Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels

Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein

Band: 15 (1906)

Heft: 18

Artikel: Die Schweizerischen Speisewagen : ein Vorschlag an die Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen und an die Schweizer Hotelliers

Autor: O.A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-522362

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: 08.10.2025

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

BASEL, den 5. Mai 1906. BALE, le 5 Mai 1906.

№ 18.

Abonnement

Für die Schweiz:
1 Monat Fr. 1.25
3 Monate „ 3.—
6 Monate „ 5.—
12 Monate „ 8.—

Für das Ausland: (inkl. Portozuschlag)
1 Monat Fr. 1.50
3 Monate „ 4.—
6 Monate „ 7.—
12 Monate „ 12.—

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:
7 Cts. per 1 spaltige Millimeterzeile oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt.
Vereins-Mitglieder bezahlen 3½ Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.

Schweizer Hotel-Revue

Revue Suisse des Hôtels

№ 18.

Abonnements

Pour la Suisse:
1 mois . . Fr. 1.25
3 mois . . „ 3.—
6 mois . . „ 5.—
12 mois . . „ 8.—

Pour l'Etranger: (inclus frais de port)
1 mois . . Fr. 1.50
3 mois . . „ 4.—
6 mois . . „ 7.—
12 mois . . „ 12.—

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:
7 Cts. par millimètre-ligne ou son espace. Rabais en cas de répétition de la même annonce.
Les Sociétaires payent 3½ Cts. net p. millimètre-ligne ou son espace.

Organ und Eigentum des Schweizer Hotelier-Vereins.

15. Jahrgang | 15me Année

Erscheint Samstags. Paraît le Samedi.

Organe et Propriété de la Société Suisse des Hoteliers.

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel. ✳ TÉLÉPHONE 2406. ✳ Rédaction et Administration: Sternengasse No. 21, Bâle.

Inseraten-Annahme 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-Réclame" à Lucerne

Verantwortlich für Redaktion und Herausgabe: Otto Amsler, Basel. — Redaktion: Otto Amsler; K. Achermann. — Druck: Schweiz. Verlags-Druckerei G. Böhm, Basel.

Die Schweizerischen Speisewagen.

(Vergl. No. 44 [1905], 6, 8, 11, 16 und 17 [1906] d. Bl.).

Ein Vorschlag

an die

Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen

und an die

Schweizer Hoteliers.

Die Schweiz den Schweizern! Dieses Schlagwort bekam man in letzter Zeit öfters zu hören oder zu lesen, wenn von den schweizer. Wasserrechten, die Staatseigentum werden sollen, die Rede war. Wir möchten es auch hier vorausschicken, indem wir, im Anschluss an die bisherigen Schilderungen über den Stand des schweizer. Speisewagenbetriebes, nachstehendem Gedanken Ausdruck verleihen.

In dem von der Generaldirektion der S. B. B. unterm 5. Februar 1904 dem Verwaltungsrat unterbreiteten und von ihm genehmigten Vertragsentwurf mit der jetzigen Schweizer. Speisewagen-Gesellschaft heisst es in der Einleitung u. a.:

„Bisher wurde der Dienst der schweizer. Speisewagen inklusive Stellung des erforderlichen Materials durch die Internat. Schlafwagen-Gesellschaft in Paris auf Grund der mit den betr. Bahnen abgeschlossenen Verträge besorgt. Seit der Verstaatlichung haben sich nun auch schweizerische Unternehmen für den Speisewagenbetrieb auf den inländischen Linien beworben. Wenn auch die Internat. Schlafwagen-Gesellschaft durch ihre Geschäftsführung nicht Veranlassung gegeben hat, ihr den Speisewagenbetrieb ganz oder teilweise zu entziehen, so erachten wir es doch als angezeigt, Bestrebungen im eigenen Lande, die darauf gerichtet sind, diesen nicht unbedeutenden Geschäftszweig möglichst zu einem einheimischen zu machen, zu unterstützen."

