

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

**Herausgeber:** Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer

**Band:** 8 (1936)

**Artikel:** Der Benzin Zoll

**Autor:** Raaflaub, Fred

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-727438>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# DER BENZIN ZOLL

*von Dr. Fred Raaflaub, Bern.*



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

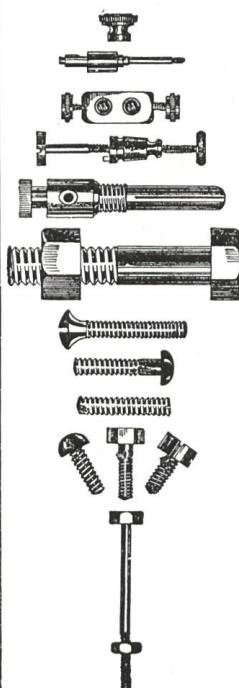
seiner früheren Stellungnahme fest, indem erneut mit sogar 75 gegen 65 Stimmen verlangt wurde, es sei der Benzinzoll von Fr. 20.— auf Fr. 15.— herabzusetzen. Diesmal war es zu einer noch grösseren Auseinandersetzung im Rate gekommen, die allerdings wieder dieselben Fronten und die gleichen Argumente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

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

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

## **DELTA CO.**

Schweiz. Präzisionsschraubenfabrik und Fassondreherei  
**SOLOTHURN**



SCHRAUBEN  
MUTTERN  
FASSONSTÜCKE  
in gedrehter Präzisionsausführung von

0,10—60 mm  
Durchmesser

Anfertigung  
in allen Metallen  
nach Mustern oder  
Zeichnungen

## Pflastersteine

jeder Sorte, sowie

STELLSTEINE  
WILDPFLASTERSTEINE  
MOULONS  
UND STEINBETTSTEINE

liefert prompt

## **Josef Käshammer**

STEINBRUCH

## **Benken (St. Gallen)**

Telephon 28, Wohnung 21

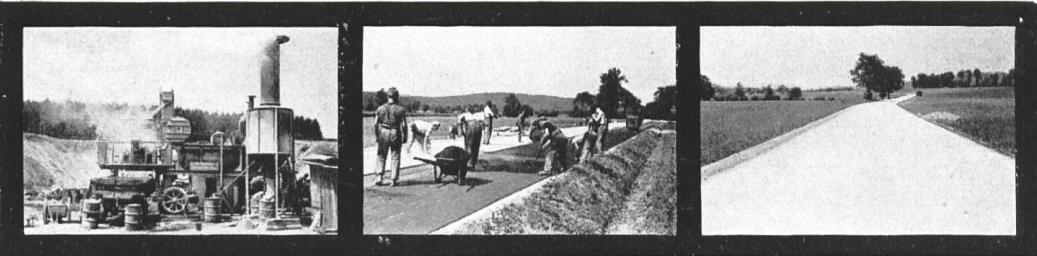
Preisofferte und Muster jederzeit  
bereitwilligst



SIMPLON-KULM  
2019 m

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

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



TEERASPHALT BETONBELAG - MURGENTHALSTRASSE 1935  
ERSTELLT DURCH

**MAX F. ROTH, INGENIEUR, BERN**  
STRASSENBAUUNTERNEHMUNG

**DIPL. ING. HANS STUCKI**

NEUZEITLICHE  
STRASSENBELÄGE  
WALZARBEITEN

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

**Arnold Bührer, Bauunternehmung**  
**Steffisburg-Thun**

STRASSENBAU, STRASSENBELÄGE  
KANALISATIONEN  
VERBAUUNGEN ALLER ART

KOSTENBERECHNUNGEN UND BERATUNGEN UNVERBINDLICH



HOCH- U. TIEFBAU  
STRASSENBAU  
HANS ETTER  
THUN

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

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

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

## **STRASSENBAU & BETON A.-G.**



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

**STRASSENBELÄGE**  
jeder Art

## **Zenger & Weibel · Thun 3**

Das gute Fachgeschäft für

Telephon 22.05

**Hoch- und Tiefbau**

**Zimmer- und Schreiner-Arbeiten**

Übernahme schlüsselfertiger Bauten. Reparaturen

# FRITZ MARTI-JORDI, BERN

Rodtmattstrasse 31 - Telephon 21.159

SPEZIALFIRMA FÜR STRASSENBAUTEN UND -BELÄGE

Impresa tecnica di costruzioni

**O. BETTELINI & C°**

Bellinzona

Telefono No. 4.31



**ALFONSO TOSCANO**

IMPRESARIO

**MESOCCO**



Impresa  
Demarchi & Delmenico  
Novaggio

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

IMPRESA  
**Sala & Pelossi**

Assuntrice lavori da capomastro  
Carpenteria e finimento  
Costruzioni edili di ogni genere - Cementi armati  
Ufficio e Magazzino in Viale Stef. Franscini

