'ai eu beaucoup de peine à me mettre dans la tête — au point de vue de l'intérêt du public et non pas d'une corporation spéciale, chemins de fer, automobiles, etc. Est-ce bien dans l'intérêt du public en général d'aller jusqu'à imposer des tarifs, même à ces concessionnaires qui, d'après vous, deviennent des concessionnaires purement privés? Ils ne seront pas en réalité au bénéfice d'une liberté complète; ils seront toujours dépendants du concédant, l'Etat, mais laissez-leur au moins la liberté des tarifs.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Je me permettrai de répéter, à l'intention du Conseil ce que j'ai expliqué au sein de la commission pour essayer de convaincre M. le conseiller aux Etats Evéquo. J'ai constaté à l'époque déjà que je n'y étais pas parvenu. Aujourd'hui, il me confirme dans cette impression.

Je n'en suis pas surpris, parce que nous parlons évidemment une autre langue. M. Evéquo ne songe pas aux mêmes choses quand il parle d'étatisation, d'étatisme, que moi-même. Le grand danger qu'il voit dans cette loi, c'est d'être une amorce à l'étatisation des transports, c'est de pousser davantage encore notre économie vers l'étatisme. J'ai toujours considéré que l'étatisation, c'était la remise à l'Etat d'une activité exercée auparavant par des particuliers ou des groupements professionnels libres. C'est la raison pour laquelle j'ai affirmé que cette loi n'était pas étatiste. Elle n'envisage pas l'étatisation. Bien au contraire, elle veut faciliter l'exécution des transports par des entreprises privées jouissant de toute la liberté compatible avec une activité sociale. On n'est jamais absolument libre de faire ce qu'on veut. Et je ne comprends pas le rapprochement fait tout à l'heure par M. Evéquo entre la situation d'aujourd'hui, les déclarations que j'ai faites — je n'ai pas fait de promesses — et la situation de 1896 ou 1897, d'avant le rachat. S'il s'était agi de racheter des entreprises automobiles pour les faire exploiter par

la Confédération ou s'il s'était agi de créer une entreprise automobile au service spécial et immédiat de la Confédération, celui qui a l'honneur de vous parler en ce moment n'aurait certainement pas recommandé un tel projet; à supposer qu'on lui ait forcé la main et que le Conseil fédéral ait pris une décision contraire à son sentiment, il en aurait tiré les conséquences nécessaires. Mais là n'est pas notre intention. Nous voulons simplement — je le répète — coordonner, c'est-à-dire mettre un peu d'ordre; vous ne pouvez pas prétendre que l'ordre dans l'économie soit désavantageux à cette économie. L'ordre empêche quelquefois certaines initiatives qui pourraient être heureuses, mais l'ordre, bien plus souvent encore, évite des abus qui seraient extrêmement graves et c'est pour obtenir cet ordre dans le trafic qu'il faut maintenir les dispositions de l'art. 11, alinéas 3 et 4.

Vous avez bien voulu reconnaître, Monsieur le conseiller, que pour les tarifs concernant les services conjoints avec les chemins de fer ou parallèles, la question d'un abandon ne pouvait pas se poser. Ce sont deux des activités principales du service d'automobile, disons de l'Asto, pour simplifier le problème. L'Asto, ou le service automobile, aura trois missions différentes dans l'organisation nouvelle que nous voulons instituer. Il viendra compléter les chemins de fer en allant chercher les marchandises chez l'expéditeur pour les amener à la gare, à la station d'expédition, puis, reprendre ces marchandises aux stations d'arrivée pour les apporter au destinataire.

La deuxième mission du service automobile de l'Asto, c'est de se substituer au train, lorsque ce dernier est plus lent, plus lourd, plus compliqué, plus coûteux que l'automobile. C'est un service parallèle. Là où l'automobile ne fait que remplacer le train, il joue, pour l'expéditeur et pour le destinataire, exactement le rôle que joue aujourd'hui le chemin de fer.

Il va sans dire que les conditions dans lesquelles l'automobile doit travailler ne peuvent pas être plus onéreuses que celles des transports par chemins de fer, sinon l'expéditeur exigerait que le transport se fit par rail et non par automobile. Il faut que l'on puisse contrôler cette situation et c'est pourquoi un examen par une instance de surveillance est indispensable. Mais il faut aller plus loin: il faut rechercher si les tarifs qui seront adoptés pour la troisième mission du service automobile sont des tarifs normaux. Cette troisième mission consiste à effectuer des transports qui n'ont rien à voir avec les chemins de fer, entre les localités qui ne sont pas desservies par le rail ou qui ne pourraient l'être qu'avec un grand détour, tout à fait irrationnel. C'est un service de transports purement automobiles, qui ne sont ni complémentaires, ni de remplacement. Pourquoi faut-il exercer dans ce domaine une certaine surveillance? D'abord, pour éviter que le transporteur ne traite inégalement ses clients. L'égalité de traitement est un principe essentiel pour tous les transports publics, un principe auquel on n'a jamais renoncé jusqu'à présent et auquel on ne peut pas renoncer.

Un transporteur ne pourrait dire à un voyageur: Monsieur, vous allez payer pour cette course 4 fr. 50»; à un second voyageur qui prendrait

place à côté du premier: «Vous payerez 2 fr. 30» et demander à un troisième 6 fr. 60, par exemple. Cette inégalité serait évidemment intolérable. Pour l'éviter, il faut des tarifs fixes. On l'a fait déjà pour des entreprises qui ne tombent pas sous le coup du projet de loi, par exemple, pour les entreprises de transports automobiles privées, non seulement pour celles qui travaillent pour le compte de la poste, mais celles qui exploitent une ligne à leurs risques et périls. Elles ont des tarifs qui sont obligatoirement soumis à l'autorité de surveillance au moment où la concession est accordée, afin justement de prévenir une inégalité choquante de traitement.

Mais il y a davantage: il y a des transports automobiles dont l'itinéraire ne coïncide pas exactement avec les tronçons — ou, si vous voulez, les lignes —, qui sont attribués à tel ou tel entrepreneur. Le transport à effectuer n'est pas calqué par l'expéditeur et par le destinataire d'après la délimitation de diverses concessions. Il y a des transports dont l'itinéraire chevauche sur les parcours de plusieurs concessions différentes. Il faut par conséquent qu'il existe un tarif uniforme, sinon l'expéditeur ou le destinataire ne pourrait pas évaluer ce qu'il aura à payer. Il faut que le prix d'unité à verser à l'entrepreneur chargé du premier secteur du transport ne soit pas différent de celui qui sera dû au deuxième, au troisième, voire à un quatrième transporteur. Il faut ici un système de tarifs directs. Ce système existe pour le chemin de fer, non seulement à l'intérieur du pays, mais sur le plan international. Il est extrêmement commode pour l'usager. Or, on ne peut l'instituer et l'appliquer avec garanties, s'il n'y a pas une instance de contrôle.

Enfin, il faut prévenir les abus que je vous signalais tout à l'heure et arriver à introduire chez nous une politique tarifaire harmonisée.

Nous avons aujourd'hui trois grands modes de transport: Le premier, c'est le chemin de fer; le deuxième, c'est la poste; le troisième, c'est l'automobile.

Pour le chemin de fer, nous sommes en présence d'une tarification extrêmement rigide, rigide à l'excès peut-être, une tarification qui va jusque dans le détail et qui prive l'entreprise d'une grande partie de sa liberté. Pour la poste, nous appliquons d'autres principes tarifaires qui ne concordent pas avec ceux employés pour le chemin de fer. De ce désaccord résultent des situations extrêmement désavantageuses, d'abord pour les entreprises elles-mêmes, ensuite pour l'économie nationale. Lorsque les tarifs ne sont pas inspirés d'une politique générale uniforme, il se produit des concurrences inutiles et des doubles emplois qui se traduisent en définitive par des frais supplémentaires et des pertes pour l'économie.

Enfin, en ce qui concerne l'automobile, sauf le domaine dans lequel mon département peut intervenir déjà à l'heure actuelle, il n'existe pas de tarifs du tout.

Ainsi, de ces trois grands modes de transport, l'un travaille ligoté, un autre sous l'empire de certaines servitudes, et le troisième à l'écart de toute règle quelconque. Si nous voulons mettre un peu d'ordre dans le régime général des transports, il faut que les principes généraux soient les mêmes

partout et que la politique tarifaire soit uniforme. Or, pour qu'une telle politique puisse être suivie, il faut évidemment une instance pour l'appliquer et, à l'occasion, l'imposer; d'où la nécessité d'un contrôle exercé par le Département des postes et chemins de fer. Qui dit politique tarifaire uniforme, ne dit pas nécessairement identité de tous les tarifs: il ne s'agit pas d'imposer des tarifs qui ne seraient pas en harmonie avec les besoins de la population ou avec les conditions de vie et de travail. Ces conditions peuvent changer et une certaine souplesse est par conséquent indispensable en matière de tarifs.

Actuellement déjà, une certaine activité dans ce sens s'exerce à mon département pour la poste et pour les transports automobiles, activité qui n'a jamais donné lieu à critique sérieuse: je ne me souviens pas d'avoir entendu, soit dans cette Chambre, soit dans l'autre, un député s'élever contre les décisions qui avaient été prises. Pourquoi craindre qu'il en aille différemment à l'avenir?

C'est un gros avantage que de pouvoir s'adapter aux changements de circonstances et de besoins. Mais un contrôle supérieur et une surveillance générale est indispensable, sinon on arriverait à des situations inextricables et à des contradictions inconcevables.

