

fédérale qui s'oubliait elle-même. Mais l'Assemblée fédérale ne peut pas s'oublier au mépris des termes de la constitution. Je souhaite donc que l'on réexamine avec soin la base constitutionnelle et légale de l'ordonnance de 1979. Après tout, Monsieur le Conseiller fédéral, dans cette ordonnance de 1979, on prévoit des limitations substantielles aux droits fondamentaux et on imagine même que ce sont des officiers de l'armée qui les décrèteront. Il faudrait, pour une telle compétence, que la base légale en soit mieux établie. Plus généralement, dans les rapports entre le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale, je désire que l'on examine sérieusement, eu égard aux responsabilités politiques, si la loi de 1907-1949 ne devrait pas être revue. Voilà la suggestion que j'adresse au représentant du Conseil fédéral.

Frau Meier Josi: Ich teile die Sorgen von Herrn Muheim. Die Problematik liegt ja darin, dass die Armee grundsätzlich einen Kampfauftrag hat und dass Polizeieinsätze für die Armee atypisch sind. Die Notwendigkeit der Ueberprüfung ergibt sich aber vor allem auch daraus, dass der Weg über eine Ausweitung der Bundespolizei – jedenfalls gegenwärtig – verbaut ist und dass die Idee einer interkantonalen Polizei gescheitert ist.

Nun hat sich für mich aus dem Votum des Kommissionspräsidenten – gerade weil der Ordnungseinsatz nicht unbedenklich ist – ein Problem ergeben. Die Kommission will es dem Bundesrat überlassen, ob er diese Einsätze in einer Verordnung oder in einem Gesetz regeln wolle. Da möchte ich eine Warnung aussprechen. Obwohl ich der Erledigung des Geschäfts zustimmen werde, bin ich nicht damit einverstanden, dass wir diesen Entscheid dem Bundesrat überlassen. Es geht um zu wichtige Fragen, als dass wir uns da dispensieren könnten. Nachdem nur ein Postulat überwiesen werden soll, kann ich von einem formellen Widerstand absehen, ich bin aber froh, dass auch Kollege Aubert noch eine Ueberprüfung gewisser Gesetzesgrundlagen gefordert hat. Das bestärkt mich in meiner Auffassung, dass das letzte Wort über Verordnung oder Gesetz bei uns liegen muss – nicht beim Bundesrat. Bei einer Verordnung wäre uns der Entscheid in der Zukunft weitgehend entzogen.

Weber, Berichterstatter: Als Kommissionspräsident habe ich versucht, die Stimmung und die Haltung der Kommission in meinem Votum wiederzugeben, und glaubte, das gesagt zu haben, was mit dem Resultat von 9 Stimmen zu 1 gemeint war. Darf ich hier wenigstens noch beifügen, dass es sich bei dieser einen ablehnenden Stimme um die meine handelte. Ich glaube, dass die Form der Motion hier besser und richtiger gewesen wäre, habe aber auf einen Minderheitsantrag verzichtet, weil ich hier im Rat überhaupt keine Chance zu haben glaubte. Ich hoffe darauf, dass der Bundesrat verstanden hat, was mit der parlamentarischen Initiative und mit der Motion eigentlich gemeint war, und dass er auf die Sorgen eingeht, die in der Diskussion zum Ausdruck gebracht worden sind.

Bundesrat Koller: Wir sind uns alle einig, dass es sich bei Ordnungsdienstleistungen der Armee um sehr sensible Bereiche staatlicher Tätigkeit handelt. Unbestritten ist wohl auch, dass der Ordnungsdienst für unsere Armee gegenüber ihrem Primärauftrag – Kampf und Verteidigung, wie Frau Meier richtig sagte – eine sekundäre Aufgabe bleiben muss. Aber er ist nicht nur sekundär, sondern es ist ein subsidiärer Auftrag für unsere Armee, da Ordnungsdienstleistungen wirklich nur als *ultima ratio* in Frage kommen, nämlich dann, wenn die zivilen Polizeikräfte allein Ruhe und Ordnung nicht mehr sicherstellen können. Das wollte ich vorausschicken. Der Bundesrat anerkennt durchaus, dass die rechtlichen Vorschriften betreffend den Einsatz der Armee im Ordnungsdienst heute nicht mehr voll zu befriedigen vermögen. Der Begriff des Ordnungsdienstes sollte insofern neu definiert werden, als darunter beispielsweise auch die Truppeneinsätze zum Schutz von internationalen Konferenzen in unserm Land – wie wir sie in Genf mehrere Male hatten – subsumiert werden könnten. Wenn wir den

