

Pflicht nachkommen kann, den aus der Armee ausscheidenden Wehrmännern eine Waffe zu Eigentum zu überlassen.

Eine solche Entwicklung widerspricht dem Grundgedanken von Artikel 18 Absatz 3 BV und einer althergebrachten Tradition unseres Landes. Sie ist darüber hinaus wehrpolitisch fragwürdig. Das Schiesswesen ausser Dienst als auch staatspolitisch gewichtige Institutionen würden dadurch je länger je mehr beeinträchtigt.

3. Das Sturmgewehr 57 könnte in grösserem Umfang wohl nur nach Abänderung in eine Einzelschusswaffe abgegeben werden. Bei den Schützen wäre wohl die Bereitschaft vorhanden, hieran einen finanziellen Beitrag zu leisten. Der Bundesrat möge sich im übrigen über die näheren Modalitäten einer Abgabe des Sturmgewehrs 57 zu Eigentum und zu weiteren Möglichkeiten (z. B. beschränkte Wiederaufnahme der Produktion von Karabinern 31) in seiner Antwort äussern.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Die geltenden Bestimmungen über die unentgeltliche Abgabe des Karabiners 31 zu Eigentum an Wehrmänner, die aus der Armee ausscheiden, sowie über die Abgabe des Karabiners als Leihwaffe erlauben die Weiterführung der heutigen Praxis bis ungefähr Mitte der neunziger Jahre. Ende 1994 werden voraussichtlich die Vorräte an Karabinern 31 endgültig erschöpft sein. Im selben Zeitpunkt werden die letzten Wehrmänner aus der Wehrpflicht entlassen, die in der Rekrutenschule noch mit dem Karabiner ausgerüstet wurden.

Die heute geltende Regelung geht auf eine Einigung zurück, die das Militärdepartement im Jahre 1977 mit den Landesschützenverbänden erzielt hat. Die damit gemachten Erfahrungen sind gut. Sofern die heutigen Abgabebedingungen nicht geändert werden – Karabiner werden nur Wehrmännern abgegeben, die sich über eine minimale auserdienstliche Schiessfähigkeit ausweisen –, drängen sich keine Massnahmen auf.

Heute und auch in den kommenden Jahren müssen sämtliche Sturmgewehre 57, die durch Ausscheiden von Wehrmännern aus der Armee frei werden, aufgerüstet und zur erneuten Abgabe an Rekruten verwendet werden. Eine Überlassung des Sturmgewehrs 57 an ausscheidende Angehörige der Armee käme deshalb allein schon aus Bestandesgründen nicht in Frage. Überzählige Sturmgewehre 57 würden erst nach der allfälligen Einführung eines neuen Sturmgewehrs zur Verfügung stehen. Da über diesen Zeitpunkt hinaus genügend Karabiner 31 für die Überlassung als Eigentum zur Verfügung stehen, stellt sich das Problem der Abgabe des Sturmgewehrs 57 zur Abgeltung von Eigentumsansprüchen an ausscheidende Wehrmänner nicht.

Der Umbau des Sturmgewehrs 57 zu einem Halbautomaten, der dem im Privathandel erhältlichen Sturmgewehr PE 57 entsprechen würde, ist technisch ohne weiteres möglich, würde aber voraussichtlich Kosten bis zu 300 Franken pro Stück verursachen. Dazu kommt, dass die umgebauten Sturmgewehre den Vorschriften über das Kriegsmaterial unterliegen würden und demnach für den privaten Erwerb und Besitz einer solchen Waffe in jedem Fall eine Bundesbewilligung sowie teilweise auch kantonale Bewilligungen erforderlich wären.

Auch eine Wiederaufnahme der Fabrikation von Karabinern 31 wäre an sich möglich, würde aber Investitionen in der Höhe von rund 1,5 Millionen Franken erfordern. Eine Nachfabrikation von Karabinern 31 wäre wirtschaftlich nur zu verantworten, wenn eine Serie von mindestens 50 000 Stück hergestellt werden könnte. Der Stückpreis für ein solches Gewehr würde sich vermutlich auf rund 2000 Franken belaufen.

Ob und wie nach 1994 dem Verfassungsgrundsatz, wonach die persönliche Waffe nach Massgabe der Bundesgesetzgebung in den Händen des Wehrmannes verbleibt, nachzu-

leben sein wird, ist mit einer Reihe von Problemen verbunden, die aus heutiger Sicht nicht leicht zu lösen sein werden. Der Bundesrat ist aber überzeugt, dass in der verbleibenden Zeit eine für alle Interessenten annehmbare Lösung gefunden werden kann.

Zusammenfassend können die Fragen der Interpellation wie folgt beantwortet werden:

1. Mit dem Sturmgewehr oder Karabiner ausgerüstete Wehrmänner, die bis Ende 1994 aus der Armee ausscheiden und einen Anspruch auf Überlassung der ganzen oder teilweisen Ausrüstung haben, erhalten einen Karabiner unentgeltlich zu Eigentum, sofern sie durch Eintragung im Schiessbüchlein nachweisen, dass sie in den letzten Jahren mindestens zweimal das obligatorische Programm und zweimal das Feldschiessen 300 Meter geschossen haben. Es drängen sich deshalb heute keine Massnahmen auf.