**Bellinzona**

Telefono No. 3.08

**MICHELE ANTONINI & CO.**  
SCHWEIZERISCHE GRANITWERKE  
BELLINZONA

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

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

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

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

## **"LA MARMETTA,, S. A. BALERNA**

IMPRESA COSTRUZIONI  
E PAVIMENTAZIONI STRADALI

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

**ING. E. BRINER = LUGANO**  
IMPRESA COSTRUZIONI

IMPRESA SPECIALIZZATA PER LAVORI STRADALI E  
COSTRUZIONE DI GALLERIE

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

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

**F. BARELLA**  
**IMPRESARIO**  
**MESOCCO**

♦

**Paolo Gambetta**  
IMPRESA STRADALI  
**Auressio**

♦

Capo Mastro  
**Carlo Caldelari**  
Impresa lavori stradali  
**Ligornetto**

♦

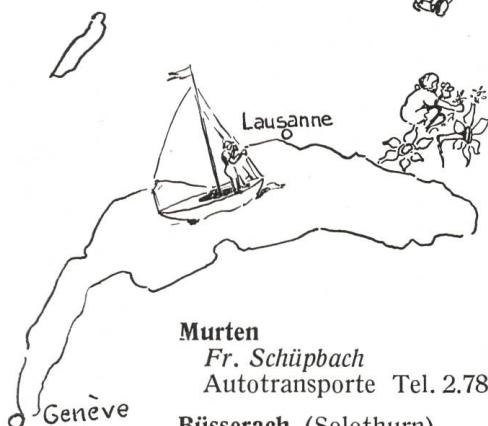
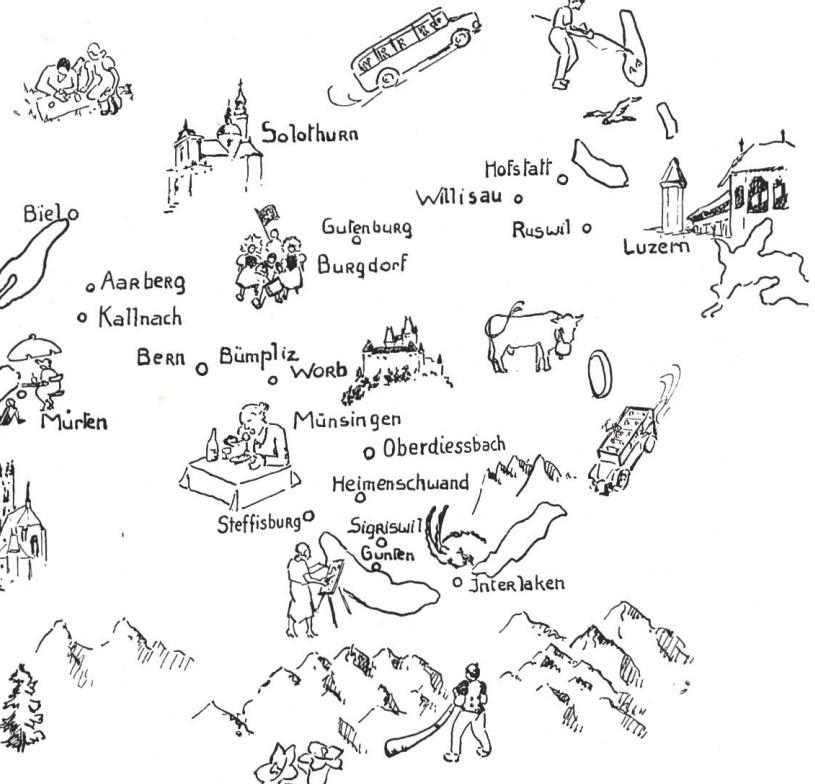
**Lurà e Cometti**  
IMPRESA STRADALE  
**Salorino**

♦

# Im modernen Reisewagen durch das schöne Schweizerland!



o Büsserach



Genève

## Murten

*Fr. Schüpbach*  
Autotransporte Tel. 2.78

## Büsserach (Solothurn)

*Aug. Saner*  
Autotransporte Tel. 71

## Kallnach

*Ernst Marti*  
Autogarage Telephon 5

## Solothurn, Gebr. Wyss,

Reise- und Gesellschaftswagen, Schöngrünstr. 35  
Telephon 31

## Automobil-Gesellschaft

Steffisburg - Schwarzenegg-Heimenschwand-Linden-Oberdiessbach

Günstige Bedingungen für Gesellschaften  
und Vereine bieten:

## Gunten-Sigriswil

*Autoverkehr A.G.*  
Telephon 2 (73.002)

## Interlaken, Auto A.G.,

Mietfahrten, Garage und  
Reparaturen Tel. 500

## Münsingen, Chr. Kunz,

Reiseunternehmung,  
Autocars Tel. 81.030

## Worb b. Bern, Robert Gurtner

Autogarage u. Rep. Werkstätte Tel. 91 (72.391)

