

**Zeitschrift:** Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels  
**Herausgeber:** Schweizer Hotelier-Verein  
**Band:** 39 (1930)  
**Heft:** 21

## **Werbung**

### **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:** 17.03.2025

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



# Todes-Anzeige

Den verehrlichen Vereinsmitgliedern machen wir hiemit die schmerzliche Mitteilung, dass unser Mitglied

Herr

## Kaspar Pfyl-Waldis

Besitzer des Hotel Drei Königen Schwyz

am 16. Mai nach langer Krankheit im Alter von 63 Jahren gestorben ist.

Indem wir Ihnen hievon Kenntnis geben, bitten wir, dem Heimgegangenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

Namens des Zentralvorstandes  
Der Zentralpräsident:  
Dr. H. Seiler.

### Inhalts-Übersicht

#### Einladung Delegiertenversammlung S. H. V. Haupt-Artikel:

Aktuelles — Auskunftsdiens bei Reisebureaux etc. — Ausbildung im Portierberuf — Grosse Schweizer Alpenroute — Sprachgewandtes Zugspersonal.

#### Petit-Artikel:

Eine Million für die St. Moritzer Strassen — Von der wirtschaftlichen Bedeutung eines Weltbades.

#### Kleine Meldungen und Notizen.

Illustrierte Monatsbeilage „Hotel-Technik“

### Sprachgewandtes Zugspersonal bei den Bundesbahnen

Auf Grund eingelaufener Klagen über bestehende Mängel in der sprachlichen Ausbildung von Zugführern und Kondukteuren auf schweizer Hauptlinien wandte sich unlängst die Direktion des Zentralbureau an die Generaldirektion S. B. B., mit dem Ersuchen um gefl. Auskunft hinsichtlich der derzeitigen Praxis bei Einstellung, Weiterbildung und Verwendung sprachgewandten Zugspersonals speziell in Zügen mit starker Ausländerbesetzung. Auf diese Anfrage erfolgte nun dieser Tage Antwort der Generaldirektion, der wir im Auszuge folgende Daten entnehmen:

„Im Jahre 1925 sind neue Vorschriften betreffend die Aufnahme der Lehrlinge für den Zugsdienst und die berufliche Ausbildung des Zugspersonals erlassen worden. Diese schreiben vor, dass bei der Aufnahme der Lehrlinge vorab diejenigen Bewerber berücksichtigt werden sollen, die mehrere Fremdsprachen kennen. Tatsächlich sind seither keine Kondukteurlehrlinge eingestellt worden, die nicht wenigstens drei Sprachen kennen. Dabei wird der Kenntnis der englischen Sprache besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Um das Zugspersonal fortgesetzt auf der Höhe seiner Aufgabe zu halten, werden von der Bundesbahnverwaltung regelmässig Instruktionkurse veranstaltet. Den Zugsbegleitern wird ferner die Möglichkeit gegeben, auf Kosten der Verwaltung Sprachkurse zu besuchen und sich in andere Sprachgebiete versetzen zu lassen. Von dieser Möglichkeit wird ständig Gebrauch gemacht.

Um die Kondukteure so wenig als möglich der Billetkontrolle zu entziehen und ihnen somit Gelegenheit zu geben, sich in diesem ihrem eigentlichen Tätigkeitsgebiet möglichst grosse Übung anzueignen, wird darauf gehalten, sie so wenig als möglich zum Dienst in Güterzügen heranzuziehen. Sie völlig von dieser Leistung zu entbinden, ist nicht möglich, weil die Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes sowie die erhöhten Anforderungen während der Reisesaison, insbesondere auch an Sonntagen, es mit sich bringen, dass eine grössere Anzahl Kondukteure vorhanden sein muss, als für den Personenverkehr an Werktagen nötig wäre. Dass aber sprachkundige junge Kondukteure in Güterzugsdiensten die Altersgrenze abwarten müssen, ist nicht zutreffend.

Zurzeit ist noch eine Anzahl älterer Zugsbegleiter vorhanden, die nur eine Fremdsprache kennen. Diese im übrigen durchaus geeigneten Beamten können nicht zurückgestellt werden. Wir befinden uns gegenwärtig in einer Übergangsperiode. Die getroffenen Massnahmen, die sich bewährt haben und eine sichere, rasche und zuvorkommende Bedienung der Reisenden bezwecken, werden sich aber in den nächsten Jahren in grösserem Umfang auswirken.

