

20929

PROTOKOLL

über die

V. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates

abgehalten im

Bundesrathause in Bern

Mittwoch und Donnerstag den 20. und 21. Januar 1909.



Die Einberufung der V. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velokonkordates erfolgte durch nachstehendes Kreis Schreiben des eidgen. Departements des Innern, vom 23. Dezember 1908:

«Das unterzeichnete eidgen. Departement des Innern sieht sich genötigt, zur Besprechung verschiedener offener Fragen eine Konferenz der an dem Konkordate beteiligten Kantone anzuordnen. **Dieselbe ist auf Mittwoch den 20. Januar nächst-hin angesetzt, wird im Konferenzzimmer Nr. 3 des Parlamentsgebäudes stattfinden und um 10¹/₂ Uhr beginnen.** Es ergeht hiermit an Sie die Einladung, Sie möchten sich an dieser Konferenz vertreten lassen.

Wir gedenken der Konferenz folgende Angelegenheiten zur Behandlung vorzulegen:

1. Die Frage betreffend die Anwendung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit.
2. Die Frage betreffend die obligatorische Einführung von Geschwindigkeitsmessern.

3. Die Frage betreffend die Vorkehrungen zum Schutze gegen den nachteiligen Einfluss, den der Verkehr mit Lastautomobilen auf den Zustand der öffentlichen Strassen ausübt.
4. Die Frage betreffend die Herausgabe von bunten Tafeln — unter Zugrundelegung der vom Bundesrate in seiner Sitzung vom 8. September 1908 zur Prüfung aufgestellten Fragen:
 - a. ob die Tafeln nicht gegen Bezahlung der Selbstkosten den Kantonen abgegeben werden sollten;
 - b. ob die Tabellen nicht durch Aufnahme der Schilder der auswärtigen Staaten ergänzt werden sollten, bezw. ob beim Eintritt in die Schweiz dem ausländischen Schilde nicht zeitweise ein eidgen. Schild beigefügt werden sollte.
5. Eine Zuschrift des Regierungsrates des Kantons Aargau vom 20. März 1908, mit welcher folgende Begehren verschiedener aargauischer Gemeinden zur Prüfung und möglichst weitgehenden Berücksichtigung auch im Konkordatsgebiet empfohlen werden:
 - a. Es sei eine Verordnung zu erlassen, wonach sämtliche im Kanton zirkulierenden Automobile mit automatischen Schnellkeitsmessern zu versehen sind, auf welchen die Fahrgeschwindigkeit für jeden Zeitpunkt einer Fahrt abgelesen werden kann.
 - b. Die Gemeinderäte seien ausdrücklich zu ermächtigen:
 1. Automobile, die den Bestimmungen des Konkordates zuwiderhandeln, auf ihrem Gebiete anhalten zu lassen;
 2. zur wirksamen Durchführung dieser Befugnis die notwendigen technischen Einrichtungen zu treffen.
 - c. Der Staat habe zur Abwendung der mit der Staubentwicklung durch die Automobile verbundenen gesundheitlichen Gefahren eine angemessene Behandlung der hauptsächlich betroffenen Strassen in den Ortschaften durchzuführen, sei es durch Pflasterung, sei es durch Anwendung von Staubbindungsmitteln.
 - d. Die Kosten dieser Massnahmen habe der Staat zu übernehmen.

- e. Es seien die im Kanton zirkulierenden Automobile, inländische wie ausländische, insbesondere soweit sie Luxusfahrwerke sind, zur Lösung von Fahrpässen gegen eine erhebliche Taxe zu verhalten.

In betreff der sub 1, 2, 3 und 5 erwähnten Traktanden erlauben wir uns, zur nähern Orientierung auf die unten besonders angegebenen Beilagen zu verweisen.

Wir behalten uns vor, ausser den angeführten auch noch weitere Punkte zur Sprache zu bringen, und gewärtigen ebenfalls weitere Anregungen von Seite der Herren Abgeordneten, wobei wir aber bitten müssen, uns von solchen weiteren Anregungen möglichst bald schriftlich Kenntnis zu geben.

Wir behalten uns im fernern vor, die grössern schweizerischen Verbände, welche ein besonderes Interesse an dem Konkordate und dessen Handhabung haben, auch für diese V. Konferenz der Konkordats-Kantone zur Entsendung von Delegierten einzuladen.

Wir hoffen, dass die Verhandlungen in einem Tage zu Ende geführt werden können. Immerhin aber bitten wir die Herren Delegierten, die Möglichkeit einer Ausdehnung auf Donnerstag den 21. Januar ins Auge zu fassen.

Dem Kreisschreiben waren beigegeben:

1. Gutachten des eidgen. Post- und Eisenbahndepartements, vom 24. Juli 1908, über die Anwendung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit und von Geschwindigkeitsmessern.
2. Zusammenstellung der eingelangten Rückäusserungen der Konkordats-Kantone zum Entwurfe «Verordnung für Motorlastwagen zum Schutze der Strassen».
3. Abschriften der Eingabe des Regierungsrates des Kantons Aargau, vom 20. März 1908, und der in derselben erwähnten Eingabe verschiedener aargauischer Gemeinden an ihren Grossen Rat.»

Beginn der Sitzung: Vormittags 10^{1/2} Uhr.

Verhandlungen.

Der Vorsteher des eidgen. Departements des Innern, Herr Bundesrat *Ruchet*, eröffnet die Sitzung indem er den erschienenen Herren ihre Anwesenheit verdankt und sie willkommen heisst.

Über die Zusammensetzung der Versammlung führt er aus, dass ausser den Delegierten der Kantone, des Zolldepartementes, des schweiz. Velozipedenbundes, des schweizer. Touring-Klubs und des schweizer. Automobil-Klubs — welche alle schon an den früheren Konferenzen teilgenommen haben — heute nun auch noch Abgeordnete des schweizer. Militärdepartementes und des schweizer. Hoteliersvereins gegenwärtig seien.

In Bezug auf die Traktanden bemerkt er, dass die im Einladungsschreiben des Departementes aufgestellte Liste folgende Ergänzungen erfahren habe:

1. Wünsche Herr Regierungsrat Dr. Mächler aus St. Gallen, dass sich die Versammlung ebenfalls mit den von der IV. Konferenz der kantonalen Polizeidirektoren (26. Oktober 1908 in Lausanne) aufgeworfenen Fragen betr. das Automobil-Konkordat beschäftige. Diese Fragen lauteten:

1. Es sei auf die Einführung von Geschwindigkeitsmessern zu dringen.
2. Es sei den Prüfungen der Chauffeure vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken.
3. Es sei die Frage zu prüfen, ob die aus dem Auslande kommenden Automobile nicht mit Nummern versehen und hierüber ein Verzeichnis geführt werden sollte; eventuell seien diese Automobile an der Grenze mit Interimsnummern zu versehen.
4. Es sei eine Zusammenstellung der kantonalen Taxen zu veranstalten zur Gewinnung einer Übersicht und zum Vergleich mit dem Auslande. An dem Grundsatz, dass die Kantone die Höhe der Taxen frei bestimmen können, sollte festgehalten werden. Eine Erhöhung der Taxen im allgemeinen erscheine angezeigt, zumal wegen der starken Ausnützung der Strassen durch diese Fahrzeuge.

5. Es sei für eine richtige Aufstellung der Verbottafeln im Sinne der gefassten Beschlüsse zu sorgen.

6. Es sei auf eine Revision verschiedener Beschlüsse der Vertreter der Konkordatskantone wie z. B. die Einführung des weissen Stabes zum Anhalten der Automobile etc., Bedacht zu nehmen.

2. Sei von den Herren Reg.-Rat Dr. *Haab* aus Zürich und Reg.-Rat Dr. *Mächler* aus St. Gallen der Wunsch ausgesprochen worden, anlässlich der Behandlung der Frage betr. die obligatorische Einführung von Geschwindigkeitsmessern, Gelegenheit zu bieten, derartige Apparate besichtigen und an Automobilen auf Fahrten beobachten zu können.

Zur Berücksichtigung dieses Begehrens habe das Departement die Telegraphenwerkstätte G. Hasler in Bern und Herrn Dr. W. Schaufelberger in Zürich eingeladen, ihre bezügl. Erfindungen in zweckentsprechender Weise vorzuführen. Einige Apparate seien nunmehr hergebracht und im Kommissions-Vorzimmer aufgestellt worden. Im übrigen könne dem Begehren, um Besichtigung der Apparate während des Fahrens, auf erstes Verlangen hin entsprochen werden — die Automobile und Geschwindigkeitsmesser seien hiezu bereit gestellt.

3. Habe das Departement, mit Rücksicht auf die von verschiedenen aargauischen Gemeinden für Bessergestaltung der Strassenverhältnisse aufgestellten Wünsche und Begehren, Veranlassung genommen, von der Offerte der internationalen A.-G. «Aeberli-Makadam» Gebrauch zu machen, deren Erfindung für Staubfreihaltung der Strassen, der Versammlung vordemonstrieren zu dürfen.

4. Sei in letzter Minute, d. h. erst vor einigen Tagen, vom Regierungsrat des Kantons Genf der Entwurf zu einem neuen «Konkordate» — in welchem verschiedene wesentliche Abänderungen der bisherigen Bestimmungen vorgesehen sind — eingereicht worden.

Infolge der kurzen Zeit sei es dem Departemente indessen weder möglich gewesen, noch eine Vervielfältigung des Entwurfes anzufertigen, noch eine Übersetzung desselben vornehmen zu lassen; besonders aber habe es nicht dazu gelangt, die ganze Angelegenheit sorgfältig zu prüfen und gehörig vorzubereiten.

Dieser letztere Gegenstand könne deshalb nicht mehr auf die heutige Traktandenliste genommen werden; dagegen nehme ihn der Vorsitzende schon jetzt für eine der nächsten Konferenzen in Aussicht.

Nach diesen einleitenden Äusserungen wird zum Aufruf der Herren Delegierten geschritten.

Hierbei ergibt sich die Anwesenheit folgender Abgeordneten:

a. Der Kantone:

- | | |
|-----------------------|--|
| 1. Zürich: | Herr Reg.-Rat Dr. <i>Haab</i> . |
| | » » <i>Bleuler-Hüni</i> . |
| 2. Bern: | » Direktionssekretär <i>Raaflaub</i> . |
| | » Oberingenieur <i>von Graffenried</i> . |
| 3. Luzern: | » Reg.-Rat <i>Walther</i> . |
| 4. Uri: | (Ausserhalb des Konkordates.) |
| 5. Schwyz: | (War nicht vertreten.) |
| 6. Obwalden: | » Reg.-Rat <i>Küchler</i> . |
| 7. Nidwalden: | » » <i>Wagner</i> . |
| 8. Glarus: | » » <i>Legler</i> . |
| 9. Zug: | » » <i>Knüsel</i> . |
| | » » <i>Andermatt</i> . |
| 10. Freiburg: | » Staatsrat <i>Deschenaux</i> . |
| | » Ingenieur <i>Gremaud</i> . |
| 11. Solothurn: | » Polizeidirektor <i>Büttiker</i> . |
| 12. Baselstadt: | » Reg.-Rat <i>David</i> . |
| 13. Baselland: | » » <i>Grieder</i> . |
| 14. Schaffhausen: | » » <i>Keller</i> . |
| | » » <i>Dr. Sturzenegger</i> . |
| 15. Appenzell A.-Rh.: | » » <i>Sonderregger</i> . |
| | » Polizeidirektor <i>Zuberbühler</i> . |
| 16. Appenzell L.-Rh.: | » Reg.-Rat <i>Füssler</i> . |
| 17. St. Gallen: | » Reg.-Rat Dr. <i>Mächler</i> . |
| 18. Graubünden: | (Ausserhalb des Konkordates.) |
| 19. Aargau: | » Reg.-Rat <i>Schmid</i> . |
| | » » <i>Conrad</i> . |
| 20. Thurgau: | » » <i>Schmid</i> . |
| 21. Tessin: | (War nicht vertreten.) |
| 22. Waadt: | » Staatsrat <i>Etier</i> . |
| | » Ingenieur <i>Grivaz</i> . |

- | | |
|----------------|---|
| 23. Wallis: | Herr Staatsrat <i>Couchepin</i> . |
| 24. Neuenburg: | » Staatsrat <i>Perrier</i> . |
| 25. Genf: | » Departementssekretär <i>Odier</i> . |
| | » <i>Empeyta</i> , Grossrat und Präsident des schweiz. Automobilklubs, in Genf. |

b. Des eidg. Zolldepartementes, des schweiz. Militärdepartementes und der eingeladenen Vereinigungen:

- | | |
|------------------------------|---|
| Eidg. Zolldepartement: | Herr <i>Studer</i> , Sekretär der I. Abteilung der Oberzolldirektion. |
| Schweiz. Militärdepartement: | Herr Oberst <i>Müller</i> , Chef d. kriegstechnischen Abteilung. |
| | » <i>Hermann</i> , Adjunkt der kriegstechnischen Abteilung. |
| Schweiz. Velozipedistenbund: | » <i>Joss-Regli</i> in Bern. |
| Schweiz. Touring-Club: | » <i>A. Navazza</i> in Genf. |
| | » <i>Moriaud</i> in Genf. |
| Schweiz. Automobil-Club: | » <i>de Rabours</i> in Genf. |
| | » <i>A. von Bonstetten</i> in Bern. |
| | » <i>Dr. G. Brennwald</i> in Zürich. |
| | » <i>Kraft</i> in Bern. |
| Schweiz. Hoteliersverein: | » <i>Osswald</i> in Bern. |
| | » <i>Mayer</i> in Genf. |

An der Konferenz nimmt, auf besondere Veranlassung des Vorstehers des Departementes des Innern, ferner teil:
Herr *von Morlot*, eidg. Oberbauinspektor in Bern.

Für die Abstimmungen wird, nach Antrag des Vorsitzenden, jedem Konkordats-Kantone eine Stimme zuerkannt und den Vertretern des Zoll- und Militärdepartementes, sowie der eingeladenen Vereine beratende Stimme eingeräumt. Im ferneren wird beschlossen, gleich dem Vorgehen der früheren Konferenzen, auch diesmal, ebenfalls die nur mit Mehrheit gefassten Beschlüsse, für sämtliche Konkordatskantone allgemein verbindlich zu erklären.

Nachdem noch als Protokollführer Herr *Düby*, Beamter des eidg. Departements des Innern, und als französischer Übersetzer Herr *Dr. Contat*, Beamter des schweiz. Justizdepartements, bezeichnet wurden, geht der Vorsitzende zur Tagesordnung über, indem er einleitend zu den Fragen 1 und 2 des Traktandenverzeichnisses bemerkt:

Das Departement wurde in der letzten Konferenz ersucht: « ein Gutachten über die Anwendung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit und von Geschwindigkeitsmessern einzuholen und dann den Kantonen Kenntnis zu geben. »

Dieses vom eidg. Eisenbahndepartement abgegebene Gutachten wurde den Regierungen der Konkordatskantone gleichzeitig mit der Einladung zu der heutigen Sitzung zugestellt.

In *sachlicher* Beziehung gingen dem Departement des Innern *betreffend die obligatorische Einführung von Geschwindigkeitsmessern*, folgende Eingaben zu:

a. Von der Direktion der Polizei des Kantons Bern:

« Die Delegiertenversammlung der Gemeinden des Aare-
« tals zwischen Thun und Bern, die sich zu einer Organisation
« behufs Überwachung des Automobil- und Fahrradverkehrs auf
« dieser Strecke zusammengeschlossen haben, hat durch Ver-
« mittlung des Bureaus des bestellten Komitees an den Regie-
« rungsrat des Kantons Bern mit Eingabe vom 14. März 1908
« das Begehren gerichtet, es möchte der Regierungsrat dahin
« wirken, dass der Grosse Rat auf dem Dekretswege die Auto-
« mobilisten verpflichte, ihre Wagen mit Geschwindigkeitsmes-
« sern zu versehen.