## Bern-Bümpliz

*Gebr. Badertscher*, Reise-  
unternehmung, Tel. 46.199

## Burgdorf

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

## Gutenburg bei Langenthal

*Auto A.G.*  
Telephon 565 (60.565)

## Willisau (Kt. Luzern)

*Alfred Wermelinger*,  
Autotransporte  
Telephon 115 (52.215)

## Hofstatt (Kt. Luzern)

*Autounternehmung*  
*Galliker*, Tel. 3 (53.403)

## Ruswil (Kt. Luzern)

*Automobilgesellschaft*  
*Rottal A.G.* Tel. 66.531

## Luzern, Kochs Söhne,

Panoramagarage, Reise-  
und Gesellschaftswagen,  
Löwenstrasse 18  
Telephon 27.777

# **ING. S. PRADA LUGANO**

IMPRESA COSTRUZIONI

SOTTOSTRUTTURA - EDILIZIA - CEMENTO ARMATO  
STUDIO D'INGEGNERIA

CONSULENZE

CONSULENZE

## **IMPRESA MOSÉ AMBROSINI LODRINO**

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



## **CAVE DI CASLANO**

Ogni specie di materiale per costruzioni  
stradali ed edili

Ghiaia - Ghiaiento - Sabbia - Calcari

**SIGNORINI - Tel. 36.167**

Sassi, rabbior, ghiaia per calcestruzzo e  
murature

**FERRETI & CI. - Tel. 36.116**

Trasporti con autocarri

**FERRETI & CI. - Tel. 36.116**

## **Impresa di costruzioni**

Capomastro

## **E. FERRETTI**

Airolo - Bedigliora



## **Giacinto Cereghetti & Figli**

Impresa costruzione

Mesocco



## **MUTTONI, CATTANEO & C°**

IMPRESA COSTRUZIONI

## **FAIDO**

TELEFONO No. 46

## **BIASCA**

TELEFONO No. 41.67

*Ihre Druckarbeiten*

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

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

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

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

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

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

# **Broggi - Grassi & Cie.**

Costruzioni stradali

## **Locarno**

Piazzetta Morettini  
Telefono 9.37

## **Luzern**

Hirschengraben 41  
Telephon 24.072

# **A. REZZONICO - IMPRESARIO**

**TELEFONO 62 AIROLO TELEFONO 62**

**Ch. Crausaz, Aigle**

ENTREPRENEUR

LA FONTAINE  
TÉLÉPHONE 15

\*

**Eli Merinat Fils**

ENTREPRENEUR

**Ollon (Vaud)**

\*

**CHARLES MANZINI & CIE**

**Entreprise de construction  
Travaux publics**

AIGLE

TÉLÉPHONE 41

VILLARS

# **Entreprise Stévenin, Morges**

## **TRAVAUX PUBLICS**

Construction de routes - Chaussées - Eaux sous pression  
Canalisations - Maçonnerie - Béton armé

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

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

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

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

ENTREPRISE GÉNÉRALE  
DE TRAVAUX PUBLICS  
BATIMENTS ET BÉTON ARMÉ  
FONDÉE EN 1890  
**Emmanuel Bellorini**  
**& Fils**

Villa Montebello - Chemin de Bellevue  
Béthusy  
**Lausanne**  
Téléphone 29.355  
ÉTUDES ET DEVIS  
Bureaux et Magasins en Malley  
**Lausanne**  
Téléphone 29.356

# **ENTREPRISE DARDY & NOTTARIS**

5, Avenue Paul Cérésole

**VEVEY**

Téléphone 53.157

TRAVAUX PUBLICS - BÉTON ARMÉ - MAÇONNERIE

Construction de routes

**ENTREPRISE A. MOREL**

**LAUSANNE**

GALERIES DU COMMERCE

*S*

Entreprise de travaux publics

**JEAN CHIAVAZZA  
ST-PREX**

Tél. 76.032

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

Société anonyme romande d'entreprises de routes

**S A R E R  
LAUSANNE  
8, RUE CENTRALE**

Revêtements modernes

# **Fialovitsch Luka**

BAUUNTERNEHMUNG UND STEINBRUCHBETRIEB

**SUSTEN-LEUK (WALLIS)**

TELEPHON 53.280

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

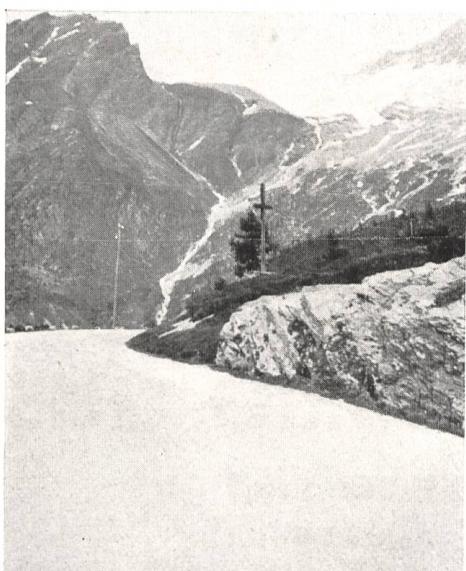
Vom Gesichtspunkte der nationalen Wirtschaft aus könnte nur etwas die geschilderte Zollpolitik entschuldigen und teilweise rechtfertigen, wenn nämlich der Benzinzzoll zu einem eigentlichen Schutzzoll für einheimische Motorbrennstoffe würde. Voraussetzung dafür wären allerdings zwei Dinge: Erstens müssten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