Wir prüfen gegenwärtig noch, ob und in welchem Masse eine weitergehende Spezialisierung des Personals für die Bedienung der Schnellzüge möglich ist.“

Wie aus diesen Darlegungen ersichtlich, schenkt die Generaldirektion der Angelegenheit ihre stete Aufmerksamkeit und sorgt namentlich, worüber keine Zweifel bestanden, auch in zweckmässiger Weise für sprachliche Weiterbildungsmöglichkeiten des Personals. In Kreisen der Fremdenverkehrs-Interessenten wird man von dieser Tatsache mit Befriedigung Kenntnis nehmen, in der Gewissheit, dass die Bahnverwaltung auch dort, wo vielleicht noch Lücken in der sprachlichen Ausbildung des Betriebspersonals bestehen mögen, entsprechende Abhilfe schaffen wird.

### „Grosse Schweizer Alpenroute“

Dr. H. A. Gurtner, Lauterbrunnen

(Fortsetzung)

4.

Es ist nun aber keineswegs gesagt, dass das kontinentale Land mit dem dichtesten Automobilbestand auch verhältnismässig am meisten Touristenautomobile nach der Schweiz sendet. Ist die Schweiz das bevorzugte Reiseland des Automobilisten? Hierüber fehlt uns ausführliches Zahlenmaterial zur Dokumentierung und wir können nur darauf hinweisen, dass die Zahl der einreisenden landesfremden Automobile in der Schweiz im letzten Jahr das 130ste Tausend überschritten hat, während uns bekannt ist, dass das grosse Deutsche Reich nur von 65,585 fremden Automobilen besucht worden ist und das bekannte „Reiseland“ Italien nur ca. 77,000 Gäste in Automobilen zählte; das heisst: wenn wir je drei Gäste pro Wagen annehmen, so kämen wir auf ca. 26,000 Automobile. Aus diesen Vergleichen dürfen wir auf eine Bevorzugung der Schweiz als Reiseland schliessen.

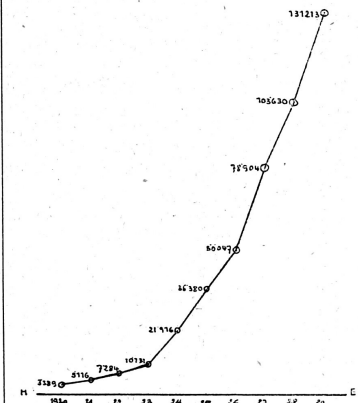
Betrachten wir nun an Hand der Zollstatistik die Bewegung und Entwicklung des Automobilismus der Schweiz.

Der Personenwagenbestand der Schweiz hat sich nach der folgenden Zahlenreihe entwickelt:

|        |        |        |                    |                    |
|--------|--------|--------|--------------------|--------------------|
| 1920   | 1921   | 1922   | 1923 <sup>1)</sup> | 1924 <sup>1)</sup> |
| 5,411  | 8,902  | 15,011 | 16,697             | 22,540             |
| 1925   | 1926   | 1927   | 1928               | 1929               |
| 28,679 | 36,070 | 45,584 | 52,923             | 55,149             |

Die Anzahl der zu vorübergehendem Aufenthalt — Autotourismus — in die Schweiz eingefahrenen fremden Automobile weist die folgende Reihe auf:

|        |        |        |         |         |
|--------|--------|--------|---------|---------|
| 1920   | 1921   | 1922   | 1923    | 1924    |
| 3,389  | 5,116  | 7,284  | 10,131  | 21,916  |
| 1925   | 1926   | 1927   | 1928    | 1929    |
| 36,380 | 50,047 | 78,904 | 103,630 | 131,213 |



Die Intensität der Zunahme im internationalen Tourismus geht ungefähr auf fünf Jahre zurück. Während bis mit 1923 die jährliche Zunahme unter 3,000 blieb, betrug sie in den Jahren

|         |         |         |         |         |         |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1924    | 1925    | 1926    | 1927    | 1928    | 1929    |
| +11,785 | +14,464 | +13,667 | +28,857 | +24,726 | +27,583 |

<sup>1)</sup> 1920—1923, Bestand am 30. Juni.  
<sup>2)</sup> Von 1924 an, Bestand am 31. Dez.