Begriff aber derart ausdehnen, werden wir auch ganz eingehend zu prüfen haben, ob die doch sehr weitgehenden Rechtsfolgen (Artikel 200 und 201 der Militärorganisation), die an den Begriff des aktiven Dienstes geknüpft sind – der Ordnungsdienst ist ja nach der geltenden Regelung ein Unterfall des aktiven Dienstes –, nicht zu weit gehen. Die Stichworte Requisition, Unbrauchbarmachung, Militarisierung, Kriegsbetrieb der staatlichen und konzessionierten Verkehrsunternehmungen zeigen, wie weit diese Rechtsfolgen gehen. Wir sind gerne bereit, die neuen Bedrohungsformen anlässlich dieser Revision besser zu berücksichtigen. Gemeint sind vor allem die Formen sogenannter verdeckter oder indirekter Kriegsführung, also Terrorereignisse, Geiselnahmen usw.

Der Bundesrat ist auch bereit, die von Herrn Ständerat Aubert aufgeworfenen Fragen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, aber auch zwischen Bundesrat und Bundesversammlung neu zu überprüfen. Der Bundesrat möchte sich zurzeit aber in bezug auf die Form der Revision noch nicht binden, weil es hier einerseits um sehr delikate Fragen geht und andererseits doch noch sehr viele Unsicherheiten bestehen, wie sie vor allem Herr Ständerat Muheim in seinem Votum aufgeführt hat. Deshalb möchten wir uns in bezug auf die Erlassform heute noch nicht festlegen, sichern Ihnen aber zu, dass wir den ganzen Problembereich genau prüfen und Ihnen zu gegebener Zeit dann die nötigen Anträge unterbreiten werden. Insofern bin ich Ihnen dankbar, wenn Sie dem Antrag Ihrer Kommission Folge geben, die Motion des Nationalrates in ein Postulat umzuwandeln.

Präsident: Die Kommission beantragt, die Motion des Nationalrates in ein Postulat umzuwandeln und es zu überweisen.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

86.804

Interpellation Arnold Verkehrsunfälle von Wehrmännern Accidents de la route des militaires rentrant du service

Wortlaut der Interpellation vom 18. Dezember 1986

Beim Einrücken von Wehrmännern mit Privatfahrzeugen nach dem Sonntagsurlaub ereignen sich immer wieder Strassenverkehrsunfälle. Offenbar ist aus verschiedenen Gründen das Unfallrisiko auf solchen Fahrten erhöht.

Ich bitte den Bundesrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie zahlreich war in den letzten Jahren diese Art von Unfällen mit Verletzten oder mit tödlichem Ausgang?
2. Ist die Militärversicherung leistungspflichtig, sowohl wenn der verletzte Wehrmann das Fahrzeug selber führte, als auch wenn er im Privatfahrzeug eines Dritten mitfuhr?
3. Wie lauten die Vorschriften und Weisungen über das Einrücken mit Privatfahrzeugen nach dem Urlaub?
4. Wäre es denkbar, dass in Zukunft vermehrt von der Truppe Bahn- oder Bustransporte zum Einrücken nach dem Urlaub ab bestimmten Sammelbahnhöfen organisiert, eventuell kommandiert würden?

Texte de l'interpellation du 18 décembre 1986

Lorsque des militaires rentrent du service au volant de leur propre voiture après la permission de fin de semaine, il y en a souvent qui sont victimes d'accidents de la route. Il semble que le risque d'accidents dans de telles circonstances augmente pour des raisons diverses.

