Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 47

Rubrik: Briefkasten

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: 09.10.2025

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

Der elektrische Betrieb der Bundesbahnen

In der „N. Z. Z.“ warnt ein Ingenieur vor Ueberstürzung betr. Einführung des elektrischen Betriebes der Bundesbahnen. Die Kohlendampfmaschinen seien für den Betrieb noch lange billiger als die Elektrizität. Es haben Probefahrten stattgefunden mit verbesserten Maschinen, die in bezug auf sparsamen Verbrauch den stationären Anlagen nahekommen und es sind weitere Verbesserungen zu erwarten durch Anwendung der bei stationären Anlagen schon bewährten Fortschritte. Anderseits ist der Bahnelektromotor auch weniger gut als der stationäre. Besonders sind aber die Stromzuleitungen zu den schnellaufenden Zügen sehr schwierig, nicht absolut zuverlässig und enorm teuer. Ein allseitig befriedigendes System scheint es noch nicht zu geben. Daher sagt jedem Unbefangenen der gesunde kaufmännische Sinn, dass der elektrische Bahnbetrieb in vollem Umfang erst an die Reihe kommen kann, wenn die stationären Dampfmaschinen im Aussterben begriffen sind. Wenn die ersten Elektrizitätswerke der Schweiz immer neue Dampfmaschinen von Tausenden von Pferdekräften anstellen, so ist das ein Beweis, dass gerade diese Sachverständigen die Kohle zu einer ausgiebigen Aushilfe dauernd verwenden wollen. Wenn aber die Wasserkraft mit elektrischer Uebertragung bei den für sie günstigen stationären Anlagen nur langsam und nicht überall durchzudringen vermag, so ist das ein Grund, bei der teuren Einführung der Elektrizität für die Eisenbahnen sehr vorsichtig zu sein.

Im Bericht der Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb ist mit besonderer Deutlichkeit hervorgehoben, dass zum Betrieb der Eisenbahnen bei weitem nicht alle Wasserkräfte geeignet sind. Ins Kaufmännische übersetzt, bedeutet das, dass die für den Bahnbetrieb brauchbaren Wasserkräfte einen höheren Wert besitzen als die andern. Folglich kommt schon die blosse Wasserkraft die Eisenbahnen teurer zu stehen als die stationären Anlagen. Dieser Grund kommt zu dem obenstehenden hinzu und bekräftigt den Schluss, dass der elektrische Bahnbetrieb sich nur dann empfiehlt, wenn ausserdem genug Wasserkräfte zum Betrieb der Industrie und zur Verfügung der Bevölkerung vorhanden sind. Für die Alpenbahnen mag das zutreffen. Für die industriellen Gegenden ist aber erst zu beweisen, dass der elektrische Betrieb billiger kommt als die verbesserte Kohlenlokomotive. Jedenfalls hüte man sich vor Fehlschüssen in einer Sache, die in die Hunderte von Millionen geht.

Diesen Ausführungen entgegnet der ständige technische Mitarbeiter der „N. Z. Z.“, indem er sie als nicht ernst zu nehmende hinstellt. Auch aus dieser Entgegnung wollen wir einige Sätze hier reproduzieren. Hr. S. H. schreibt u. a.: Dass die Lokomotiven der S. B. B. mehr Kohle als stationäre Dampfmaschinen brauchen, stimmt; die Meinung des „Ingenieurs“, dass ihre Oekonomie auf jene der stationären Maschinen gebracht werden dürfte, wird sich wohl nie erfüllen, denn hiezu fehlen die technischen Vorbedingungen. Uebrigens liegt der Hauptfehler der Lokomotiven nicht darin, dass sie etwas mehr Kohle brauchen, sondern dass sie überhaupt Kohle brauchen. Das ist es ja eben, was der elektrische Betrieb anstrebt: die Unabhängigkeit vom kohlenliefernden Ausland durch Abschaffung der kohlenverbrauchenden Lokomotiven.