Es ist keineswegs von ungefähr, dass 1924 die Zahl der eingefahrenen Wagen sich gegenüber dem Vorjahr verdoppelt hat. Auf diesen Zeitpunkt entfällt die grosse prozentuale Steigerung und sie ist auf die Schaffung der sogenannten „provisorischen Eintrittskarte“ zurückzuführen, an deren Einführung, von Genf ausgehend, verschiedene Verkehrsorganisationen der welschen Schweiz und die schweizerische Verkehrszentrale einen hervorragenden Anteil haben. Damals noch sind mehr Automobile mit dem Zollaussweis der Triptyks als mit der provisorischen Eintrittskarte über die Grenze gekommen. Die Zahlen standen: 9,954 mit Triptyk und 7,840 mit provisorischer Eintrittskarte. Heute, das heisst im Jahre 1929 stehen 59,081 Triptyks gegen 65,624 provisorische Eintrittskarten. Die Bemühungen der S. V. Z. haben reiche Früchte getragen und wir möchten die Behörden der Verkehrszentrale ermuntern, die Zollerleichterungen noch weiter auszubauen. Der nächste Schritt sollte unseres Erachtens in einer weiteren Verlängerung der Geltungsdauer der ursprünglichen Fünftagekarte unternommen werden und in einer noch vermehrten Propagierung ihrer Anwendung.

Wie sich der Anteil der verschiedenen Nationen am internationalen Autotourismus in der Schweiz gestaltet hat, ersehen wir aus der folgenden Übersicht der an den Grenzposten geprüften Triptyks der einfahrenen Wagen:

|  | 1925   | 1926   | 1927   | 1928   | 1929   |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Frankreich . . . . .                     | 6,059  | 6,602  | 9,287  | 12,847 | 17,523 |
| Deutschland . . . . .                    | 2,082  | 3,886  | 6,749  | 11,794 | 18,399 |
| Italien . . . . .                        | 2,522  | 2,954  | 3,740  | 5,315  | 8,642  |
| England . . . . .                        | 1,724  | 2,163  | 2,436  | 3,550  | 3,834  |
| Oesterreich . . . . .                    | 655    | 1,003  | 1,816  | 2,668  | 3,282  |
| Belgien . . . . .                        | 777    | 782    | 855    | 1,351  | 1,544  |
| Holland . . . . .                        | 686    | 842    | 1,096  | 1,308  | 1,974  |
| Amerika . . . . .                        | 183    | 352    | 527    | 766    | 1,375  |
| Tschechoslowakei <sup>1)</sup> . . . . . | 112    | 241    | 292    | 739    | 1,171  |
| Spanien-Portugal . . . . .               | 108    | 123    | 166    | 292    | 320    |
| Afrika . . . . .                         | 27     | 24     | 120    | 243    | 335    |
| Dänemark <sup>2)</sup> . . . . .         | 77     | 104    | 193    | 238    | 400    |
| Rumänien <sup>3)</sup> . . . . .         | 52     | 65     | 197    | 172    | 189    |
| Russland <sup>4)</sup> . . . . .         | 2      | 17     | 53     | 39     | 80     |
| Asien . . . . .                          | 2      | 10     | 20     | 9      | 6      |
| Australien . . . . .                     | 1      | 3      | 10     | 2      | 9      |
| Total Triptyks . . . . .                 | 15,078 | 19,171 | 27,757 | 41,333 | 59,081 |

Diese Übersicht kann uns jedoch nicht genauen Aufschluss über die tatsächliche Beteiligung am ganzen Autotourismus geben, da sie nur die Aufteilung der Triptyks enthält. Das Total der Einreisen hat sich aber nach der folgenden Aufstellung entwickelt:

|                                 | 1925   | 1926   | 1927   | 1928    | 1929    |
|---------------------------------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Triptyks . . . . .              | 15,078 | 19,171 | 27,757 | 41,333  | 59,081  |
| Prov. Eintrittskarten . . . . . | 16,177 | 25,816 | 45,217 | 55,997  | 65,624  |
| Freipässe . . . . .             | 5,125  | 5,181  | 5,714  | 6,231   | 6,508   |
| Total Automobile . . . . .      | 36,380 | 50,168 | 78,688 | 103,561 | 131,213 |