Tels sont, Messieurs les conseillers, les motifs qui rendent indispensable le maintien des alinéas 3 et 4, sans lesquels serait ouverte dans la loi une brèche extrêmement dangereuse. Je me joins donc à la prière que vous a adressée votre rapporteur en vous demandant de ne pas modifier le texte qui est proposé par la majorité de la commission. Ce texte rappelle celui du Conseil fédéral, avec une amélioration rédactionnelle.

Abstimmung. — Vote.

Für den Antrag der Mehrheit	28 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

Art. 12.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Keller, Berichterstatter: Art. 12, der auch die Post in die geplante Zusammenarbeit eingliedert, ist in der Botschaft ausführlich erläutert und gibt zu weitem Bemerkungen keinen Anlass. Ich empfehle Ihnen den Art. 12 in der bundesrätlichen Fassung zur Annahme.

Angenommen. — Adopté.

Art. 13.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — Adopté.

Art. 14.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Keller, Berichterstatter: Art. 14 ist von grundlegender Bedeutung, weil er den Rahmencharakter des Gesetzes kennzeichnet, wird doch dem vorgesehenen Verständigungsabkommen eine gesetzesfortbildende und ausfüllende Kraft gegeben, wie dies wohl bisher in der schweizerischen Gesetzgebung beispielsweise ist. Diese neue gesetzestechnische Methode ermöglicht indessen erst die Ordnung einer Materie, in der, wie ausländische Beispiele gezeigt haben, jedes starre System zu Fehlschlägen verurteilt ist. Ich empfehle Ihnen den Art. 14 in der Fassung des Bundesrates zur Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 15.**Antrag der Kommission.**

Mehrheit:

Ingress und Lit. *a, c, e* und *f*. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Lit. *b*. Soweit die Verfrachter nicht ausdrücklich die Beförderung mit der Eisenbahn verlangen und im Bereiche der Nebenbahnen die Voraussetzungen des Art. 4, Abs. 3, des Gesetzes nicht erfüllt sind, wird in der Regel die Beförderung von Gütern und Tieren im Nahverkehr (in der Regel bis zu dreissig km gesamte Transportlänge des Gutes) den Konzessionären N überlassen.

Für den Rest Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Lit. *d*. Der Güterfernverkehr (in der Regel über dreissig km gesamte Transportlänge des Gutes) soll unter den in Art. 2 genannten Einschränkungen und unter Vorbehalt der Konzessionen S sowie der unter Lit. *c* fallenden Transporte grundsätzlich den Eisenbahnen überlassen werden.

Für Konzessionen N kann er nur in Betracht fallen:

1. auf Verkehrsstrecken, für die keine Eisenbahnverbindung besteht, oder
2. auf Verkehrsstrecken, für die eine Abtretung an das Motorfahrzeug aus betriebswirtschaftlichen Gründen der Eisenbahn angezeigt ist, oder
3. wo sich dies im Interesse einer zweckmässigen Verkehrsteilung als notwendig erweist.

Lit. *g*. Die Einnahmen aus den Strassentransporten, die nicht an Stelle von Eisenbahnen oder in Verbindung mit ihnen ausgeführt werden, können auf Wunsch des Konzessionärs direkt und ohne Vermittlung der Genossenschaft dem Konzessionär zufallen.

Minderheit (Evéquo):

Lit. *b*. ... bis zu fünfzig km gesamte Transportlänge...

Lit. *d*. ... in der Regel über fünfzig km...

Proposition de la commission.

Majorité:

Préambule et lettres *a, c, e*, et *f*. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Ständerat. — Conseil des Etats. 1934.

Lettre *b*. Lorsque les expéditeurs ne demandent pas expressément que le transport ait lieu par chemin de fer et, de même, lorsque, dans le rayon d'un chemin de fer secondaire, les conditions prévues au troisième alinéa de l'art. 4 ne sont pas remplies, le transport des marchandises et des animaux en trafic de petite zone (en principe jusqu'à trente kilomètres au total) est attribué, en règle générale, aux bénéficiaires de concessions N.

Pour le reste, adhérer au projet du Conseil fédéral.

Lettre *d*. Le transport des marchandises en trafic de grande zone (dans la règle sur des distances totales de plus de trente kilomètres) doit en principe être attribué au chemin de fer, sauf les restrictions énoncées à l'art. 2 et réserve faite des concessions S et des transports visés à la lettre *c*.

Il ne pourra être abandonné aux bénéficiaires de concessions N que dans les cas suivants:

- 1° sur les parcours qui ne sont pas desservis par la voie ferrée, ou
- 2° sur les parcours où il apparaît rationnel, pour des raisons économiques d'exploitation du chemin de fer, de le céder à l'automobile, ou enfin
- 3° lorsque cela se révèle nécessaire pour assurer une répartition rationnelle du trafic.

Lettre *g*. Les recettes provenant des transports routiers qui ne sont pas exécutés à la place du chemin de fer ou conjointement avec eux peuvent, si le concessionnaire le désire, être attribuées à celui-ci directement et sans l'intermédiaire de la société coopérative.

Minorité (Evéquo):

Lettre *b*. ... jusqu'à cinquante kilomètres ...

Lettre *d*. ... de plus de cinquante kilomètres ...

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: Zum Art. 15 muss ich wieder einige längere Ausführungen machen. Es ist einer der Artikel, zu dem Minderheitsanträge, und zwar sehr wichtige Minderheitsanträge, vorliegen.

In Art. 15 werden die Richtlinien entwickelt, die sowohl für die Verständigung wie für die subsidiär für den Fall, dass eine Verständigung nicht zustande kommen sollte, platzgreifende zwangsweise Ordnung durch den Bundesrat Geltung haben. Die Kommission beantragt Ihnen eine neue Fassung von Lit. *d* — darauf mache ich Sie in erster Linie aufmerksam —, nach der „die 30 km-Grenze überschritten werden darf, wenn dies im Interesse einer zweckmässigen Verkehrsteilung sich als notwendig erweist“. Diese neue Bestimmung wird immer dann praktisch werden, wenn nachgewiesenermassen eine Firma deshalb zum Eigentransport, zum Werkverkehr übergeht oder ihren Werkverkehr zu vergrössern trachtet, weil der Asto-Verkehrsplan ihren besonders Werkverhältnissen nicht zu genügen vermag. Es wird also mit andern Worten das gemeinsame Interesse der Bahn und der Konzessionäre am Rückgewinn von Werkverkehr im Gesetze selbst verankert. Der im Gesetze vorgesehenen Kommission kommt eine wichtige Aufgabe zu; sie erhält auf Grund der neuen Lit. *d* die Möglichkeit, eine vernünftige, den mannigfachsten Verkehrsbedürfnissen angepasste Praxis zu schaffen. Den Bahnen, namentlich auch den Nebenbahnen, wird mit dieser Aenderung eine

grosse Konzession zugemutet, zu der sie sich indessen entschliessen konnten, weil kaum zu vermeidende Verkehrsverluste so statt dem Werkverkehr wenigstens dem konzessionierten Verkehr zugute kommen und die Bahnen sagen, dass lieber dieser konzessionierte Verkehr etwas bekommen soll als der Werkverkehr, den die Bahnen wieder zurückerobern möchten. Andererseits ist diese Konzession der Bahnen geeignet, alle Einwendungen gegen die 30 km-Grenze zu widerlegen, weil aus den vorgesehenen Ausnahmen klar hervorgeht, dass es sich hier nicht um eine starre Abgrenzung zwischen der Nah- und Fernzone quasi mit dem Lineal handelt.

In der Kommission wurde trotzdem der Antrag gestellt, die Nahverkehrsgrenze auf 50 km heraufzusetzen. Herr Evéquoz hält diesen Antrag aufrecht, er wird ihn verteidigen. Er ist aber in der Kommission mit seinem Antrag allein geblieben, weil sich die Kommission sagte, dass es sich hier um eine Grundvoraussetzung des Gesetzes handelt und man den an der Uebereinkunft Beteiligten nicht zumuten könne, nach Herausnahme eines Grundpfeilers noch zum Gesetze zu stehen. Auch die Vertreter der Aspa stehen ja zu den 30 km, und die Kommission hatte gewiss keinen Grund, päpstlicher zu sein als der Papst. Die Bundesbahnen aber erklären, dass es ihnen bei Ausdehnung der Nahzone nicht mehr möglich wäre, sich bei der den Konzessionären in Art. 7 der Uebereinkunft in Aussicht gestellten Leistung von etwa 12 Millionen Wagenkilometern behaften zu lassen. Auch für die Nebenbahnen bedeutet die Beibehaltung der 30 km-Grenze eine Lebensfrage. Ich habe Ihnen gestern einen Bericht des Herrn Remy aus Freiburg vorgelesen, der im Namen der Nebenbahnen dies, wie die Bundesbahnen, erklärt hat. In unserm dicht besiedelten Lande liegen sodann die meisten städtischen Zentren innerhalb der vorgesehenen Nahzone von 30 km, so dass diese für uns wirklich als das Gegebene erscheint. Erweitern wir die Nahzone, so verkleinern wir damit nicht nur die Zahl der Asto-Konzessionäre und bevorzugen zwangsläufig damit die grossen Unternehmungen, sondern wir verschlechtern auch die betriebswirtschaftliche Bilanz der Asto, was sich letzten Endes in höhern Tarifen äussern müsste.

Aus allen diesen Gründen ersuche ich Sie dringend, an diesem Fundament des Gesetzes, mit dem sich die hauptsächlichsten Wirtschaftsgruppen des Landes einverstanden erklärt haben, nicht zu rütteln.