Dass die Stromzuleitungen zu den schnellaufenden Zügen sehr schwierig sind, kann nur ein Gegner des elektrischen Bahnbetriebes behaupten. Eine Anfrage bei Brown Boveri & Cie. dürfte den Herrn „Ingenieur“ sofort darüber aufklären, dass der Firma die Simplonleitungsanlage keinerlei Schwierigkeiten bereitete. Dass die Stromzuleitungen — höhere elementare Eingriffe ausgeschlossen — absolut zuverlässig sind, zeigt wieder die Simplonbahn, die Blankenesebahn, die oberitalienischen Bahnen. Wären die Stromzuleitungen nicht zuverlässig, dann hätten die Bundesbahnen den elektrischen Betrieb am Simplon sicher schon eingestellt. Und so enorm teuer sind die Leitungen wohl auch nicht. Das ist eine Phrase, wie die anderen, wie jene vom nicht vorhandenen allseitig befriedigenden System. Es wird nie ein allseitig befriedigendes System geben, denn da spielen Privatmeinungen eine zu grosse Rolle. Der Drehstrombetrieb im Simplon geht tadellos, der Einphasenbetrieb auf der Strecke Seebach-Wettingen, auch der der Blankenesebahn, auf den schwedischen Staatsbahnen ist einwandfrei, in La Mure ist man mit dem hochgespannten Gleichstrom sehr zufrieden, aber allen kann man es nie gleichzeitig recht machen, daher wird es nie ein allseitig befriedigendes System geben. Fasst man jedoch das Wort „allseitig“ als nach allen technischen, betriebstechnischen und ökonomischen Richtungen bei einer speziellen Anlage gemeint auf, dann kann konstatiert werden, dass unter den jeweilig gegebenen Verhältnissen der elektrische Betrieb, das gewählte System mit ganz wenigen älteren Ausnahmen vollauf befriedigte.

Wie wenig das Wesen der Stromerzeugung erkannt wird, geht aus der falschen Beurteilung der Dampfreserven hervor. Diese zeigen im Gegenteil, dass die elektrische Kraftübertragung rasch und überall durchdringt und zwar in solchem Masse, dass die Stromlieferung auf hydroelektrischem Wege oft nicht nachkommen kann. Dann greift man in der Not, immer aber nur als Reserve und Aushilfe, für ganz kurze Zeiten zur Dampfmaschine. Wenn einmal das ganze Land in organisierter Weise mit einem Verteilungsnetze so überzogen sein wird, dass sich die einzelnen Werke gegenseitig werden aushelfen können, wenn die unausbleiblichen Verständigungen unter den einzelnen Werken getroffen sein werden, wird die Dampfreserve jedenfalls an aktuellem Werte verlieren. An technischem Wert aber nie, dies zu behaupten wäre unsinnig. Mit Behauptungen allein beweist man nichts. Wenn jener Herr „Ingenieur“ behauptet, dass die Einführung des elektrischen Betriebes bei Bahnen teuer ist, so kann dies nur anerkannt werden, wenn er hiefür auch den Beweis liefert. Da er ihn schuldig bleibt, fällt seine Behauptung dahin. Ihm ist die Hauptsache, dass er Argumente gegen den elektrischen Bahnbetrieb konstruiert, und weil bisher alle Argumente versagten, wird die Gefährdung der Industrie durch den elektrischen Bahnbetrieb schwarz ausgemalt. Doch dürfte die Liebesmühe vergebens sein.

* * *

Dies nur einige Stellen aus den Erörterungen eines Fachmannes, die in dem Laien immerhin den Eindruck erwecken, es sei mit der Zukunft des elektrischen Bahnbetriebs doch besser bestellt, als der Warner, der sich zwar auch als Fachmann vorstellt, in offenbar übertriebener Aengstlichkeit ausführt. Wir werden ja sehen!

Ein bedenklicher Haftpflichtfall

wird uns von einem Hotelier durch folgendes Schreiben mitgeteilt, das wir ohne Kommentar wiedergeben. Es lautet:

„Bei mir wohnte ein Monteur, welcher bei einem elektrischen Unternehmen in Arbeit stand. Derselbe entfernte sich auf französische Art und Weise, indem er seine Siebensachen, unter Nichtbezahlung seiner Pension, Logement etc., hinterliess.

