

Schweizerisches Bundesblatt.

62. Jahrgang. III.

№ 23

8. Juni 1910.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 Franken.
Eindrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
Beitritt der Schweiz zur internationalen Übereinkunft
betreffend den Automobilverkehr.

(Vom 24. Mai 1910.)

Tit.

I.

Der Automobilverkehr, dessen Anfänge in die letzten Jahre des abgelaufenen Jahrhunderts fallen, hat seither nicht aufgehört zuzunehmen und ist heute zu einer grossen Entwicklung gelangt. Zuerst als einfaches Sportmittel angesehen, hat sich das Automobil bald einen Platz unter den allgemeinen Verkehrsmitteln zu verschaffen gewusst und ist im Begriff, sich eine hervorragende Rolle im Personen- und Gütertransport zu erobern. Besonders der Reiseverkehr auf grosse Strecken, den dieses schnelle und bequeme Transportmittel gestattet, hat einer starken Bewegung gerufen, die nicht an den Landesgrenzen Halt macht, sondern jedem Lande zahlreiche ausländische Touristen zuführt. Um von der Wichtigkeit des touristischen Automobilverkehrs für die Schweiz eine Vorstellung zu geben, genügt es — wie wir es schon in unserer Botschaft vom 22. März 1910 (A. S. 1910, I, 818) getan haben — darauf hinzuweisen, dass, nach einer Mitteilung des schweizerischen Zolldepartements, im Jahre 1907: 4996; 1908: 5826 und 1909: 6742 Touristenautomobile in unser Land eingefahren sind. Nach approximativer Berechnung desselben Departements dauerte der Aufenthalt der ausländischen Automobilisten im Durchschnitt 13 Tage. Zieht man noch in Betracht, dass die Reisesportautomobile

durchschnittlich mit mindestens 4 Personen besetzt sind und dass diese Reisenden im allgemeinen den begüterten Klassen angehören, so ergibt sich die wirtschaftliche Bedeutung dieses Automobilverkehrs für unser Land. Aber wenn dieser Verkehr auch eine Quelle beträchtlicher Einnahmen für Handel und Industrie ist, hat er doch auch Unannehmlichkeiten verschiedener Art im Gefolge. Einerseits bietet die Kontrolle über die ausländischen Automobile und die Bestrafung von Übertretungen ihrer Führer grosse Schwierigkeiten wegen der Schnelligkeit des Ortswechsels, die diesen oft gestattet, der Polizeiverfolgung zu entfliehen, ohne dass die Identität der Fahrer hätte festgestellt werden können. Die Beratungen der verschiedenen Konferenzen der Kantone des Automobil- und Velokonkordates haben gezeigt, wie sehr in dieser Hinsicht eine Kontrolle wünschenswert, aber auch wie schwierig es ist, sie vermittelst interner Polizeimassnahmen, die, ohne vexatorischen Charakter zu haben, wirksam sind, durchzuführen. Andererseits wird der internationale Automobilverkehr sehr erschwert durch die Mannigfaltigkeit der Verordnungen der verschiedenen Länder, insbesondere in bezug auf die Zulassung der Zirkulation der Fahrzeuge, sowie ihrer Führer, und in bezug auf die Kontrollmassnahmen.

Um diesen Übelständen zu steuern, erwies sich eine internationale Regelung als notwendig. In einer am 15. Dezember 1906 in Paris abgehaltenen Sitzung ergriff die internationale Vereinigung der anerkannten Automobilklubs die Initiative; sie beauftragte jeden Klub, die Regierung seines Landes zu ersuchen, sich bei einer Konferenz vertreten zu lassen, die dazu dienen sollte, die Regierungen über die geprüften Fragen und ausgesprochenen Wünsche zu unterrichten. Diese Versammlung fand am 15. Juni 1907 in Homburg statt, unter dem Ehrenpräsidium Seiner Königlichen Hoheit, des Prinzen Heinrich von Preussen. Offiziell vertreten waren dabei Deutschland, Österreich, Frankreich, Ungarn und die Schweiz, letztere durch Herrn Grossrat Ch. L. Empeyta in Genf.

Die Versammlung entwarf die Grundlagen einer Verständigung und beschloss, die behandelten Fragen den verschiedenen Regierungen zu unterbreiten und diese einzuladen, an einer diplomatischen Konferenz teilzunehmen, zu deren Einberufung die deutsche Reichsregierung die Initiative ergreifen sollte und die die Anbahnung eines gemeinsamen Vorgehens für Vereinheitlichung der Verordnungen über den Automobilverkehr bezweckte. Auf diese Wünsche und in Berücksichtigung der grossen Ent-

wicklung des Automobilwesens in Frankreich ersuchte die deutsche Reichsregierung die Regierung der französischen Republik, eine Konferenz der beteiligten Staaten zu veranstalten. Diese Konferenz trat am 5. Oktober 1909 in Paris zusammen. Es waren folgende Staaten offiziell an ihr vertreten: Deutschland, Österreich, Belgien, Spanien, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Grossbritannien, Ungarn, Italien, Monaco, Montenegro, die Niederlande, Portugal, Russland, Serbien, Schweden und die Schweiz. Delegierte des Bundesrates waren die Herren Grossrat Ch. L. Empeyta, Präsident des schweizerischen Automobilklubs, in Genf und Nationalrat A. Thélin, Präsident des schweizerischen Touringklubs in Nyon. Auf der Grundlage eines von der französischen Regierung ausgearbeiteten Entwurfes und von Gegenvorschlägen der deutschen Regierung stellte die Konferenz die Grundsätze einer internationalen Übereinkunft fest, die am 11. Oktober 1909 von den Vertretern Deutschlands, Belgiens, Spaniens, Frankreichs, Italiens, Monacos, Rumäniens und Serbiens unterzeichnet wurde und welcher ausser den genannten Staaten später beitraten: Österreich, Bulgarien, Grossbritannien, Griechenland, Montenegro, die Niederlande, Portugal und Russland. Die schweizerischen Delegierten waren nicht ermächtigt, die Übereinkunft zu unterzeichnen, sondern hatten dem Bundesrat lediglich Bericht zu erstatten. Bis heute wurde die Übereinkunft ratifiziert von Deutschland, Bulgarien, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Monaco, Österreich, Ungarn, Russland und Spanien.

II.

Nach Kenntnisnahme von den Berichten der beiden schweizerischen Delegierten, welche den Beitritt der Schweiz zur internationalen Übereinkunft vom 11. Oktober 1909 lebhaft empfahlen, berief das Departement des Innern auf den 22. und 23. Februar 1910 eine Konferenz der Kantone des Automobil- und Velokonkordates ein, hauptsächlich um sie über diesen Beitritt zu Rate zu ziehen. Es wurden auch die Kantone, die dem Konkordat nicht angehören, eingeladen, sich an dieser Konferenz vertreten zu lassen. In seinem Einberufungsschreiben ersuchte das Departement sämtliche Kantone, ihre Vertreter mit unbedingter Vollmacht, sich über die Frage des Beitritts der Schweiz auszusprechen, zu versehen.

Aus den Konferenzverhandlungen ist folgendes hervorzuheben:

Gegen die materiellen Bestimmungen der Übereinkunft wurde kein Einwand erhoben, vielmehr fanden sämtliche Redner sie

sehr gut und zweckmässig und leicht anwendbar, ohne dass sie der innern Regelung des Gegenstandes zu nahe träten. Der Beitritt zur Übereinkunft wurde für die Schweiz als sehr nützlich, ja notwendig bezeichnet. In bezug auf die Form des Beitritts ging die allgemeine Meinung dahin, dass im vorliegenden Falle von einem Beitritt namens der Kantone, im Sinne des Art. 9 der Bundesverfassung, nicht die Rede sein könne, sondern dass es geraten sei, die eidgenössischen Behörden einzuladen, ohne weiteres gemäss Art. 8 der Bundesverfassung der Übereinkunft im Namen der schweizerischen Eidgenossenschaft beizutreten. Vorbehalte wurden nur von Vertretern einiger Kantone gemacht, die, weil sie nicht mit Vollmacht ausgerüstet waren, ihre Zustimmung nicht glauben zu dürfen, da sie für letztere die Zustimmung des Grossen Rates hätten einholen müssen. Der Vertreter Graubündens erklärte, dass er, da dieser Kanton gegenwärtig den Automobilverkehr auf seinem ganzen Gebiete untersagt habe, die Befugnis nicht besitze, eine Zustimmungserklärung abzugeben. Immerhin fügte er bei, die graubündnerische Regierung sei geneigt, ihr mögliches zu tun, um das Kantonsgebiet dem Automobil zu öffnen, und es werde wahrscheinlich in der nächsten Grossratssession ein Antrag in diesem Sinne gestellt werden. Schliesslich gelangte folgender Antrag zur Abstimmung;

„Die Konferenz spricht sich für den Beitritt der Schweiz zur internationalen Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr aus.