Da die offizielle Statistik der Oberzoll-direktion jedoch nicht die Aufteilung der mit Triptyk, Freipass und provisorischer Eintrittskarte einreisenden Automobile wiedergibt, so müssen wir uns an die Zahlen der Triptyks halten. Für 1929 erfassen wir so nur 45 % der Einreisen. Bei den Grenzübertritten mit provisorischer Eintrittskarte wissen wir aus der Statistik nur, über welchen Zollkreis, z. B. Basel, Genf etc. sie erfolgt sind. Wollten wir aus dem Einreisepunkt auf die Nationalität schliessen, so würde dies zu ganz ungewissen Konstruktionen führen. In Basel beispielsweise führen deutsche und französische Wagen ein und wir wissen nicht, mit welchem Anteil am Gesamtkontingent wir die Nationalitäten einschätzen dürfen. Über Basel werden aber auch Holländer, Belgier und Engländer einreisen. Wir sind also von der Zollstatistik in diesem Punkt vollständig im Stich gelassen. Es wäre für die statistische Ermittlung des Anteiles der einzelnen Staaten sehr zu begrüssen, wenn die Oberzoll-direktion eine Feststellung der Staaten vornehmen würde. Heute müssen wir leider allein auf die Triptyks abstellen, die jedoch, wie oben erwähnt, nur 45 % der Einreisen ausmachen. Die prozentuale Beteiligung der einzelnen Länder der mit Triptyk im Jahre

<sup>5)</sup> + Polen + Ungarn.  
<sup>6)</sup> + Norwegen + Schweden.  
<sup>7)</sup> + Jugoslawien + Serbien + Bulgarien + Griechenland.  
<sup>8)</sup> + Lettland + Finnland.

**Wöchentlicher Ruhetag.** Wie die Tagespresse am letzten Freitag-Abend melden konnte, hat das Volkswirtschaftsdepartement den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die wöchentliche Ruhezeit fertiggestellt und dem Gesamtbundesrat vorgelegt, der noch im Laufe dieses Monats die Vorlage beraten dürfte. Weiter wird in der Pressemeldung gesagt, in dem vom Volkswirtschaftsdepartement mit den interessierten Kreisen geführten Vorverhandlungen sei in den wesentlichen Punkten ein Einigung erzielt worden, doch bleibe immerhin noch die Frage der freien Sonntage für das Wirtschaftspersonal abzuklären. Sodann scheinen vonseiten der Hotelier keine Einwendungen mehr gegen den Entwurf gemacht zu werden.

Ob letzteres zutrifft oder nicht, hängt in erster Linie vom Wortlaut des definitiven Entwurfes ab. Wir hoffen gerne, die Vorlage trage den Sonderverhältnissen in der Hotelierlei soweit Rechnung, dass dieser Erwerbszweig seine Zustimmung vorbehaltlos erteilen kann.

1929 eingefahrenen Automobile stellt sich wie folgt:

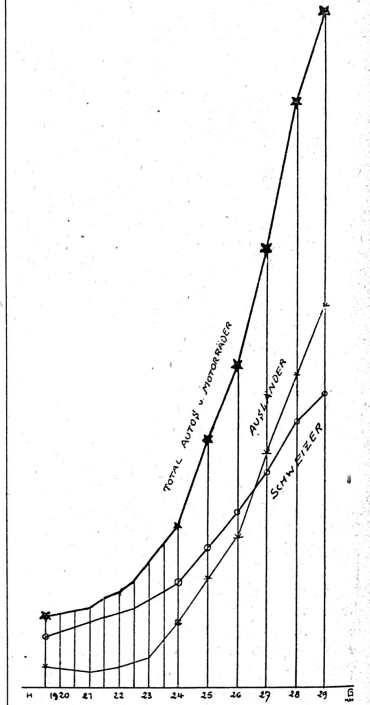
31,1 % Deutschland, 29,6 % Frankreich, 14,6 % Italien, 6,4 % England, 5,5 % Oesterreich; unter 5 % Holland, Belgien, Amerika, Tschechoslowakei etc.

Wenn wir uns nun erinnern, dass Deutschland, Holland und wohl auch Oesterreich, Tschechoslowakei und Italien in der Automobilisierung zurückstehen, sich aber sicher noch in den nächsten Jahren entwickeln werden, dann muss uns zur Überzeugung kommen, dass wir auch heute noch auf eine starke Weiterentwicklung des Automobilismus zählen dürfen.