2. Der Zeitplan für die Beschaffung eines neuen Sturmgewehrs, dessen Einführung für Ende der achtziger Jahre vorgesehen ist, steht mit dem Problem der Überlassung der persönlichen Waffe bei der Entlassung aus der Wehrpflicht in keinem direkten Zusammenhang.

3. Ob und unter welchen Umständen das Sturmgewehr 57 dereinst den ausscheidenden Wehrmännern zu Eigentum abgegeben werden kann, lässt sich heute nicht abschliessend beantworten. Die Frage stellt sich indessen in den nächsten zehn Jahren nicht.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Präsident: Herr Loretan erklärt sich nicht befriedigt.

82.485

Interpellation Delamuraz Bahnlinie Aigle-Sépey-Les Diablerets Chemin de fer Aigle-Sépey-Les Diablerets

Wortlaut der Interpellation vom 20. September 1982

Der Bundesrat erklärte kürzlich, er halte es für angezeigt, die Bahnlinie Aigle-Sépey-Les Diablerets durch eine Busverbindung zu ersetzen.

Für den Fall, dass der Kanton Waadt und die Gemeinden diese Bahnlinie weiterbetreiben würden, wäre es nur billig, wenn der Bund diese Bahn mit den gleichen Beiträgen unterstützt, die er für den Busverkehr aufwenden müsste. Der Bundesrat wird eingeladen, sich zu dieser Auffassung zu äussern.

Texte de l'interpellation du 20 septembre 1982

Le Conseil fédéral a annoncé récemment qu'il estimait judicieux de remplacer la liaison ferroviaire Aigle-Sépey-Les Diablerets par un service de bus.

Dans l'hypothèse où le canton de Vaud et les communes maintiendraient la voie ferrée, il serait équitable que le Conseil fédéral verse à ce chemin de fer la contribution financière qu'il aurait versée pour un service routier.

Le Conseil fédéral est invité à se prononcer dans ce sens.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bonnard, Brélaz, Cevey, Forel, Jeanneret, Junod, Martin, Massy, Teuscher, Thévoz

(10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

En 1976, l'existence de trois compagnies de chemins de fer (Nyon-Saint-Cergue-Morez, Aigle-Ollon-Monthey, Aigle-

Sépey–Les Diablerets) était mise en cause par l'Office fédéral des transports.

Répondant, le 18 septembre 1978, à l'interpellation 76.477, le Conseil fédéral se déclarait d'accord de soumettre à un collège d'experts le sort de ces trois chemins de fer.

L'expertise a été remise au gouvernement. Celui-ci se décide pour le maintien des deux premiers chemins de fer précités et pour le remplacement de la liaison ferroviaire Aigle–Sépey–Les Diablerets par un service de bus.

Nous nous félicitons du maintien de deux des trois compagnies menacées auparavant, dans la mesure où le chemin de fer, en l'occurrence, demeure la formule de transport la plus adéquate, à court terme et à long terme. En revanche, le démantèlement de l'Aigle–Sépey Les–Diablerets serait fâcheux, du point de vue de la fiabilité et de la qualité du transport et du point de vue des intérêts légitimes de l'économie de montagne.

On peut dès lors tenir pour vraisemblable que le canton de Vaud et les communes intéressées s'efforceront de maintenir ce chemin de fer, dût-il leur en coûter.

Cela étant, l'idéal serait évidemment que le Conseil fédéral revienne sur sa position et qu'il se prononce en faveur du chemin de fer ASD (on remarquera au passage que le Conseil fédéral n'a pas la compétence de supprimer une ligne et qu'il ne peut agir qu'au niveau du financement). Au cas où, malheureusement, le Conseil fédéral ne reviendrait pas sur sa position, il serait indispensable qu'il octroie à ce chemin de fer le soutien financier qu'il eût accordé au bus. Pratiquer différemment – c'est-à-dire couper toute aide fédérale à l'ASD parce que maintenu en tant que chemin de fer – serait inadmissible quant à l'équité et quant à l'efficacité.

Nous souhaitons très vivement que le Conseil fédéral se prononce dans ce sens et qu'il puisse le faire à bref délai: le sursis pour l'ASD a duré plusieurs années et il est nécessaire que canton et communes intéressés puissent se décider maintenant, en toute connaissance de cause.