« Der Regierungsrat hat diese Eingabe in seiner Sitzung
« vom 30. März 1908 in Erwägung gezogen und beschlossen,
« es sei dem eidg. Departement des Innern von der Eingabe
« Kenntnis zu geben mit dem Ersuchen um Erteilung von In-
« formationen über den Stand des Gutachtens betreffend die
« Frage der Einführung von Geschwindigkeitsmessern, dessen
« Ausarbeitung durch die gefällige Vermittlung des Tit. Departement des Innern die IV. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velokonkordates vom 23. April 1906 beschlossen hat (vergl. Ziffer III b der Konferenzbeschlüsse und p. 10 des Protokolls der Konferenz). Je nach dem Erfolge dieses Schrittes würde es sich alsdann fragen, ob die Angelegenheit hierseits weiter zu verfolgen sei, event. ob zu Handen einer V. Konferenz Anträge im Sinne einer Revision des Konkordates behufs Einführung des Geschwindigkeitsmessers zu stellen seien.

«In Ausführung dieses Beschlusses erlauben wir uns, Ihnen
«im Anschluss die erwähnte Eingabe der Gemeinden des Aare-
«tals zwischen Thun und Bern zur gefälligen Kenntnisnahme zu
«übermitteln mit der gleichzeitigen höflichen Bitte, uns gefälligst
«darüber informieren zu wollen, ob das fragliche Gutachten
«vielleicht vorliegt, eventuell uns eine Abschrift desselben zu-
«kommen zu lassen.

«Im ferneren wäre es uns sehr erwünscht, zu vernehmen,
«ob für die nächste Zeit die Einberufung einer Konkordats-
«konferenz in Aussicht genommen ist.

«Ein Protokollauszug betreffend den oben zitierten Regie-
«rungsratsbeschluss legen wir dem gegenwärtigen Schreiben bei
«und möchten wir Sie auf dessen Inhalt noch speziell aufmerk-
«sam machen.»

b. Vom Polizeidepartement des Kantons Solothurn: «Art. 9
«des Konkordates über eine einheitliche Verordnung betreffend
«den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 13. Juni 1904
«enthält Bestimmungen betreffend die Fahrgeschwindigkeit,
«jedoch keinerlei Vorschriften, in welcher Weise und durch
«welche zuverlässigen Instrumente diese Fahrgeschwindigkeit
«kontrolliert werden soll. Die Polizeiorgane machen darauf
«aufmerksam, es sei ihnen unmöglich, darüber zu wachen, dass
«den Vorschriften des Art. 9 genügt werde, falls die Motor-
«fahrer keine Geschwindigkeitsmesser mitzuführen hätten, auf
«welchen die Fahrgeschwindigkeit innerhalb bestimmter Zeit-
«räume *abgelesen* werden kann. Unsere Motorwagenfahrer er-
«klären, man kenne überhaupt noch keine solchen zuverlässigen
«Geschwindigkeitsmesser.

«Die Sache kam auch in unserem Kantonsorte zur Sprache,
«indem darauf aufmerksam gemacht wurde, dass Art. 9 des
«Konkordates ja vollständig illusorisch sei, wenn die Fahrge-
«schwindigkeit nicht zuverlässig gemessen werden könne. Die
«Diskussion hierüber im Kantonsrate führte zu einem Auftrag
«zu Handen des Regierungsrates folgenden Wortlautes:

«Der Regierungsrat wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht
«das Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend
«den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 13. Juni 1904 und
«die bezügliche Verordnung des Regierungsrates vom 5. August 1904

«durch Vorschriften im Sinne der Feststellung der Fahrgeschwindigkeit der Motorwagen (Geschwindigkeitsmesser) ergänzt werden sollten.»

«In Erledigung desselben machen wir Ihnen hievon Mitteilung mit dem höflichen Ersuchen, uns zur Kenntnis bringen zu wollen, wie nach Ihrer Auffassung den erwähnten Uebelständen abgeholfen werden kann, eventuell in Erwägung zu ziehen, ob das Konkordat eine bezügliche Ergänzung erfahren, oder ob durch ein einheitliches oder kantonales Ausführungsgesetz ein Obligatorium zur Einführung bestimmter Messapparate eingeführt werden könnte.»

c. Vom Regierungsrat des Kantons Aargau: «Eine grosse Anzahl Gemeinden unseres Kantons hat an uns eine Eingabe gerichtet, in welcher verschiedene Begehren gestellt werden zum Schutze gegen die Automobile. Unter anderem wird verlangt, es sei eine Verordnung zu erlassen, wonach sämtliche im Kanton zirkulierenden Automobile mit automatischen Schnellkeitsmessern zu versehen seien; ferner solle man die Gemeinden ermächtigen, Automobile, die dem Konkordate zuwiderhandeln, anzuhalten, unter Anwendung bezüglicher Einrichtungen, wobei an Strassen-Barrieren gedacht ist. — Wir erlauben uns, die Eingabe hier beizulegen und auf dieselbe zu verweisen.

Nun ist in der letzten Konferenz der Konkordats-Kantone (23. April 1906) gerade die Frage der automatischen Geschwindigkeitsmesser erörtert und mit Bezug auf dieselbe Ihr Departement ersucht worden, ein Gutachten über die Anwendung der Apparate einzuholen. Es ist daher anzunehmen, dass durch das Konkordat Vorschriften betreffend die Geschwindigkeitsmesser erfolgen und auf diese Weise die uns vorliegende Eingabe ihre Erledigung finden werde. Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Frage möglichst rasch zum Abschluss gebracht werden könnte und erlauben uns daher, Sie höflichst um beförderliche Behandlung derselben zu bitten.

Was die Anwendung von Strassen-Barrieren betrifft, so wollen wir auch hier vorab die Entschliessung der Konkordats-Kantone gewärtigen. Wir können bestätigen, dass, wie die Eingabe richtig bemerkt, die Durchführung der Konkordatsvorschriften gerade deswegen sehr schwierig ist, weil es meistens

unmöglich ist, die zu schnell fahrenden Automobile anzuhalten und dass die Mittel, welche die letzte Konferenz hiefür bezeichnet hat (Aufheben eines weissen Stabes), sich als völlig unwirksam erweisen. Wir begreifen vollkommen den Unwillen, der sich aus der vorliegenden Eingabe kundgibt und halten es für durchaus erforderlich, dass den Gemeinden wirksamere Mittel an die Hand gegeben werden, um gegen die rücksichtslose Automobilraserei erfolgreich einzuschreiten. Wir richten deshalb an Ihre h. Behörde das ergebene Gesuch, Sie möchten veranlassen, dass auch diese Frage von Konkordats wegen in befriedigender Weise gelöst werde und dass zur Behandlung der genannten Angelegenheiten möglichst bald wieder eine Konferenz der Konkordats-Kantone stattfinde.»

Diese letztere Eingabe, welche sich übrigens auch noch auf verschiedene andere Wünsche und Begehren bezieht, — die als Frage 5 des heutigen Traktandenverzeichnisses Gegenstand besonderer Besprechung bilden werden — ist den Konkordats-Kantonen, mit der in ihr erwähnten Beilage, bereits zur Kenntnis gebracht worden.

Es wird vorerst zur Behandlung der Frage 1 geschritten, betreffend

«Die Anwendung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit.»

Herr *Mächler* bemerkt zu derselben, dass er es nicht als zweckmässig erachten würde, derartige Apparate einzuführen. Die hauptsächlichste Gefahr der Automobile bestehe nicht darin, dass auf offener Strasse vielleicht einmal mit einer etwas grösseren Geschwindigkeit als 30 km. in der Stunde gefahren werde — man frage sich ja im Lande im Gegenteil, ob da nicht eventuell eher etwas zugegeben werden könnte. Anders verhalte es sich jedoch dort, wo die Schnelligkeit auf 10 oder 6 km. beschränkt sei, trotzdem aber rascher gefahren werde. In der Ueberschreitung dieser bedingten Geschwindigkeiten liege die Gefahr. Nun sei aber ein Apparat zur Begrenzung der Maximalfahrgeschwindigkeit vor allem wohl dazu bestimmt, die Schnelligkeit auf jene 30 km. zu beschränken — eine Massregel also, die ihrem Zweck keineswegs genüge, indem sie die unter

Umständen weit gefährlicheren Ueberschreitungen kleinerer Maximalgeschwindigkeiten gänzlich unberücksichtigt lasse. Um auch diese letzteren zu regeln, müsste demnach ein Apparat erstellt werden, der einmal die Ueberschreitung einer Geschwindigkeit von 30, das andere Mal einer solchen von 15 oder 10 und das dritte Mal einer solchen von 6 km. in der Stunde verhindern würde. Die Erstellung eines derartigen Apparates sei jedoch viel zu kompliziert, um in wirklich zweckdienlicher Weise überhaupt bewerkstelligt werden zu können. Redner bezweifelt daher die Möglichkeit der praktischen Einführung eines Apparates zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit und beantragt deshalb zu beschliessen:

«Die Einführung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit kann zur Zeit nicht gefordert werden.»

In ähnlichem Sinne äussern sich auch die Herren Dr. *Haab*, *Legler*, *Sturzenegger* und *Empeyta*.

Herr *Knüsel* dagegen stellt den Antrag:

«Sämtliche Automobile, welche in der Schweiz zirkulieren, haben einen Apparat an ihren Fahrzeugen anzubringen, welcher die Maximalgeschwindigkeit auf 30 km. beschränkt.»

Zur Begründung dieses Antrages führt Herr *Knüsel* aus:

Die heutige Konferenz wurde dadurch veranlasst, dass die Automobilisten dem grössten Teile der Konkordatsbestimmungen und besonders demjenigen über die Geschwindigkeiten nicht nachleben. Im ganzen Lande, hauptsächlich aber in den deutschen Kantonen, beklage man sich über das rücksichtslose Gebahren der Automobilisten und verlange von den Behörden, endlich einmal Abhilfe zu schaffen. Entspreche man den berechtigten Wünschen und Begehren des Volkes nun nicht, sei es zweifelsohne, dass sich einige Kantone veranlasst sehen werden, aus dem Konkordate auszutreten und ihrerseits strengere Bestimmungen aufzustellen, eventuell die Strassen dem Automobile überhaupt zu sperren. Weder das eine noch das andere sei jedoch wünschenswert und vorteilhaft. Es sollen die Automobile in der Schweiz verkehren können, dagegen sei auch dem Publikum eine freie und gefahrlose Benutzung der Strassen zu sichern. Zur Erreichung dieses Zweckes sei es daher angezeigt, die Automobilisten zu verpflichten, an ihren Fahrzeugen

einen Apparat anzubringen, der eine grössere Geschwindigkeit als 30 km. in der Stunde verunmögliche.

In der Abstimmung über die Angelegenheit wird mit 13 gegen 2 Stimmen, welche auf den Antrag des Herrn *Knüsel* entfallen, der Antrag des Herrn *Mächler* angenommen und somit von der Einführung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit zur Zeit Umgang genommen.

II. Obligatorische Einführung von Geschwindigkeitsmessern.

Herr *Walther* möchte vor allem bei der eventuellen Einführung von Geschwindigkeitsmessern eine verschiedenartige Behandlung der einzelnen Gattungen der heute bestehenden Automobilfahrzeuge in Anregung bringen. Man unterscheide jene Fahrzeuge in Lastautos (Lastauto im engeren Sinne und Verkehrsomnibus), in kleinere Verkehrsautos und in Sport- und Luxus-Autos. Ein eigentliches Volksautomobil dagegen bestehe zur Stunde noch nicht; ebenso gebe es heute noch kein Automobil, das alle Strassen passieren könne.

Von der obligatorischen Anwendung eines Geschwindigkeitsmessers, ist Redner nun der Meinung, sollten die Last- und Transport-Automobile, sowie die sogenannten kleineren Berufs- oder Verkehrsautos zum vornherein ausgenommen und für dieselben besondere Bestimmungen aufgestellt werden. Für die grossen Last- und Transport-Automobile denke wohl ohnedies niemand daran, einen Geschwindigkeitsmesser vorschreiben zu wollen. Indessen sei es auch für die erwähnten gewerblichen Automobile nicht notwendig, eine aussergewöhnliche Fahrgeschwindigkeit zuzubilligen — 35—40 km. in der Stunde seien für dieselben vollständig genügend.

Auf konstruktivem Wege lasse es sich nun sehr wohl ermöglichen, Wagen zu erstellen, die diese Schnelligkeit nicht zu überschreiten vermöchten und deshalb dann auch nicht mit einem Geschwindigkeitsmesser versehen werden müssten. Für letzteren kämen demnach nur noch die Sport- und Luxus-Automobile in Betracht, was jedenfalls zur Folge hätte, dass eine grössere Gruppe von Automobilinteressenten gegen die obligatorische Einführung der Geschwindigkeitsmesser keine Einsprache erheben würde.

Herr *Empeyta* macht darauf aufmerksam, dass die obligatorische Einführung von Geschwindigkeitsmessern eine ungemein bedeutungsvolle und sehr schwierig zu behandelnde Angelegenheit sei, die je nach ihrer Lösung die schlimmsten Konsequenzen nach sich ziehen könne.

Als eine der Hauptschwierigkeiten bezeichnet er die Behandlung der fremden, in die Schweiz kommenden, Automobilisten. Wie sich diesen gegenüber verhalten? Sollen auch sie angehalten und verpflichtet werden, an ihren Fahrzeugen Geschwindigkeitsmesser anzubringen? Oder will man eine solche Verfügung nur für schweizerische Automobilisten treffen — und dadurch ein ungleiches Recht schaffen, eine Benachteiligung der eigenen Leute vornehmen?

Abgesehen von der Wahrung eigener Interessen, ist es erste Pflicht jeden Landes auch, gastlich dem Auslande seine Pforten zu öffnen. Durch das Aufzwingen eines Geschwindigkeitsmessers aber würde es ausländischen Automobilisten direkt verunmöglichlicht, die Schweiz zu besuchen; einmal, weil sich die Kosten eines derartigen Apparates auf 200—500 Franken belaufen, sodann besonders aber auch, weil zur Anbringung des Geschwindigkeitsmessers ein Aufenthalt an der Grenze von mindestens 1 bis 2 Tagen erforderlich wäre. Dass unter solchen Umständen die Fremden wegbleiben würden, ist wohl ohne weiteres klar. Ebenso einleuchtend ist es, dass durch diesen Wegfall der Industrie, dem Handel und dem Gewerbe in empfindlichster Weise Schaden zugefügt würde.

Bei alledem ist der Wert des heutigen Geschwindigkeitsmessers noch ein sehr geringer. Seit Jahren beschäftigt man sich sowohl im In- wie im Auslande mit der Erfindung eines solchen Apparates, ohne bis jetzt zu einem allseitig befriedigenden Ergebnisse gelangt zu sein. Es gibt heute noch keinen einzigen vollkommenen, sicher und zuverlässig funktionierenden Geschwindigkeitsmesser! Nicht, dass ein solcher überhaupt nicht zu erstellen wäre. Für den Moment aber ist er ungenügend und bedarf noch bedeutender Vervollkommnung. Besteht einmal ein seinem Zwecke wirklich dienender derartiger Apparat, werden die Automobilisten die ersten sein, denselben anzuerkennen und sich bereit zu erklären, ihn, zum eigenen Vorteile, an ihren Fahrzeugen anzubringen.

