

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 23

Artikel: Die Modifikation des Automobilrechts
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522740>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BASEL, den 8. Juni 1907.

BALE, le 8 Juin 1907.

N^o 23.

Abonnement

Für die Schweiz

1 Monat Fr. 1.25
2 Monate „ 2.50
3 Monate „ 3.50
6 Monate „ 6.—
12 Monate „ 10.—

Für das Ausland:

(inkl. Portoschlag)
1 Monat Fr. 1.60
2 Monate „ 3.20
3 Monate „ 4.50
6 Monate „ 8.50
12 Monate „ 15.—

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

8 Cts. per 1spaltige Millimeterzeile oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 4 Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.



N^o 23.

Abonnements

Pour la Suisse:

1 mois . Fr. 1.25
2 mois . „ 2.50
3 mois . „ 3.50
6 mois . „ 6.—
12 mois . „ 10.—

Pour l'étranger:

(franco frais de port)
1 mois . Fr. 1.60
2 mois . „ 3.20
3 mois . „ 4.50
6 mois . „ 8.50
12 mois . „ 15.—

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:

8 Cts. par millimètre-ligne ou son espace. Rabais en cas de répétition de la même annonce.

Les Sociétaires payent 4 Cts. net p. millimètre-ligne ou son espace.

Organ und Eigentum des Schweizer Hotelier-Vereins.

16. Jahrgang | 16^{me} Année

Erscheint Samstags.
Paraît le Samedi.

Organe et Propriété de la Société Suisse des Hôteliers.

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel. * TÉLÉPHONE 2406. * Rédaction et Administration: Sternengasse No. 21, Bâle.

Inseraten-Aufnahme nur durch die Expedition dieses Blattes und die „Union-Reklame“ in Luzern — Les annonces ne sont acceptées que par l'admin. de ce journal et l'„Union-Reclame“ à Lucerne

Verantwortlich für Redaktion und Herausgabe: Otto Amsler, Basel. — Redaktion: Otto Amsler; Th. Geiser. — Druck: Schweiz. Verlags-Druckerei G. Böhm, Basel.



Todes-Anzeige.

Den verehrlichen Vereinsmitgliedern machen wir hiemit die Trauer-Anzeige, dass unser Mitglied

Herr Fritz Boss, Grossrat
vom Hotel Bär in Grindelwald

am 31. Mai im Alter von 60 Jahren nach kurzem Krankenlager gestorben ist.

Indem wir Ihnen hiervon Kenntnis geben, bitten wir, dem Heimgegangenen ein liebevolles Andenken zu bewahren.

Namens des Vorstandes:

Der Präsident:
F. Morlock.

Aufnahme-Gefuche.
Demandes d'admission.

Monsieur César Revaz, Hôtel de l'Union, Salvan 30

Parraïns: MM. G. Morand, Hôtel du Mont-blanc, Martigny et L. Morand, Directeur des Hôtels de Zinal, Zinal.

Herr P. Pester, Direktor der Kuranstalt Rothenbrunn 100

Patén: HH. L. B. Smits und M. Bartels, Direktoren der Hotels Belvédère, Post und du Parc, Schuls.

Die Kodifikation des Automobilrechts.

Im niederösterreichischen Gewerbeverein in Wien hat Herr Dr. Fr. Meili, Professor des internationalen Privatrechts an der Universität Zürich über die Kodifikation des Automobilrechts einen Vortrag gehalten, welcher nun in etwas erweiterter Form als Studie in Druck erschienen ist. Dieses Werklein hat umfassenden Charakter, denn in relativ erschöpfender Weise macht es uns mit der bisherigen Ordnung der auf das Automobil bezüglichen Rechtsfragen in den europäischen und aussereuropäischen Staaten (speziell Nordamerika) bekannt und gibt die Wege an, die betreten werden müssen, um zu einer befriedigenden und allgemeinen Vereinheitlichung des Automobilrechts zu gelangen.