In der bereits erwähnten Eingabe der Fuhrhalter wird zu Art. 15 eine Ergänzung in dem Sinne gewünscht, dass im Gesetz selbst festgelegt werde, allfällige aus der Asto-Organisation sich ergebende Fehlbeträge seien von den Bahnverwaltungen anteilmässig zu tragen. Die gewünschte Ergänzung soll eine Garantie dafür sein, dass die Konzessionäre zur Deckung allfälliger Verluste nicht herangezogen werden können.

Nun ergibt die Prüfung dieser Frage, dass die Schaffung einer solchen Garantie im Gesetz selbst gar nicht notwendig ist. In den Verhandlungen zwischen den Bahnverwaltungen und den Automobilinteressenten hat immer Klarheit darüber geherrscht, dass ein Asto-Betriebsdefizit durch die

Bahnen zu tragen sei. Das geht auch eindeutig aus den Art. 14 und 16 der Uebereinkunft hervor, in welchen bestimmt wird, dass die Eisenbahnen die Genossenschaften für die auf Rechnung der Eisenbahn durchgeführten Transporte zu entschädigen haben und dass die Konzessionäre für diese Leistungen eine feste, einem angemessenen Verdienst entsprechende Traktionsentschädigung erhalten sollen. Ueber die Grundsätze für die Berechnung dieser Traktionsentschädigung haben sich die Beteiligten bereits geeinigt, so dass der Bestimmung in Abs. 3 von Art. 14 der Uebereinkunft Genüge getan ist.

Aus alledem geht deutlich genug hervor, dass die Eisenbahn das Risiko allfälliger Verluste der mit ihrem Betrieb zusammenhängenden Güterhaus-Bedienung tragen. Sie können das um so eher, als das Gesetz einer weiteren Abwanderung von Schienentransporten auf die Strasse Schranken setzt und der in der Nahzone abgetretene Verkehr durch die Ausschaltung des gewerbmässigen Fernverkehrs und durch Rückgewinnung aus dem Werk-Fernverkehr kompensiert wird. Ich hoffe, dass durch diese Ausführungen den Fuhrhaltern Befriedigung geboten ist.

Aus den Kreisen der Aspa sind schliesslich gegen den in Art. 15 verwendeten Begriff der Gesamttransportlänge Einwendungen erhoben worden, weil bei der Berechnung der „gesamten Transportlänge“ auch Teilstrecken, auf denen das Gut auf der Strasse und auf dem Wasserweg befördert wird, einbezogen werden müssen. Ich habe in den Erläuterungen zu Art. 1, Abs. 4, bereits ausgeführt, dass im Wasserumschlagverkehr an der Grenze dieses Prinzip durchbrochen werden soll, entgegen den Ausführungen der Botschaft. Von ihm auch im ungebrochenen inländischen Verkehr abzugehen, dazu besteht keine Veranlassung, weil es sonst überhaupt sinnlos würde, von „gesamter Transportlänge“ zu sprechen. Es ist aber bei dieser Ordnung der Dinge nicht etwa so, dass für die Automobilbeförderung nur die in Lit. b und d umschriebenen Transporte in Frage kommen. Hinzuweisen ist vielmehr in diesem Zusammenhang auch auf die sehr wichtige Lit. c, weil nach dem Astoprinzip auch für die Ferntransporte das Auto den Haus-Schienen- und den Schienen-Haus-Transport besorgt. Die Besorgnisse der Aspa bezüglich des Begriffes „gesamter Transportlänge“ sind deshalb nicht begründet.

Die neu eingefügte Lit. g, auf welche die gewerbmässigen Transporteure grosses Gewicht legen, schafft für die von den Eisenbahnen unabhängig ausgeführten Transporte die Möglichkeit einer Ausnahme vom Genossenschaftszwang. Die Kommission entsprach diesem Wunsch, in der Absicht, die Selbständigkeit der Konzessionäre in möglichst weitgehendem Masse aufrecht zu erhalten.

Damit empfehle ich Ihnen den Art. 15 in der Fassung der Mehrheit Ihrer Kommission.

M. Evéquoz, rapporteur de la minorité: La proposition que j'ai présentée à l'art. 15 participe du même esprit qui m'a inspiré l'amendement que j'ai proposé sur l'art. 11. Il s'agit de déterminer nettement la grande et la petite zone. Cela a une importance capitale, puisque dans la grande zone seuls les

C.F.F. auront le droit d'assurer le transport des marchandises pour des tiers, sauf quelques exceptions sur lesquelles il est inutile de revenir.

Plus la petite zone sera étendue, plus il sera possible de maintenir en faveur des automobilistes le transport des marchandises sur route. C'est l'évidence même.

Je ne pense pas, d'autre part, qu'il faille admettre dans ce domaine un chiffre fatidique qui serait de 30 km. Une certaine souplesse est indispensable dans la pratique. C'est pourquoi j'ai demandé que dans l'intérêt des automobilistes, la petite zone soit légèrement étendue et fixée à 50 km. au lieu de 30.

Nous avons pris connaissance d'une requête versée au dossier, qui demandait d'étendre cette distance à 100 km. C'était peut-être aller un peu loin, en considération de l'exiguïté de notre pays. Je crois que, d'autre part, une distance de 30 km. franchie facilement en une demi-heure par l'automobile, est trop restreinte et c'est pourquoi je me suis permis de proposer de la fixer à 50 km.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Je voudrais tout d'abord remercier la commission d'avoir, ensuite de ses discussions avec les intéressés et de ses propres délibérations, amélioré le texte de notre projet primitif à l'article 15 et d'avoir notamment apporté par sa nouvelle rédaction une souplesse supplémentaire à nos propositions. C'est, en effet, à la lettre *d* qu'elle est intervenue le plus profondément. Elle a repris deux des pensées consignées déjà dans notre propre texte, soit d'autoriser une dérogation au principe de la répartition du trafic sur la distance de 30 km. lorsque les parcours ne sont pas desservis par la voie ferrée, puis, sur les parcours où il apparaît rationnel, pour des raisons économiques d'exploitation, de céder le trafic à l'auto. Ces deux idées étaient déjà contenues dans le projet du Conseil fédéral. Elle y a ajouté une troisième notion: celle de la répartition rationnelle du trafic. C'est ce qui fait l'objet du chiffre 3 de l'art. *d*: «On peut s'écarter du principe des 30 km. lorsque cela se révèle nécessaire pour assurer la répartition rationnelle du trafic». On donne ainsi à la commission exécutive et à l'autorité qui délivre la concession — le Département, — une liberté d'action beaucoup plus grande, dès que les circonstances permettent d'établir qu'un assujettissement rigide à la distance de 30 km. serait contraire aux besoins, à l'économie nationale. Je me suis efforcé, dans ce projet, de maintenir la plus grande élasticité possible aux principes qui étaient soumis à votre approbation. Je ne puis donc que saluer très sincèrement les modifications proposées par la commission.

Il en est de même pour la lettre *g*, qui vient, dans une certaine mesure, donner satisfaction à M. Evéquo. Il va sans dire que, si les entreprises veulent encaisser directement les recettes correspondantes aux transports qu'elles effectuent, indépendamment des chemins de fer, on n'y fera pas d'opposition. Il ne sera pas toujours nécessaire de passer par la nouvelle régie, la Sesa, et de procéder au décompte. La surveillance du tarif et le contrôle suffiront.

Pour ce qui concerne la distance normale — parce qu'on ne peut pas l'appeler autrement — de 30 km. qui distingue les zones à l'intérieur desquelles l'automobile est chargé des transports et à l'extérieur desquelles les chemins de fer doivent opérer, il va sans dire que cette distance normale n'a pas été choisie arbitrairement. Quand il s'est agi de déterminer quels seraient les transports à courte distance qui, normalement, relèveraient de l'automobile et des parcours à grande distance, effectués par le train, on s'est posé deux questions.

La première est celle de savoir quels sont les moyens, les entreprises de transports dont on dispose déjà et dont on peut utiliser les services. Evidemment, l'organisation adoptée sera toute différente suivant qu'on se trouvera devant une installation existante ou que l'on pourra créer du nouveau, car alors, on ne sera pas retenu par le passé. Or, en Suisse, nous disposons, à côté des Chemins de fer fédéraux, de chemins de fer secondaires. Il fallait tenir compte de leur existence, des conditions dans lesquelles ils pouvaient continuer à vivre, des possibilités que leur laisserait la répartition du trafic entre l'automobile et la voie ferrée. C'est pour eux que l'on a déterminé la distance normale de 30 km. Vous connaissez ces chemins de fer secondaires. Par conséquent, il est inutile que je rappelle que bien peu d'entre eux ont un réseau supérieur à 60/70 km. Si l'on avait adopté un critère entre route et rail de 50 km., on aurait immédiatement mis hors de cause un nombre considérable d'entre eux. C'était une solution impossible, que les chemins de fer secondaires n'auraient pas acceptée. C'était alors la rupture de l'accord. Nous étions obligés de tenir compte de ce premier point.

Le second point a trait à la répartition en Suisse du trafic et, par conséquent, de la proximité à laquelle se trouvent les uns des autres les centres de trafic, parce que le mouvement s'effectue d'un centre à l'autre. Le principe directeur de la loi est d'utiliser l'automobile pour apporter au centre de trafic toutes les marchandises qui sont en quelque sorte réparties autour de lui. Si elles doivent faire l'objet d'un transport, on les apporte au centre, d'où elles partent, groupées, pour un autre centre où elles sont réparties entre les différentes destinations. Un autre principe de la loi est de charger l'automobile de faire elle-même les transports pour toutes les marchandises à l'intérieur de la région située entre deux centres rapprochées; pour ne pas charger le chemin de fer de manutention et de transports longs et coûteux. Pour déterminer la distance à laquelle l'automobile devait travailler et au delà de laquelle le chemin de fer devait reprendre sa place, il fallait chercher, chez nous, la proximité des centres. Or, on constate qu'elle est aux environs de 30 km.

