

Berlin, Freitag,
Die Zeitung erscheint in der Woche
zu fünfmal.

Bezugs-Preis:

Wochenschrift
für Berlin 7 Mk. 50 Pf. ohne Postenporto,
für ganz Deutschland 9 Mk.
Oesterreich 13 Kr. 83 Hdl., England
& Ind. 55 Sch., Holland 7 fl. 50 Gld.

für Frankreich, Belgien, England,
Schweiz, Amerika usw. Kreuzbands-
gebund 20 Mk. für das Vierteljahr.

Bestellungen werden angenommen
für England in London bei
Jing. Stegle 30 Lime Street E.C. und
Lowie & Co. 19 Gresham Street E.C.

Berliner Börsen-Beitung.

Bestellungen werden angenommen

bei allen

Postanstalten, Zeitungs-Spediteuren und unserer Expedition.

Telegramm-Adresse:
Börsenfronte.

Redaktion und Expedition: Berlin W. 8. Kronenstraße Nr. 37.
Annahme der Inserate: In der Expedition.

Inserations-Gebühr:

Die viergespaltene Zeile 50 Pf.
Reklametext 1 Mk.

Fernsprecher:

Hunt I, Nr. 243.

Dom Tage.

Im Reichstage beantwortete gestern Staatssekretär v. Bethmann Hollweg ausführlich die Interpellationen wegen der Handhabung des Vereinsgesetzes.

Staatssekretär Dernburg hielt gestern Abend im Plenarsitzungs-Saale des Reichstages seinen Vortrag über „Südweltverkehrs-Einbrüche“. Der Kaiser und die Kaiserin waren anwesend.

Die französische Deputiertenkammer verwarf gestern mit 430 gegen 104 Stimmen eine Resolution, die sich gegen die Zulassung der russischen Anleihe in Frankreich ausspricht.

Der serbische Ministerpräsident erklärte in der Sitzung, daß das Kabinett seine Demission zurückgezogen habe.

Die Berliner Stadtverordneten bewilligten dem Magistrat geforderten 60 000 Mk. für die beim Empfang des englischen Königs paires entstehenden Kosten.

Das neue Automobilgesetz.

Der Entwurf des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, welcher gegenwärtig vom Reichstage beraten wird, unterscheidet sich in einem nicht unwesentlichen Punkte von dem früheren, im März 1906 dem Parlament vorgelegten Entwurfe. Während der letztere die Haftpflicht nach dem Vorbilde der Vorschriften des Gesetzes betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Vertriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen vom 7. Juni 1871 regelt, also von jeder Verschuldung des Betriebsunternehmers absieht, hat der neue Entwurf das Verschuldungsprinzip wieder aufgenommen. Die Motive suchen diese Einführung zu rechtfertigen, treten dabei aber in gewissen Widerspruch mit der Begründung des früheren Entwurfs, so daß man zu der Vermutung kommt, daß die jetzigen Bestimmungen unter dem Einflusse der Automobilisten zustande gekommen sind. Der Staatssekretär Nieberding hat zwar jede Beeinträchtigung von irgend welcher Seite, namentlich vom kaiserlichen Automobilklub her, entschieden in Abrede gestellt und man muß diesen Worten Glauben schenken, immerhin ist es auffallend, daß die Motive der beiden Entwürfe in solchen Gegensätzen mit einander treten und die Reichsregierung jetzt gegen ihren eigenen früheren Standpunkt polemisiert, der Staatssekretär sogar in der Kommission erklärt, daß die veränderten Bestimmungen einem Vorschlage, die Eisenbahnhaftpflicht auf die Automobile zu übertragen, nicht zustimmen würden! Gegen dasselbe wird einmal das Bedürfnis des Verkehrs und die Entwicklung der Automobilindustrie sowie deren Beeinträchtigung angeführt, dann, daß durch diese strenge Haftpflicht die Leistungsfähigkeit der Automobilunternehmer gefährdet werden würde, und endlich, daß die Gefahren des Automobilbetriebes sich eher vermeiden ließen, als die der Eisenbahnen. Die im Reichstage auf Antrag des Abg. Gröber im Februar v. J. angenommene Resolution forderte die schärfere Haftpflicht der Eisenbahnen. Allerdings stimmten Freimüthige und Nationalliberale gegen diese Resolution, und die Reichstagskommission vom Jahre 1906 hatte das Verschuldungsprinzip angenommen. Die schärfere Haftpflicht der Eisenbahnen tritt ohne weiteres ein und ist nur ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht ist. Demgegenüber bestimmt der jetzige Entwurf, daß die Haftpflicht fortfällt, wenn der Schaden weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder des von diesem bestellten Fahrers noch durch

fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs oder Verschulden seiner Vorrichtungen verursacht ist. Die Haftpflicht des Automobilhalters ist also immer eine schärfere als nach den gewöhnlichen Schadensgrundsätzen des bürgerlichen Rechts. Er haftet auch für die Verlesenen des Angefallenen, nicht bloß für den Mangel der Sorgfalt bei Auswahl des Verletzten. Gegen diese Bestimmung hat man namentlich aus den Kreisen der Automobilisten Widerspruch erhoben, sie ist aber absolut notwendig, da sonst der Schadenersatzanspruch des Verletzten meistens illusorisch wäre. Ebenso haftet der Automobilhalter für Fehler in der Konstruktion, für Mängel im Material sowie für Ordnungswidrigkeiten, die bei dem Zusammenwirken der Bestandteile des Fahrzeugs infolge des Betriebes eintreten, wie Verlegen der Steuerung, Plagen der Luftreifen, Explosion, Selbstentzündung. Nur wenn der Unfall durch die Einwirkung äußerer Umstände auf ein „an sich betriebssicheres“ Automobil, insbesondere durch Handlungen dritter Personen oder zufällige Ereignisse herbeigeführt ist, soll der Automobilhalter nach dem Entwurf nicht haften. Eigenes Verschulden des Verletzten scheidet den Anspruch auch nach Maßgabe des § 254 B. G. B. aus. Im übrigen kommt also die eigenartige Gefährlichkeit des Automobilbetriebes im öffentlichen Verkehr, der Mangel an Geleisen, die Leichtigkeit der Zusammenstöße nicht als Grund der Schadenersatzpflicht in Betracht. Gerade dieser Gesichtspunkt wird aber für die strenge Haftpflicht ohne Verschulden geltend gemacht. Die Reichstagskommission hat den Entwurf dahin abgeändert, daß die Haftpflicht nur ausgeschlossen sein soll, falls der Unfall durch ein unabwehrbares äußeres Ereignis oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht ist. Diese Fassung nähert sich dem früheren Entwurf und es wird sich fragen, wie sich die Regierung zu dieser Änderung verhalten werden. Ein Vorzug des Entwurfs ist, daß er die Beweislast umkehrt, daß also nicht der Verletzte die Verschuldung darzutun, sondern der Automobilhalter den Mangel derselben nachzuweisen hat. Um ihm aber diesen Beweis nicht zu sehr zu erschweren, ist neu bestimmt, daß der Verletzte spätestens innerhalb eines Monats nach Kenntniz des Schadens und der Person des Erfassungspflichtigen diesem den Schaden anzeigt, widrigenfalls er seinen Anspruch verliert. Dabei ist aber die Erleichterung, daß dieser Verlust nicht eintritt, wenn die Anzeige infolge eines von dem Ertragberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben ist oder der Erfassungspflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat. Die Haftpflicht fällt nach dem Entwurf ferner fort, wenn die auf ebener Bahn bestimmte Geschwindigkeit vom Fahrzeug nicht überschritten werden kann und dieses daraufhin amtlich geprüft ist, also die Marke hat. Die Geschwindigkeitsgrenze wird durch den Bundesrat bestimmt. Diese schon in dem früheren Entwurf enthaltene Bestimmung hat die Kommission des Reichstages gestrichelt. Zu der weiteren (auch jetzt wiederholten) Vorschrift, daß die Haftpflicht fortfällt, wenn zurzeit des Unfalls das Fahrzeug zur Beförderung des Verletzten oder der beschädigten Sache dient (die Ausdehnung auf Sachbeschädigungen ist ein entscheidender Fortschritt) oder der Verletzte bei dem Vertriebe des Fahrzeuges tätig ist, hat die Kommission den Zusatz gemacht: „außer wenn die Beförderung des Fahrzeuges im Dienst oder Auftrag einer der haftpflichtigen Personen geschah“. Diesen Zusatz kann man für berechtigt anerkennen, weil der in den Motiven angegebene Grund, daß in solchen Fällen die Gefahr „freiwillig“ übernommen ist, dann nicht zutrifft. Zu billigen sind die strengen Bestimmungen des Entwurfs über die Fahrerlaubnis, insbesondere über das Recht der nach dem Landesrecht zuständigen Behörde auf Entziehung der Fahrerlaubnis, die für das