In diesem von uns unterstrichenen Schlusssatz liegt der Beweis dafür, dass die Generaldirektion der S. B. B. die Absicht hatte, den Speisewagenbetrieb, soweit möglich, einer einheimischen Gesellschaft zu übertragen. Im Anfang mag es ja auch den Anschein gehabt haben, als ob die neue Gesellschaft eine wirklich schweizerische sei. In der Einleitung des Vertragsentwurfs heisst es zwar, dass die Internat. Schlafwagen-Gesellschaft bei der neuen schweizerischen beteiligt sei, aber man wusste jedenfalls nicht, dass sie von Anfang an zu mindestens drei Viertel Herr und Meister in der sogen. schweizer. Gesellschaft war. Unter Berufung auf den heutigen Stand dieser Angelegenheit erlauben wir uns, die Generaldirektion der S. B. B. an ihren in der oben zitierten Einleitung zum Vertragsentwurf niedergelegten Grundgedanken: die Schweiz den Schweizern, zu erinnern und ihr nahezulegen, dass der Moment gekommen ist, ihn voll und ganz zu verwirklichen.

Art. 23 des Vertrages mit der sogen. schweiz. Speisewagen-Gesellschaft sagt, dass derselbe für 15 Jahre gültig sei, dagegen von den S. B. B. sofort aufgelöst werden könne, wenn die Gesellschaft eine Verletzung der Bestimmungen des Vertrages sich zu schulden kommen lasse. Einer solchen Verletzung hat sich die Gesellschaft nun tatsächlich schuldig gemacht, indem die Grundbestimmung, d. h. das Bestehen einer schweizerischen Gesellschaft, von ihr nicht befolgt wurde. Denn, wie wir schon in letzter Nummer betont, befinden sich sämtliche Aktien der sog. schweiz. Gesellschaft im Besitz der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Den Beweis hiefür lieferte die letzte Generalversammlung dieser Gesellschaft in Brüssel. Was der schweiz. Gesellschaft einzig noch eine nationale Färbung verleiht, das sind der Präsident und der Vizepräsident des Verwaltungsrates, aber auch diese Färbung scheint uns heute nicht mehr waschecht zu sein, wenn sie es überhaupt je gewesen ist.

Man darf hier füglich die Frage aufwerfen, wie es einer Gesellschaft, die nur aus einem Aktionär besteht, möglich war, eine gesetzmässige Generalversammlung abzuhalten, wie es im März d. J. bei der schweiz. Speisewagen-Gesellschaft in Bern der Fall war.

Wir kommen nun, der Lage der Dinge entsprechend, auf unsere Vorschläge in No. 44 vom 4. November vorigen Jahres zurück. Damals schrieben wir am Schluss eines die Speisewagenfrage beleuchtenden Artikels:

„Es geht aus dem Vorhergesagten hervor, dass die Speisewagenfrage in der Schweiz noch nicht zur allgemeinen Befriedigung gelöst ist und sehen wir den Zeitpunkt herannahen, wo es angezeigt wäre, dass die Inhaber der hauptsächlichsten schweizerischen Bahnhofrestaurationen, für welche die Speisewagen eine empfindliche Konkurrenz sind, sich zu einem Konsortium einigen und den Bundesbahnen den Vorschlag machen würden, er solle das Rollmaterial selbst übernehmen und den Betrieb diesem Konsortium verpachten. Niemand wäre besser in der Lage, die Speisewagen rationell und in befriedigender Weise zu führen, als die Bahnhofrestaurateure, die durch Alimentierung der Wagen von einem Buffet zum andern für stets frische Ware Garantie bieten würden, abgesehen davon, dass auf diese Weise eine ungerechte Konkurrenz aufgehoben und das Geld im Lande bleiben würde.

Sollten die S. B. B. sich für eine solche Kombination nicht — oder vorläufig nicht — bereitfinden lassen, so läge unseres Erachtens für die Bahnhofrestaurateure immer noch die Möglichkeit vor, unter Herbeiziehung einer Anzahl Bahnhof-Hotels, die sich ebenfalls zu den durch die Speisewagen Geschädigten rechnen können, eine grössere Gesellschaft zu gründen mit einem Kapital von etwa 1 Million zur Uebernahme des Betriebes samt Rollmaterial."