Je prie le Conseil fédéral de répondre à ce sujet aux questions suivantes:

1. Quel a été, au cours des dernières années, le nombre d'accidents qui se sont produits dans de telles circonstances et qui ont fait des victimes, morts ou blessés?
2. L'assurance militaire est-elle tenue de verser des prestations aussi bien quand le militaire victime d'un accident conduisait lui-même le véhicule que s'il était passager dans la voiture particulière d'un tiers?
3. Quelles sont les prescriptions et instructions sur l'utilisation de voitures particulières lors de la rentrée du service après une permission?
4. Serait-il possible à l'avenir d'organiser davantage de transports par train ou par autobus, au départ de certaines gares, et d'en rendre l'utilisation obligatoire pour les militaires qui rentrent en service après leur permission de fin de semaine?

Arnold: Bei meiner Interpellation geht es nicht um Verkehrsunfälle von Wehrmännern mit Armeefahrzeugen während des Dienstbetriebs, wie bei der nachfolgenden Petition, sondern um Strassenverkehrsunfälle nach dem üblichen Sonntagsurlaub auf dem Weg von zu Hause zum Dienstort oder zu einem Sammelplatz in der Nähe des Dienstortes. Auf diesen Fahrten wird das Privatfahrzeug entweder vom Wehrmann selber oder einem Angehörigen oder Bekannten, nicht selten von seiner Ehefrau oder seiner Freundin, gelenkt. Diese Zivilperson nimmt dann in der Regel das Auto wieder mit nach Hause zurück.

Ich muss Ihnen nicht ausführlich schildern, dass sich der Wehrmann auf dieser Fahrt am Abend nach dem Sonntagsurlaub meistens in einer besonderen Verfassung befindet, die das Unfallrisiko wesentlich erhöhen kann. Der eine Wehrmann hat ein fröhliches Wochenende hinter sich und befindet sich beim Einrücken noch in Hochstimmung. Der andere rückt widerwillig und mit schlechter Laune wieder ein und trennt sich nur ungern von seinen Lieben. Beide haben in der Regel etwas gemeinsam, was das Unfallrisiko zusätzlich erhöht: Sie bleiben bis zum letzten Moment zu Hause, wollen aber doch nicht zu spät einrücken und schlagen dann ein entsprechendes Tempo auf der Strasse an. Sie alle haben das schon oft selber erlebt oder bei nahen Bekannten beobachtet. Ich verschweige nicht, dass ein konkreter Verkehrsunfall, der sich vor mehreren Monaten ereignete, den unmittelbaren Anstoss zu meiner Interpellation gab. Zwei junge Urner Wehrmänner verloren damals beim Einrücken am Sonntagabend ihr Leben. Ich verschweige auch nicht, dass mich nach diesem Unfall Mütter und junge Ehefrauen ansprachen und bekannnten, sie hätten jedes Mal Angst, wenn ihre Männer oder Söhne am Abend nach dem Urlaub zu später Stunde noch mit dem Auto losfahren.

Ich frage in meiner Interpellation, wie häufig solche Verkehrsunfälle nach dem Urlaub vorkommen und wie der Versicherungsschutz auf solchen Fahrten für den Wehrmann und seine zivilen Begleiter geregelt seien. Mein Hauptanliegen besteht aber darin, die Zahl solcher gefährlichen Fahrten zu vermindern und damit Wehrmänner und Angehörige vor Unglück zu bewahren. Ich denke, wie Sie der Interpellation entnehmen können, an Sammeltransporte ab bestimmten Knotenpunkten.

Wenn z. B. eine militärische Einheit aus dem Waadtland oder aus Genf im Goms im Oberwallis Dienst leistet, ist es doch zumutbar, dass die Wehrmänner am Sonntagabend schon in Brig oder sogar in Lausanne besammelt werden. Oder eine WK-Truppe von mehrheitlich Zürcher Wehrmännern, die am Urlaubs-Sonntagabend z. B. um Mitternacht in Disentis in der Unterkunft sein muss, könnte in Chur oder Sargans oder sogar im Zürcher Hauptbahnhof besammelt werden. Vor der Entlassung in den Urlaub am Samstag wären die Wehrmänner über solche Sammeltransporte per Bahn zu orientieren. Ich werfe die Frage auf, ob in bestimmten Fällen die Besammlung zum gemeinsamen Transport nicht kommandiert, also verbindlich angeordnet, werden könnte.

Wie für andere Sonderaufgaben – Sie sehen, ich kenne den Dienstbetrieb auch ein wenig – müsste in jeder Einheit ein Offizier damit beauftragt werden, zusammen mit den Bahnunternehmungen das Nötige zu organisieren. Ausnahmen wären zu melden und vorzubehalten.