Il y a évidemment des exceptions, mais elles sont rares. Prenons l'exemple de Berne. Nous avons, d'un côté, Bienne, qui se trouve à environ 30 km.; d'un autre côté, Thoune, distant de 30 à 35 km. environ; Fribourg, une trentaine de km. Prenez Zurich, avec Winterthur, ou Zurich-Baden, Zurich-Zoug, — vous restez toujours dans un rayon approximatif d'une trentaine de kilomètres.

C'est pourquoi cette norme a été adoptée et c'est la raison pour laquelle les automobilistes se sont rendus

compte qu'on ne pouvait pas exiger davantage. Vous ne voudriez pas, pour des transports au delà d'un centre, qu'on utilise uniquement l'automobile; ce serait tout à fait irrationnel.

Ce sont les motifs pour lesquels nous nous sommes arrêtés à 30 km. Mais ce n'est pas rigide; c'est une directive. Il faudra s'adapter aux circonstances; quelquefois un peu moins ou un peu plus. Il pourra arriver que ce soit sensiblement davantage dans les régions moins habitées. C'est ce que nous permettra l'heureuse amélioration apportée par la commission à la lettre d), chiffre 3.

Dans ces conditions, je ne comprends plus très bien l'insistance qu'on met à nous réclamer une distance de 50 km., beaucoup trop forte, et qui sacrifierait des intérêts légitimes; ceux qui méritent d'être pris en considération pourront l'être sur la base de la modification présentée par la commission.

Käser: Ich möchte auf eine sonderbare Wortbildung in Art. 15, lit. a aufmerksam machen. Es heisst hier: „Durch die Erteilung von Konzessionen für den Strassenverkehr soll die Haus-Haus-Bedienung gefördert werden“. Es ist damit gemeint, dass damit die Lieferung der Güter vom Lager des Lieferanten bis ins Haus des Konsumenten erleichtert werden soll. Wenn es sich darum handelte, diese Transportart an vielen Stellen des Gesetzes zu bezeichnen, wäre ein solcher terminus technicus verständlich. Nun finden wir ihn aber in der Vorlage des Bundesrates nur an zwei Stellen. In Art. 4 hat die Kommission bereits diese „Haus-Haus-Bedienung“ ausgemerzt und „Verkehrsbedienung“ gesetzt. Nun glaube ich, dass uns auch hier gar nichts hindert, eine gut deutsche Wendung einzusetzen und zu sagen: „Durch die Erteilung von Konzessionen für den Strassenverkehr soll die Zustellung der Güter von Haus zu Haus gefördert werden“, so dass dieses sonderbare Wort „Haus-Haus-Verkehr“ wegfallen kann. Ich stelle diesen Antrag.

Keller, Berichterstatter: Ich möchte zunächst bemerken, dass wir in den Art. 4 den Ausdruck „Haus-Haus-Verkehr“ nicht deswegen beseitigt haben, weil er unschön ist, sondern weil er dort nicht passte. Dort ist eben etwas anderes gemeint als hier in Art. 15.

Was die Anregung anbetrifft, den Ausdruck „Haus-Haus-Bedienung“, der ein technischer Ausdruck des Gesetzes ist, zu ersetzen durch den Ausdruck „Bedienung von Haus zu Haus“, sichere ich unserem Kollegen Käser zu, dass wir in der Redaktionskommission diese Frage prüfen werden, so dass es hier nicht nötig ist, darüber zu entscheiden.

Käser: Ich bin mit dem Vorschlage des Herrn Referenten einverstanden.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Antrag der Mehrheit	27 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	2 Stimmen

Art. 16.

Antrag der Kommission.

Ziff. 1 und 3. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Ziff. 2. Die Kommission besteht aus zwölf Mitgliedern und ebenso vielen Ersatzmännern. Je vier Mitglieder und vier Ersatzmänner werden von den Eisenbahnverwaltungen und den Verbänden, deren Mitglieder den Gütertransport mit Motorlastwagen betreiben, bestimmt. Der schweizerische Handels- und Industrieverein, der schweizerische Gewerbeverband und der schweizerische Bauernverband bezeichnen je ein weiteres Mitglied und einen Ersatzmann. Der vierte Vertreter der Verfrachter wird vom Bundesrat bezeichnet. Der Bundesrat wählt überdies einen Präsidenten als Verhandlungsleiter und genehmigt das Geschäftsreglement der Kommission.

Proposition de la commission.

Ch. 1 et 3. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Ch. 2. La commission se compose de douze membres et d'autant de suppléants. Quatre membres et quatre suppléants sont désignés par les entreprises de chemins de fer et quatre autres par les associations dont les membres font le transport de marchandises au moyen de camions automobiles. L'union suisse du commerce et de l'industrie, l'union suisse des arts et métiers et l'union suisse des paysans en désignent également chacune un. Le quatrième représentant des usagers est désigné par le Conseil fédéral. Le Conseil fédéral nomme en outre un président chargé de diriger les délibérations et approuve le règlement organique de la commission.

Keller, Berichterstatter: Wie ich schon in anderem Zusammenhang sagte, kommt dieser Kommission grosse Bedeutung zu. Ihre Entscheidungen werden ausschlaggebend sein für das gute Gelingen der Verkehrsteilung und Zusammenarbeit, die das Gesetz bezweckt.

Die Aenderungen der Ziffer 2 ergeben sich aus der Notwendigkeit, die Mitgliederzahl der Kommission von Anfang an definitiv auf 12 festzusetzen. Es stellte sich nämlich heraus, dass es zweckmässig ist, den drei Gruppen der Eisenbahnen, der Automobile und der Verfrachter von vornherein je vier Vertreter zuzuteilen. Die Redaktion ist dahin geändert worden, dass die Gruppe der Automobile nur noch Vertreter der Verbände „deren Mitglieder den Gütertransport mit Motorlastwagen betreiben“ umfassen soll. Diese Aenderung entspricht einem Postulat der Aspa-Vertreter, dem die Berechtigung nicht abzusprechen ist. Ueber die Vertretung der Gewerbmässigen in der Kommission ist eine Verständigung zwischen diesen Gewerbmässigen und der Aspa nötig, in die wir uns nicht einmischen wollen.

Ich empfehle Ihnen Art. 16 in der Redaktion der Kommission, die hier einstimmig ist, zur Annahme.

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération: Il y a une légère divergence entre le texte primitif du Conseil fédéral et celui de la commission. Nous avions, au début, envisagé la faculté de constituer une commission de 9 membres seulement, ou de 12 membres, suivant les circonstances. Votre commission a préféré aller d'emblée à 12 membres. Au nom du Conseil fédéral, je me suis rallié à cette

proposition, dont l'effet sera d'assurer une représentation raisonnable des divers groupes intéressés. Par exemple, 4 représentants des automobilistes, ce sera une représentation suffisante de l'automobilisme en général — des intérêts généraux de l'automobilisme — et une représentation convenable aussi de l'automobilisme professionnel — des intérêts particuliers de ceux qui vivent des transports par automobiles; enfin, une représentation équitable aussi des usagers, c'est-à-dire en fait de tous les intérêts en présence.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 17.

Antrag der Kommission.

Ziff. 1. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Ziff. 2, lit. a, b, c. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Lit. d. Die Auslegung der Bestimmungen in Art. 15, lit. d. (Rest streichen.)

Lit. e. Die Anwendung der Art. 2 und 22 betreffend Werkverkehr.

Sofern in den Fällen a bis e eine der drei Interessengruppen mit dem Kommissionsbeschluss nicht einverstanden ist, kann sie binnen 14 Tagen nach seiner Mitteilung den Entscheid des Bundesrates anrufen.

Ziff. 3. Streichen.

Proposition de la commission.

Art. 1. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Art. 2, lettres a, b, c. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Lettres d. Interprétation des dispositions de l'art. 15, lettre d. (Biffer le reste.)

Lettre e. Application des art. 2 et 22 touchant les transports privés.

Lorsque l'un des trois groupes intéressés ne se rallie pas aux décisions prises par la commission dans les cas énumérés sous a à e, il pourra, dans les quatorze jours à compter de la notification, les déférer au Conseil fédéral.

Ch. 3. Biffer.

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: Die in Ziff. 2, lit. d von der Kommission beantragte Aenderung entspricht der in Art. 15, lit. d vorgekommenen neuen Formulierung. Einem Wunsche der Aspa-Organisationen entsprechend und im Einverständnis mit der Generaldirektion der Bundesbahnen und dem Herrn Bundespräsidenten beantrage ich Ihnen persönlich, in lit. d zu sagen: „die Auslegung und Handhabung des Begriffes usw.“. Sie werden sofort sagen: Das ist ja das gleiche. Ich sage das auch; aber es trägt zur Beruhigung der Aspa bei, und darum glaube ich, können wir den Aspavertretern diese Satisfaktion ohne weiteres geben.

Die unter der gleichen Ziffer angeführte lit. e, die die Streichung der Ziffer 3 zur Folge hat, bedeutet die Beibehaltung des Weiterzugsrechtes von Kommissionsentscheiden an den Bundesrat auch für die Fälle der Anwendung der 2 und 22 betreffend Werkverkehr. Die Vertreter der Landwirtschaft haben diese Aenderung ausdrücklich gewünscht;

jene der Aspa und der Bahnen haben ihr zugestimmt. Es ist übrigens nicht einzusehen, warum in diesem einzigen Fall der Kommission eine endgültige Entscheidungsbefugnis eingeräumt werden sollte.

