

PROTOKOLL

über die

III. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates,

abgehalten im

Bundesrathause in Bern

Montags, den 6. Februar 1905



Die Konferenz ist einberufen durch den Vorsteher des eidg. Departements des Innern, und zwar vermitteltst Zirkulars vom 25. Januar 1905, folgenden Inhalts:

«Das unterzeichnete eidg. Departement des Innern sieht sich genötigt, eine Konferenz der Konkordatskantone anzuordnen. Dieselbe ist auf Montag den 6. Februar nächsthin angesetzt, wird im Konferenzzimmer Nr. 3 des Parlamentsgebäudes stattfinden und um 10¹/₄ Uhr beginnen. Es ergeht hiermit an Sie die Einladung, Sie möchten sich in dieser Konferenz durch einen oder zwei Abgeordnete vertreten lassen. Wir erlauben uns, dabei den Wunsch auszusprechen, dass jedenfalls dasjenige Mitglied Ihrer Behörde oder derjenige Beamte Ihrer Verwaltung, dem die Handhabung des Konkordates speziell obliegt, an die Konferenz abgeordnet werde.

Einige noch offene Fragen bedürfen durchaus einer einheitlichen Ordnung. Die Bundesbehörde besitzt jedoch, mit Ausnahme der ihr durch Art. 3, letzter Absatz, des Konkordates übertragenen Funktion, keinerlei Befugnis, über solche Fragen von sich aus zu entscheiden. Ebenso wenig kann die einheitliche Regelung durch Mehrheitsbeschlüsse, welche für die einzelnen Kantone verbindlich wären, erreicht werden. Es bleibt nichts anderes übrig, als dass man versucht, entweder auf dem

Korrespondenzwege oder in einer Konferenz eine Einigung zu erzielen. Wie Ihnen aus dem Kreisschreiben vom 16. Juni 1904 erinnerlich, war von uns der Korrespondenzweg in Aussicht genommen. Wir haben uns aber davon überzeugen müssen, dass, jedenfalls für die Fragen der so sehr wünschbaren, für das ganze Konkordatsgebiet fortlaufenden Numerierung der Automobile, sowie der Form der Automobilschilde nur eine gemeinsame mündliche Erörterung zum Ziele führen kann.

Wir gedenken der Konferenz folgende Fragen vorzulegen:

- 1) Welches ist das Rechtsverhältnis der Auto- und Velofahrer aus Nichtkonkordatskantonen?
- 2) Soll nicht, in Ansehung der Vorschriften der Art. 2–16 des Konkordats, besonders betreffend die Einregistrierung und die Einreihung in die fortlaufende Numerierung, ein Unterschied gemacht werden zwischen den Automobilen sowie Automobilwagen einerseits und den Motor-Velos anderseits?
- 3) Wie soll es mit der in Art. 4 vorgeschriebenen Numerierung gehalten werden? Soll für die Gesamtheit der Konkordatskantone nur *eine* Nummernserie eingeführt werden und in welcher Weise? Wir legen Ihnen einen diesbezüglichen Vorschlag bei.
- 4) Welches soll die Form des einheitlichen Schildes sein?

Wir behalten uns vor, weitere Punkte zur Sprache zu bringen, und gewärtigen ebenfalls weitere Anregungen seitens der Herren Abgeordneten, wobei wir aber bitten müssen, uns von solchen weiteren Anregungen einige Tage vor der Konferenz schriftlich Kenntnis zu geben. Ebenso ersuchen wir die Herren Delegierten derjenigen Kantone, welche uns ihre Schilde und Ausweiskartenformulare noch nicht zugestellt, dieselben zur Konferenz mitzubringen.

Wir behalten uns des weiteren vor, die grossen schweizerischen Verbände, welche ein besonderes Interesse an dem Konkordat und dessen Handhabung besitzen, wie den Touring Club, ebenfalls zur Entsendung von Delegierten an die Konferenz einzuladen.»

Beginn der Sitzung: Vormittags 10 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Verhandlungen.

Der Vorsteher des eidg. Departements des Innern, Herr Bundesrat Dr. *Forrer* eröffnet als provisorischer Vorsitzender die Verhandlungen, indem er die erschienenen Herren begrüsst und auf die Veranlassung zur Einberufung der heutigen Konferenz hinweist. Der Bundesrat hat seinerzeit beschlossen, dass das Automobil- und Velowesen, soweit das Konkordat in Frage kommt, dem Departement des Innern zuzuteilen sei. Daneben haben sich aber auch noch andere Departemente mit dem Gegenstand zu befassen, so das Justizdepartement mit Bezug auf die Frage der Haftpflicht, und das Post- und Eisenbahn-Departement mit Bezug auf die Frage des Verhältnisses des öffentlichen Personen- und Frachttransportes mittelst des Automobils zum Postregal. Was nun das Konkordat anbetrifft, so hat man dasselbe seinerzeit als die richtige staatsrechtliche Form für die allgemeine und einheitliche Lösung der aus dem Automobil- und Veloverkehr entspringenden Fragen erkannt und angenommen. Redner erklärt, sich zwar des Eindrucks nicht erwehren zu können — und er glaubt, dieser dürfte auch bei vielen der Herren Konferenzteilnehmer vorherrschen —, dass die vorliegende Materie, die zum mindesten einer nationalen, vielleicht sogar der internationalen Regelung bedarf, notwendig mittelst eines *Bundesgesetzes* einheitlich gestaltet werden sollte, und zwar um so mehr, als das Automobil- und Velowesen eine immer grössere, ja gegenüber der Zeit vor zwanzig und dreissig Jahren eine ganz unglaubliche Ausdehnung angenommen hat. Velo und Automobil sind nicht mehr Sportobjekte, sondern Verkehrsmittel im eminentesten Sinne des Wortes. Wir wollen indessen der Zukunft nicht vorgreifen, sondern sind verpflichtet, in der Weise fort-

zufahren, wie man angefangen hat, also die Aufgabe der Regelung des Automobil- und Veloverkehrs auf dem Boden des Konkordates weiter zu behandeln und wenn möglich zu entwickeln.

Nach diesen Ausführungen macht Redner Mitteilungen über die Zusammensetzung der heutigen Versammlung. Der Hauptbestand derselben sind die Herren Delegierten der Kantone. Neben letztern ist auch das Zolldepartement zur Sendung eines Delegierten eingeladen worden; da sehr viele Automobile und Velos über die Grenze hin und her gehen, kann die Frage der Zollbehandlung dieser Fahrzeuge gelegentlich auch ein Traktandum für die Konkordatskantone und die Eidgenossenschaft werden. Endlich schien es angemessen, den bei den heutigen Traktanden am meisten interessierten freiwilligen Vereinigungen Gelegenheit zu geben, sich zu äussern. Es sind dies der schweizerische Velocipedisten-Bund, der Touring-Club suisse und der Automobilklub. Es wird Sache der Herren Kantonsabgeordneten sein, zu entscheiden, in welcher Weise die Wünsche und Äusserungen der Vertreter dieser Vereine entgegen genommen werden sollen.

In bezug auf die Traktanden teilt der Vorsitzende mit, dass gemäss dem im Kreisschreiben geäusserten Wunsche von zwei Seiten, nämlich von dem in Sachen zuständigen Polizeii- und Militärdepartement des Kantons St. Gallen und dem Baudepartement des Kantons Waadt neue Anregungen eingegangen sind. Redner gibt den Anwesenden von der erstern Kundgebung durch Verteilung autographierter Kopien und von letzterer durch Verlesen Kenntnis.

Die vom Vorsteher des Polizei- und Militärdepartements des Kantons St. Gallen aufgeworfenen Fragen lauten:

1. Wie ist der Begriff des Durchfahrens Art. 5, und der Durchreise Art. 21, 2 des Konkordats aufzufassen? Ist darunter jedes Durchfahren ohne längern Aufenthalt an einem Ort der Schweiz, als eine Vergnügungsreise mit sich bringt, verstanden, oder gehören darunter auch Fahrten mit längerem Hotelaufenthalt, Geschäftsreisen mit Kundenbesuchen und Besuche von Festen etc. in der Schweiz?

Aus der Presse geht hervor, dass man hierin verschiedene Praxis übt.

2. Sind Art. 5 und 21 des Konkordates nicht dahin anzuwenden, dass Fremde in den Konkordatskantonen auch nicht bloss Durchfahrten oder Durchreisen, also z. B.

Geschäftsreisen mit längern Aufenthalten. Reisen mit Kur-aufenthalt u. dgl., machen können, wenn sie aus ihrem Wohnland oder ihrer Wohngemeinde mit Nummernschildern und Ausweiskarten versehen sind und wenn dort Gegenrecht geübt wird?

St. Gallen hat sich so mit Gemeinden des Vorarlberges verständigt. Die Betreffenden glauben nun aber auch in andere Kantone, wie in Appenzell A.-Rh., ruhig fahren zu dürfen.

3. Sollte nicht eine Verständigung über die Dauer der Bewilligung (Art. 3, d.) erzielt werden, so dass in allen Kantonen das Kalenderjahr oder das laufende Jahr gelten würde, damit dann auch beim Wechsel des Wohnsitzkantons durch den Automobilbesitzer nicht ungleiches Recht entsteht?

Der neue Wohnsitzkanton könnte dann ohne Inkonvenienzen die alte Bewilligung gelten lassen, bis sie ausläuft.

Die schon am 1. November 1904 vom Vorsteher des Bau-Departements des Kantons Waadt aufgeworfene Frage lautet (in Uebersetzung):

Ob es nicht sehr zweckmässig wäre, wie für die Kontrollplacken so auch für die Zirkulationsbewilligungen ein einheitliches Muster für alle Konkordatskantone zu haben?

Der Vorsitzende erklärt, diese Anfrage als Anregung aufzufassen, über welche die Konferenz ebenfalls zu sprechen habe.

Nach diesen einleitenden Äusserungen ladet Herr *Forrer* die Versammlung ein, sich zu konstituieren. Das Departement des Innern und die Bundesverwaltung überhaupt habe formell in der ganzen Angelegenheit keine Stellung; seine einzige Aufgabe bestehe darin, dass es nach dem Konkordat ein einheitliches Register zu führen habe. Alles übrige und damit auch die Leitung und Protokollführung der heutigen Konferenz sei eigentlich Sache der Kantone; er gewärtigt daher Vorschläge über letztere 2 Punkte.

Herr Regierungsrat *Kern* von Zürich beantragt, es sei Herr Bundesrat *Forrer* zu ersuchen, die Leitung der Konferenz zu übernehmen und das Protokoll durch eine oder mehrere Personen seiner Wahl führen zu lassen.

Dieser Vorschlag wird stillschweigend genehmigt.

Herr Bundesrat *Forrer* nimmt den Auftrag für Leitung der Konferenz an und bestimmt als deutschen Protokollführer den Sekretär des Departements des Innern und als französischen

Protokollführer, der gleichzeitig die Funktion eines Uebersetzers besorgen wird, Herrn Piaget, Beamten desselben Departements.

Hierauf wird zum Aufruf der Herren Delegierten, zunächst derjenigen der Kantone, und hernach derjenigen der eingeladenen Vereine geschritten.

Hierbei ergibt sich die Anwesenheit folgender Abgeordneten:

a. Der Kantone:

- | | |
|-----------------------|---|
| 1. Zürich: | Herr Reg.-Rat Dr Stössel, Justizdirektor. |
| | » » Kern, Baudirektor. |
| 2. Bern: | » Direktionssekretär Raaflaub (an Stelle des erkrankten Herrn Justizdirektor Klay). |
| 3. Luzern: | » Reg.-Rat Walther, Militär- und Polizeidirektor. |
| 4. Uri: | (Ausserhalb des Konkordats.) |
| 5. Schwyz: | » Reg.-Rat Schuler. |
| 6. Obwalden: | » » A. Kuchler, Polizeidirektor. |
| 7. Nidwalden: | » » Odermatt. |
| 8. Glarus: | » » Peter Zweifel, in Linthal. |
| 9. Zug: | » » Knüsel, Baudirektor. |
| | » » Andermatt, Polizeidirektor. |
| 10. Freiburg: | » » Louis Cardinaux. |
| 11. Solothurn: | » Vize-Landammann Eug. Büttiker, Polizeidirektor. |
| 12. Baselstadt: | » Hauptmann Mangold, Chef des Polizeikorps. |
| 13. Baselland: | » Reg.-Rat Dr A. Grieder. |
| 14. Schaffhausen: | » » G. Hug, Polizeidirektor. |
| 15. Appenzell A.-Rh.: | » » Dr Baumann, Polizeidirektor. |
| 16. Appenzell I.-Rh.: | » » F. Fässler, Polizeidirektor. |
| 17. St. Gallen: | » » Dr A. Mächler, Polizei- und Militärdirektor. |
| 18. Graubünden: | (Ausserhalb des Konkordats.) |
| 19. Aargau: | » Reg.-Rat P. Konrad, Baudirektor. |
| | » » Dr Fahrländer, Polizeidirektor |
| 20. Thurgau: | (Ausserhalb des Konkordats.) |
| 21. Tessin: | » Staatsrat Battaglini. |
| 22. Waadt: | » » M. Duboux, Baudirektor. |
| | » Cosandey, Chef-Ingenieur der öffentlichen Bauten. |
| 23. Wallis: | » Staatsrat zen-Ruffinen, Baudirektor. |

- | | |
|----------------|--|
| 24. Neuenburg: | Herr Staatsrat Louis Perrier, Baudirektor. |
| 25. Genf: | » Charles Rehfoos, Sekretär des Justiz- und Polizeidepartements. |
| | » Charles Louis Empeyta, Grossrat und Präs. des Automobilklubs von Genf. |

b. Abgeordnete des eidg. Zolldepartements und der eingeladenen Vereinigungen.

- | | |
|--|--|
| Eidg. Zolldepartement: | Herr J. Adamina, I. Sekretär des Departements. |
| Schweiz. Velozipedistenbund (Zentralkomitee in Solothurn): | Herr E. Joss-Regli, in Bern. |
| Schweiz. Touring-Club: | Herr Alexander Moriaud, Vizepräs. des Klubs in Genf. |
| Schweiz. Automobil-Klub: | Herr Dr Paul Galopin, Generalsekretär des Klubs in Genf. |
| | Herr Arthur von Bonstetten, in Bern. |

Der Vorsitzende fragt nun an, welche Stellung bei den bevorstehenden Verhandlungen den Vertretern der freien Vereinigungen eingeräumt werden solle.

Herr Regierungsrat Walther schlägt vor, ihnen beratende Stimme einzuräumen.

Dieser Vorschlag wird durch Herrn Empeyta empfohlen und von der Versammlung stillschweigend angenommen.

Weiter fragt der Vorsitzende nach der Behandlung der Stimmen der Herren Kantonsabgeordneten. Nach der Natur des Konkordats können selbstverständlich Beschlüsse per majora nicht gefasst werden. Unter Umständen wird es aber wünschenswert erscheinen, über die eine oder die andere Frage abzustimmen, damit die kantonalen Regierungen wissen, nach welcher Seite bei verschiedenen Anschauungsweisen die Mehrheit der Delegierten sich neigte. Im Hinblick auf solche Abstimmungen fragt es sich, ob nur die Stimmen der verschiedenen Kantone gezählt werden sollen, oder ob jeder anwesende Delegierte, auch dann, wenn von einem Kantone zwei da sind, eine Stimme haben soll. Redner schlägt vor, jedem anwesenden kantonalen Delegierten eine Stimme zu geben.

Dies wird stillschweigend gutgeheissen.