Vergessen wir nun nicht, dass am Automobilverkehr in der Schweiz auch die einheimischen Automobile und die ausländischen und einheimischen Motorräder beteiligt sind, und erst die Addition all dieser Beteiligten die Totalzahl der Motorvehikel ergibt, welche die schweizerischen Strassen befahren. Die Totalzahlen stellen sich wie folgt:

|                                   | 1925   | 1926    | 1927    | 1928    | 1929    |
|-----------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Ausländische Autos . . . . .      | 36,380 | 50,168  | 78,688  | 103,561 | 131,213 |
| Schweiz. Autos . . . . .          | 28,679 | 36,070  | 45,584  | 52,923  | 57,256  |
| Summa . . . . .                   | 65,059 | 86,238  | 124,272 | 156,484 | 188,469 |
| Ausländische Motorräder . . . . . | 1,247  | 1,618   | 1,795   | 2,786   | 3,123   |
| Schweizer Motorräder . . . . .    | 16,176 | 20,326  | 34,253  | 40,788  | 45,248  |
| Summa . . . . .                   | 17,423 | 21,944  | 36,048  | 43,574  | 48,371  |
| Total Motorvehikel . . . . .      | 82,482 | 108,182 | 160,320 | 200,058 | 236,840 |

Graphisch dargestellt ergibt diese Entwicklung das folgende Bild:



(Schluss folgt)

Generalagentur f. d. Schweiz:  
JEAN HAECKY IMPORT A. G.  
BASEL

# PORTO DELAFORCE alt fein rassig

**Auskunftsdienst über Reisebureaux u. Annoncen-Acquisition**

**Anzeigenwerbung für Automobil-Führer.**

Vom Besitzer eines Hotels in Italien wird uns geschrieben:

„In den letzten Jahren stellen sich immer häufiger Vertreter (Akquisiteure) von Automobilklubs des gesamten europäischen Kontinents bei den Hotels ein, wovon natürlich jeder seinen Klub als den besten empfiehlt. Die Annoncen in den betr. Führern haben unerschwinglich hohe Preise und sind meist mit viel zu langfristigen Verpflichtungen verbunden. Kürzlich besuchte mich ein solcher Agent, der für einen ausländischen Klubführer Insertionen aufnehmen wollte zum Preise von Fr. 400.— mit 3-jähriger Verpflichtung. Es stellte sich dann heraus, dass verschiedene mir vorgewiesene Aufträge von Hotels gefälscht waren, was mir von den Besitzern der betr. Häuser auf telephonische Anfrage hin bestätigt wurde. Weiter wurde mir von dem betr. Vertreter zugesichert, dass das jeweilige Haus immer vorerst auf seine Güte geprüft werde, bevor der Automobilklub die Annoncen annähme, eine Behauptung, die jedoch unrichtig ist. Das Gleiche gilt auch bei der Zuerkennung der Schilder der offiziellen Automobilklubs, die zurzeit wieder in allenorten angebrungen werden.“

Es wäre darum sicherlich angebracht, wenn die Herren Hoteliers jenseits der Alpen die Akquisiteure oder Klubvertreter genau prüfen würden, bevor sie Verpflichtungen eingehen, womit dem Umfang solcher Anzeigenwerbung vielleicht ein Ende bereitet werden könnte.“

Die Ausführungen dieses ausländischen Hoteliers über das Vorgehen und die Taktik so vieler Akquisiteure werden durch ähnliche Vorgänge in der Schweiz vollauf bestätigt, wie an dieser Stelle übrigens schon wiederholt an Hand praktischer Beispiele dargetan wurde. Wir möchten daher den Rat, keine Auftrags- oder Bestellformulare zu unterzeichnen, ehe man sich über den Wert einer Anzeige und die bezüglichen Erfolgsaussichten genau erkundigt, hier erneut unterstützen. Im Zweifelsfalle oder bei mangelnder Orientierung verlange man von den Akquisiteuren einige Tage Bedenkzeit, überlege sich dann die Sache reiflich und ziehe vor Erteilung des Auftrages stets die gebotenen Erkundigungen ein. Die Befolgung dieses Ratsschlages wird manchen Hotelier vor nutzlosen Reklameauslagen und damit vor Verlusten bewahren. Der Auskunftsdienst des S. H. V. steht zu Informationen jederzeit zur Verfügung.

