

Eidgenössisches Amt für Verkehrswesen u. Fremdenindustrie : eingesandt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels**

Band (Jahr): **7 (1898)**

Heft 8

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-521858>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ercheint * * * * * Samstags

Paraissent * * * * * le Samedi

Abonnement:

Für die Schweiz: 12 Monate Fr. 5.—, 6 Monate „ 3.—, 3 Monate „ 2.—

Für das Ausland:

12 Monate Fr. 7.50, 6 Monate „ 4.50, 3 Monate „ 3.—

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

20 Cts. per 1 spaltige Pettizelle oder deren Raum. Bei Wiederholungen entsprech. Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 10 Cts. netto per Pettizelle oder deren Raum.



Abonnements:

Pour la Suisse: 12 mois Fr. 5.—, 6 mois „ 3.—, 3 mois „ 2.—

Pour l'Etranger:

12 mois Fr. 7.50, 6 mois „ 4.50, 3 mois „ 3.—

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:

20 Cts. pour la petite ligne ou son espace. Rabais en cas de répétition de la même annonce. Les Sociétaires payent 10 Cts. net par petite-ligne ou son espace.

Organ und Eigentum des Schweizer Hotelier-Vereins

7. Jahrgang | 7me Année

Organe et Propriété de la Société suisse des Hoteliers

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

Zur gefl. Notiz.

Wir ersuchen diejenigen Herren Mitglieder, welche ausserhalb der Schweiz domiciliert sind und brieflich zur Einsendung des halbjährlichen Mitgliederbeitrages eingeladen worden sind, der Einladung aber noch nicht Folge geleistet haben, dies baldmöglichst zu thun. Die Beiträge sind an das Centralbureau in Basel zu richten. Die Quittungen werden jeweilen der darauf folgenden Nummer der „Hotel-Revue“ beigelegt. Basel, den 26. Februar 1898. Das Centralbureau.

Avis!

MM. les sociétaires, domiciliés à l'étranger, qui n'ont pas encore donné suite à notre invitation concernant l'envoi de la cotisation semestrielle, sont priés d'effectuer ce paiement en envoyant le montant annoncé au Bureau central à Bâle. Les quittances seront jointes au numéro de „l'Hotel-Revue“ qui suivra l'envoi du mandat postal. Bâle, le 26 février 1898. Le Bureau central.

Eidgenössisches Amt für Verkehrswesen u. Fremdenindustrie. (Eingesandt.)

Der Verkehrsverein der Stadt Bern hat in seiner Hauptversammlung vom 18. d. M. den einstimmigen Beschluss gefasst, auf sein Arbeitsprogramm pro 1898 die Anstrengung eines „eidgenössischen Amtes für Verkehrswesen und Fremdenindustrie“ zu nehmen und einen bezüglichen Antrag dem Verbande der schweizerischen Verkehrsvereine und dem Schweizer Hotelier-Verein einzureichen. Der in dieser Versammlung anwesend gewesene Präsident des Berner Hoteliervereins unterstützte diesen von einem Mitgliede der bernischen Verkehrscommission (Herr Fabrikant Rooschütz) eingebrachten Antrag Namens seiner Berner Kollegen lebhaft und sprach die Überzeugung aus, dass der Vorstand des Schweizer Hoteliers-Verein sich mit dieser Angelegenheit sofort nach Empfang des schriftlichen Antrages von Seiten des Berner Verkehrsvereins energisch befassen werde und dass es nach seinem Dafürhalten auch sicher sei, dass die nächste Generalversammlung des Schweizer Hotelier-Vereins dieses Traktandum ebenso einstimmig auf ihr Arbeitsprogramm setzen werde, wie dies beim Berner Verkehrsverein der Fall war. Unterstützt wurde der Antrag der HH. Rooschütz und Joss u. A. auch von Herrn Versin, Generaldirektor der Schweiz. Volksbank. Für heute begnüge ich mich mit dieser kurzen Mitteilung über diesen, für das gesamte schweizerische Fremdenverkehrswesen hochwichtigen Beschluss und behalte mir vor, in einer der nächsten Nummern näher darauf einzutreten und den Mitgliedern Ihres Vereins das Programm für diese eidgenössische Centralstelle, die sich nach dem Projekt der Antragsteller einzig nur mit dem gesamten, auf den Fremdenverkehr Bezug habenden Verkehrswesen befassen soll, bekannt zu machen. Anmerk. der Red. Wenn wir uns zur Stunde auch noch kein genaues Bild über den Zweck und die Tragweite einer solchen Centralstelle machen können, so glauben wir doch, der Anregung einwilligen unsere volle Sympathie zuzusichern zu sollen und erklären wir uns deshalb