Zur Tagesordnung übergehend, fragt der Vorsitzende an, ob es der Konferenz beliebe, zu bestimmen, dass zuerst die vom Departement aufgestellten Fragen, sodann die Anfrage der

Regierung des Kantons Waadt, hierauf die Fragen der Regierung von St. Gallen und endlich allfällige im Laufe der Verhandlungen gemachte Anregungen zur Diskussion gebracht werden sollen.

Diesem wird ebenfalls stillschweigend zugestimmt.

Endlich macht der Vorsitzende noch aufmerksam, dass eine Sammlung von Placken im Sitzungszimmer aufgelegt ist, welche die Herren Konferenzteilnehmer während der Mittagspause besichtigen mögen. Wenn die Plackenfrage zur Besprechung kommt, werden dann weitere Aufschlüsse über die Sammlung erteilt werden.

Hierauf wird zur Behandlung der verschiedenen Fragen geschritten.

Erste Frage des Kreisschreibens des Departements:

Welches ist das Rechtsverhältnis der Auto- und Velofahrer aus Nicht-Konkordatskantonen?

Der Vorsitzende gibt zu dieser Frage folgende Erläuterung: Es wurde ursprünglich vorausgesetzt, dass sämtliche Kantone dem Konkordat beitreten werden. Die Kantone Uri und Graubünden taten es aber nicht wegen der vorwiegend gebirgigen Natur ihrer Gebiete, auf denen die meisten Strassen Gebirgsstrassen sind, und da sie vom Automobilverkehr auf diesen für das Publikum grosse Uebelstände befürchten. Gleich Bern und Wallis hätten sie aber immerhin den Beitritt erklären können, da der Abschnitt II des Konkordates den Kantonen die Befugnis erteilt, gewisse Strassen auszunehmen. Allein man kann jene Stände nicht dazu zwingen, sondern muss abwarten, ob sie sich nicht später doch zum Beitritt entschliessen können. Auch vom Kanton Thurgau ist eine Beitrittserklärung noch nicht erfolgt und einstweilen auch nicht zu gewärtigen. Der Grund hiezu liegt nach dem Bericht der Staatskanzlei in folgendem: Der Regierungsrat beabsichtigte, die Materie durch eine Verordnung zu regulieren, und legte den Entwurf zu einer solchen dem Grossen Rate zur Genehmigung vor. Dieser stellte sich jedoch auf den Standpunkt, dass es namentlich in Bezug auf Strafbestimmungen, der Aufstellung eines Gesetzes bedürfe; er hat daher einen derartigen Entwurf für die Volksabstimmung vorbereitet. Redner hält es trotzdem für ausgeschlossen, dass der Kanton Thurgau auf die Dauer vom Konkordat wegbleibe. Infolge des Fernbleibens der genannten drei Kantone ist nun eine Klasse von Auto- und Velofahrern geschaffen, die im Konkordat überhaupt nicht vor-

gesehen sind. Dieses stellt vom Gesichtspunkte ihrer Herkunft zwei Gruppen von Auto- und Velofahrern auf, nämlich die aus den Konkordatskantonen, beziehungsweise aus der Schweiz stammenden Fahrer und die Fremden. Mit Bezug auf die letztern, insofern sie Automobilfahrer sind, sieht der Art. 5 des Konkordats eine bedeutende Erleichterung vor, jedoch unter der Bedingung, dass sie eine vom Staate, dem sie angehören, ausgestellte Bewilligung mit sich führen, und dass von diesem Staate Gegenrecht gehalten werde. Ebenso räumt der Art. 21 des Konkordats für die fremden Radfahrer, die auf der Durchreise sind, eine Vergünstigung ein, indem er sie von der Verpflichtung, eine Ausweiskarte und die Kontrollschilder bei sich zu führen, befreit. Da das Konkordat nun Auto- und Velofahrer aus Nicht-Konkordatskantonen nicht kennt, während es deren nun tatsächlich gibt, ist es nötig, sich über die Behandlung, die diese erfahren sollen, auszusprechen. Man kann sich gegenüber denselben auf einen verschiedenen Standpunkt stellen. Man kann sie freundeidgenössisch behandeln, und ihnen alle möglichen Erleichterungen gewähren, oder aber strenger gegen sie sein, soweit die Bundesverfassung nicht entgegensteht, um damit auf die Kantone, welche fern geblieben sind, einen gewissen moralischen Druck auszuüben, und sie zum Beitritt zu veranlassen. Redner setzt die Frage in Diskussion.

Herr Regierungsrat *Mächler* von St. Gallen teilt mit, zu welcher Haltung sich sein Kanton gegenüber den Auto- und Velofahrern der genannten Art veranlasst gesehen hat. St. Gallen führte das Konkordat in Form einer kantonalen Verordnung ein, bevor es in Wirksamkeit getreten war, und befand sich infolgedessen mit seiner Verordnung allein auf einer Insel, umgeben auf der einen Seite von Thurgau, das nicht beitreten will, auf der andern Seite von Appenzell A.-Rh., das sich nur langsam zum Beitritt entschloss, im Süden von Graubünden, das sich ebenfalls fernhält, und jenseits des Rheines vom Vorarlberg, der die St. Gallischen Bestimmungen ebenfalls nicht kennt. In dieser sonderbaren Lage stellte die Regierung sich auf den Standpunkt, dass die Angehörigen der Nicht-Konkordatskantone wie Fremde zu behandeln seien. Es mag dies angesichts der Art. 5 und 21 des Konkordats etwas hart erscheinen, allein zu diesem Verhalten wurde die Behörde durch zwei Gründe bestimmt. Einmal musste sie sich sagen, dass, wenn den Thurgauern und Graubündnern gestattet werde, im Kanton St. Gallen ohne Nummern zu fahren, dadurch Unordnungen entstünden. Andererseits aber durfte die Regierung ihre Leute

nicht schlechter behandeln, als Kantonsfremde. Dazu kam für die Regierung von St. Gallen noch die Erwägung, dass durch das Festhalten dieses Standpunktes vielleicht auch der Beitritt von Thurgau und Graubünden zum Konkordat erreicht würde. Redner glaubt, sagen zu dürfen, dass dies Vorgehen auch ein wenig dazu beigetragen hat, dass Thurgau sich entschloss, die Frage des Beitritts zu prüfen, dass in den nächstgelegenen Gebieten des Kantons Graubünden eine Verständigung angeregt wurde und dass endlich die nächstgelegenen Gemeinden des Vorarlberges die Konkordatsbestimmungen nun auch für sich eingeführt haben.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass der Art. 21 die ausländischen Velofahrer vorbehaltlos privilegiert, während der Art. 5 die ausländischen Automobilfahrer von der Entrichtung der Gebühr und dem Tragen des Nummernschildes nur unter den Bedingungen befreit, dass sie eine Bewilligung ihres Heimatstaates vorweisen können und dass von diesem Staate Gegenrecht gehalten werde.

Herr Regierungsrat *Walther* von Luzern äussert, dass man nicht so weit gehen sollte, wie St. Gallen, das unter allen Umständen einen Fahrer aus einem Nicht-Konkordatskanton, der nicht nur durchfährt, verpflichtet, die St. Gallische Bewilligung einzuholen; er möchte sich dahin aussprechen, dass die Fahrer aus den Nicht-Konkordatskantonen nicht zum Lösen von Nummer und Schild in den andern Kantonen sollen angehalten werden, sofern sie die von Art. 5 aufgestellte Bedingung erfüllt, und in ihrem Heimatkantone eine Bewilligung ausgestellt erhalten haben. Schliesslich wird es auch für St. Gallen nicht so schwer sein, einen Thurgauer oder einen Graubündner, der wiederholt sein Gebiet befährt und vielleicht einmal einen Unfall verursacht, ausfindig zu machen.

Herr Regierungsrat *Hug* von Schaffhausen äussert die gleiche Anschauungsweise wie Herr Regierungsrat *Walther*.

Herr Staatsrat *Cardinaux* von Freiburg fragt an, wie die ausserkantonalen Automobil- und Velofahrer in den Nicht-Konkordatskantonen gehalten seien, da es angezeigt wäre, diesen eine gewisse Reziprozität zu gewähren.

Herr *Empeyta*, Präsident des Automobilklubs in Genf, teilt mit, dass sie in den zwei Kantonen Uri und Thurgau zirkulieren dürfen, ausgenommen sei die Gotthardstrasse. In Graubünden ist die Zirkulation der Automobile untersagt, die Cycles dürfen überall passieren. Im weitem bemerkt Redner, dass die vorliegende Frage einer andern rufe, nämlich der, ob die Kantons-

abgeordneten nicht das Zolldepartement ermächtigen sollten, die fremden Automobile, wenn sie in die Schweiz kommen, mit Spezialplacken zu versehen. Man könnte diese Formalität vielleicht auch den Nicht-Konkordatskantonen gegenüber zur Anwendung bringen. Tatsächlich beklagt sich die schweizerische Bevölkerung, dass die fremden Automobile derart fahren, dass es unmöglich sei, sie anzuhalten und festzustellen, woher sie kommen. Diesem Uebelstande könnte durch das angegebene Mittel begegnet werden. Die Spezialnummer würde gegen die Hinterlage einer Summe und namentlich gegen die Abgabe einer genauen Adresse ausgestellt. Diese Frage scheint dem Redner näherer Prüfung durch die Konferenz wert zu sein.

Herr Regierungsrat Dr. *Fahrländer* von Aarau stellt sich ebenfalls auf den Boden des Vorschlages des Herrn Regierungsrat *Walther* und möchte nicht soweit gehen, wie es von St. Gallen verlangt wird. Seines Erachtens wäre für die Sicherheit genügend gesorgt, wenn die aus einem Nicht-Konkordatskanton kommenden Auto- und Velofahrer sich darüber ausweisen, dass ihr Vehikel von einem Sachverständigen geprüft und als gut befunden worden sei. Es sollte also mit Art. 5 des Konkordats der Art. 2 in Verbindung gebracht werden. Redner stellt demgemäss den Antrag, es sei die vorliegende Frage durch Aufstellung folgender Bestimmung zu lösen:

«Die Auto- und Velofahrer aus Nicht-Konkordatskantonen geniessen die in Art. 5 des Konkordats enthaltenen Vergünstigungen, vorausgesetzt, dass in der Bewilligung von einer zuständigen Stelle die Bescheinigung enthalten ist, dass ihr Fahrzeug von einem Sachverständigen geprüft und gut befunden worden sei.»

Herr *Adamina*, Sekretär des Zolldepartements, giebt auf den Wunsch des Vorsitzenden Auskunft über die Behandlung der Automobile und Velos vom Gesichtspunkt der Zollverwaltung. Der schweizer. Automobilklub hat sich mit dieser dahin verständigt, dass er ihr gegenüber die Garantie für alles, was den Zoll anbelangt, übernimmt. Die Zollgebühr für ein fahrendes Automobil wird bei dem Klub hinterlegt. Der schweizer. Automobilklub verständigte sich mit den ausländischen Klubs und den Mitgliedern dieser Vereinigungen wird eine aus drei Teilen bestehende Urkunde ausgestellt, die sie beim Eintritt in die Schweiz vorzuweisen haben. Diese Schrift enthält Angaben über die Nummer des Fahrzeugs, die Zugehörigkeit des Inhabers zu seinem Klub und über die Hinterlage des Zollbetrages bei der Vereinigung und ist vom Präsidenten des

Klubs sowie vom Inhaber unterschrieben. Das Stammbblatt bleibt in den Händen des Fahrers. Vom Eintrittszollamt wird das Datum und der Ort des Eintritts auf dem Schein notiert und eine der beiden Souchen, welche die nämlichen Angaben wie das Hauptblatt enthalten, abgelöst. Die zweite Souche wird beim Austritt von dem dortigen Zollamt abgetrennt und dem Eintrittszollamt zugesandt. Beide Souchen werden der Zollbehörde übermittelt, und dann weiss sie, dass der Austritt des Fahrzeuges erfolgt ist; sie teilt hierauf dem schweizer. Automobilklub mit, dass das in Frage stehende Automobil wieder ausgefahren sei und dass dem Besitzer desselben der hinterlegte Betrag zurückerstattet werden könne. Bei den Velos ist die Sache noch einfacher. Eine Anzahl Verbände haben sich verpflichtet, für ihre Mitglieder für alles, was aus einer Verletzung der Zollvorschriften resultieren könne, zu garantieren. Den Mitgliedern dieser Verbände wird gegen Vorweisung ihrer Legitimationskarte, welche die Nummer der Maschine enthält, ohne weiteres gestattet, einzufahren. Beim Ausfahren brauchen sie nicht einmal die Karte vorzuweisen. Alle bezeichneten Vorkehren beziehen sich selbstverständlich nur auf den Zoll; alles andere wie z. B. mit Bezug auf allfällige Verletzungen von Dritten werden dadurch nicht berührt.

Herr Regierungsrat *Mächler* hält dafür, es walte zwischen Herrn Regierungsrat *Walther* und ihm ein Missverständnis; jener will, wenn Redner ihn recht verstanden hat, den aus den Nicht-Konkordatskantonen kommenden Velofahrern das Fahren in den Konkordatskantonen gestatten, wenn sie in ihrem Heimatkanton selbst gewisse Bedingungen erfüllt haben. Damit ist Redner einverstanden. Aber die Kantone Thurgau und Graubünden hatten bis jetzt eben gar keine darauf bezüglichen Bestimmungen; es wurde von den Fahrern gar kein Ausweis verlangt. Die Thurgauer fahren also ohne eine Nummer oder dergl. im Kanton St. Gallen herum. Dabei handelt es sich nicht um solche Fahrer, die nur dann und wann nach St. Gallen kommen, sondern um solche, die Tag für Tag das St. Gallische Gebiet befahren, die vielleicht ihr Geschäft auf St. Gallerboden haben, und ihren Wohnsitz im Kanton Thurgau und die also fast soviel im Kanton St. Gallen verkehren, wie die St. Galler selbst. Von solchen Fahrern sollte man verlangen können, dass sie sich mit einer Nummer versehen. Auch gegenüber den Automobilen sollen nur dann Erschwerungen eingeführt werden, wenn es sich nicht bloss um das Durchfahren handelt.

Herr Regierungsrat Dr. *Stössel* wirft die Frage auf, ob ein Angehöriger eines Nicht-Konkordatskantons, der in einem Konkordatskanton eine Karte löst, wie dies z. B. von einer Anzahl thurgauischer Automobilbesitzer im Kanton Zürich geschieht, das Recht habe, im ganzen Gebiet des Konkordats zu fahren. Redner mochte dieser Auffassung zuneigen; allein es lasse sich auch der gegenteilige Standpunkt vertreten; denn die Stellung des im Kanton Zürich wohnenden und mit einer zürcherischen Karte versehenen Fahrers ist in bezug auf die Verantwortlichkeit bei Unfällen nicht ganz identisch mit derjenigen des thurgauischen Fahrers, der im Besitze einer zürcherischen Karte ist. Der letztere kann bei Unfällen nicht im Kanton Zürich belangt werden, sondern dies muss in seinem Wohnsitzkanton Thurgau geschehen. Auch besteht ein Unterschied zwischen den Gebühren der verschiedenen Konkordatskantone. Die grössere Zahl derselben beziehen eine jährliche Gebühr, andere nur eine einmalige Konzessionsgebühr. Letztere werden wahrscheinlich dazu kommen, eine jährliche Gebühr einzuführen, weil die Maschinen doch von Zeit zu Zeit wieder geprüft werden müssen. Aber auch die jährlichen Gebühren sind nicht in allen Konkordatskantonen gleich hoch. Wenn nun z. B. ein Thurgauer die Fahrbewilligung für ein Automobil sich im Kanton Schaffhausen erwirbt, wo er geringere finanzielle Leistungen zu machen hat, als im Kanton Zürich, gilt diese Bewilligung dann auch für den Kanton Zürich? Redner nimmt an, es sei dem so; allein man kann auch eine andere Ansicht haben. Auch wäre denkbar, dass die Konkordatskantone Einsprache dagegen erheben, dass irgend ein Kanton derartige Bewilligungen an Leute erteile, die ihren Wohnsitz nicht in diesem Kantone, sondern in einem Nicht-Konkordatskanton haben, weil der letztere den Konkordatskantonen das Recht nicht gewährt, sein Gebiet zu befahren, also keine Kompensation bietet.

