**Zeitschrift:** The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

**Herausgeber:** Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

**Band:** - (1925)

**Heft:** 193

**Artikel:** Motoring in Switzerland

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-687046

**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:** 10.12.2025

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

## EIDGENÖSSISCHE GLOSSEN.

*Der sparsame Regierungsrat.*

Dass wir in der Schweiz überorganisiert sind, ist eine alte Tatsache. Neu ist die Tatsache, dass man es einsieht und beginnt, mit der Abhilfe Ernst zu machen. Mehr als einmal stehen bei uns eidgenössische und kantonale Beamte einander im Wege. Taylorsystem und öffentliche Verwaltung sind wahrhaftig keine geborenen Freunde. Es war eine Aenderung beinahe revolutionären Charakters, Eisenbahnbeamte und Postbeamte in eine direkte Beziehung zu einander zu bringen. Die Selbstverständlichkeit von heute, dass ein Eisenbahnbeamter auch Postdienste verrichtet, hätte noch vor einigen Jahren eine Ungeheuerlichkeit bedeutet. Sogar Telephone und Telegraph arbeiten heute Hand in Hand. Die Not hat uns manchen Weg zur Vereinfachung gezeigt. Dass aber in der Schweiz immer noch viel zu tun ist, ohne dass man das Land auf den Kopf zu stellen braucht, beweist neuerdings der Kanton Aargau. Sein Finanzdirektor, Regierungsrat Keller, hat entdeckt, dass man bedeutend billiger arbeiten könnte. Weil es sich hier glücklicherweise um einen Mann handelt, und nicht nur um einen grossen Haufen Papier, wie beim Zürcher Sparbericht, ist das beste zu hoffen. Einzelheiten sagen schon genug: 100 Friedensrichter, 400 Flurrichter, 11 Bezirkspräsidenten, 56 Bezirksrichter, 20 Handelsrichter, 10 Oberrichter sorgen im Aargau für Gerechtigkeit. Dazu kommen erst noch die ungezählten gewerblichen Schiedsrichter, nicht zu vergessen die Einigungsämter. Und dies alles für eine Bevölkerung von 240,000 Menschen, während der Kanton St. Gallen, der 55,000 Einwohner mehr zählt, für sein Gerichtswesen nur halb so viel ausgibt, ohne dass man gehört hätte, dass dieser Kanton zu einem Schelmenparadies geworden sei. Regierungsrat Keller will das Gerichtswesen vereinfachen und die unpraktische und teure Bezirksverwaltung obendrein. Mit der halben Zahl von Bezirken hofft er 200,000 Franken einzusparen und damit den Beweis zu leisten, dass man im Jahre 1925 schon daran gehen dürfte, eine Einrichtung zu ändern, die mehr als hundert Jahre alt ist. Es muss ja nicht notwendigerweise alles so bleiben, wie es ist, man darf sich dann und wann erlauben, die ganze Schweizersache ein wenig von weitem anzuschauen und sich zu fragen, wie man dies und jenes einrichten würde, wenn man erst zu beginnen hätte — nicht nur im Kanton Aargau.

*Vaterländische Erziehung.*

Die nationalrätliche Kommission für die Vorlage des Bundesrates betreffend die Beteiligung des Bundes an den Bestrebungen für die Förderung der nationalen Erziehung hat wieder eine Sitzung abgehalten. Die Vorlage ist nun nach zehnjähriger Arbeit gewissermassen erledigt. Die Selbständigkeit der Kantone auf dem Gebiete des Erziehungswesens soll gewahrt werden. Etwas weniges hat man zu retten versucht. Der Bund soll die Kantone unterstützen, wenn sie etwas für die nationale Erziehung tun wollen. Entsprechende Kurse und Unterrichtsmittel werden genannt, wobei es den Kantonen freisteht, inwieweit sie von diesen Kursen und Unterrichtsmitteln Gebrauch machen wollen. Nun gut, was sich bei dieser Angelegenheit noch mehr in den Vordergrund drängt, als der Sieg der kantonalen Souveränität, ist die Frage: Haben denn die schweizerischen Jünglinge und Mädchen keine Väter und Mütter? Sind diese Väter, die unsere Schützen- und Sängerfeste besuchen, Militärdienst tun und zur Urne schreiten, wirklich nicht imstande, ihren Kindern wenigstens den vaterländischen Unterricht zu geben (wenn auch nicht den mathematischen) und zwar durch Leben und Beispiel, nicht bloss durch das Wort? Wissen diese Väter und Mütter so wenig von der Schweiz, dass man für die Schüler eine neue Zeitschrift gründen muss, ein Monatsblatt mit Originalarbeiten über aktuelle Fragen von nationaler Bedeutung? Sind wir wirklich so aus allem natürlichen Werden und Wesen herausgerissen, dass die Eltern für die Erziehung der Kinder bedeutungslos geworden sind und alles von der Schule übernommen werden soll — auch auf dem Gebiete der Gemeinschaft? Dann muss es wahrhaftig schlimm bestellt sein um unsere Gemeinschaft — und wenn wir auch jeden Sonntag ein patriotisches Fest feiern!

