

**Zeitschrift:** Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels  
**Herausgeber:** Schweizer Hotelier-Verein  
**Band:** 15 (1906)  
**Heft:** 8: x

**Anhang:** Beilage zu No. 8 der Schweizer Hotel-Revue = Supplément au no. 8 de la Revue Suisse des Hôtels

### **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:** 08.01.2026

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

## Schweizer Hotel-Revue.

## Revue Suisse des Hôtels.



## Der 1. März

ist der erste diesjährige Termin für die Bestellung von

## Verdienstmedaillen

(Breloques und Brochen)

für Angestellte mit 5 oder mehrjähriger Dienstzeit.

Der Versand findet am 20. März statt. Diejenigen Mitglieder, welche hievon Gebrauch machen wollen, werden hiemit höflich ersucht, dies **vor dem 1. März** dem Zentralbureau **anzuzeigen**, worauf ihnen der bezügliche Prospekt nebst Bestellschein umgehend zugesandt wird.

Basel, den 3. Februar 1905.

Für das Zentralbureau:

Der Chef: **Otto Amsler.**

Le 1<sup>er</sup> Mars

est le premier terme de cette année pour la commande de

## Médailles de mérite

(Breloques et Broches)

aux employés comptant 5 ou plus d'années de service.

L'expédition aura lieu pour le 20 mars. Ceux de MM. les Sociétaires qui désirent en faire usage sont priés de **s'annoncer avant le 1<sup>er</sup> Mars** au Bureau central, qui leur fera parvenir par retour du courrier le prospectus et le bulletin de commande.

Bâle, le 3 Février 1905.

Pour le Bureau central:

Le Chef: **Otto Amsler.**

## Ecole professionnelle

de la

Société Suisse des Hôtels  
à Cour-Lausanne.

## Les inscriptions

pour le prochain cours annuel, durant du 1<sup>er</sup> Mai 1906 au 15 Avril 1907 seront reçues

jusqu'au 31 Mars.

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.**

## Fachliche Fortbildungsschule

des

Schweizer Hotelier-Vereine  
in Cour-Lausanne.

## Anmeldungen

für den vom 1. Mai 1906 bis 15. April 1907 dauernden Jahreskurs sind  
**bis 31. März 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.**

## Die Schweiz und der Automobilismus.

Unter dem Beisitz des Hrn. Bundesrat Ruchet, Chef des Departements des Innern, versammelten sich am 15. ds. im Hotel Bellevue in Zürich die Delegierten des Schweizer Hotelier-Vereins, des Schweiz. Touring-Clubs und des Schweiz. Automobil-Clubs in 3. Sitzung, um über die zu treffenden Massnahmen zu beraten, die zu einer möglichst einheitlichen Regelung des Automobilverkehrs zu führen geeignet erscheinen.

Aus den Voten des Hrn. Bundesrat Ruchet geht hervor, dass seinerzeit die Aufstellung des gegenwärtigen interkantonalen Konkordats mit grossen Schwierigkeiten verbunden gewesen ist, dass aber in der Praxis das Konkordat sich nicht derart bewährt habe, wie man es erwartet. Eine einheitliche Regelung der Frage, soweit es gewisse brennende Punkte anbetrifft, hält Herr Ruchet nicht für unmöglich. Unter diesen figuriert in erster Linie die Vereinheitlichung der Strafen. Der Fremde kann sich nicht leicht in die Verhältnisse unseres Landes mit seinen 25 Republiken hineindenken und es sollte deshalb an dem so verschiedenartig gestalteten Strafsystem zuerst der Hebel angesetzt werden. Der Fremde aber hält ein Konkordat für ein Gesetz, wovon es in Wirklichkeit weit entfernt ist. Das Strafmass variiert gegenwärtig zwischen Fr. 10—1000, teilweise mit Gefängnis. Einzig der Kanton Waadt hat eine einheitliche Strafe von Fr. 10.

Herr Ruchet sieht zwar voraus, dass das zu Erringende nicht beim ersten Anruf der Kantone gelingen werde, aber mit etwas Ausdauer werde man schliesslich doch zum Ziele gelangen und verspricht er, nach dieser Richtung hin sein Möglichstes zu tun; diese Frage interessiert ihn umso mehr, da er auch seinerzeit für das Zustandekommen des Konkordats gewirkt habe. Er werde im April eine Konferenz der Vertreter der Kantone einberufen. Auf jeden Fall empfehle es sich, von den Kantonen nicht zu viel auf einmal zu verlangen und für das, was man vorerst erreichen wolle, sich Zeit zu nehmen. Als ein auf später zu verschiebender Gegenstand wurde von Hrn. Ruchet die Anregung betreffend Nationalisierung der Strassen I. Klasse bezeichnet. Es wurde hierauf die für das Departement des Innern bestimmte Eingabe verlesen und von der Versammlung gutgeheissen.