## **FRANÇOIS BUCHE ~ LUTRY**

### **ENTREPRISE GÉNÉRALE**

### **BATIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS**

**TÉLÉPHONE 29.631 ~ CHÈQUES POSTAUX II 2701**



### **STRASSEN- GARTEN- TENNIS-BELÄGE**

werden mit den „**COLAS**“ Produkten  
erfolgreich ausgeführt.

**Rauh- und farbige Beläge**



**R. PELLANDA**  
Strassenbau  
**SIDERS (Wallis)**  
Telephon 51.099

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

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

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



## ERNST BODENMÜLLER, VISP BAUUNTERNEHMUNG

STRASSENBAU, VERBAUUNGS-  
ARBEITEN, KANALISATIONEN,  
u. ARMIERTE BETONARBEITEN

## Garage Lötschberg Gampel - Bahnhof

SERVICE  
TELEPHON 72.623

## KARL PIANZOLA - BRIG-GLIS

Baugeschäft und Baumaterialien

Telephon Nummer 2.21 . Postcheck II c 801

# **INGENIEURBUREAU RAUCHENSTEIN SITTEN**

STRASSENBAU - KANALISATIONEN  
WASSERVERSORGUNG - BEWÄSSERUNG

Bauunternehmung C. Burkard, Ing.  
**Siders und Gampel (Wallis)**

STRASSENBAU - STOLLENBAU

ALBERT & ISIDOR RUPPEN - NATERS  
UNTERNEHMER

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

Entreprise de travaux publics  
**FELIX MEYER et JOS. DUBUIS, Ing.**  
SION (VALAIS)

# TAXIS VALAISANS

# **F. LUGINBÜHL-BAUD - SION**

## Entreprise de transports

Autos-Cars - Ambulance

## Téléphone 3

## Sable et Graviers du Rhône

# Vins du Valais

en fûts et † en bouteilles



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

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

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

(Gare Chamoson) Téléphone 41.425  
Télégrammes: Pont, Chamoson

# INGENIEURBUREAU

# Theo Schnyder

Dipl. Kulturingenieur (E. T. H.)

## Sitten und Gampel

## VERMESSUNGSSARBEITEN

## Hydranten-Wasserversorgungen

Eisenbeton - Brücken - Kabel

## Kanalisationen

## Bewässerungsanlagen

Strassen

### **Alp- und Bodenverbesserungen**

Berichte - Berechnungen

#### **Expertisen und Konsultationen**

## ENTREPRISE

# A. CONFORTI & FILS

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

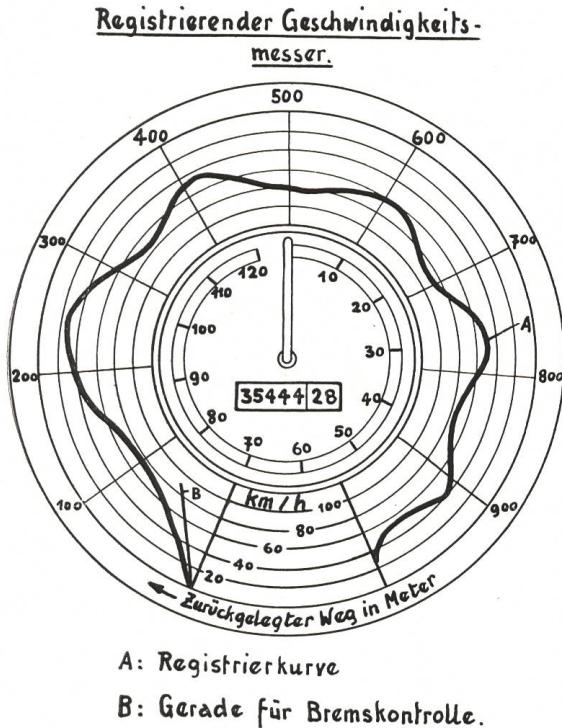
# MARTIGNY - VILLE VALAIS

## Eine bemerkenswerte Neuerung auf dem Gebiete der Geschwindigkeitsregistrierung für Motorfahrzeuge.

Das Fehlen eines einfachen registrierenden Geschwindigkeitsmessers wurde schon lange von gewissen Automobilistenkreisen als Mangel empfunden. Jeder Motorfahrzeugführer, der schon an einem Automobilunfall beteiligt war, weiss, welch grosses Gewicht Polizei und Gericht auf die Geschwindigkeit des Fahrzeuges im Augenblick des Unfalles legen. Meist kann nachträglich die Geschwindigkeit nur durch Brems-