*Entlastung des Konsumenten.*

Die Getreideversorgung gibt wieder Anlass zur Diskussion. Monopol oder Nicht-Monopol ist die Frage. Es läuft auch noch etwas anderes nebenbei mit: Die Mahlprämie für Selbstversorger. Ich will hier nur von der Art reden, wie sie bezahlt werden soll: Es handelt sich um einen jährlichen Betrag von 4½ Millionen Franken. Laut Antrag des Bundesrates soll diese Summe aus den allgemeinen Mitteln des Bundes bestritten werden. Dadurch werde dem Konsumenten eine gewisse Entlastung zuteil. Der Satz klingt verführerisch. Der Bund bezahlt, nicht wir. Aber sind nicht *wir* der Bund? Wir müssen es also doch bezahlen, nur dass es auf eine ungeschäftliche Art hinausläuft. Solche Verrechnungsweisen waren während der Kriegszeit, während der Teuerung Mode und Uebung. Man hat sich hinterher nicht darüber gefreut. Es ist besser, dass ein Volk wisse, wie teuer sein Brot ist, und dass es dieses Brot direkt und offen bezahlt, als dass es meint, das Brot sei weniger teuer und dabei den richtigen Preis dennoch bezahlt, wenn auch auf eine andere Weise. Bei klarer Sachlage kann man dann die Mittel und Wege prüfen, um das Brot zu verbilligen, aber immer auf geschäftliche Weise und nicht durch den Trick, 4½ Millionen "den allgemeinen Mitteln des Bundes" zu entnehmen. Wir haben vorläufig 1,5 Milliarden Staatsschulden und werden auch nach dem schönsten Plane und unter Mitwirkung der Kriegssteuer im Jahre 1956 noch immer 500 Millionen Staatsschulden haben. Unser eidgenössisches Budget soll im nächsten Jahre ins Gleichgewicht kommen. Umso besser, doch umso mehr haben wir die Pflicht, von nun an alle finanziellen Spiegelfechtereien zu unterlassen!

(*Felix Moeschlin in der "Nat.-Ztg."*)

## MOTORING IN SWITZERLAND

(Communicated by Swiss Tourist Office in Zurich.)

On January 18th there appeared unwelcome news in the Swiss and foreign press. On that day the people of the Canton of the Grisons had rejected, by a small majority, the bill about motor traffic. This bill proposed to throw open all the roads of the canton to motor-cars.

The result of this plebiscite brought about many manifestations in favour of the re-admission of the automobile, especially on the part of those valleys which have no railway service, of the touring organisations, the medical associations, etc. In a meeting, attended by many parties concerned in traffic, it was decided to make use of the right of the "popular initiative" in order to induce a new cantonal motoring bill. According to the text of this initiative, the running of motor-cars for the transport of persons, up to eight seats, shall be allowed on the following roads:—

(1) Border of the Canton, near Ragaz-Coire-Lenzerheide-Tiefencastel-Oberhalbstein-Julier-Silvaplana-Maloja-frontier at Castasegna, with bifurcation from Silvaplana to St. Moritz-Celerina-Pontresina and Celerina-Samaden-Pontresina.

(2) Coire-Reichenau-Thusis-Splugen-Bernhardin.

(3) The passes over the Oberalp and the Lukmanier-Disentis-Ilanz-Flims-Reichenau.

(4) Landquart-Prättigau-Davos-the pass of the Flüela-Süs-Schuls-Martinsbruck, on the one hand, Süs-Zernez-the pass of the Ofen-St. Maria-the valley of Münster and Umbrail, on the other.

(5) Samaden-Zernez.

(6) Thusis-Tiefencastel.

Probably the plebiscite about this initiative will take place towards the end of June, so that, if the people decide in favour of this new bill, as may be hoped for, it may come into effect at the beginning of July.

At all events, there will be running during this summer, just as usual, the well-appointed post motor-cars, so much in vogue, over the Alpine passes of the Grisons, i.e., the Oberalp, Lukmanier, Splugen, Bernhardin, Lenzerheide-Julier, Maloja, Ofen, Schuls-Pfunds.

As regards general traffic, one often reads in the foreign press of late that great difficulties are to be encountered when motoring in Switzerland. The guide "Motoring on the Continent," published in London, dwells on the same topic and states that in Switzerland the conditions for motoring are quite different from those of other countries. According to this handbook, a uniform automobile legislation is lacking, each one of the 25 cantons or half-cantons has its own regulations, the motorist of one canton is considered as an outsider in another, rules and by-laws are entangled and differ very much from each other, motoring on Sundays involves special difficulties, good speed is rarely possible on account of the many congested places following each other closely, the roads are in bad condition, etc.