Herr Dr. *Haab* lässt sich über die Angelegenheit wie folgt vernehmen:

Es ist eine bezeichnende Tatsache, dass die Frage der obligatorischen Einführung von Geschwindigkeitsmessern schon in den Kantonsräten fast sämtlicher Kantone eingehend erörtert wurde und dass man sich überall dahin aussprach, es sei in der Tat nötig, gewisse Regeln und Kauteln aufzustellen, welche der unkontrollierbaren Fahrerei Einhaltung tun. Die Herren Interessenten des Automobilfahrens täuschen sich, wenn sie meinen, man komme leichten Herzens über die Sache hinweg. Nach den Erfahrungen und nach der Auffassung, die ich von der Stimmung im Kanton Zürich habe, glaube ich vielmehr sagen zu müssen, dass, wenn wir nicht in weiser Art der Volksstimmung hier entgegenkommen, diese Stimmung, wenigstens in der Ostschweiz, sich in einer Art und Weise Luft machen wird, die wir alle, die Automobilfahrer wohl aber am meisten, zu bedauern Ursache hätten. Bei uns ist die Stimmung derart, dass man sich nicht lange mehr hinhalten lässt und wenn von hier aus nichts geschieht, wird die Regierung des Kantons Zürich kaum in der Lage sein, der öffentlichen Meinung entgegenzutreten. Wenn wir eine Initiative vermeiden wollen, die weit über das Ziel hinauschießt, werden wir gezwungen sein, dieser Stimmung in irgend einer Weise Rechnung zu tragen. Eines der Mittel derselben zu begegnen, ist entschieden die Vorschrift der Anbringung von Geschwindigkeitsmessern, die einerseits dem Fahrer jederzeit die Geschwindigkeit angeben und andererseits die zurückgelegte Geschwindigkeit graphisch aufzeichnen.

Beim heutigen Stand der Technik kann nicht ernstlich bestritten werden, dass es Geschwindigkeitsmesser gibt, die in zuverlässiger Weise die ihnen zugedachte Aufgabe erfüllen. In den Akten des Departements befindet sich auch ein Gutachten, das uns zeigt, dass die Eisenbahnen und Tramways schon lange solche Geschwindigkeitsmesser besitzen, die einer viel stärkeren Beanspruchung ausgesetzt sind, als diejenigen auf den Automobilen. Wir haben im Kanton Zürich bereits bezügliche Versuche gemacht und hiebei konstatiert, dass die Geschwindigkeitsmesser den Ansprüchen, die man an sie stellt, vollkommen genügen. Diese Frage ist also im Ernste heute nicht mehr streitig.

Nun fragt sich aber, ob der Schritt der obligatorischen Einführung von Geschwindigkeitsmessern gewagt werden darf oder nicht. Ich möchte diese Frage an meinem Orte bejahen, gleichzeitig aber empfehlen, den Automobilfahrern in anderer Weise dafür entgegenzukommen. Gerade die Probefahrten, die ich anlässlich der Prüfung eines Geschwindigkeitsmessers gemacht habe, brachten mich zur Ueberzeugung, dass die bisher im Konkordate vorgesehenen Geschwindigkeiten einer Revision bedürfen. Eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km. im offenen Feld ist entschieden zu klein; es kann hier ohne irgendwelche Gefahr bedeutend weiter gegangen werden und ich hätte keine Bedenken, den Automobilisten auf offener Strasse mindestens eine Geschwindigkeit von 50 km. zu gestatten. Heute wird hier überall schon mit 50 und mehr km. gefahren. Auch in den Ortschaften und Städten würde ich über die 10 km. des Konkordates hinausgehen und zum mindesten das Tempo eines trabenden Pferdes zulassen, das empirisch ungefähr auf 16 km. zu bemessen ist. Die 10 km. sind beinahe nicht einzuhalten und sind entschieden eine zu geringe Geschwindigkeit, namentlich in grossen Städten, wo wir immerhin auch mit bedeutenden Strecken zu rechnen haben. Ich würde also hier den Automobilisten eine Geschwindigkeit von wenigstens 16 km. gestatten.

Ich habe in dieser Frage auch mit hervorragenden Mitgliedern des Automobilverbandes konferiert und es haben diese erklärt, eigentlich könne man gegen die Einführung von Geschwindigkeitsmessern nichts haben, wenn dann anderseits Geschwindigkeiten von 50 km. auf offener Strasse und von 16 km. in den Städten zugelassen werden; man werde sich einer solchen Beschränkung unterziehen, wenn man damit das weitere Unheil abwenden könne, welches entschieden auf Grund der Volkstimmung dem Automobilwesen droht.

Man könnte natürlich eine solche Vorschrift nur auf die in der Schweiz kursierenden Automobile, deren Inhaber und Eigentümer in der Schweiz wohnen, anwenden und nicht auf diejenigen des Auslandes, welche die Schweiz nur traversieren. Die Anbringung des Geschwindigkeitsmessers ist keine leichte Sache; er muss auf das einzelne Automobil adjustiert werden und es geht daher nicht an, jedes fremde Automobil nur fahren

zu lassen, wenn es einen Geschwindigkeitsmesser besitzt. Dieser Punkt wird näher zu erörtern sein, wenn die spätere Frage zur Diskussion gelangt, welche Vorschriften überhaupt in bezug auf die fremden Automobile aufgestellt werden sollen. Allein es darf jetzt schon gesagt werden, dass die Gefahr nicht so gross ist, dass unsere Vorschriften durch die Fremden illusorisch gemacht werden. Wenn sie durch ihre schweizerischen Automobilfreunde wissen, mit welchen Geschwindigkeiten zu rechnen ist und dass sie im Falle des Nichtbeachtens dieser Vorschriften schwere Strafen zu gewärtigen haben, so wird man hier den grössten Auswüchsen durch Polizeivorschriften begegnen können.

Herr Dr. Walther hat die Frage aufgeworfen, ob im Falle der obligatorischen Einführung von Geschwindigkeitsmessern, das Obligatorium für alle Automobile aufgestellt werden könnte oder ob nicht einzelne ausgenommen werden müssten. Diese Frage bedarf wahrscheinlich noch eines eingehenderen Studiums. Schon jetzt aber kann gesagt werden, dass Lastautomobile jedenfalls nicht ausgenommen werden dürfen. Sie sind es, welche in den Ortschaften selbst einmal Gefahren mit sich bringen und die auch in Bezug auf die Strapazierung der Chausseierung, der Brücken, der Uebergänge u. s. w. am meisten in Betracht fallen. Ich würde die Lastwagen nicht ausnehmen und ihnen eine sehr viel geringere Geschwindigkeit vorschreiben. Gegenwärtig fahren, wenigstens in Zürich, die Lastautomobile, die eine halbe Eisenbahnladung Backsteine und dergleichen in der Stadt herumführen, mit einer Geschwindigkeit von 10, 15 und 20 km. und wirken sehr nachteilig auf den Oberbau der Strassen. Man galoppiert auch nicht mit Möbelwagen durch die Strassen und ich sehe nicht ein, warum nicht auch die Lastautomobile eine mässige Geschwindigkeit von im Maximum 10 km. einhalten sollen. Die Einwirkung auf die Strasse wäre so eine bedeutend geringere. Ob gewisse kleinere Automobile auszunehmen sind, wenn sie sich darüber ausweisen, dass sie infolge ihrer Konstruktion nur eine bestimmte Maximalgeschwindigkeit erreichen können, darüber wird man sich noch auszusprechen haben. Für die Ausnahme vom Obligatorium spricht meines Erachtens höchstens das Missverhältnis zwischen dem Preis des Geschwindigkeitsmessers und dem Preis des ganzen Automobils. Ein Automobil, das 10 000 oder 20 000 Fr. kostet,

erträgt natürlich sehr viel leichter einen Geschwindigkeitsmesser, der auf 200 bis 500 Fr. zu stehen kommt, als ein Automobil im Werte von bloss 2000 bis 3000 Fr. Im allgemeinen sind diese kleineren Automobile nicht sehr verbreitet und gefährden die Oeffentlichkeit vielleicht auch weniger als die andern.

Hier wird die eigentliche Beratung, um 11¹/₂ Uhr, abgebrochen und den Herren Aberegg, Direktor der schweizerischen Telegraphenwerkstätte Hasler in Bern und Dr. Schaufelberger aus Zürich das Wort, zur Erklärung ihrer Geschwindigkeitsmesser, erteilt. Anschliessend an die je etwa eine Viertelstunde dauernden Ausführungen der beiden Herren, findet auf dem Platze vor dem Parlamentsgebäude eine Vorführung der Apparate an Automobilen auf der Fahrt statt.

Wiederbeginn der Sitzung: Nachmittags 2¹/₂ Uhr.

Fortsetzung der Verhandlungen über die Frage der obligatorischen Einführung von Geschwindigkeitsmessern.

Herr *Legler* ist ebenfalls der Meinung, es sollte die Konferenz unbedingt zu einem praktischen Ergebnisse gelangen und positive Verfügungen aufstellen. Die gegen die Zuverlässigkeit der heutigen Erfindungen von Geschwindigkeitsmessern erhobenen Einwendungen scheinen ihm, nach den Eindrücken der diesen Morgen stattgefundenen Demonstration dieser Apparate, nicht zutreffend zu sein; ebenso vertritt er die Ansicht, dass sich die jetzt noch zu hoch befundenen Kosten bald einmal reduzierten, wenn durch die obligatorische Einführung eben auch ein grösseres Absatzgebiet und eine erweiterte Konkurrenz geschaffen würde.

Mit Bezug auf die Behandlung der aus dem Auslande kommenden Automobilisten glaubt Herr *Legler*, es dürfe sehr wohl gleich wie für die Inländer vorgegangen werden. Die Gefahr der Schädigung von Industrie, Handel und Gewerbe erachtet er als kaum bestehend — die Leute werden, trotz Forderung eines Geschwindigkeitsmessers, in unser Land kommen. In jedem Falle aber überwiege diese vermeintliche Gefahr, nicht den Wert des Schutzes der einheimischen Bevölkerung,

gegen die leider tatsächlich bestehenden manigfaltigen Übergriffe der Automobilfahrer. Andererseits kann sich Redner damit einverstanden erklären, den Automobilisten in gegebener Weise nach den Vorschlägen des Herrn Dr. Haab entgegenzukommen.

Für den Moment jedoch beschränkt er sich auf den Antrag:

« Es wird grundsätzlich die Einführung von Geschwindigkeitsmessern beschlossen und diese Massregel für sämtliche Motorwagen obligatorisch erklärt.

« Das eidgen. Departement des Innern wird beauftragt, über Ausführung dieser Grundsätze für eine spätere Beratung, sei es durch eine nochmalige Konferenz oder durch die beteiligten Kantonsregierungen, eine detaillierte Vorlage auszuarbeiten. »

Herr *Konrad* bekämpft den Gedanken für Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten, der bei seiner Verwirklichung leicht dazu führen könnte, dass einige Kantone vom Konkordate zurücktreten und unter Umständen für ihr Gebiet den Automobilverkehr dann überhaupt untersagen würden. Er hält dafür, dass die angeregte Neuerung einer argen Verschlimmerung der ohnedies schon bedenklichen Zustände gleichkomme und der verschiedensten Opposition im Volke begegnen werde.

Zur Begründung seiner Auffassung führt er in einlässlicher Weise all die Nachteile auf, die für einen sichern Verkehr auf den Strassen und besonders auch für den Zustand dieser letztern, der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten ganz unzweifelhaft entspringen müssten. Eindringlich warnt er davor, die gemachte Anregung zur Ausführung zu bringen.

Herr *de Rabours*, Vertreter des schweizer. Automobilklubs, versichert die Konferenz, dass jene Vereinigung bereit sei, nach Kräften zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Strassen beizutragen und für jede vernünftige und durchführbare bezügliche Anordnung ihre unbedingte Mithilfe zusichere. In diesem Sinne sei sie auch sofort mit der obligatorischen Einführung des Geschwindigkeitsmessers einverstanden — wenn deren Vornahme in gerechter und zweckdienlicher Weise wirklich bewerkstelligt werden könne. Das aber sei zur Stunde noch nicht möglich. Herr *Empeyta* habe heute morgen in absolut zutreffender Weise der Unvollkommenheit der bisher erfundenen Geschwindigkeitsmesser Erwähnung getan; ebenso zutreffend seien dessen

gemachte Einwendungen gegen eine verschiedenartige Behandlung von In- und Ausländern gewesen; nicht übertrieben habe er im ferneren auch in der Äusserung seiner Bedenken über die Schädigung verschiedener Landesinteressen.

Die Hauptschwierigkeit der überaus wichtigen Angelegenheit erblickt Herr de Rabours, neben der Unzulässigkeit der Apparate, in der Lösung der Fremdenfrage. Eine Klasse besonders Bevorzugter zu schaffen, gehe nicht an — in unserm Lande am allerwenigsten. Verpflichtete man die schweiz. Automobilisten an ihren Fahrzeugen Geschwindigkeitsmesser anzubringen, so müsse dieselbe Verpflichtung auch den Ausländern auferlegt werden, dies umso mehr, als nachgewiesenermassen Überschreitungen hauptsächlich eben gerade durch diese erfolgten. Die Folge einer solchen Verordnung würde aber die allerbedenklichste sein — den ausländischen Automobilisten wäre durch sie der Eintritt in die Schweiz einfach direkt verunmöglicht. Was dies indessen für die Automobil-Industrie, den Handel und das Gewerbe, hauptsächlich aber für die Hotel-Industrie zu bedeuten hätte, das brauche wohl kaum des nähern erörtert zu werden, wenn man bedenke, dass sich die Zahl der Besucher unseres Landes dadurch um tausende und aber tausende von bestbemittelten Leuten reduzieren würde.

In ähnlicher Weise äussern sich in längeren Ausführungen auch die Herren *v. Bonstetten, Empeyta, Navazza, Kraft und Osswald*, hiebei besonders hervorhebend:

1. dass tatsächlich bis zur Stunde in keinem einzigen Lande ein vollkommener, absolut zuverlässiger Geschwindigkeitsmesser bestehe;
2. dass man ja nicht glauben solle, es sei der Geschwindigkeitsmesser dem Automobilisten eine unwillkommene Zugabe. Im Gegenteil; vermöge dieser Apparat seine Aufgabe richtig zu erfüllen, so begrüsse ihn wohl niemand mehr als gerade der Automobilist selbst, welchem in diesem Falle ein nützliches Mittel an die Hand gegeben werde, sich der fast durchwegs ungerechtfertigten und übertriebenen, gegen ihn erhobenen Anschuldigungen zu erwehren;

3. dass Übertretungen der Konkordatsbestimmungen faktisch von einigen *wenigen* Automobilisten nur stattfänden — am allerwenigsten aber von Schweizerbürgern;
4. dass eine *allgemeine* Massregelung der Automobilfahrer — und als eine solche gelte nun einmal die Aufzwingung eines *ungenügenden und allzuteuren* Geschwindigkeitsmessers — unbedingt als eine grosse Ungerechtigkeit bezeichnet werden müsse.

Niemand habe gegen eine strenge Bestrafung der wirklich Fehlbaren etwas einzuwenden. Gehe man gegen diese auf das schärfste vor und entziehe ihnen, wenn anders nicht Abhilfe geschaffen werden kann, selbst die Fahrbewilligung, doch lasse man hiegegen den Unschuldigen Gerechtigkeit widerfahren und schädige man

5. — um einiger Rücksichtslosen wegen — durch Aufstellung einer Verfügung, die die Fremden unzweifelhaft vom Besuche unseres Landes abhalten müsste, nicht in ganz empfindlicher Weise die Industrie, den Handel und das Gewerbe.

Prüfe und erwäge man die heute unbedingt noch unreife Frage der obligatorischen Einführung des Geschwindigkeitsmessers daher allseitig vorerst noch weiter und warte man mit der Aufstellung derartig wichtiger Bestimmungen noch zu, bis in der Angelegenheit volle Klarheit geschaffen sei.

Herr *Mächler* pflichtet im allgemeinen den schon von den Herren Haab und Legler gemachten Äusserungen bei. Auch er hält dafür, dass die heutige Konferenz in der Sache unbedingt einen Schritt weiter kommen müsse. Es liege dies im Interesse aller, ganz besonders auch in demjenigen der Automobilisten; denn trage man der im Volke herrschenden ungünstigen und erbitterten Stimmung nicht in kluger und entgegenkommender Weise nun Rechnung, sei ganz sicher, dass demnächst zu Massnahmen gedrängt werde, die leicht fataler ausarten könnten, als wie die Einführung des Geschwindigkeitsmessers.