spuren, die jedoch nur einen unzuverlässigen Anhalt geben, oder durch Zeugenaussagen festgestellt werden. Wie es mit den Zeugenaussagen bestellt ist, ist allgemein bekannt. Der Augenzeuge ist so mannigfachen subjektiven Einflüssen unterworfen, die eine Schätzung der Geschwindigkeit eines Fahrzeuges außerordentlich erschweren, auch wenn die Aussage nach bestem Wissen und Können, ohne Vorurteil gegen den Motorfahrzeugführer gemacht wird. Die Grösse des Fahrzeuges, der Lärm, die Frequenz des Auspuffgeräusches, der Gesichtswinkel, unter dem der Zuschauer das Fahrzeug herannahen sieht, und viele andere unbewusste Eindrücke machen eine genaue Schätzung unmöglich.

In den meisten Schienenfahrzeugen sind registrierende Geschwindigkeitsmessvorrichtungen vorgesehen, die fast alle die momentane Geschwindigkeit über dem Weg auf einen Papierstreifen aufzeichnen. Da einerseits der abrollende Papierstreifen



ersetzt werden muss, und andererseits die diesbezüglichen Einrichtungen kompliziert und teuer werden, kommt eine solche Ausführung für das Strassenfahrzeug nicht in Frage.

**H. CARRON & JOSEPH RODUIT**  
ENTREPRISE DE DRAGAGE  
**FULLY (Valais)**

**GOTTFRIED PIANZOLA, BRIG**  
HOCH- UND TIEFBAU, BAUMATERIALIEN  
**TELEPHON 115**

**ROBERT KALBERMATTEN, VISP**  
**Bauunternehmungen**

STRASSENBAU - VERBAUUNGEN - KANALISATIONEN  
HYDRANTENANLAGEN

**HERMANN  
GENTINETTA**

Hoch- und Tiefbau

**BRIG**

**HOCH- u. TIEFBAU-  
UNTERNEHMUNG**

TECHNISCHES BUREAU

**JOS. ZEITER  
BRIG**

TELEPHON 131

ENTREPRISE  
**AUGUSTE RASCA**  
**Veytaux-Montreux**

Travaux publics en tous genres  
Bâtiments - Béton armé  
Téléphone 62.779

**K. FISCHER, SPIEZ**

BAUUNTERNEHMER

TELEPHON 64.34

TIEF- UND WASSERBAU  
AUSFÜHRUNG VON HOCH-  
UND TIEFBAUTEN

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

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

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

H. St.

**JEAN ROSSI • BRIG-NATERS**  
UNTERNEHMER  
**HOCH- UND TIEFBAU**

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

**Sulzer & Neiger, Bauunternehmung**  
**Meiringen**

**AUSFÜHRUNG VON HOCH- UND TIEFBAUARBEITEN**

## L<sup>s</sup> LEUENBERGER, SPIEZ

TELEPHON NR. 64.06

BAUUNTERNEHMUNG  
FÜR HOCH- UND TIEFBAU

## A. WERREN F. BISCHOFF

BAUUNTERNEHMER

**WILDERSWIL BEI INTERLAKEN**

ÜBERNAHME ALLER ARBEITEN IM HOCH- UND TIEFBAU

## Baugeschäft Karl Zimmermann, Unterseen

Interlaken Tel. 7.38

### **HOCH- UND TIEFBAU-UNTERNEHMUNG**

Uebernahme von Maurer- und Zementarbeiten

Weg- und Strassenanlagen

## HOCH- & TIEFBAU A.-G. INTERLAKEN

(vormals Parquet- und Chaletfabrik Interlaken)

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

## HANS ABPLANALP, BAUGESCHÄFT

MEIRINGEN

TELEPHON 10

UNTERNEHMER FÜR HOCH- UND TIEFBAUTEN

## Künzi & Fuhrer, Adelboden

BAUUNTERNEHMUNG FÜR HOCH- UND TIEFBAU

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

PLÄNE — KOSTENBERECHNUNGEN — PROJEKTE

# **Alfred Graber, Tiefbau**

Reichenbach (Kandertal)

Telephon 18 oder 81.070

Lieferung ab Steinbruch Blausee

jede Art Bruchsteine

## **FR. THÖNEN**

BAUUNTERNEHMUNG  
**GSTAAD**

Strassen- und Brückenbau  
Wildbachverbauungen  
Hydranten-Anlagen  
Walzschotterwerke  
Projektierungen

## **Autotransporte**

jeder Art  
speziell für Strassenbau

## **CL. AELLEN**

**DÜRRENAST/Thun**

Telephon 25.33

## **P. Weber-Leuenberger**

Autotransporte, Garage  
**Interlaken-Unterseen**  
Goldey - Telephon 8.21

\*

## **FERD. LEMPEN, BAUMEISTER, ZWEISIMMEN**

TELEPHON 82

## **Fritz Burgener, Baugeschäft, Zweisimmen**

Uebernahme sämtlicher Tiefbauarbeiten. Steinbrüche.  
Schotterlieferung von jeder Körnung.  
Fahrbare Steinbrecher.