**Eine Million für die St. Moritzer Strassen**

(er.) Eine höchst instruktive Zählung führten im August vergangenen Jahres die Gemeindebehörden von St. Moritz durch. An einem Stich-

tag wurden sämtliche den Postplatz passierenden Verkehrsmittel säuberlich gezählt und registriert. Was dabei herauskam, war schlechterdings verblüffend: 2800 Automobile rollten allein im Laufe dieses Tages durch die Engadiner Metropole. Nahezu 100% mehr als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Und da wir gerade bei statistischen Dingen sind, verweilen wir noch einen Augenblick in ihrem Reich. Weil nämlich alles seinen Grund hat. Aus den Erhebungen der Gemeindeverwaltung über den Automobilverkehr erhellt, dass das Motorfahrzeug im Sommer 1929 dem Kurort St. Moritz 9176 Gäste zuführte mit 50,800 Logiernächten. In andere Worte geprägt, heisst das soviel als, dass 16% der Gesamtzahl von Logiernächten, die St. Moritz im Sommer 1929 aufwies, auf das Konto des Autourismus zu buchen waren. Wozu dieses statistische Hors d'œuvre? wird man fragen. Um ad oculos vorzudemonstrieren, welche Bedeutung heute der Automobilverkehr für das Fremdenzentrum St. Moritz erlangt hat, wiewohl die Entwicklung erst in ihren Anfängen steht. Indessen: dieser ungeahnte Aufschwung fand durchaus kein unvorhergesehenes St. Moritz vor, das sich durch den Gang der Ereignisse hätte überumpeln lassen. Planmässig, nach woldurchdachtem System baute es, kaum dass in Bündlen die Schranken für das Auto gefallen, Stück um Stück seines Strassennetzes aus, passte es den Bedürfnissen und Anforderungen des neuen Verkehrs an. Scheute dabei vor den grössten Opfern nicht zurück. Rund eine Million binnen vier Jahren — soviel hat St. Moritz für die Modernisierung seiner Strassen aufgewendet. Ausnahmslos präsentieren sich heute die wichtigen Strassen und Plätze im Ort in einwandfreier Verfassung; Kleinsteinpflasterung, Teer- oder Makadambelag fanden dabei Verwendung. Nicht minder wichtige Aufgaben hatten jetzt der Lösung und gehen der Verwirklichung entgegen: die Korrektion der grossen Zugangs- und Ausfallsstrassen. Gegenwärtig sind die Arbeiten an der Strasse Survetta (Somplatz)—Campfer in vollem Gang. Neben der auf 4 m verbreiterten Fahrbahn, die einen Topekabelag erhält, läuft ein neues Trottoir, das makadamisiert wird. Bis 1. Juni hofft man die Arbeiten zu Ende bringen und den Abschnitt dem Verkehr wieder öffnen zu können.

Damit ist eine weitere Etappe zurückgelegt auf dem Wege der Staubbekämpfung in St. Moritz. Denn nicht nur Ausgestaltung des Strassennetzes nach den Gesichtspunkten des modernen Verkehrs, sondern ebensowohl auch Bekämpfung der Staublage war das Leitmotiv, worauf sich das ganze Strassenbauprogramm aufbaute. St. Moritz gibt mit vollen Händen auch dem Fussgänger, was des Fussgängers ist. Und schliesst man in die Rechnung noch ein, was private Initiative geschaffen hat, um die Auto-Touristik zu fördern — Grossgaragen, Reparaturwerkstätten, Hotels, die darin weitern, dem Automobilisten jede Bequemlichkeit zu bieten — dann wird man anständigerweise zugeben müssen, dass St. Moritz alles getan, um sich seines Titels als Drehscheibe des Autourismus in Graubünden würdig zu erweisen.