Was nun die heutige Beschaffenheit des vielgenannten Apparates anbetrifft, scheint Herrn Mächler die Behauptung der absoluten Unzulänglichkeit derselben übertrieben zu sein. Der weiteren Vervollkommnung seien die Apparate ja wirklich noch

bedürftig, das müsse zugegeben werden. Indessen handle es sich hierbei sicherlich nur noch um die Vornahme und Verwertung *letzter* Versuche. Ebenso werde sich offenbar bald einmal auch der Preis der Apparate reduzieren. Erweiterte Konkurrenz und grösserer Absatz würden dies ohne weiteres im Gefolge haben.

Im übrigen hat Redner den Eindruck, dass all die bisher gemachten Einwendungen ein wenig gesucht seien und dass die Automobilisten den Geschwindigkeitsmesser, trotz gegenteiliger Versicherung, eben lieber gar nicht hätten; käme es auf diese an, würde wohl überhaupt niemals ein solcher Apparat als vollkommen bezeichnet werden.

Bezüglich der Behandlung ausländischer Automobilisten ist Herr Mächler der Ansicht, dass, mit Rücksicht auf die Interessen der Fremdenindustrie, des Hotelwesens u.s.w., da wirklich eine Ausnahme gemacht werden sollte. Weshalb übrigens eine gute Neuerung, die auf die Fremden — momentan wenigstens — jedoch noch nicht wohl anwendbar ist, nicht für *unsere* Leute einführen? Würde dies formell vielleicht auch etwas hart erscheinen, zweckmässig wäre es dennoch und entspräche zudem auch der bereits im Konkordate befolgten Praxis.

Im ferneren aber könnte durch den Bundesrat mittlerweile mit den uns umgebenden Staaten immer eine bezügliche Verständigung herbeigeführt oder wenigstens eine nähere Prüfung der Frage bei denselben angeregt werden.

Nachdem sich Herr Mächler auch noch über die eventuelle Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten, im Sinne der Anregungen der Herren Haab und Legler, ausgesprochen hat, fasst er seine Ausführungen in folgendem Antrage zusammen:

a. Die Konferenz beschliesst grundsätzlich, dass so schnell als möglich Geschwindigkeitsmesser für die Automobile vorgeschrieben werden.

b. Das eidgen. Departement des Innern wird eingeladen, diese Apparate beförderlich weiter prüfen zu lassen und ermächtigt, das Obligatorium einzuführen, sobald ein zuverlässiger und nicht ganz unverhältnismässig teurer Apparat gefunden ist.

Das Departement des Innern entscheidet über die Zulässigkeit des Apparates.

c. Die Kantone werden eingeladen, durch Strafbestimmungen für den Vollzug dieses Beschlusses zu sorgen.

d. Die Ausnahme des Art. 5 des Konkordates gilt bis zu einer anzustrebenden internationalen Verständigung auch für die Geschwindigkeitsmesser.

Herr *David* nimmt einen, den bisher geäusserten Meinungen der übrigen Vertreter der Kantone, durchaus entgegengesetzten Standpunkt in der Angelegenheit ein. Er führt aus:

Die Situation ist allerdings nun einmal die: «Es rast das Volk und will sein Opfer haben.» Herr Mächler hat erklärt, wenn die Konferenz auseinandergehe, ohne einen Schritt vorwärts gekommen zu sein, werde es im Volke draussen heissen, nichts sei geschehen und alles bleibe sich wieder gleich. Ich gehe von der Auffassung aus: wenn wir etwas nützen wollen, so müssen wir der Wahrheit recht nahe zu kommen suchen und uns davor hüten, in eine Selbsttäuschung hineinzugeraten, sonst vergrössern wir das Übel nur, statt es zu verkleinern. Ich habe den Eindruck, dass man sich auf einer etwas schiefen Ebene bewegt und sich auf einen anscheinend populären Gedanken versteift, dessen Verwirklichung jedoch nicht dasjenige herbeiführen wird, was man erwartet: das Heil der Welt in bezug auf das Automobilfahren. Der im Automobilwesen bestehende Übelstand ist im wesentlichen nicht die Geschwindigkeit des Fahrzeuges, sondern die Klagen werden laut, weil das Automobil für unsern Strassenbau und die Gewohnheiten unseres Volkes etwas Fremdes, etwas Störendes ist, weil es durch die unheimliche Staubaufwirbelung den Fussgänger aufs ärgste belästigt und weil es einen üblen Geruch verbreitet, der unter Umständen die ganze Strasse erfüllt. Die Raschheit fällt ja bis zu einem gewissen Grade auch in Betracht, allein, selbst wenn ein Automobil durchaus in den Grenzen des Erlaubten fährt, ist es doch ein ungerne gesehenes Fahrzeug. Nicht die Geschwindigkeit des auf der geraden Landstrasse dahinsausenden Automobils erregt Ärger, sondern die von ihm aufgewirbelte Staubwolke, die sich kilometerweit hinzieht. In dieser Richtung wird durch die Einführung von Geschwindigkeitsmessern aber nichts gebessert. Der Geschwindigkeitsmesser gestattet, unter gewissen Umständen, d. h. wenn der Automobilist nicht samt dem Geschwindigkeitsmesser dem Kontrollierenden vor der Nase wegfährt, auf bequeme Weise die Geschwindigkeit festzulegen, während sie jetzt auf unbequemere Weise durch Polizeibeamte und Zeugen nach-

gewiesen werden muss. Hüten wir uns also vor Einseitigkeit und sagen wir dem Volke nicht: heute haben wir die Geschwindigkeitsmesser eingeführt und nun wird alles besser werden. Es wird nicht besser werden, sondern die Sache wird sich ungefähr gleich bleiben. Die unverschämten Automobilfahrer wird man nach wie vor bestrafen, wenn sie sich schlecht aufführen, die andern wird man gehen lassen müssen, wenn sie den gesetzlichen Bestimmungen nachleben.

Ich würde nun trotzdem mich damit einverstanden erklären können, dem Volk, damit es zufrieden ist, zu geben, was es verlangt, wenn es sich um etwas Einfaches, Natürliches und Gerechtes handeln würde. Das ist aber nicht der Fall, wenn wir den Schweizer-Automobilisten mit einer Auflage bedenken, die ihm in finanzieller und anderer Beziehung sehr schwer fallen kann, den Ausländer dagegen nicht. Und zwar geschieht dies im gleichen Augenblick, da jedermann zugibt, dass unsere schweizerischen Automobilisten im ganzen die harmloseren sind und das Übel eigentlich von den Ausländern angerichtet wird. Das ist auch begreiflich, denn der Schweizer ist seinem Lande gegenüber verantwortlich, er ist bekannt und fassbar, er hat auch auf seine Umgebung mehr Rücksicht zu nehmen, und er kommt daher jedenfalls mit den Gesetzen des Landes auch am wenigsten in Konflikt. Der Ausländer dagegen muss oft bestraft werden, und diesem wollen sie nun einen Freibrief ausstellen? Durch die Einführung von Geschwindigkeitsmessern für die einheimischen Automobilisten wird das Volk nicht zufrieden gestellt, weil die Grosszahl der Kontravenierenden auch fernerhin die Vorschriften wird übertreten können. Man begründet die Ausnahme für die Ausländer damit, dass man sagt, die Hotelindustrie werde sonst schwer geschädigt. Es wird wohl schwer sein, nachzuweisen, wie gross dieser Schaden ist und es wird nicht an Leuten fehlen, welche die Meinung vertreten, die paar Automobilisten, die deshalb nicht in die Schweiz kommen, sollen eben zu Hause bleiben. Jedenfalls wäre ich der Letzte, der behaupten möchte, dass wir wegen der Fremdenindustrie alles ertragen sollten, was nicht erträglich ist. Ich kann mich auch mit Herrn Mächler nicht einverstanden erklären, der gesagt hat, man soll eine neue gute Idee deshalb nicht von der Hand weisen, weil deren Durchführung uns Schweizern unangenehm sei. Diese

neue gute Idee muss doch derart sein, dass sie im wesentlichen die Sache auf den rechten Boden stellt und den Übelstand beseitigt. Dieser Beweis kann aber nicht geleistet werden. Dem Übelstand wird nicht abgeholfen, weil diejenigen, die diesen Übelstand herbeiführen, es grossenteils gleichwohl tun können. Ja sie werden sich sogar darauf versteifen können, das Gesetz erlaube ihnen etwas anderes als den armen Schweizern.

Der Automobilismus ist eine internationale Angelegenheit. Bei aller Hochachtung vor der öffentlichen Meinung, auf die wir Rücksicht nehmen müssen, dürfen wir doch nicht ausser acht lassen, dass wir nicht ganz allein für uns zu Hause sind, sondern auf den Verkehr mit unsern Nachbarstaaten angewiesen sind. Wir sollten uns auf den nämlichen Boden zu stellen suchen, wie unsere grossen Nachbarstaaten, die ähnliche Verhältnisse haben wie wir. Ich habe immer vermisst, dass man nicht von Amtes wegen eine vergleichende Zusammenstellung der Polizeivorschriften unserer Nachbarstaaten über die Geschwindigkeiten, die Gebühren u. s. w., kurz über das ganze Automobilwesen gemacht hat. Wenn wir eine solche Zusammenstellung besässen, könnten wir uns darüber Rechenschaft geben, ob wir zu weit oder zu wenig weit gehen. Vielleicht haben wir z. B. im Gebührenwesen und nach andern Richtungen weniger weitgehende Vorschriften als das Ausland. Hier könnten wir einsetzen und es wäre der Sache damit wahrscheinlich mehr gedient, als mit diesem einseitigen Gedanken des Obligatoriums der Geschwindigkeitsmesser für die schweizer. Automobilisten. Ich habe die Überzeugung, dass man sich einseitig in eine Idee verliert, die schliesslich nicht so weit führt als man hofft. Man sollte vielleicht auf einem andern Wege zur richtigen Ordnung der Dinge zu kommen suchen. Ich gebe allerdings zu, dass das schwierig sein wird. In den massgebenden Kreisen der einzelnen Kantone scheint man überwiegend der Ansicht zu sein, dass der öffentlichen Meinung nicht anders als auf dem vorgeschlagenen Wege entgegengekommen werden könne. Allein ich wollte doch meine starken Bedenken dagegen nicht unterdrücken und glaube, dass es besser wäre, wenn wir, wie gesagt, vielleicht die ausländische Gesetzgebung zu Rate ziehen und prüfen würden, ob wir nicht auf anderm Wege, vielleicht auch dadurch, dass man sich, wie auch Herr Mächler angedeutet hat, mit den fremden

Staatsregierungen in Verbindung zu setzen sucht, ans Ziel gelangen können. Dieser Weg ist natürlich etwas langsamer und umständlicher, aber ich glaube, dass wir so unsern Zweck richtiger und besser erreichen würden als bei dem nun vorgeschlagenen Vorgehen, das ungleiches Recht schafft und bei denjenigen, die es trifft, und die, wie allseitig zugestanden wird, an der Sache selbst am wenigsten schuld sind, immer einen Stachel zurücklassen wird. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass man mit den Geschwindigkeitsmessern eingehende Versuche anstellt und dafür sorgt, dass etwas Rechtes geschaffen wird.

Herr *Walther* konstatiert den Ausführungen des Herrn David gegenüber, dass der Besitz eines Geschwindigkeitsmessers doch ganz besonders auch im Interesse des Automobilisten selbst liege. Manche Unannehmlichkeit und manche Ungerechtigkeit würde diesem erspart bleiben, wenn er ein Mittel an der Hand hätte, den Nachweis über die *wirklich* zurückgelegte Geschwindigkeit erbringen zu können.

An der von ihm angeregten unterschiedlichen Behandlung der verschiedenen Arten von Automobilfahrzeugen möchte Herr *Walther* festhalten. Er stimmt in dieser Beziehung den Ausführungen des Herrn *Haab* nicht bei — nach wie vor vermag er nicht einzusehen, aus welchem Grunde z. B. Lastautomobile mit einem Geschwindigkeitsmesser versehen werden sollten.

Die Fremdenfrage im weiteren gibt auch ihm zu bedenken. Er ist mit Bezug auf sie ebenfalls der Ansicht, dass vorerst noch einlässlichere Studien vorgenommen werden müssen.

Die einzig richtige Lösung der ganzen Automobil-Frage schiene Redner überhaupt eine *bundesgesetzliche* Regelung zu sein. Schon vor vier Jahren habe Herr Bundesrat *Ruchet* diesen Gedanken zum Ausdruck gebracht. Heute, nachdem nun die Kantone grosse Erfahrungen gesammelt, dürfe, gestützt auf diese, ruhig an dessen Ausführung gedacht werden. Eine von ihm — Redner — dahingehende Motion sei übrigens im Nationalrate bereits anhängig gemacht worden. Was die Konferenz demnach in ihrer gegenwärtigen Sitzung beschliesse, komme mehr einem Provisorium gleich, das die dringenden Klagen vorläufig zum Verstummen zu bringen habe, im übrigen aber nur eine Vorarbeit für die unzweifelhaft kommende bundesgesetzliche Regelung bedeute. In diesem Sinne schliesst sich Herr *Walther*

im allgemeinen dem von Herrn *Mächler* gestellten Antrage an, denselben seinerseits nur dahin ergänzend, dass sich die vorzunehmenden Prüfungen auch auf die Frage zu erstrecken haben, ob bei der Einführung des Geschwindigkeitsmessers nicht bestimmte Fahrzeuge vom Obligatorium auszuschliessen seien.

Herr *Wagner* vermag den Nutzen und die Notwendigkeit des Geschwindigkeitsmessers nicht einzusehen. Dagegen ist auch er der Meinung, dass irgend eine schärfere Kontrolle geschaffen werden müsse. Er schlägt zu diesem Zwecke vor, zu bestimmen, dass jedes Automobil, das die schweizer. Strassen befahren wolle, von einem in der Schweiz patentierten Chauffeur geführt oder zum mindesten doch begleitet werden solle. Die hiezu notwendigen Leute würde er aus den kantonalen Polizeikorps rekrutieren und für deren Unterhalt die Automobilisten verpflichten, ein Taggeld von Fr. 10 zu entrichten und im ferneren deren Verköstigung zu tragen.

Herr *Couchepin* stimmt der Anregung für grundsätzliche Einführung des Geschwindigkeitsmessers zu und hat ebenfalls nichts dagegen einzuwenden, mit einem definitiven Beschlusse zuzuwarten bis die Sache besser abgeklärt sei. Dagegen würde er es als eine rein platonische Befriedigung des Volksbegehrens erachten, das Obligatorium nur auf die schweizer. Automobilisten auszudehnen und die Ausländer von demselben auszunehmen. Einer genaueren Kontrolle dieser letzteren sei im Gegenteil die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Herr *Schmid* (Aarau) gibt vorab Auskunft über die Beweggründe des von der Regierung seines Kantons beobachteten Vorgehens und über die so ungemein erbitterte Stimmung im aargauischen Volke, gleichzeitig erklärend, dass sich der Kanton Aargau von dem Konkordate zurückzutreten genötigt sehen würde, wenn ihm von den übrigen Konkordatskantonen für seine Begehren nicht einiges Entgegenkommen gezeigt werden sollte.

In sachlicher Beziehung nimmt er zu dem in Diskussion stehenden Gegenstande den Standpunkt ein, dass die Einführung des Geschwindigkeitsmessers heute nicht nur grundsätzlich, sondern gleich definitiv beschlossen werden sollte, wobei allerdings der Entscheid über die technische Seite der Frage, d. h.