ganze Reich gilt. Die Chauffeure unterliegen also einer wirksamen Kontrolle. Bekanntlich sind seit dem 1. Oktober 1906 in allen Bundesstaaten die vom Bundesrat vorgeschlagenen Ordnungsvorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Geltung. Der Entwurf ermächtigt auch die Landeszentralbehörden zum Erlaß weiterer Bestimmungen. Zweifelslos werden solche Vorschriften seitens der Chauffeure begründen eine Verschuldung derselben, für welche der Automobilhalter nach dem Frühergesagten haftbar ist.

Zu billigen sind ferner die Strafbestimmungen, durch welche insbesondere das schnelle Verleihen der Fahrerlaubnis nach einem Unfall und die dadurch eintretende Schwierigkeit der Feststellung des Verletzten sowie der für den Unfall verantwortlichen Personen soviel als möglich verhindert werden soll. Der Fahrer des Fahrzeugs, der in solchem Falle nicht sofort hält, verfällt in Strafe bis 300 Mk. oder bis 2 Monate Gefängnis. Diese Strafen erscheinen fogar zu gering. Gleiche Strafen sind gegen Fahrer ohne Fahrerlaubnis, gegen Fahrer von zum Verkehr auf öffentlichen Straßen nicht zugelassenen Fahrzeugen, gegen Verfassungen der erforderlichen Kennzeichen festgelegt.

Schließlich mag noch herangezogen werden, daß die im Entwurf angegebenen Sätze über den Umfang der Ersatzpflicht nicht ausschließen, daß im Falle der Verletzung eine Verschuldung des Automobilhalters nachweisen kann, die Grundzüge des bürgerlichen Gesetzbuchs über erweiterten Ertrag zur Anwendung gelangen. Gegen den Entwurf und die ihm zugrunde liegenden Rechtsprinzipien ist in letzter Zeit seitens der Automobilisten und deren Arbeiter eine lebhafteste Agitation in das Werk gesetzt. Wir glauben aber nicht, daß der Reichstag sich dadurch beirren lassen wird. Bei dem Widerspruch der Regierungen müßte er die von der Kommission vorgenommene, oben erwähnte Änderung des Haftpflichtprinzips aus § 1 des Entwurfs zurück- und die Vorlage annehmen, um die ganze Reform nicht zu gefährden.

Telegramme.

Köln, 21. Januar. (Priv.-Tel. d. B. V. Z.) Die heute in der Petersburger Neutermelung als aus Hofkreisen entstammend eingeführte Mitteilung über eine bevorstehende Petersburger Konferenz britischer und russischer Vertreter und verlässlicher Delegierter, wobei die Angelegenheiten Perziens ins Reine gebracht werden sollten, verneht, wie der Londoner Korrespondent der „Kölnischen Zeitung“ berichtet, dort in sachkundigen Kreisen das stille Unbehagen, womit man bereits neuerdings die Verhandlungen über diesen Gegenstand betrachtet und erörtert hatte. Man befürchtet in den Kreisen der Opposition nicht minder wie im liberalen Lager, in eine Doppelaufsicht oder ein Kondominium über und einem Eingreifen in Perzen selbst hineingezogen zu werden, wobei Anstand die Führerrolle übernehmen und England die Deckung für dessen Schritte und Politik zu leisten haben würde, welche den britischen Auffassungen durchaus widersprechen müßte.

Wien, 21. Januar. (C. T. G.) Der Kaiser empfing heute das Präsidium des Abgeordnetenhauses, wobei Präsident Weiskirchner die neu gewählten Vizepräsidenten vorstellte. Der Kaiser nahm die Vorstellung der einzelnen Herren huldvoll entgegen und zog sie ins Gespräch.

Das Abgeordnetenhause lehnte die Dringlichkeit sämtlicher auf die Doppelsprachigkeit der böhmischen Lokalbahn bezüglichen Anträge ab und verhandelte über die Dringlichkeit des Antrages Kalina betreffend die Verjorgung der Witwen und Waisen der im Kriege gefallenen Soldaten. In der Verhandlung des Dringlichkeitsantrages Kalina erklärte der Landesverjorgungsminister v. Georgi, die gesetzlichen Bestimmungen über die Verjorgung der Wittwen und Waisen entsprechen dem in dem Antrage aus-