„Sie beauftragt das Departement des Innern, die notwendigen Schritte für den rechtzeitigen Beitritt zu tun.“

Folgende Kantone stimmten diesem Antrage zu:

Zürich, Bern, Luzern, Uri, Nidwalden, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Appenzell I.-Rh., St. Gallen, Aargau, Thurgau, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf, also 18 Kantone.

Im weitern hatten die Kantone Glarus, Schaffhausen und Appenzell A.-Rh., welche in der Sitzung nicht vertreten waren, ihre Zustimmung schriftlich gegeben. Damit stellt sich die Zahl der zustimmenden Kantone auf 21.

Der Kanton Graubünden verwarf im Sinne der oben erwähnten Erklärung seines Vertreters.

Die Delegierten von Schwyz, Obwalden und Zug enthielten sich der Stimmgebung aus dem Grunde, weil die Genehmigung

einer internationalen Übereinkunft nicht in der Kompetenz der Regierungen, deren Vertreter sie seien, stehe.

In der nämlichen Sitzung beschloss die Konferenz sofortige Anhandnahme der Revision des Konkordates über den Automobilverkehr, da einige Bestimmungen dieser Übereinkunft der Abänderung bedürfen, um mit der internationalen Übereinkunft in Übereinstimmung gebracht zu werden.

III.

Die Bestimmungen der Übereinkunft, deren Wortlaut hier nach folgt, geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Art. 1 enthält die Bedingungen über die Zulassung der Automobile zum Verkehr auf den öffentlichen Strassen. Er stellt grundsätzlich fest, dass jedes Automobil, um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden, entweder nach Prüfung durch die kompetente Behörde oder durch eine von dieser anerkannte Gesellschaft als geeignet erklärt werden oder aber einem auf dieselbe Weise genehmigten Wagentypus angehören müsse. Er gibt im fernern die Punkte an, auf die sich die Prüfung hauptsächlich zu richten hat, und die Apparate, mit denen das Automobil ausgerüstet sein muss. Alle diese Bestimmungen, die dahin zielen, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, sind durchaus angezeigt. Sie vervollständigen in einigen Punkten die Vorschriften des gegenwärtigen Konkordats, namentlich indem sie verlangen, dass die Automobile derart konstruiert seien, dass sie weder durch ihren Lärm Tiere erschrecken, noch durch Rauch oder Dampf die Passanten ernstlich belästigen, und indem sie genaue Vorschriften über Steuerung, Bremsen und Rückwärtsbewegung aufstellen.

Art. 2 enthält die Bedingungen, die von den Automobilführern zu erfüllen sind und bestimmt hauptsächlich, dass der Automobilführer diejenigen Eigenschaften besitzen muss, die eine genügende Garantie für die öffentliche Sicherheit bieten. Er muss einen Ausweis der kompetenten Behörde oder einer von ihr anerkannten Gesellschaft besitzen, dass er den Beweis seiner Eignung geleistet hat. Was wir von den Bestimmungen des vorhergehenden Artikels gesagt haben, gilt auch für Art. 2. Eine neue Vorschrift, die aber ohne weiteres als gerechtfertigt erscheint, bestimmt, dass die Ermächtigung nur Personen, die über 18 Jahre alt sind, erteilt werden darf.

Art. 3 handelt von der Ausstellung und Anerkennung der internationalen Fahrausweise und enthält zusammen mit dem folgenden Artikel die Bestimmungen, die uns am meisten interessieren. Der internationale Fahrausweis bildet für die Polizei ein wertvolles Kontrollmittel, das ihr gestattet, jederzeit die Identität eines ausländischen Automobilisten festzustellen, und gleichzeitig für diesen letztern einen Ausweis, der ihm das Recht sichert, in allen Vertragsstaaten frei zu verkehren, ein wahrer „Automobilpass“, wie der Minister der öffentlichen Arbeiten der französischen Republik ihn in der Schlussrede auf der Pariser Konferenz genannt hat. Der Grundsatz des Gegenrechts, welchen dieser Artikel für die Anerkennung der internationalen Fahrausweise aufstellt, wird Missbräuchen und schweren Unannehmlichkeiten sowohl für den Verkehr der Schweizer Automobilisten im Ausland als für die Handhabung der Vorschriften auf nationalem Gebiet Einhalt tun.

Art. 4 betrifft die Anbringung der Nummernschilder auf den Automobilen und vervollständigt in glücklicher Weise den vorhergehenden. Bis dahin war es für die Polizisten, welche die Nummer eines ausländischen Automobils bei der Vorbeifahrt notiert hatten, um gegen dessen Besitzer Strafverfolgung anzuheben, ziemlich schwierig festzustellen, welchem Lande derselbe angehörte. Die Übereinkunft schreibt vor, dass jedes Automobil, um von einem Land ins andere übergehen zu können, leicht sichtbar hinten, neben einem mit Nummer versehenen nationalen Schilde ein solches mit Buchstaben, die die Nationalität bezeichnen, führen müsse. Beilage C bestimmt den Umfang der Schilder wie auch denjenigen der Buchstaben und Nummern, die gross genug sein sollen, um leicht auf eine gewisse Entfernung gelesen werden zu können, und verteilt auf die verschiedenen Länder die unterscheidenden Buchstaben. Die Schweiz erhielt die Buchstaben C. H. (Confederatio Helvetica), weil Buchstabe S schon auf Schweden gefallen war.

Art. 5 betrifft die Warnapparate. Die Bestimmungen stimmen mit denen des Konkordats überein; sie vervollständigen diese nur, insoweit sie die Anwendung blendender Laternen in städtischen Gebieten untersagen.

Art. 6 enthält die speziellen Bestimmungen für Motorfahräder. Er erklärt die Vorschriften der Übereinkunft mit einzelnen kleinen Abänderungen auch auf diese Fahrzeuge anwendbar und schreibt auch für sie die Nationalitätenschilder vor.

Art. 7 und 8 behalten für das Kreuzen und das Vorfahren der Wagen die örtlichen Gebräuche und im allgemeinen die Gesetze und Vorschriften jedes Landes über den Verkehr auf den öffentlichen Strassen vor. Die Vorschrift, dass dem Automobilisten ein Auszug aus diesen Gesetzen und Reglementen durch die Zollbehörde beim Eintritt in ein Land übergeben werden könne, ist in der Schweiz bereits eingeführt.

Aus diesen Artikeln geht hervor, dass die internen Verordnungen in allen wichtigen Punkten, die sich auf die Verkehrspolizei beziehen, unangetastet bleiben. Überhaupt stellt sich die Übereinkunft ganz einfach neben diese Verordnungen, ohne sie merklich abzuändern.

Art. 8 betrifft die Aufstellung von Hinweistafeln an öffentlichen Wegen und verpflichtet die Vertragsstaaten, in den Grenzen ihrer Kompetenz darüber zu wachen, dass längs den Strassen zur Warnung nur solche Tafeln angebracht werden, wie sie die Zeichnung, die der Übereinkunft beigelegt ist (Beilage D), enthält. Diese Bestimmung ist fakultativ in dem Sinne, dass sie die Staaten nicht zwingt, Hinweistafeln anzubringen, ausser wenn es sich darum handelt, auf ein Zollbureau aufmerksam zu machen (Alinea 3); die Aufstellung anderer Tafeln bleibt wie früher dem Belieben der Kantone, Gemeinden oder der interessierten Gesellschaften anheimgestellt. Die Bestimmung wird durch den von der Konferenz der Konkordatskantone am 23. Februar 1910 gefassten Beschluss (vgl. pag. 40 ff. des Protokolls) vervollständigt, der als Muster der Aufschrifttafeln für alle Signale und Warnungen für die Automobile ein Modell in Form eines gleichseitigen Dreiecks angenommen hat.