Es ist mir bekannt, dass schon andere Parlamentarier vor mir dieses Problem aufgegriffen haben. Man hat ihnen damals geantwortet, die persönliche Freiheit, die freie Benützung des eigenen Autos dürfte nicht unnötig eingeschränkt werden. Diese Antwort könnte ich nicht gelten lassen, heute schon gar nicht mehr. Im Militärdienst muss die persönliche Bewegungsfreiheit zwangsläufig in verschiedener Hinsicht wesentlich eingeschränkt werden. Gerade die Benützung des eigenen Autos ist während des Militärdienstes in der Regel vollständig ausgeschlossen. Ich habe noch nie gehört, dass damit ein Grundrecht verletzt worden wäre.

Bei meinem Vorstoss geht es erst in zweiter Linie um die schützenswerten Anliegen des umweltschonenden und energiesparenden Verkehrs, beides Anliegen, für die der Bund selber und die Armee auch eintreten dürfen. Für mich steht im Vordergrund der Schutz von Menschenleben und die Beseitigung von erkannten Gefahren, denen sich der Wehrmann bei der Erfüllung der Wehrpflicht immer wieder gewollt oder ungewollt aussetzt.

Bundesrat Koller: Ich darf zu den aufgeworfenen Fragen wie folgt Stellung nehmen:

1. Zur Frage nach der Zahl der Unfälle mit Privatfahrzeugen im Urlaub: Die Zahlen der Verkehrsunfälle von Angehörigen der Armee mit Privatfahrzeugen im Urlaub schwanken stark. In den letzten Jahren mussten folgende Unfälle registriert werden: 1980 vier tödlich Verunfallte, 1981 sieben, 1982 fünf, 1983 acht, 1984 kein tödlich Verunfallter, 1985 sechs, 1986 fünf tödlich Verunfallte. Ähnliche Schwankungen gibt es auch in bezug auf die Schwerverletzten. Ueber leichte Verletzungen gibt es keine Angaben, da hiefür keine Meldepflicht besteht.

2. Zur Frage nach dem Militärversicherungsschutz im Urlaub: Im allgemeinen Urlaub, beispielsweise im Sonntagsurlaub, haftet die Militärversicherung für alle gesundheitlichen Schäden der Angehörigen der Armee, die nicht mit einer Erwerbstätigkeit in Zusammenhang stehen. Im persönlichen Urlaub sind die Angehörigen der Armee dagegen nur während der direkten Reise an den Urlaubsort und der direkten Rückreise zur Truppe militärversichert. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Beurlaubten ein Privatfahrzeug selber lenken oder mitfahren.

3. Zur Frage in bezug auf das Einrücken mit Privatfahrzeugen: Artikel 62 der Verordnung über den militärischen Strassenverkehr gestattet die Verwendung von Privatfahrzeugen zum Einrücken, im Urlaub und nach der Entlassung. Für ein Verbot der Benützung von Privatfahrzeugen gibt es tatsächlich keine Rechtsgrundlage. Es darf aber mit Genugtuung festgestellt werden, dass immer mehr Angehörige der Armee vom Angebot der verbilligten Urlaubsbillette zum Einheitstarif von 5 Franken Gebrauch machen und mit dem öffentlichen Verkehrsmittel in den Urlaub und zurück zur Truppe fahren. Die Kommandanten nehmen erfreulicherweise auch Einfluss in dieser Richtung. Trotzdem ereignen sich leider im Urlaub selber immer wieder solche Unfälle mit Privatfahrzeugen.

4. Zur Frage nach der Organisation von Sammeltransporten von Urlaubsfahrten: Schon heute werden von der Truppe, vor allem wenn diese an einem abgelegenen Ort stationiert ist, nach Möglichkeit für Urlaubsfahrten Sammeltransporte mit dem öffentlichen Verkehrsmittel oder mit einem privaten Carunternehmen organisiert. Die Truppe hat dabei auf Sammelbahnhöfen oder an einem zentralen Treffpunkt einzurücken. Nicht geregelt werden kann aber, mit welchen Mitteln der einzelne Angehörige der Armee diesen Treffpunkt erreicht, weil – wie gesagt – für ein Verbot von Privatfahrzeugen die Rechtsgrundlagen fehlen.

