

**Zeitschrift:** Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels  
**Band:** 16 (1907)  
**Heft:** 5

## Titelseiten

### **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:** 17.11.2024

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

N<sup>o</sup> 5.

N<sup>o</sup> 5.

Abonnement

Abonnements

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

Pour la Suisse:  
 1 mois Fr. 1.25  
 2 mois „ 2.50  
 3 mois „ 3.50  
 6 mois „ 6.—  
 12 mois „ 10.—

Für das Ausland:  
 (inkl. Postzuschlag)  
 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.

Pour l'Étranger:  
 (inclus en cas de ré-  
 pdition de la même  
 annonce.  
 Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Inserate:

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

8 Cts. par millimètre-ligne ou son espace, Rébais en cas de ré-  
 pdition 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<sup>me</sup> Année

Erscheint Samstags. Paraît le Samedi.

Organe et Propriété de la Société Suisse des Hoteliers.

Redaktion und Expédition: 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; K. Achemann. — Druck: Schweiz. Verlags-Druckerei G. Böhm, Basel.

**Fachliche Fortbildungsschule**  
 des  
**Schweizer Hotelier-Vereins**  
 in Cour-Lausanne.

**Anmeldungen**

für den von 1. Mai 1907 bis 15. April 1908 dauernden Jahreskurs sind bis 28. Februar einzureichen.

Für Reglemente mit Aufnahmebedingungen sowie für alle weiteren Korrespondenzen sich zu adressieren an die Direction de l'Ecole Hôtelière à Cour-Lausanne.

Für die Schulkommission:  
Der Präsident: J. Tschumi.

**Ecole professionnelle**

de la  
**Société Suisse des Hôtelières**  
à Cour-Lausanne.

**Les inscriptions**

pour le prochain cours annuel, durant du 1<sup>er</sup> Mai 1907 au 15 Avril 1908, seront reçues jusqu'au 28 Février.

Pour le règlement contenant les conditions d'admission ainsi que pour toute autre correspondance s'adresser à la Direction de l'Ecole Hôtelière à Cour-Lausanne.

Pour la Commission de l'Ecole:  
Le président: J. Tschumi.

**Vom St. Gallischen Wirtschafts-Gesetz.**

Wie in Basel und Zürich werden auch in unserem Kanton Stimmen laut, um sich über eine zu strikte und chikanöse Durchführung des erst vor Jahresfrist in Kraft getretenen Wirtschaftsgesetzes zu beklagen. Unsere Wirte sind insbesondere mit einem Artikel desselben nicht zufrieden. Der Artikel 39, der den Stein des Anstosses bildet, schreibt u. a. vor, dass jede übermässige Anstrengung des Dienstpersonals untersagt sei. „Die wesentlich für den Betrieb von Gasthöfen und Wirtschaften angestellten Personen können, soweit es zur Bedienung der Gäste nötig ist, abends bis zur Polizeistunde und bei Freiächten auch über dieselbe beschäftigt werden. Der Betrieb ist aber so einzurichten, dass jeder im Dienste des Wirtes stehenden Person in allen Fällen von 24 Stunden mindestens 8 Stunden ununterbrochene Ruhezeit gesichert sind. Ebenso ist allen diesen Angestellten der Sonntag, oder, sofern dies aus Betriebsgründen nicht möglich ist, während der Woche ein freier Nachmittag von mindestens 8 Stunden und allmonatlich ein voller Frei-Tag von 24 Stunden zu gewähren. Wenigstens acht Frei-Tage per Jahr müssen aber auf den Sonntag fallen. Der Wirt hat über die gewährten Ruhetage ein Kontrollbuch zu führen. Die zum Schutze des Dienstpersonals aufgestellten Vorschriften dürfen durch Parteivereinbarung nicht abgeändert und müssen im Vollzuge besonders überwacht werden.“

Diesen Artikel, insbesondere die Führung des verlangten Kontrollbuches halten die Wirte als unmöglich. Einmal deshalb, weil das Personal sehr oft eine andere Einteilung der Frei-

zeit wünscht, dann aber hauptsächlich, weil es dem Arbeitgeber nicht möglich ist, den gesetzlichen Bestimmungen ohne grossen Schaden nachzugeben. Er möchte die Freizeit seines Personals den jeweiligen Betriebsgründen unterordnen. Die Wirte sind nicht prinzipiell gegen die Zahl der Frei-Tage, wohl aber gegen die gesetzlich vorgeschriebene Einteilung derselben, die gar nicht — oder nur mit Opfern — eingehalten werden könne. Es läge auch im Interesse des Wirtschaftspersonales, wenn die vielen ganzen und halben Frei-Tage zusammengekommen werden dürften, um den Bediensteten zu gegebener Zeit Jahresferien zu geben. Eine Gefahr, dass dadurch ein Teil des Personals stellenlos würde, ist durchaus nicht vorhanden, denn heutzutage ist man froh, gute und zuverlässige Leute möglichst lange behalten zu können. Ein Wirt, der heute ein Kontrollbuch im Sinne unseres Wirtschaftsgesetzes führt, ist gezwungen, entweder falsche Eintragungen zu machen, oder dem Art. 39 nicht Folge zu geben.

