

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: - (1927)
Heft: 298

Artikel: Das Fahrverkehrsgesetz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-688671>

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: 22.02.2026

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

centres, and gained a few in the Vaud and Ticino cantons. The congress thereupon discussed the greater centralization of Communist forces and the more efficient organisation of the system of "cells."

The President, M. Welty, a member of the Swiss Parliament, reviewed the economic situation in Switzerland, and pointed out that the dividends of the big industrial undertakings had increased; that the borrowings both of industry and of the Federal and Cantonal Governments had been very much reduced; that Switzerland was now exporting large sums of capital, and that this flow of money was tending to associate the Swiss *bourgeoisie* more closely with the Great Powers. But the agricultural industry was going through a bad time, and the Communist Party should seize the opportunity to gain adherents among the peasants. Communist propaganda is therefore likely to be intensified in the country districts during the coming months.

Since the expulsion of the Soviet Economic Mission because of its connection with the Swiss general strike in 1918, the Swiss Communists have kept comparatively quiet. They have maintained their covert activities, however; they are well organised, and it may be said that the Communist menace still exists. The Soviet Government has not been recognised by Switzerland, and has no diplomatic representative in the country, but there is at Berne a Soviet Red Cross Mission under M. Bagotzky, which forms a link between Moscow and the Swiss Communist leaders. Secret Communist agencies exist at Zurich and Geneva. The latter is organised with a view to eventual Soviet representation on the League Secretariat.

The Swiss Communist Party publishes two newspapers, one in German, at Basle, and the other, in French, at Geneva. One of the principal Communist leaders is M. Welty, a Basle advocate, who represented the daughter of M. Vorovsky, the Soviet representative at the Lausanne Conference, at the trial of his murderer, Conradi. The other leader is a M. Budemann, and there is a permanent representative of the Swiss Communist Party at Moscow, M. Humbert-Droz, who is a member of the presidium of the Comintern (Communist International). The Party has its centre at Basle, where the majority of its members live. It is not in itself a serious danger, but many of its secret agents are at work among the non-Communist organisations and especially in the Swiss Socialist Party. Swiss Socialists are, as a whole, opposed to Communism, and the Swiss Trade Unions refused to send a representative to the Basle congress, but they are sometimes influenced by their unavowed Communist members. This is the case at Geneva, where the extremists have almost complete control of the local Socialist Party.

The Swiss Government and police are watching Communist activities very closely. The best weapon against Communism, however, is the Swiss Civic Union, which, since its formation in November, 1918, has improved its organisation so that it is now in a position to collaborate in resisting any revolutionary attempt. The Swiss Civic Union—which was set up by the Swiss Alpine Club—has thousands of members, all Swiss citizens, who do not belong to the army. Its branches spread all over the country; its members are not in any way Fascists and bind themselves not to intervene in any purely economic strike. The object of the Swiss Civic Union is to keep the public services running in case of a general strike, and its members may be called upon, according to their qualifications, to drive railway engines, trams or motor lorries, to carry on the postal, telegraph and telephone services, and to undertake the delivery of foodstuffs and coal. In case of emergency, they are also available to assist the army and police.

The value of this organisation was proved at Basle about eight years ago, when the Communists twice attempted to bring about a general strike. Both attempts collapsed, one within two days and the other within 24 hours after the members of the Swiss Civic Union had begun their service. The members of the Swiss Civic Union are always ready for any emergency. They are trained and picked men, and it appears that the Communists fear their intervention even more than that of the military and police.

A Defender of Jazz.

It is refreshing, in view of the amount of criticism levelled at modern dance tunes, to read the opinion of a recognised musical authority on the merits of 'jazz.' The saxophone, until recently regarded by most people with pretensions to a musical education as a freak instrument, is predicted by Mr. Ernest Ansermet, the well-known Swiss conductor, to be given a place in the classical orchestra of the future. The cutting is from the *Musical Mirror* (May):—

Mr. Ernest Ansermet, the distinguished Swiss conductor, who directed one of the B.B.C. concerts at the Albert Hall, confided to an interviewer that he has a liking for jazz.

"It's all nonsense," he said, "to think that people who love music disdain jazz completely.

The best lovers of classical music like jazz, and it is only a snob who would say otherwise, for no one can fail to appreciate that in jazz there can be many merits. Personally I find it rather exhilarating at the end of a big orchestral concert to amuse myself with a little jazz.

"I find tunes like 'Tea for Two' or 'Who?' are delightful. The saxophone, I think, will prove to be a new element in the classical orchestra. But there are many indications that the great craze for jazz music is nearing its end, and the fact that so many jazz composers appear to get their tunes by purloining from the classics is proof that they cannot create."

I wonder how many more "serious" musicians of eminence have a sneaking fondness for jazz, but are afraid to say so!

The definition of 'jazz' itself appears recently to have undergone a change. Whereas it was originally used solely as a label for the weird and frenzied cacophonies produced by certain coloured dance bands with freak instruments, it now seems to be a comprehensive term for all light modern music which has a predominance of saxophone and a touch of syncopation.