Zu den Art. 10—15 betreffend die Ratifikationsfrist und das Ratifikationsverfahren, das Geltungsgebiet der Übereinkunft, ihre Kündigung usw. mag erwähnt werden, dass die Übereinkunft am 1. Mai 1910 für diejenigen Mächte, die an der ersten Hinterlegung der Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, in Kraft getreten ist. Diese Mächte wurden oben am Schluss von Kapitel I erwähnt. Für die Staaten, die später die Übereinkunft ratifizieren oder ihr beitreten wollen, tritt sie in Kraft am 1. Mai, der auf das Jahr folgt, in welchem die vorgesehenen Erklärungen jeweilen an die französische Regierung gelangen. Demnach sollte die Beitrittserklärung der Schweiz vor Ende 1910 in Paris abgegeben werden, wenn die Übereinkunft für uns vom 1. Mai 1911 hinweg wirksam sein soll.

IV.

Wir halten es für überflüssig, uns hier bei der Frage aufzuhalten, ob der Bund befugt sei, eine internationale Übereinkunft abzuschliessen auf einem Gebiete, für welches die Bundesverfassung ihm das Recht zur internen Gesetzgebung nicht einräumt. Diese Frage ist zu wiederholten Malen von der Praxis der Bundesbehörden in Anwendung von Art. 8 der Verfassung gelöst worden (vgl. Burckhardt: Kommentar der Bundesverfassung, S. 127 ff.). Wir können nun zu den Anträgen der vorliegenden Botschaft übergehen.

In Zustimmung zu der fast einstimmigen Auffassung der Kantone und in Berücksichtigung ihres Wunsches halten wir dafür, dass die Schweiz nicht abseits einer internationalen Übereinkunft stehen darf, welcher der grösste Teil der europäischen und namentlich alle die Schweiz umgebenden Staaten beigetreten sind und die dazu bestimmt ist, nicht nur das Automobilfahren ins Ausland zu erleichtern, sondern auch die Polizeiorgane in den Stand zu setzen, über die aus dem Ausland kommenden Automobilisten eine fortwährende und wirksame Kontrolle auszuüben und diejenigen, die sich Vergehen oder Übertretungen zuschulden kommen lassen, aufzufinden. Wie bereits bemerkt, sind die Bestimmungen der Übereinkunft sehr einfach, überall leicht anwendbar und enthalten nichts als was natürlich und unerlässlich ist, wobei sie in weitgehender Weise die interne Gesetzgebung der Vertragsstaaten vorbehalten.

Der Beitritt zur Pariser Übereinkunft wird der Schweiz nicht nur von Nutzen sein, sondern er drängt sich ihr gewissermassen durch die Umstände auf; denn wenn wir darauf verzichten, so würden wir — wenn nicht rechtlich, so doch tatsächlich — vom internationalen Automobilverkehr ausgeschlossen sein; dadurch würde unser Handel eine empfindliche Schädigung erleiden und die Schweizer Automobilisten, die das Ausland beträten, würden ernsthaften Unannehmlichkeiten ausgesetzt sein.

V.

Es bleibt uns noch übrig, mit einigen Worten eine Frage zu erörtern, die in der Konferenz der Konkordatskantone streitig war; nämlich die: welches beim gegenwärtigen Stande unseres öffentlichen Rechtes die Folgen des Beitritts der Schweiz zur internationalen Übereinkunft sein werden. Diese Frage ist

von praktischer Wichtigkeit wegen der Lage des Kantons Graubünden, der, allein von allen Schweizerkantonen, auf seinem gesamten Gebiet den Automobilverkehr untersagt hat. Wie erwähnt, behält die internationale Übereinkunft in Art. 9 ausdrücklich die interne Gesetzgebung der Vertragsstaaten vor, und keine einzige ihrer Bestimmungen richtet sich gegen das Recht der Vertragsstaaten, gewisse Strassen dem Automobilverkehr zu verschliessen. Andererseits ist aber nicht zu verkennen, dass die vollständige Abschliessung eines Gebietsteils, die nicht durch den Zustand der Strassen oder durch die Beschaffenheit des Landes, sondern in Rücksichten allgemeiner oder politischer Natur begründet ist, in einem gewissen Masse, wenn nicht dem Wortlaut, so doch dem Geiste der Übereinkunft entgegensteht; dies schon aus dem Grunde, weil, wenn eine solche Massnahme ausgedehnt oder verallgemeinert würde, die Übereinkunft illusorisch wäre. Wenn also die Tatsache, dass ein Gebietsteil eines Staates dem Automobilverkehr verschlossen ist, für den Beitritt dieses Staates zur internationalen Übereinkunft kein Hindernis bildet, so müsste sie immerhin in der Beitrittserklärung zum Gegenstand eines Vorbehaltes gemacht werden. Um allem vorzubeugen, haben wir uns versichert, dass ein Vorbehalt dieser Art von der französischen Regierung zugelassen würde; wir werden in der Zwischenzeit versuchen, den Kanton Graubünden zu bestimmen, seine hauptsächlichsten Strassen dem Automobilverkehr zu öffnen.

Immerhin ist zu bemerken, dass die Schwierigkeit nur zeitlich beschränkt ist; falls die in unserer Botschaft vom 22. März 1910 beantragte Verfassungsrevision angenommen wird, so wird sie unseres Erachtens die Wirkung haben, vollständige Verbote, wie das vom Kanton Graubünden aufgestellte, aufzuheben. Andererseits darf man annehmen, dass dieser Kanton von selbst in absehbarer Zukunft dazu kommen wird, das Verbot aufzuheben, wie sein Vertreter bereits in der Konferenz der Konkordatskantone vom 22./23. Februar 1910 in Aussicht gestellt hat (vgl. Protokoll S. 33). Die Regierung dieses Kantons hat angezeigt, dass sie den Entwurf zu einem Beschlusse, der den Automobilverkehr auf den Hauptstrassen zulässt, dem Grossen Rate vorlegen werde, und ist es zu hoffen, dass dieses Vorgehen von Erfolg begleitet sein werde.

Aus den oben angeführten Gründen beantragen wir Ihnen, uns durch die Annahme des folgenden Bundesbeschlusses zum Beitritt zu der am 11. Oktober 1909 in Paris abgeschlossenen

internationalen Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr zu ermächtigen.

Wir benutzen den Anlass, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Mai 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

die internationale Übereinkunft über den Automobilverkehr.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

einer Botschaft des Bundesrates vom 24. Mai 1910;
in Anwendung des Art. 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,

beschliesst:

I. Der Bundesrat wird ermächtigt, der internationalen Übereinkunft von Paris vom 11. Oktober 1909, betreffend den Automobilverkehr, beizutreten.

II. Der Bundesrat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.



(Texte original.)

Convention internationale

relative

à la circulation des automobiles.

Les soussignés, Plénipotentiaires des Gouvernements ci-après désignés, réunis à Paris en Conférence du 5 au 11 octobre 1909, en vue de faciliter, dans la mesure du possible, la circulation internationale des automobiles, ont arrêté la Convention suivante :

Article 1^{er}.

Conditions à remplir par les automobiles pour être admis à circuler sur la voie publique.

Tout automobile, pour être admis internationalement à circuler sur la voie publique, doit, ou bien avoir été reconnu apte à être mis en circulation après examen devant l'autorité compétente ou devant une Association habilitée par celle-ci, ou bien appartenir à un type agréé de la même manière.

L'examen doit porter notamment sur les points suivants :

1° Les appareils doivent être d'un fonctionnement sûr et disposés de façon à écarter, dans la mesure du possible, tout danger d'incendie ou d'explosion; à ne pas effrayer

(Übersetzung.)

Internationale Übereinkunft betreffend **den Automobilverkehr.**

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der nachbenannten Regierungen, die vom 5. bis 11. Oktober 1909 in Paris zu einer Konferenz versammelt waren, um den internationalen Automobilverkehr nach Möglichkeit zu erleichtern, haben die folgende Übereinkunft abgeschlossen:

Artikel 1.

Anforderungen, denen Automobile zu genügen haben, um zum Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen zu werden.

Jedes Automobil muss, um zum internationalen Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen zu werden, entweder nach Prüfung, sei es durch die zuständige Behörde, sei es durch einen von dieser damit betrauten Verein, als für den Verkehr geeignet anerkannt sein oder einem auf die gleiche Weise genehmigten Typ angehören.

Die Prüfung hat sich insbesondere auf folgende Punkte zu erstrecken:

1. Die Vorrichtungen müssen betriebssicher und derart angelegt sein, dass jede Feuers- und Explosionsgefahr nach Möglichkeit ausgeschlossen ist, dass Reit- und Zugtiere durch

par le bruit les bêtes de selle ou de trait; à ne constituer aucune autre cause de danger pour la circulation et à ne pas incommoder sérieusement les passants par la fumée ou la vapeur.