Die Ausführungen der Botschaft zu diesem Punkte werden damit gegenstandslos. Ich empfehle Ihnen Art. 17 in der Fassung der Kommission mit dem Zusatze „und Handhabung“ in lit. d zur Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

M. Pilet-Golaz, président de la Confédération:

La proposition que vient de faire en son nom personnel M. le rapporteur de la commission modifie le texte de la lettre d de cet article 17. Primitivement, à cet article, on lisait en allemand: Auslegung. Il faut y ajouter „Anwendung“. En français: Interprétation et application des dispositions de l'art. 15, lettre d, application étant correspondant de „Anwendung“. Comme votre président, je ne saisis pas très bien ce qu'ajoute ce terme nouveau à celui auquel nous nous étions d'abord arrêtés; mais je n'y vois aucune espèce d'inconvénient, bien au contraire. Je me rallie volontiers aux vœux exprimés par les représentants des automobilistes sur ce point.

M. le Président: La modification proposée par M. le rapporteur n'est pas contraire; elle est donc adoptée.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 18.

Antrag der Kommission.

Ziff. 1. Wer vorsätzlich oder fahrlässig den Vorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung zuwiderhandelt, namentlich

wer konzessionspflichtige Güter- oder Tiertransporte ausführt und hierfür keine Konzession besitzt oder die Konzessionspflicht durch besondere Abmachungen umgeht,

wer mit seinem Werkverkehr verbotenerweise die gewerbsmässige Beförderung von Gütern oder Tieren verbindet,

wer die Konzessionsbestimmungen verletzt, wird von der Konzessionsbehörde mit Busse bis zu tausend Franken bestraft. Bei Rückfälligkeit innert fünf Jahren seit erfolgter Bestrafung kann die Busse bis auf dreitausend Franken erhöht werden. In leichtern Fällen kann eine Verwarnung erfolgen.

Ziff. 2. Streichen.

Ziff. 3 und 5. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Ziff. 4. Bei wiederholter oder schwerer Verletzung dieses Gesetzes oder der Konzessionsbestimmungen kann die Konzessionsbehörde die Konzession entziehen.

Ziff. 6. Die Konzessionsbehörde stellt den Sachverhalt fest. Die Beamten und Angestellten der Verwaltungen des Bundes und der kantonalen Polizei haben sie bei ihren Ermittlungen zu unterstützen.

Proposition de la commission.

Ch. 1^{er}. Celui qui, intentionnellement ou par négligence, contrevient aux dispositions de la présente loi ou du règlement d'exécution, notamment

celui qui exécute, sans être au bénéfice d'une concession ou en concluant des ententes spéciales pour éluder l'obligation de requérir une concession, des transports de marchandises ou d'animaux soumis à une concession,

celui qui combine de manière illicite le transport professionnel de marchandises ou d'animaux avec ses propres transports privés,

celui qui enfreint les clauses de la concession, est puni par l'autorité concédante d'une amende de mille francs au plus. S'il récidive dans les cinq ans qui suivent la punition, l'amende peut être portée jusqu'à trois mille francs. Les cas légers peuvent faire l'objet d'un simple avertissement.

Ch. 2. Biffer.

Ch. 3 et 5. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Ch. 4. L'autorité concédante peut retirer la concession à celui qui se rend coupable d'infractions réitérées ou d'infractions graves aux dispositions de la loi ou aux clauses de la concession.

Ch. 6. L'autorité concédante établit l'état de fait. Les fonctionnaires et employés des administrations de la Confédération et des polices cantonales sont tenus de la seconder dans son enquête.

Keller, Berichterstatter: Art. 18 hat in den Kommissionsberatungen viel zu reden gegeben. Die von uns beantragten Aenderungen gehen von der Ueberlegung aus, eine glatte Durchführung des Gesetzes durch entsprechende Sanktionen sicherzustellen, aber alles zu vermeiden, was als polizeiliche Schikane und Bespitzelung der Konzessionäre aussehen könnte. So wurde für leichtere Fälle die Möglichkeit einer Verwarnung eingeführt, während die in Ziff. 2 vorgesehene Einziehung widerrechtlich benutzter Fahrzeuge als eine Massnahme, die mit allerlei Unzukömmlichkeiten und Schwierigkeiten verbunden sein kann, gestrichen wurde.

In der Aenderung der Ziff. 6 ist wichtig vor allem der Verzicht auf die Rechtshilfpflicht der Konzessionäre in der Aufdeckung von Gesetzesverletzungen. Gegen diese Zustimmung waren von seiten des Transportgewerbes Befürchtungen geäussert worden, deren Berechtigung wir uns nicht verschliessen konnten. Auf die Rechtshilfpflicht der Beamten des Bundes und der Kantone wollte man indessen, entsprechend andern Beispielen in der neueren Bundesgesetzgebung, nicht verzichten.

Ich empfehle Ihnen Art. 18 in der Fassung der Kommission zur Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 19.**Antrag der Kommission.**

Abs. 1. Gegen Strafverfügungen (Art. 18) kann der Beschuldigte binnen 14 Tagen seit der schriftlichen Eröffnung derselben bei der Konzessionsbehörde die gerichtliche Entscheidung anrufen. Unterlässt er dies, so steht die Strafverfügung einem rechtskräftigen Urteil gleich.

Abs. 2. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Al. 1^{er}. L'inculpé qui a été frappé d'une peine (art. 18) peut, dans les quatorze jours dès la notification écrite du prononcé administratif, former opposition auprès de l'autorité concédante et demander à être jugé par un tribunal. S'il s'abstient de le faire, le prononcé administratif est assimilé à un jugement passé en force.

Al. 2. Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Art. 20.**Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Proposition de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21.**Antrag der Kommission.**

Mehrheit:

Abs. 1. Wer vor dem 1. Januar 1933 ausschliesslich und zudem über zehn km hinaus regelmässig Strassentransporte mit Motorfahrzeugen gegen Entgelt für andere ausgeführt hat, jedoch auf Grund der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug keine seinen bisher für diesen Zweck gebrauchten Betriebseinrichtungen und Wagen entsprechende Konzession N erhält oder auf eine Konzession N verzichtet, obwohl er die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen würde, ist aus Billigkeitsgründen für den erlittenen unmittelbaren Schaden angemessen zu entschädigen.

Für den Rest Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Minderheit

(Chamorel, Evéquo, Keller, Thalman):

Abs. 1. ... Konzession N erhält oder auf eine Konzession N verzichtet, obwohl er die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen würde, wird aus Billigkeitsgründen von der Konzessionsbehörde eine teilweise Entschädigung erhalten, wenn er durch die Neuordnung unmittelbar und empfindlich geschädigt wird.

Proposition de la commission.

Majorité:

Al. 1^{er}. Celui qui, antérieurement au 1^{er} janvier 1933, exécutait exclusivement, à titre onéreux, des transports routiers par véhicules automobiles pour des tiers et, de plus, en exécutait régulièrement au delà de dix kilomètres, recevra, par raison d'équité, une indemnité raisonnable pour le dommage direct qui lui sera causé si, du fait du partage du trafic entre le chemin de fer et l'automobile, il n'obtient pas de concession N en rapport avec les installations d'exploitation et les véhicules qu'il utilisait pour ces transports ou renonce à une concession N, alors même qu'il remplirait les conditions nécessaires.

Pour le reste, adhérer au projet du Conseil fédéral.

Minorité

(Chamorel, Evéquo, Keller, Thalman):

Al. 1^{er}. ... dix kilomètres, recevra de l'autorité concédante, par raison d'équité, une indemnité par-

tielle pour le dommage direct qui lui sera causé par le nouvel ordre de choses, à condition que ce dommage soit sensible, si du fait du partage du trafic entre le chemin de fer et l'automobile, il n'obtient pas de concession N en rapport avec les installations d'exploitation et les véhicules qu'il utilisait pour ces transports, ou renonce à une concession N, alors ...

Keller, Berichterstatter der Mehrheit: In diesem referendumpolitisch betrachtet vielleicht wichtigsten Artikel teilte sich die Kommission. Der Mehrheits- und der Minderheitsantrag gehen indessen nicht so weit auseinander, wie dies den Anschein macht. Beiden Anträgen gemeinsam ist die Bejahung der Entschädigungspflicht auch für jene Fälle, in welchen ein Unternehmer nur für einen Teil seines Wagenparkes eine Entschädigung erhält. Es wäre stossend gewesen, solche Unternehmer für die ausser Betrieb gesetzten Wagen nicht zu entschädigen und sie schlechter zu stellen als Unternehmer, die auf eine Konzession überhaupt verzichten.

Einig war man sich auch in der Ablehnung einer obligatorischen Entschädigungspflicht. Dagegen trennten sich die Wege in der Ausgestaltung der Billigkeitsentschädigung. Die Mehrheit will den erlittenen unmittelbaren Schaden angemessen entschädigen und geht damit etwas weiter als die Minderheit, zu der, worüber ich glücklich bin, diesmal auch Herr Evéquo gehört (Heiterkeit), und die in Analogie zum Absinthverbot auf die unmittelbare und empfindliche Schädigung abstellen will und dafür eine teilweise Entschädigungspflicht anzuerkennen bereit ist. Ich empfehle Ihnen den Antrag der Minderheit, die nicht über das durch das Absinthgesetz geschaffene Präjudiz hinausgehen will. Verlässt man diese bewährte Grundlage, so wachsen die Ansprüche leicht ins Ungemessene, was bei der heutigen Finanzlage des Bundes doppelt und dreifach ins Gewicht fällt, von den Bundesbahnen gar nicht zu reden. Von einer vollen Schadloshaltung, wie sie von gewisser Seite gefordert wird, kann natürlich keine Rede sein.

Im übrigen gestatten Sie mir zur Begründung des Minderheitsantrages noch einige wenige Ausführungen.