Auch inbezug auf das Minimum der Fahrgeschwindigkeit glaubt man eine Vereinheitlichung erzielen zu können. Die gesamte Automobilfrage werde genau dieselbe Phase durchmachen müssen, wie seinerzeit die Velofrage. Die Schweiz habe allerdings ein erhöhtes Interesse, die Automobilfrage zu erledigen, nicht nur des Fremdenverkehrs wegen, sondern auch deshalb, weil unser Land inbezug auf die Automobil-Fabrikation eine bedeutende Stellung einnehme. Es wurde dann noch hervorgehoben, dass nun auch der Kanton Thurgau dem Konkordat beigetreten sei, sodass nur noch Uri und Graubünden demselben fernstehen.

Die oben erwähnte Eingabe an das Departement des Innern befindet sich nebststehend.

## La Suisse et l'automobilisme.

En la présence de M. le Conseiller fédéral Ruchet, Chef du Département de l'Intérieur, se sont réunis le 15 courant, à l'Hôtel Bellevue à Zurich, les délégués de la Société suisse des hôteliers, du Touring-Club suisse et de l'Automobile-Club suisse, en troisième séance pour discuter les mesures qui seraient les plus appropriées pour arriver à une réglementation uniforme de l'automobilisme.

Des déclarations de M. le Conseiller fédéral Ruchet, il ressort que le concordat intercantonal actuel avait été lié à de grandes difficultés lors de son élaboration, mais que dans la pratique le concordat n'avait pas donné ce qu'on en attendait. M. Ruchet ne considère pas comme impossible une réglementation uniforme de la question en ce qui concerne certains points brûlants.

Parmi ceux-ci figure en première ligne l'uniformité des contraventions. Le voyageur étranger ne peut pas facilement se faire à l'organisation de notre pays avec ses 25 républiques, et il faudrait tout d'abord porter la cognée à notre système de punitions si diversement établi. L'étranger considère le concordat comme une loi, tandis qu'en réalité celui-ci est loin d'en être une. L'application de la peine varie actuellement de 10 à 1000 francs, dans certains cas avec emprisonnement. Seul le canton de Vaud a une contravention uniforme de 10 francs.

M. Ruchet prévoit cependant que le but à atteindre ne le sera pas dès la première démarche à faire auprès des cantons, mais qu'avec un peu de patience on arrivera au but, et il promet de faire tout son possible dans ce sens; cette question l'intéresse d'autant plus, qu'il a en son temps travaillé à la création du concordat. Il a promis à cet effet de convoquer une conférence des représentants des gouvernements cantonaux dès les premiers jours d'avril. En tout cas, il est à recommander de ne pas

demandar aux cantons trop à la fois, et de consacrer le temps nécessaire aux choses que l'on cherche à obtenir. M. Ruchet estime que le projet de nationalisation des routes de 1<sup>re</sup> classe doit être renvoyé à plus tard. Lecture fut ensuite donnée de la pétition au Département de l'Intérieur, laquelle fut approuvée par l'assemblée.

On espère également obtenir un accord sur le minimum de la vitesse. Toute la question de l'automobilisme devra passer par la même phase que celle par laquelle ont passé les vélos, et la Suisse a certainement un très grand intérêt à résoudre cette question des automobiles, non seulement à cause du mouvement des étrangers, mais aussi parce que notre pays prend un rang important dans la fabrication des automobiles. Il est ensuite annoncé que le canton de Thurgovie vient d'acquiescer au concordat, si bien que les cantons d'Uri et des Grisons sont les seuls qui n'y ont pas encore adhéré.

## Pétition

adressée au Département fédéral de l'Intérieur par la Société suisse des hôteliers, le Touring-Club suisse et de l'Automobile-Club suisse au sujet  
du règlement de l'automobilisme.