2° L'automobile doit être pourvu des appareils suivants :

- a. d'un robuste appareil de direction qui permette d'effectuer facilement et sûrement les virages;
- b. de deux systèmes de freinage, indépendants l'un de l'autre et suffisamment efficaces. L'un au moins de ces systèmes doit être à action rapide, agir directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci;
- c. d'un mécanisme qui puisse empêcher, même sur les côtes raides, tout mouvement en arrière, si l'un des systèmes de freins ne remplit pas cette condition.

Tout automobile dont le poids à vide excède 350 kilogrammes doit être muni d'un dispositif tel que l'on puisse, du siège du conducteur, lui imprimer un mouvement de recul au moyen du moteur.

3° Les organes de manœuvre doivent être groupés de façon que le conducteur puisse les actionner d'une manière sûre sans cesser de surveiller la route.

4° Tout automobile doit être pourvu de plaques indiquant la maison qui a construit le châssis et le numéro de fabrication du châssis, la puissance en chevaux-vapeur du moteur ou le nombre et l'alésage des cylindres, et le poids à vide de la voiture.

das Geräusch nicht scheu werden, dass auch sonst keine Gefahr für den Verkehr entsteht, und dass das Publikum nicht ernstlich durch Rauch oder Dampf belästigt wird.

2. Das Automobil muss mit folgenden Vorrichtungen versehen sein:

- a. mit einer kräftigen Lenkvorrichtung, die leicht und sicher zu wenden gestattet;
- b. mit zwei voneinander unabhängigen, hinreichend wirksamen Bremsrichtungen, von denen wenigstens eine sofort wirksam sein und unmittelbar auf die Räder oder auf fest mit ihnen verbundene Umfassungen einwirken muss;
- c. mit einer Vorkehrung, die selbst bei starken Steigungen jede Rückwärtsbewegung zu verhindern vermag, sofern nicht eine der Bremsrichtungen dieser Anforderung genügt.

Jedes Automobil, dessen Eigengewicht 350 Kilogramm übersteigt, muss mit einer derartigen Einrichtung ausgestattet sein, dass man es vom Führersitz aus mit Hilfe des Motors in Rückwärtsgang bringen kann.

3. Die Griffe zur Bedienung des Fahrzeugs müssen derart angeordnet sein, dass der Führer sie sicher handhaben kann, ohne sein Augenmerk von der Fahrtrichtung abzulenken.

4. Jedes Automobil muss mit Schildern versehen sein, welche die Firma, die das Fahrgestell hergestellt hat, und die Fabriknummer des Fahrgestells sowie die Anzahl der Pferdestärken des Motors oder die Zahl und die Bohrung der Zylinder und das Eigengewicht des Fahrzeugs angeben.

Art. 2.

Conditions à remplir pour les conducteurs d'automobiles.

Le conducteur d'un automobile doit avoir les qualités qui donnent une garantie suffisante pour la sécurité publique.

En ce qui concerne la circulation internationale, nul ne peut conduire un automobile sans avoir reçu, à cet effet, une autorisation délivrée par une autorité compétente ou par une association habilitée par celle-ci, après qu'il aura fait la preuve de son aptitude.

L'autorisation ne peut être accordée à des personnes âgées de moins de 18 ans.

Art. 3.

Délivrance et reconnaissance des certificats internationaux de route.

En vue de certifier pour la circulation internationale que les conditions prévues dans les art. 1 et 2 sont remplies, des certificats internationaux de route seront délivrés d'après le modèle et les indications ci-joints (Annexes A et B).

Ces certificats seront valables pendant un an à partir de la date de leur délivrance. Les indications manuscrites qu'ils contiendront seront toujours écrites en caractères latins ou cursives anglaises.

Les certificats internationaux de route délivrés par les autorités d'un des Etats contractants ou par une association habilitée par celles-ci avec le contre-seing de l'autorité, donneront libre accès à la circulation dans tous les autres Etats contractants et y seront reconnus comme valables sans nouvel examen.

Art. 2.**Anforderungen, denen die Führer von Automobilen zu genügen haben.**

Der Führer eines Automobils muss diejenigen Eigenschaften besitzen, die eine hinreichende Gewähr für die öffentliche Sicherheit bieten.

Im internationalen Verkehre darf niemand ein Automobil führen, ohne zu diesem Behufe nach erbrachtem Nachweise seiner Befähigung die Erlaubnis der zuständigen Behörde oder eines von dieser damit betrauten Vereins erhalten zu haben.

Die Erlaubnis darf Personen unter 18 Jahren nicht erteilt werden.

Art. 3.**Ausstellung und Anerkennung der internationalen Fahrausweise.**

Zum Nachweise, dass den in den Art. 1 und 2 vorgesehenen Anforderungen genügt ist, werden für den internationalen Verkehr internationale Fahrausweise nach dem anliegenden Muster und den beigefügten Angaben (Anlagen A und B) ausgestellt.

Diese Ausweise sind vom Zeitpunkte ihrer Ausstellung an ein Jahr gültig. Die darin enthaltenen handschriftlichen Angaben sollen stets mit lateinischen Druck- oder Schriftzeichen geschrieben werden.

Die internationalen Fahrausweise, die von den Behörden eines der Vertragsstaaten oder von einem durch diese damit betrauten Vereine unter Gegenzeichnung der Behörde ausgestellt sind, gewähren freie Zulassung zum Verkehre in allen anderen Vertragsstaaten und werden dort ohne neue Prüfung als gültig anerkannt.

La reconnaissance des certificats internationaux de route pourra être refusée :

- 1° s'il est évident que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés d'après les principes des art. 1 et 2 ne sont plus remplies ;
- 2° si le possesseur ou le conducteur d'automobile n'a pas la nationalité d'un des Etats contractants.

Art. 4.

Disposition des numéros d'immatriculation sur les automobiles.

Aucun automobile ne sera admis à passer d'un pays dans un autre s'il ne porte en évidence, à l'arrière, outre une plaque nationale numérotée, une plaque distinctive munie de lettres établissant sa nationalité. Les dimensions de cette plaque, les lettres ainsi que leurs dimensions sont fixées dans un tableau annexé à la présente Convention (Annexe C).

Art. 5.

Appareils avertisseurs.

Tout automobile doit être muni d'une trompe à ton grave pour produire un signal d'avertissement. En dehors des agglomérations, il est permis de recourir en outre à l'emploi d'autres avertisseurs, conformes aux règlements et aux usages du pays.

Tout automobile devra être muni, dès la chute du jour, de deux lanternes à l'avant et d'un feu à l'arrière, ce dernier capable de rendre lisibles les signes des plaques. La route doit être éclairée à l'avant sur une distance suffisante ; mais l'emploi de lumières aveuglantes est toujours interdit dans les agglomérations urbaines.

Die Anerkennung der internationalen Fahrausweise kann versagt werden:

1. wenn den Anforderungen, auf Grund deren sie nach den Grundsätzen der Art. 1 und 2 erteilt sind, augenscheinlich nicht mehr genügt wird;
2. wenn der Besitzer oder Führer eines Automobils nicht Angehöriger eines der Vertragsstaaten ist.

Art. 4.

Anbringung der Kennzeichen an den Automobilen.

Kein Automobil wird zum Übertritt aus einem Lande in das andere zugelassen, wenn es nicht augenfällig an der Rückseite ausser einem numerierten Schilde des Heimatstaates ein zweites Schild trägt, mit Buchstaben, die seine Staatszugehörigkeit ergeben. Die Abmessungen dieses Schildes, die Buchstaben sowie ihre Abmessungen sind in einer dem vorliegenden Abkommen beigefügten Beschreibung (Anlage C) festgesetzt.

Art. 5.

Warnungsvorrichtungen.

Jedes Automobil muss mit einer tieftönenden Huppe zum Abgeben von Warnungszeichen versehen sein. Ausserhalb geschlossener Ortsteile ist es gestattet, sich ausserdem anderer, den Landesbestimmungen und den Landesgebräuchen entsprechender Warnungsmittel zu bedienen.

Vom Einbruch der Dunkelheit an muss jedes Automobil vorn mit zwei Laternen und hinten mit einer Beleuchtung, die die beiden Schilder zu lesen ermöglicht, versehen sein. Die Fahrbahn muss nach vorn auf eine hinreichende Entfernung erhellt sein; indessen ist die Verwendung blendender Lichter innerhalb von Ortsteilen mit städtischer Bebauung stets verboten.

Art. 6.

Dispositions particulières aux motocycles et aux motocyclettes.

