

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels

Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein

Band: 15 (1906)

Heft: 1

Anhang: Beilage zu No. 1 der Schweizer Hotel-Revue = Supplément au no. 1 de la Revue Suisse des Hôtels

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: 02.04.2025

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

Schweizer Hotel-Revue.

Revue Suisse des Hôtels.

Boycottage de la Suisse par les automobilistes.

La question de savoir quelle position la Suisse, en sa qualité de contrée préférée des touristes, va prendre vis-à-vis de l'automobilisme est des plus pressantes. Ce ne sera pas une petite affaire de trouver le texte de loi qui donne satisfaction aussi bien aux automobilistes qu'au public, c'est-à-dire à tous les intéressés, mais si cette réglementation est difficile à établir, elle sera d'autant mieux accueillie qu'elle sera mieux faite.

L'initiative de ce projet a été, comme l'on sait, prise par la Société suisse des hôteliers, et le dernier numéro de son organe a rendu compte du résultat de l'assemblée des délégués, qui a eu lieu conjointement avec deux autres sociétés suisses, l'Automobil-Club et le Touring-Club. Il ressort de cette assemblée, qu'on espère dans les cercles intéressés, voir se réaliser à bref délai les desiderata formulés. Reste à savoir, si la première question à résoudre, celle de la réouverture de la route du Brünig, que le gouvernement d'Obwald, avait fermée aux automobiles, trouvera une solution favorable. La Société de développement de l'Obwald ainsi que le gouvernement du canton de Berne ont vainement essayé de faire revenir le gouvernement d'Obwald sur sa décision. De même la Société pour le développement de Lucerne a fait également une démarche sans résultat. Et actuellement le gouvernement de Lucerne lui-même s'est occupé des automobiles excommuniées sur le territoire de l'Obwald. Ensuite de cette intervention, l'Obwald est, paraît-il, à la recherche d'un «paratonnerre»; il est en effet notoire, que l'Entlebuch est très fréquenté des automobiles, depuis l'interdiction de l'Obwald. Toutefois le gouvernement de l'Obwald persisterait dans son arrêté. La question est de savoir s'il ne modifiera pas son opinion, en présence des démarches communes de l'Automobil-Club suisse, du Touring-Club suisse, et de la Société suisse des hôteliers.

Entretenu à eu lieu à Paris le congrès international des automobilistes, signalé dans le N° 51 de la *Revue des Hôtels*. La Suisse était représentée par MM. le Baron Sulzer-Wart, Paul Galopin et Trümpp-Heer. Le procès-verbal relate ce qui suit, en ce qui concerne la Suisse:

Les délégués des Automobil-Clubs d'Allemagne, d'Amérique, d'Autriche, de Belgique, d'Espagne, d'Angleterre, d'Italie, de Portugal, de Hongrie et de France, réunis dans cette assemblée, considérant les incessantes difficultés auxquelles sont sujets les automobilistes dans leurs voyages en Suisse, tout en reconnaissant pleinement l'esprit bienveillant des délégués de l'Automobil-Club suisse, et malgré les assurances données par ces derniers, déclarent recommander à tous les propriétaires d'automobiles et à leurs amis, d'éviter le passage à travers la Suisse. Cette résolution a été prise à l'unanimité, moins les voix des délégués de l'Automobil-Club suisse.

C'est ainsi que le boycottage de la Suisse a été décidé, quoique sous une forme douce, par cette réunion internationale. On ne peut prédire jusqu'à quel point il sera effectivement exécuté. Il est acquis déjà, que l'Automobil-Club français n'est pas dans les mêmes dispositions. Car celui-ci a repoussé à l'unanimité le boycottage de la Suisse, dans un congrès spécial, tenu sous la présidence d'honneur de Mr. Loubet, et à la suite d'une protestation énergique du Président du Touring-Club suisse, quoique cette proposition ait été faite par le bureau. Ce congrès était formé de Clubs automobilistes, soit français soit étrangers — et l'on vota deux fois sur la proposition du Bureau, le 12 et le 16 Décembre — et les deux fois la proposition fut repoussée à l'unanimité.