Le règlement concordataire de la circulation automobile et cycliste adopté par 22 gouvernements cantonaux sur l'initiative du Département fédéral de l'Intérieur, tout en constituant un progrès réel et incontestable, a soulevé dans la pratique de très nombreuses réclamations, notamment de la part des touristes étrangers. La raison en est que le manque d'uniformité dans l'application du dit règlement dans les différents cantons a donné lieu à certains abus relevés et exagérés par la presse sportive étrangère. La conséquence en a été la mesure prise par les Automobile-Clubs étrangers le 18 décembre 1905 à Paris, de conseiller à leurs sociétaires et amis d'éviter de voyager en Suisse. C'est en d'autres termes le boycottage de notre pays par une catégorie de touristes appartenant aux classes privilégiées de la société.

Sans nous exagérer la portée de cette décision, nous la considérons comme regrettable pour le bon renom de la Suisse, d'autant plus que les reproches qui nous sont adressés sont en grande partie fondés.

Un examen approfondi de la question nous a donné la conviction que le seul moyen de remédier à cette situation serait que le Département fédéral de l'Intérieur voulût bien prendre l'initiative de convoquer de nouveaux les représentants des gouvernements cantonaux afin d'examiner avec eux la possibilité d'uniformiser en Suisse l'application du règlement concordataire et de prendre quelques mesures complémentaires.

Voici les principaux points sur lesquels nous attirons l'attention du Département fédéral de l'Intérieur:

1<sup>o</sup> Il est désirable que de nouvelles et pressantes démarches soient faites auprès des cantons non-concordataires pour les engager à accéder au concordat.

2<sup>o</sup> Aux abords des localités peuplées, des écritures prescrivant une allure très modérée à tous les véhicules doivent être placés en évidence et les agents de la force publique doivent exercer dans ces endroits un contrôle de la circulation qui offre toutes les garanties nécessaires à la sécurité des usagers de la voie publique.

3<sup>o</sup> Les agents chargés de la police de la circulation doivent recevoir des instructions élémentaires sur le mécanisme et la direction des automobiles, afin de faire disparaître chez ces représentants de l'autorité certaines préventions et certaines erreurs d'appréciation des vitesses. La création d'agents cyclistes est vivement recommandée.

4<sup>o</sup> Les agents chargés de la police de la circulation doivent être munis d'un signe apparent dont l'exhibition faite avec autorité soit considérée comme un ordre de faire halte, ou tout au moins de ralentir de façon à pouvoir entendre toute injonction du représentant de la force publique.

5<sup>o</sup> Aucune contravention ne doit être dressée par un agent si celui-ci ne se trouve pas sur la route. Il doit être visible du contrevenant et lui signifier immédiatement la contravention par écrit.

6<sup>o</sup> En cas de refus de stopper de la part du conducteur d'un véhicule, il y aura lieu d'appliquer des peines très sévères et uniformes. Le conducteur ne pourra jamais alléguer qu'il n'a pas vu ou compris le signe de l'agent.

7<sup>o</sup> La participation des agents de police au produit des amendes ayant dans la pratique donné lieu à des abus regrettables relevés et exagérés par la presse étrangère et qui ont eu pour conséquence les mesures d'interdit prises par les sociétés automobilistes, doit être entièrement supprimée.

8<sup>o</sup> Les gouvernements cantonaux, considérant que les usagers de la route ont besoin

en Suisse d'une éducation nécessaire par l'intensité de la circulation, doivent instituer dans les écoles des leçons d'usage de la route, notamment en ce qui concerne les différents signaux, l'éclairage, l'obligation de tenir sa droite, de dépasser à gauche, etc., etc.

Vu la difficulté d'apprécier la vitesse kilométrique, et considérant la supériorité des véhicules automobiles sur les véhicules à traction animale au point de vue de la souplesse et de la faculté de s'arrêter instantanément, il y a lieu de modifier comme suit les paragraphes 2 et 3 de l'article 9 du règlement concordataire:

Dans les localités habitées, sur les routes de montagne, sur les ponts, passages, rues étroites et partout où des écriteaux placés par les autorités locales le prescrivent, les conducteurs d'automobiles devront observer l'allure imposée aux véhicules à traction animale et ne devront pas dépasser celle d'un cheval au trot.

Nous sommes convaincus, Monsieur le Conseiller fédéral que si vous voulez bien user de votre haute influence auprès des gouvernements cantonaux pour obtenir d'eux d'adhérer à une nouvelle conférence, nous arriverons, grâce à votre intervention, à une amélioration sensible et immédiate d'un état de choses dont le maintien causerait à la Suisse un préjudice moral et matériel très appréciable.