Da das Wort nicht weiter verlangt wird, erklärt der Vorsitzende die Diskussion als geschlossen und schlägt vor, zunächst die Frage betreffend die Automobilisten aus den Nicht-Konkordatskantonen zu entscheiden. Herr Regierungsrat *Walther* von Luzern beantragt, sie den Ausländern, deren Rechtsverhältnisse in Art. 5 des Konkordats festgestellt sind, gleichzustellen; Herr Regierungsrat Dr. *Fahrländer* hat diesen Antrag dahin amendiert, dass die Automobilfahrer aus Nicht-Konkordatskantonen die in Art. 5 des Konkordats enthaltenen Vergünstigungen geniessen, vorausgesetzt, dass in der Bewilligung von einer zuständigen Stelle die Bescheinigung enthalten sei, dass ihr Fahr-

zeug von einem Sachverständigen geprüft und gut befunden worden sei.

Herr Regierungsrat Dr. *Stössel* erklärt sich gegen das Amendement Fahrländer. Nach demselben würden die Angehörigen der Nicht-Konkordatskantone dieselben Rechte haben, wie diejenigen der Konkordatskantone, sobald ihr Fahrzeug geprüft ist. Das gehe zu weit, ganz abgesehen davon, dass die Sache keine praktische Bedeutung habe, weil in den Nicht-Konkordatskantonen keine Experten vorhanden sind. Durch die Annahme des Antrages Fahrländer würde kurzweg das Konkordat aufgehoben, da diejenigen, die eine blosse Bescheinigung über die gute Beschaffenheit ihres Fahrzeugs besitzen, den andern gleichgestellt würden.

Der Vorsitzende entgegnet dem Redner, dass Herr Dr. Fahrländer den Antrag nicht so verstehe; er will die Bewilligung der zuständigen Stelle eines Nicht-Konkordatskantons nicht beseitigen, sondern neben dieser Bewilligung noch den Ausweis über die Untersuchung des Fahrzeuges verlangen.

Diese Anschauungsweise wird auf Befragen von Herrn Dr. *Fahrländer* bestätigt.

Herr Regierungsrat *Mächler* bittet, die Abstimmung getrennt vorzunehmen, da er sich dem Amendement widersetze.

Der Vorsitzende stellt fest, dass der Antrag des Herrn Regierungsrat Walther nicht bestritten und daher angenommen sei. Es wird zur Abstimmung über das Amendement des Herrn Dr. Fahrländer geschritten.

Für Annahme desselben ergeben sich 6 Stimmen; dagegen: die Mehrheit.

Der Vorsitzende äussert gegenüber der Konferenz, dass, indem sie das Erfordernis, das Herr Dr. Fahrländer verlangte, weglassen, die Automobilisten aus den Nicht-Konkordatskantonen gegenüber denjenigen aus den Konkordatskantonen ganz bedeutend bevorzuge.

Herr Regierungsrat Dr. *Stössel* ist der Ansicht, die Konferenz müsse auf die Angelegenheit zurückkommen. Der Art. 5 des Konkordates rede nur vom Durchfahren der Fremden; es sei also zwischen dem blossen Durchfahren und dem regelmässigen Kursieren zu unterscheiden; jenes sei bloss unter der Bedingung gestattet, dass sie eine von ihrem Staate ausgestellte Bewilligung vorweisen und dass von diesem Staate Gegenrecht gehalten werde. Letzteres tun nun gerade die Nicht-Konkordatskantone nicht. Wenn daher bestimmt werde, dass die Angehörigen der Nicht-Konkordatskantone wie Fremde nach Art. 5 behandelt

werden, so gewinnen sie damit nichts, sie dürfen nicht einmal durchfahren.

Herr Regierungsrat Dr. *Fahrländer* entgegnet. Herr Dr. Stössel scheine von der Voraussetzung auszugehen, dass in einer solchen Bewilligung selbstverständlich immer auch bescheinigt werde, dass das Fahrzeug von einem Sachverständigen geprüft worden sei. Letzteres ist möglich, aber nicht sicher, und weil wir darüber im ungewissen sind, sollte man den Automobilisten aus den Nicht-Konkordatskantonen wenigstens die Bedingung auferlegen, welche die Leute aus den Konkordatskantonen zu erfüllen haben, d. h. dass sie wenigstens mit einem von einem Sachverständigen geprüften und gut befundenen Fahrzeuge in das Konkordatsgebiet kommen, damit sie in dieser Richtung nicht besser gestellt sind, als die in den Konkordatskantonen wohnenden Automobilisten.

Herrn Regierungsrat *Walther* erscheinen die Ansichten noch nicht genügend abgeklärt; es scheint immer noch ein Missverständnis obzuwalten. Redner ging bei seinem Antrage von der Annahme aus, dass die Kantone Thurgau, Graubünden und Uri ähnliche Vorschriften wie die Konkordatskantone besitzen, dass nämlich bei ihnen auch eine polizeiliche Kontrolle stattfinde und dass sie nur formell dem Konkordat nicht beigetreten seien. Nun erfährt man aber, dass der Kanton Thurgau gar keine Verordnung besitzt und keine Kontrolle ausübt. Angesichts dessen ist Redner auch der Meinung, dass die thurgauischen Fahrer in dem andern Kanton eine Kontrolle passieren sollen. Redner ist also der Ansicht, dass nur die Angehörigen solcher Nicht-Konkordatskantone in andern Kantonen frei sein sollen, die eine gewisse Kontrolle ausüben; wenn dagegen in einem Nicht-Konkordatskanton keine Kontrollbestimmungen vorhanden sind, da sollen seine Angehörigen die Kontrolle in andern Kantonen passieren.

Der Vorsitzende erklärt die Diskussion als wieder eröffnet.

Herr Staatsrat *Cardinaux* spricht den Wunsch aus, über die Stellung der Automobilisten und Cyklisten in den Nicht-Konkordatskantonen unterrichtet zu sein, um sich in vollständiger Kenntnis der Tatsachen über die Frage schlüssig machen zu können.

Herr Regierungsrat *Kern* von Zürich erklärt, er hätte dem Antrage des Herrn Dr. Fahrländer auch zustimmen können, wenn über die für die Prüfung eines Automobils massgebenden Grundsätze ein einheitliches Regulativ bestände, das auch für

die Nicht-Konkordatskantone gelten würde. Wenn nun die dem Konkordat nicht beigetretenen Kantone verhalten werden könnten, die in den Konkordatskantonen funktionierenden Experten für die Kontrolle herbeizuziehen, so würde Redner dem Antrage des Herrn Dr. Fahrländer beipflichten; da dem aber nicht so ist, so erklärt er, dem Antrage des Herrn Mächler zuzustimmen.

Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass durch die Streichung des Antrages des Herrn Dr. Fahrländer gerade das Gegenteil von dem erreicht werde, was Herr Regierungsrat Kern will. Nun sei einfach der Art. 5 massgebend, der die Bedingung des Vorweises einer Bewilligung und des Gegenrechtes aufstellt, aber keinen Nachweis über die Qualität des Fahrzeuges verlange.

Herr Regierungsrat *Mächler* von St. Gallen stellt folgenden Antrag:

«Die Automobilfahrer aus Nicht-Konkordatskantonen sind nach Art. 5 zu behandeln und geniessen das Recht, in den Konkordatskantonen zu fahren, wenn sie sich entweder durch eine Bewilligung aus einem Konkordatskanton, oder durch eine Bewilligung aus ihrem Wohnsitzkanton darüber ausweisen, dass sie die im Konkordat verlangte Sicherheit bieten, resp. Kontrolle durchmachen.»

Der Vorsitzende fragt an, ob gegenüber diesem Antrage, der ungefähr das Nämliche besagt, wie derjenige des Herrn Regierungsrat *Walther*, ein Gegenantrag gestellt werde. Ein solcher erfolgt nicht.

Der Antrag des Herrn Regierungsrat *Mächler* wird hierauf als einstimmig angenommen erklärt. Der Vorsitzende bemerkt dazu, dass dieser Beschluss keinen Bestandteil des Konkordats bilde; es soll aber den Konkordatskantonen zur Kenntnis gebracht werden, dass es die Meinung der Konferenz sei, dass es so gehalten werde, wie Herr *Mächler* beantragt habe.

Dieser Bemerkung wird stillschweigend zugestimmt.

Weiter erklärt der Vorsitzende, nun die Velofahrer aus den Nicht-Konkordatskantonen in Besprechung ziehen zu wollen. Art. 21 des Konkordats bestimme, dass von der Verpflichtung, eine Ausweiskarte sowie die Kontrollschilde bei sich zu führen, die Fremden (Ausländer) auf der Durchreise ausgenommen seien, und er fragt an, ob die Konferenz die Velozipeden aus den Nicht-Konkordatskantonen den Fremden gleichstellen und also von der Verpflichtung zur Führung einer

Ausweiskarte eines Konkordatskantons und eines Kontrollschildes befreien wolle, oder nicht.

Herr Regierungsrat *Walther* von Luzern schlägt vor, den vorher für die Automobilfahrer angenommenen Antrag des Herrn *Mächler* auf die Radfahrer analog Anwendung finden zu lassen.

Der Vorsitzende bemerkt, dass beim Velo keine Untersuchung des Fahrzeuges vorgenommen werde; eine analoge Anwendung für etwas, das überhaupt nicht besteht, könne es nicht geben.

Herr Regierungsrat *Mächler* beantragt, den Art. 21 für die Nicht-Konkordatskantone einfach so anzunehmen, wie er laute. Für die Durchreise sollen die Angehörigen dieser Kantone die grösste Freiheit haben, für den Aufenthalt dagegen sollen sie eine Nummer und einen Ausweis besitzen.

Herr Regierungsrat und Polizeidirektor *Baumann* von Appenzell A.-Rh. findet den Begriff «Durchreise» als einen ausserordentlich ungenauen; er glaubt, dass darüber gerade so viele Ansichten existieren, als es Radfahrer gebe. Der eine werde sich als Durchreisenden bezeichnen, wenn er einmal in der Woche an einen Ort kommt, der andere, wenn er vielleicht täglich hinfahre usw. Gerade die Praxis, wie sie von St. Gallen speziell gegenüber den Fahrern aus Appenzell A.-Rh. geübt worden, entspreche dem Antrage des Herrn *Mächler* nicht. Die Appenzeller Fahrer wurden bestraft, ob sie ein oder mehrere Male nach St. Gallen hinüberfuhren. Redner möchte daher aus praktischen Gründen folgende Bestimmung beantragen:

«Velofahrer aus Kantonen, die dem Konkordat nicht angehören, haben, um das Gebiet des Konkordats zu befahren, in einem der Konkordatskantone Schild und Ausweiskarte zu beziehen.»

Dieser Antrag wird von Herrn Regierungsrat *Zweifel* von Glarus unterstützt.

Der Vorsitzende äussert Bedenken gegen die Annahme dieses Antrages.

Herr Regierungsrat *Baumann* erwidert darauf, er erkenne nicht, dass durch die Annahme des Antrages die Angehörigen der Nicht-Konkordatskantone etwas schlechter gestellt werden, als die Ausländer. Sie werden aber, umgekehrt, nicht schlechter gestellt, als die Angehörigen der Konkordatskantone, die auch Schild und Ausweiskarte beziehen müssen. Im Gegenteil, sie werden ihnen gegenüber noch privilegiert, weil sie die Freiheit

haben, Schild und Ausweis zu beziehen, wo sie wollen, d. h. wo es am billigsten ist. So beziehen z. B. die Thurgauer ihre Ausweiskarte nicht von St. Gallen, sondern von Appenzell A.-Rh., weil sie etwas weniger kostet. Redner glaubt, sein Antrag sei das beste Mittel, um eine Kontrolle durchzuführen und um die Nicht-Konkordatskantone, speziell Thurgau, zum Anschluss an das Konkordat zu bringen.

Der Vorsitzende bringt den Antrag zur Abstimmung. Dieselbe erfolgt durch Aufheben der Hände und es ergibt sich für denselben die Mehrheit der Stimmen.

Derselbe ist als die mehrheitliche Meinung der Konferenz den Konkordatsregierungen zur Kenntnis zu bringen.

Mit Zustimmung der Konferenz erklärt der Vorsitzende ferner, dass durch die Annahme des Antrages des Herrn Baumann auch die Anfrage des Herrn Regierungsrat Dr. Stössel erledigt erscheine, welche dahin lautet: ob der Ausweis, den ein Automobilist aus einem Nicht-Konkordatskanton in einem Konkordatskanton löse, für alle Konkordatskantone gelte.

Zweite Frage des Kreisschreibens des Departements des Innern:

Soll nicht in Anwendung der Vorschriften der Art. 2 bis 16 des Konkordats, besonders betreffend die Einregistrierung und die Einreihung in die fortlaufende Numerierung, ein Unterschied gemacht werden zwischen den Automobilen, sowie Automobilwagen einerseits und den Motorvelos anderseits?

Der Vorsitzende teilt erläuterungsweise mit, er sei durch Fragen und Bemerkungen aus verschiedenen Kantonen zu der Stellung dieser Frage veranlasst worden. Nach Art. 1 des Konkordats gehören die Motorvelos zu den Automobilen und seien daher den strengern Bestimmungen über letztere unterworfen. Für das Departement des Innern entstehe hieraus hauptsächlich die Frage, wie es mit der Numerierung der Motorvelos zu halten sei. In den Augen des Publikums gehören diese mehr auf Seite der Velos, als zu den Automobilen, nach dem Konkordat aber zu den letztern. Es frage sich nun, ob die Eintragung der Motorvelos in das vom Departement zu führende Register zu unterlassen sei, oder nicht.

Herr Regierungsrat *Walther* von Luzern teilt mit, dass die Motorvelos in seinem Kanton, allerdings im Widerspruch mit den Bestimmungen des Konkordats, nicht als Automobile behandelt werden und zwar deshalb nicht, weil man die ziemlich hohe Gebühr für Automobilwagen, die grösstenteils doch nur noch Sportwagen seien, nicht auf die Motorvelos anzuwenden wage, da sie fast ausschliesslich von Gewerbetreibenden zu ihrem Berufe verwendet werden. Die Motorvelos schliessen für die Öffentlichkeit auch nicht die gleiche Gefahr in sich, wie die Automobilwagen. Aus diesen Gründen hält Redner dafür, es sei das Motorvelo nur in bezug auf die Prüfung der Motorfahrzeuge den Automobilwagen, im übrigen aber den gewöhnlichen Velos gleichzustellen; so möchte er es in bezug auf die Registrierung beim Departement gehalten wissen.

Herr Staatsrat *Perrier* von Neuenburg erklärt sich mit dem Vorschlage zur Einrichtung und Führung zweier Register, eines für die Automobile und des andern für die Motorvelos, vollständig einverstanden. Ebenso ist er dafür, den Art. 4 des Konkordats bloss auf die Automobilwagen anzuwenden, da es nicht möglich ist, die zwei grossen Plaken auf den Motorvelos anzubringen.