über die Bezeichnung der zuzulassenden Apparate, dem Departemente des Innern überlassen werden könne.

Die Wehrlosigkeit der Bevölkerung, den Übergriffen der Automobilisten gegenüber, bedinge eine derartige Beschlussfassung unbedingt.

In Kürze zusammengefasst, bemerkt er zu dieser Auffassung:

Es ständen unsere Automobile unter keiner anderen Verantwortlichkeit, als derjenigen des Obligationenrechtes. Verantwortlich seien sie — zum Unterschiede der Eisenbahnen und der Elektrizität — deshalb eben nur dann, wenn ein Verschulden ihrerseits vorliege. Dieses Verschulden aber müsse von Fall zu Fall nachgewiesen werden. Wie diesen Nachweis jedoch erbringen? Allgemein sei bekannt, dass ein Apparat — der Geschwindigkeitsmesser — erfunden worden sei, der es ermögliche, jenen Beweis zu leisten. Mit Recht verlange man daher dessen Anwendung. Von den Automobilisten werde allerdings behauptet, diese Geschwindigkeitsmesser seien zur Stunde noch allzu unvollkommen. Redner vermag dem jedoch nicht beizupflichten. Ähnliche Apparate seien seinerzeit bei den Eisenbahnen und in der Elektrizität auch eingeführt worden, ohne dass sie den höchsten Grad ihrer Vollkommenheit bereits erreicht gehabt hätten. Gleich könne heute auch für die Geschwindigkeitsmesser vorgegangen werden — die immerhin schon jetzt derart beschaffen seien, dass sie den an sie gestellten Anforderungen in absolut genügender Weise zu entsprechen vermöchten.

Zu der Fremdenfrage äussert sich Herr Schmid in gleichem Sinne wie die Herren Mächler, Haab etc. und bedauert auch seinerseits, die Ausländer nicht schon von Anfang an gleich behandeln zu können, wie die einheimischen Automobilisten. Die Lösung dieser Frage, glaubt er aber ebenfalls, könne nicht Sache der Kantone sein, sondern es müsse dieselbe einer höhern Instanz — den Bundesbehörden — vorbehalten bleiben, von welcher er hofft, dass sie recht bald Mittel und Wege finde, allfällige Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten beseitigen zu können.

Seine Ausführungen schliesst Herr Schmid mit dem Antrage:

« Das Konkordat erhält folgende neue Bestimmung, die dem « Art. 9 vorangestellt wird:

« Die Motorwagen (Zweiräder ausgenommen) sind mit einem « selbstregistrierenden Geschwindigkeitsmesser zu versehen. Die « hiefür zulässigen Systeme bestimmt das eidgen. Departement « des Innern ».

Der *Vorsitzende, Herr Bundesrat Ruchet*, bemerkt, mit Bezug auf die gemachte Anregung, zur Behandlung der ganzen Automobilangelegenheit auf diplomatischem Wege, dass ein solches Vorgehen jedenfalls erst dann erfolgen könne, wenn die ganze Materie bundesgesetzlich geregelt sei. Eine eidgenössische Gesetzgebung könne aber nur auf Grund einer Verfassungsrevision stattfinden. Für den Moment sei deshalb eine Intervention der Bundesbehörden bei den ausländischen Staaten ausgeschlossen. Immerhin könnte sie, vorausgesetzt, dass Einigkeit in der Sache zu erzielen wäre, auch im Auftrage sämtlicher 25 Kantone an Hand genommen werden. Fraglich sei jedoch, ob diese Einstimmigkeit erlangt würde und auch, ob sich die fremden Mächte bereit erklären könnten, in dieser Weise auf nähere Unterhandlungen überhaupt einzutreten.

In wechselndem pro und contra — immerhin allgemein im Sinne der bisher bereits zum Ausdruck gebrachten Ansichten und Auffassungen — äussern sich in der Angelegenheit im weitern noch die Herren: *Konrad, Bleuler, Odier, Perrier, Mayer, Etier, Sturzenegger* und *Krafft*.

Von den *Vertretern Genfs* wird hiebei ein Antrag folgenden Wortlautes eingereicht:

« In Erwägung,

« dass die Frage der obligatorischen Einführung von Geschwindigkeitsmessern für Automobile heute nicht zu definitiver Beschlussfassung gebracht werden kann, weil die bis dahin erfundenen derartigen Apparate noch nicht genügende Garantien für genaues und regelmässiges Funktionieren zu bieten vermögen,

« beschliesst die Konferenz:

« Den Bundesrat zu ersuchen, die nötigen Versuche und « Anordnungen zur Erlangung eines alle Garantien bietenden « Geschwindigkeitsmessers an Hand zu nehmen und der nächsten Konferenz bezüglich ausführlichen Bericht vorzulegen ».

Von Herrn *Mayer* erfolgt im ferneren die Anregung:

Vorgängig einer eigentlichen internationalen Ordnung der ganzen Automobilfrage, vorläufig wenigstens, Schritte dafür zu tun, dass in allen Ländern dieselben Aufschrifttafeln aufgestellt, dieselben Zeichen zum Anhalten und dieselben Wagenausrüstungen (Laternen und Alarmsignale) vorgeschrieben werden.

Hierauf wird die Sitzung um 5 Uhr 40 abgebrochen.

Sitzung vom Donnerstag den 21. Januar; Beginn morgens 9 Uhr.

Anwesend mit Ausnahme der Herren Walther, Andermatt, Sturzenegger, Schmid (Thurgau), Moriaud und Brennwald, die sich wegen anderweitiger Inanspruchnahme entschuldigen lassen, die nämlichen Herren wie am Vortage.

Fortsetzung der Behandlung der Frage betr. die obligatorische Einführung der Geschwindigkeitsmesser.

Der *Vorsitzende*, Herr Bundesrat Ruchet, bringt die gestern in der Angelegenheit eingereichten Anträge in Erinnerung; im fernern wiederholt er, dass für die Abstimmungen jedem an der Konferenz vertretenen Konkordatskanton eine Stimme zustehe und dass die Mehrheitsbeschlüsse allgemein verbindlich, d. h. von allen Konkordatskantonen anzuerkennen und auszuführen seien.

Hierauf schlägt er vor, vorerst darüber abzustimmen, ob die Einführung des Geschwindigkeitsmessers vorläufig nur *grundsätzlich* beschlossen und das Departement des Innern ersucht werden soll, bis zu einer nächsten Konferenz dann eine allseitig abklärende Prüfung in der Sache vorzunehmen,

oder,

ob nach dem Antrage des Herrn Schmid (Aarau) als *sofort* in Kraft tretende Bestimmung zu verfügen sei:

«Die Motorwagen (Zweiräder ausgenommen) sind mit einem «selbstregistrierenden Geschwindigkeitsmesser zu versehen. Die «hiefür zulässigen Systeme bestimmt das eidgen. Departement «des Innern».

Mit 11 gegen 3 Stimmen wird der Antrag des Herrn Schmid verworfen und demnach vorerst nur die grundsätzliche Einführung des Geschwindigkeitsmessers beschlossen.

Es gelangt in der Folge weiter zur Abstimmung die Frage:

«Soll diese grundsätzlich nunmehr beschlossene Einführung des Geschwindigkeitsmessers auch für die ausländischen Automobilisten obligatorisch erklärt werden?»

Abstimmung:

Es werden 8 Stimmen für die Ausdehnung der Verfügung auch auf die Ausländer, abgegeben.

Ebenfalls 8 Stimmen sind für Ausschluss der Ausländer von der Verfügung.

Eine zweite Abstimmung ergibt dasselbe Resultat.

Nach Antrag des Herrn Perrier wird deshalb, unter Namensaufruf der Kantone, zu einer dritten Abstimmung geschritten. Deren Ergebnis ist folgendes:

Für Ausdehnung der Verfügung auch auf die Ausländer stimmen: die Vertreter der Kantone Obwalden, Nidwalden, Glarus, Zug, Freiburg, Baselland, Aargau, Waadt und Wallis.

Für Ausschluss der Ausländer von der Verfügung stimmen: die Vertreter der Kantone Zürich, Bern, Baselstadt, Schaffhausen, Appenzell I.-Rh., Appenzell A.-Rh., St. Gallen, Neuenburg und Genf,

somit auch hier wiederum 9 zu 9 Stimmen.

Herr *Raaflaub* beantragt durch den Vorsitzenden den Stichentscheid fällen zu lassen. Wenn sich die Versammlung hiemit einverstanden erkläre, werde dies wohl zulässig sein.

Herr *Legler* ist der Meinung, die Frage dürfe nicht durch den Vorsitzenden entschieden werden, indem es sich um ein Konkordat zwischen den Kantonen handle, bei welchem jedes Wort beinahe vereinbart werden müsse. Angesichts des sonderbaren Resultates und auch in Anbetracht der Abwesenheit verschiedener kantonaler Abgeordneter, möchte Redner jedoch vorschlagen, die ganze Angelegenheit zur Prüfung an das Departement des Innern zurückzuweisen und dasselbe zu ersuchen, in der nächsten Sitzung dann bezüglichen Bericht zu erstatten.

Der *Vorsitzende* nimmt den Antrag des Herrn Legler als Ordnungsmotion entgegen und schlägt der Konferenz vor, mit Rücksicht auf das Abstimmungsergebnis, gemäss derselben Beschluss zu fassen.

Es gehe wirklich nicht wohl an, eine derartig wichtige Verfügung, wie sie diejenige der Obligatorisch-Erklärung des Geschwindigkeitsmessers nun eben doch einmal sei, ein für alle mal zu treffen, ohne sich nicht vorerst allseitig vollkommen orientiert zu haben. Eine völlig abklärende Prüfung der ganzen Angelegenheit durch das Departement des Innern, sei deshalb zweifelsohne angezeigt.

Herr *Legler* ergreift nochmals das Wort, um auszuführen:

Ich glaube, wenn wir die Ausländer ausnehmen müssten, hat unser erster Beschluss keinen Wert und wird nur grossen Unwillen erregen. Ich halte die Schwierigkeiten nicht für so gross, wie sie die Herren Mächler und Haab erachten. Die Folge wird einfach die sein, dass die Herren schon im Ausland einen Geschwindigkeitsmesser angebracht haben müssen; sie können ihn dort benützen oder nicht. Wir dürfen die Ausländer nicht ausnehmen, wenn der erste Beschluss einen Sinn haben soll, sondern müssen sie unter das gleiche Gesetz stellen, wie unsere eigenen Leute. Im Auslande sind wir auch genötigt, uns an die dortigen Gesetze zu halten. Das Beste ist die Zurückweisung an das Departement des Innern, und ich akzeptiere durchaus die soeben von Herrn Bundesrat Ruchet dargelegten Motive.

Die Abstimmung ergibt für den Ordnungsantrag des Herrn Legler = 15 Stimmen.

Dagegen = keine Stimme.

Es ist somit die ganze Angelegenheit der obligatorischen Einführung von Geschwindigkeitsmessern wiederum dem Departement des Innern zur Prüfung und Berichterstattung zugewiesen.

3. Frage des Einladungsschreibens des Departements des Innern, betr. Vorkehrungen zum Schutze gegen den nachteiligen Einfluss, den der Verkehr mit Lastautomobilen auf den Zustand der öffentlichen Strassen ausübt.

Der *Vorsitzende* bemerkt einleitend zu derselben:

Den Konkordatskantonen wurde in dieser Angelegenheit unterm 19. November 1906 die Mitteilung gemacht:

Mit Schreiben vom 12. September 1906 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt uns zur Kenntnis gebracht, dass die Behörden dieses Kantons mit denjenigen der Stadt und des Kantons Zürich Beratungen gepflogen haben über die Vorkehrungen zum Schutz gegen den nachteiligen Einfluss, den der Verkehr mit schweren Lastautomobilen auf den Zustand der öffentlichen Strassen ausübt. Gleichzeitig hat uns der Regierungsrat von Basel die Protokolle jener Verhandlungen und einen «Entwurf zu einer Verordnung für Motorlastwagen zum Schutze der Strassen» übersandt und das Ersuchen an unser Departement gestellt, die Errichtung eines Konkordates ins Werk zu setzen.

Wir haben die Frage an Hand der Akten geprüft und sind zum Schlusse gelangt, dass in der Tat die Vorschriften des bereits bestehenden Konkordates über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorwagen und Fahrrädern vom 13. Juni 1904 hinsichtlich der Lastautomobile unter den heutigen Verhältnissen ungenügend sind. Eine Aenderung des Konkordates, bzw. eine Ergänzung desselben in der angedeuteten Richtung erscheint uns deshalb als zweckmässig. Wir gestatten uns, Ihnen in der Beilage den erwähnten «Entwurf zu einer Verordnung für Motorlastwagen zum Schutze der Strassen» zu übermitteln. Derselbe ist von einer Kommission, bestehend aus Vertretern der Basler und Zürcher Behörden, aufgestellt worden, nachdem vorher den Fabrikanten von Lastautomobilen Gelegenheit geboten worden war, sich über die Bestimmungen desselben zu äussern.

Es wäre uns nun angenehm, zu erfahren, ob Sie den Erlass von Vorschriften, wie sie der genannte Entwurf enthält, in Ihrem Kanton für zweckmässig halten und ob Sie bereit wären, in Verhandlungen über die Ergänzung des bereits bestehenden Automobil- und Velokonkordates in der angedeuteten Richtung einzutreten.

Die hierauf eingelangten Antworten wurden in nachstehender «Zusammenstellung» näher aufgeführt und den für die V. Konferenz Eingeladenen ebenfalls zugestellt.

Zusammenstellung der von den Konkordats-Kantonen eingelangten Rückäusserungen.

Die eingelangten Antworten lauten wie folgt:

1. *Zustimmung zur Vornahme von Unterhandlungen* erfolgte seitens der Kantone: Zürich, Bern, Luzern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Zug, Freiburg, Baselstadt, Baselland, Schaffhausen, Appenzell A.-Rh., Appenzell I.-Rh., St. Gallen, Aargau, Thurgau, Tessin, Neuenburg und Genf.
2. *Nicht bereit auf Unterhandlungen einzutreten* ist einzig der Kanton Waadt.
3. *Keine Antwort erfolgte* von den Kantonen: Wallis und Solothurn und
4. *Nicht angefragt wurden* die Kantone: Uri und Graubünden.
5. Als *allgemeine Bedingungen* wurden nachstehende Bemerkungen gemacht:
 - Nidwalden:* Anpassung der Verordnung an die Tatsache, dass die Strassenbrücken des Kantons eine maximale Belastung von nur 7,5 Tonnen ertragen.
 - Freiburg:* Hält die praktische Durchführung der Vorschriften für schwierig.
 - Genf:* Wünscht Übereinstimmung mit dem genferischen Gesetz vom 6. Oktober 1906.
 - Bern:* Hält für notwendig, Angaben über Dimensionierung der Wagen (Länge, Breite und Höhe) in die Verordnung aufzunehmen, insbesondere wegen des Strassenprofils.
 - Zug:* Ausdehnung der Verordnung auf Motoromnibusse konzessionierter Automobil-Unternehmungen.
 - St. Gallen:* Dito.
 - Obwalden:* Macht den gleichen Einwand wie Nidwalden (Holzbrücken, die keine Lasten über 5 Tonnen ertragen).

6. *Zu den einzelnen Artikeln bemerkte:*

Art. 1.

- Luzern:* Anregung betr. Einführung einheitlicher, auffälliger Verbottafeln für Strassen, die für Motorlastwagen gesperrt sind.
- Freiburg:* 1. Äussert Bedenken über die Ausführung der jeweiligen Gewichtskontrolle.

