

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

Titelseiten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

BASEL, den 8. Juni 1907.

BALE, le 8 Juin 1907.

N° 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:

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 18spalte Millimeterzeile oder deren Raum. Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 4 Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.



Organ und Eigentum des
Schweizer Hotelier-Vereins.

16. Jahrgang | 16 me Année

Erscheint Samstags.
Parall 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-finnahme 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-Reklame“ 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 hiermit 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 hievon Kenntnis geben, bitten wir, dem Heimgegangenen ein liebevolles Andenken zu bewahren.

Names des Vorstandes:
Der Präsident:
F. Mörck.

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 das 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 Kriegsfalle 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 Animosität gegen das neue Vehikel ordnung einzugreifen, so soll er anderseits seine Verwendung nur gestatten unter den Bedingungen und den schizzenden 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 Beschaffung und Ausrüstung der Automobile. In dieser Erörterung der Automobilverordnungen wird die aus dem Wesen des Vehikels sich als dringend erweise 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 Beschaffung und Ausrüstung der Fahrzeuge eines und, an ihre Lenker anderseits 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 könnte. 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 legen wissen.

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

Die Modifizierung 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 von 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 Deliktsstatbestände ausklingen oder neue Automobildelikte kreieren — wie dies in Frankreich angeregt worden ist. In der Aufstellung kleinerischer Normen und besonders in dem bei ihrer Anwendung entwickelten Geiste dürfte am meisten gesindigt worden sein. Umgekehrt verlangt aber der Verfasser ein energetisches Einschreiten gegen sogenannte Bravourstücke (oder Grosshanserien) der Chauffeurs und gegen rückfällige Delinquenter. Was den Schutz der Automobile und ihrer Insassen betrifft, so stellt Meili den wohl unanfechtbar 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 Strafzuschlag 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 spielt. Es sei scharf zu betonen, dass es im Strafrecht keine Substitution 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 strafrechtlich zu handhabenden 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 Steuerlasten 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 aufliegen müsse.

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 müsse dafür gesorgt werden, dass die amtliche Konstatierung die Tüchtigkeit des Automobiles und den Befähigungs nachweis des Führers ohne jede Erschwerung direkt internationale Anerkennung erlangt. 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 inneren Staat konzessionierten Versicherungsgesellschaft versichern zu lassen, gehe 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 müsse 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 weiteren 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 mittel-euro-päische Wirtschaftsverein, zur Erreichung des Ziels die Sache an die Hand nehmen. Ein neuer Geist schreite machtvoll durch die Lande: 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 den englischen Sprachgebieten Reklame zu machen, in der Hoffnung, den eigentlich englischen Elite-Touristenverkehr ins österreichische Alpengebiet zu locken.

Es fehlt ihnen jedoch eine einfache, praktische Ankündigungsform, denn die zerstreuten, oft banalen Annoncen im Ankündigungssteile in der täglichen Ausgabe von Weltblättern 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 verbreiteten Wocheinblatt, an einer eindrücklichen Stelle inseriert, ein wirkungsvolles Tableau bilden, das die Aufmerksamkeit der Welt auf Kärnten lenken muss.“

„Man vergenwärtige 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 Kärntens aufweist; es