Es steht in der Gesetzgebung und Rechtsprechung fest, dass der Staat, wenn er zur Erfüllung seiner Aufgabe im Interesse der Allgemeinheit und des öffentlichen Wohles öffentlich-rechtliche Vorschriften, z. B. durch Polizeiverbote, aufstellt, oder staatliche gemeinwirtschaftliche Werke oder Institutionen oder Monopole schafft und dabei Privatrechte anschneidet, grundsätzlich von Rechts wegen nicht zur Entschädigung verpflichtet ist, wenn er nicht durch eine besondere gesetzliche Bestimmung dazu angehalten wird. So hatte der Staat, der die Gotthardbahn und den Gotthardtunnel baute, dem dadurch geschädigten Hotelier des Gotthardpasses keine Entschädigung zu bezahlen. Oder der Staat, der eine neue Brücke baut, hat den dadurch geschädigten Inhabern einer Fähre keine Entschädigung zu zahlen. Oder der Kanton, der das kantonale Monopol der Fahrhaversicherung einführt, wird dadurch den privaten Ver-

sicherungsgesellschaften gegenüber nicht entschädigungspflichtig, ebenso nicht der Bund, der das Unfallversicherungsmonopol einführt und das entschädigungslose Dahinfallen der privaten Policen erklärt, wie es durch den Art. 2 des Ergänzungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung tatsächlich geschehen ist, wobei das Fehlen einer rechtlichen Entschädigungspflicht im Bundesblatt (1915, Band 1, S. 940) und im stenographischen Bulletin des Ständerates (1915, Seite 77, 78 und 84) besonders nachgewiesen worden ist. Auch das Bundesgericht hat das Fehlen einer streng rechtlichen Entschädigungspflicht beim Fehlen einer besonderen gesetzlichen Bestimmung in konstanter Praxis festgestellt.

Wie der Bund sich bei der Schaffung des Unfallversicherungsmonopols auf den starren Rechtsstandpunkt fehlender Entschädigungspflicht gestellt hat, so tat er es auch beim Kunstweinverbot, und die älteren Herren unter Ihnen erinnern sich vielleicht noch an die Tragödie des Herrn Kunstweinfabrikanten Roggen sel. in Murten, der durch das entschädigungslose Kunstweinverbot sich geschäftlich ruiniert sah.

Anders und, wie uns Modernen wohl richtiger scheint, mehr der Billigkeit entsprechend handelte der Bund bei der Schaffung des Absinthverbotes. Hier stellte der Bund zwar im Bundesblatt 1907, S. 350, 1910, S. 547, ausdrücklich fest, dass eine Rechtspflicht zur Entschädigung nicht bestehe und auch diesmal abgelehnt werden müsse. Aber etwas anderes, sagte damals der Bundesrat, sei die Frage, ob nicht aus Billigkeitsgründen eine teilweise Entschädigung Platz greifen solle. Der Bundesrat hielt eine solche auch für angemessen und äusserte sich darüber in längeren Ausführungen im Bundesblatt von 1910, auf die ich verweise, die ich aber der Kürze der Verhandlungen wegen nicht repetieren will.

Dann machte der Bundesrat noch am gleichen Orte darauf aufmerksam, dass nicht zum erstenmal von der Eidgenossenschaft solche Entschädigungen aus Billigkeitsgründen gewährt worden seien. So seien solche auch ausbezahlt worden bei der Einführung des Alkoholmonopols. Damals betrugen die Entschädigungen 4,121,193.61 Fr., bei der Einführung des Absinthverbotes beliefen sie sich auf Ende 1917 berechnet nach der Mitteilung der Alkoholdirektion im ganzen auf 1,831,435.12 Fr. Die Billigkeitserwägungen des Bundesrates bei der Einführung des Absinthverbotes fanden sodann ihren Ausdruck in Art. 4 des Bundesgesetzes betreffend das Absinthverbot vom 24. Juni 1910, der eben diese Formel vorsieht, die wir hier wieder anwenden wollen. Französisch lautet die Formel: «Par mesure d'équité, un dédommagement partiel est assuré», etc., «lésés directement et dans une mesure sensible». Diese Formel hat sich in der Folge bewährt. Sie ist elastisch genug, um den Ausführungsvorschriften die nötige Freiheit zu sichern. Ich brauche nicht zu sagen, dass das Entschädigungsversprechen des Bundesgesetzes beim Alkoholverbot durchaus loyal erfüllt worden ist, wie auch das Versprechen hier loyal erfüllt werden wird; aber man will die Regelung in der Hand haben und sich namentlich nicht gar noch vor den Richter ziehen lassen. Diese Absinthverbotformel sollten wir auch im vor-

liegenden Falle zur Anwendung bringen, weil sie einerseits zweckmässig ist und die Bundesbahnen vor Ueberforderungen schützt, und weil sie andererseits auch der Billigkeit entspricht und den Geschädigten gibt, was sie billigerweise erwarten können. Die Formel der Mehrheit geht etwas weiter und würde wahrscheinlich ziemlich viel Geld mehr kosten. Die Bundesbahnen machen aber mit dem vorliegenden Gesetz kein derartig glänzendes Geschäft, dass sie nicht mit jedem Rappen rechnen müssten. Aus diesen Erwägungen heraus empfehle ich Ihnen den Antrag der Minderheit zur Annahme und überlasse es einem Vertreter der Mehrheit, den Antrag der Mehrheit zu verteidigen.

Ich bemerke, dass mich soeben Herr Wettstein ermächtigt, Ihnen zu erklären, dass er sich dem Minderheitsantrage anschliesse. Da es sich bei dem Mehrheitsantrag um ein neues gesetzgeberisches Prinzip handelt, so bitte ich Sie, sehr vorsichtig zu sein in der Aufstellung einer neuen Entschädigungsformel und bei der bewährten vorsichtigen Formel des Absinthgesetzes zu bleiben.

M. Pilet-Golaz: Je veux simplement annoncer au Conseil que je me rallie au projet de la minorité de la commission, plus avantageux pour les finances publiques.

Abstimmung. — *Vote.*

Für den Antrag der Mehrheit	2 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	25 Stimmen

Art. 22—27.

Anträge der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrats.

Propositions de la commission.

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Keller, Berichterstatter: Zu den andern Artikeln habe ich keine Bemerkungen mehr zu machen. Sie sehen, dass auch hier die Kommission überall den Anträgen des Bundesrates zustimmt.

Ich empfehle Ihnen, die Art. 22—27 anzunehmen, wie sie vom Bundesrate vorgeschlagen worden sind.

Angenommen. — *Adopté.*

Keller, Berichterstatter: Nur noch eine Minute. Ich muss den Herren die Mitteilung machen: Weitgehende Entschädigungsansprüche hatte auch ein von den Frachtenmaklern im Hinblick auf dieses Gesetz gegründeter Verband der Lastwagenspediteure mit Sitz in Basel angemeldet. Die Frachtenmakler befassen sich fast ausschliesslich mit der blossen Vermittlung von Transporten, und zwar durch die Inanspruchnahme von sog. Kontraktchauffeuren. Ein ins Gewicht fallendes finanzielles Risiko laufen sie bei ihrer Tätigkeit eigentlich nicht. Sie nehmen daher Transporte um jeden Preis entgegen und sind uns sogar schon, was wir hier nicht zu entscheiden haben, als die eigentlichen Urheber der die Wirtschaft schädigenden Preisdrückerei auf dem Frachtenmarkt bezeichnet worden. Die Kommission war einmütig der Auffassung, nachdem sie die Eingabe des obgenannten Verbandes geprüft hatte, vom Empfang einer Dele-

gation abzusehen. Im übrigen hat sie es abgelehnt, wegen dieser Eingabe den Gesetzesentwurf irgendwie abzuändern.

Gesamtabstimmung. — *Vote sur l'ensemble.*

Für Annahme des Gesetzesentwurfes	25 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Vormittags-sitzung vom 7. Juni 1934.

Séance du 7 juin 1934, matin.

Vorsitz — *Présidence:* Mr. *Riva.*

2481. Bundesstrafrechtspflege. Bundesgesetz.

Procédure pénale fédérale. Loi.

Siehe Seite 5 hiervor. — *Voir page 5 ci-devant.*

Vorlage der Redaktionskommission vom 3. Mai 1934.
Projet de la commission de rédaction du 3 mai 1934.

Beschluss des Nationalrats vom 5. Juni 1934.
Décision du Conseil national du 5 juin 1934.

Redaktionelle Bereinigung.
Rédaction définitive.

M. Béguin, rapporteur: La commission de rédaction, instituée en vertu de l'art. 8 de la loi fédérale sur les rapports entre le Conseil national, le Conseil des Etats et le Conseil fédéral, ainsi que sur la forme de promulgation et d'application des lois et arrêtés, a consacré plusieurs séances à la mise au point de la rédaction de la loi sur la procédure pénale fédérale.

Vous savez que diverses observations avaient été formulées en ce qui concerne le manque de concordance du texte allemand et du texte français et particulièrement au sujet du texte français de la loi. La commission de rédaction s'est efforcée de tenir compte des observations qui avaient été présentées et elle s'est appliquée à donner à cette loi la bonne forme qu'elle doit revêtir.

Cette loi ne contient pas de notes marginales. Les deux Conseils en ont décidé ainsi après discussion, ayant reconnu que l'élaboration de notes marginales présenterait d'inévitables difficultés, spécialement pour condenser en expressions laconiques l'essence des dispositions contenues dans les divers chapitres.