**Von der wirtschaftlichen Bedeutung des Reiseverkehrs eines Weltbades**

Von befreundeter Seite wird uns ein Vortrag über die „Wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs in Baden-Baden“ zur Verfügung gestellt, den kürzlich Herr Hoteller Alfred Brenner in einer geschlossenen Gesellschaft dieses Weltbades hielt. Die sehr bemerkenswerten Ausführungen verdienen das Interesse auch der Schweizer Hoteliers, weshalb ihnen der nachstehende Auszug entnommen sei:

Der Vortragende gab zunächst einen Gesamtüberblick über die allgemeine Wirtschaftslage des Landes, die Stellung des Fremdenverkehrs innerhalb derselben sowie über die sehr oft falschen, zumindest widersprechenden Auffassungen der Öffentlichkeit zum Reiseverkehr und seinem Nutzen, um sodann auf Einzelheiten der Besuchstatistik von Baden-Baden und den Ertrag der Fremdenverkehrsbranche der Stadt einzutreten. — Den Umsatz der Baden-Badener Fremdenetablissemens im letzten Jahr berechnet Herr Brenner auf mindestens 15 Millionen Mark, einschliesslich 10 Prozent Bedienungszuschlag. Dazu müssen nun aber noch die täglichen Ausgaben der Fremden für Konsumation ausserhalb der Hotels, für Einkäufe, Arzt usw. gerechnet werden. — Nieder eingeschätzt belaufen sie sich auf rund 5 1/2 Millionen zu Hotel und den Einnahmen aus der Kurtaxe und den Badeanstalten mit je 1/2 Million kommen, womit sich die Gesamteinnahme des Platzes aus dem Fremdenverkehr auf 21 1/2 Millionen Mark oder 720 Mk pro Kopf der Ortsbevölkerung stellt. Dementsprechend ist denn auch das städtische Kurbudget mit 1 Million Mark relativ hoch.

In seinen weitem Ausführungen stellte der Vortragende sodann fest, dass die zwei Drittel der Gesamteinnahme aus dem Kurbesuch, die auf die Fremdenetablissemens entfallen, selbst wieder in voller Höhe an das Wirtschaftsleben zurückfliessen, da die sämtlichen Gewerbe am Platze davon profitieren. Das Baden-Badener Hotelgewerbe beschäftigt durchschnittlich 1500 Jahresangestellte, welche Zahl in der Saison auf 2200 anwächst. Dieses Personal bezieht jährlich eine Gehaltssumme von 3 Millionen Mk., das sind 20 Prozent des Umsatzes der gastgewerblichen Betriebe. Der nächste wichtige Ausgabeposten der Hoteller entfällt auf den Einkauf von Lebensmitteln in Höhe von 3,75 Millionen Mk. Die Steuern und Abgaben belaufen sich auf durchschnittlich 15 Prozent des Umsatzes = 2,3 Millionen. Hinzu kommen die Ausgaben für Feuerung, Licht, Wasser mit 750,000 Mk., ferner der Einkauf der Getränke, die Generalunkosten mit den Hypotheken- und Bankzinsen, die grossen Ausgaben für die Erneuerung und den Unterhalt der Immobilien und Mobilien. Diesbezüglich ist speziell hervorzuheben, dass die aus der Vorkriegszeit stammenden Betriebe diese Erneuerungen zum heutigen Preise ausführen müssen, und das heisst: beinahe im Verhältnis zu den Kosten eines Neubaus, denn die Abnutzung von Mobilien, Teppichen und Inventar hängt eben von deren Lebensdauer ab. In den beiden Hotels, denen der Vortragende vorsteht,

sind im letzten Jahr Mk. 400.000.— und seit 1924 im ganzen über Mark 1.600.000.— nur für Unterhalt und Modernisierung aufgewendet worden. Daraus geht hervor, dass ähnlich wie in der Schweiz den Fremdenetablissemens nur ein geringer und jedenfalls ungenügender Prozentsatz ihrer Einnahmen als Arbeitsentgelt sowie zur Verzinsung des Eigenkapitals verbleibt, während die gesamte übrige Wirtschaft und die Stadt selbst reiche Revenuen aus dem Fremdenverkehr ziehen.

Herr Brenner äusserte sich sodann noch zu verschiedenen Zukunftsaufgaben der Reiseverkehrsförderung und zur Kurpolitik des Platzes überhaupt, wobei er die Feststellung machte, dass die Meinung, Baden-Baden solle sich auf das minderbemittelte Publikum umstellen, sich schon auf Grund des Gesamtumsatzes als irrig erweise. Denn es entfielen von den Gesamteinnahmen auf die Erstklasshotels, bei 40 % der Übernachtungen, 66 % des Umsatzes der Hotellerie. Ein ähnliches Bild ergibt sich auch hinsichtlich des Ausländerbesuches. Sein Anteil an den Übernachtungen beträgt 22 %, der Anteil an den Einnahmen dagegen 33 %, da diese Gäste überwiegend in den erstrangigen Hotels absteigen. Die Bedeutung des Besuches aus dem Ausland ergibt sich daraus von selbst.