2. Wünscht Zusatz zu Absatz 5: «Das gleiche gilt für Brücken, welche nicht die nötige Tragkraft aufweisen».
- Neuenburg:* Schlägt die Fassung vor: «Die Belastung einer Achse . . . darf nicht mehr als 5 Tonnen betragen.
 - St. Gallen:* Hat Bedenken, ob sich überall Tafeln anbringen lassen, insbesondere ob es deren nicht zu viel gäbe.
- Art. 2.
- Schaffhausen:* Beantragt Reduktion der Maximalgeschwindigkeit auf 15 Kilometer pro Stunde.
 - Luzern:* Ebenso, mit dem Zusatz, dass die Maximalgeschwindigkeit nur bei längeren, geraden Strecken in offenem übersichtlichem Gelände erreicht werden darf.
 - Genf:* Hält es für angemessen, hier die Bestimmungen über die Bremsen zu wiederholen, wie sie bereits im bestehenden Automobil-Konkordat enthalten sind.
 - Bern:* Macht folgende Vorschläge: Maximalgeschwindigkeit für Wagen unter 6 Tonnen 15 Kilometer, für schwerere Wagen 12 Kilometer.
 - St. Gallen:* Maximalgeschwindigkeit für Wagen unter 6 Tonnen 15 Kilometer, für schwerere Wagen 10 Kilometer.

Art. 3.

- Freiburg:* Das Maximum von 75 cm für Raddurchmesser wird als zu niedrig bezeichnet.
- Bern:* Äussert Bedenken, ob sich diese technischen Konstruktionsvorschriften als Gegenstand für Konkordatsbestimmungen eignen.

Art. 4.

- Luzern:* Die Grenzen der zulässigen Unterachsung sind zu gross; 2 bis 3% würden der Praxis besser entsprechen.

Art. 5.

- Genf:* Beantragt gänzliches Verbot der Querrippen auf den Rädern.

Bern: Ebenso, die Haftbarmachung der Wagenbesitzer für angerichteten Schaden ist illusorisch, da es schwierig und zu umständlich wird, den Nachweis dafür festzustellen.

St. Gallen: Gänzlichliches Verbot der Querrippen, wie Genf und Bern.

Art. 6.

- Luzern:*
1. Will zulässige Belastung der Räder auf 160 kg pro cm Felgenbreite reduzieren und gleichzeitig die maximale Felgenbreite auf 18 cm erhöhen.
 2. Gleichstellung der zulässigen Felgenbreite für die schwersten Wagen der leichteren Klasse und die leichtesten Wagen der schwereren Klasse.

Genf: Minimalfelgenbreiten für Wagen bis zu 2000 kg 6 cm, für Wagen von 2000 bis 3000 kg 7 cm, für Wagen von 6000 kg 12 cm.

Neuenburg: Minimalbreite der Felgen soll auf 10 cm festgesetzt werden.

Art. 7.

Genf: Wünscht bestimmtere Redaktion: « Der Schalltopf ist wagrecht in einer Höhe von über der Strasse anzubringen » oder « Der Schalltopf ist so anzubringen, dass die Auspuffgase keinen Staub aufwirbeln können ».

Indem der *Vorsitzende*, hierauf Herrn Oberbauinspektor von Morlot, zur Kenntnissgabe einiger Mitteilungen über den von diesem besuchten, I. internationalen Strassenkongress, das Wort erteilt, eröffnet er die Diskussion in der Angelegenheit.

Herr *Oberbauinspektor von Morlot* verliest zunächst einen von ihm, über jenen in Paris abgehaltenen Kongress, ausgefertigten Bericht. An denselben anschliessend, lässt er sich sodann über all' die Momente vernehmen, die vom Standpunkte der Beschaffenheit, des Unterhalts, der Verbesserung und der Kosten öffentlicher Strassen, für den in Behandlung stehenden Gegenstand in Betracht fallen. Im besondern tritt er hiebei auf die mannigfaltigen Verschiedenartigkeiten — sowohl in be-

zug auf die Beschaffenheit und den Unterhalt, als auch bezüglich der Abnutzung — zwischen städtischen und ländlichen Strassenanlagen, des nähern ein. Im weiteren gibt er auch über die verschiedenartigen Einwirkungen der einzelnen Motorfahrzeuge auf den Strassenzustand einige Auskunft.

Einer Einladung des *Vorsitzenden* Folge leistend, erscheint im ferneren Herr *Aeberli*, kantonaler Strassenaufseher in Zürich und lässt sich in längerem Vortrage über das von ihm, zur Erstellung staub- und schlammfreier Strassen, erfundene System « Aeberli-Makadam » vernehmen.

Der *Vorsitzende* verdankt Herrn Aeberli seine Ausführungen und fragt die Versammlung an, ob an denselben Fragen zu stellen gewünscht werden. Da dies nicht der Fall ist, zieht sich Herr Aeberli wieder zurück.

Bezugnehmend auf die von den Herren von Morlot und Aeberli eben abgegebenen Erklärungen, nimmt sodann auch Herr *Bleuler* noch Veranlassung, in sehr ausführlicher Weise einige äusserst interessante Bemerkungen und Erläuterungen, über Strassenunterhalt und Strassenkorrektur, sowie über deren Verhältnis zum Motorfahrzeuge, bei der Konferenz anzubringen, worauf zum eigentlichen Diskussionsgegenstande übergegangen wird.

Herr *Etier* gibt Auskunft über die Gründe, die den Kanton Waadt veranlasst haben, dem vorliegenden Entwurf « Verordnung » gegenüber, eine etwas andere Stellung einzunehmen, als wie dies die übrigen Kantone getan haben. Die Waadt habe eben ihrerseits kürzlich erst ein Gesetz (über die Strassen) erlassen, in welchem die im neuen Konkordate vorgesehenen Bestimmungen ebenfalls zu einem grossen Teil bereits enthalten seien. Redner unterbreitet der Konferenz eine vergleichende Darstellung der Verfügungen beider Erlasse und hebt hiebei im besondern die zwischen denselben bestehenden Differenzen hervor. Immerhin konstatiert er, dass im allgemeinen ziemliche Uebereinstimmung bestehe.

Der *Vorsitzende* ist der Ansicht, dass die Eintretensfrage durch die Antworten der Kantone, welche sich alle zu näheren Unterhandlungen bereit erklären, bereits erledigt sei.

Er schlägt daher vor, vorerst eine allgemeine Diskussion über den Gegenstand walten zu lassen und hernach eine artikelweise Beratung des Entwurfes vorzunehmen.

Dem wird zugestimmt.

Herr *Legler* hält irgendwelche Vereinbarungen mit bezug auf die Beschaffenheit der Strassen, deren Verbesserung, Unterhalt u. s. w. für ausgeschlossen; das müsse den Kantonen überlassen werden. Anders verhalte es sich jedoch mit der Aufstellung von Bestimmungen für Motorlastwagen — für welche eine möglichst einheitliche Behandlung in allen Kantonen wirklich sehr zu wünschen wäre.

In gleichem Sinne äussert sich auch Herr *Mächler*. Ueber das hiebei zu beobachtende Vorgehen spricht er sich aus wie folgt:

Wie wollen wir nun vorgehen? Es können zwei Wege eingeschlagen werden. Entweder wir beschliessen heute, dass die Kantone bevollmächtigt werden, den Entwurf für ihr Gebiet als Verordnung einzuführen. Das ist ein Weg, der nicht viel schadet, weil den andern Kantonen nicht zu nahe getreten wird. Oder wir brechen hier ab und verschieben die Angelegenheit auf eine nächste Konferenz. Ich für meine Person stelle vorläufig den Antrag, wir mögen beschliessen, es sei den Kantonen, bis zur einheitlichen Einführung, welche in der nächsten Konferenz behandelt wird, überlassen, die Verordnung als Ergänzung des Konkordates einzuführen. Das Konkordat wird damit nur insoweit gebrochen, als, was wir ja gewiss alle nach den gemachten Erfahrungen verlangen müssen, für die Lastwagen besondere Vorschriften aufgestellt werden. Wenn der Kanton Waadt das nicht tun will, weil er einige abweichende Bestimmungen erlassen hat, wird er doch nach einiger Zeit den Weg finden, um dasselbe vorzuschreiben, wie die übrigen Kantone. Ich möchte aber nicht, dass die Konferenz auseinandergehe, ohne auch hier einen Schritt vorwärts gekommen zu sein.

Herr *Bleuler* schliesst sich diesen Ausführungen an. Ganz besonderes Gewicht legt er darauf, dass im Konkordate die Belastung der Motorlastwagen geregelt werde.

Herr *Couchepin* bemerkt hiezu, dass immerhin eine gewisse Freiheit in dieser Richtung den Kantonen gewahrt bleiben

müsse, indem es, gerade auch im Kanton Wallis, z. B. Brücken gebe, die die im Entwurf vorgesehene Maximalbelastung nicht zu ertragen im Stande wären.

Es wird nunmehr zur artikelweisen Beratung des Entwurfes übergegangen, wobei jeweilen die von jedem einzelnen Kanton gemachten Bemerkungen eingängig abgelesen werden.

Titel:

Denselben wird, auf Antrag des Herrn *Perrier*, nach «Motorlastwagen» beigefügt «und Omnibusse».

Art. 1.

Herr *Bleuler* beantragt im fünften Alinea nach «Strassen» beizufügen: «beziehungsweise Brücken».

Art. 1 wird mit dieser Ergänzung angenommen.

Art. 2.

Herr *von Graffenried* möchte den von Bern gemachten Vorschlag, die Maximalgeschwindigkeit für Wagen unter 6 Tonnen auf 15 km. in der Stunde festzusetzen, aufrechterhalten. Der Entwurf sehe 20 km. vor.

Herr *Perrier* hat gegen eine Reduktion der Maximalgeschwindigkeit von 20 auf 15 km. für *Lastwagen* nichts einzuwenden, möchte dagegen für *Omnibusse* 20 km. beibehalten.

Herr *Empeyta* empfiehlt, mit Rücksicht auf die den Militär-Cammions vorgeschriebenen Geschwindigkeiten von 18 km. in der Stunde, diese Maximalgeschwindigkeit anzusetzen.

Mit 11 zu 5 Stimmen wird der Antrag des Herrn *von Graffenried*, unter Berücksichtigung der Anregung des Herrn *Perrier*, gutgeheissen.

Art. 3, 4 und 5 unverändert angenommen.

Zu Art. 6

stellt Herr *Etier* den Antrag, die grösste Felgenbreite von 17,5 auf 18 cm. zu erhöhen.

Art. 6 wird mit dieser Abänderung angenommen.

Art. 7.

Herr *Odier* wünscht bestimmtere Fassung, indem gesagt werde: «Der Schalltopf ist wagrecht in einer Höhe von . . . über der Strasse anzubringen.»

Herr *Bleuler* findet indessen, es genüge die vorliegende Fassung vollkommen und empfiehlt daher deren Beibehaltung. Eine Abänderung im Sinne des Antrages *Odier*, glaubt er, würde nur zu Unannehmlichkeiten, besonders für die Automobilisten, führen.

Die Abstimmung ergibt 4 Stimmen für den Antrag *Odier*,
die Mehrheit » » » *Bleuler*.

Art. 8 unverändert angenommen.

Der Vorsitzende empfiehlt die Beifügung eines weitem, neunten Artikels noch, in welchem auf die übrigen hier nicht erwähnten Bestimmungen des allgemeinen Konkordates hingewiesen werden soll.

Wird beschlossen.

Hiermit ist die Beratung über diesen Gegenstand beendet.

Die Verordnung lautet nunmehr:

Verordnung
für
Motor-Lastwagen und Omnibusse
zum
Schutze der Strassen.

Art. 1. Gewichtsverhältnisse.

Das Gesamtgewicht eines Motorlastwagens oder Motoromnibus darf 9 Tonnen nicht übersteigen.

Die Belastung einer Achse darf *zwei Drittel bis vier Fünftel der Gesamtlast* ausmachen, jedoch nicht mehr als 6 Tonnen betragen.

An jedem Wagen ist eine Tafel anzubringen, auf welcher das Gewicht des Vorder- und des Hinterwagens, unbelastet und bei grösster Belastung, anzugeben ist.

	Gewicht	
	Unbelastet	bei grösster Belastung
V.		
H.		

Die Organe der Strassenbehörden und der Polizei sind zur Gewichtskontrolle jederzeit befugt.

Es bleibt den zuständigen kantonalen und Gemeindebehörden überlassen, diejenigen Strassen beziehungsweise Brücken zu bezeichnen, auf welchen der Verkehr von Motorlastwagen mit der oben festgesetzten Maximalbelastung unzulässig ist.

Diese Strassen und Brücken müssen durch gut sichtbare Tafeln mit deutlicher Aufschrift für die Motorlastwagenführer kenntlich gemacht werden.

Art. 2. Geschwindigkeit.

Die Geschwindigkeit darf bei Motorlastwagen bis zu 6 Tonnen Gesamtgewicht *nicht mehr als 15 Kilometer*, für Wagen mit über 6 Tonnen Gesamtgewicht *nicht mehr als 12 Kilometer* und für Motoromnibusse *nicht mehr als 20 Kilometer* per Stunde betragen.

Vorbehalten bleiben die für besondere Verhältnisse aufgestellten weitergehenden sicherheitspolizeilichen Vorschriften.

Art. 3. Raddurchmesser.

Der Durchmesser der Triebräder soll mindestens 90 cm und derjenige der Lenkräder mindestens 75 cm betragen.

Art. 4. Unterachsung.

Um ein möglichst gleichmässiges Berühren der Radreife in ihrer ganzen Breite mit der Strassenoberfläche zu erzielen, wird die Unterachsung der Räder beziehungsweise Neigung der Radreife vorgeschrieben und es wird als unterste Grenze $1\frac{1}{2}\%$ und als oberste Grenze 4% festgesetzt.

Art. 5. Radreife.

Die Radreife müssen an der Oberfläche glatt und eben sein. Sogenannte Winterräder mit Querrippen dürfen nur bei schneebedeckten Strassen oder bei Glatteis zur Verwendung kommen.

Die radiale Höhe der Rippen *darf höchstens 2 cm betragen* und deren Breite *muss mindestens der 1½fachen Höhe entsprechen*. Die Querrippen müssen auf den Reifen so schräg sitzen, dass vor dem Abrollen der einen Rippe zu mindesten eine zweite Rippe aufrollt.

Das Anbringen von Nietenköpfen, Eisstollen und dergleichen auf den Rädern, zur Vergrösserung der Adhäsion, ist untersagt.

Sollten durch solche Winterräder die Strassen aussergewöhnlich beschädigt werden, so steht der Behörde das Recht zu, die Verwendung derselben zu untersagen und den Besitzer des Wagens für den allfällig angerichteten Schaden haftbar zu machen.

Art. 6. Felgenbreite.

Die kleinste Felgenbreite soll mindestens 7,5 cm betragen und die grösste Felgenbreite darf 18 cm nicht überschreiten. Gummireifen dürfen entsprechend breiter sein.

Die Felgen müssen derart dimensioniert sein, dass der spezifische Druck innert folgenden Grenzen bleibt:

a) bei einem Gesamtgewicht unter und bis 6 Tonnen = 140 kg per cm Felgenbreite und

b) bei einem Gesamtgewicht von 6 und mehr Tonnen = 180 kg per cm Felgenbreite.

Art. 7. Ableitung der Auspuffgase.

Der Schalltopf ist so anzubringen, dass die Auspuffgase nicht direkt nach unten entweichen können.

Art. 8. Übergangsbestimmungen.

Motorlastwagen, deren Konstruktion mit den vorstehenden Bestimmungen im Widerspruch stehen, *sind innerhalb 12 Monaten nach Inkrafttreten derselben entsprechend abzuändern* und es ist inzwischen die Nutzlast nach Massgabe der Verordnung zu vermindern.

Art. 9.

Im übrigen kommen die im Konkordate über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradver-

kehr vom 13. Juni 1904 niedergelegten und hier nicht besonders aufgeführten Bestimmungen zur Anwendung.

Schluss der Vormittagssitzung des 21. Januar:
Mittags 12 Uhr 15.

Wiederbeginn der Sitzung: Nachmittags 2½ Uhr.