Vous vous souvenez qu'en revanche la Chancellerie fédérale a été invitée à établir une table détaillée des matières. Juridiquement, cette table n'est pas partie intégrante de la loi. C'est pourquoi elle ne figure pas dans le document que vous avez reçu et sur lequel vous allez vous prononcer. Ce travail de synthèse sera cependant de nature à faciliter l'étude et la consultation de la loi. Lorsque la

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1934
Date	
Data	
Seite	133-162
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 673

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.

Schöpfer, Berichterstatter: Art. 48 des Obligationenrechtes wird durch die zivilrechtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes vollständig ersetzt und erweitert. Er kann daher aufgehoben werden. Die kantonal-rechtlichen Bestimmungen werden aufgehoben durch Art. 2, soweit sie sich auf den unlauteren Wettbewerb beziehen. Zum Schutz der Kunst können die Kantone aber nach wie vor Strafbestimmungen aufstellen. Ich empfehle Ihnen mit der kleinen redaktionellen Aenderung Gutheissung von Art. 27.

Angenommen. — *Adopté*.

Böhi: Ich beantrage Zurückkommen auf Art. 16, Abs. 3, wo als Strafe festgesetzt ist: Busse bis zu 20,000 Fr. oder Gefängnis von 3 Tagen bis zu 6 Monaten. Ich beantrage die Worte „von 3 Tagen“ zu streichen und damit die Möglichkeit zu schaffen, in geringfügigen Fällen auf einen oder zwei Tage Gefängnis zu erkennen. Die Fassung der Vorlage erklärt sich daraus, dass der Entwurf zum eidg. Strafgesetzbuche ein Minimum von 3 Tagen Gefängnis vorsieht, und zwar deshalb, weil das eidg. Strafgesetz für leichtere Straftatbestände neben dem Gefängnis noch eine andere, mildere Strafart kennt: die Haft. Solange wir aber das eidg. Strafgesetz noch nicht haben, und weil manche Kantone die Strafart der Haft nicht kennen, ist es nicht gerechtfertigt, ein Minimum von 3 Tagen Gefängnis vorzuschreiben. Der Richter sollte auch nur auf einen oder zwei Tage erkennen können. Sodann haben Sie in dem soeben angenommenen Art. 25bis ebenfalls Busse bis auf 20,000 Fr. oder Gefängnis bis auf 6 Monate als Strafe vorgesehen, ohne ein Minimum von drei Tagen. Es würde also Uebereinstimmung mit Art. 25bis hergestellt, wenn Sie Art. 16, Abs. 3, im Sinne meines Antrages modifizieren.

Schöpfer, Berichterstatter: Ich erachte die Ausführungen von Herrn Ständerat Böhi für zutreffend. Ich kann nicht namens der Kommission zustimmen, beantrage aber rein persönlich Zustimmung zum Antrag Böhi, d. h. Streichung der Worte „von 3 Tagen“. Ich habe den Ausführungen von Herrn Böhi nicht viel bei zufügen. Die 3 Tage kommen aus dem Strafgesetzentwurf, weil dort ein Minimum der Gefängnisstrafe von 3 Tagen vorgesehen ist. Dieses Minimum kommt daher, weil noch die Haftstrafe vorgesehen ist. Aber in den Kantonen kennt man die Haftstrafe bis jetzt nicht, man kennt Gefängnis, Einsperrung oder Zuchthaus. Da ist das Minimum der Gefängnisstrafe ein Tag, sodass es sich empfiehlt, auch hier die drei Tage wegzulassen.

Angenommen. — *Adopté*.

Gesamtabstimmung. — *Vote sur l'ensemble*.
Für die Annahme des Gesetzesentwurfes

24 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Vormittagssitzung vom 27. Sept. 1934. Séance du 27 septembre 1934, matin.

Vorsitz — *Présidence*: Mr. *Riva*.

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

Siehe Seite 107 hiavor. — *Voir page 107 ci-devant*.
Beschluss des Nationalrates vom 19. September 1934.
Décision du Conseil national, du 19 septembre 1934.

Differenzen. — *Divergences*.

Art. 1.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: Ich werde über diese Differenzen so kurz als möglich referieren, damit Sie Gelegenheit haben, die Vorlage über den Getreidepreis noch heute morgen zu verabschieden. Der Nationalrat hat, wie Sie wissen, das Verkehrsteilungsgesetz ebenfalls durchberaten und hat in den wesentlichen Punkten den Beschlüssen des Ständerats zugestimmt. Die Differenzen beziehen sich meist nur auf weniger wichtige Punkte. Ich gestatte mir, Ihnen zum vornherein mitzuteilen, dass wir einstimmig beantragen, auf der ganzen Linie dem Nationalrat zuzustimmen, sodass, wenn Sie den Anträgen der Kommission folgen werden, alle Differenzen beseitigt wären und die Vorlage dann zur Schlussabstimmung gelangen könnte.

Und nun *medias in res*: wenn der Herr Präsident gestattet, so bin ich bereit, gleich zu den Differenzen über Art. 1 zu sprechen.

Der Nationalrat hat in Art. 1 Wiederherstellung der bundesrätlichen Fassung in Absatz 1 beschlossen, also Streichung des Zwischensatzes: „Motorräder ausgenommen“. Die Meinung ist die, dass der Konzessionspflicht alle Arten von Motorfahrzeugen unterstellt werden sollen, auch die Motorräder, jedoch natürlich nur dann, wenn von ihnen Güter oder Tiere auf öffentlichen Strassen gewerbsmässig befördert werden, wie das in Art. 1 vorgesehen ist. Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates bei Art. 1.

Angenommen. — *Adopté*.

Art. 6.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: Die nächste Differenz befindet sich nicht bei Art. 11, sondern

bei Art. 6. Hier hat der Nationalrat die Absätze 1 und 3 vereinigt. Die Abänderung ist bloss formell, und ich nehme an, das sei der Grund, warum Ihr Herr Präsident den Art. 6 zu zitieren übersehen hat. Wir beantragen Ihnen auch hier Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 11.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: Die nächste Differenz befindet sich bei Art. 11 in den Absätzen 1 und 4. Der Nationalrat ergänzt durch seinen Beschluss den Absatz 1 derart, dass in die Konzession auch Vorschriften über die Kontrolle der Arbeitszeit der Chauffeure aufgenommen werden können. Der Zusatz ist materiell ohne grosse Bedeutung, da anzunehmen ist, dass bei den konzessionierten Betrieben ohnehin für den korrekten Vollzug der Arbeitszeitverordnungen gesorgt werden wird.

In Absatz 4 ist ein Zusatz beschlossen worden, wonach die Tarife im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt werden. Vorbild für diese Vorschrift war der Art. 36 der Bundesverfassung. Wir beantragen Ihnen in beiden Punkten Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 13.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: In Art. 13 hat der Nationalrat das Wort „bundesrätlich“ als überflüssig gestrichen, da klar sei, dass die Verordnung vom Bundesrat erlassen werde. Wir beantragen Ihnen Zustimmung, ohne weitere Begründung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 16.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: Die nächste Differenz liegt bei Art. 16. Hier hat der Nationalrat eine etwas andere Zusammensetzung der Kommission beschlossen. Es handelt sich hier also um eine Differenz von materieller Bedeutung, weshalb ich darüber einige Worte verliere.

Im ersten Satz heisst es, die Kommission bestehe aus 13, nicht aus 12 Mitgliedern. Die Aende-

rung ergibt sich daraus, dass auch der Präsident der Kommission als ordentliches Mitglied mitgezählt wird.

Der zweite Satz, der von der Mitgliedschaft der Eisenbahn und Automobilgruppen handelt, bleibt unverändert.

Der dritte Satz bringt eine weitere materielle Aenderung durch Beschluss des Nationalrates, wonach die sogenannten Verfrachtergruppen einheitlich vom Bundesrat und nicht teilweise von den Interessentenverbänden bezeichnet werden sollen. Die Aufzählung der Verbände, die in der Kommission vertreten sein sollen, fällt weg, und zwar in der Meinung, dass die vier wichtigsten am Verkehrswesen interessierten Verbände einen Vertreter erhalten sollen. Gemeint sind damit nach den Ausführungen in der nationalrätlichen Kommission erstens der Schweizerische Handels- und Industrieverein, zweitens der Schweizerische Gewerbeverband, drittens der Schweizerische Bauernverband und viertens ein Vertreter der Arbeiterschaft.

Der Nationalrat spricht statt von einem Verhandlungsleiter von einem Präsidenten der Kommission, dem die Stellung eines ordentlichen Kommissionsmitgliedes zukommen soll. Der Bundesrat hat dieser neuen Zusammensetzung der Kommission und also dieser neuen Formulierung von Art. 16 zugestimmt und Ihre Kommission gestern ebenfalls einstimmig.

Wir beantragen Ihnen Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 18.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: Bei Art. 18, Abs. 6, ist ein neuer Text vom Nationalrat beschlossen worden, jedoch hat die Aenderung nur formelle Bedeutung. Wir beantragen Zustimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21.

Antrag der Kommission.

Ziff. 1. Wer vor dem 1. Januar 1933 ausschliesslich und zudem über zehn km hinaus regelmässig Strassentransporte mit Motorfahrzeugen gegen Entgelt für andere ausgeführt hat, jedoch auf Grund der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug keine seinen bisher für diesen Zweck gebrauchten Betriebseinrichtungen und Wagen entsprechende Konzession N erhält oder auf eine Konzession N verzichtet, obwohl er die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen würde, ist für den erlittenen Schaden angemessen zu entschädigen.

Proposition de la commission.