Les stipulations de la présente Convention sont applicables aux motocycles à trois roues et aux motocyclettes, sous réserve des modifications suivantes :

- 1° Le mécanisme destiné à empêcher la dérive en arrière, visé au 2° de l'art. 1^{er} sous la lettre c, n'est pas exigé, non plus que le mécanisme de marche arrière.
- 2° L'éclairage pourra être réduit à une seule lanterne, placée à l'avant du motocycle ou de la motocyclette.
- 3° En ce qui touche les motocycles et les motocyclettes, la plaque distinctive de la nationalité mesurera seulement 18 centimètres dans le sens horizontal et 12 centimètres dans le sens vertical; les lettres mesureront 8 centimètres de hauteur, la largeur de leurs traits étant de 10 millimètres.
- 4° La trompe des motocycles et des motocyclettes sera à ton aigu.

Art. 7.

Croisement et dépassement des véhicules.

Pour croiser ou dépasser d'autres véhicules, les conducteurs d'automobiles doivent se conformer rigoureusement aux usages des localités où ils se trouvent.

Art. 8.

Pose de plaques indicatrices sur la voie publique.

Chacun des Etats contractants s'engage à veiller dans la mesure de son autorité à ce que, le long des routes, il

Art. 6.

**Besondere Bestimmungen für Motordreiräder
und Motorzweiräder.**

Die Bestimmungen dieses Abkommens finden auf Motordreiräder und Motorzweiräder mit folgenden Massgaben Anwendung:

1. Die im Art. 1, Nr. 2, unter *c* vorgesehene Vorkehrung zur Verhinderung des Rückwärtsgleitens ist ebensowenig erforderlich wie die Vorkehrung für den Rückwärtsgang.
2. Die Beleuchtung kann auf eine einzige Laterne beschränkt werden, die vorn am Motordreirad oder Motorzweirad anzubringen ist.
3. Für Motordreiräder und Motorzweiräder hat das Unterscheidungszeichen für die Staatszugehörigkeit nur 18 Zentimeter in der wagrechten und 12 Zentimeter in der senkrechten Richtung zu messen; die Buchstaben sollen in der Höhe 8 Zentimeter messen, während die Breite ihrer Striche 10 Millimeter beträgt.
4. Die Huppe der Motordreiräder und Motorzweiräder muss hochtönend sein.

Art. 7.

Kreuzen und Überholen von Fahrzeugen.

Für das Kreuzen und Überholen von anderen Fahrzeugen müssen sich die Führer von Automobilen auf das Strengste nach den Gebräuchen der Gegend richten, in der sie sich befinden.

Art. 8.

Aufstellung von Hinweistafeln an öffentlichen Wegen.

Jeder der Vertragsstaaten verpflichtet sich, soweit es in seiner Macht steht, darüber zu wachen, dass längs der

ne soit posé, pour signaler des passages dangereux, que les signaux dont le tableau est joint en annexe à la présente convention (Annexe D).

Toutefois, des modifications pourront être apportées à ce système, d'un commun accord, par les Gouvernements des Etats contractants.

A ce système de signaux, il y a lieu d'ajouter un signal avertisseur de bureau de Douane et commandant l'arrêt, ainsi qu'un autre signal avertisseur de bureau de péage ou d'octroi.

Les Gouvernements veilleront également à l'observation des principes suivants:

- 1° Il n'y a pas lieu, en général, de signaler par des plaques indicatrices les obstacles situés dans les agglomérations.
- 2° Les plaques doivent être posées à 250 mètres environ du passage à signaler, à moins que la disposition des lieux ne s'y oppose. Lorsque la distance du signal à l'obstacle diffère très notablement de 250 mètres, des dispositions spéciales seront prises.
- 3° Les plaques indicatrices doivent être posées perpendiculairement à la route.

Art. 9.

Dispositions générales.

Le conducteur d'un automobile circulant dans un pays est tenu de se conformer aux lois et règlements, relatifs à la circulation sur les voies publiques, en vigueur dans ledit pays.

Un extrait de ces lois et règlements pourra être remis à l'automobiliste, à l'entrée dans un pays, par le bureau où sont accomplies les formalités douanières.

Wege zur Kennzeichnung gefährlicher Stellen nur diejenigen Zeichen angebracht werden, deren Abbildung diesem Abkommen beigelegt ist (Anlage D).

Indessen können Abweichungen von diesem System durch die Regierungen der Vertragsstaaten im allseitigen Einvernehmen herbeigeführt werden.

Diesem Systeme von Zeichen sind ein auf ein Zollamt hinweisendes und „Halt“ gebietendes Zeichen sowie ein anderes auf eine Weggeld- oder Steuerhebestelle hinweisendes Zeichen hinzuzufügen.

Die Regierungen werden mit der gleichen Massgabe über die Beachtung folgender Grundsätze wachen:

1. Im allgemeinen sind keine Hinweistafeln anzubringen für Hindernisse, die in geschlossenen Ortschaften liegen.
2. Die Tafeln sind ungefähr 250 Meter von der zu kennzeichnenden Stelle anzubringen, falls nicht die örtlichen Verhältnisse dem entgegenstehen. Wenn die Entfernung des Zeichens von dem Hindernisse sehr erheblich von 250 Metern abweicht, werden besondere Anordnungen getroffen.
3. Die Hinweistafeln sind im rechten Winkel zur Fahrtrichtung anzubringen.

Art. 9.

Allgemeine Bestimmungen.

Der Führer eines Automobils ist bei dem Verkehr in einem Lande gehalten, sich nach den in diesem Lande für den Verkehr auf öffentlichen Wegen geltenden Gesetzen und Bestimmungen zu richten.

Ein Auszug aus diesen Gesetzen und Bestimmungen kann dem Inhaber des Automobils beim Eintritt in ein Land durch die mit der Erledigung der Zollförmlichkeiten befasste Stelle ausgehändigt werden.

Art. 10.

a. La présente Convention sera ratifiée, et le dépôt des ratifications aura lieu le 1^{er} mars 1910.

b. Les ratifications seront déposées dans les archives de la République Française.

c. Le dépôt des ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les Représentants des Puissances qui y prennent part, et par le Ministre des Affaires étrangères de la République Française.

d. Les Puissances, qui n'auront pas été en mesure de déposer l'instrument de leurs ratifications le 1^{er} mars 1910, pourront le faire au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement de la République Française et accompagnée de l'instrument de ratification.

e. Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent, sera immédiatement, par les soins du Gouvernement Français et par la voie diplomatique, remise aux Puissances qui ont signé la présente Convention. Dans les cas visés par l'alinéa précédent, ledit Gouvernement leur fera connaître, en même temps, la date à laquelle il aura reçu la notification.

Art. 11.

a. La présente Convention ne s'applique de plein droit qu'aux pays métropolitains des Etats contractants.

b. Si un Etat contractant en désire la mise en vigueur dans ses colonies, possessions ou protectorats, il déclarera son intention expressément dans l'instrument même de ratification ou par une notification spéciale adressée par

Art. 10.

a. Diese Übereinkunft soll ratifiziert werden, und die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden soll am 1. März 1910 stattfinden.

b. Die Ratifikationsurkunden sollen im Archive der Französischen Republik hinterlegt werden.

c. Die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden wird durch ein Protokoll festgestellt, das von den Vertretern der daran teilnehmenden Mächte und von dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten der Französischen Republik unterzeichnet wird.

d. Die Mächte, die nicht in der Lage sind, ihre Ratifikationsurkunden am 1. März 1910 zu hinterlegen, können dies mittelst einer schriftlichen, an die Regierung der Französischen Republik gerichteten Anzeige tun, der die Ratifikationsurkunde beizufügen ist.

e. Beglaubigte Abschrift des Protokolls über die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden, der im vorstehenden Absatz erwähnten Anzeigen sowie der ihnen beigefügten Ratifikationsurkunden wird durch die Französische Regierung den Mächten, die diese Übereinkunft unterzeichnet haben, auf diplomatischem Wege unverzüglich mitgeteilt werden. In den Fällen des vorstehenden Absatzes wird die bezeichnete Regierung ihnen zugleich bekanntgeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Art. 11.

a. Diese Übereinkunft findet ohne weiteres nur auf die Stammländer der Vertragsstaaten Anwendung.

b. Wünscht ein Vertragsstaat die Inkraftsetzung der Übereinkunft in seinen Kolonien, Besitzungen oder Protektoraten, so hat er seine Absicht in der Ratifikationsurkunde selbst ausdrücklich zu erklären oder in einer besonderen,

écrit au Gouvernement Français, laquelle sera déposée dans les archives de ce Gouvernement. Si l'Etat déclarant choisit ce dernier procédé, ledit Gouvernement transmettra immédiatement à tous les autres Etats contractants copie certifiée conforme de la notification en indiquant la date à laquelle il l'a reçue.