## Le droit à la grande route.

Du Dr. G. Brennwald, avocat, Zurich.

Les grandes routes sont aujourd'hui, du moins en Europe, presque sans exception des voies de communication publiques. Cet emploi public a été jusqu'ici réglé par les lois spéciales de chaque Etat. Pour autant qu'aucune mesure d'exception n'est prise explicitement par l'Etat, la grande route appartient à tout le monde. Chacun doit s'y trouver sur un pied d'égalité absolue. Tout individu a le droit de profiter de ce moyen de communication, qu'il s'en serve comme piéton ou cavalier, vélocipédiste ou automobiliste.

Ce principe, au d'aujourd'hui incontestable, heurte de front les obstacles que l'on veut dresser devant quelques-uns au nom de je ne sais quelles mesures préventives. Le piéton n'a pas le droit de dire au cavalier: "Règle ta marche d'après la mienne. J'étais là avant toi." Le cavalier lui non plus ne peut invoquer des droits d'ancienneté vis-à-vis du vélocipédiste et en fin de compte de l'automobiliste. La grande route est publique et destinée à tous ceux qui veulent en faire usage, pour autant naturellement que des lois spéciales ne la ferment à la circulation. Le temps verra d'ailleurs naître sans cesse de nouveaux moyens de locomotion. Lorsqu'un nouveau venu a conquis sa place au soleil, il n'a pas à régler sa marche sur celle de ses devanciers. Ce sont ces derniers, au contraire, qui dans l'intérêt de la circulation générale doivent laisser passer l'autre sans trop froncer les sourcils.

Tout moyen de locomotion a droit à l'existence, quelle que soit la date de son invention ou de son apparition dans le monde. Il ne sert de rien de s'opposer à ce principe. Un nouveau moyen de transport qui réalise d'immenses progrès sur ses devanciers se montrera toujours plus fort que l'hostilité soulevée par son apparition et brisera tous les bâtons que l'on jettera dans ses roues.

Voyez le vélocipède. A-t-il assez fait crier; s'en est-on assez moqué? Ne l'a-t-on pas traité de calamité publique? Ne devait-il pas bannir toute la poésie de la grande route? Or le vélocipède est maintenant entré dans les mœurs. Eh bien, l'automobile lui aussi, malgré tous les obstacles et toutes les oppositions, fera la conquête du monde. Ce n'est plus, à l'heure actuelle déjà, un simple amusement ou un objet excentrique et sans utilité pratique. Le gros public même reconnaît les prodigieuses avantages de ce nouveau mode de locomotion, le public du moins qui veut bien se placer au point de vue pratique et utilitaire.

A côté de l'organe naturel de la locomotion chez les individus, à côté de la traction animale ou de la force musculaire appliquée à une machine, le moteur mécanique constitue une force nouvelle, une quatrième grande puissance. L'homme seul d'abord, aidé de l'animal ensuite, du vélocipède plus tard, et enfin voici l'automobile.

Il n'est pas besoin d'être grand diplomate pour savoir que les grandes puissances ne vivent en paix qu'au prix de concessions mutuelles. La compréhension et le respect des intérêts d'autrui est la condition nécessaire de la vie en société. Pourquoi l'automobile ne pourrait-elle pas prouver les services qu'elle peut rendre à la civilisation? Pourquoi, de parti pris, la considérer comme l'abomination de la désolation? Le remède qui apaisera le conflit actuel entre l'automobilisme et le public est tout trouvé. C'est quelque chose de très simple qui s'appelle: le bon sens. Bon sens de la part de chacun.

D'un côté, on s'abstiendra de mesures d'exception même légales. Ces dispositions injustifiées en vertu même de leur nature ne peuvent être appliquées longtemps et finissent toujours d'ailleurs par n'être plus du tout observées. On n'agira plus l'automobiliste par des procédés vexatoires et arbitraires, par de ridicules contraventions, réelles ou prétendues; on ne le considérera plus comme un objet d'exploitation privée ou communale; on le laissera poursuivre sa route sans tracasseries inutiles.

De l'autre côté, le chauffeur gardera une attitude correcte, ne commettra jamais d'excès de vitesse, toujours dangereux pour le public. Je connais un chauffeur qui met sa gloire à laisser distancer dans une rue populeuse sa 60 HP par les haridelles de nos cochers de fiacre. Je suis persuadé que ce chauffeur-là a plus fait pour la cause de l'automobilisme au profit du public que le plus grand champion sportif.