## **BALMER, HOCH- UND TIEFBAU-UNTERNEHMUNG**

ASPHALTIERUNGSARBEITEN

TELEPHON 4.77 - AARMÜHLESTRASSE 8

INTERLAKEN

## **Johann Trachsel, Baugeschäft, Spiez**

HOCH- UND TIEFBAU

MECHANISCHE SCHREINEREI UND ZIMMEREI

## **E. TOSONI, BAUUNTERNEHMER**

INTERLAKEN-UNTERSEEN

GOLDEY - TELEPHON 58

## **PETRONI & LANZ - SPIEZ**

BAUUNTERNEHMUNG FÜR

## **HOCH- UND TIEFBAU**

ÜBERNAHME SCHLÜSSELFERTIGER BAUTEN - PLÄNE UND PROJEKTE - STRASSENBAU - TELEPHON 64.62

## **Steinbrüche und Hartschotterwerke A.-G. in Ringgenberg**

beliefern jeden Auftrag in

## **Ringgenberger-Hartstein und Grimselgranit**

gut und zuverlässig



Phot. K. Egli, Zürich

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

## **ADELBODEN - GARAGE K. GEIGER**

Geheizte Einstellräume für 50-60 Autos  
Benzin, Oel, Reparaturen - Telephon 72

## **HANS TOSONI - INTERLAKEN**

**TELEPHON 5.45**

**AUSFÜHRUNG SÄML. HOCH- UND TIEFBAU-ARBEITEN**

## **Hans Stoller-Müller, Kandersteg (Bern)**

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

## **A. CLIVIO & SOHN - SPIEZ**

**Bau-Unternehmung für Hoch- u. Tiefbau**

**Telephon 64.05**

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

BAUGESCHÄFT

**Alf. Bettler, Därstetten i. S.**

Ausführung von  
Hoch- und Tiefbau-Arbeiten

**Gebrüder Kamm**

Strassenbau-Unternehmung

**Obstalden**

Glarus

**Fr. Balmer, Bauunternehmer**

**Wilderswil b. Interlaken**

**Albert Vanoli, Bauunternehmer**

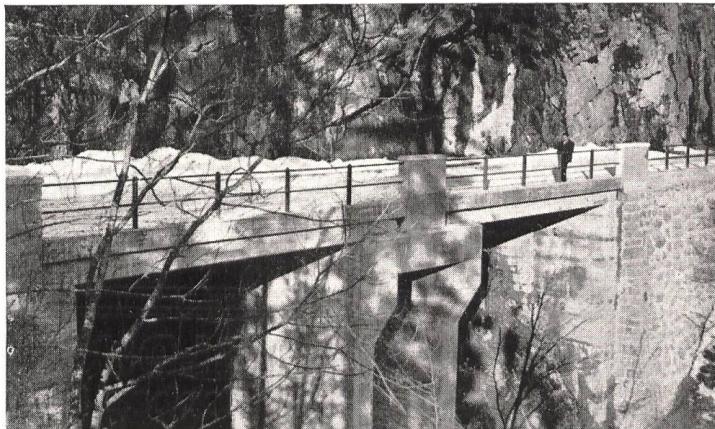
**IMMENSEE - KÜSSNACHT (Schwyz)**

**HEINRICH SAREDI - KÜSSNACHT A. R.**

**HOCH- UND TIEFBAU · ZIMMEREI**

TELEPHON 38

**KARL GASSER**  
UNTERNEHMER  
**LUNGEN**



Letzibrücke an der Brünigstrasse

## **Granit-Randsteine und -Stellsteine**

zu Strassenbauzwecken in prima Material liefern

**Gotthardgranitbrüche Regli & Loretz**  
Wassen (Uri)

**EMIL BAUMANN, Ingr., ALDTORF (Uri) Tel. 52**

**HOCH- UND TIEFBAUUNTERNEHMUNG**

QUARZSAND-STEINBRUCH UND  
HARTSCHOTTERWERK IN ATTINGHAUSEN-URI

**Valentin Sicher, Bauunternehmung**

**GURTNELLEN (Kt. Uri)**

ÜBERNAHME ALLER ARBEITEN IN TIEFBAU

**F. ARNOLD, ASCHWANDEN & CIE**

**FLÜELEN (Uri)      Telephon 87**

Sand- und Schotter-Industrie für  
Asphalt, Strassen, Kunststein und  
Bauzwecke aller Art etc.