Or nous nous demandons: le contraste entre les deux résolutions, celle du congrès international et celle du congrès français, n'est-il pas frappant? Le congrès international conclut au boycottage de la Suisse, le congrès des automobilistes de France prend une résolution diamétralement contraire, c'est-à-dire décide de ne pas boycotter la Suisse. Les ressortissants du pays dans lequel il y a le plus d'automobiles et d'automobilistes, et qui peuvent par conséquent émettre un avis exact sur la question, et qui en outre sont loin d'être toujours bien disposés à l'égard de la Suisse sont ceux qui tranchent en faveur de la Suisse, à l'encontre de la décision de la réunion internationale. Ceci n'est-il pas une preuve, que cette décision de boycottage a un vice de conformation? Et cette décision ne perd-elle pas ainsi de sa valeur, ou pour mieux dire, ne devient-elle pas illusoire? A notre avis, la principale signification de ces congrès réside dans la contradiction de leurs résolutions, qui est une réelle entrave pour la mise en pratique du boycottage. Au reste, le congrès international ne pouvait pas prendre de décision linéaire que automobiliste en particulier; c'est pourquoi la résolution d'éviter la Suisse n'a été prise que sous la forme d'un conseil, ce qui est à noter. La suite prouvera, que ce conseil ne sera pas suivi, et que vraisemblablement le boycottage lui-même, est et restera lettre morte. Qui vivra verra!

A propos de la décision ci-dessus mentionnée, de l'assemblée des délégués, et qui pourrait conduire au boycottage de notre pays, le *Journal de Genève* s'exprime comme suit:

«Il est exact que dans certaines localités de la Suisse, localités qui sont l'exception, l'autorité a exagéré la répression à l'égard des automobilistes, et nous sommes les premiers à regretter que certains chauffeurs, respectueux des règlements, aient été l'objet de vexations parfaitement injustes.

Mais il n'est non moins vrai que si les bons ont dû parfois payer pour les mauvais, c'est que le nombre de ces derniers a été beaucoup trop considérable et que l'exagération continue des vitesses a presque fatalement entraîné l'exagération de la répression.

Que les clubs qui font partie de l'Association internationale s'efforcent donc toujours d'exercer une pression morale sur les automobilistes pour les engager à observer les règlements et à se pénétrer de cette idée que la configuration même du terrain et l'agglomération des habitants en Suisse ne permettent pas les mêmes vitesses que dans certaines plaines inhabitées de la plupart des pays qui nous environnent.

En le faisant, ils rendront service à la fois aux régions qui sont visitées par les automobilistes, et aux automobilistes eux-mêmes.

Mais qu'ils veuillent bien, d'autre part, ne pas généraliser et ne pas représenter la Suisse comme un pays où l'automobiliste est partout traité en ennemi! Les autorités sauront petit à petit réagir contre les excès de zèle de leurs fonctionnaires de police, comme elles ont dû tout naturellement réagir au début contre les excès de vitesse des chauffeurs.

On se déclarera certainement d'accord avec la manière de voir de ce journal.

Les avis toujours plus nombreux de la presse quotidienne, concernant cette question, font d'autant plus ressortir combien il sera difficile dans la réglementation de ce véhicule moderne, de trouver le juste milieu, qui tienne compte de toutes les considérations justes. Il est déjà, malaisé de se faire jour, à travers le chaos d'opinions, de jugements et de propositions d'amélioration et d'y voir clair. Nous trouvons par exemple dans la *Kölnner Zeitung* un article qui, dans son entier, ne respire pas la sympathie à l'égard de la Suisse, mais qui à la fin lui rend cependant justice. La tendance tantôt sympathique tantôt antipathique de cet article, nous engage à prêter l'oreille à cette voix de tonner allemand, afin de pouvoir juger si elle sonne juste, ou si elle sonne faux, ou si elle est l'un et l'autre. Voici ce que nous lisons:

«Dans la lutte contre la bureaucratie arriérée, les automobilistes suisses rejoignent du secours de la part de l'étranger. Le mouvement de boycottage dirigé contre la Suisse par les sociétés internationales d'automobilistes, a attiré de nouveau l'attention sur la question de l'automobilisme en Suisse. La question est mûre depuis longtemps et si riche en épisodes intéressants, et originaux qu'on peut en dire quelques mots, d'autant plus que l'Automobil-Club de Cologne vient de donner suite à son projet de boycotter la Suisse. Avant tout constatons que la Suisse est un des domaines principaux des automobilistes, c'est en des pays dans lesquels le nouveau moyen de locomotion a trouvé le plus rapidement et le plus largement emploi. On pourrait croire que la contrée des montagnes et des lacs devrait être le pays doré des automobilistes et l'on est étonné de voir le peuple suisse, ou plutôt ses autorités compétentes, être animés de l'esprit le plus rétrograde. Les causes de cette regrettable constatation sont difficiles à comprendre. Sans doute plus d'un automobiliste a voyagé à travers la Suisse, et n'y a pas causé grande satisfaction — mais parce qu'il y a de temps à autre des automobilistes qui se laissent aller à marcher trop vite; qui échappent rapidement à la main de la justice, et qui sont très lents à reconnaître le tort qu'ils ont pu faire, ou ne peut cependant barrer la route à un mode de locomotion moderne — et les autorités suisses ne devraient pas, par suite de mauvais procédés isolés, prendre prétexte de traiter les automobilistes en Suisse comme des lépreux ou de les poursuivre comme du gibier. — L'automobile est considérée de divers côtés comme une ennemie, comme un vulgaire et malin perturbateur du repos public, et certains écrivains et littérateurs appartenant aux cercles cultivés de la Suisse commencent à philosopher sur le monstre automobile.»

Comme exemple à ce sujet la *Kölnner Zeitung* cite à ce propos les dissertations connues de M. J. V. Widmann, du *Bund*, et continue en ces termes:

«La masse du public s'est associée à ce mouvement et a salué les Herold littéraires qui préchent la croisade contre l'automobile. Ce n'est que dans un pays à sentiments démocratiques comme la Suisse, où l'on ne veut rien savoir des situations d'exception, que la lutte contre l'automobilisme a pu se transformer en haine: le sentiment démocratique se trouve lésé par l'empêchement des autos dominateurs et monarchistes et s'en irrite. De la colère à la vengeance il n'y a qu'un pas, et il ne faut pas plaisanter avec les instincts vindicatifs de vigoureux campagnards; les automobilistes qui ont voyagé en Allemagne, en savent également

quelque chose, lors des débuts de l'auto. On peut alors entendre parler de scènes de coups, d'aimables arrastages sur les têtes d'automobilistes, de réceptions hospitalières faites par les soins de la police toujours aux aguets, à des gens qui ne s'y attendent pas le moins du monde et de cent autres chicanes et gracieusetés, auxquelles tout automobiliste parcourant la Suisse est exposé.

Le reproche principal qui a été fait aux autorités de certains cantons, est la chasse industrielle organisée contre les autos et les embuscades de la police qui fait d'excellentes affaires au moyen des contraventions. La Société suisse des automobilistes s'est déjà élevée énergiquement et à plusieurs reprises contre ces procédés, mais ses efforts pour introduire une réglementation uniforme de l'automobilisme en Suisse, n'ont eu jusqu'ici que peu de succès, parce que chaque canton, formant une administration spéciale, peut faire ses lois à sa guise sur ce point. De sorte que la Confédération elle-même ne peut être rendue responsable, et seuls des intérêts économiques pourront faire modifier l'opinion de ceux qui manquent d'indulgence et de clairvoyance. Dans l'état actuel des choses, le Canton des Grisons, un des plus beaux de la Suisse, et qui de plus, jouit des routes les mieux entretenues, ferme avec entêtement son entrée aux autos, le Canton d'Obwald a interdit cette année le Brunig au passage des automobiles et le voyageur qui traverse le Gothard, doit utiliser un attelage de bœufs, pour trainer son auto d'Andermatt à Göschenen. Rien d'étonnant que les Suisses qui sont amateurs du nouveau mode de locomotion, fassent tout ce qu'ils peuvent pour mettre fin à cet état de choses. La Suisse est l'un des premiers pays au développement des moyens modernes de transport et peut par conséquent être considérée comme un des pays les plus avancés quant aux questions de transport; elle a ouvert ses portes à l'automobile pour camionnages, et elle jouit d'une industrie automobiliste florissante. Aussi les gens clairvoyants considèrent-ils les Suisses comme beaucoup trop pratiques, pour que leur amitié contre les automobiles puisse être de longue durée.»