Herr *Empeyta*, Präsident des Automobilklubs in Genf, macht darauf aufmerksam, dass das Motorvelo oft drei, oft sogar vier Räder habe; so gerate man auf die Frage, wo das Wesen des Motorvelos aufhöre. Dieses Fahrzeug leiste unzweifelhaft viel grössere Dienste und sei viel stärker im Gebrauch, als das Automobil. Vom Gesichtspunkte der Verantwortlichkeit für Unfälle dürfe aber nicht ausser acht gelassen werden, dass das Motorvelo leicht 50 Kilometer in der Stunde zurücklege; es sei ein Fahrzeug, das sehr grosse Schnelligkeit erreiche, aber für den Fahrer schwierig zu behandeln und gefährlich sei. Vom polizeilichen Gesichtspunkte aus sei es nicht weniger gefährlich, als das Automobil, sodann wäre zu unterscheiden zwischen den Motorvelos zu zwei, drei und vier Rädern; das biete Schwierigkeiten. In Betracht dessen sei es angezeigt, den Motorvelos wie den Automobilwagen Plaken aufzusetzen, jedoch nur eine und zwar eine kleinere; denn es wäre nicht möglich, für das Motorvelo die gleiche Dimension der Plake anzuwenden, wie für das Automobil. Es sei eine Numerierung einzuführen, welche derjenigen für die Automobile parallel sei. Der Kanton, welchem für die letztern die Nummern 1 bis 1000 zugeteilt seien, habe auch eine Reihe von 1 bis 1000 für die

Motorvelos einzuführen. Diese gehören durchaus unter die Bestimmungen über die Automobilwagen und dürfen nicht den Bicycles zugezählt werden.

Herr Empeyta ist also für Einführung einer besondern, jedoch derjenigen für Automobile parallelen Numerierung.

Hier wird, 12 $\frac{1}{2}$ Uhr, die Sitzung für zwei Stunden unterbrochen.

Wiederbeginn der Sitzung nachmittags 2 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Anwesend: die nämlichen Herren wie am Morgen, ausgenommen Herr Stössel.

Verhandlungen.

Der Vorsitzende fragt an, ob noch jemand über die am Vormittage zuletzt besprochene Frage zu sprechen wünsche; geschähe dies nicht, so nehme er an, die Konferenz gehe damit einig, dass eine verschiedene Numerierung für die Automobile und Automobilwagen einerseits und die Motorcycles und Motorvelos anderseits eingeführt werden soll. Das Departement würde dann ein Doppelregister einrichten.

Diesem wird stillschweigend zugestimmt.

Dritte Frage des Kreisschreibens des Departements des Innern:

Wie soll es mit der in Art. 1 vorgeschriebenen Numerierung gehalten werden? Soll für die Gesamtheit der Konkordatskantone nur eine Nummernserie eingeführt werden und in welcher Weise?

Der hierauf bezügliche Vorschlag des Departements ist folgender:

Allgemeines Verzeichnis

der den einzelnen Kantonen zugeteilten Nummern für die Automobile.

Kantone	Numerierung	Gesamtzahl per Kanton
1. Zürich	1—1000	1000
2. Bern	1001—2200	1200
3. Luzern	2201—2600	400
4. Uri*	2601—2700	100
5. Schwyz	2701—2900	200
6. Obwalden	2901—3000	100
7. Nidwalden	3001—3100	100
8. Glarus	3101—3300	200
9. Zug	3301—3400	100
10. Freiburg	3401—3800	400
11. Solothurn	3801—4100	300
12. Baselstadt	4101—4600	500
13. Baselland	4601—4800	200
14. Schaffhausen	4801—5000	200
15. Appenzell A.-Rh.	5001—5200	200
16. Appenzell I.-Rh.	5201—5300	100
17. St. Gallen	5301—5800	500
18. Graubünden*	5801—6000	200
19. Aargau	6001—6400	400
20. Thurgau*	6401—6700	300
21. Tessin	6701—7100	400
22. Waadt	7101—8100	1000
23. Wallis	8101—8400	300
24. Neuenburg	8401—8800	400
25. Genf	8801—9999	1199
		Total 9999

* Uri, Graubünden und Thurgau erhalten, in Aussichtnahme ihres spätern Beitritts, ebenfalls ihre Nummern zugeteilt.

Zu diesem Entwurf teilt der Vorsitzende erläuterungsweise mit, die Berechnung gehe zwar auf 10,000 Nummern, jedoch sei die Ziffer von 9999 als die höchste angesetzt, damit

keine Nummer mehr als vier Zahlen umfasse. Für die dermal dem Konkordat fernstehenden Kantone Uri, Graubünden und Thurgau seien in der Hoffnung eines spätern Beitritts ebenfalls Nummern vorgesehen. Die Frage der Zuteilung der Nummern an die einzelnen Kantone sei natürlich eine offene und sie biete nur Schwierigkeit, insofern man sich fragen müsse, was geschehen solle, wenn die Nummern eines Kantons voll sind. Die Lösung dürfte die sein, dass, wenn dieser Fall eintritt, eine Serie B begonnen wird, die wieder mit 1 anfängt und mit 9999 aufhört; die neue Serie würde für jeden einzelnen Kanton dann beginnen, sobald seine erste Reihe besetzt ist. Natürlich kann kein Kanton angehalten werden, die vorgeschlagene Ordnung anzunehmen und sich nach derselben einzurichten. Es kann hierüber nicht per majora entschieden werden; um so nötiger ist es, darüber zu sprechen, um womöglich eine freiwillige allgemeine Ordnung einzuführen. Redner äussert den Wunsch, man möchte sich allseitig über die Frage aussprechen; namentlich wünscht er die Ansicht der Herren Vertreter der Vereine zu vernehmen.

Herr Landammann *Konrad* von Aarau findet den Vorschlag des Departements begreiflich, macht jedoch geltend, dass die beantragte Neuerung auch grosse Schwierigkeiten mit sich bringen werde und zwar dann, wenn ein Kanton schon die Serie B begonnen hat, während ein anderer seine erste Reihe noch bei weitem nicht voll hat. Dem Kanton Aargau seien z. B. 400 Nummern zugeschrieben; er habe gegenwärtig aber bloss 24 Automobile. Es werde also lange gehen, bis er seine erste Reihe voll habe. Im weitem haben die meisten Kantone ihre Nummern schon anfertigen lassen, wenigstens habe dies der Kanton Aargau getan und zwar mit bedeutenden Kosten. Bei Annahme des Vorschlages des Departements würden diese Nummern nutzlos. Aus diesen Gründen glaubt Redner, man sollte es den Kantonen überlassen, ihre bisherige Numerierung beizubehalten. Etwaige Verwirrungen wegen der gleichen Nummer könnten dadurch vermieden werden, dass die Kantone angehalten werden, auf ihren Schildern neben der Nummer noch das Kantonswappen anzubringen. Der Kontrollbeamte könne dann leicht erkennen, aus welchem Kanton ein Automobil stamme. Die blosser Anbringung des Kantonswappens wäre auch mit wesentlich geringern Kosten verbunden, als die Neu-Anschaffung von Schildern.

Der Vorsitzende erwidert, dass selbstverständlich denjenigen Kantonen, die schon eigene Nummern haben, eine

gewisse Uebergangsfrist gewährt werden müsse. Der Vorteil einer einheitlichen Numerierung wäre, abgesehen von der einheitlichen Anlage des vom Departement zu führenden Registers, der, dass das Kantonswappen weggelassen werden könnte. Wir hätten dann nur eine schweizerische Numerierung und jeder Polizist wüsste aus dem ihm mitgegebenen Verzeichnis, welche Nummern irgend einem Kanton zustehen. Das ist indessen nicht massgebend. Das Departement hat den Vorschlag aufgestellt, weil ihm Wünsche nach einer nationalen Numerierung kundgegeben wurden.

Herr Polizeihauptmann *Mangold* von Baselstadt begrüsst den Antrag des Herrn Landammann *Konrad*, indessen nicht aus den gleichen Gründen, die dieser angebracht hat. Die Annahme der vorgeschlagenen Numerierung würde dem Kanton Baselstadt nicht grosse Kosten verursachen, weil er schon jetzt seine Numerierung alle drei Jahre wechselt. Redner ist deswegen gegen eine einheitliche Numerierung, weil er aus Erfahrung weiss, wie schwierig es wegen der schnellen Fahrt der Automobile ist, deren Nummern zu erkennen. Um dem entgegenzuwirken, hat Baselstadt ziemlich grosse Nummern angenommen. Müssten diese verkleinert werden, so wächst die Schwierigkeit der Entzifferung. In Betracht dessen empfiehlt Redner, bei dem bisherigen System zu bleiben und ja nicht zu kleine Nummern anzubringen.

Herr Staatsrat *Perrier* von Neuenburg erklärt sich mit den zwei Vorrednern nicht einverstanden; er glaubt im Gegenteil, dass das Departement einen sehr glücklichen Vorschlag gemacht habe. Natürlich soll man die Plaken nicht zu gross machen. Im Kanton Neuenburg besorgen die Wegmeister die Strassenpolizei; dieselben erkennen aber leichter eine Nummer, als ein Kantonswappen. Die Kenntnis der sämtlichen Kantonswappen darf man von diesen nicht verlangen.

Herr *Empeyta*, Präsident des Automobilklubs in Genf, schlägt als Ordnungsmotion vor, die Diskussion sogleich auf die Frage Nr. 4, betreffend die Form der einheitlichen Schilder, zu richten; denn ohne einheitliche Kontrollplake ist eine Vereinheitlichung der Numerierung unnütz. Redner behält sich vor, dann eine Plake vorzuweisen. Die Kosten derselben werden nicht gross sein; die Kantone pflegen ja, sich die Plaken von den Fahrern bezahlen zu lassen, und dabei sogar einen kleinen Profit zu erzielen. Diese Plake ist die Frucht bedeutender Studien, die man nicht nur in Frankreich, sondern auch in der Schweiz gemacht hat.

Der Vorsitzende hält eine Abänderung der Tagesordnung nicht für nötig. Die Einheitlichkeit der Schilder ist im Konkordat vorgeschrieben und muss also kommen. Für die Konferenz kann es sich jetzt nur darum handeln, sich über die Form und die Zahlenfrage zu verständigen.

Herr Regierungsrat *Walther* von Luzern äussert, dass man vor der neuen Numerierung zu viel Angst habe; er würde die Einführung derselben als einen grossen Fortschritt betrachten, denn für 99 % der Polizeibeamten sei es nicht möglich, aus dem auf dem Schild angebrachten Kantonswappen zu erkennen, welchem Kanton das in Betracht fallende Automobil angehöre. Die Nummer dagegen kann sich der Polizeibeamte viel leichter merken. Den durch Herrn Konrad für den Fall der Einführung der Numerierung hervorgehobenen Uebelständen kann durch Gewährung einer gewissen Uebergangsfrist begegnet werden. Der Kostenpunkt kann auch keine wesentliche Rolle spielen. Herr Konrad hat gesagt, dass dermal im Aargau 24 Automobile seien. Im Kanton Luzern gibt es deren 34 und man hat im ganzen 50 Stück Automobilschilde auf Lager; diese repräsentieren keinen grossen Betrag. Die Beibehaltung des jetzigen Systems würde dem Verzicht auf einen grossen Fortschritt gleich kommen. Die Konferenz werde Gelegenheit haben, alle die verschiedenen Nummern anzusehen, die ein Konglomerat aller möglichen Verschiedenheiten bilden; eine Nummer, auch wenn sie vier Ziffern enthalte, sei viel leichter zu erkennen, als ein Schild mit einem Wappen. Redner empfiehlt daher sehr, den Vorschlag des Departements anzunehmen.

Herr Landammann *Konrad* erwidert, dass er Herrn Regierungsrat *Walther* zustimmen würde, wenn die Sache von Bundeswegen geordnet werden könnte. Hier habe man es aber mit den einzelnen Konkordatskantonen zu tun und da sei zu bezweifeln, ob für deren Polizeiorgane durch die Einführung einer einheitlichen Numerierung eine Erleichterung geschaffen würde. Im weiteren bemerkt er, dass der Kanton Aargau nicht nur 30 Stück, sondern eine bedeutendere Anzahl Schilde auf Lager habe, für die bedeutend mehr als Fr. 1000 ausgegeben worden seien und mit denen man nun für 10 oder mehr Jahre auskommen könne.

Herr Regierungsrat *Mächler* von St. Gallen erklärt, dass sein Kanton auch einen grossen Vorrat von Nummernschildern besitze, dessenungeachtet sei er für den Vorschlag des Departements. Wenn man eine einheitliche Numerierung und Registrierung als vorteilhaft anerkenne, müsse man sie jetzt zu

erlangen suchen; mit jedem weiteren Jahre würde dies schwieriger werden. Im Auslande habe man die Einheitlichkeit der Numerierung auch und habe noch mit grössern Zahlen zu rechnen, als hier. Von den Kantonswappen haben einige die gleichen Farben und unterscheiden sich von einander nur durch die Anordnung dieser letztern; in einem solchen Falle könne die Herkunft eines Automobils durch den Polizisten weniger leicht erkannt werden, als wenn der Schild eine grosse Nummer enthalte. Redner stimmt also der Anregung des Vorsitzenden zu, vorausgesetzt, dass den Kantonen eine angemessene Uebergangsfrist gewährt werde.

Die Herren *Moriaud*, Vizepräsident des Touring-Klubs in Genf, und Staatsrat *zen-Ruffinen* von Sitten sprechen sich ebenfalls entschieden für die einheitliche Numerierung aus; ebenso Herr *von Bonstetten*, Delegierter des schweizerischen Automobilklubs, und Herr Regierungsrat *Kern* von Zürich; letzterer in der Annahme, dass den Kantonen eine gewisse Uebergangsfrist gewährt werde.

Da niemand mehr das Wort verlangt, erklärt der Vorsitzende die Diskussion als geschlossen und schlägt vor, es möchte das Ergebnis der vorzunehmenden Abstimmung als für alle Konkordatskanton verbindlich betrachtet werden, d. h. dass die Konferenz freiwillig erkläre, die Minderheit füge sich der Mehrheit.

Herr Landammann *Konrad* von Aarau erklärt sich hiermit einverstanden, wünscht jedoch, es sollte noch die Vorfrage entschieden werden, welche Uebergangsfrist den Kantonen eingeräumt sein solle.

Der Vorsitzende glaubt, dass eine Uebergangsfrist bis zum 1. Januar 1906 hinreichen dürfte. Die Sache verhalte sich in bezug auf die Schilde ziemlich einfach. Wenn der Kanton Aargau die Lieferung der neuen Schilde dem gleichen Fabrikanten überträgt, von dem er die alten bezogen hat, so wird er keinen grossen Verlust erleiden.

Der Vorschlag für Aufstellung einer Uebergangsfrist bis 1. Januar 1906 wird stillschweigend angenommen, dabei soll es jedem Kanton freistehen, mit der neuen Numerierung schon früher zu beginnen.

Zur Hauptfrage übergehend wiederholt der Vorsitzende den Vorschlag, dass das Resultat der Abstimmung für alle Kantone des Konkordates gelten solle, dass mithin die Delegation eines jeden Kantons es auf sich nehme, die Zustimmung der zuständigen Kantonsbehörden zu erwirken.

Die Herren Delegierten, die für eine solche Auffassung sind, werden vom Herrn Vorsitzenden eingeladen, dies durch Handaufheben zu bezeugen.

Dies geschieht und es ergibt sich hiefür die Einstimmigkeit.