## XAVER NAUER - BAUGESCHÄFT SCHINDELLEGI (Schwyz)

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

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

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

### J. Garovi-Omlin & Söhne

HOCH- UND TIEFBAU

SACHSELN



### C. & L. BUTTI & Co.

BAUGESCHÄFT

PFÄFFIKON

(SCHWYZ)

TELEPHON 24

HOCH- UND TIEFBAU

## WILHELM WÄLTI - BAUUNTERNEHMER

TELEPOHN 32.66    **GISWIL**    TELEPHON 32.66

TIEFBAUARBEITEN, STRASSENBAUTEN, KANALISATIONEN  
BACHVERBAUUNGEN usw.

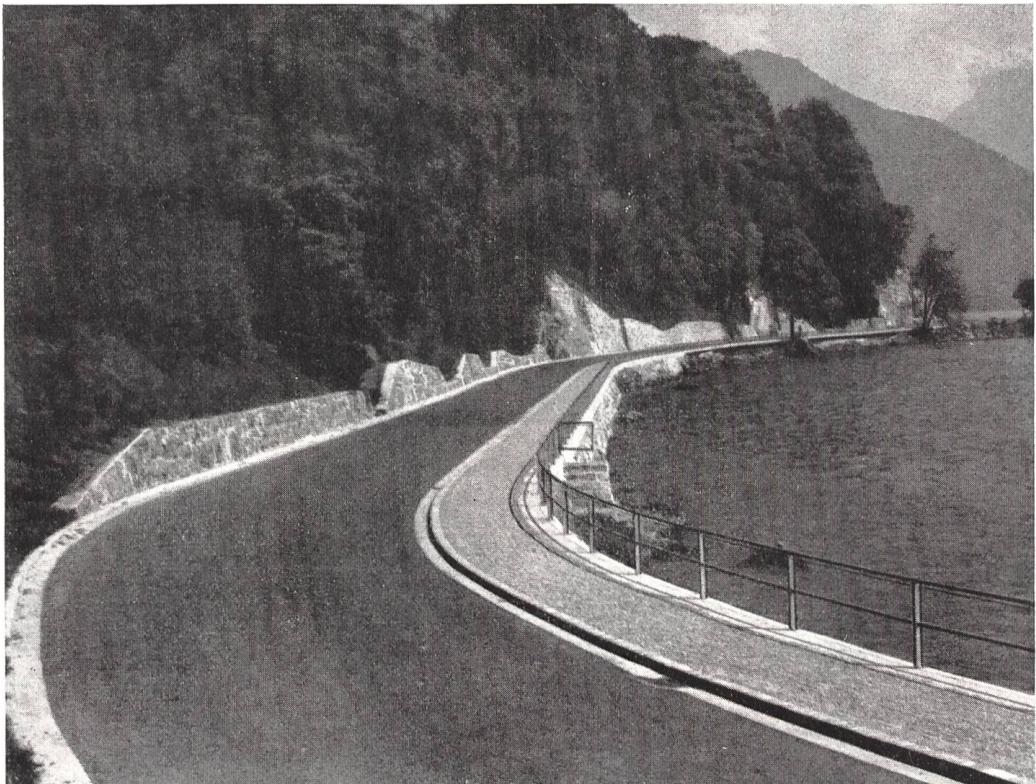
## STEININDUSTRIE A. GAMMA SÖHNE GURTNELLEN

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

Steinbrüche im Kanton Uri und Tessin - Zweigbüro in Zürich und Flüelen  
Hauptbüro in Gurtñellen (Telephon 609)



**Bauunternehmung Meggen-Andermatt**



Phot. K. Egli, Zürich.

Eine prachtvoll ausgebaut Strasse an den Ufern des Vierwaldstättersees.