gerne bereit, das Projekt in unserm Organ und in unsern Kreisen nach Kräften fördern zu helfen. Wir glauben auch der Überzeugung Raum geben zu dürfen, dass unsere Vereinsmitglieder das Projekt begrüssen und unterstützen werden. Das in Aussicht gestellte Programm wird hiebei ausschlaggebend sein. Wir möchten aber jetzt schon wünschen, dass an Stelle des Wortes Fremdenindustrie eine weniger „schockierende“ Bezeichnung gesetzt würde, was um so leichter geschehen kann, als oben deutlich gesagt ist, dass es sich nur um das auf den Fremdenverkehr Bezug habende Verkehrswesen handelt. Es wäre somit dem Inbegriff vollständig Genüge geleistet, wenn es einfach heissen würde: „Eidgenössisches Amt für Fremdenverkehrswesen.“

Exemple à imiter.

Il vaut la peine de citer, comme un exemple à suivre, celui que donne l'ensemble des hôteliers d'une localité, lesquels, mettant de côté certains intérêts particuliers, il est vrai, mais qui pèsent d'un poids lourd dans la balance, savent s'unir pour extirper d'un seul coup un abus profondément enraciné. C'est autant de fait non pas pour le monde, mais pour le milieu intéressé. Reportons-nous à la première période de notre industrie des étrangers, à l'époque où les moyens de transport dans les contrées montagneuses étaient encore les attelages à quatre et à six chevaux. Nous pouvons nous rappeler les agissements abusifs, mais profondément enracinés des cochers et surtout des courriers. Ces derniers, alors très nombreux, devenus maintenant à peu près inutiles en raison des importantes facilités de transport, se livraient, sous le couvert de leurs maîtres, à une véritable exploitation et les cochers s'étaient formés à leur école. Celui des hôteliers qui s'entendait ou qui, pour mieux dire, était placé de manière à mettre le plus profondément la main à la poche et à concilier par avance les bonnes grâces des courriers et des cochers, était bien coté auprès d'eux. On travaillait pour lui, car les courriers faisaient de leurs maîtres et les cochers de leurs voyageurs le jouet de leurs fantaisies. Ils trouvaient toujours le moyen de tirer profit soit de l'ignorance des voyageurs en matière de transport et de logement, soit de leur propre vantardise, et de conduire leurs clients, comme un cheval à la longe, dans les hôtels qui leur plaisaient (à eux courriers et cochers) et qui leur avaient versé la plus forte commission. Ce système prit, avec le temps, un développement tel qu'il ne s'agissait plus de cadeaux d'argent, mais que MM. les courriers et cochers formulèrent des demandes variant d'après la valeur de leurs passagers et qui devinrent éhontées. Ils furent les maîtres de la situation, car les hôteliers eux-mêmes les avaient formés grâce à leurs offres exagérées. Ce système fit un pas avec le développement des moyens de transport. La passion de ces gains illicites se communiqua aux employés de certaines entreprises de transport et le genre de „travail“ se dissimula sous une forme un peu plus discrète. Cependant, même sous ce régime, la chasse à la commission suivit une progression telle qu'on finit par se persuader qu'il valait mieux employer un personnel spécial à cette besogne. Elle consistait à cueillir le voyageur à l'arrivée des bateaux et des trains, à les prendre par „la pitie dans leur isolement“, à leur recommander l'hôtel „le meilleur, le moins cher, le plus confortable“ et le voyageur trouvait „par hasard“ dans sa poche