Vierter Verhandlungsgegenstand des Einladungsschreibens des eidgen. Departements des Innern: „Herausgabe von bunten Tafeln“.

Der *Vorsitzende* bemerkt einleitend zu derselben:

Die letzte, IV. Konferenz ersuchte das Departement des Innern, eine bunte Tafel herauszugeben, auf welcher die Veloschilder sämtlicher Kantone, zum Gebrauch für die mit der Handhabung der Konkordatsbestimmungen betrauten Beamten, wiedergegeben sind.

Diesem Gesuche entsprechend, wurden seinerzeit vorerst die Schilder der verschiedenen Kantone eingefordert und anhand derselben eine « Mustertabelle » erstellt. Hierauf ward die Angelegenheit dem Bundesrate vorgelegt. Derselbe wies sie indessen an das Departement zurück mit dem Auftrage, zunächst noch die Fragen zu prüfen:

a. ob die Tafeln nicht gegen Bezahlung der Selbstkosten den Kantonen abgegeben werden sollten und

b. ob die Tabellen nicht durch Aufnahme der Schilder der auswärtigen Staaten ergänzt werden sollten, bzw. ob beim Eintritt in die Schweiz dem ausländischen Schilde nicht zeitweise ein eidgen. Schild beigefügt werden sollte.

Über die Kosten der Tabellen erfolgen nachstehende Angaben:

Velo-Tabellen:

Auflage:	1000 St., farbig photomech. p. St.	Fr. —. 90	Fr. 900
	5000 » » » » »	— . 50	» 2500
	10,000 » » » » »	— . 35	» 3500

Autos, Motorfahräder:

Auflage:	1000 St., 4farbig	photomech.	p. St. Fr. —. 60	Fr. 600
	5000 » »	»	» » —. 35	» 1750
	10,000 » »	»	» » —. 30	» 3000

Taschenbüchlein:

Auflage:	10,000 St., 6farbig	»	» » —. 10	» 1000
	25,000 » »	»	» » —. 07	» 1750
	50,000 » »	»	» » —. 05	» 2500

Zur Diskussion gelangt vorab die Frage a:

ob die Tabellen nicht gegen Bezahlung der Selbstkosten den Kantonen abgegeben werden sollten?

Herr *Bleuler* erachtet es als äusserst zweckmässig und vorteilhaft, sowohl die Polizeiorgane als auch das allgemeine Publikum über die verschiedenen im Gebrauch stehenden Automobil- und Veloschilder gehörig zu orientieren. Er empfiehlt deshalb die definitive Einführung der vom Departement des Innern aufgestellten Tabelle, und zwar unter Abgabe derselben an die Kantone zum Selbstkostenpreise. Allfällig notwendige Abänderungen und Ergänzungen seien selbstverständlich vor definitiver Drucklegung der Tafeln noch zu berücksichtigen.

Es wird gemäss diesem Antrage Beschluss gefasst.

Frage 4 b: sind die Tabellen nicht durch Aufnahme der Schilder der auswärtigen Staaten zu ergänzen, bzw. ist beim Eintritt in die Schweiz dem ausländischen Schilde nicht zeitweise ein eidgen. Schild beizufügen?

Herr *Bleuler* trennt die Frage 4 b in zwei von einander unabhängige Teile, die er jeden für sich zu behandeln vorschlägt. Vorerst beantragt er zu bestimmen, ob die Tabellen durch Aufnahme der Schilder ausländischer Staaten ergänzt werden sollen oder nicht. Seinerseits empfiehlt er hiebei, diese Frage zu verneinen, da eine derartige Ergänzung der Tabellen nur kompliziert, verwirrt und verteuert.

Gemäss seinem Antrage wird beschlossen: Von der Einführung auch der Schilder auswärtiger Staaten, abzusehen.

Bezüglich des zweiten Teils der Frage 4 b stellt Herr *Mächler* den Antrag, nach österreichischem System, die ausländischen

Automobilisten während ihres Aufenthaltes in der Schweiz anzuhalten, einen mit einer Nummer und dem eidgen. Kreuz versehenen Schild mitzuführen, der beim Eintritt in unser Land, an der Grenze abgegeben und beim Austritt aus demselben — ebenfalls an der Grenze — wiederum zurückgenommen würde. Dem Departement des Innern sei über jeden derartigen abgegebenen Schild sofort Bericht zu erstatten, so dass diese Amtsstelle stetsfort eine genaue Kontrolle über die in der Schweiz zirkulierenden fremden Automobile auszuüben in der Lage sei und auch jederzeit bezügliche Auskunft erteilen könne.

Herr *Bleuler* unterstützt den Antrag des Herrn *Mächler*. Zum Unterschiede vom eidg. Kontrollschilde, empfiehlt er denjenigen für die Ausländer etwas grösser und auch in der Form von jenem etwas abweichend zu erstellen. Die daherigen Anordnungen schlägt er jedoch vor, dem eidgen. Departement des Innern zu überlassen.

Herr *Navazza* bemerkt, dass die von Herrn *Mächler* erwähnten ähnlichen Bestimmungen Deutschlands und Österreichs keineswegs mustergültig seien und im Gegenteil von den Regierungen dieser beiden Länder am liebsten wieder aufgehoben werden möchten. Die Verpflichtung der Anbringung eines schweizer. Schildes nun auch an unserer Grenze, sei deshalb keine begrüssenswerte Neuerung. Es werde dieselbe höchstens ein allgemeines Murren unter den ausländischen Automobilisten hervorrufen und im übrigen wohl auch diesen und jenen sicherlich davon abhalten, unser Land überhaupt zu bereisen, was jedenfalls nicht zum Vorteile der einheimischen Industrie gereiche.

Die Herren *Couchepin* und *Mächler* sprechen ihr Erstaunen über die von Herrn *Navazza* abgegebenen Erklärungen aus und bezeichnen diese als absolut unzutreffend. Weder könne die vorgeschlagene Neuerung als eine Unbilligkeit aufgefasst werden, noch sei es wahrscheinlich, dass durch dieselbe irgendwelche Schädigung der Landesinteressen wirklich eintreten würde.

Herr *Mächler* ergänzt bei diesem Anlasse seinen Antrag noch dahin, die ausländischen Automobilisten, wie die einheimischen, ebenfalls anzuhalten, zwei Schilder an ihren Fahrzeugen anzubringen, den einen vorn und den andern hinten am Wagen.

Auch Herr *Empeyta* kann sich mit der vorgeschlagenen Kontrollierung der fremden Automobilisten einverstanden erklären, nur möchte er nicht, dass mit derselben etwa die Abforderung grösserer Geldhinterlagen verbunden würde.

Nachdem sich ebenfalls Herr *Krafft* noch zustimmend in der Angelegenheit ausgesprochen, wird der Antrag des Herrn Mächler einstimmig angenommen. Die Ausführung des Beschlusses überbindet die Konferenz dem eidgen. Departement des Innern.

Fünfter vom Departement des Innern vorgesehener Verhandlungsgegenstand: „Zuschrift des Regierungsrates des Kantons Aargau“.

Lit. *a* dieser Eingabe

« es sei eine Verordnung zu erlassen, wonach sämtliche « im Kanton zirkulierenden Automobile mit automatischen « Schnellkeitsmessern zu versehen sind, auf welchen die Fahr- « geschwindigkeit für jeden Zeitpunkt einer Fahrt abgelesen « werden kann »

ist durch den in dieser Sache heute morgen gefassten Beschluss gegenstandslos geworden. Das Departement des Innern wird diese Frage allseitig zu prüfen und abzuklären haben.

Lit. *b*: Die Gemeinderäte seien ausdrücklich zu ermächtigen

a. Automobile, die den Bestimmungen des Konkordates zuwiderhandeln, auf ihrem Gebiete anhalten zu lassen;

b. zur wirksamen Durchführung dieser Befugnis die notwendigen technischen Einrichtungen zu treffen.

Herr *Schmid* (Aarau) gibt Auskunft über die Beweggründe, die einige von Automobilen besonders belästigte aargauische Gemeinden, zur Aufstellung dieser Forderungen getrieben haben.

Sodann konstatiert er, dass mit Bezug auf das Anhalten der Automobile wirkliche Uebelstände bestehen, die in der einen oder andern Weise gehoben werden sollten. Die seiner Zeit zu diesem Zwecke beschlossene Anwendung eines weissen Stabes finde an den wenigsten Orten statt, wo dies aber wirklich der Fall sei, erweise sie sich als ungenügendes Hilfsmittel, indem

auf ein derartig harmloses und ungefährliches Zwangsmittel fehlbare Automolilisten in den wenigsten Fällen reagierten. Die Bevölkerung fordere daher energisch zuverlässigere Massnahmen.

Herr *Haab* ist der Ansicht, es sei Sache polizeilicher Recherchen und Massnahmen, kontravenierende Automobilisten an Ort und Stelle — oder durch telephonischen oder telegraphischen Bericht in einer folgenden Gemeinde — anzuhalten. Es gehe nicht wohl an, die Automobilisten ausserhalb des gewöhnlichen Rechtes zu stellen. Ebenso könnten sonst auch Equipagen und Fuhrwerke, die unter Umständen auch nicht anhalten, durch besondere Mittel hiezu gezwungen werden. Fehlbare Automobilisten seien deshalb, wie dies bei anderen Vergehen erfolge, mit den allgemeinen Mitteln der Orts- und Kantonspolizei zu belangen.

Bei dieser Gelegenheit bringt Herr Haab das Begehren ein, es möchte das Departement des Innern eingeladen werden, auch die Frage zu prüfen, ob nicht gleichzeitig mit der Einführung des Geschwindigkeitsmessers die Bestimmungen des Konkordates über die Fahrgeschwindigkeiten, im Sinne einer Erhöhung, zu revidieren wären.

Der *Vorsitzende* bemerkt, dass das Departement des Innern dem von Herrn Haab geäusserten Wunsche entsprechen werde.

Herr *Empeyta* pflichtet der Auffassung des Herrn Haab bei; im besondern möchte er sich, im Namen sämtlicher Automobilisten, dagegen verwahren, auf Gnade und Ungnade, einfach der Willkür jedes einzelnen Bürgers überliefert zu werden, der schliesslich, mit Rücksicht auf die für ihn abfallenden Sporteln, aus dem Anhalten der Automobilisten ein eigentliches Geschäft treiben würde.

Herr *Konrad* ist überzeugt, dass der grösste Teil der erfolgenden Reklamationen durch die Automobilisten selbst verhütet werden könnte. Würden diese vernünftiger fahren und sich überhaupt an die aufgestellten Vorschriften halten, wären auch die Gemeinden nicht genötigt, sich stetsfort ihrer zu erwehren; so aber könne es diesen letztern nicht verargt werden, wenn sie sich schliesslich aufräfften und zu wirksamer Selbsthilfe griffen.

Lit. c und d,

«der Staat habe zur Abwendung der mit der Staubentwicklung durch die Automobile verbundenen, gesundheitlichen Gefahren eine angemessene Behandlung der hauptsächlich betroffenen Strassen in den Ortschaften durchzuführen, sei es durch Pflästerung, sei es durch Anwendung von Staubbindungsmitteln.

«Die Kosten dieser Massnahmen habe der Staat zu tragen,» werden durch die Verhandlungen von heute morgen als erledigt betrachtet.

Lit. e. «Es seien die im Kanton zirkulierenden Automobile, inländische wie ausländische, insbesondere soweit sie Luxusfuhrwerke sind, zur Lösung von Fahrpässen gegen eine erhebliche Taxe zu verhalten».

Herr *de Rabours* glaubt, eine derartige Bestimmung würde nichts als Unannehmlichkeiten und Streitigkeiten im Gefolge haben, indem in den meisten Fällen der Hauptnachweis, dass es sich um ein sogenanntes Luxusfuhrwerk handle, wahrscheinlich gar nicht erbracht werden könnte. Er ersucht die Konferenz, auf das Begehren der aargauischen Gemeinden nicht einzutreten.

Herr *Schmid* (Aarau) weist auf die, auch an der gegenwärtigen Konferenz mehrmals betonte Tatsache hin, dass den Kantonen infolge des Automobilverkehrs, gegenüber früher, ganz bedeutende Mehrkosten für den Unterhalt der Strassen erwachsen seien. Als eine Unbilligkeit findet er es nun, dass zu all den vielen Unannehmlichkeiten, die der Bevölkerung durch die Automobile bereitet werden, dieser jetzt auch noch zugemutet werden soll, die Kosten der grösseren Abnützung der Strassen zu tragen. Gar nicht einzusehen vermag er aber, weshalb denn eigentlich gerade all die in der Schweiz per Auto herumfahrenden *Ausländer* immer und immer wieder extra begünstigt und also auch hier vollständig unbehelligt ausgehen sollen.

Die bezüglichen Verhältnisse im Auslande erklärt Redner wenig zu kennen; er habe sich nur sagen lassen, dass beispielsweise nach dem Grossherzogtum Baden fahrende Schweizer-Automobilisten an der Grenze eine erhebliche Gebühr zu entrichten hätten — wogegen dem in die Schweiz kommenden Badenser

nichts abgefordert werde. Derartige Ungleichheiten sollten nicht bestehen. Irgend etwas müsse in dieser Richtung daher geschehen. Vor allem sei es angezeigt, sich allseitig gehörig über die bei andern Staaten bestehenden bezüglichen Einrichtungen zu orientieren und es möchte das eidg. Departement des Innern deshalb gebeten werden:

1. Erhebungen darüber anzustellen, wie viele ausländische Automobile durchschnittlich in die Schweiz und durch dieselbe fahren;

2. festzustellen, welche Gebühren die uns umgebenden Staaten von Schweizern erheben, die sich per Auto über ihre Grenzen begeben; und

3. die Frage zu prüfen, ob es nicht möglich wäre, von den Ausländern Gebühren zu verlangen und deren Ertrag — nach einem gewissen Koeffizienten, entweder nach Massgabe der Bevölkerungszahl oder nach Massgabe der vorhandenen Strassenzüge — auf die Kantone zu verteilen.

Herr *von Bonstetten* bemerkt, dass die von Herrn Schmid aufgeworfenen Fragen, mit Ausnahme derjenigen über die Statistik der durch die Schweiz fahrenden ausländischen Automobilisten, leicht zu beantworten seien. Er führt hierüber aus:

Von den fremden Automobilen bezieht nur Deutschland Gebühren; meines Wissens beziehen Oesterreich, Frankreich und Italien keine. Diese Gebühren wurden in Deutschland vor 1½ Jahren gleichzeitig mit der Automobilsteuer eingeführt. Frankreich dachte daran, genau wie jetzt vorgeschlagen wird, gegenüber Deutschland Repressalien auszuüben und von den fremden Automobilen ebenfalls eine Gebühr zu verlangen. Allein es nahm davon Umgang, nachdem es gesehen hatte, dass die von Deutschland eingeführte Gebühr unter den Hoteliers, Wirten und andern Industriellen eine wahre Revolution hervorgerufen hat. Die Betreffenden fühlten sich so sehr geschädigt und die Stimmung gegen diese Gebühren war so stark, dass dieselben inzwischen bedeutend herabgesetzt wurden. Frankreich sah das ein und verzichtete auf die Erhebung einer ähnlichen Gebühr, indem es sich sagte, dass es ein grosses Interesse daran habe, dass die fremden Automobile nach Frankreich fahren und seine Städte und Hotels besuche. Wenn wir von den ausländischen Automobilen eine Gebühr beziehen wollten, könnten wir es nicht

nur gegenüber Deutschland tun, sondern wir müssten sie von allen Fremden beziehen und das hätte wie in Deutschland eine bedeutende Schädigung unseres Fremdenverkehrs zur Folge.

In gleichem Sinne äussert sich auch Herr *Navazza*.