Nun Hauptabstimmung über den Vorschlag, dass spätestens auf 1. Januar 1906 überall eine einheitliche Numerierung in Kraft treten solle.

Es ergeben sich für den Antrag 24 Stimmen
dagegen 3 Stimmen.

Derselbe ist also angenommen.

Es wird die Besprechung eröffnet über die Einzelheiten der Numerierung auf Grundlage der vorstehenden Tabelle.

Herr Regierungsrat *Hug* von Schaffhausen hält dafür, dass dem Kanton Schaffhausen zu viele Nummern zugeteilt seien; es handle sich vorläufig nur um die Automobile, von denen im genannten Kanton bloss 7 existieren, wozu vielleicht noch etwa 8 Motorvelos kommen. Die dem Kanton zugedachten 200 Nummern könnten daher reduziert werden.

Der Vorsitzende erwidert, ein Kanton könne sich nicht darüber beklagen, dass er zu viel Nummern habe. Herr *Hug* dürfte es erleben, dass in kurzer Zeit jedes grössere Etablissement sein Automobil haben werde; dazu komme noch die Frage, die unter Umständen auch zu besprechen wäre, welches das Verhältnis der von dem Post- und Eisenbahndepartement gestützt auf das Postregal konzessionierten Automobilunternehmungen zum Konkordate sei. Nach Ansicht des Redners sollen diese Unternehmungen in den Konkordatskantonen ebenfalls den Bestimmungen des Konkordats unterstellt sein und es wäre darauf Bedacht zu nehmen, dass in den Konzessionsurkunden des Postdepartements keine Bestimmungen aufgenommen werden, die denjenigen des Konkordats widersprechen. Wenn man sich vor Augen halte, dass derartige Transportunternehmungen im Wachsen begriffen sind, so müsse man zugeben, dass die Zahl der zu registrierenden Automobilwagen in verhältnismässig kurzer Zeit wesentlich wachsen werde.

Herr Landammann *Konrad* von Aarau hält es für geraten, die Frage der öffentlichen Automobil-Transportunternehmungen gerade hier zu lösen; denn sie sei eine sehr akute geworden. Der aargauischen Regierung liegen dermal drei derartige Konzessionsgesuche vor; es handelt sich für die Regierung darum, ihre öffentlichen Strassen für die Unternehmungen herzugeben, wofür eine Konzession gewährt werden müsse; es

wäre nun wichtig zu wissen, ob unter die Konzessionsbedingungen auch die aufzunehmen sei, dass diese Automobile in bezug auf die Numerierung gleich behandelt werden wie die andern.

Es wird beschlossen, sogleich auf die Behandlung dieser Frage einzutreten.

Herr Regierungsrat *Kern* von Zürich teilt mit, die dortige Regierung habe schon mehrere derartige Konzessionen erteilt; das Postdepartement habe jeweil den Kanton angefragt, ob er die durch das Unternehmen zu benutzenden Strassen zu einem regelmässigen Automobilkurs hergebe. Wenn diese Bewilligung erteilt wurde, habe das Postdepartement dann seine Konzession gegeben; dabei habe die Regierung stets als selbstverständlich angenommen, dass die konzessionierte Unternehmung auf die Bestimmungen des Konkordats verwiesen werde.

Der Vorsitzende erwidert, er sei in der Lage mitzuteilen, dass es früher nicht so gehalten wurde. Als Stellvertreter des Vorstehers des Eisenbahndepartements habe er zufällig mit dieser Konzessionsfrage zu tun bekommen und dann angeordnet, überall die Klausel aufzunehmen, dass die Bestimmungen des Konkordats in den Konkordatskantonen gelten sollen.

Da niemand mehr das Wort ergreift, fasst der Vorsitzende das Ergebnis der Besprechung dahin zusammen, es wünsche die Konferenz, dass das Post- und Eisenbahndepartement veranlasst werde, in den Konzessionen dahin zu wirken, dass die angedeuteten Automobile ebenfalls in die Numerierung einbezogen werden.

Ferner schlägt er vor, die Numerierung jetzt schon mit einer Serie A zu beginnen. Dieses A würde selbstverständlich nur in das Register gesetzt.

Diesem wird stillschweigend zugestimmt.

IV. Frage des Kreisschreibens des Departements des Innern:

Welches soll die Form des einheitlichen Schildes sein?

Der Vorsitzende wirft die Frage auf, wie weit die Einheitlichkeit des Schildes auszudehnen sei (Art. 4 des Konkordats), und ladet Herrn *Piaget*, Beamten des Departements ein, den Herren Konferenzteilnehmern die eingelaufenen Schildmodelle vorzuzeigen, was dieser unter kurzen Erklärungen tut.

Herr *Empeyta* von Genf schlägt vor, dass die verschiedenen Plaken auf einem Tisch zur nähern Besichtigung eines jeden

Konferenzteilnehmers ausgelegt werden möchten; er äussert sich dahin, dass keines derselben viel tauge. Dagegen empfiehlt er der Versammlung das Modell der Regierung des Kantons Genf zur Annahme; d. h. eine kleine Plake für den Vorderteil und eine grössere für den Hinterteil, die genferische Plake ist aus Eisen, stark, solid und einfach bemalt.

Herr Polizeihauptmann *Mangold* von Basel erklärt sich ebenfalls für Annahme des genferischen Schildtypen.

Herr Landammann *Konrad* von Aarau macht, nachdem die einheitliche Numerierung beschlossen ist, den Vorschlag, es möchte die Beschaffung der Schilder vom Bund übernommen werden, der sie dann den Kantonen zum Preise der Selbstkosten abgeben würde.

Der Vorsitzende fragt die Konferenz an, ob sie zunächst das System der gemalten weissen Ziffern auf schwarzem Grunde annehmen wolle, wie es durch die Herren Empeyta und Mangold vorgeschlagen sei.

Dies wird stillschweigend angenommen.

Weiter stellt der Vorsitzende die Frage, ob der Schild noch mit einem andern Zeichen als dem kantonalen Wappen zu versehen sei; z. B. mit einem eidg. Kreuz im roten Feld.

Herr Staatsrat *Cardinaux* spricht dafür, dass die Anfertigung der Schilder, nachdem deren Aeusseres sowie der Stoff, aus dem sie zu erstellen sind, festgestellt sei, den Kantonen überlassen bleibe; auch warnt er davor, den Nummern solche Zusätze zu geben, die es nötig machen, für Abänderung des Art. 4 des Konkordates wieder vor die Kantone zu treten.

Der Vorsitzende bringt den Vorschlag, dass links oben auf dem Schilde das eidg. Wappen angebracht werde, zur Abstimmung, und es ergeben sich dafür 17 Stimmen; dagegen 5 Stimmen.

Dieser Beschluss hat ebenfalls den Sinn, dass er für die Konkordatskantone verbindlich ist.

Weiter schlägt der Vorsitzende vor, es den Kantonen freizustellen, auf den Schild rechts oben ihr Wappen in der ihnen beliebigen Form anzubringen.

Auf den Antrag des Herrn Staatsrat *Battaglini* wird beschlossen, dass das kantonale Wappen obligatorisch rechts oben anzubringen sei.

Es folgt die Lösung einiger weitem Fragen:

a) Aus welchem Material der Schild zu verfertigen sei.

Herr *Empeyta* von Genf sieht diese Frage nicht als erheblich an und spricht dafür, die Wahl des Materials den Kantonen anheim zu stellen.

Dies wird beschlossen.

b) Diejenige betreffend die äussere Form des Schildes.

Nach Mitteilung des Herrn Empeyta hat der Schild eine viereckige Form und wird in zwei verschiedenen Grössen, die kleinere vorn auf das Automobil und die grössere hinten an dasselbe angebracht.

Die Konferenz wird angefragt, ob sie diese Dimensionen des genferischen Schildes annehmen wolle und zwar in der Voraussetzung, dass diese Dimensionen zahlenmässig festgestellt und in den Beschluss aufgenommen werden.

Dies wird beschlossen.

c) Betreffend die Sorge für die Beschaffung der Schilder.

Der Antrag des Herrn Staatsrat *Cardinaux* geht dahin, dass im Interesse der kantonalen Industrie die Sorge für die Beschaffung der Schilder den Kantonen zu überlassen sei.

Dieser Antrag wird von Herrn Empeyta von Genf empfohlen und gelangt zur Abstimmung.

Für denselben ergeben sich 14 Stimmen; dagegen 11 Stimmen.

d) Betreffend die Art der Auftragung der beiden Wappen auf die Schilder (Malen oder Stanzen).

Herr *A. von Bonstetten*, Vertreter des schweizer. Automobilklubs in Genf, macht darauf aufmerksam, dass die Schilder gestanzt werden, damit sie eine Kontrollmarke besitzen; es frage sich, ob das Stanzen in allen Kantonen möglich sei, da es besonderer Einrichtungen dazu bedürfe. Dagegen werden in Frankreich vielfach gar keine Schilder verwendet, sondern die Nummern, in der erforderlichen Grösse und Farbe, werden kurzweg auf den Grund des Fahrzeugs gemalt, wenn das Anbringen eines Schildes nicht wohl möglich ist. Für solche Fälle wäre auch bei uns das Malen angezeigt.

Herr Regierungsrat *Walther* von Luzern äussert sich dahin, wenn man von dem Gedanken ausgegangen sei, dass die Kantone ihren eigenen Leuten einen Verdienst sollen zuwenden können, so sollte man die Bemalung der Schilder einführen. Würde das Stanzen angenommen, so müssten die Kantone, welche die hiefür nötigen Einrichtungen nicht besitzen, die Arbeit auswärts besorgen lassen.

Es wird zur Abstimmung geschritten unter der angenommenen Voraussetzung, dass sich sämtliche beteiligte Kantone dem Beschlusse der Mehrheit zu fügen haben.

Der Vorsitzende ersucht diejenigen Konferenzteilnehmer, die für das Stanzen der Wappen sind, die Hand zu erheben.

Hiefür ergibt sich nur eine Minderheit.

Die Konferenz hat somit beschlossen, dass beide Wappen gemalt werden sollen.

Schild für die Motorvelos.

Herr *Empeyta* von Genf schlägt vor, den Motorvelos die gleiche Numerierung zu geben wie den Automobilen, und erinnert daran, dass vor drei Jahren, als der Automobilklub beim Bundesrate die Errichtung eines Konkordates in Anregung brachte, das Motorvelo noch nicht bekannt war, sondern dass es damals nur noch Tricycles gab. Die Entwicklung, welche diese Industrie seither genommen, ist bekannt; die Ware ist wohlfeiler geworden, und es ist der Augenblick voranzusehen, da 5000 Motorcycles fahren werden. Der grössere Teil der jetzt zirkulierenden, wenn nicht alle, sind Schnellfahrer, legen leicht 50 Kilometer in der Stunde zurück und bieten daher für die Benutzung der Strasse eine gewisse Gefahr. Früher begnügte man sich mit einer halben bis $\frac{3}{4}$ Pferdekraft; jetzt haben die Maschinen Motore von 2 bis 3 Pferdekraften, d. h. ebenso starke wie die vor drei oder vier Jahren zirkulierenden kleinen Automobile. Wenn man damals nicht daran dachte, Vorsichtsmassregeln zu treffen, so muss man es jetzt tun. Redner schlägt daher vor, dass die Konkordatskantone für die Motorvelos, — gleich wie für die Automobile — eine uniforme Plake einführen möchten, die jedoch in bezug auf die Form von derjenigen der Automobile abweichen könnte. Als Muster zeigt Redner die in Genf eingeführte vor.

Herr Regierungsrat *Kern* von Zürich unterstützt diesen Antrag und bemerkt, dass die Motorvelos unter Umständen ebenso gefährlich seien, wie die Automobile; sie können nicht so schnell anhalten wie letztere, und das Pusten, das sie bisweilen verursachen, ist für Menschen und Tiere auf der Strasse gefährlich. Die erste Konkordatskonferenz, welche in dieser Angelegenheit zusammenkam, hat gerade deshalb im Konkordat die Motorvelos den Automobilen gleichgestellt, weil man damals die Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge nicht unterschätzte.

Herr Regierungsrat Dr. *Baumann* von Appenzell A.-Rh. beantragt im Gegenteil, die Numerierung und die Form des Schildes für die Motorvelos den Kantonen zu überlassen. Es

ist allerdings richtig, dass die Motorvelos in bezug auf Gefährlichkeit des Betriebes sich sehr den Automobilen nähern; allein in der äussern Form sind sie den Fahrrädern so ähnlich, dass es sich empfehlen dürfte, sie in bezug auf die Numerierung des Schildes den letztern gleich zu stellen. Die Regierung von Appenzell A.-Rh. hat für die Motorvelos hinten beim Sattel den gleichen Schild eingeführt wie bei den gewöhnlichen Velos; daneben führen die Motorvelos nach der Vorschrift des Konkordats noch vorn einen kleinern Schild.

Herr Regierungsrat *Hug* von Schaffhausen unterstützt diesen Antrag; indessen möchte er nicht, dass eine dritte Klasse von Schilden für die gewöhnlichen Velos geschaffen werde; es soll nicht Schilde für Automobile, solche für Motorvelos und wieder solche für die übrigen Velos geben, sondern die Ordnung der Angelegenheit soll den Kantonen in dem Sinne überlassen werden, dass sie für die Motorvelos und die Velos die gleiche Form des Schildes einführen können.

Der Vorsitzende erklärt die Besprechung als geschlossen und formuliert die Frage für die Abstimmung. Herr *Empeyta* beantrage, dass für die Motorvelos und Motorcycles gemäss dem Konkordat in allen Details nach Analogie dessen, was in bezug auf die Automobile beschlossen worden sei, nur in kleinern Dimensionen eine einheitliche Plake vorgeschrieben werde. Die Herren Baumann und Hug stellen den Gegenantrag.

Es ergeben sich:

Für den Antrag des Herrn *Empeyta* 13 Stimmen.

Für den Antrag der Herren Baumann und Hug 13 Stimmen.

Der Vorsitzende fragt die Versammlung an, ob sie ihn beauftrage, in der Sache den Stichentscheid abzugeben; dies müsste aber mit Einstimmigkeit geschehen.

Diesem wird durch Erheben der Hände einstimmig zugestimmt.

Hierauf erklärt der Vorsitzende, dass er sich für den Antrag des Herrn *Empeyta* entscheide. Derselbe ist damit zum Beschlusse erhoben.

In bezug auf die Veloschilder äussert der Vorsitzende die Ansicht, dass die Konferenz hierüber nichts zu entscheiden habe, da die Frage vom Konkordat nicht berührt werde; er fragt die Versammlung an, ob sie damit einverstanden sei.

Es wird stillschweigend zugestimmt.

Herr Staatsrat *Cardinaux* von Freiburg äussert den Wunsch, dass den Kantonen ein Muster der angenommenen Schilder zur Verfügung gestellt werden möchte.

Der Vorsitzende erwidert, es werden nun nach Massgabe dessen, was in bezug auf die Automobile beschlossen worden sei, die Dimensionen ermittelt, und in die heutigen Beschlüsse aufgenommen, sodann werde ein Modell angefertigt und den Kantonen zugestellt, um sich für die Anfertigung der Schilder daran zu halten. Das Gleiche gelte in bezug auf die Motorvelos; Redner nimmt an, es sollen die von Herrn Empeyta vorgewiesenen Dimensionen gelten. Den Kantonen soll es freistehen, den ihnen gutscheinenden Stoff für diese Schilder zu verwenden.