Art. 12.

a. Les Puissances non signataires de la présente Convention pourront y adhérer.

b. La Puissance qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement Français en lui transmettant l'acte d'adhésion qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

c. Ce Gouvernement transmettra immédiatement à toutes les autres Puissances contractantes copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 13.

La présente Convention produira effet, pour les Puissances qui auront participé au premier dépôt de ratifications, le 1^{er} mai 1910, et, pour les Puissances qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi qu'à l'égard des colonies, possessions ou protectorats non mentionnés dans les instruments de ratification, le 1^{er} mai qui suivra l'année dans laquelle les notifications prévues dans l'art. 10, alinéa *d*; l'art. 11, alinéa *b*, et l'art. 12, alinéa *b*, auront été reçues par le Gouvernement Français.

Art. 14.

S'il arrivait qu'une des Puissances contractantes voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement Français, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notifi-

an die Französische Regierung gerichteten schriftlichen Anzeige kundzugeben, die im Archive dieser Regierung hinterlegt werden wird. Wählt er den letzteren Weg, so wird die bezeichnete Regierung unverzüglich allen anderen Vertragsstaaten beglaubigte Abschrift der Anzeige übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Art. 12.

a. Die Mächte, die diese Übereinkunft nicht unterzeichnet haben, können ihr später beitreten.

b. Die Macht, die beizutreten wünscht, hat ihre Absicht der Französischen Regierung schriftlich anzuzeigen und ihr dabei die Beitrittsurkunde zu übersenden, die im Archive der bezeichneten Regierung hinterlegt werden wird.

c. Diese Regierung wird unverzüglich allen anderen Vertragsmächten beglaubigte Abschrift der Anzeige wie der Beitrittsurkunde übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Art. 13.

Diese Übereinkunft wird wirksam für die Mächte, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, am 1. Mai 1910 und für die später ratifizierenden oder beitretenden Mächte ebenso wie hinsichtlich der nicht in den Ratifikationsurkunden erwähnten Kolonien, Besitzungen und Protektorate an dem 1. Mai nach Ablauf des Jahres, in dem die Französische Regierung die im Art. 10, Absatz *d*, im Art. 11, Absatz *b*, und im Art. 12, Absatz *b*, vorgesehenen Anzeigen erhalten hat.

Art. 14.

Sollte eine der Vertragsmächte diese Übereinkunft kündigen wollen, so soll die Kündigung schriftlich der Französischen Regierung erklärt werden, die unverzüglich beglaubigte Abschrift der Erklärung allen anderen Mächten mitteilt

cation à toutes les autres Puissances en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de la Puissance qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement Français.

Art. 15.

Les Etats représentés à ladite Conférence sont admis à signer la présente Convention jusqu'au 15 novembre 1909.

Fait à Paris, le 11 octobre 1909, en un seul exemplaire, dont une copie conforme sera délivrée à chacun des Gouvernements signataires.

<i>Pour l'Allemagne:</i>	(L. S.)	Signé: Lancken.
	(L. S.)	„ Dammann.
	(L. S.)	„ Eckardt.
<i>Pour la Belgique:</i>	(L. S.)	„ Lagasse de Locht.
	(L. S.)	„ G. Carez.
<i>Pour l'Espagne:</i>	(L. S.)	„ F. de Albacete.
	(L. S.)	„ Norberto Gonzalez Aurioles.
<i>Pour la France:</i>	(L. S.)	„ Fernand Gavarry.
	(L. S.)	„ Worms de Romilly.
	(L. S.)	„ M. Delanney.
	(L. S.)	„ Walckenær.
	(L. S.)	„ Hennequin.
	(L. S.)	„ Mahieu.
	(L. S.)	„ de Dion.
	(L. S.)	„ H. Defert.
<i>Pour l'Italie:</i>	(L. S.)	„ Aloisi.
	(L. S.)	„ Pompeo Bodrero.
	(L. S.)	„ Ruini.
<i>Pour Monaco:</i>	(L. S.)	„ E. Guglielminetti.
<i>Pour la Roumanie:</i>	(L. S.)	„ C. M. Mitilieu.
<i>Pour la Serbie:</i>	(L. S.)	„ Mil. R. Vesnitch.

und ihnen zugleich bekannt gibt, an welchem Tage sie die Erklärung erhalten hat.

Die Kündigung soll nur in Ansehung der Macht wirksam sein, die sie erklärt hat, und erst ein Jahr, nachdem die Erklärung bei der Französischen Regierung eingegangen ist.

Art. 15.

Die Staaten, die auf der eingangs erwähnten Konferenz vertreten waren, werden zur Zeichnung dieser Übereinkunft bis zum 15. November 1909 zugelassen.

Geschehen in Paris am 11. Oktober 1909 in einer einzigen Ausfertigung, wovon beglaubigte Abschrift jeder der Signatarregierungen übermittelt werden wird.

(Folgen die Unterschriften: siehe das nebenstehende französische Original.)

Annexe A.

CIRCULATION DES AUTOMOBILES.

CONVENTION INTERNATIONALE DU 11 OCTOBRE 1909.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE ROUTE
POUR LA CIRCULATION TEMPORAIRE A L'ÉTRANGER.

Ce carnet est valable, dans tous les Etats contractants *, pendant un an seulement à dater du jour de sa délivrance.

DELIVRANCE DU CARNET.

Lieu:

Date:



(Signature de l'autorité.)

ou

(Signature de l'association habilitée par l'autorité et visa de celle-ci.)

* Ces Etats sont les suivants:

Anlage A.

Automobilverkehr.

Internationales Abkommen vom 11. Oktober 1909.

Internationaler Fahrausweis

für den zeitlich beschränkten Verkehr im Auslande.

Dieses Ausweisheft ist in allen Vertragsstaaten* nur ein Jahr vom Ausstellungstag an gültig.

Ausstellung des Ausweisheftes.

Ort:

Tag:



(Unterschrift der Behörde.)

oder

(Unterschrift des von der Behörde damit betrauten Vereins und Gegenzeichnung der Behörde.)

* Dies sind folgende Staaten:

.....

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

INDICATIONS

RELATIVES AU VÉHICULE.

Propriétaire du véhicule. { Nom:
 { Prénom:
 { Domicile:
 Genre du véhicule (voiture, tricycle, etc.):
 Désignation du constructeur:
 Indication du type du châssis:
 N° d'ordre dans la série du type ou n° de fabrication
 du châssis:
 Moteur: { Nombre de cylindres:
 { Puissance du moteur (en chevaux)
 ou alésage des cylindres:
 Carrosserie: { Forme:
 { Couleur:
 { Nombre total de places:
 Poids du véhicule à vide (en kilogrammes):
 N° d'immatriculation devant figurer sur les plaques
 d'identité:

INDICATIONS RELATIVES

AU CONDUCTEUR OU AUX CONDUCTEURS.

Nom:
 Prénom:
 Lieu de naissance:
 Date de naissance:
 Domicile:

Nom:
 Prénom:
 Lieu de naissance:
 Date de naissance:
 Domicile:

Französische Republik.

Angaben

Über das Fahrzeug.

Eigentümer des Fahrzeugs.	{	Name:
	{	Vorname:
	{	Wohnort:
Art des Fahrzeugs (Wagen, Dreirad usw.):		
Bezeichnung des Herstellers:		
Angabe des Typs des Fahrgestells:		
Ordnungsnummer in der Typenreihe oder Fabriknummer des Fahrgestells:		
Motor:	{	Anzahl der Zylinder:
	{	Anzahl der Pferdestärken des Motors oder Bohrung der Zylinder:
Aufbauten:	{	Form:
	{	Farbe:
	{	Gesamtzahl der Plätze:
Eigengewicht des Fahrzeugs (in Kilogrammen):		
Erkennungsnummer des Kennzeichens:		
.....		

Angaben

Über den oder die Führer.

Name:

Vorname:

Ort der Geburt:

Tag der Geburt:

Wohnort:

Name:

Vorname:

Ort der Geburt:

Tag der Geburt:

Wohnort:

ROYAUME DE **

INDICATIONS

RELATIVES AU VÉHICULE.