Arnold: In der Erwartung, dass Sie initiativen Truppenkommandanten einen gewissen Spielraum in dieser Richtung lassen, erkläre ich mich von der Antwort befriedigt.

86.262

**Petition «Aktion Ruhezeit».
Verbesserung der Ruhezeitkontrolle
der Militärfahrer**

**Pétition Manifeste «Temps de
repos». Contrôle de la durée du
repos des conducteurs militaires.
Amélioration**

Frau **Meier** Josi unterbreitet im Namen der Petitionskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Die «Aktion Ruhezeit» reichte im Juli 1986 eine Petition mit 643 Unterschriften ein. Die Petenten verlangen: Das bestehende Ruhezeit-Reglement soll durch folgende Punkte ergänzt und verbessert werden:

a) Die Ruhezeit ist definiert als effektive Schlafzeit, das heisst, die Zeit, in welcher der Motorfahrer im Schlafsack oder im Bett liegt. (Die Zeit für Essen, Warten, Pausen, Ausgang und Urlaub gilt nicht mehr als Ruhezeit.)

b) Die 8 Stunden Ruhezeit dürfen nur noch auf zwei Blöcke von je 4 Stunden verteilt werden.

c) Fühlt sich der Motorfahrer nicht fahrtüchtig, z.B. aus Unwohlsein oder Krankheit, so hat er das Recht, jeden Fahrauftrag zu verweigern. Jedoch für das Einhalten der Ruhezeit ist der Befehlsgeber verantwortlich, das heisst: Wird trotz Nichteinhaltung der Ruhezeit gefahren, so ist der Befehlsgeber für dieses Vergehen haftbar.

d) Längere Verschiebungen (ausgenommen Einzelfahrten) während der Nacht, die mehr als eine Stunde dauern, sind verboten. Die Nacht ist definiert als die Zeitspanne zwischen 22.00 und 04.00 Uhr.

Zur Begründung machen die Petenten geltend, es könnten im Militär viele tragische Unfälle vermieden werden, wenn wirklich nur ausgeruhte Fahrer ans Steuer sitzen würden. Eine wirkungsvollere Ruhezeitreglementierung soll dazu führen, dass keine weiteren Menschenleben durch Uebermüdung am Steuer gefährdet werden.

2. Die Petitions- und Gewährleistungskommission des Nationalrates liess sich vom Eidgenössischen Militärdepartement über die geltenden Bestimmungen und die Schritte orientieren, welche aufgrund der schweren Unfälle der letzten Zeit unternommen wurden. Danach sind die geltenden Ruhezeitvorschriften für militärische Motorfahrzeugführer in der «Verordnung über den militärischen Strassenverkehr» (MSV) vom 1. Juni 1983, Artikel 46 bis 49, geregelt. Jeder Motorfahrzeugführer ist für seine ständige Fahrfähigkeit in erster Linie selber verantwortlich. Er hat jedoch dem Vorgesetzten die Umstände zu melden, die ihm das Fahren erschweren oder verunmöglichen. Dieser wacht darüber, dass Fahrzeuge nicht von fahrunfähigen Führern gelenkt werden.

Grundsätzlich müssen Motorfahrzeugführer innerhalb von 24 Stunden eine zusammenhängende Ruhezeit von 8 Stunden einhalten. Im normalen Dienstbetrieb kann der Motorfahrzeugführer diesem Erfordernis ohne weiteres gerecht werden.

Anders liegen die Verhältnisse bei Uebungen und Manövern, wo der Motorfahrzeugführer nicht frei über seine Zeit verfügen kann. Deshalb hat das Eidg. Militärdepartement

am 12. März 1986 in einer ergänzenden Weisung festgelegt, dass Motorfahrzeugführern beim Einrücken aus dem allgemeinen Urlaub vor dem ersten Fahreinsatz vier Stunden Schlafenszeit zusammenhängend gewährleistet werden muss.

Die Forderung der Petenten, dass nur noch die effektive Schlafzeit, welche im Schlafsack oder im Bett verbracht wird, als Ruhezeit gelten solle, hält das EMD unrealistisch; sie stehe im Widerspruch mit dem militärischen Dienstbetrieb. Auf die Zeiten für Essen, Warten, Pausen, Ausgang und Urlaub als Ruhezeit verzichten, hiesse den Ruhezeitgedanken zu weit führen.