Damit sind die vom Departement des Innern gestellten Fragen erledigt und es wird zur Behandlung der vom Baudepartement des Kantons Waadt und dem Polizeidepartement des Kantons St. Gallen gemachten Anregungen geschritten.

V. Frage des Baudepartements des Kantons Waadt:

Ob es sich nicht empfehle, für alle Konkordatskantone ein einheitliches Muster für die Fahrbewilligungen einzuführen, wie das Konkordat es für die Kontrolplaken vorsieht.

Herr Staatsrat *Dubour* von Lausanne äussert erläuterungsweise, die Frage habe hauptsächlich Bezug auf die in der Schweiz fahrenden Automobilisten. Der Herr Delegierte des Zolldepartements habe schon hierüber gesprochen; es dürfte sich aber empfehlen, auf die Angelegenheit zurückzukommen und das dermalige System zu ändern. Es schicke sich, dass den fremden Automobilisten bei ihrer Einfahrt in die Schweiz ein Abzug des Konkordates, nach dem sie sich ja zu richten haben, in die Hände gegeben werde. Hiezu seien die Kantone nicht ausgerüstet, daher sollte die Zollverwaltung dies tun, da die Automobilisten bei ihr anhalten müssen, um den Pass zu bekommen. Dabei wäre aber noch etwas weiter zu gehen; wir sollten wissen, wem wir das Konkordat in die Hände geben; es sollte daher auf jedem Grenzzollbureau ein Buch aufgelegt werden, in das die Fremden ihre Namen einzutragen haben, wie solches in den Hotels geschieht. Dies ist in Art. 3 des Konkordats vorgesehen; es wären einzutragen Name, Vorname, Wohnort und Beruf; von der Deponierung der Photographie wird abgesehen; das Buch reproduziert die Angaben der Zirkulationsbewilligung der Automobilisten. Wie man nun eine einheitliche Kontrollplake hat, so sollte man auch ein einheitliches Formular für die Fahrbewilligung haben mit dem eidgen. Kreuz und dem Kantonswappen am Kopfe. Trotz den uns vom Vertreter des

Zolldepartements gemachten Mitteilungen ist es jeweil sehr schwierig, den Namen eines Fahrenden, der sich einen Verstoss hat zu schulden kommen lassen, zu erforschen. Redner erzählt zum Beweise einen Vorfall, bei dem ein französischer Automobilfahrer wegen Sachbeschädigung ausfindig gemacht werden musste. Hier führten die bis jetzt beobachteten Förmlichkeiten nicht zum Ziel, und es musste auf diplomatischem Wege nachgeholfen werden.

Der Vorsitzende erwidert, dass man dem Zolldepartement in der angedeuteten Richtung nichts vorschreiben könne. Soviel es den ersten Antrag des Herrn Duboux betreffe, sei die Sache bereits in Ordnung. Redner habe letzte Woche mit einem Vertreter der Zollbehörde gesprochen und diese habe sich einverstanden erklärt, jedem Automobilisten jeweilen ein Exemplar des Konkordates einzuhändigen. Das Departement des Innern werde dem Zolldepartement die nötige Zahl Exemplare zustellen und dasselbe werde bei allen Einfahrstationen Depots anlegen, so dass jeder einfahrende Automobilist ein Exemplar gratis oder gegen eine Gebühr von 5 oder 10 Cts. zugestellt erhalte.

Etwas anders sei es mit Bezug auf die zweite Frage, ob der Zollbehörde weitere Zumutungen in bezug auf die Identitätskontrolle gemacht werden dürfen, da sie sich bis jetzt nur um den Eingang des Zolles bekümmert habe. Aber auch in dieser Richtung werden sich voraussichtlich keine Schwierigkeiten erheben. Die Mithilfe für die Feststellung der Identität könne wahrscheinlich in der gleichen Weise geschehen, wie jetzt die Zollbehandlung erledigt wird. Unter den grossen Vereinen von Frankreich, Italien u. s. w. bestehe ein Kartell, das mit dem schweizer. Automobilverein in Verbindung stehe und das mit der Zollbehörde ein Abkommen abgeschlossen habe, wonach die Zollbehandlung an der Grenze sich in der einfachsten Weise mache; es genüge, dass dort die Nummer und die Nationalität des einfahrenden Automobilisten festgestellt werde, dann könne augenblicklich auf telegraphischem Wege der Name des Automobilfahrers eruiert werden. Die Anlegung und Führung eines Registers würde viel Zeit in Anspruch nehmen; die Abfertigung eines Automobilisten würde 5 bis 10 Minuten dauern und bei einer stark frequentierten Zollstation müsse man mit Minuten rechnen. Redner glaubt daher, man sollte sich damit begnügen, beim Bundesrate eine Anregung im Sinne des Antrages des Herrn Duboux zu machen.

Letzterer erklärt sich auf Befragen hiermit einverstanden.

Herr *Empeyta* von Genf erblickt die einzig wirksame Massregel darin, dass der fremde Automobilist mit einer schweizer. Plake versehen würde, dann würde man die Maschine leicht erkennen, indessen besteht eine Schwierigkeit in der Richtung, dass die meisten Staaten die Marke weiss auf schwarz angenommen haben, so dass Verwechslungen leicht sind. Man würde jedem Automobilfahrer also einen Abzug des Konkordates und eine Polizeiplake gegen eine Hinterlage von Fr. 4 aushändigen, welche ihm beim Ausfahren aus der Schweiz zurückgegeben würde.

Herr Sekretär *Adamina* äussert, dass es ihm nicht klar sei, wie diese Anregung auszuführen wäre. Nach derselben müsste jedes der 250 Zollämter 5 bis 6 Plaken im Vorrat haben, um sie den einfahrenden Automobilisten abzugeben; das wäre kaum durchführbar.

Herr *Empeyta* gibt dies zu, erklärt aber, dass er nicht einen Antrag gestellt habe; er wolle bloss einen Wunsch an das Zolldepartement richten, die Anregung soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Der Vorsitzende ist der Ansicht, dass die Angelegenheit im jetzigen Zeitpunkt nicht mit der nötigen Sachkenntnis erledigt werden könne. Man solle sich damit begnügen, an das Departement des Innern den Wunsch zu richten, sich mit dem Zolldepartement für Lösung der Frage in Verbindung zu setzen; beide haben ein Interesse daran, die Identität eines ausländischen Automobilisten festsetzen zu können, und sie werden dem Wunsche der Konferenz so gut wie möglich zu entsprechen suchen.

Ein weiterer Antrag des Herrn Duboux gehe auf ein einheitliches Formular der Fahrbewilligung; dies würde sich auf alle Fahrzeuge beziehen, für die im Konkordat eine Zirkulationsbewilligung vorgeschrieben ist. Es müsste jedenfalls für die verschiedenen Bestimmungen der einzelnen Kantone auf diesem Formular ein Platz frei gelassen werden. Redner eröffnet die Diskussion über die Anregung.

Da niemand sich äussert, erklärt der Vorsitzende, als Beschluss der Konferenz, es sei das Departement eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht den Kantonen eine Vorlage einer einheitlichen Fahrbewilligung mit Berücksichtigung der Verschiedenheit der kantonalen Bestimmungen zu unterbreiten sei.

Diesem wird stillschweigend zugestimmt.

VI. Erste Frage des Polizei- und Militärdepartements des Kantons St. Gallen:

Wie ist der Begriff des Durchfahrens Art. 5, und der Durchreise Art. 21, 2 des Konkordats aufzufassen? Ist darunter jedes Durchfahren ohne längern Aufenthalt an einem Ort der Schweiz, als eine Vergnügungsreise mit sich bringt, verstanden, oder gehören darunter auch Fahrten mit längerem Hotelaufenthalt, Geschäftsreisen mit Kundenbesuchen und Besuche von Festen etc. in der Schweiz?

Aus der Presse geht hervor, dass man hierin verschiedene Praxis übt.

Herr Regierungsrat *Mächler* von St. Gallen erklärt, keinen Antrag stellen, sondern bloss eine Diskussion darüber veranlassen zu wollen, welches die richtige Auffassung sei. Es komme vor, dass ein Geschäftsreisender, der mit einem Automobil reise, sich in einer Stadt niederlasse und von hier aus seine Kunden in der Umgebung besuche; dies habe die Regierung nicht als Durchreise angesehen; ferner komme es vor, dass einer sich in einem Fremdenort für einige Zeit niederlasse und von dort aus während Wochen mit seinem Automobil nach allen Windrichtungen fahre; auch das habe die Regierung nicht als Durchfahren angesehen; ferner ereigne es sich, dass ein Geschäftsreisender mit seinem Automobil von Station zu Station fahre, wie die Geschäfte es gerade mit sich bringen; dies habe die Regierung ebensowenig als ein Durchfahren im Sinne des Konkordats aufgefasst, sondern verlangt, dass dafür eine Bewilligung vorgewiesen werde, so dass der Fahrende sich für diese Zeit im Kanton St. Gallen eine Nummer habe verschaffen müssen. Diese Praxis sei in der Presse angefochten und es sei die Meinung vertreten worden, dass jeder Ausländer, der sein Domizil nicht ändere und in die Schweiz komme, ohne hier Niederlassung oder Aufenthalt zu nehmen, als Durchreisender zu betrachten sei, so dass der Kanton St. Gallen nicht berechtigt sei, ihn irgendwie zu belästigen. Ueber diese Fragen wünschte Redner sich, wie gesagt, zu orientieren.

Herr *Empeyta* von Genf wünscht mitzuteilen, was in dieser Richtung in Frankreich Rechtens sei. Die französischen Behörden kehren vor Ablauf eines Monats niemals irgend etwas gegen den auf ihrem Gebiet Fahrenden vor, auch wenn er den Ort wechselt. Wir sollten den Fremden die nämlichen Vorteile verschaffen, die sie uns gewähren, und zwar um so eher im Hinblick auf unsere Fremdenindustrie. Der Geist des Konkordats

ist Freiheit der Zirkulation unter dem Vorbehalt, dass nicht Niederlassung erfolge.

Herr Polizeihauptmann *Mangold* von Basel teilt mit, dass die dortigen Behörden bis jetzt nur solche als Durchreisende angesehen haben, die zum Vergnügen reisten. Sobald aber jemand den Kanton Basel-Stadt für mehrere Tage geschäftlich besuchte, wurde er veranlasst, eine Karte zu lösen. Die gewerblichen Verhältnisse in Basel und der Umgebung dieser Stadt haben die Regierung sogar zur Aufstellung einer Bestimmung gebracht, wonach jeder, der regelmässig im Kanton verkehrt, eine Nummer lösen muss. Diejenigen dagegen, von denen die Behörden wissen, dass sie sich nur ein paar Tage im Hotel aufhalten, werden unbehelligt gelassen, auch wenn ihr Aufenthalt im Kanton 10 oder 14 Tage dauert.

Herr *Raaflaub*, Sekretär der Polizeidirektion des Kantons Bern, teilt mit, dass man auch hier eine die Frage berührende Ausführungsbestimmung besitze; die Regierung habe die Art. 5 und 21 des Konkordats in die Ausführungsbestimmungen eingerückt und ihnen den Zusatz beigefügt: «Von der Verpflichtung zur Entrichtung der Gebühr und zum Tragen der Nummernschilder sind jedoch diejenigen Fremden (Ausländer) nicht enthoben, welche das Gebiet des Kantons gewohnheitsmässig befahren (z. B. in Grenzbezirken).» Die Regierung sagte sich, es komme darauf an, ob der Reisende nur zufällig das Kantonsgebiet durchfähre oder ob das Befahren ein gewohnheitsmässiges, ein regelmässiges sei.

Herr Staatsrat *Cardinaux* von Freiburg ist, wie der Herr Vertreter von Genf, für Gewährung von Freiheit. Die Regierung von Freiburg geht, wie er sagt, so weit, dass sie einen Aufenthalt von zwei Monaten zulässt, bis sie die Einregistrierung und Lösung einer Nummer fordert. Man sollte im Hinblick auf die geographische Lage der Schweiz und der Vorteile, welche letztere aus der Fremdenindustrie zieht, etwas freier sein.

Herr Regierungsrat *Mächler* erklärt sich mit diesen Ausführungen für befriedigt; sie stimmen mit seiner Auffassung überein.

Der Vorsitzende fragt die Konferenz an, ob sie die Auffassung teile, dass nur diejenigen mit Automobil oder mit Velo Einfahrenden die Privilegien der Art. 5 und 21 des Konkordats geniessen sollen, die nicht regelmässig und nicht aus Erwerbsrücksichten in die Schweiz einfahren.

Diesem wird stillschweigend zugestimmt.

VII. Zweite Frage des Polizei- und Militärdepartements des Kantons St. Gallen:

Sind Art. 5 und 21 des Konkordates nicht dahin anzuwenden, dass Fremde in den Konkordatskantonen auch nicht bloss Durchfahrten oder Durchreisen, also z. B. Geschäftsreisen mit längern Aufenthalten, Reisen mit Kuraufenthalt u. dgl. machen können, wenn sie aus ihrem Wohnland oder ihrer Wohngemeinde mit Nummernschildern und Ausweiskarten versehen sind und wenn dort Gegenrecht geübt wird?

Der Vorsitzende äussert erläuterungsweise, der Kanton St. Gallen wolle auch den regelmässig und erwerbshalber einfahrenden Fremden den kostenlosen Aufenthalt mit ihren Automobilen und Velos in den Konkordatskantonen gestatten, wenn sie einige Requisite mehr erfüllen als die Art. 5 und 21 es verlangen. Diese Requisite wären: Sie müssen aus ihrem Wohnland oder ihrer Wohngemeinde mit Nummernschildern und Ausweiskarten versehen sein und es muss dort Gegenrecht geübt werden. Es stehe natürlich jedem Kanton frei, in bezug auf diese Fremden, die vom Konkordat nicht betroffen werden zu machen was er wolle, die Konferenz könne darüber nicht wohl einen Beschluss fassen, weil sie das, als nicht zum Konkordat gehörend, nichts angehe. Wenn der Kanton St. Gallen es z. B. mit den vorarlbergischen Gemeinden so halte, so stehe dem nichts entgegen; jedenfalls sei es nicht im Widerspruch mit dem Konkordat.

Herr Regierungsrat *Mächler* von St. Gallen bemerkt, diese Frage sei gestellt worden, weil die Regierung von St. Gallen mit den Gemeinden des Vorarlbergs eine derartige Vereinigung habe treffen müssen. Die Bewohner dieser Gemeinden verkehren viel mit St. Gallen und so sei die Frage entstanden, ob sie im St. Gallischen Nummern lösen müssen. Gegen letzteres habe sich dann eine öffentliche Polemik erhoben, worauf die Regierung beschlossen habe, die Bewilligung zu geben, wenn die genannten Requisite und somit auch der Hauptzweck des Konkordats erfüllt seien. Die Regierung möchte nun wissen, wie es sich verhalte, wenn solche Fahrer z. B. nach Zürich oder nach Appenzell A.-Rh. weiter fahren; müssen sie riskieren aufgehalten zu werden? Redner ist, wie der Vorsitzende, der Ansicht, dass hierüber nichts beschlossen werden könne; diese Kantone können nicht angehalten werden, St. Gallen entgegenzukommen. Redner wünschte also bloss zu vernehmen, ob die ausserhalb des Kantons St. Gallen liegenden Kantone bereit seien, jenen Fahrern entgegenzukommen, wenn sie bei ihnen erscheinen.