Allure très modérée dans les contours, un mot aimable et rassurant aux piétons effrayés, leur éviter autant que possible les éblouissements de boue, voilà autant de moyens qui à la longue rétabliront la paix entre l'automobiliste et le public.

Un touriste raisonnable doit savoir tenir compte tout d'abord des circonstances locales du pays qu'il traverse. Suivant les régions pendant des lieues et des lieues vous ne rencontrerez pas une âme. Vous pouvez déclencher alors votre troisième ou quatrième vitesse; ailleurs au contraire la circulation est intense; là, c'est une autre affaire, vous devez modérer votre allure. C'est ce que tant de chauffeurs étrangers ne comprennent malheureusement pas. Habités à parcourir dans d'immenses plaines des routes désertes et tirées au cordeau, ils oublient facilement que la situation chez nous est toute différente. Ils devraient se rappeler qu'il parcourt un terrain accidenté, sinueux, qu'on ne peut embrasser entièrement du regard et, partant, dangereux pour eux et surtout pour les autres.

Une assemblée, composée de délégués de l'Automobile-Club suisse, du Touring-Club et de la Société des hôteliers s'est réunie il y a quelque temps à Zurich pour discuter des voies et moyens propres à obtenir une réglementation uniforme et satisfaisante pour tous de la circulation en Suisse des automobiles. Un des participants, un des premiers hôteliers de la Suisse, automobiliste et propriétaire, a démontré d'une manière très intéressante que l'automobilisme était envisagé d'une manière toute différente suivant les contrées.

Là où l'automobilisme ne fait tout ni aux gains, ni aux prérogatives de la population, il soulève peu d'opposition. Mais il n'en est plus de même au contraire, là où le bétail par exemple est à proximité de la grande route. Pour un paysan une pièce de bétail est un capital, souvent même toute sa richesse. Une blessure,

une frayeur peut avoir des suites fort graves, et l'on comprend l'anxiété du paysan lorsqu'il voit filer près de son bétail une de nos machines. Le chauffeur ferait bien de se rappeler aussi que les tourbillons de poussière que soulève sa machine rendent immanquable pour le bétail le fourrage avoisinant la grande route. C'est là qu'il faut chercher la raison profonde de l'aversion du paysan pour l'automobile. On évitera donc autant que possible cet inconvénient par une allure normale qui aura en outre l'avantage de ne pas détériorer la chaussée.

C'est un fait caractéristique que, malgré la composition hétérogène de l'assemblée en question, tous les représentants étaient convaincus de la justesse des vues qui leur avaient été exposées.

Un mot, à ce propos, en faveur de la "Ligue contre la poussière" formée à l'instigation du Touring Club suisse. Il faudrait que ses efforts fussent couronnés de succès. Jusqu'à aujourd'hui les expériences tentées pour combattre la poussière n'ont pas été seulement satisfaisantes, mais très encourageantes. Avec une dépense relativement minime on peut en effet aujourd'hui obtenir une route vierge de toute poussière. La dépense est petite en effet si l'on veut bien prendre garde que l'application du procédé courant supprime tout ou partie des travaux ordinaires d'entretien. Il faut espérer que la Ligue verra le nombre de ses adhérents augmenter sans cesse. C'est le seul moyen pour elle de devenir plus puissante; le sacrifice qu'elle exige de ses membres est minime et est amplement compensé par les services rendus à la communauté.

Il faudrait que la bonne volonté et les efforts de tous ceux, qui dans le camp exposé ont du bon sens, fussent mieux connus. L'on pourrait alors mettre ordre à tous ces abus devenus en Suisse intolérables. Si l'on veut bien suivre la voie que nous avons indiquée, toutes les calamités dont on charge aujourd'hui les automobiles disparaîtront peu à peu.

Il faut espérer que ces malheureux concordats intercantonaux seront remplacés avant longtemps par un règlement fédéral. C'est lui qui devrait régler la circulation des automobiles. Une fois établi, il n'accordera plus, espérons-le, aux polices locales d'inflmes bourgades le droit de régler la vitesse permise et il leur ôtera leur droit de prise sur le portefeuille des automobilistes.

Il est à souhaiter aussi qu'il s'établisse un arrangement international, renseignant le chauffeur sur le maximum de vitesse toléré dans la contrée parcourue. Il serait facile d'utiliser dans ce but les écriteaux qui maintenant déjà le renseignent sur les distances kilométriques.