C'est ainsi que parle la feuille rhénane, et elle nous donne par-là un avertissement important. Sans vouloir anticiper sur les décisions ou résolutions que pourront prendre d'autres assemblées, nous nous permettrons quelques commentaires:

A notre avis, le journal en question n'a pas tout à fait tort en parlant d'esprit bureaucratique arriéré à propos des procédés employés à plusieurs reprises en Suisse à l'égard des automobilistes. Toutefois il aurait fallu réfléchir que ces procédés résultent d'une absence de réglementation et sont donc, en partie tout au moins, excusables. Le nouveau mode de locomotion a devancé les temps, et l'organisation juridique pour parer aux abus n'existe pas encore, de là les procédés à l'aspect bureaucratique et qui ne sont souvent que maladroites de la part de l'appareil judiciaire et de là les fautes commises.

Mais lorsqu'on vient à parler de l'esprit tout à fait arriéré des autorités suisses, cela dépasse de beaucoup le but à atteindre. Conclure d'un cas isolé lequel a peut-être mérité cette épithète, et généraliser, cela ne peut s'admettre, et surtout pas, tant qu'il n'y a pas de législation uniforme.

Il est tout aussi peu exact de dire que les autorités suisses poursuivent les automobilistes comme des lépreux et comme du gibier. C'est là une affirmation grotesque qui ne mérite pas d'être prise au sérieux. Si un paysan suisse, irrité de ce que ses cultures au bord du chemin sont, dans leur plus bel état de floraison, couvertes de la poussière soulevée par les autos, et qu'il se laisse aller à faire une sottise, les autorités ne peuvent cependant pas en être rendues responsables; le point de départ n'est pas le même et comme nous l'avons déjà dit, on ne peut conclure d'un cas particulier pour tous les autres cas.

Il suit de là que c'est une fâcheuse exagération de taxer la Suisse toute entière d'ennemie de l'automobilisme. Si un écrivain connu se fait en toute bonne foi le porte-parole des abus produits par un nouveau mode de locomotion, dont l'existence se justifie du reste, et qu'il trouve de l'écho, cela n'est pas non plus une preuve que la Suisse est une ennemie de l'automobile et une ennemie remplie de haine. L'écrivain directement incriminé saura sans nul doute se défendre, quant à nous, nous devons repousser l'affirmation insensée que les agissements de notre population à l'égard des automobiles, doivent être attribués au sentiment démocratique, contre les empêtements des autos monarchistes et dominateurs. Ceci n'a dépendant rien à faire avec la démocratie en général et celle de la Suisse en particulier. N'y a-t-il donc pas de monarchistes parmi les Automobilistes? Et un monarchiste ne peut-il pas aussi bien être lésé par les empêtements des autos monarchistes et dominateurs? Ou bien tous les monarchistes sont-ils amis de l'automobilisme? Chaque lecteur pourra répondre de lui-même à ces questions.

Nous tenons à faire remarquer que dans l'article de la *Kölnner Zeitung* de pareils empêtements de la part des automobilistes ne sont pas contestés et ceci est en faveur de cette partie de nos campagnards qui n'use pas toujours de procédés bien aimables à l'égard des automobilistes. Seuls les empêtements qui sont des abus, comptent pour quelque chose dans le mouvement anti-automobiliste en Suisse. Il ne peut être question ici ni d'ennemis, ni de haine, ni de vengeance. L'auteur de l'article de la *Kölnner Zeitung* voit les choses trop en noir.

Nous sommes cependant d'accord avec lui sur un point, lorsqu'il signale l'organisation en petit de la Suisse, où chaque canton forme pour lui-même sa police et rend ainsi illusoire l'unité de procédure. Nous prenons bonne note aussi, qu'à la fin de l'article il est dit que la Confédération ne peut être rendue responsable des procédés désagréables. Cela nous réconcilie avec les boutades de l'auteur, et nous voulons espérer que le mouvement actuel en faveur d'une législation concernant l'automobilisme aura pour résultat de mériter le compliment que la *Kölnner Zeitung* adresse à la Suisse, à la fin de son article. A-n.

Voyages de Noël et sports d'hiver.

Nous lisons dans la *Pall Mail Gazette* du 23 courant: Il y a un an, les quelques «parties» qui visitaient la Suisse à l'approche des fêtes de Noël ne pensaient pas être les précurseurs des voyages de Noël qui ont pris une telle extension cette année. Ce que quelques touristes anglais faisaient l'année passée a été copié cette année par des centaines de personnes.