Herr Regierungsrat *Baumann* von Appenzell A.-Rh. glaubt, dass die Polizeidirektion und eventuell auch der Regierungsrat von Appenzell A.-Rh. sehr wohl den Abmachungen St. Gallens mit einigen vorarlbergischen Gemeinden in dem Sinne sich werde anschliessen können, dass Fahrer, die mit diesem Ausweis versehen sind, in Appenzell A.-Rh. nicht belästigt werden. Freilich werde es sich nicht um viele Fälle und auch nur um einige gewerbetreibende Gemeinden des Vorderlandes, wie Walzenhausen, Heiden handeln können. In diesen wenigen Fällen werde Appenzell A.-Rh. gerne die Abmachungen des Kantons St. Gallen mit den vorarlbergischen Gemeinden respektieren.

Der Vorsitzende erklärt, dass es sich darum handle, dass Appenzell A.-Rh. sich den bezeichneten Abmachungen anschliesse und natürlich für sich die gleichen Vorteile von den vorarlbergischen Gemeinden ausbedinge, die sich St. Gallen ausbedungen hat. Hievon sei Vormerk zu Protokoll zu nehmen und die Frage damit erledigt.

VIII. Dritte Frage des Polizei- und Militärdepartements des Kantons St. Gallen:

Sollte nicht eine Verständigung über die Dauer der Bewilligung (Art. 3, d) erzielt werden, so dass in allen Kantonen das Kalenderjahr oder das laufende Jahr gelten würde, damit dann auch beim Wechsel des Wohnsitzkantons durch den Automobilbesitzer nicht ungleiches Recht entsteht?

Der neue Wohnsitzkanton könnte dann ohne Inkonvenienzen die alte Bewilligung gelten lassen, bis sie abläuft.

Herr Regierungsrat *Mächler* von St. Gallen äussert hiezu erläuterungsweise folgendes: Wenn jemand in Zürich die Fahrerbewilligung hat und seinen Wohnsitz wechselt, z. B. in den Kanton Aargau übersiedelt, so sei dieser nach dem Konkordat berechtigt, ihn zum Lösen einer neuen Bewilligung anzuhalten, damit dem neuen Wohnsitz auch ein neues Rechtsverhältnis eintritt; man sollte nun so weit gehen können, dass beim Wohnsitzwechsel eines Fahrers, der im Besitze einer Bewilligung ist, dieser von dem neuen Wohnsitzkanton nicht gezwungen werden kann, eine neue Bewilligung zu lösen, bevor die alte abgelaufen ist. Wenn alle Kantone sich dahin einigen könnten, dass die Bewilligung überall für das Kalenderjahr erteilt würde, dann wäre die Angelegenheit ohne Schwierigkeit zu regeln. Anders verhält es sich jedoch, wenn in einem Kanton das Kalenderjahr und im andern das von der Bewilligung an laufende Jahr als

Dauer für die Bewilligung gilt, oder wenn die Bewilligung für länger als ein Jahr erteilt wird. Es wäre zu wünschen, dass man sich hierüber verständigen könnte und zwar in dem Sinne, dass überall die Bewilligung für das Kalenderjahr gegeben würde und dass diese dann auch beim Wohnsitzwechsel ihres Besitzers gilt, bis sie abgelaufen ist. Dies sollte sich sowohl auf die Automobile als auf die Velos beziehen.

Der Vorsitzende empfiehlt der Konferenz angelegentlich, einen Beschluss in dem Sinne zu fassen, es seien die kantonalen Verordnungen sämtlich dahin abzuändern, dass überall eine einjährige, das Kalenderjahr umfassende Bewilligung vorgesehen werde.

Herr Polizeihauptmann *Mangold* von Basel teilt mit, dass in Basel-Stadt die Bewilligungen auf drei Jahre ausgegeben werden; der Kanton hat über 15,000 Nummern ausgegeben; wenn diese Zahl alljährlich erneuert werden müsste, so hätte ein Beamter ein halbes Jahr damit zu schaffen; um diese grosse Arbeit zu vermeiden, stellt die Regierung die Bewilligungen für drei Jahre aus; die dermaligen dauern noch bis 1907. Vor Ablauf dieses Termins könnte Basel-Stadt also nicht auf eine Regelung der Frage eintreten.

Herr Staatsrat *Cardinaux* von Freiburg erklärt, in der gleichen Lage zu sein wie der Herr Vorredner. Der Kanton Freiburg gibt seine Bewilligung auf die Dauer von fünf Jahren aus. Da die Frage zudem mit der Steuer zusammenhängt, zweifelt Redner daran, dass sie so leicht zu lösen sei. Jedenfalls aber sollte sie einlässlich untersucht werden und zwar von jedem Kanton für sich. Später könnte man dann sehen, wie weit sie einheitlich zu lösen sei.

Herr Regierungsrat Dr. *Fahrländer* von Aarau äussert ebenfalls Bedenken. Der Kanton Aargau verlangt von den Radfahrern nur eine einmalige Bewilligungsgebühr von 5 Fr., die dann solange gilt, bis der, welcher sie gelöst hat, ein neues Fahrrad anschafft; dann muss er wieder eine Bewilligung einholen und abermals 5 Fr. dafür entrichten. Derartige Verhältnisse in den einzelnen Kantonen lassen die Ausführung der Anregung des Herrn Regierungsrat Mächler als schwierig erscheinen.

Herr *Empeyta* von Genf wünscht, dass die Frage der Durchführung der Anregung namentlich auch mit Bezug auf die in den einzelnen Kantonen bestehenden Strafbestimmungen dem Departement des Innern zur Prüfung übertragen und dann an einer spätern Konferenzsitzung diskutiert würde; im

übrigen spricht er angelegentlich für Beseitigung aller Ungleichheiten in der Behandlung der Automobil- und Velofahrer, die von diesen nur als Schikane angesehen werden und geeignet seien, den Fremdenbesuch ungünstig zu beeinflussen.

Herr Regierungsrat *Konrad* von Aarau setzt auseinander, wie die Regierung seines Kantons dazu gebracht worden sei, für die Velofahrer nur eine einmalige Einschreibung und eine einmalige Taxe von Fr. 5 zu verordnen. Das Volk habe eine grosse Antipathie gegen eine vermehrte polizeiliche Kontrolle und die Regierung bringe diese Ordnung nicht mehr weg. Redner glaubt daher, diese Frage sollte einstweilen dem Departement des Innern zu näherer Prüfung überwiesen werden, um in einer spätern Konferenz zur Behandlung zu kommen.

Der Vorsitzende macht den Vorschlag, die Ausführung der Anregung auf die Automobile und Motorvelos zu beschränken; d. h. für diese eine einheitliche Bestimmung aufzustellen.

Diesem wird zugestimmt.

Weiter fragt er die Konferenz an, ob sie das, was sie in bezug auf die Automobile und Motorvelos beschliessen werde, als einstimmigen Beschluss wolle gelten lassen, auch wenn dieser nur per majora zustande kommen sollte.

Dies wird durch Erheben der Hände mit grosser Mehrheit beschlossen.

Der Antrag des Herrn Regierungsrat Mächler geht dahin, dass die Bewilligungen für die Automobile und Motorvelos je auf ein Kalenderjahr — 1. Januar bis 31. Dezember — ausgestellt und diejenigen Kantone, die bis jetzt ihre Bewilligungen auf längere Zeit erteilt haben, ersucht werden sollen, ihre Verordnungen zu gegebener Zeit dementsprechend abzuändern.

Abstimmung: Es ergeben sich für den Antrag 15 Stimmen, dagegen 5 Stimmen.

Damit ist die dritte und letzte Frage der Regierungsbehörde von St. Gallen erledigt; der Vorsitzende fragt an, ob noch weitere Anregungen gemacht werden.

Herr Regierungsrat *Kern* von Zürich erklärt, noch auf einen wichtigen Punkt aufmerksam machen zu müssen, der heute wohl besprochen werden könne. Art. 2 des Konkordats schreibe vor, dass jedes Motorfahrzeug auf die gute Konstruktion des Wagens und des Motors untersucht werde und erst, wenn diese gute Konstruktion festgestellt sei, eine Bewilligung erteilt werden dürfe. Dieser Begriff werde aber nicht näher definiert. Es wäre nun im Hinblick auf die vielen im Gebrauch stehenden Systeme der Automobile und Motorvelos, die stets zunehmende

Zahl dieser Maschinen und ihre Gefährlichkeit für die Benutzung der Strassen, sehr zu wünschen, dass über den Begriff der guten Konstruktion unter den Sachverständigen, denen die Untersuchung obliege, eine Einigung herbeigeführt würde. Um einer solchen näher zu rücken, stellt Redner folgenden Antrag:

«Ueber den in Art. 1 des Konkordats niedergelegten Begriff «gute Konstruktion» der Automobilwagen und Motorvelos sind bestimmte Grundsätze festzustellen. Von einer «betriebssichern, guten Konstruktion eines Fahrzeuges genannter Art soll verlangt werden, dass dasselbe kein übermässiges «Geräusch, sowie keine belästigende Entwicklung von Rauch, «Dampf und Geruch verursacht.»

Der Vorsitzende erklärt, dass es nicht schwer erscheine, in diesem Sinne vorzugehen; es seien zwei Stellen vorhanden, die hiefür in Mitwirkung gezogen werden können; einmal das Eisenbahndepartement, das für die zu konzessionierenden Automobil-Transportunternehmungen derartige Vorschriften aufstellen werde, und sodann die mechanisch-technische Abteilung am eidg. Polytechnikum. Redner erklärt sich bereit, die Anregung entgegenzunehmen und Schritte zu ihrer Verwirklichung zu tun. Den Konkordatskantonen wird von dem dahierigen Ergebnis Kenntnis gegeben werden.

Der Antragsteller erklärt sich auf Befragen mit diesem Vorgehen einverstanden.

Der Vorsitzende richtet noch eine Bemerkung an die Adresse des Herrn Empeyta von Genf, nämlich die, dass die Frage der einheitlichen Gestaltung der Polizeivorschriften der Kantone grosse Schwierigkeiten habe, da die Kantone auf dem Gebiete des Polizeiwesens souverän seien. Eine gewisse Einheitlichkeit werde sich aber doch nach und nach geben müssen.

Ferner teilt der Vorsitzende mit, dass s. Z. durch Eingaben von Genfer Vereinen die Anregung gemacht worden sei, es möchte in bezug auf die Wegweiser und die Kilometervermessung der Strassen eine einheitliche Regelung geschaffen werden, da diese zwei Punkte so mangelhaft seien, dass der Automobil- und Veloverkehr darunter leide. Es sei hier der Ort, diese Angelegenheit zur Sprache zu bringen; die Herren Vertreter der Genfer Vereine mögen sich äussern, wenn sie hierüber bestimmte Wünsche vorzubringen haben.

Herr *Empeyta* von Genf erwidert, dass er mit seinem Begehren um Rückweisung der Frage der Strafbestimmungen nicht etwa eine Abschaffung bezweckt habe; er wünsche nicht eine Linderung derselben, sondern, dass sie streng bleiben.

Was die Frage der Kilometervermessung betreffe, wäre darüber verschiedenes anzubringen. Man sollte die Versicherung haben, dass die Metermessung der Strassen mit Ernst durchgeführt werde.

Der Vorsitzende nimmt Notiz davon, dass Begehren in bezug auf die Wegweiser und die Kilometervermessung nicht gestellt sind. Die Frage betreffend die Vereinheitlichung der Polizeibestimmungen nimmt er zur Prüfung entgegen, ohne indessen dem Antragsteller bestimmte Zusicherungen erteilen zu können.

Da weitere Anregungen nicht gemacht werden, dankt der Vorsitzende den versammelten Herren für ihre Teilnahme an den Verhandlungen und erklärt die Konferenz abends 5 $\frac{1}{2}$ Uhr als geschlossen.

Der bestellte Protokollführer:

Reilstab,

Departementssekretär.

Zusammenstellung

der

an der Konferenz gefassten Beschlüsse.

1. *Betreffend die Rechtsstellung der Auto- und Velofahrer aus Nicht-Konkordatskantonen:*

a) Einstimmige Annahme des Antrages von Hrn. Regierungsrat *Mächler*, lautend:

«Die Automobilfahrer der Nicht-Konkordatskantone sind nach Art. 5 zu behandeln. Sie geniessen das Recht, in den Konkordatskantonen zu fahren, wenn sie entweder durch eine Bewilligung aus einem Konkordatskanton oder durch eine Bewilligung aus ihrem Wohnsitzkanton sich darüber ausweisen, dass sie die im Konkordat verlangte Sicherheit bieten, resp. Kontrolle durchmachten.» (Pag. 16 des Protokolls.)

b) Annahme des Antrages von Hrn. Regierungsrat *Baumann* von Appenzell A.-Rh., lautend:

«Velofahrer aus Kantonen, die dem Konkordat nicht angehören, haben, um das Gebiet des Konkordats zu befahren, in einem der Konkordatskantone Schild und Ausweiskarte zu beziehen.» (Pag. 17 und 18 des Protokolls.)

2. *Betreffend die Einregistrierung der Automobile, Automobilwagen und der Motorvelos:*

Es soll eine verschiedene Numerierung für die Automobile und Automobilwagen einerseits und die Motorcycles und Motorvelos anderseits stattfinden. (Pag. 20 des Protokolls.)

3. *Betreffend die in Art. 4 des Konkordats vorgeschriebene Numerierung der Motorfahrzeuge:*

a) Der Antrag des Departements des Innern, spätestens auf 1. Januar 1906 überall eine einheitliche Numerierung in Kraft treten zu lassen, wird mit 24 gegen 3 Stimmen angenommen.

- b) Schon jetzt soll auf Grundlage des vom Departement des Innern unterbreiteten Schemas eine Serie A der Numerierung begonnen werden.

4. *Betreffend die Form des einheitlichen Schildes* (Art. 4 des Konkordats):

- a) Es wird für den Schild das System der gemalten Ziffern akzeptiert. (Pag. 28 des Protokolls.)
- b) Auf dem Schild soll neben dem Kantonswappen links oben das eidgenössische Wappen angebracht werden.
Angenommen mit 17 gegen 6 Stimmen.
- c) Das kantonale Wappen ist obligatorisch rechts oben am Schilde anzubringen.
- d) Die Bestimmung des für die Schilder zu verwendenden Materials wird den Kantonen überlassen. (Pag. 29 des Protokolls.)
- e) In betreff der äussern Form des Schildes wird der Vorschlag von Hrn. *Empeyta* von Genf angenommen, wonach für die zwei Grössen die von ihm vorgezeigten Typen akzeptiert und obligatorisch eingeführt werden. Der kleinere Schild von 38 cm. Länge und 10 cm. Höhe wird vorn und der grössere von 45 cm. Länge und 13 cm. Höhe hinten am Automobil angebracht.
- f) Es ist Sache der einzelnen Kantone, die Schilder nach Massgabe der heute beschlossenen uniformen Vorschriften zu beschaffen.

Beschlossen mit 14 gegen 11 Stimmen.

- g) Beide Wappen auf dem Schilde sollen gemalt werden.
- h) Der Antrag von Hrn. *Empeyta* von Genf, dass die Motorvelos die gleiche Numerierung wie die Automobile und einen einheitlichen Schild, jedoch kleiner als für die Automobile erhalten sollen, wird durch Stichentscheid des Vorsitzenden angenommen. (Pag. 31 des Protokolls.)

Ueber die Velo-Nummern und Velo-Schilder wird von seiten der Konferenz nichts beschlossen.

5. An das Departement des Innern wird zuhanden des Bundesrates der Wunsch gerichtet, es möchte auf den Eingangstationen der Zollverwaltung, ausser der Verabfolgung eines Abdruckes des Konkordates an die einfahrenden Automobil- und Motorvelobesitzer, auch eine Identitätskontrolle über diese Personen eingeführt werden.