On est loin, je le sais, de réaliser la devise "Vivre et laisser vivre!" Il ne faudrait pas cependant dépasser certaines limites. N'a-t-on pas l'été dernier emprisonné des gens qui, à

l'entrée d'un village, avaient commis le crime d'avertir un chauffeur d'avoir à ralentir. Dans certains endroits, il faut le dire bien haut, les contraventions ont donné lieu à une spéculation véritable, et il est temps qu'un état de choses semblable prenne fin. Qu'on se le rappelle, ces péages systématiquement tendus à l'automobile disparaîtront avant l'automobile lui-même. Notre pays est trop petit pour résister longtemps à la marée montante du progrès. L'opposition est enragée encore, je le sais, mais nous en viendrons à bout. Je songe ici au boycott, un peu puéril d'ailleurs, de la Suisse par les automobile-clubs étrangers. Il avait été exprimé à Paris déjà, sous une forme un peu moins tranchante. Il est vrai que dans certains milieux en Suisse cette mesure a été célébrée comme une victoire, et l'on n'y a pas vu un acte de représailles. Nous sommes persuadés d'ailleurs que le nombre des automobiles diminuera chaque jour jusqu'à ce qu'en fin les derniers, souffrant de leur isolement, se rallieront à leur tour.

L'automobile a cessé de servir uniquement au plaisir d'un nombre restreint de privilégiés de la classe aisée. On reconnaît de jour en jour davantage l'importance pratique du véhicule automobile aussi bien pour le transport des personnes que pour celui des marchandises et on l'utilise toujours plus. Je ne veux rappeler ici que les services d'automobiles qui mettent en communications les endroits les plus retirés avec les centres du trafic plus considérables. Et c'est précisément nous, Suisses, qui devrions nous garder, dans l'intérêt de notre commerce comme dans celui de notre industrie, d'envisager cette question par le petit côté. Tant que l'automobilisme s'est identifié avec le sport, la production principale des voitures automobiles a été dans les mains de la France; aujourd'hui qu'il est entré dans la période d'utilisation pratique, l'Allemagne et l'Italie sont devenues les concurrents les plus redoutables. Nous ne pouvons nous contenter de suivre la réalisation de ces faits en spectateurs impassibles, pour la bonne raison que la Suisse, par suite de sa situation politique internationale, est éminemment propre à la production. Si nous comptons en outre avec la réputation établie des fabriques de machines suisses, nous serons facilement amenés à reconnaître que l'industrie automobiliste est destinée plus que tout autre à devenir pour notre pays une nouvelle source importante de revenus.

Cette manière de voir vient-elle à se frayer un chemin, nos anti-automobilistes ne refuseront alors plus à l'automoteur, à cette "quatrième grande puissance", le droit à l'usage de la route, et ce n'est point trop à contre-cœur, on peut l'espérer, qu'ils feront, en faveur de notre commerce et de notre industrie, le sacrifice de leurs préjugés.

## Kleine Chronik.

**Luzern.** Der neue Salon-Dampfer Schiller ist am 17. Februar von Stapel gelaufen.

**Adelboden.** Die Direktion des neuerstellten Hotel National wurde Herrn Georges Balsiger, zurzeit Leiter des Bad Flüelen, übertragen.

**Bern.** Die Direktion des Hotel National ist von Herrn H. Lindemann, gewesenen Oberkellner des Hotel Bellevue in Genf, übernommen worden.

**Berlin.** Im Alter von 57 Jahren starb hier Herr Wilhelm Beau, Besitzer des Hotel de France, Vorsitzender des Vereins Berliner Hotelbesitzer.

**Locarno.** Die Drahtseilbahn zur Madonna del Sasso ist letzte Woche kollaudiert worden und wird am 4. März dem Betrieb übergeben werden.

**Thunerssee.** Es wird das Projekt einer Schmalspurbahn Spiez-Faulenseebad-Krättigen - Aeschi-Mülenen aufgestellt, natürlich nur mit Saisonbetrieb.

**St. Moritz-Bad.** Die Gemeinde St. Moritz beschloss einstimmig, gemäss Konzession, das Kurhaus St. Moritz zu dem von der Schatzungskommission bestimmten Preise an sich zu ziehen.

**Frutigen.** Das "Landhaus" ist in den Besitz der Herren Gebr. Schürz in Adelboden übergegangen und wird nach vorhergegangener Renovation unter dem Namen Central als Passantenhotel betrieben werden.