**Sektionen**

**Hoteller-Verein St. Moritz.**

In der Vorstands-Sitzung vom 9. Mai 1930 gelangte als erstes Traktandum die Frage der Förderung von Kinderreisen auch nach dem Hochtal des Engadins zur Behandlung. Angesichts der etwas reservierten Einstellung der Rätischen Bahnen wurde der Vorsitzende, Oberst Hans Bon, ersucht, in Sachen mit der Direktion der Bahn Rücksprache zu nehmen. — Weiter hatte die Sitzung Stellung zu nehmen zur Frage der zweckmässigen Unterbringung der Teilnehmer eines Extrazuges Zürich-St. Moritz von Anfang Juli, sowie zur Durchführung der General-Versammlung des Bündner Offiziersvereins zu Mitte Juni. Im Anschluss wurde die Beteiligung Graubündens an der „Schweizer. Ausstellung für Gesundheitspflege und Sport in Bern 1931“ besprochen und zuhanden einer kantonalen Interessentenversammlung die entsprechenden Wegleitungen erteilt, unter Bezeichnung der Vertreter des Vereins an dieser Tagung. — Zur Erörterung gelangten ferner die Frage der Schlachtvieh- und

**Das einzige Nahrungsmittel dessen Preis heuer empfindlich herabgesetzt wurde ist die Korinthe!**  
GRIECHISCHES KORINTHENSYNDIKAT IN GENÈVE



*Vin D'Apprentissage*  
mit dem  
**Krefft**  
immer für die Billigsten und Billigsten!  
Notieren Sie sich also:  
**W. KREFFT A.-G. GEVELSBERG**

Besuchen Sie unseren Stand Nr. 1668, Halle 5  
oder  
den modernsten Krefft Geschirr-Wasch-Automat  
im französischen Muster-Restaurant auf der  
**ZIKA 1930**

**ROHR-MÖBEL**

Aparte Modelle in nur prima Qualität

**Hubschmid & Lanz**  
Murgenthal

Aus Altersrückichten verkaufe mein modern eingerichtetes, gutgehendes

**HOTEL**  
in Stansstad für baldigsten Antritt. — Nötiges Kapital Fr. 70.000. Nur ernste Interessenten senden Offerten unter Chiffre O 2406 Z an die Schweizer Hotel-Revue, Basel 2.

Ausserordentl. günstig für Hotel Wegen Platzmangel fabrikneuer

**FIAT-WAGEN**  
6/7 pl. 19 PS. Fr. 3000.- unter Listenpreis. Anfragen unter Chiffre O 2406 Z an Publicitas, Zürich.

**la. ORCHESTER**  
mit den besten Referenzen empfiehlt sich für Sommersaison. — Ausnahmsweise billig. Routiniert für klassische und moderne Musik. — Telefon-Auskunft von 9—14 hrs.: Basel Safran 66.04, Offerten unter Chiffre N.O. 2944 a. d. Schweizer Hotel-Revue, Basel 2.

**Schläuche jeder Art**


Hanf- und Gummischläuche  
Feuerlösch- Einrichtungen  
Sprengwagen, Mech. Leitern  
Schieb- u. Anstell-Leitern etc.

**Ehrsam-Denzler & Co.**  
Wädenswil — Telephon 56

Junge Kindergärtnerin sucht passende

**STELLE**  
für ca. 3 Sommermonate in Kinderheim oder Berghof. Anfragen gefl. an den Kindergartenverein Meiringen. (Bern Oberland.)

**TENNIS-TRAINER**  
Akademiker, staatlich geprüfter Turn- und Sportlehrer, seit zwei Jahren Tennislehrer an Universität, sucht in den Ferien von 3. Juli—1. Sept. Stelle als Tennistrainer u. -lehrer an Hotel in gutbesuchtem Kurort. Zuschriften unter Dr. B. 2948 an die Schweizer Hotel-Revue, Basel 2.



**Schweizerhof & National-Terminus**

ERÖFFNUNG: 26. MAI 1930

Erstklasshotel gegenüber dem Hauptbahnhof

**ZÜRICH**