**HOCHBAU - EISENBETON - WASSERBAU - STRASSENBAU**  
Uebernahme schlüsselfertiger Neubauten

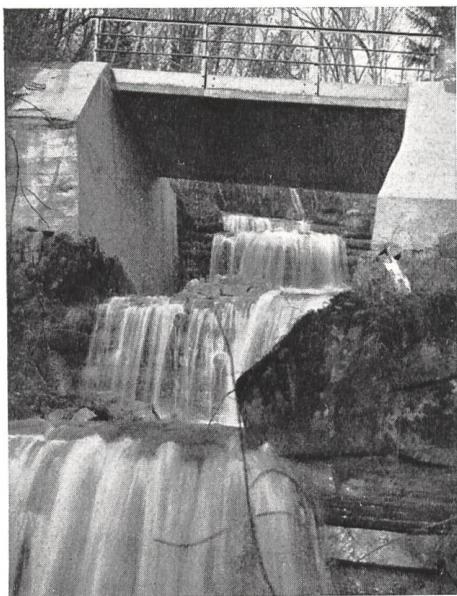
**HANS JENNY**

**Ennenda**

**BAUUNTERNEHMUNG**

**Wädenswil**

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



**F. von ROTZ**  
BAUUNTERNEHMER  
**GISWIL**  
TELEPHON 32.73

**HAUSER-MÜLLER**  
BAUUNTERNEHMUNG  
**NÄFELS**

✓

AUSFÜHRUNG SÄMTLICHER  
HOCH-  
TIEF-  
EISENBETON-  
BAUTEN

**A. TREACCHI**  
BAUUNTERNEHMUNG  
**HÄTZINGEN**  
(GLARUS)

STRASSENBAU  
WILDBACHVERBAUUNGEN  
KANALISATIONEN  
EISENBETON

✓

**A. Käppeli's Söhne**  
Wohlen  
Tel. 160  
**STRASSENBAU**

**Erstellung aller  
neuzeitlichen  
Strassenbeläge  
Pflasterungsarbeiten**

Vermietung von Strassenwalzen

Zweigniederlassungen

Chur  
Tel. 579

Einsiedeln  
Tel. 693

**GEBRÜDER HEER, BETSCHWANDEN**  
**Bauunternehmung**

**STRASSENBAU, KANALISATIONEN,  
EISENBETONARBEITEN, HOCHBAU**

**Albert Stüssy, Baugeschäft, Glarus**

Uebernahme und Ausführung sämtlicher Hoch- und Tiefbauarbeiten  
Spezialität: Armierte Betonbauten. Ausführung sämtlicher Unterlagsböden, so-  
wie direkt begehbar Steinholzböden

**Steinbruch b. Station Krumenau, Toggenburg**

**(Hart-Kalksandstein)** Der Unterzeichnete empfiehlt sich zur Lieferung von  
Pfläster-, Steinbett-, Mauer- und Rundsteinen, Spitz-, Possenquader und Gewölbesteinen  
Viadukt der BTB bei Krumenau über die Thur  
Viadukt-Verkleidung der Thurbrücke bei Schwarzenbach SBB

**E. HIRZEL, Steinbruch, EBNAT (St. Gallen)** TELEPHON 72.231

**POZZI & CO, HOCH- UND TIEFBAU, WATTWIL**

GEGRÜNDET 1890

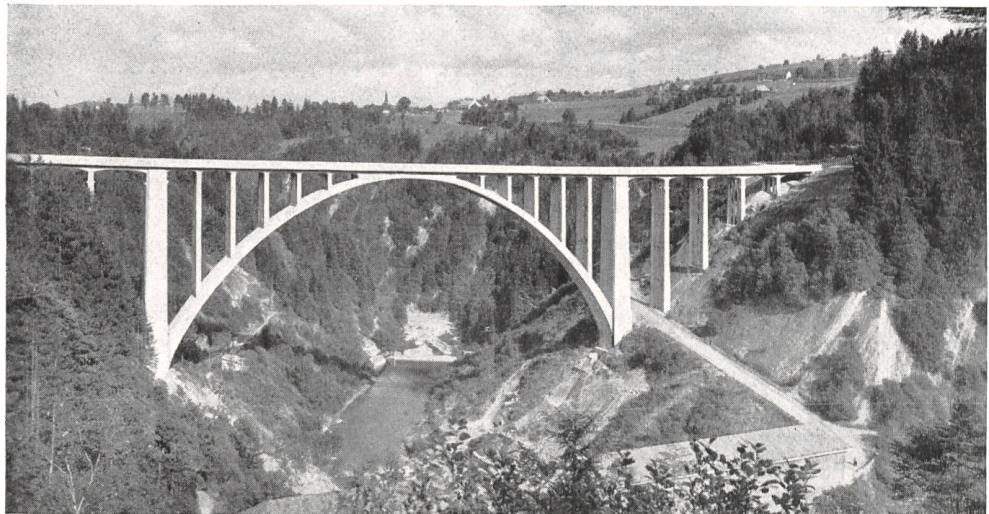
**Sprengstoff-, Pulver- und Munitions-Depot**

Lieferung zu off. Faprikpreisen franco

**JEAN ZWEIFEL, BAUMEISTER**

**LINTHAL (Glarus)**

LINTHOF - TELEPHON 30



Hundwilertobelbrücke

Sämtliche Kieslieferungen: OTTO PFÄNDLERS Wwe, Rheineck

**W. Anderegg · Flawil**

Bauunternehmer

Telephon 2.22

Tiefbau, Strassenbau  
Kalt-Asphaltbeläge  
für Strassen und Hausplätze

BAUGESCHÄFT

**Jos. Hager, Uznach**

Ausführung von  
Hoch- und Tiefbau-Arbeiten

♦♦

**Jos. Anton Ackermann**

MELS (St. Gallen)

Telephon 80.394

Plattenbruch und Baugeschäft

\*

**J. CARNIER  
HEERBRUGG  
ST. GALLEN**

HOCHBAU  
TIEFBAU  
BAUMATERIAL

**GEBR. GANTENBEIN, HOCH- UND TIEFBAU**

**BUCHS (St. Gallen)**

TELEPHON No. 115