**Vevey.** Die hier konstituierte Gesellschaft für den Bau des Majestic Palace Hotels will laut "Oberl. Volksbl." nicht etwa am Genfersee bauen; das neue Haus soll vielmehr in Cimiez bei Nizza entstehen, wozu ein Terrain für zirka 1 Million Franken erworben wurde. Die Hoteliers von Montreux bezwecken damit jedenfalls eine stete enge Fühlung mit der Riviera einzuleiten, die durch Eröffnung der Simplonlinie umso wertvoller erscheint.

**Luzern.** Die englische Gesellschaft, welche die Polytechnische Chalets Seeburg bei Luzern betreibt und vom April bis Oktober wöchentliche Karavannen mit je 6 Tagen Aufenthalt bringt, vergrössert die Gebäulichkeiten derart, dass vom Frühling an 300 Betten zur Verfügung stehen. Bisher konnten 160 Personen in Seeburg untergebracht werden. Der Ueberschuss wurde bisher jeweilen in den Hotels der Stadt verortet.

**Interlaken.** Am 20. ds. brach im Turm, der die beiden Hotels, Victoria und Jungfrau, verbindet, Feuer aus, das jedoch auf den östlichen, vor 5 Jahren neu erbauten Flügel mit dem Turm beschränkt werden konnte. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, unverzüglich den Wiederaufbau des Hotel Viktoria an Hand zu nehmen. Der östliche Teil der Brandruine wird niedergelegt, um einem Neubau Platz zu machen. Mit der Restauration des an den Mittelbau anstossenden Flügels glaubt man bis zur Saison fertig zu sein. Der Ostflügel würde im Konbau bis zur Saison ebenfalls fertig und einen Anstrich erhalten, der ihn von den übrigen Gebäudeteilen wenig unterscheiden würde. Auf diese Weise wird dem Sommerbetrieb 1906 nichts mehr im Wege stehen.

## Saison-Eröffnungen.

Luzern: Hotel Schwanen & Rigi, 1. März.  
Menaggio: Hotel Viktoria, 20. Februar.

An die tit. Inserenten!

Gesuche um Empfehlung im redaktionellen Teil werden nicht berücksichtigt. — Reklamen unter dem Redaktionsstrich finden keine Aufnahme. — Ein bestimmter Platz wird nur auf längere Dauer und gegen einen Zuschlag von 10 bis 25% reserviert.

# „Henneberg-Seide“

— nur adt, wenn direkt von mir bezogen — schwarz, weiß u. farbig v. 95 Cts. bis Fr. 25.— p. Met. —  
glatt, gefaltet, farriert, gemustert, Damaste etc.  
Seiden-Damaste v. Fr. 1.30 — Fr. 25.— Ball-Seide v. 95 Cts. — Fr. 25.—  
Seiden-Bastkleider p. Robe „ 16.80 — „ 85.— Braut-Seide „ Fr. 1.35 — „ 25.—  
Foulard-Seide bedruckt „ 95 Cts. — „ 5.80 Blousen-Seide „ 95 Cts. — „ 25.—  
p. Met.  
Germer Seid. Voiles, Messaline, Taffet Caméléon, Armure Sträne, Cristalline, Ottoman,  
Surah u. f. w. Granto ins Haus. Muster umgehend.

G. Henneberg, Seiden-Fabrikant, Zürich.

## Cotillon-Touren

Verlangen Sie  
Preisliste  
No. 90.

## Fastnachts-Artikel

Illust. Katalog  
No. 96  
soeben erschienen.

## Franz Carl Weber

Spezialhaus  
für  
Spielwaren

Zürich

MAISON FONDÉE EN 1811.  
**BOUVIER FRÈRES**  
NEUCHÂTEL.  
SWISS CHAMPAGNE.  
Se trouve dans tous les bons hôtels suisses.  
HORS CONCOURS (membre du jury)  
EXPOSITION UNIVERSELLE PARIS 1900.

## Hotel- und Pension-Verkauf.

Familienverhältnisse halber werden an einem blühenden Luftkurort Graubündens, nahe der Bahn, mit Post, Telegraph und Telefon und mit einem Sommer- und Winterkur- und Sportplatz eng verbunden: 1) ein kleineres Hotel mit Zubehör und 2) ein Gasthaus mit Bierhalle, beide bis jetzt mit nachweisbar bestem Erfolge betrieben, aus freier Hand verkauft. Zu No. 2 gehört eine Wasserkraft von ca. 12 H. P., sowie ein Fleischtrocknereigebäude. Auch kann Wiesboden (zu Bauplatzen geeignet) dazu abgetreten werden.