Herr *Bleuler* hält es ebenfalls nicht für angebracht, eine besondere Besteuerung der Automobile einzuführen. Es sei dieses Fahrzeug nun einmal ein Vehikel der Zukunft und die Strasse dafür da, den zeitgemässen Verkehr aufzunehmen. Ein Unterschied zwischen einem langsam fahrenden und leicht beladenen und einem schnell fahrenden und schwer beladenen Fuhrwerk werde ja auch nicht gemacht, bezw. dementsprechend verschiedenartige Gebühren erhoben. Gerechtfertigt hält Redner es jedoch, dass bei der Verabfolgung des Kontrollschildes eine gewisse Polizeigebühr, eine Kontrollgebühr, verlangt werde, die allerdings nicht in einer Höhe festgesetzt werden dürfe, die der Industrie schädlich werden könnte. 25–50 Fr. jedoch dürften ohne Bedenken gefordert werden. Ob dann diese Gebühr an die Kantone zu gelangen habe, könne man ja noch prüfen, ob schon viel sicherlich hiebei nicht heraus schauen werde.

Herr *Mächler* weist zur Ergänzung des von Herrn Schmid gestellten Antrages, auf Ziffer 4 der Verhandlungen der Polizeidirektorenkonferenz (von Lausanne) hin. Anlässlich der Besprechung der Frage, wie an der Grenze verfahren werden soll, habe man dort verlangt, dass das Departement des Innern eine Zusammenstellung der kantonalen Taxen und der übrigen Taxen vornehme. Man strebe zwei Dinge an. Von St. Gallen aus gehe eine Bewegung dahin, es möchte eine höhere Taxe verlangt und zu derselben auch die Fremden etwas herangezogen werden. Im ferneren wünsche man allgemein eine Verständigung zwischen den Kantonen für Erhebung einer einheitlichen Taxe zu erzielen. Die angeregte Zusammenstellung würde nun einerseits gestatten, die notwendigen Ausgleiche zwischen den verschiedenartigen Ansätzen der Kantone vorzunehmen und andererseits ein Mittel zu loyaler Festsetzung der von den Ausländern zu erhebenden Gebühren an Hand geben.

Redner möchte daher den Antrag des Herrn Schmid dahin erweitern, dass das Departement des Innern bei der Prüfung dessen Fragen, auch dem Begehren der Polizeidirektoren entsprechen würde.

Der *Vorsitzende* erklärt, es werde das genannte Departement die von den Herren Schmid und Mächler gewünschten Erhebungen vornehmen.

6. Anregungen der IV. Konferenz der kantonalen Polizeidirektoren betreffend das Automobilkonkordat.

1. Es sei auf die Einführung von Geschwindigkeitsmessern zu dringen.
2. Es sei den Prüfungen der Chauffeure vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken.
3. Es sei die Frage zu prüfen, ob die aus dem Auslande kommenden Automobile nicht mit Nummern versehen und hierüber ein Verzeichnis geführt werden sollte; eventuell seien diese Automobile an der Grenze mit Interimsnummern zu versehen.
4. Es sei eine Zusammenstellung der kantonalen Taxen zu veranstalten zur Gewinnung einer Uebersicht und zum Vergleich mit dem Auslande. An dem Grundsatz, dass die Kantone die Höhe der Taxen frei bestimmen können, sollte festgehalten werden. Eine Erhöhung der Taxen im allgemeinen erscheine angezeigt, zumal wegen der starken Ausnützung der Strassen durch diese Fahrzeuge.
5. Es sei für eine richtige Aufstellung der Verbottafeln im Sinne der gefassten Beschlüsse zu sorgen.
6. Es sei auf eine Revision verschiedener Beschlüsse der Vertreter der Konkordatskantone, wie z. B. die Einführung des weissen Stabes zum Anhalten der Automobile etc., Bedacht zu nehmen.

Der *Vorsitzende* bemerkt, dass die Anregungen sub 1 und 3 hievor durch die von der Konferenz heute morgen gefassten bezüglichen Beschlüsse erledigt seien. Ebenso könne Nr. 4 durch den Antrag des Herrn Mächler, welchem das Departement des Innern Folge zu leisten in Aussicht gestellt habe, als abgetan erachtet werden.

Die Diskussion beschränkt sich demnach nur noch auf die Anregungen sub 2, 5 und 6.

Ziffer 2.

Herr *Mächler* findet die Zeit zu einer nähern Besprechung der Frage allzuweit vorgerückt. Für heute möchte er sich des-

halb nur darauf beschränken, an das Departement des Innern und die Kantone das Gesuch zu richten: zu erwägen, ob nicht Art. 3 des Konkordates — welcher die Erteilung der Fahrbewilligungen behandelt — dahin zu ergänzen sei, auch die Chauffeure irgendwie zu prüfen, d. h. denselben eine Bescheinigung darüber auszustellen, dass sie technisch wirklich gehörig vorgebildet und befähigt seien, ein Automobil führen zu können, wobei im übrigen jeweilen auch auf den Leumund des einzelnen Chauffeurs Rücksicht zu nehmen wäre.

Der Vorsitzende erklärt, das Departement des Innern werde sich dieser Anregung annehmen und der nächsten Konferenz bezüglich Bericht erstatten.

Ziffer 5.

Auch mit Bezug auf diesen Gegenstand bemerkt Herr *Mächler*, sich kurz fassen zu können.

Die Automobilisten beklagten sich darüber, dass den Vorschriften des Konkordates über die Form und Farbe der Verbotstafeln nicht nachgelebt werde, und dass diese Verbotstafeln da und dort ganz ungünstig aufgestellt seien. Der Sprechende sieht davon ab, für heute einen Beschluss zu provozieren. Es genüge, im Protokoll davon Notiz zu nehmen, dass die Vertreter der Kantone ersucht werden, den Konkordatsbestimmungen betreffend Form, Farbe, Aufschrift und Aufstellung der erwähnten Verbotstafeln Nachachtung zu verschaffen. Es sollen die Tafeln gut sichtbar und getrennt von andern Dingen aufgestellt werden.

Herr *Couchepin* ist mit Bezug auf die für die Tafeln anzuwendenden Farben nicht genügend aufgeklärt und ersucht daher um Auskunft hierüber.

Herr *Empeyta* teilt mit, dass sich der schweizerische Automobilklub gegenwärtig gerade mit dieser Angelegenheit beschäftige und im Begriffe stehe, verschiedene Versuche vorzunehmen.

Herr *Couchepin* beantragt, das Ergebnis dieser vom Automobilklub unternommenen Versuche abzuwarten und bis dahin, auch dem in dieser Sache anlässlich der letzten Konferenz gefassten Beschlusse, keine weitere Folge zu geben.

Stillschweigend wird von dieser Anregung Kenntnis genommen.

Ziffer 6.

Auch hier beantragt Herr *Mächler*, für heute nicht näher auf den Gegenstand einzutreten. Es könne dies ein anderes Mal und zwar dann gleich mit positiver Beschlussfassung geschehen.

Vorläufig möge jedoch immerhin davon Kenntnis genommen werden, dass der mit Einstimmigkeit gefasste Beschluss für Einführung des weissen Stabes nicht in der ganzen Schweiz durchgeführt worden sei und daher auch keinen Wert habe.

Damit sind die Traktanden der Tagesordnung erschöpft.

Nachdem der *Vorsitzende* der Konferenz noch einige beim Departement des Innern eingelaufene Beschwerden zur Kenntnis gebracht und über deren Erledigung Mitteilung gemacht hat, fragt er an, ob einer der Herren eventuell unter Unvorhergesehenem noch irgend etwas zur Sprache zu bringen wünsche.

Herr *Etier* hätte gerne noch nähere Auskunft darüber, in welcher Weise die Bestimmung des Art. 3 des Konkordates, über die Erteilung der Fahrbewilligungen, zu befolgen sei. Im Kanton Waadt geschehe die Erteilung der Fahrbewilligung für eine bestimmte Nummer, sowie für Fahrzeuge von bestimmter Motorkraft. Jedesmal, wenn also ein Führer mit einem andern Wagen, von stärkerer Motorkraft und anderer Nummer, zu fahren wünsche, sei er genötigt, ebenfalls um eine andere Bewilligung einzukommen. Nicht überall werde jedoch in dieser Weise vorgegangen. Redner möchte deshalb wissen, welche Art des Vorgehens die richtige sei und fragt daher an,

ob die Erteilung der Fahrbewilligung nur für eine bestimmte Nummer und ein Fahrzeug von bestimmter Motorkraft zu geschehen habe,

oder

ob diese Ermächtigung, ohne Rücksicht auf die Motorkraft, für jedes beliebige Automobil abgegeben werden könne.

Herr *Perrier* teilt mit, dass im Kanton Neuenburg z. B. je 2 Bewilligungen erteilt werden — die eine für den Führer und die andere für den Wagen.

Herr *Empeyta* erachtet das Vorgehen Neuenburgs für richtig. Im Kanton Genf erfolge die Fahrbewilligung — mit Ausnahme derjenigen für Automobil-Fabrikanten- und Händler — stets für den Wagen.

Für die Führung von Fahrzeugen mit 10, 15 oder 20 HP. seien die Bedingungen und Erfordernisse ungefähr immer dieselben, dagegen könne ein an ein derartiges Fahrzeug gewöhnter Führer nicht auch einen Wagen mit 100 HP. leiten. Doch seien diese letzteren Automobile selten.

Herr *Etier* wünschte, dass das Departement des Innern sich auch dieser Frage noch annehmen würde und sie für die nächste Konferenz derart abklären möchte, dass deren eigentliche Regelung dann ebenfalls erfolgen könnte.

Der *Vorsitzende* erklärt sich bereit, dem gestellten Begehren zu entsprechen.

Eine weitere Anregung unter Unvorhergesehenem erfolgt durch Herrn *Empeyta*, welcher vorschlägt, für die künftigen Konferenzen der dem Automobilkonkordate beigetretenen Kantone, eine vorberatende Kommission, bestehend aus fünf Mitgliedern, einzusetzen. Er ist der Ansicht, dass durch die Bestellung einer solchen Kommission — welche alle von der Konferenz zu behandelnden Geschäfte gehörig vorzubereiten hätte — viel Zeit gewonnen würde und ganz besonders auch sachlich zielbewusster und zweckmässiger gearbeitet werden könnte.

Herr *Mächler* hält zwar auf langen Vorbereitungen nicht gerade viel, indem ja doch jeder Vertreter der Kantone stets wissen müsse, ob auch seine Regierung mit der Lösung der Dinge einverstanden sei; bedürfe das Departement des Innern indessen — abgesehen von seinen eigenen Organen — wirklich noch einer besondern Kommission, so stehe ihm die kantonale Polizeidirektoren-Konferenz zur Verfügung, die sich ohnedies mit den hier zur Behandlung gelangenden Fragen zu beschäftigen habe.

Herr *Couchepin*, obschon mit Herrn *Mächler* sonst einverstanden, glaubt, dass es zweckmässig wäre, in jene Kommission mindestens doch auch 2 Techniker aufzunehmen — den Vorsteher eines Baudepartements und einen Vertreter der Automobilisten.

Es wird grundsätzlich die Einsetzung einer vorberatenden Kommission beschlossen. Deren Ernennung, im Sinne der Anträge *Empeyta* und *Couchepin*, ist Sache des eidgen. Departements des Innern.

Nachdem Herr *Legler* noch, unter lebhaftem Beifall der übrigen Konferenzteilnehmer, Herrn Bundesrat *Ruchet* den verbindlichsten Dank für seine Mitwirkung auch an der heutigen Versammlung ausgesprochen und im ferneren den Wunsch geäussert hat, es möchte, mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der pendenten Geschäfte, möglichst bald eine folgende Konferenz einberufen werden, erklärt der Vorsitzende um 4 Uhr 50 die Verhandlungen als beendet.

Der Protokollführer:

Charles Düby.

Zusammenstellung der Konferenzbeschlüsse.

I. Die Einführung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit kann zur Zeit nicht gefordert werden.

II. Es wird die ganze Angelegenheit der obligatorischen Einführung von Geschwindigkeitsmessern zu *allseitiger* Prüfung und Berichterstattung an das eidgen. Departement des Innern überwiesen.

III. Die Konferenz beantragt, die Kantone zu ermächtigen, vorstehende, von der Versammlung durchberatene und bereinigte «Verordnung für Motor-Lastwagen und Omnibusse zum Schutze der Strassen», einzuführen.

IV. Die vom Departement des Innern aufgestellten bunten Tafeln und kleinen Taschenbüchlein — auf welchen die schweiz. Schilder für Automobile und Motorvelos, sowie die Veloschilder sämtlicher Kantone aufgeführt sind — werden eingeführt und zum Selbstkostenpreise den Kantonen abgegeben. Allfällig notwendige Abänderungen und Ergänzungen sind vor definitiver Drucklegung der Tafeln noch zu berücksichtigen.

Von der Aufführung auch der Schilder auswärtiger Staaten ist indessen abzusehen.

V. Die ausländischen Automobile sind beim Eintritt in die Schweiz, vorn und hinten am Wagen, mit Schildern — das eidgen. Kreuz und eine Nummer enthaltend — zu versehen. Beim Verlassen der Schweiz sind diese Schilder wieder abzugeben.

Die Ausführung dieses Beschlusses, sowie alle daherigen Anordnungen und nähern Verfügungen, werden dem eidgen. Departement des Innern überlassen.

VI. Das eidgen. Departement des Innern wird ersucht, die Frage zu prüfen, ob nicht gleichzeitig mit der Einführung des Geschwindigkeitsmessers, die Bestimmungen des Konkordates über die Fahrgeschwindigkeiten, im Sinne einer Erhöhung, zu revidieren wären.

VII. Das eidgen. Departement des Innern wird ersucht, Erhebungen darüber anzustellen, wie viele ausländische Automobile durchschnittlich in die Schweiz und durch dieselbe fahren.

VIII. Das eidgen. Departement des Innern wird ersucht, festzustellen, welche Gebühren die uns umgebenden Staaten von Schweizern erheben, die sich per Auto über ihre Grenzen begeben.

IX. Das eidgen. Departement des Innern wird ersucht, zur Gewinnung einer Uebersicht, zum Vergleiche mit dem Auslande und zum Ausgleich im eigenen Lande, eine Zusammenstellung der kantonalen Taxen vorzunehmen.

X. Das eidgen. Departement des Innern wird ersucht, die Frage zu prüfen, ob es nicht möglich wäre, von den Ausländern Gebühren zu verlangen und deren Ertrag — nach einem gewissen Koeffizienten, entweder nach Massgabe der Bevölkerungszahl oder nach Massgabe der vorhandenen Strassenzüge — auf die Kantone zu verteilen.

XI. Das eidgen. Departement des Innern wird ersucht, zu erwägen, ob nicht Art. 3 des Konkordates — welcher die Erteilung der Fahrbewilligungen behandelt — dahin zu ergänzen sei, auch die Chauffeure irgendwie zu prüfen, das heisst denselben eine Bescheinigung darüber auszustellen, dass sie technisch wirklich gehörig vorgebildet und befähigt seien, ein Automobil führen zu können, wobei im übrigen auch auf den Leumund des einzelnen Chauffeurs Rücksicht zu nehmen wäre.

XII. Das eidg. Departement des Innern wird ersucht, die Frage zu prüfen, ob die Erteilung der Fahrbewilligung nur für eine bestimmte Nummer und ein Fahrzeug von bestimmter Motorkraft zu geschehen habe,

oder

ob diese Ermächtigung, ohne Rücksicht auf die Motorkraft, für jedes beliebige Automobil abgegeben werden könne.

XIII. Endlich wurde beschlossen, für die künftigen Konferenzen der dem Automobilkonkordate beigetretenen Kantone, eine vorberatende Kommission, bestehend aus 5 Mitgliedern, einzusetzen. Die Bestellung dieser vorberatenden Kommission, sowie deren jeweilige Einberufung geschieht durch das eidgen. Departement des Innern.