Propriétaire du véhicule. { Nom :
 { Prénom :
 { Domicile :

Genre du véhicule (voiture, tricycle, etc.) :

Désignation du constructeur :

Indication du type du châssis :

N° d'ordre dans la série du type ou n° de fabrication du châssis :

Moteur : { Nombre de cylindres :
 { Puissance du moteur (en chevaux) ou alésage des cylindres :

Carrosserie : { Forme :
 { Couleur :
 { Nombre total de places :

Poids du véhicule à vide (en kilogrammes) :

N° d'immatriculation devant figurer sur les plaques d'identité) :

INDICATIONS RELATIVES

AU CONDUCTEUR OU AUX CONDUCTEURS

Nom :
 Prénom :
 Lieu de naissance :
 Date de naissance :
 Domicile :

Nom :
 Prénom :
 Lieu de naissance :
 Date de naissance :
 Domicile :

Königreich **

Angaben

über das Fahrzeug.

Eigentümer des Fahrzeugs.	{	Name:
	{	Vorname:
	{	Wohnort:
Art des Fahrzeugs (Wagen, Dreirad usw.):		
Bezeichnung des Herstellers:		
Angabe des Typs des Fahrgestells:		
Ordnungsnummer in der Typenreihe oder Fabriknummer des Fahrgestells:		
Motor:	{	Anzahl der Zylinder:
		Anzahl der Pferdestärken des Motors oder Bohrung der Zylinder:
Aufbauten:	{	Form:
		Farbe:
		Gesamtzahl der Plätze:
Eigengewicht des Fahrzeugs (in Kilogrammen):		
Erkennungsnummer des Kennzeichens:		
.....		

Angaben

über den oder die Führer.

Name:

Vorname:

Ort der Geburt:

Tag der Geburt:

Wohnort:

Name:

Vorname:

Ort der Geburt:

Tag der Geburt:

Wohnort:

ROYAUME DE **

VISA DE L'ENTRÉE EN **	VISA DE LA SORTIE DE **
Lieu :	Lieu :
Date :	Date :
Le des Douanes,	Le des Douanes,
	

EXCLUSION D'UN CONDUCTEUR.

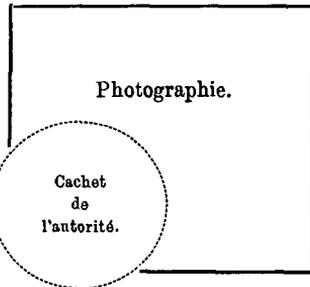
Le sieur
 (Nom et prénom)
 autorisé ci-dessus par l'autorité
 d..... (pays).....
 est *exclus* de la faculté de con-
 duire l'automobile sur le terri-
 toire**, en vertu de.....



A, le.....
 Le
 (Signature.)

ADMISSION
D'UN NOUVEAU CONDUCTEUR.

A, le.....
 Le
 (Signature.)



Nom :
 Prénom :
 Lieu de naissance :
 Date de naissance :
 Domicile :

Königreich **

Visa beim Eintritt in **	Visa beim Austritt aus **
Ort:	Ort:
Tag:	Tag:
D..... Zoll.....	D..... Zoll.....
 <p>Stempel der Zollstelle.</p>	 <p>Stempel der Zollstelle.</p>

Ausschluss eines Führers.

Dem Herrn.....
(Name und Vorname).....
der nach dem Vorstehenden durch
die Behörde von..... (Land).....
ermächtigt worden ist, ist die
Führung des Automobils im Ge-
biete von ** durch.....
..... untersagt worden.



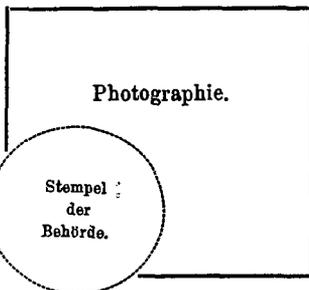
....., den

Der (die, das).....
(Unterschrift.)

Zulassung eines neuen Führers.

....., den

Der (die, das).....
(Unterschrift.)



Name:

Vorname:

Ort der Geburt:

Tag der Geburt:

Wohnort:

ROYAUME DE ***

INDICATIONS

RELATIVES AU VÉHICULE.

Propriétaire du véhicule. { Nom :
 { Prénom :
 { Domicile :
 Genre du véhicule (voiture, tricycle, etc.):
 Désignation du constructeur :
 Indication du type du châssis :
 N° d'ordre dans la série du type ou n° de fabrication
 du châssis :
 Moteur : { Nombre de cylindres :
 { Puissance du moteur (en chevaux)
 ou alésage des cylindres :
 Carrosserie : { Forme :
 { Couleur :
 { Nombre total de places :
 Poids du véhicule à vide (en kilogrammes) :
 N° d'immatriculation devant figurer sur les plaques
 d'identité :

INDICATIONS RELATIVES

AU CONDUCTEUR OU AUX CONDUCTEURS.

Nom :
 Prénom :
 Lieu de naissance :
 Date de naissance :
 Domicile :

Nom :
 Prénom :
 Lieu de naissance :
 Date de naissance :
 Domicile :

Königreich ***

Angaben

über das Fahrzeug.

Eigentümer des Fahrzeugs. { Name:
 { Vorname:
 { Wohnort:
 Art des Fahrzeugs (Wagen, Dreirad usw.):
 Bezeichnung des Herstellers:
 Angabe des Typs des Fahrgestells:
 Ordnungsnummer in der Typenreihe oder Fabriknummer
 des Fahrgestells:
 Motor: { Anzahl der Zylinder:
 { Anzahl der Pferdestärken des Motors
 oder Bohrung der Zylinder:
 Aufbauten: { Form:
 { Farbe:
 { Gesamtzahl der Plätze:
 Eigengewicht des Fahrzeugs (in Kilogrammen):
 Erkennungsnummer des Kennzeichens:

Angaben

über den oder die Führer.

Name:
 Vorname:
 Ort der Geburt:
 Tag der Geburt:
 Wohnort:

Name:
 Vorname:
 Ort der Geburt:
 Tag der Geburt:
 Wohnort:

ROYAUME DE ***

VISA DE L'ENTRÉE EN ***	VISA DE LA SORTIE DE ***
Lieu:	Lieu:
Date:	Date:
Le des Douanes,	Le des Douanes,
	

EXCLUSION D'UN CONDUCTEUR.

Le sieur
 (Nom et prénom).....
 autorisé ci-dessus par l'autorité
 d.....(pays).....,
 est *exclus* de la faculté de con-
 duire l'automobile sur le terri-
 toire ***, en vertu de



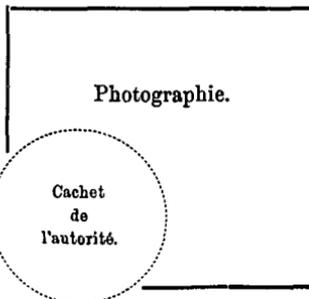
A, le

Le
 (Signature)

ADMISSION
D'UN NOUVEAU CONDUCTEUR.

A, le

Le
 (Signature.)



Nom:

Prénom:

Lieu de naissance:

Date de naissance:

Domicile:

Königreich ***

Visa beim Eintritt in ***	Visa beim Austritt aus ***
Ort: Tag: D..... Zoll.....	Ort: Tag: D..... Zoll.....
<div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Stempel der Zollstelle.</p> </div> </div>	<div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Stempel der Zollstelle.</p> </div> </div>

Ausschluss eines Führers.

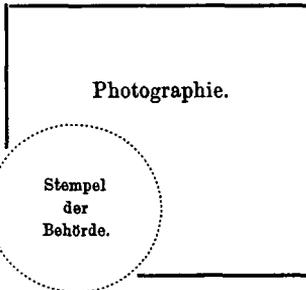
Dem Herrn.....
 (Name und Vorname).....,
 der nach dem Vorstehenden durch
 die Behörde von..... (Land).....
 ermächtigt worden ist, ist die
 Führung des Automobils im Ge-
 biete von *** durch
 untersagt worden.



....., den
 Der (die, das)
 (Unterschrift.)

Zulassung eines neuen Führers.

....., den
 Der (die, das)
 (Unterschrift.)



Name:
 Vorname:
 Ort der Geburt:
 Tag der Geburt:
 Wohnort:

ROYAUME DE ****

INDICATIONS

RELATIVES AU VÉHICULE.