Pour faire face à cette affluence, la ligne du Sud-Est a fait circuler pour la première fois des trains de luxe spéciaux avec wagons-restaurant et wagons-lits, directement de Calais en concordance avec le train de 11 heures de la station Victoria.

Le 22 courant, l'affluence était si grande que les voyageurs durent être transportés en trois séries et, sur le vapeur de Douvres, le nombre des passagers pour les stations d'hiver suisses était de 5-600. Environ 250 allaient dans le midi de la France et deux fois autant à Paris. Les voyages de Noël auront toujours de plus en plus de succès, car le public trouve que l'on peut passer les fêtes de Noël tout aussi confortablement et pour le moins tout aussi économiquement sur le continent.

Kleine Chronik.

St. Beatenberg. Das Hotel Viktoria erhält einen Anbau für Kourier- und Speisesaal.

Schulz. Die Direktion des Hotel Engadinerhof hat für nächsten Sommer übernommen Herr Joh. Luzius Michel von Igis in Vorarlberg.

Ein Hotel auf Aemsgenalp. Auf der bekannten Alp Aemsgen ob Alpnach auf dem Pilatus wird von Herrn Bucher, Sarnen, ein Hotel modernen Genres erstellt werden.

Engelberg. Das Hotel Bellevue-Terminus ist vom bisherigen Besitzer Herrn Odermatt käuflich an seine Söhne, Gebrüder Odermatt, übergegangen, die es in bisheriger Weise weiterführen werden.

Grabünden. Herr G. Frick von Kazis, früher Besitzer des Hotel Weisses Kreuz in Chur, wurde vom Verwaltungsrat der A.-G. Grand Hotel Val Tenigia-Somvix als Direktor gewählt.

Liste der prämierten Angestellten. No. 195 der in No. 62 der *Hotel-Revue* publizierten Liste soll heissen Mathilde Durrer, nicht Mathias Durrer, was wir gefl. zu berichtigen bitten.

Santa Margherita-Ligure. In hier verstarb nach kurzer heftiger Lungenentzündung, im Alter von 34 Jahren, Herr Ch. Kuoni-Stoppani, Besitzer des Hotel Miramaro.

Interlaken. Mit dem 1. Januar ist das Grand Hotel Métropole & Monopole, A. G., in den Besitz des Herrn E. Seiler, langjährigem Direktor des Grand Hotel Jungfrau in Interlaken übergegangen. Derselbe beabsichtigt, schon auf die kommende Saison verschiedene Renovationen und innere bauliche Veränderungen in genanntem Etablissement vorzunehmen.

Nizza. Die in No. 52 enthaltene, der *Basler Ztg.* entnommene Notiz betreffend Kasinobrand in Nizza ist laut Bericht von massgebender Seite dahin zu korrigieren, dass es sich dabei nicht um einen Brand des Kasino, sondern im Palais de la Jetée handelt. Das Feuer konnte in seinem Anfang erstückt werden und der Betrieb des Etablissements war keinen Augenblick unterbrochen.

Veltlinerweihandel. Aus Sondrio wird berichtet: In der letzten Zeit wurden grössere Quantitäten neuen Weins zu Fr. 62.50 per Hektoliter verkauft, alten Weins zu Fr. 96. Die Käufer waren Schweizer, die sich beiläufig, ihr Bedürfnis nach vor dem 1. Januar heimzubringen, mit welchem Datum der Zoll von Fr. 3.50 auf Fr. 8 pro Hektoliter erhöht wurde.

Weinprüfer „Probat“. der seinerzeit als unfehlbares Instrument angesehen wurde, ist nun vom ampelographischen Institut in Budapest, der ungarischen Zentral-Weinbauversuchsanstalt, wissenschaftlich untersucht worden. Dieses Institut hat festgestellt, dass der Apparat nur zur Irreführung des Publikums dient und keinerlei positiven Analysepunkt für den Nachweis der Echtheit der Weine bietet. Der Apparat funktioniert ganz falsch, denn bald zeigt er einen argen Pansch als echten Wein, bald wieder wird er einen gebaltreichen Wein als Fälschung hinstellen. Gestützt darauf warnt nun die *„Schweizer Weinzeitung“* unsere Weinliebhaber und Weinkonsumenten, dass sie der pompösen Reklame des F. Hubert'schen Weinprüfungs-Apparates *„Probat“* nicht aufsitzen und sich der Verwendung dieses Apparates enthalten mögen.

