

# Vom Automobilsport in der Schweiz

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1907)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-521776>

## **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.

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-  
 pédition de la même  
 annonce.  
 Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Inserate:

8 Cts. per 1 spatiale  
 Millimeterzeile oder  
 deren Raum. — Bei  
 Wiederholungen ent-  
 sprechend 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-  
 pédition 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. Achermann. — 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 corres-  
 pondance 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 Dienstper-  
 sonals untersagt sei. „Die wesentlich für den  
 Betrieb von Gasthöfen und Wirtschaften ange-  
 stellten Personen können, soweit es zur Be-  
 dienung der Gäste nötig ist, abends bis zur  
 Polizeistunde und bei Freinächten 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 ununter-  
 brochene 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 pro Jahr müssen  
 aber auf den Sonntag fallen. Der Wirt hat  
 über die gewährten Ruhetage ein Kontrollbuch  
 zu führen. Die zum Schutze des Dienstper-  
 sonals 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 Per-  
 sonal sehr oft eine andere Einteilung der Frei-

zeit wünscht, dann aber hauptsächlich, weil es  
 dem Arbeitgeber nicht möglich ist, den gesetz-  
 lichen Bestimmungen ohne grossen Schaden  
 nachzugeben. Er möchte die Freizeit seines  
 Personals den jeweiligen Betriebsgründen unter-  
 ordnen. 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 — ein-  
 gehalten werden könne. Es läge auch im Inter-  
 esse des Wirtschaftspersonales, wenn die  
 vielen ganzen und halben Frei-Tage zusammen-  
 genommen 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 zuver-  
 lässige 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 Ungerechtigkeit 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 Dele-  
 giertenversammlung der Automobilclubs über  
 die Schweiz verhängte Boykott wiederum auf-  
 gehoben worden, hat also genau ein Jahr ge-  
 dauert. Die schweizerischen Automobilisten  
 haben den verhängten Boykott stets als ein  
 Unrecht empfunden. Der Umstand, dass Deutsch-  
 land mit seiner Automobilsteuer und den damit  
 zusammenhängenden rigorosen Bestimmungen  
 den gesamten Automobilsport noch viel emp-  
 findlicher traf, als es die gelegentlichen unver-  
 ständlichen Polizeiwilkkürlichkeiten in der In-  
 nerschweiz getan, gab im vergangenen Monat  
 Dezember Veranlassung, die Frage der Auf-  
 hebung 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 Be-  
 hörden 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 wer-  
 den, 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 Sonntags-  
 ruhestörung mit Fr. 50 gebüsst, so ist das  
 einfach unsinnig, wenn nicht böswillige Schi-  
 kane 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 Obwald-  
 ner Regierung hatte die Brünigstrasse eine  
 Zeit lang für Automobile ganz geschlossen.  
 Dann erwirkte eine Konferenz die Wieder-  
 eröffnung des Passes und damit die Wieder-  
 herstellung der direkten Verbindung von Luzern  
 mit dem Berner Oberland. Dabei wurde aber  
 von der Polizei hinterher ein Reglement auf-  
 gestellt, 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 Erlaubnissscheine 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 an-  
 fänglichen 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 not-  
 wendigen gesetzlichen Schutz. Bereits ist an  
 Stelle der früheren kantonalen Fahrausweise  
 und Fahrberechtigungskarten die schweizerische  
 Karte getreten. Wer seine mit dem eidgen.  
 Kreuz geschmückte Nummerntafel, gleichwie  
 in welchem Kanton er sie gelöst, an seinen  
 Wagen befestigt hat, ist für die gesamte  
 Schweiz legitimiert. Die Taxen für die Jahre-  
 karten für Motoren sind nicht hoch, variieren  
 je nach Grösse d. h. der Personenplatzzahl,  
 von 20—40 Fr. Die zulässige Maximal-  
 geschwindigkeit 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 ge-  
 fahren werden. Für den Passübergang sind  
 4 1/2 Stunden festgesetzt. Bei Nacht darf nicht  
 gefahren werden. In Brig und Gondo werden  
 spezielle Erlaubnissscheine gratis abgegeben.  
 Die Gotthardstrasse bietet gar keine Schwierig-  
 keiten mehr und ist im Herbst bereits sehr  
 stark von Autlern besucht worden. Es ist  
 speziell der schweizerische Automobilklub, der  
 an Mitgliederzahl bereits sehr stark ist, welcher  
 sich unermüdet ins Zeug legt, um den Motor-  
 wagen 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 Vereini-  
 gung 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 über-  
 einstimmend eine Kombination von Verbot und  
 Besteuerung in dem Sinne, dass je nach der  
 Sachlage gegen bestimmte Reklamen das Ver-  
 bot oder die Besteuerung einzutreten hat. Unter  
 möglicher 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 Re-  
 klame 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 Subkom-  
 mission, hat es übernommen, einen eingehenden  
 Motivenbericht zu dem Gesetzesvorschlag aus-  
 zuarbeiten. Nach Eingang dieses Berichtes, der  
 im besonderen auch die Berechtigung zum Er-  
 lasse von Gesetzen gegen das Reklamewesen  
 nachweisen wird, soll der Vorschlag der Schwei-  
 zerischen Vereinigung für Heimatschutz, sei es  
 direkt, sei es mit Unterstützung der Sektionen,  
 sofort sämtlichen Kantonsregierungen mit der  
 Bitte um möglichste Berücksichtigung unter-  
 breitet werden.

Die eingeleiteten gütlichen Unterhandlungen  
 mit den hauptsächlichsten Interessenten der  
 Plakatreklame haben bis jetzt zu keinem Re-  
 sultate 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 Re-  
 sultate 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. Ver-  
 schiedene unserer grössten schweizerischen Ver-  
 bände 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 ver-  
 ursachen.

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

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

Da sich am 13. dies wieder ein frecher Raub-  
 anfall 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 ver-  
 breitenden Raubfälle auf Reisende in Personen-  
 zügen haben dem preussischen Minister der öffent-  
 lichen Arbeiten Veranlassung gegeben, durch  
 einen aus maschinen-, betriebs- und verkehrs-  
 technischen Mitgliedern bestehenden Ausschuss