Der Wirtstand erachtet diese Kontrolle und diese Eingriffe in das Vertragsrecht als eine Ungerechtheit und eine vexatorische Massregel. Der kantonale Wirtverband will deshalb bei der Regierung, eventuell beim Grossen Rat vorstellig werden, um hinsichtlich dieser beiden Punkte annehmbare Verhältnisse zu schaffen. Eventuell wird er sogar eine Revision des Wirtschaftsgesetzes in Szene setzen.

T. G.

**Vom Automobilsport in der Schweiz.**

Dem „Bund“ wird geschrieben: Seit Anfang Januar dieses Jahres ist der am 19. Dezember 1905 in Paris von der internationalen Delegiertenversammlung der Automobilclubs über die Schweiz verhängte Boykott wiederum aufgehoben worden, hat also genau ein Jahr gedauert. Die schweizerischen Automobilisten haben den verhängten Boykott stets als ein Unrecht empfunden. Der Umstand, dass Deutschland mit seiner Automobilsteuer und den damit zusammenhängenden rigorosen Bestimmungen den gesamten Automobilsport noch viel empfindlicher traf, als es die gelegentlichen unverständigen Polizeiwilkkürlichkeiten in der Innerschweiz getan, gab im vergangenen Monat Dezember Veranlassung, die Frage der Aufhebung des Boykottes ins Rollen zu bringen.

Es lässt sich kaum leugnen, dass der Boykott mancherorts geschadet hat. Wenn das aber richtig ist, so haben die Schweizer Behörden alle Veranlassung, dafür zu sorgen, dass bei Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften die durchreisenden ausländischen Automobilisten, die ja mit des Landes Sitten und Verordnungen unmöglich vertraut sein können, wenigstens der vielfach erduldeten chikanösen Behandlung und zahlreichen Unannehmlichkeiten entoben werden. Die bisher bei einer Fahrt durch einzelne Gebietsteile der Schweiz an der Tagesordnung gewesen. Das gilt namentlich auch für die Innerschweiz. Wenn ein französischer Tourist am Sonntag durch den Kanton Uri fährt, einen Raddefekt erleidet und sich nun daran macht, den Schaden auszubessern und zu reparieren, um überhaupt weiter fahren zu können, und wird dann von der Polizei wegen Sonntagshandlung mit Fr. 50 gebüsst, so ist das einfach unsinnig, wenn nicht böswillige Schikane dem neuen Verkehrsmittel gegenüber. Und da hilft's nicht, wenn hinterher auch die Busse auf Fr. 20 herabreduziert wird. Der Fremde empfindet es als Unrecht.

Oder im Kanton Obwalden. Die Obwaldener Regierung hatte die Brünigstrasse eine Zeit lang für Automobile ganz geschlossen. Dann erwirkte eine Konferenz die Wiedereröffnung des Passes und damit die Wiederherstellung der direkten Verbindung von Luzern mit dem Berner Oberland. Dabei wurde aber von der Polizei hinterher ein Reglement aufgestellt, das es ihr ermöglicht, so ziemlich jeden Autler, der sich einfallen lässt, Obwalden zu durchfahren, bis auf die Haut auszuziehen. Die Bussen gehen bis Fr. 200 und bilden eine der besten Einnahmen der Säckelmeister des Landes. An den beiden Endpunkten der eigentlichen Brünigstrasse — in Giswil und Brünig — müssen extra Erlaubnisscheine zum Passieren der Strasse gelöst werden. Wer das nicht weiss, hat bis Fr. 200 Busse. Nirgends werden die Fremden aufmerksam gemacht auf die verschiedenen „Verbote“.

Im übrigen haben sich die Verhältnisse für den Automobilverkehr in der Schweiz in der letzten Zeit ganz bedeutend gebessert. Die anfänglichen Vorurteile gegen diesen Sport schwinden immer mehr. Die volkreichen Kantone des schweizerischen Flachlandes haben die Bedeutung des Autos als Verkehrsmittel erkannt und die Regierungen sind bestrebt, in Verbindung mit den Automobilvereinen beidseitig befriedigende Verhältnisse zu schaffen. Seit das Automobil auch in der Schweizer Armee sich seinen Platz erobert, findet es den notwendigen gesetzlichen Schutz. Bereits ist an Stelle der früheren kantonalen Fahrausweise und Fahrberechtigungskarten die schweizerische Karte getreten. Wer seine mit dem eidgen. Kreuz geschmückte Nummerntafel, gleichviel in welchem Kanton er sie gelöst, an seinen Wagen befestigt hat, ist für die gesamte Schweiz legitimiert. Die Taxen für die Jahrekarten für Motoren sind nicht hoch, variieren je nach Grösse d. h. der Personenplatzzahl, von 20—40 Fr. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit beträgt 30 km per Stunde auf dem Flachlande, 10 km durch Dörfer und Städte.