Diese vor 6 Monaten gemachten Vorschläge möchten wir heute etwas modifizieren und in einen einzigen, präzisen Vorschlag verwandeln. Wir sind nämlich durch seither gemachte Wahrnehmungen und eingeholte Erkundigungen zu der Ueberzeugung gelangt, dass es nicht möglich wäre, die Bahnhofrestaurateure für diesen Zweck unter einen Hut zu bringen. Manche fühlen sich zu unselbständig, zu wenig unabhängig, sich einem solchen Begehren anzuschliessen, andere wieder sind in dem Irrtum befangen, es handle sich um eine Aktion gegen die S. B. B., ihren Brotherrn. Zudem dürfte vielleicht bei der Generaldirektion der S. B. B. das Gefühl vorherrschen, die Bahnhofrestaurateure würden, weil im Pachtverhältnis stehend, für sie eine zu wenig stabile Gesellschaft bilden.

Aus allen diesen Bedenken ist nun für uns hervorgegangen, dass eine Gesellschaft von Hoteliers am allerehesten in der Lage wäre, das Material und den Betrieb der Speisewagen zu übernehmen. In dem zur Leitung der Geschäfte zu ernennenden Verwaltungsrat könnten auch die S. B. B. vertreten sein. Die Beschaffung des nötigen Kapitals von Fr. 1—1½ Millionen dürfte nicht allzuschwierig sein, da es sich um ein gesichertes Unternehmen handelt; vor allem aber müsste darauf Bedacht genommen werden, dass die Gesellschaft nicht etwa einen lokalen Charakter bekäme, sondern sie müsste sich, resp. ihre Mitgliederzahl (Aktionäre), möglichst über die ganze Schweiz verbreiten. Ferner sollte die Generaldirektion der S. B. B. dieser Gesellschaft in der Weise entgegen kommen, dass sämtliche innerhalb der Landesgrenzen kursierenden Speisewagen als zum schweizerischen Betrieb gehörend erklärt würden, d. h., dass die Wagen der internationalen Gesellschaft nur bis zur Grenze fahren dürften.

Auf diese Weise wäre es einer ausländischen Gesellschaft unmöglich gemacht, auf unseren Wiesen zu grasen und es bliebe nicht nur der Erlös im Lande, sondern es würde für die Landesprodukte und den einheimischen Handel ein bedeutend erweitertes Absatzgebiet geschaffen; denn jetzt ist für die Hauptlinien das Ausland Lieferant für die in der Schweiz servierten Speisen und Getränke.

Die Ueberzeugung haben wir auf jeden Fall, dass der Betrieb der Speisewagen durch Schweizer Hoteliers zufolge ihrer Fachkenntnisse nur gewinnen kann, denn heute steht der Betrieb unter einer Leitung, der vorher nie Gelegenheit geboten war, sich Sach- und Fachkenntnisse anzueignen. Die Hoteliers würden gewiss nie ein Menu servieren, wie dasjenige, das den Gästen des Wagens Olten-Bern am 5. April vorgesetzt wurde, man lese:

Potage „remouillage"
Nouilles au fromage
Foie de bœuf au lard
Carottes sauce crême
Roastheef et salade
Fromage, fruits.
Preis: Nur Fr. 3.50.

Bei solchen „Leistungen" sollte die jetzige Gesellschaft es über 7% Dividende bringen können.

Wir sagen daher noch einmal: Die Schweiz den Schweizern! Das Terrain ist geebnet, die Gelegenheit günstig. Unsere Aufgabe ist es natürlich nicht, nach dieser Richtung hin in der Sache weiter vorzudringen und dem Gedanken Gestalt zu geben, dagegen erklären wir uns gerne bereit, mit nähern Details an die Hand zu gehen.

Wer von unsern Hoteliers ergreift die Initiative zur Gründung einer wirklich schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft? *O. A.*

Automobil-Gesetzgebung.

Zur Eröffnung der Schweizerischen Automobilausstellung in Genf hat Bundespräsident Forrer eine sehr bedeutsame Rede über die Bundesgesetzgebung betr. den Automobil- und Fahrradverkehr gehalten und damit gewissermassen ein erlösendes Wort gesprochen, das in weiten Interessentenkreisen lauten Beifall und freudiges Echo wecken wird. Wir halten es für angezeigt, die Rede in der Hauptsache hier wiederzugeben.