Da Herr Professor Meili ein schöpferischer Kritiker und gedankenreicher Anreger zugleich ist, und als solcher gerade auf dem Gebiete des modernen Verkehrsrechts eine hervorragende Stellung einnimmt, so dürfte es den Hotelierstand, der ja mehr als einen Berührungspunkt mit dem Automobilwesen gemeinsam hat, interessieren, wie diese Vereinheitlichung der Automobilrechts vor sich gehen dürfte.

Im Vorwort seiner Studie — wir folgen dabei einem Referat der „N. Z. Zg.“ — bewundert der

Verfasser das neue Verkehrsmittel als eine glänzende Erfindung unserer Zeit und ist, gewiss mit vollem Recht, der Ansicht, dass der Staat nur ein Interesse daran haben kann, seine praktische Verwertung und Verwendung nicht zu erschweren. Nicht nur der Einzelne kommt in den Fall, von dem Automobil in mannigfacher Weise zu profitieren, auch der Staat selbst hat bereits begonnen, es in seinen Dienst zu stellen; man denke nur an das Postwesen und an das Militärwesen. Der Gedanke, dass das Automobil im Kriegsfall zu einer geradezu hervorragenden Bedeutung gelangen wird, ist kaum abzulehnen. Wie sich aber der Gesetzgeber auf der einen Seite hüten soll, unter dem Einfluss der verbreiteten Antipathie gegen das neue Vehikel ordnend einzugreifen, so soll er andererseits seine Verwendung nur gestatten unter den Bedingungen und den schützenden Vorschriften, welche das allgemeine Interesse und die Sicherheit des Verkehrs absolut erheischen.

In dem Gebiete, das man kurzweg mit dem Worte Automobilismus bezeichnet, stecken nun gar mancherlei Fragen: neben dem gewöhnlichen Privat- und Strafrecht geben sich hier das administrative Recht, das Polizeirecht, die Gewerbe- und Steuerpolitik und das internationale Recht ein Rendezvous. Im Zeichen der Unparteilichkeit an die Regelung aller dieser Fragen herantreten, ist die Aufgabe der Gesetzgebung.

Der erste Teil der Studie befasst sich mit den bestehenden polizeirechtlichen Bestimmungen über die Beschaffenheit und Ausrüstung der Automobile. In dieser Erörterung der Automobilverordnungen wird die aus dem Wesen des Vehikels sich als dringend erweisende Konzentration und Gleichheit der Polizeibestimmungen hervorgehoben und dann die zutreffende Begriffsbestimmung der Automobile besprochen. Dabei bemerkt der Verfasser, man hätte, anstatt positiv zu sagen, was unter die Automobile falle, eher eine negative Abgrenzung vornehmen sollen. Nachdem er von allgemeinen Erwägungen aus die Sperrung einzelner Bergstrassen in der Schweiz kritisiert, releviert Meili die verschiedenen Anforderungen, die an die Beschaffenheit und Ausrüstung der Fahrzeuge einerseits, und an ihre Lenker andererseits im Interesse der Betriebssicherheit gestellt werden. Am zweifelhaftesten erscheint ihm die fixe Reglementierung bezüglich der Schnelligkeit des Fahrens.

Im zweiten Teil der Arbeit ist die Rede vom bestehenden Schadenersatzrecht und der projektierten Haftpflicht der Automobile. Der Verfasser steht auf dem Boden der auch in den Kreisen der Automobilfahrer immer mehr sich geltend machenden Auffassung, dass das gewöhnliche Schadenersatzrecht für die Automobile nicht länger Anwendung finden könne. Er unterstützt denn vom Gefährdungsprinzip ausgehend, die in den Gesetzentwürfen verschiedener Staaten vorgesehene erweiterte Haftpflicht. Den Schwerpunkt der juristischen Verantwortlichkeit möchte er dabei nicht auf den Betrieb, sondern auf das Halten des Automobils gelegt wissen.

Der schweizerische Gesetzgeber, vor dem bekanntlich diese Materie ebenfalls der Lösung harret, wird gerade auch in dieser ausführendsten Partie des Meilischen Buches wertvolles Material und beherzigenswerte Anregungen finden.