Antworten des Bundesrates siehe unten

Réponses du Conseil fédéral voir ci-après

82.490

Interpellation Meizoz

Bahnlinie Aigle–Sépey–Les Diablerets

Chemin de fer Aigle–Sépey–Les Diablerets

Wortlaut der Interpellation vom 20. September 1982

Der Bundesrat wird eingeladen,

– darzulegen, warum er für die technische Erneuerung und für die Deckung des Betriebsdefizits der Aigle–Sépey–Les Diablerets-Bahn keine Bundesbeiträge mehr ausrichten will und warum er diese Bahn durch eine Busverbindung ersetzen will;

– zu sagen, wieviel der Bund zahlt, wenn der Kanton Waadt und die betroffenen Gemeinden den Betrieb dieser Bahnlinie aufrechterhalten; ist er bereit – was sehr zu wünschen wäre –, die Summe zu zahlen, die er für den Busbetrieb aufwenden müsste? Wir bitten den Bundesrat, in diesem Sinne zu entscheiden;

– zu sagen, ob und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen er – auf einer neuen Grundlage – eine einvernehmliche Lösung mit dem Kanton Waadt für möglich hält.

Texte de l'interpellation du 20 septembre 1982

Le Conseil fédéral est invité

– à exposer les raisons qui l'ont amené à ne plus accorder, à l'avenir, de contributions fédérales pour le renouvellement

technique et la couverture du déficit d'exploitation du chemin de fer Aigle–Sépey–Les Diablerets (ASD) et à en souhaiter le remplacement par un service routier;

– à préciser à combien se monteraient les prestations financières de la Confédération dans l'hypothèse où le canton de Vaud et les communes en cause maintiendraient l'exploitation de la ligne de chemin de fer et, dans cette éventualité, à dire s'il est vrai que celles-ci pourraient s'élever au niveau de celles requises pour un service de bus, ce qui serait hautement souhaitables. Nous demandons au Conseil fédéral de se prononcer dans ce sens;

– à dire si et à quelles conditions la recherche, sur des bases nouvelles, d'une solution d'entente avec le canton de Vaud peut être envisagée.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Brélaz, Christinat, Darbellay, Dupont, Forel, Gloor, Jaggi, Petitpierre, Ruffy, Teuschler, Thévoz, Vannay (12)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

La décision du Conseil fédéral de ne plus accorder le soutien financier de la Confédération au chemin de fer à voie étroite Aigle–Sépey–Les Diablerets (ASD) et d'en demander le remplacement par un service routier a suscité une réelle émotion et une vive déception dans le canton de Vaud, plus particulièrement dans la vallée des Ormonts.

Cette décision, fondée sur des considérations d'ordre strictement et étroitement économique, ne donne pas satisfaction pour plusieurs raisons. Elle comporte, tout d'abord, le grave inconvénient de supprimer une liaison ferroviaire ayant le mérite d'exister et dont les voies ont été entièrement rénovées au cours des dernières années avec l'accord de l'Office fédéral des transports (OFT).

Elle anticipe sur l'application d'une conception globale suisse des transports (CGST) qui n'a pas encore reçu l'aval du Parlement et du peuple. Elle ignore, enfin, l'aspect politique des choses pour n'entendre que le langage des experts.

S'agissant des premiers, il y a lieu de souligner ce qui suit:

– la route, bien qu'améliorée sur de nombreux tronçons, est très sinueuse et de modeste largeur. Sa capacité d'absorption du trafic en est ainsi grandement réduite. Il sera parfois difficile, le dimanche notamment ainsi qu'en haute saison touristique, d'assurer la correspondance avec les trains au départ de la gare d'Aigle. D'autre part, comme cette route est située sur le versant de la vallée le plus exposé aux avalanches et aux glissements de terrain – plus précisément celui de la Frasse, toujours non maîtrisé – la question de la sécurité et de la régularité des transports de voyageurs par bus pourrait bien se poser à plus d'une reprise. Cela d'autant plus que la géographie des lieux interdit toute modification d'itinéraire. Des interruptions plus ou moins prolongées de la circulation sont d'autre part à craindre en cas d'accident. Une telle situation s'est présentée plusieurs fois au cours des années écoulées;

– la conversion du rail en un service routier entraînera une forte majoration des tarifs. Selon des données officielles, celle-ci pourrait être de 50 pour cent ou même plus;

– une douzaine d'agents de l'ASD perdront leur emploi. Le recyclage de ces travailleurs, tous très attachés à leur vallée et souhaitant y rester, n'ira pas sans difficultés à l'heure où la population autochtone éprouve déjà beaucoup de peine à trouver une occupation sur place;

– le nombre des usagers du rail est, depuis quelques années, en légère mais régulière progression malgré l'inconfort d'un matériel roulant datant de 1913:

175 000 en 1979

182 000 en 1980

189 000 en 1981

Il ne fait pas de doute qu'un équipement moderne et un temps de parcours sensiblement réduit par rapport à la situation actuelle rendraient la ligne plus attractive. A l'image de ce que le MOB a réalisé et compte tenu de

Interpellation Delamuraz Bahnlinie Aigle-Sépey-Les Diablerets

Interpellation Delamuraz Chemin de fer Aigle-Sépey-Les Diablerets

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.485
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1821-1822
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 080

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.