It may be stated once more that the foreign press exaggerates this matter, so that the question arises whether these statements arise only from the wish to obtain greater facilities, or if there are not at the bottom also quite other intentions. However, if in Switzerland there could not yet be passed a uniform federal law about motor traffic, there exists an inter-cantonal agreement (concordat), recognised by nearly all the cantons. The few, as Geneva, Zoug and Unterwalden, which have not joined this concordat, have established regulations which hardly differ from it. So there exists none or hardly any difference from canton to canton, with the exception that certain roads in a few cantons are not open to motor traffic or only at a reduced speed—a thing easily to be understood, considering the topographic conditions of the country. The bill for uniform federal automobile legislation is now the subject of parliamentary action. The parties interested in road travel, and primarily the automobile associations, are anxious that the regulations of the new law should receive the most careful consideration, and should be made to agree with the laws of other countries. As to the duty of insurance, it is aimed to solve this question by means of an international agreement, profiting by the coming revision of the international convention relating to motor traffic.

As to motoring on Sundays, conditions were considerably improved during recent years. On the whole, all the cantons allow Sunday motoring with only the restriction of speed at certain hours after noon during the summer months. Last year the canton of Glaris was the only exception, prohibiting Sunday motoring from 13—18½ o'clock from May until September. But there is a great probability that this canton also will abolish the prohibition in the course of the current year, the Government and the "Landrat" (the cantonal authorities) having already put their respective proposals before the "Landsgemeinde."

That the roads are on the whole not built for the new vehicle cannot be denied, but in Switzerland road conditions are not worse than elsewhere; one also notices regularly in the automobile literature of other countries complaints about bad road conditions. Of late years, in Switzerland much was done in road improvements, it being the particular care of the governments to make roads more suitable for up-to-date fast traffic, and for this purpose the whole receipts of the fees from motor traffic are generally used, and so one may well state that in Switzerland motor traffic does not encounter either better or worse conditions than elsewhere.

Of course, special care is to be observed when driving over the magnificent mountain passes of Switzerland. To moderate speed on these delightful passes, affording so much enjoyment by the continually changing panoramas, is a matter of plain sense. We particularly point out the roads over the Gotthard, Furka, Grimsel, Brunig, Klausen, Simplon, Great St. Bernhard, Col du Pillon, Col des Mosses, etc., besides those of the Grisons mentioned above.

That there was never the slightest accident in the service of the post motor-cars and of similar private enterprises, which are increasing continually, proves that Swiss mountain passes are fit for careful motoring.

## CITY SWISS CLUB.

Un nombre réjouissant de membres avaient répondu à l'appel du Comité et c'est avec peine que les 46 personnes purent être placées pour le souper. Il est absolument indispensable, pour que le Comité puisse faire les arrangements nécessaires à l'avenir, que les membres désireux d'être présents au souper mensuel en informent Monsieur P. F. Boehringer à l'avance.

Monsieur G. Marchand, Vice-Président, qui préside, ouvre la séance à 8 h. 45 et invite immédiatement l'Assemblée à se lever pour honorer la mémoire de notre regretté membre, M. Walter Walters, décédé récemment.

Le procès-verbal est lu et approuvé. Il y a une admission et une démission.

Il est pris note avec remerciements de plusieurs invitations reçues de Sociétés-soeurs de Londres ainsi que d'une communication concernant le concert que la Swiss Choral Society organise pour le 21 courant. Lecture est donnée d'une lettre—circulaire du Comité National Suisse de la Fête du 1er août, mais comme le Club concentre ses efforts sur l'oeuvre de la Société de Fonds de Secours Suisse de Londres, il n'est pas à même de répondre favorablement à l'appel du ci-devant Comité.

La proposition présentée à la séance de février que le Club fasse un don de £50 au "Fonds G. Dimier," à prélever sur les fonds du Club, ne donne lieu à aucune discussion. L'assemblée approuve chaleureusement l'idée de ce don qu'un vote unanime porte à £105, somme qui sera versée au Fonds G. Dimier immédiatement.

Aux divers, la discussion roule sur différents sujets, tels que la fréquentation du local le mardi, le choix du Comité pour l'exercice prochain, etc., M. W. Beckmann attirant l'attention des présents sur la conférence que M. G. P. Gooch, Co-éditeur de la *Contemporary Review*, donnera au Swiss Institute le 3 avril prochain sur "European Affairs," conférence à laquelle les membres du C.S.C. sont tout spécialement invités.

La séance est levée à 9 h. 35.

## SWISS SPORTS.

A Delegates' Meeting of the Swiss Sports was held on Tuesday evening at 74, Charlotte Street, W.1, the club premises of the Schweizerbund; about 30 members were present, Mr. Chas. A. Barbezat being in the Chair.

After the different sub-committees had been constituted, the programme for the next Sports event, which takes place on Saturday, May 23rd, was settled without much discussion. On the whole it will be run on similar lines to those of previous years. One interesting addition, which will probably be most amusing from the point of view of the spectators, will be a push-ball competition. On the other hand, the half-mile flat handicap will be eliminated, as, being near the end of the programme, only a handful of competitors cared to enter. A new race for veterans, that is to say, for men from 35 to 45, will be run, and a challenge cup for this event has been kindly offered by the Union Helvetia; the distance will be 120 yards, and the competitors will be handicapped according to age and previous form. As regards the tug-of-war, the Three As, who have been appealed to for their interpretation of the original conditions for the winning of the challenge cup offered by *The Swiss Observer*, have decided that this cup has *not* been won. New