Die zweite Forderung der Petition, wonach die acht Stunden Ruhezeit nur noch auf zwei Blöcke von je vier Stunden verteilt werden dürfen, sei im normalen Dienstbetrieb bereits erfüllt (acht Stunden zusammenhängende Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden). Bei Uebungen und Manövern werde in der Regel ein Teil der Ruhezeit (vier Stunden) in der Nacht gewährt. Müssten die restlichen 4 Stunden ebenfalls zusammenhängend gewährt werden, würde das die Durchführung militärischer Uebungen und Manöver weitgehend verunmöglichen, oder es wäre für einen Teil der Motorfahrzeuge eine Doppelbesatzung einzuführen.

Auch die dritte Forderung der Petition, wonach der Motorfahrer, der sich nicht fahrtüchtig fühlt, das Recht hat, jeden Fahrauftrag zu verweigern, sei im militärischen Recht weitgehend erfüllt. Denn wer fahrunfähig ist und dadurch eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, begehe in Verbindung mit Artikel 90 Ziffer 2 SVG ein Vergehen.

Die vierte Forderung der Petition, längere Verschiebungen während der Nacht von Fahrzeugverbänden, die mehr als eine Stunde dauern, seien zu verbieten, ist nach dem EMD militärisch undurchführbar. Jede Armee nützt die Dunkelheit der Nacht, um grössere Verschiebungen oder Transporte durchzuführen.

3. Der Nationalrat überwies die Petition dem Bundesrat zur Kenntnisnahme. Er ging davon aus, dass die Anliegen der Petenten u.a. durch die Weisung vom 12. März 1986 über das Einrücken aus dem allgemeinen Urlaub weitgehend erfüllt seien, soweit ihnen nicht die Erfordernisse einer kriegstauglichen Ausbildung im Wege stünden.

4. Die Petitionskommission des Ständerates war vom Verantwortungsbewusstsein der Petenten beeindruckt, die in ihrer militärischen Einheit vom tödlichen Unfall von Kameraden persönlich betroffen worden sind. Sie gab ihnen Gelegenheit, zu den Ausführungen des EMD Stellung zu nehmen. Die Petenten machten insbesondere auf die Situation des Soldaten aufmerksam, der in der Regel nur theoretisch die Möglichkeit habe, sich den Fahrbefehlen seiner Vorgesetzten zu widersetzen. Sie kamen erneut zum Schluss, – dass die bestehende Definition der Ruhezeit unklar sei, eine zu weite Interpretation erlaube, für die Motorfahrer keine Schlafgelegenheit garantiere und somit für die Erholungs- und Ruhebedürfnisse der Fahrzeuglenker unzureichend sei;

– die beiden Blöcke von je zwei Stunden Ruhe dem Fahrer keine Schlafgelegenheit biete und es sinnvoller wäre, sie zu einem Block von vier Stunden Ruhe zu vereinigen.

Die Kommission stellt fest, dass das Eidg. Militärdepartement bisher einige Massnahmen getroffen hat, um weitere Unfälle im Militärdienst zu verhindern. Diese Massnahmen haben, trotz einer leichten Zunahme aller Schadensereignisse im militärischen Strassenverkehr, im Jahre 1986 zu einer Reduktion der schweren Unfälle um 33 Prozent geführt. Insbesondere haben auch Unfälle infolge Uebermüdung stark abgenommen. Die günstigen Auswirkungen der Unfallverhütungsaktionen des Eidg. Militärdepartementes zeigen, dass nicht nur der einzelne Fahrer, sondern auch die Befehlsgeber aller Stufen und das Departement Einfluss auf die Verhütung von militärischen Unfällen haben können.

Die Kommission begrüsst diese Anstrengungen und wünscht, dass sie ohne Abstriche weitergeführt werden. Daher sind auch die Anregungen der Petenten an die Unfallüberprüfungsorgane weiterzuleiten.

Interpellation Arnold Verkehrsunfälle von Wehrmännern

Interpellation Arnold Accidents de la route des militaires rentrant du service

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.804
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	312-314
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 650

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.