6. Das Departement des Innern wird ersucht, die Frage zu prüfen, ob nicht den Konkordatskantonen die Vorlage einer

einheitlichen Zirkulationsbewilligung zu unterbreiten sei, die den Verschiedenheiten der kantonalen Bestimmungen Rechnung trägt.

7. Es ist die Auffassung der Konferenz, dass nur diejenigen mit Automobil oder Velo Einfahrenden die Privilegien der Art. 5 und 21 des Konkordats geniessen, die nicht regelmässig und nicht aus Erwerbsrücksichten in die Schweiz einfahren. Mit Bezug auf letztere haben die Kantone vollständig freie Hand.

8. Die Konferenz ist damit einverstanden, dass Art. 5 und 21 des Konkordates gegenüber Fremden so angewendet werden, dass solche in den Konkordatskantonen auch nicht bloss Durchfahrten oder Durchreisen, sondern z. B. Geschäftsreisen mit längern Aufenthalt, Reisen mit Kuraufenthalt ausführen können, wenn sie aus ihrem Wohnland oder ihrer Wohngemeinde mit Nummernschildern und Ausweiskarten versehen sind und wenn dort Gegenrecht geübt wird.

9. Die Fahrbewilligungen für die Automobile und Motorvelos werden je auf ein Kalenderjahr (1. Januar bis 31. Dezember) (Art. 3 des Konkordats) ausgestellt und diejenigen Kantone, die bis jetzt ihre Bewilligungen auf längere Zeit erteilt haben, sind ersucht, ihre Verordnungen zu gegebener Zeit dementsprechend abzuändern.

Angenommen mit 15 gegen 5 Stimmen.

10. Das Departement des Innern übernimmt es, die Anregung von Herrn Regierungsrat *Kern* von Zürich beim eidg. Eisenbahndepartement und beim eidg. Polytechnikum zu einer nähern Prüfung zu bringen. Diese Anregung lautet:

«Ueber den in Art. 1 des Konkordats niedergelegten Begriff «gute Konstruktion» der Automobilwagen und Motorvelos sind bestimmte Grundsätze festzusetzen.»

«Von einer betriebssicheren, guten Konstruktion eines Fahrzeuges genannter Art soll verlangt werden, dass dasselbe kein übermässiges Geräusch, sowie keine belästigende Entwicklung von Rauch, Dampf und Geruch verursacht.»

11. Endlich hat die Konferenz wiederholt einstimmig beschlossen, dass auch diejenigen ihrer Entscheidungen, welche nur mit Stimmenmehrheit gefasst wurden, für sämtliche Konkordatskantonen gelten sollen, und sämtliche kantonale Delegierte haben es auf sich genommen, auch die Mehrheits-Entscheide bei den zuständigen Behörden ihrer resp. Kantone zur Geltung zu bringen. (Pag. 25 und 26, 28, 29, 40 des Protokolls.)

Konkordat

über

eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und
Fahrradverkehr.

Von der Notwendigkeit überzeugt, den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz einheitlichen Bestimmungen zu unterwerfen, haben die Kantone **Zürich, Bern, Luzern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Zug, Freiburg, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Schaffhausen, Appenzell A.-Rh., Appenzell I.-Rh., St. Gallen, Aargau, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg** und Genf beschlossen, nachstehende Verordnung zu erlassen:

I.

Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der
Schweiz auf dem Gebiet der Konkordats-Kantone.

KAPITEL 1.

Automobile.

Art. 1. Die Motorwagen, Motorcycles und alle andern Fuhrwerke mit mechanischem Antriebe sind den nachfolgenden Bestimmungen unterworfen.

Verkehrserlaubnisschein und Kontrollnummer.

Art. 2. Kein Motorfahrzeug darf dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, bevor es durch einen von der zuständigen kantonalen Behörde bezeichneten Sachverständigen geprüft worden ist; dieser

soll sich von der guten Konstruktion des Wagens und dessen Motors überzeugen und prüfen, ob der Wagen mit den nötigen Bremsen, Warnvorrichtungen und den vorschriftsmässigen Lichtern versehen ist.

Art. 3. Niemand darf einen der in dieser Verordnung bezeichneten Wagen führen, ohne die Ermächtigung der zuständigen kantonalen Behörde seines Wohnortes zu besitzen. Diese Bewilligung kann erst erteilt werden, nachdem die Fähigkeit des Bewerbers, seinen Wagen ohne Gefahr für die öffentliche Sicherheit zu führen, dargetan ist.

Es wird demselben eine Karte ausgestellt, enthaltend:

- a) seinen Namen, Vornamen, Wohnort und Beruf;
- b) seine Photographie;
- c) die Beschreibung, Nummer und das Gewicht seines Wagens;
- d) die Dauer der Bewilligung;
- e) einen Auszug der Konkordats-Verordnung.

Diese Bewilligung gilt auf dem Gebiet aller Konkordats-Kantone; sie kann bei wiederholter Überschreitung dieser Verordnung zurückgezogen werden.

Die Kanzlei des eidg. Departements des Innern wird als Zentralstelle für die Führung eines Registers über die von den Kantonen erteilten Bewilligungen bezeichnet.

Art. 4. Jedes Motorfahrzeug muss mit zwei Schilden versehen sein, welche die Ordnungsnummer, sowie das kantonale Wappen tragen. Diese Schilde, von gleicher Form für alle Konkordats-Kantone, werden durch die zuständige Behörde geliefert. Sie sind an der Vorder- wie Hinterseite des Wagens so anzubringen, dass sie beständig sichtbar sind. Wenn die Bauart des Fahrzeuges das Anbringen derselben vorn und hinten nicht zulässt, werden dieselben an den beiden Seiten placiert. Diese Schilde sind persönlich und nicht übertragbar.

Sie haben Gültigkeit auf dem Gebiete aller Konkordats-Kantone.

Art. 5. Die das Gebiet der Konkordats-Kantone nur durchfahrenden Fremden (Ausländer) sind weder zur Entrichtung der Gebühr, noch zum Tragen des Nummernschildes verpflichtet, immerhin unter der Bedingung, dass sie eine vom Staate, dem sie angehören, ausgestellte Bewilligung mit sich führen, und dass von diesem Staate Gegenrecht geleistet werde.

Alarmapparate, Bremsen und Laternen.

Art. 6. Jeder Führer soll seinen Wagen mit einer Warnvorrichtung versehen; diese hat aus einem Horn mit tiefem Ton zu bestehen, mit Ausschluss jedes andern Signals.

Der Führer soll beim Kreuzen oder Überholen von Fuhrwerken, Fahrrädern oder Fussgängern, die die Strasse überschreiten, Signale geben, und zwar frühzeitig genug, um die Leute zu warnen. Dies hat auch bei scharfen Umbiegungen der Strassen zu geschehen, sowie an Stellen, wo in dieselben Flur- und Privatwege einmünden.

Zur Nachtzeit und bei Nebel sind ab und zu Signale zu geben.

Art. 7. Jeder Motorwagen soll mit zwei unabhängigen Bremsen versehen sein, deren Gebrauch auf abfallendem Terrain überall obligatorisch ist. Jede dieser Bremsen muss für sich allein stark genug sein, um den in vollem Laufe befindlichen Wagen bei jeder Geschwindigkeit und auf allen Gefällen der befahrenen Strassen anzuhalten.

Art. 8. Von Beginn der Dämmerung an soll während der Nachtzeit jeder Motorwagen vorn mit zwei Laternen versehen sein; die eine mit grünem, die andere mit weissem Licht, die erstere links, die andere rechts angebracht. Die Laterne mit grünem Licht darf auch einen weissen Streifen in der Mitte haben oder in der Mitte weiss sein.

Motorvelos brauchen nur mit einer einzigen weissen Laterne versehen zu sein.

Die Motorwagen müssen überdies hinten eine rote Laterne haben, die stets angezündet werden muss, wenn der Wagen stillsteht.

Schnelligkeit. Verkehr.

Art. 9. Der Führer eines Motorwagens soll beständig seine Fahrgeschwindigkeit beherrschen; er hat den Gang jedesmal zu verlangsamen oder sogar anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlass zu einem Unfall oder zu einem Verkehrshemmnis bieten könnte, sowie auch wenn Reit-, Zug- oder Lasttiere, oder Viehherden Scheu zeigen.

Beim Durchfahren von Städten, Dörfern oder Weilern, sowie auf den von den kantonalen Behörden dem Motorwagenverkehr geöffneten Bergstrassen darf die Geschwindigkeit unter keinen Umständen zehn Kilometer in der Stunde, also die Geschwindigkeit eines Pferdes im Trabe, überschreiten.

Auf Brücken, in Durchfahrten, engen Strassen, Kehren, bei starken Gefällen und ausserdem überall da, wo die kompetente Behörde für alle Fuhrwerke im allgemeinen — z. B. durch gut sichtbare Aufschrittafeln — eine verminderte Geschwindigkeit befohlen hat, soll diese Geschwindigkeit auf diejenige eines Pferdes im Schritt, d. h. auf sechs Kilometer herabgesetzt werden.

Niemals darf die Geschwindigkeit, selbst in flachem Lande, dreissig Kilometer in der Stunde überschreiten.

Auf Bergstrassen hat der Führer eines Motorwagens denselben jedesmal anzuhalten, wenn ihm Personenpostwagen begegnen, auch beim Überholen von Postwagen ist besondere Vorsicht zu beobachten.

Art. 10. Der Verkehr der Motorwagen, der Motorcycles und anderer Fahrzeuge mit mechanischem Antriebe ist auf Wegen für Fussgänger, Trottoirs und Strassenrändern untersagt.

Art. 11. Der Führer soll immer rechts halten, beim Kreuzen nach rechts, beim Überholen nach links ausweichen. Niemals darf er einem die Strasse durchquerenden Wagen oder Fussgänger den Weg sperren, sondern soll hinter demselben durchfahren.

Art. 12. Jeder in seiner Beweglichkeit gehemmte Motorwagen soll auf der rechten Seite der Strasse so aufgestellt werden, dass er den Verkehr nicht hindert. Zur Nachtzeit soll der Führer seinen Wagen durch sichtbare Zeichen bemerkbar machen.

Bei engen Strassen ist der Wagen ausserhalb derselben aufzustellen.

Art. 13. Es ist dem Führer verboten, beim Verlassen seines Wagens den Motor im Gange zu lassen.

Art. 14. Wenn sich bei der Durchfahrt eines Automobils ein Unfall ereignet, soll der Führer anhalten, selbst wenn ihn keine Schuld trifft. Er soll dafür sorgen, dass dem Verletzten die nötige Hilfe zu teil werde, und muss auf erstes Verlangen seine Ausweiskarte vorlegen, sowie seine Wohnung, bzw. sein Absteigequartier in der Schweiz angeben.

Art. 15. Auf Anruf eines Vertreters der Behörde, wenn derselbe sich als solcher zu erkennen gibt, muss der Führer anhalten und auf Verlangen seinen Ausweis oder sein Fähigkeitszeugnis für das Fahren vorweisen.

Art. 16. Wettfahrten sind auf den öffentlichen Strassen untersagt; zum mindesten ist eine besondere Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörde nötig.

KAPITEL 2.

Fahrräder.

Art. 17. Der Fahrradverkehr auf allen öffentlichen Strassen der Konkordats-Kantone ist den unten angeführten Bestimmungen unterworfen.

Ausweiskarten und Kontrollnummern.

Art. 18. Jeder Radfahrer muss eine Ausweiskarte bei sich führen, welche seinen Namen, Vornamen, Wohnort, Beruf, sowie die Nummer des Fahrrades angibt.

Es ist den Kantonen anheimgestellt, von ihren Staatsangehörigen für die Ausweiskarte die Photographie zu verlangen.

Art. 19. Jedes Fahrrad soll mit einem numerierten Kontrollschild versehen sein. Derselbe soll ein besonderes kantonales Abzeichen tragen und ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen.

Art. 20. Die Ausweiskarten, sowie die Kontrollschilde werden von den zuständigen Behörden des Kantons geliefert, in welchem der Radfahrer seinen Wohnsitz hat, und sind auf dem ganzen Gebiete der Konkordats-Kantone gültig.

Art. 21. Von der Verpflichtung, eine Ausweiskarte, sowie die Kontrollschilde bei sich zu führen, sind ausgenommen:

1. Die Militärradfahrer im Dienst;
2. Die Fremden (Ausländer) auf der Durchreise.

Alarmapparat, Bremse, Laterne.

Art. 22. Jedes Fahrrad soll mit einem bis auf 50 Meter hörbaren Alarmapparat (Glocke, Schelle oder Horn) versehen sein, der so oft als nötig zu benutzen ist.

Art. 23. Jedes Fahrrad muss mit einer Bremse versehen sein.

Art. 24. Von Beginn der Dämmerung an darf während der Nachtzeit nur mit gutleuchtender, vorn angebrachter Laterne gefahren werden.

Verkehrsbestimmungen.

Art. 25. Der Fahrradverkehr ist auf den für die Fussgänger reservierten, sowie auf den von den zuständigen Behörden verbotenen Wegen untersagt.

Art. 26. Velorennen auf öffentlichen Strassen und Wegen sind ohne Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörden verboten.

Art. 27. Bei grösserem Verkehr, sowie bei Strassenkreuzungen und Biegungen soll der Radfahrer ein mässiges Tempo, nicht über 8 Kilometer in der Stunde, einhalten und weder Lenkstange noch Pedal loslassen.

Art. 28. Der Radfahrer hat Fuhrwerken, Reitern und Fussgängern rechts auszuweichen und links vorzufahren. Die Absicht, vorzufahren, hat er, wenn nötig, durch Zuruf oder Alarmapparat kundzugeben.

Art. 29. Mehr als zwei Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren; wenn sie Wagen, Pferde oder andere Radfahrer kreuzen oder ihnen vorfahren, müssen sie hintereinander in einer Reihe fahren.

Art. 30. Das Anhängen und Nachschleppen von Ästen usw. ist verboten.

Art. 31. Der Radfahrer hat anzuhalten, wenn bei seinem Herannahen Reit-, Zug- oder Lasttiere, sowie Viehherden Zeichen von Schrecken äussern; ebenso wenn ihm auf Bergstrassen Personenpostwagen begegnen.

Art. 32. Wenn anlässlich der Durchfahrt eines Velos ein Unfall entsteht, hat der Radfahrer abzusteigen, auch wenn ihn kein Verschulden trifft. Er hat dafür zu sorgen, dass dem Verunglückten Hilfe geleistet werde, und muss auf Verlangen seine Ausweiskarte vorlegen, sowie seinen Wohnort, bezw. sein Absteigequartier in der Schweiz angeben.

Art. 33. Auf Anruf eines Vertreters der Behörde, der sich als solcher zu erkennen gibt, hat der Radfahrer abzusteigen und auf Verlangen seine Ausweiskarte vorzuzeigen.

II.

Das Recht der Kantone, den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf einzelnen Strassen zu verbieten, oder auf einzelne Strassen zu beschränken, bleibt gewahrt.

III.

Es ist Sache jedes Konkordats-Kantons, die Strafbestimmungen in Übertretungsfällen gegen die Vorschriften obiger Verordnung festzustellen und ergänzende Ausführungsbestimmungen zu derselben zu erlassen.

IV.

Obige Verordnung tritt in Kraft, nachdem sie von den zuständigen kantonalen Behörden bestätigt und von der Bundesbehörde genehmigt worden ist.

V.

Der Beitritt zu obigem Konkordat bleibt jedem Kanton vorbehalten.

Vorstehendes Konkordat genehmigt,

Bern, den 13. Juni 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