Ch. 1^{er}. Celui qui, antérieurement au 1^{er} janvier 1933, exécutait exclusivement, à titre onéreux, des transports routiers par véhicules automobiles pour

des tiers et, de plus, en exécutait régulièrement au delà de dix kilomètres, sera équitablement indemnisé du dommage subi si du fait du partage du trafic entre le chemin de fer et l'automobile, il n'obtient pas de concession N en rapport avec les installations d'exploitation et le véhicules qu'il utilisait pour ces transports, ou renonce à une concession N, alors même qu'il remplirait les conditions nécessaires.

Keller, Berichterstatter: Hier haben Sie die wichtigste materielle Differenz, die durch die Beschlüsse des Nationalrates geschaffen worden ist. Der Nationalrat nimmt nämlich die bundesrätliche Entschädigungsformel wieder auf, die von angemessener statt von teilweiser Entschädigung spricht. Irrtümlich sprachen die nationalrätlichen Referenten ganz allgemein von der Wiederherstellung der bundesrätlichen Formel, gemeint war aber nur der Schlusspassus, der das Prinzip der angemessenen Entschädigung aufstellt. Die Verbesserung des Ständerates, wonach Konzessionäre, die nicht für ihre ganzen Wagenparks eine Konzession erhalten, auch einer Entschädigung teilhaftig werden sollen, war nicht umstritten. Ich verweise auf das Stenographische Bulletin und halte dafür, dass bei den Beratungen über die Differenz im Nationalrat dieser Irrtum im Stenographischen Bulletin richtiggestellt werden sollte. Wir haben den Art. 21, wie er nach den Beschlüssen des Nationalrates lautet, neu formuliert, er liegt vor Ihnen. Wir beantragen Ihnen, im Einverständnis mit dem Bundesrat und auch mit dem Präsidenten der nationalrätlichen Kommission und der nationalrätlichen Kommission selber, die deswegen schon Sitzung gehalten haben soll, einstimmig Zustimmung zu der neuen Formulierung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 25.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: Bei Art. 25 hat die Post eine kleine, bloss formelle Aenderung gewünscht. Der Nationalrat hat dem Wunsch stattgegeben, und wir beantragen ebenfalls zuzustimmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 25 bis.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: In Art. 25 bis ist ein Vorbehalt zugunsten der kantonalen Strassenhoheit aufgenommen worden. Ich denke nicht, dass jemand im Ständerat diesen Vorbehalt zugunsten der kantonalen Strassenhoheit bekämpfen wird. Ich beantrage Ihnen Zustimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

An den Nationalrat. — Au Conseil national.

3123. Malz und Gerste. Zollzuschläge. Verlängerung der Bundesbeschlüsse. Malt et orge. Droits d'entrée supplémentaires. Prorogation des arrêtés.

Siehe Seite 316 hiavor — Voir page 316 ci-devant
Beschluss des Nationalrats vom 25. September 1934.
Décision du Conseil national, du 25 septembre 1934.

Schlussabstimmung. — *Vote final.*

Für Annahme des Beschluss-
entwurfes

30 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Luftschutz der Zivilbevölkerung. Défense aérienne.

Botschaft und Beschlussentwurf vom 4. Juni 1934 (Bundesblatt II, 383). — Message et projet de loi du 11 juin 1934 (Feuille fédérale II, 489).

Beschluss des Nationalrats vom 25. September 1934.
Décision du Conseil national, du 25 septembre 1934.

Antrag der Kommission.

Eintreten.

Proposition de la commission.

Passer à la discussion des articles.

Berichterstattung. — *Rapport général.*

M. Bosset, rapporteur: Monsieur le Président, Messieurs.

La commission que vous avez désignée pour s'occuper de l'arrêté fédéral sur la défense passive de la population civile n'a pu se réunir qu'hier, étant donné le fait que le Conseil national, qui avait la priorité, n'a délibéré qu'il y a quelques jours seulement.

Après avoir entendu M. le conseiller fédéral Minger et M. le professeur von Waldkirch, président de la commission fédérale, votre commission a décidé d'adopter l'arrêté fédéral ainsi que les modifications qui y ont été apportées par l'autre Conseil.

Elle justifie sa proposition comme suit:

Dans ces dernières années, on a, à plusieurs reprises, appelé l'attention du public sur la redoutable question du danger aérien. Ce danger ne fait que s'accroître en raison des progrès incessants de l'aviation; mais, en même temps, les moyens actifs de défense se sont perfectionnés et il est désormais possible, avec de la méthode, d'arriver à une bonne organisation de la protection passive, et de beaucoup diminuer les risques courus.

On a déclaré qu'il ne fallait pas craindre de parler ouvertement du danger aérien, afin d'y familiariser le public et de lui donner confiance et bon moral par le spectacle du fonctionnement des moyens de

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1934
Date	
Data	
Seite	384-386
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 738

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.

Wort „Gefreite“ eingesetzt werden“. Widerspruch erfolgte nicht und damit wurde der Antrag angenommen. Ich bitte also am genannten Ort das Wort „Gefreite“ bezw. «*appointés*» einzusetzen. Weitere Bemerkungen sind nicht zu machen.

Angenommen. — *Adopté.*

Schlussabstimmung. — *Vote final.*

Für Annahme des Gesetzentwurfes	Einstimmigkeit
---------------------------------	----------------

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

3059. Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

Siehe Seite 384 hiervoor. — Voir page 384 ci-devant.
Beschluss des Nationalrats vom 27. September 1934.
Décision du Conseil national, du 27 septembre 1934.

Redaktionelle Bereinigung. — *Réduction définitive.*

Keller, Berichterstatter: Die Redaktionskommission hat die Vorlage geprüft und bereinigt. Es sind keine Bemerkungen mehr zu machen, und ich beantrage zur Schlussabstimmung überzugehen.

Schlussabstimmung. — *Vote final.*

Für die Annahme des Gesetzentwurfes	31 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

3128. Bausparkassen. Sociétés d'épargne pour prêts de construction.

Siehe Seite 271. hiervoor. — Voir page 271 ci-devant.
Beschluss des Nationalrats vom 24. September 1934.
Décision du Conseil national du 24 septembre 1934.

Differenzen. — *Divergences.*

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats.

Proposition de la commission.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Keller, Berichterstatter: Ich werde Sie nicht lange aufhalten. Bei Anlass der Beratung des Bankengesetzes haben der Ständerat früher und der Nationalrat gestern inhaltlich übereinstimmend folgenden Art. 16 beschlossen: „Nur Banken, die öffentlich Rechnung ablegen, sind befugt, Einlagen, die in irgend einer Wortverbindung durch das Wort „Sparen gekennzeichnet sind, entgegenzunehmen.“ Andere Unternehmen sind zur Entgegennahme von Spareinlagen nicht berechtigt und dürfen weder in der Firma noch in der Bezeichnung des Geschäftszweckes, noch in Geschäftsreklamen den Ausdruck „Sparen“ im Sinne dieses Artikels in irgend einer Wortverbindung verwenden. Mit diesen Beschlüssen, die übereinstimmen, allerdings noch der Schlussabstimmung beider Räte nach Abschluss der Differenzenbereinigung unterliegen, ist nun das Wort „Sparen“ und seine Wortverbindungen gesetzgeberisch stark gebunden. Nur solche Banken, ich wiederhole das, die öffentlich Rechnung ablegen, dürfen das Wort inskünftig geschäftlich verwenden. Sie haben dadurch ein Privilegium und Monopol erhalten, allerdings nicht im Interesse der Banken, sondern im Interesse der Sparer. Die Folge dieser Monopolisierung ist nun die, dass der Nationalrat im Bundesbeschluss über die sog. Bausparkassen und ähnlichen Kreditorganisationen den Ausdruck Bausparkassen ersetzt hat, und zwar sowohl im Titel wie im Art. 1, durch das Wort „Kreditkassen mit Wartezeit“. Mit andern Worten: nach dem neuen Recht sollen die Bausparkassen diesen Titel nicht mehr führen dürfen, sie müssen den Titel „Kreditkassen mit Wartezeit“ annehmen, denn sie sind nicht Banken und legen meistens auch nicht öffentlich Rechnung ab. Auf den ersten Blick erscheint diese Aenderung als eine rein formelle Titel- und Etikettenfrage. Und doch ist die Frage nicht ohne Bedeutung und Interesse.

Erstens ist gegen die Aenderung einzuwenden, dass sie ein Wort, allerdings ein zusammengesetztes, durch drei Worte ersetzt. Zweitens ist zu sagen, dass der alte Titel etwas sagt, während der neue Titel für den Inhalt nicht sehr bezeichnend ist, sondern eigentlich eher Rätsel aufgibt. Drittens ist zu bemerken, dass der Gesetzgeber wohl berechtigt ist, solche Aenderungen vorzuschreiben, dass er indessen, wenn er einem Geschäft einen eingebürgerten wohlverworbenen Titel versagt, einen mindestens gleichwertigen Ersatz bieten sollte. Dazu kommt, dass der Name „Bausparkasse“ eingelebt ist. Er gehört in der Praxis und in der Literatur auf dem ganzen Gebiete der deutschen Sprache zu den gangbarsten Münzen. Viertens aber, und das ist die Hauptsache, ist zu betonen, dass der neue Titel in Zukunft nicht mehr für alle Kassen passen wird. Es wird inskünftig Kassen geben, die durch Einführung eines genügenden Zinsensystems mit Herbeiziehung fremder Gelder, also durch den Uebergang zum sog. englischen System die Nachteile des deutschen Umlageverfahrens und damit gerade die Wartezeit ausschalten werden. Diese Kassen werden sich dann in Zukunft „Kreditkassen mit Wartezeit, aber ohne Wartezeit“ nennen müssen. Je mehr nun durch die neue Verordnung des

Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen.

Transport automobile de marchandises.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1934
Date	
Data	
Seite	414-414
Page	
Pagina	
Ref. No	20 031 744

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.