la carte d'adresse de l'hôtel en question; l'engageur vantait sa maison et courait à de nouvelles proie. Certains propriétaires d'hôtels n'avaient même pas honte, de temps en temps, de jouer incognito le rôle d'„éclaircisseurs“ et de se rendre agréables aux voyageurs à l'instar des „sauveurs en cas de danger“. Cela se passait il y a 20 ou 30 ans. Depuis lors, les voyageurs sont devenus avisés, autant en raison de leurs expériences, que des occasions multiples à eux offertes de s'éclaircir sous tous les rapports et sur tout, par des guides, des brochures ou des prospectus spéciaux. Vint ensuite le système abusif et vraiment nuisible de l'exploitation du voyageur, dont il est demeuré quelque chose aujourd'hui. Connaissiez-vous une ville, une place d'étrangers ou, sinon dans tous les hôtels, du moins dans une bonne partie d'entre eux, il ne soit pas d'habitude de mettre dans la main du commissionnaire, qui apporte les bagages d'une famille ou d'un voyageur, certaines „douceurs“ sous forme d'une pièce de 20 ou de 50 centimes, d'après le nombre des clients? Connaissiez-vous la place où cela ne se fait pas? Et puisque cela se fait, on peut se demander pourquoi. En aucun cas, pour récompenser le portefaix d'avoir apporté le bagage, car le voyageur sait qu'il est là dans ce but et le commissionnaire ne le sait que trop bien aussi. Par conséquent, les douceurs sont en petit, ce qu'autrefois les commissions étaient en grand pour les courriers et les cochers. Aujourd'hui encore, on doit faire en maints endroits aux employés de chemins de fer des „amabilités“ qui ne répondent plus aux idées courantes en matière de concurrence et de lutte loyale. Il régnait toujours à ce sujet des suppositions sans preuve certaine et l'on fait volontiers le silence sur ce point; cependant, nous déclarons encore une fois que ce système de portefaix n'a aucune utilité pratique. Il ne viendrait à l'esprit d'aucun homme qui prend plaisir à travailler au perfectionnement du monde de s'étonner qu'on donne gratuitement un verre de bière, de temps en temps, à quelqu'un qui vous a rendu service. Mais l'appétit vient en mangeant; celui qui renouvelle le plus souvent le verre de bière est bien vu; celui qui y joint quelque chose pour la fourchette est mieux vu; et celui qui, au nouvel an, ajoute à tout cela un extra quelconque est très bien vu. On se souvient de ces attentions spéciales non seulement dans les cas où le voyageur ne sait pas où descendre, mais encore dans ceux où il a choisi un hôtel avant son arrivée et où il faut le „travailler“, et c'est là que git surtout le vice du système. Chaque verre de bière servi dans ce but cache un avertissement vis-à-vis du portefaix. Après tout ce que nous avons dit, voici le moment de revenir à l'exemple digne d'être imité dont nous avons parlé au commencement de cet article; en effet, c'est bien le cas lorsqu'un nombre important d'hôteliers s'engage par écrit et sur l'honneur à mettre un terme à cet abus et à ne donner rien à personne soit en argent, soit en nature. Un tel accord témoigne non seulement d'un grand esprit de corps et d'une juste conception de ce qu'est „une concurrence sérieuse“, mais il peut être qualifié d'héroïque si l'on songe aux efforts que d'aucuns doivent faire sur eux-mêmes pour renoncer à une douce habitude. Nous félicitons par conséquent les hôteliers de Bâle qui ont eu le mérite de frayer le chemin et de tenter le premier pas et nous voulons espérer que leur exemple trouvera de nombreux imitateurs. En effet, ils ont prouvé qu'il est possible, si l'on veut, d'extirper peu à peu le mal et, avec non moins d'évidence, que le mal existe à peu près partout où voyagent des étrangers.

Replik

auf die Englische Stimme über schweiz. Bergbahnen. (Eingesandt.)