Nach etlichen Wochen schreibt er mir, dass er sich schäme, wegen Mangel an Geld den sogen. Finkenstrich genommen zu haben, und ersucht mich, seine sämtlichen hinterlassenen Sachen verpackt, unter Nachnahme an seine dermalige Adresse zu senden. Das ist geschehen! Das Paket geht gut verpackt ab, wird aber „Mangels Einlösung“ retour gesandt. Unterwegs auf dem Rücktransport erleidet das Paket, infolge Hin- und Herwerfens, äusserlich ein grosses Loch. Es fallen Revolver, Patronen heraus und verteilen sich auf dem Boden des Postwagens. Wegen Gefährdung des Verkehrs, Zuwiderhandlung gegen die Post-, resp. Transport-Ordnung, wird gegen mich eine grosse Untersuchung veranstaltet und ich werde mit 10 Fr. gestraft! Nun frage ich: War und bin ich berechtigt, ein Paket, welches liegen gelassen wird, zu öffnen, bevor ich es versende? Liegt darin nicht ein grober Verstoss gegen die Diskretion? Ich bin doch kein Schusswaffenhändler, sondern ich habe nur auftragsgerecht das zurückgelassene Paket (Inhalt mir unbekannt) abgesandt, konnte also nicht wissen, was das Paket enthält. Wie kann ich, resp. ein Hotelier befugt sein, vor Absendung erst alles zu visitieren? Es ist diese Zumutung der Eidgen. Postverwaltung eine jedem Recht zuwiderlaufende. Ich setze den Fall voraus, es lässt ein Bundesanwalt im Hotel ein verschnürtes, versiegeltes, grösseres Paket liegen. Letzterer ersucht um Zusendung. Pflichtgemäss entspreche ich ihm; es tritt nun der Fall ein, dass sich zufälligerweise ein Revolver und Patronen im Paket befinden, die im gegebenen Moment herausfallen und die Transportordnung gefährden — da sollte ich, resp. der quest. Versender, strafbar werden? Kann ich für den mir unbekannten Inhalt der Sendung verantwortlich resp. haftbar gemacht werden? Hat ein Hotelier das Recht oder die Befugnis oder sogar die Pflicht, ein geschlossenes Paket mit fremdem Eigentum indiskret zu behandeln und vor Absendung seine Nase hineinzustecken und ist er im Unterlassungsfalle für die eventuellen Folgen haftbar und straffällig?

Zweck dieser Zeilen ist, dieses Vorkommnis als Warnung zur Kenntnis zu bringen, denn es könnten analoge Fälle eintreten, wo ohne Pflichtverletzung, resp. ohne Verletzung der Diskretion, schwere Folgen resultieren könnten.“

„Tout comme chez nous!“

Kulturhistorische Skizze aus dem Hotel- und Pensionsleben

von **Ernst von Matt.**

„Null von Null geht auf!“ so sprach Herr Karl, als er den Schlusstrich zu seiner Gewinn- und Verlustrechnung gezogen hatte. Er sprach es zu sich selbst. Niemand war mit ihm in seiner Stube anwesend und gedankenvoll stützte er das Haupt in seine Hand. „Dies also,“ so dachte er bei sich, „ist das Resultat unserer Bemühung, dieses also der Lohn dafür, dass sich meine kleine Frau während des letzten Jahres beinahe aufgerieben hat.“ — Von morgens früh bis abends spät war sie immer auf den Beinen, diese kleine Frau Käthe, nichts war ihr zu viel; morgens die erste, abends die letzte, sorgte sie immer für die 15 Pensionäre, als ob sie alle ihre leibhaftigen Kinder wären. Freilich, sie genoss auch den Ruf einer ganz vorzüglichen Pensionsmutter, nirgends landauf, landab war man so gut und so billig aufgehoben, wie bei Frau Käthe, und zweifellos, wenn sie noch mehr Zimmer zur Verfügung gehabt hätte, wären auch diese besetzt gewesen. — Ein Glück nur, dachte Herr Karl, dass dem nicht so ist, denn, wenn bei dieser Pensionenzahl und bei solcher Einschränkung der Betriebsausgaben nichts herausschaut, so wäre auch alles Weitere verlorene Liebesmühe.

Herr Karl erhob sich hüstelnd von seinem Stuhle. Durchzug konnte er mit seiner kranken Lunge nicht vertragen, und so ging er das offene Fenster zu schliessen. — Unwillkürlich blickte er hinaus, gerade vis-à-vis auf die feine Familienpension der Fräulein Alma. Und siehe, da stand ja auch Frl. Alma am Fenster; sie sah allerdings recht gelangweilt aus; Grund dazu, so dachte Herr Karl weiter, kann doch die keinen haben, und er kam zum Schlusse: Ja, wenn man eben dieses verflixte Pensionsgewerbe nur zu seinem Vergnügen betreiben könnte, wenn man nicht selbst davon leben müsste, wie diese beiden da drüben, — wenn man nebenbei noch etwas Kapital hätte, sodass man nicht so ganz abhängig wäre nur von seiner Hände Arbeit, — aber so, so, nein, 's ist zu ärgerlich. —