DAS FAHRVERKEHRSGESETZ.

"Automobilgesetz" heisst im Volksmunde wohl das "Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr," das am 14./15. Mai vor das Volk kommt auf Grund eines Referendums, das von 92,000 Stimmberechtigten—eine ausnehmend hohe Zahl—unterschrieben wurde; es will, wie der offizielle Name sagt, den ganzen Verkehr mit Automobilen, Motorrädern und Fahrrädern regeln.

Um das Gesetz tobt ein lebhafter Kampf: wir fürchten, es werde dabei zu Falle kommen. Die Automobilisten—die Radfahrer—die Fussgänger—heissen die Parolen: was auf unseren Strassen krabbelt, strampelt, Staub aufwirbelt, Motoren knattern lässt, hat sich gegeneinander verschworen und bewirft sich mit Argumenten. Die Politik schweigt fein still; heute geht es nicht um soziale oder wirtschaftliche Probleme, wohl aber um Staub oder Nicht-Staub, Haftpflicht und Benzinoll, Prämienhöhung und Fahrgeschwindigkeit.

Das Gesetz will in den Wirrwarr der bisherigen mannigfaltigen kantonalen Vorschriften Ordnung bringen; der Versuch ist an sich jedenfalls durchaus loblich und der Unterstützung wert. Ob es freilich dem Gesetzgeber gelungen ist, alle Interessen zu vereinigen, scheint fraglich; fällt das Gesetz und müssen sich unsere Behörden der Mühe unterziehen, die Kodifizierung des Landstrassenverkehrs erneut in Angriff zu nehmen, so war jedenfalls bereits tüchtige Vorarbeit geleistet worden.

Das Fahrverkehrsgesetz erstrebt die Vereinheitlichung der bisherigen sog. Konkordatsbestimmungen, die jedem Kanton eigene Fahrverordnungen, Geschwindigkeitsvorschriften, Erheben von Gebühren usw. gestatteten. Unsere grossen Durchgangsstrassen werden für den Verkehr frei: man wird ungehindert und gebührenfrei über den Klausen, den Gotthard, nach dem Graubünden, über den Brünig fahren dürfen. Auch die Geschwindigkeitsvorschriften sind einheitlich geregelt; die Maximalgeschwindigkeit ist für Automobile und Motorräder 50 Kilometer, für Lastautomobile 20 bis 25 auf der offenen Strecke, 30 resp. 15 Kilometer in Ortschaften. (Hier setzt besonders die Kritik der Fussgänger an, welche diese Konzeptionen an die Fahrzeuge zu weitgehend finden.) Die Errungenschaften der freien Durchgangsstrassen und der einheitlichen Geschwindigkeitsvorschriften dürfen nicht zu niedrig eingeschätzt werden; dieser oder jener Automobilist wird es vielleicht bedauern, dass sich im Gesetz kein Passus befindet, welcher die unwürdige Einrichtung kantonaler Autofallen verbietet.

Das Gesetz wird durch eine ganze Reihe von Bestimmungen eingeleitet, welche sich auf die Befähigung des Fahrens, auf Fahrausweise usw. beziehen. Dass hier strenge Normen aufgestellt werden, ist unseres Erachtens nichts wie recht und billig. Die Verkehrsvorschriften ordnen die Geschwindigkeit und Art des Fahrens und bestimmen das Verhalten bei Kreuzungen, bei Unglücksfällen (der unverletzte Autofahrer hat z. B. sofort seinen Beistand anzubieten und für Hilfe zu sorgen), Dinge, die eigentlich selbstverständlich sein sollten und deren gesetzliche Normierung sicher nichts schadet.

Die Haftpflicht des Automobilisten bei Unfällen, die im dritten Abschnitt geregelt ist, ist verschärft. Der Automobilist haftet immer und in jedem Falle für den angerichteten Schaden, ausser er beweise, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch grobes Verschulden des Geschädigten oder durch Verschulden eines Dritten herbeigeführt worden ist. Diese strengen Grundsätze haben die Automobilisten auf den Plan gerufen und zum Referendum geführt, in Verbindung mit den Bestimmungen über die Versicherung, gemäss welchen die Versicherungssumme für jedes Automobil mindestens 30,000 Franken für eine verunfallte Person betragen muss, für das Unfallereignis mindestens 100,000 Franken. Diese Ansätze haben höhere Versicherungsprämien im Gefolge, welche

die Automobilisten belasten. Für die ausländischen Automobilisten ist der Bundesrat befugt, die Bedingungen der Einreise bezüglich der Haftpflicht festzulegen.