Die Modifikationen der strengen Haftpflicht und das Verhältnis des Spezialgesetzes zum allgemeinen Privatrecht machen den Inhalt des dritten Teiles aus. Der österreichische und der deutsche Gesetzentwurf stellen eine Ausnahme vom Prinzip der erweiterten Haftpflicht

auf für die Fälle, da die Automobile nach ihrer technischen Konstruktion ein bestimmtes Schnelligkeitsmaximum nicht überschreiten können. Meili begrüsst diesen Gedanken und hält ihn für akzeptabel, sobald die Techniker erklären, dass keine ernstlichen Zweifel über die effektiv verminderte Gefahr bestehen.

Auf die Erörterung des Verhältnisses des Spezialgesetzes zum allgemeinen Privatrecht folgt als vierter Teil die Besprechung der strafrechtlichen und strafpolizeilichen Fragen. Hierbei postuliert Meili vor allem eine scharfe Trennung der zivilrechtlichen und der strafrechtlichen Verantwortlichkeit. Auch bei der Statuierung der letzteren soll man sich auf das Notwendige beschränken, nicht neue Deliktstatbestände ausgliedern oder neue Automobildelikte kreieren — wie dies in Frankreich angeregt worden ist. In der Aufstellung kleinlicher Normen und besonders in dem bei ihrer Anwendung entwickelten Geiste dürfte am meisten gesündigt worden sein. Umgekehrt verlangt aber der Verfasser ein energisches Einschreiten gegen sogenannte Bravourstücke (oder Grosshansereien) der Chauffeurs und gegen rückfällige Delinquenten. Was den Schutz der Automobile und ihrer Insassen betrifft, so stellt Meili den wohl unanfechtbaren Satz auf: „So wahr es ist, dass die Knochen des Publikums zu respektieren sind, so unbestreitbar ist es, dass auch die Knochen der Automobilisten nicht verachtet werden dürfen, nicht zu reden von dem hohen wirtschaftlichen Werte der Automobile.“ Diese letzteren sollten denn mit einem erhöhten Strafschutz umgeben werden. Was die subjektive Frage der Täterschaft anbetrifft, so hebt die Studie hervor, dass, im Gegensatz zum Zivilrecht, der Chauffeur strafrechtlich oder polizeirechtlich die erste und prinzipiell alleinige Rolle spiele. Es sei scharf zu betonen, dass es im Strafrecht keine Substitutionen oder Fiktionen gebe. In der Erwähnung der bestehenden strafrechtlichen und polizeirechtlichen Bestimmungen verschiedener Länder wird dem Bedauern darüber Ausdruck verliehen, dass in der Schweiz keine einheitlichen Bestimmungen über die strafrechtliche zu ahnenden Handlungen der Automobilhalter bestehen. Und doch hätte jetzt hier der Bund die Kompetenz zum Erlass von eigentlichen Strafnormen.

Im folgenden fünften Teil werden die auf die Automobile bezüglichen Gebühren und Steuersätze erörtert, d. h. die Gebühren für die Untersuchung der Leistungsfähigkeit und die Registrierung der Automobile, die Steuern und die Konzessionsgebühren. Eine spezielle Besteuerung sei entschieden abzulehnen, ansonst der Staat jedem sonstigen Fuhrwerk eine Steuer auferlegen müsste.

Der Stellung der Automobile im internationalen Rechte ist der letzte Teil der Studie gewidmet. Hier stellt Meili allgemein den Satz auf, dass wir die rechtlichen Normen, wenn sie wirklich rational sein sollen, mit der Zweckbestimmung der Automobile, dem Weltverkehr zu dienen, in Einklang bringen müssen. Insbesondere müsste dafür gesorgt werden, dass die amtliche Konstatierung der Tüchtigkeit des Automobils und den Befähigungsnachweis des Führers ohne jede Erschwerung direkt internationale Anerkennung erlange. Wenn hieraus unter Umständen eine Besserstellung des Fremden resultiere, so sei sie jedenfalls leicht zu ertragen während der vermutlich kurzen Zeit, bis eine Ausgleichung der Bestimmungen in Aussicht stehe. In sehr geschickter Weise benützt Professor Meili die Betrachtung der Rechtsstellung der Automobile im internationalen Verkehr, um neuerdings an die Lösung einer bedeutsamen internationalen Frage zu mahnen:

der vertraglichen Anerkennung der auswärtigen Zivilurteile. Speziell im Automobilrecht das Forum des Tatortes dadurch zu sichern, dass jeder inländische und ausländische Automobilist verpflichtet würde, sich bei der internen oder im innern Staat konzessionierten Versicherungsgesellschaft versichern zu lassen, gehe zu weit. Die steuer- und zollamtlichen Bestimmungen sollen unter allen Umständen der Eigentümlichkeit des Automobilverkehrs angepasst sein. Eine eigentliche Automobilsteuer im Sinne des deutschen Gesetzes passe nicht mehr in unsere Zeit. Eventuell müsste dafür gesorgt werden, dass eine internationale Automobilmarke geschaffen werde, so dass jeder Automobilist, ohne belästigt zu werden, durch den Ankauf einer Marke die Steuer entrichten könne und zwar auch im internen Staat. Im weitem wird die Anerkennung freier Zonen postuliert. Was die Zollverhältnisse betrifft, so sollen die bestehenden Verständigungen, wie sie durch verschiedene Automobilistenverbände geschaffen worden sind, generalisiert werden.

In den Schlussbemerkungen fasst der Pionier des internationalen Rechts die wesentlichen Gesichtspunkte für die Internationalisierung des Automobilrechts zusammen. Eventuell solle eine private Gesellschaft, z. B. der mitteleuropäische Wirtschaftsverein, zur Erreichung des Ziels die Sache an die Hand nehmen. Ein neuer Geist schreite machtvoll durch die Länder: der Geist der Internationalität.

Zum Kapitel Inserat-Reklame.

Tirol und Kärnten möchten den kleinen Rückgang in der Zahl der britischen Touristen in der Schweiz benutzen, um für ihre Fremdenorte in den Zeitungen des englischen Sprachgebietes Reklame zu machen, in der Hoffnung, den eigentlichen englischen Elite-Touristenverkehr ins österreichische Alpengebiet zu locken.

Es fehlt ihnen jedoch eine einfache, praktische Ankündigungsform, denn die zerstreuten, oft banalen Annoncen im Ankündigungsteile in der täglichen Ausgabe von Mitblättern sollen nach der Behauptung eines Mitarbeiters in „Küche und Keller“ im Chaos der Reklame verschwinden und nicht beachtet werden. In den sogenannten Reise- und Fremdenverkehrs-Zeitschriften, welche wie Pilze aus der Erde schiessen, sollen sie überhaupt gar nichts fruchten.

Da dieses Thema der Reklame auch bei uns in der letzten Zeit angeschnitten wurde, so dürfte es von Interesse sein, wie sich der betreffende Mitarbeiter dessen Lösung vorstellt.

Er sagt: „Man kann durch gemeinsame Beteiligung eine Kollektion kleiner, einfacher, billiger Annoncen zusammenbringen, welche zu einer geschmackvollen Gruppe vereinigt und in einem einflussreichen weiterverbreiteten Wochenblatt, an ersichtlicher Stelle inseriert, ein wirkungsvolles Tableau bilden, das die Aufmerksamkeit der Welt auf Kärnten lenken muss.“

„Man vergegenwärtige sich den Effekt einer solchen Gruppe von Annoncen in der Reihenfolge, welche in lakonischer Form irgend ein Schlagwort enthalten, sei es den Namen eines Berges, einer Gruppe, Gletschers oder Tales etc. Erwähnung von Jagdgelegenheit oder Fischerei, Mineralbäder etc. und man kann sich vorstellen, welches anregende malerische Bild uns dieselbe vor dem Auge der Fantasie entrollt, wenn man in Betracht zieht, welche Mannigfaltigkeit klangvoller, romantischer, oft majestätischer Orts-, Berg- und Gebietsnamen Kärnten aufweist; es