Propriétaire du véhicule. { Nom:
 { Prénom:
 { Domicile:
 Genre du véhicule (voiture, tricycle, etc.):
 Désignation du constructeur:
 Indication du type du châssis:
 N° d'ordre dans la série du type ou n° de fabrication
 du châssis:
 Moteur: { Nombre de cylindres:
 { Puissance du moteur (en chevaux)
 ou alésage des cylindres:
 Carrosserie: { Forme:
 { Couleur:
 { Nombre total de places:
 Poids du véhicule à vide (en kilogrammes):
 N° d'immatriculation devant figurer sur les plaques
 d'identité:

INDICATIONS RELATIVES

AU CONDUCTEUR OU AUX CONDUCTEURS.

Nom:
 Prénom:
 Lieu de naissance:
 Date de naissance:
 Domicile:

Nom:
 Prénom:
 Lieu de naissance:
 Date de naissance:
 Domicile:

Königreich ****

Angaben

über das Fahrzeug.

Eigentümer des Fahrzeugs.	{	Name:
	{	Vorname:
	{	Wohnort:
Art des Fahrzeugs (Wagen, Dreirad usw.):		
Bezeichnung des Herstellers:		
Angabe des Typs des Fahrgestells:		
Ordnungsnummer in der Typenreihe oder Fabriknummer des Fahrgestells:		
Motor:	{	Anzahl der Zylinder:
	{	Anzahl der Pferdestärken des Motors oder Bohrung der Zylinder:
Aufbauten:	{	Form:
	{	Farbe:
	{	Gesamtzahl der Plätze:
Eigengewicht des Fahrzeugs (in Kilogrammen):		
Erkennungsnummer des Kennzeichens:		
.....		
.....		

Angaben

über den oder die Führer.

Name:

Vorname:

Ort der Geburt:

Tag der Geburt:

Wohnort:

Name:

Vorname:

Ort der Geburt:

Tag der Geburt:

Wohnort:

ROYAUME DE ****

VISA DE L'ENTRÉE EN ****	VISA DE LA SORTIE DE ****
Lieu:	Lieu:
Date:	Date:
Le..... des Douanes,	Le..... des Douanes,
	

EXCLUSION D'UN CONDUCTEUR

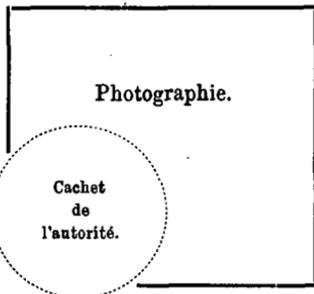
Le sieur
 (Nom et prénom).....
 autorisé ci-dessus par l'autorité
 d..... (pays).....,
 est *exclus* de la faculté de con-
 duire l'automobile sur le terri-
 toire****, en vertu de.....



A, le
 Le.....
 (Signature.)

ADMISSION
D'UN NOUVEAU CONDUCTEUR

A, le
 Le.....
 (Signature.)



Nom:
 Prénom:.....
 Lieu de naissance:.....
 Date de naissance:.....
 Domicile:

Königreich ****

Visa beim Eintritt in ****	Visa beim Austritt aus ****
Ort: Tag: D..... Zoll.....	Ort: Tag: D..... Zoll.....
<div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 150px; height: 150px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p style="text-align: center;">Stempel der Zollstelle.</p> </div>	<div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 150px; height: 150px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p style="text-align: center;">Stempel der Zollstelle.</p> </div>

Ausschluss eines Führers.

Dem Herrn
 (Name und Vorname).....
 der nach dem Vorstehenden durch
 die Behörde von (Land).....
 ermächtigt worden ist, ist die
 Führung des Automobils im Ge-
 biete von **** durch.....
 untersagt worden.



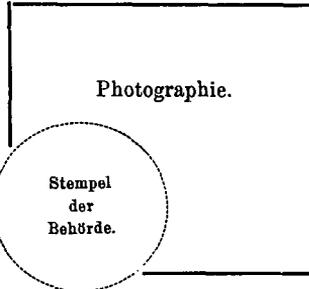
....., den

Der (die, das)
 (Unterschrift.)

Zulassung eines neuen Führers.

....., den

Der (die, das)
 (Unterschrift.)



Name:

Vorname:

Ort der Geburt:

Tag der Geburt:

Wohnort:

Annexe B.

Sur le certificat international de route, tel qu'il sera délivré dans tel ou tel des Etats contractants, la page de couverture, la première feuille intercalaire et la dernière feuille sont libellées dans la langue prescrite par la législation dudit Etat. Les autres feuilles intercalaires, en nombre égal à celui des autres Etats contractants, sont libellées chacune dans la langue du pays correspondant.

La traduction définitive des rubriques du carnet dans les différentes langues sera communiquée au Gouvernement de la République Française par les autres Gouvernements, chacun en ce qui le concerne.

Anlage B.

In den internationalen Fahrausweisen, wie sie in einem einzelnen Vertragsstaat ausgestellt werden, wird die Umschlagsseite sowie das erste eingelegte und das letzte Blatt in der durch die Gesetzgebung dieses Staates vorgeschriebenen Sprache abgefasst. Die anderen eingelegten Blätter, deren Anzahl der Zahl der anderen Vertragsstaaten gleichkommt, werden ein jedes in der Sprache des Landes, dem es entspricht, abgefasst.

Die endgültige Übersetzung der Abschnitte des Ausweisheftes in die verschiedenen Sprachen wird der Regierung der Französischen Republik von einer jeden der übrigen Regierungen, soweit es sie angeht, mitgeteilt werden.

Annexe C.

La marque distinctive du pays d'origine est constituée par une plaque ovale de 30 centimètres de largeur sur 18 centimètres de hauteur, portant une ou deux lettres peintes en noir sur fond blanc. Les lettres sont formées de caractères latins majuscules. Elles ont, au minimum, 10 centimètres de hauteur; leurs traits ont 15 millimètres d'épaisseur. Les lettres distinctives pour les différents pays sont les suivantes:

Allemagne, D; Autriche, A; Belgique, B; Espagne, E; Etats-Unis, US; France, F; Grande-Bretagne, GB; Grèce GR; Hongrie, H; Italie, I; Monténégro, MN; Monaco, MC; Pays-Bas, NL; Portugal, P; Russie, R; Roumanie, RM; Serbie, SB; Suède, S; Suisse, CH.

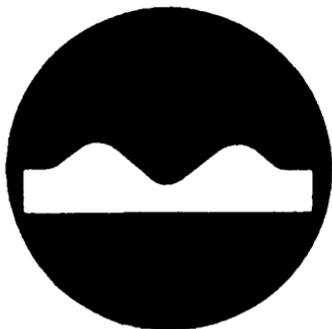
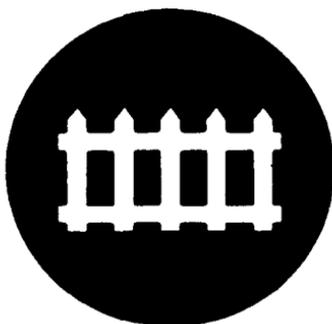
Anlage C.

Das Unterscheidungszeichen für das Heimatland besteht aus einem länglich-runden Schilde von 30 Zentimeter Breite und 18 Zentimeter Höhe, das auf weissem Grunde einen oder zwei gemalte schwarze Buchstaben trägt. Als Buchstaben dienen grosse lateinische Druckbuchstaben. Sie müssen wenigstens 10 Zentimeter hoch sein; die Breite ihrer Striche beträgt 15 Millimeter. Die Unterscheidungszeichen für die verschiedenen Länder sind folgende:

Deutschland: D; Österreich: A; Belgien: B; Spanien: E; Vereinigte Staaten von Amerika: US; Frankreich: F; Grossbritannien: GB; Griechenland: GR; Ungarn: H; Italien: I; Montenegro: MN; Monaco: MC; Niederlande: NL; Portugal: P; Russland: R; Rumänien: RM; Serbien: SB; Schweden: S; Schweiz: CH.

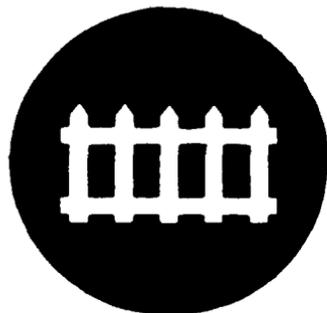
Annexe D.

Signaux d'obstacles.

*CASSIS.**VIRAGE.**PASSAGE A NIVEAU.**CROISEMENT*

Anlage D.

Zeichen für Hindernisse.

*Querrinne.**Kurve.**Bahnübergang.**Kreuzung.*

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Beitritt der Schweiz zur internationalen Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr. (Vom 24. Mai 1910.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1910
Date	
Data	
Seite	725-777
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 787

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.