Nach einigen einleitenden Sätzen ging der Redner über zur Besprechung der Stellung des Bundesstaates zu der Gesetzgebung über die neuen Verkehrsmittel und sagte folgendes:

„Als vor einigen Jahren auch bei uns das Bedürfnis sich geltend machte, staatliche Regeln über das Automobil- und Velowesen aufzustellen, fand man, dass dem Bund die Zuständigkeit zu solchen Normen fehle, wenigstens auf dem Gebiete der Polizei. Deshalb nahm man Zuflucht zu einem Konkordat, d. h., zu einem Verkommnis zwischen den Kantonen, wie es in Art. 7 der Bundesverfassung vorgesehen ist.

Ein solches Konkordat ist nach mühseligen Verhandlungen zustande gekommen. Die Kantone Aargau, Schaffhausen, Thurgau, Uri und Graubünden waren nicht dabei. In der Folgezeit sind die zwei erstgenannten Kantone beigetreten. Thurgau hat sich tatsächlich angeschlossen, indem es eine autonome Gesetzgebung erliess, die sich mit dem Konkordat deckt, und indem es Gegenseitigkeitserklärungen mit den Konkordatskantonen austauschte. Uri und Graubünden stehen noch immer aus.

Bald erwies es sich, dass das Konkordat unvollständig war und der Erläuterung und Ergänzung bedarf. Wer musste da die Sache anhandnehmen? Natürlich die Bundesbehörde, die aber auf dem Gebiete doch nichts zu befehlen hat. Diese Konkordatsverhandlungen sind äusserst mühsamer Natur und führen nicht weit, indem zur Gültigkeit der Beschlüsse stets schliessliche Einstimmigkeit erforderlich ist.

Und doch schreitet die Bedeutung und Entwicklung der neuen Verkehrsmittel unaufhaltsam vorwärts, sie empfindet die Mangelhaftigkeit der staatlichen Regelung als eine lästige Fessel. Automobil und Velo entbehren der Möglichkeit, sich mit der öffentlichen Meinung eines grösseren Gebietes in entscheidender Weise auseinanderzusetzen. Diesen grossen Mangel empfindet man überall im Volke einerseits, und bei den Velo- und Automobilfahrern anderseits, und darunter leidet auch eine Industrie, die doch dem technisch erfindenden Sinn unseres Volkes wie auf den Leib zugeschnittsn erscheint; ist doch in manchen Landesgegenden je der zweite Einwohner ein geborener Mechaniker.

Wie kommen wir aus dieser Verlegenheit heraus? Dadurch, dass wir die Angelegenheit bundesrechtlich ordnen. Alsdann werden die nämlichen Normen für die ganze Schweiz gelten und wird es nicht mehr Landesteile geben, in denen besonderes Recht oder Unrecht herrscht.

Und in der Tat: Wenn es ein Rechtsgebiet gibt, wo einheitliche Norm von nöten ist, so dürfte es dasjenige des Verkehrsrechtes sein. Im Nu ist ein Kanton durchfahren, am gleichen Tag durchquert das Automobil zehn Kantone. Ist es nicht geradezu Widersinn, dass, wenn ich von Ragaz nach Maienfeld radle, meine Fahrt zweierlei Normen unterworfen ist, während wie Ragaz so auch Maienfeld Schweizerboden ist?

Ich gehe noch weiter: Eine baldige internationale Regelung ist geboten, wenigstens in gewissen Beziehungen. Internationales Recht ist aber nur dann möglich, wenn sich die Länder des gesammten Rechtsgebietes für alle ihre Glieder und Gebietsteile dem internationalen Rechte unterwerfen. Konkordat und internationales Recht können nebeneinander nicht bestehen.

Also wagen wir den Schritt: er ist nötig und ein Fortschritt. Von heute an sei unsere Parole: Bundesrechtliche Regelung des Verkehrs mit Velo, Motorvelo und Automobil. Dabei wollen wir den Kantonen die Handhabung der Polizei innert den bundesrechtlichen Normen und wollen wir den Einzelgebieten gewisse Normen der