Für nähere Auskunft wende man sich auf Chiffre Z 45 Ch an Rudolf Mosse, Chur. 1312 (M. B. 19)

## Hotel-Praxis.

Man wünscht 16-jährigen, der III. Sekundarschulklasse mit gutem Erfolg zu entlassenden, kräftigen Sohn in allen aufeinanderfolgenden Fächern der Hotellerie bestehende ca. zweijährige praktische Lehre durchmachen zu lassen. Antritt bis ca. 1. Mai a. c.  
Offerten mit Bedingungen von Jahresbetrieben (vorzugsweise aus Zürich, Luzern etc.) befördert unter Chiffre H 63 R die Exped. ds. Bl.

## Zu verkaufen gut frequentiertes Hotel I. Ranges

in Bezirkshauptort der Ostschweiz, an schönster bestgelegener Strasse und Wochenmarktplatz gelegen, mit komfortabel, best-eingerichteten Fremdenzimmern, grossem und kleinem prächtigem Saal, Restauration, Gas und elektrischem Licht. Jährlich ca. 170–200 Hochzeiten. Ferner gehören zum Objekt schöner Garten und etwas Land, grosse Pferdestallung und Remise. Ueberaus günstige Kaufgelegenheit. Anzahlung Fr. 30.000.— Agenten gänzlich ausgeschlossen. Nähere Auskunft erteilt:

O. Steiner, Geschäfts- und Versicherungsbureau,  
Kaltbrunn, St. Gallen. (64)

## Sofort zu verkaufen aus Gesundheitsrücksichten Liqueur- & Mineralwasser-Fabrik

mit Weinhandlung, nebst prächtigem Wohnsitz, an vortheilhaftester, vorzüglicher Lage, grosse, schöne Keller- und Lageräume, Hofraum, prächtiger Garten, Pferde-Stallung, Wasser- und Gas-Einrichtung, Laden-Magazine, zu jedem Zweck dienlich, auch geeignet für Fruchthandlung. Eisenbahngleise direkt zur Fabrik. Sehr günstige Kaufgelegenheit. Zum ausnahmsbilligen Preis von Fr. 92.000. Anzahlung ca. 35–40.000 Fr.

Agenten ausgeschlossen. Nähere Auskunft erteilt:

O. Steiner, Geschäfts- und Versicherungsbureau,  
Kaltbrunn, St. Gallen. (65)

Vins fins de Neuchâtel  
**SAMUEL CHATENAY**  
Propriétaire à Neuchâtel  
SEPT MÉDAILLES D'OR ET D'ARGENT  
Expositions universelles, internationales et nationales  
MEMBRE DU SYNDICAT NEUCHÂTELAIS DES ENCEVREURS  
GRAND PRIX PARIS 1900  
Marque des hôtels de premier ordre  
Dépôt à Paris: V. Péllet, au Châtelet Suisse, 41 rue des Petits Champs  
Dépôt à Londres: J. & R. McCracken, 38 Queen Street City EC

**Secrétaire-Comptable,**  
sérieux, capable, expérimenté et parlant bien les langues, âgé de 28 à 32 ans, est demandé pour une maison de premier ordre en Italie pour le mois de mai prochain. Place à l'année. Inutile de postuler sans de très bonnes références.  
Adresser les offres détaillées avec photographie, copies de certificats et prétentions de salaire sous chiffre H 46 R à l'administration du journal.

## Stütze.

Gebildetes Fräulein, gesetzten Alters, in Sprachen (franz., deutsch, englisch und etwas italien.), Klavier und Gesang gründlich gebildet, im Hauswesen u. Kindererziehung erfahren, sucht Vertrauensposten in nur feinem Hotel. Beste Zeugnisse und Ref. Offerten sub H 266 R a. d. Exp.

Familienverhältnisse halber ist ein in bestem Gang sich befindendes  
**Hotel 2. Ranges mit eigenen Soolbädern**  
und ca. 50 Betten an sehr frequentiertem Kurort unter günstigen Bedingungen zu verkaufen. Anzahlung Fr. 30–50.000. Uebernahme ab der Saison 1906.  
Agenten verboten. Offerten unter H 47 R an die Exp.







[REDACTED]