Seit vorigen Herbst ist auch die Gotthard- und die Simplonstrasse für die Automobilisten geöffnet. Ein bezügliches Reglement setzt allerdings eine Reihe von Bedingungen für die Fahrer fest. Beim Passieren der Simplonstrasse Brig-Iselle darf nur, bergauf, bergab, mit der Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes gefahren werden. Für den Passübergang sind 4 1/2 Stunden festgesetzt. Bei Nacht darf nicht gefahren werden. In Brig und Gondo werden spezielle Erlaubnisscheine gratis abgegeben. Die Gotthardstrasse bietet gar keine Schwierigkeiten mehr und ist im Herbst bereits sehr stark von Autlern besucht worden. Es ist speziell der schweizerische Automobilklub, der an Mitgliedzahl bereits sehr stark ist, welcher sich unermüdet ins Zeug legt, um den Motorwagen in der Schweiz überall freie Bahn zu schaffen. Und es darf gesagt werden, dass seine Bemühungen in den leitenden Kreisen der Regierungen der meisten Kantone Verständnis finden. Im nächsten Monat Mai veranstaltet der schweizerische Verein eine internationale Automobilausstellung in der Tonhalle Zürich, zu der sich bereits 95 der hervorragendsten Firmen als Aussteller gemeldet haben.

**Plakat-Gesetzgebung.**

Vom Vorstand der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz in Basel wurde laut „Basl. Ztg.“ in der letzten Sitzung ein von der Kommission gegen das Reklamewesen ausge-

arbeiteter Vorschlag zu einem Gesetz betr. Verbot und Besteuerung von Reklamen durchberaten.

Vorstand und Kommission empfehlen nach eingehender Prüfung der ganzen Frage übereinstimmend eine Kombination von Verbot und Besteuerung in dem Sinne, dass je nach der Sachlage gegen bestimmte Reklamen das Verbot oder die Besteuerung einzutreten hat. Unter möglichster Berücksichtigung wirklich begründeter Bedürfnisse der Industrie, des Handels und Verkehrs, sowie für Fest-, Theater- und Konzertanzeigen sollen für temporäre Plakate passende Ausnahmestimmungen getroffen und also nur die tatsächlichen Auswüchse der Reklame bekämpft werden. Der angenehme Entwurf lehnt sich somit an das vom Kanton Waadt schon im Jahre 1903 erlassene Gesetz an, sucht aber, gestützt auf die seither mit diesem Gesetze gemachten Erfahrungen, gewisse Mängel und Lücken desselben zu beseitigen und Umgebungen zu verumglichen.

Der Basler Rechtsgelehrte Professor Dr. K. Wieland, der Obmann der juristischen Subkommission, hat es übernommen, einen eingehenden Motivenbericht zu dem Gesetzesvorschlag auszuarbeiten. Nach Eingang dieses Berichtes, der im besonderen auch die Berechtigung zum Erlasse von Gesetzen gegen das Reklamewesen nachweisen wird, soll der Vorschlag der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz, sei es direkt, sei es mit Unterstützung der Sektionen, sofort sämtlichen Kantonsregierungen mit der Bitte um möglichste Berücksichtigung unterbreitet werden.

Die eingeleiteten gütlichen Unterhandlungen mit den hauptsächlichsten Interessenten der Plakatreklame haben bis jetzt zu keinem Resultate geführt; vornehmlich aus dem Grunde, weil überall noch langjährige Kontrakte mit Ratenzahlungen vorliegen, die man nicht opfern will, obschon man das Verkehrte der heutigen Plakatreklame selbst eingesehen hat.

Für den Fall, dass ein befriedigendes Resultat nicht erzielt werden kann und sofern die gesetzliche Regelung der Angelegenheit wider Erwarten in absehbarer Zeit nicht oder nur in ungenügender Weise zu erreichen ist, soll die Frage eines energischen und wirksamen Boykottes in Verbindung mit andern Vereinen in ernstliche Erwägung gezogen werden. Verschiedene unserer grössten schweizerischen Verbände interessieren sich lebhaft für den Boykott, und da jetzt schon bedeutende Fabriken der in Betracht kommenden Industrien entweder von der Plakatreklame ganz absehen oder sich bereit erklären, verbindliche Zusicherungen zu machen, so dürfte, heisst es, die Durchführung eines Boykottes keine besonderen Schwierigkeiten verursachen.

**Schutz der Reisenden gegen Raubfälle in den Eisenbahnwagen.**

Der Basler „National-Ztg.“ wird folgendes geschrieben:

Da sich am 13. dies wieder ein frecher Raubfall in einem Eisenbahnzug ereignete, dürfen die nachfolgenden Mitteilungen, die wir einem deutschen Fachblatte entnehmen, von Interesse sein.

Die im Jahre 1906 mehrfach vorgekommenen, Aufsehen erregenden und Beunruhigung verbreitenden Raubfälle auf Reisende in Personenzügen haben dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung gegeben, durch einen aus maschinen-, betriebs- und verkehrstechnischen Mitgliedern bestehenden Ausschuss