Eine der englischen Zeitschrift „Queen“ entlehnte Stimme über schweiz. Bergbahnen, der die „Hotel-Revue“ in der letzten Nummer Raum gegeben hat, versteigt sich zu der Behauptung die Stansstad-Engelbergbahn sei noch übrig angebracht als die Gornegrat- und Jungfraubahn. Ich suchte nach einer plausiblen Begründung für diese kühne Behauptung, konnte aber selbe nicht entdecken, sondern sah einzig, dass sich die Stimme hinter die Autorität eines Engelberger Hoteliers als Gewährsmann versteckte, der seine eigene Person mit allen Kollegen in Engelberg zu identifizieren beliebte, und dazu Behauptungen und Prophezeiungen aufstellte, die mit der Wirklichkeit sehr auf gespanntem Fusse stehen dürften. Gelungen ist die Mähr, dass der schweizerische Ingenieur es stets eilig habe, den Behörden ihre Pläne aufzudrängen und deutsche Finanzmänner stets bereit seien sie mit Geld zu unterstützen. Nun weiss in der Schweiz bald jeder Häfelschüler, dass das deutsche Kapital gerade gegenüber Berg- und Touristenbahnen in der Schweiz von jeher sehr reserviert und zurückhaltend gewesen ist und in Wirklichkeit ein verschwindender Prozentsatz deutsches Geld in solchen schweizerischen Unternehmungen steckt. Die „Queen's“ Stimme samt ihrem Gewährsmann scheinen die Ansicht zu haben, die Zweckmässigkeit einer Bahn nach Engelberg lasse sich einzig vom Gesichtspunkte des Fremdenverkehrs beurteilen, und ignorieren vollständig die Thatsache, dass die Bahn ein Thal von 24 Kilom. Länge mit bevölkerten verkehrsreichen Ortschaften durchzieht, dass in diesem Thale noch viele Kräfte schlummern, die der Industrie dienstbar gemacht werden können und dass die blühende Landwirtschaft des ganzen Unterwaldnerlandes infolge seiner Lage ein eminentes Interesse an einem billigen Verkehrsmittel zur Verbindung mit dem See und dem übrigen eisernen Verkehrsstrassen besitzen muss. Ich meine man sollte diese schwer wiegenden Thatsachen doch nicht ganz als Luft betrachten, und derjenige Hotelier, der sich mit der Bahn nicht befreunden kann, sollte am allerwenigsten hier sein eigenes Interesse als massgebend zur Geltung bringen wollen. Man wird sowohl auf bahnfreundlicher als bahneindlicher Seite gut thun, die Sache etwas objektiv und nüchtern anzusehen; indem ich mich bemühe dies zu thun, komme ich zu folgenden Ansichten: Wenn sich auch der Verkehr nach Engelberg durch die Bahn unstreitig vermehren wird, so wird desswegen noch keine schaarweise Ueberflutung Engelbergs durch grosse Massen eintreten, dies sind lächerliche Phantasiebilder. Vor dieser Ueberflutung braucht sich auch der ängstlichste Kurgast nicht zu flüchten, und selbst Hühneraugen werden am Bahnhof, wenn der Bahnzug, in einem einzigen Wagen bestehend, lawinenartig die unzählbaren Massen ausspeit, vor unzarter Berührung so sicher sein, wie am „Bierlialpisch“ hinter einem „Münchner.“ — Es befinden sich in Engelberg so viele Etablissements für Aufnahme von Gästen, dass sich auch bei Ankunft einer grösseren Anzahl Touristen alles sofort nach allen Richtungen verlaufen wird, ohne den Kurort als solchen unruhig zu machen. Jeder Hotelier wird sich mit Leichtigkeit darnach einrichten können, je nachdem er in seinem Geschäfte der Pflege des Touristenverkehrs oder der Pflege des Pensionsgeschäftes den Vorzug zu geben gedankt. Ich glaube wohl nicht fehl zu gehen, wenn ich annehme, dass die grossen Geschäfte in ihrem bisherigen Betriebe konservativ bleiben, während die kleineren