Ein besonderer Abschnitt ist dem Fahrradverkehr gewidmet. In der Schweiz zirkulieren insgesamt etwas 700,000 Fahrräder; diese gewaltige Zahl ist mithin am Gesetze interessiert und wohl imstande, es zu Fall zu bringen. Die Velozipedisten sind sehr arg verschnupft wegen der Bestimmung, die für jedes Fahrrad ein Kontrollschild (wie wir es in Basel seit jeher haben) obligatorisch macht; die Radfahrerkreise erklären, diese drakonische Vorschrift sei einzig und bestehe sonst nirgends. Tatsächlich verlangt das Gesetz—eine merkwürdige Ungleichheit—vom ausländischen Velofahrer den Kontrollschild erst dann, wenn er sich mit seinem Fahrrad mehr als drei Monate in der Schweiz aufhält; nur der "Eidgenosse" wird numeriert," erklären die Gegner.

Dies ist in grossen Zügen der Inhalt des Gesetzes; wir haben dabei besonders die Punkte hervorgehoben, die umstritten sind. Nicht unwichtig für Annahme oder Verwerfung ist die allgemein schlechte Stimmung der automobilistischen Kreise gegenüber dem Bunde. Man hält dem Bund hauptsächlich die Erhöhung des Benzinolls von 30 Rappen (vor dem Krieg) auf 23 Franken (heute) vor; die dadurch bedingte Erhöhung des Benzinpreises trage den Charakter einer indirekten Steuer, die wiederum die gesamte Volkswirtschaft treffe. Ein Viertel dieses Benzinolls gibt der Bund den Kantonen ab, ihnen den Unterhalt der Strassen damit selbst überlassend. Die Verkehrsinitiative der Schweizerischen Verkehrsliga verlangt die Abgabe des ganzen Benzinolles (16 bis 20 Millionen jährlich) an die Kantone zu Strassenbauzwecken.

Man sieht, dass die Gegner des Gesetzes seine Schwächen geschickt ausnützen; berücksichtigt man ausserdem, dass für ein "Neinsagen" gegen alles, was aus Bern kommt, sehr Viele zu haben sind, so scheinen die Aussichten für eine Annahme nicht gerade günstig.

Nat. Ztg.

QUOTATIONS from the SWISS STOCK EXCHANGES.

BONDS.		May 3		May 10	
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Confederation	3% 1903	82.50		82.67	
	5% 1917, VIII Mob. Ln.	101.67		101.50	
Federal Railways	3½% A—K	84.10		84.00	
"	1924 IV Elect. Ln.	102.25		102.50	
SHARES.		Nom	May 3	May 10	
Swiss Bank Corporation	...	500	782	778	
Crédit Suisse	...	500	832	839	
Union de Banques Suisses	...	500	702	710	
Société pour l'Industrie Chimique	...	1000	2432	2465	
Fabrique Chimique ci-dev. Sandoz	...	1000	3965	3970	
Soc. Ind. pour la Schappe	...	1000	3245	2968	
S.A. Brown Boveri	...	350	625	599	
C. F. Bally	...	1000	1325	1327	
Nestlé & Anglo-Swiss Cond. Mlk. Co.	...	200	777	770	
Entreprises Sulzer S.A.	...	1000	1130	1152	
Comp. de Navig'n sur le Lac Léman	...	500	575	582	
Linoleum A.G. Giubiasco	...	100	106	125	
Maschinenfabrik Oerlikon	...	500	731	737	

MAURICE BRUSCHWEILER

High-class Beef & Pork Butcher

TELEPHONE: 42, SNOWFIELDS,
HOP 3188. LONDON BRIDGE, S.E.1

Schweizer Spezialitäten.

Kalbs-Roladen	Gehacktes Rind-, Kalb- u. Schwinigs
Kalbs-Blätzli	Echte Schweizer
Kalbs-Voressen	Schüblig, Landjäger, Cervelas, Wienerli, Bratwurst, etc.
Kalbsbraten, gerollt und gespickt	Geflügel aller Art
Kalbsbrust zum füllen	Geräucherte Schincken und Ochsenzungen in allen Grössen
Kalbs-Nierenbraten, etc.	
Schweinebraten, gerollt	
Rindsbraten, gespickt	
Rindsroladen	

These sausages can also be had at Jackson's, Moorfields; the 'Swiss Hotel', Old Compton Street, and all first-class Continental shops.

MISCELLANEOUS ADVERTISEMENTS

Not exceeding 3 lines.—Per insertion 2/6; three insertions 5/-
Postage extra on replies addressed c/o Swiss Observer

TWO OR THREE Swiss Gentlemen received as paying guests in private family. Every comfort. 20 minutes from all London stations. Telephone, electric light, etc. Moderate terms.—37, Cedars Road, Beckenham.

WANTED for end of May, good Cook and House Parlor Maid. Friends or Sisters preferred; of Swiss nationality.—Apply Box H.V., 'Swiss Observer,' 23, Leonard St., E.C.2.

WANTED, an experienced Swiss girl for French Confectionery and Pastry counter in town near Guildford.—Apply Box A.B., 'Swiss Observer,' 23, Leonard St., E.C.2.