Fräulein Alma stand am Fenster. Ja, sie war eine Dame, im wahren Sinne des Wortes, nicht jung, nicht alt, nicht schön, nicht hässlich, und doch eine angenehme, sogar imposante Erscheinung. Ein energischer Zug um ihre Lippen liess erraten, dass sie sich nicht von jeder Widerwärtigkeit des Lebens beinflussen liess; heute aber war sie ärgerlich und was das Traurige an der Sache war, sie konnte mit dem besten Willen ihres Aergers nicht Herr werden, denn je mehr sie über alles nachdachte, um so klarer und deutlicher sah sie in die Zukunft, und das war fatal. — Vor mehreren Jahren war sie mit ihrer Schwester Martha, welche krank war, an diesen Ort gekommen, der seines heilenden Klimas wegen einen guten Ruf genoss. Sie dachte ja nie daran, sich an diesem Ort endgültig niederzulassen, doch, der Mensch denkt, und der liebe Herrgott thut eben doch was er will. — Ihrer Schwester ging es von Stunde an zusehends erträglicher, aber genesen konnte sie nicht.

Auf den Rat des Arztes entschlossen sich die beiden Schwestern, am Orte zu bleiben. Aber auf die Dauer müssig hier zu bleiben, war der Gesunden aus zwei Gründen nicht möglich; denn erstens hatte sie keine Anlagen zum Müssiggange, und zweitens erlaubten es auch die Mittel den Damen nicht, sich ganz einem far niente hinzugeben. Fräulein Alma hatte es bald heraus, wie es anzustellen wäre, um sich über Wasser halten zu können, und der gemachte Versuch erwiess sich als untrügerisch, wenigstens bis vor einem Jahre. Darüber war sich ja Frl. Alma von Anfang an klar gewesen, dass die Zinsen ihres kleinen Vermögens zur Verwirklichung ihrer Pläne herhalten müssten was tat's, solange das Kapital wenigstens nicht angegriffen werden musste. Und die Zinsen hatten bis anhin gereicht, und sie hatten bis anhin dazu beigetragen, dass Frln. Alma ihre Familienpension so führen konnte, wie es in ihren Intentionen gelegen hatte.

Wer in ihr Haus hinein kam, wer die mit Eleganz und gutem Geschmack eingerichteten Wohn- und Schlafräume betrachtete, dem schien es nicht, als ob er in einer Fremdenpension sei, denn alles erweckte das Gefühl äussersten Wohlbehagens, welches an eine gediegene Häuslichkeit erinnert. Auch bei Tisch liess nichts, gar nichts zu wünschen übrig, und nichts liess durchblicken, dass das harte Muss des Lebens die Triebfeder gewesen ist, welche diese Familienpension entstehen liess.

Fräulein Alma bewegte sich auch inmitten ihrer Gäste nicht wie eine Geschäftsdame, welche des Verdienstes halber die Pension betrieben hätte, sie spielte sich als Hausdame auf, als angenehme, nie lästige, aber vollkommene Gastgeberin. Und gewiss ist auch, dass alle, welche unter ihrem Dache lebten, in ihr nichts anders erblickten als eine vollkommenste Hauswirtin. Wer bei ihr wohnte, der bezahlte einen guten Preis, im Vergleich zu anderen Häusern vielleicht sogar einen enorm hohen Preis, aber die Herrschaften, (es waren auch wirklich „solche“) empfanden die zu bezahlenden Preise keineswegs als übertriebene, hatten sie doch das Gefühl, dass eben nur das Allerbeste und in der gediegensten Zubereitung auf den Tisch kam.

Man kannte ja Fräulein Alma, und wusste, dass sie kein Geld verdienen wollte. — Nein, Geld verdienen, das wollte sie nicht, aber Geld zusetzen, mehr als ihre Kapitalzinsen, welche noch jedes Jahr mit der flotten Hauswirtschaft draufgegangen waren, — das wollte sie auch nicht. Wiederum hatte der Postbote zwei un bezahlte Rechnungen gebracht, und ihre Kasse war leer. Früher war doch dies nicht der Fall, wenn die Saison vorbei war, so sprach Fräulein Alma zu sich selbst; und nun würdigte sie endlich einmal die hinter ihr liegenden Rechnungen eines Blickes, und siehe da, bald wurde ihr alles klar, und im Nu lagen sämtliche Rechnungen der vergangenen Jahre weit ausgebreitet auf dem grossen Tische.

Es brauchte für Fräulein Alma kein langes Nachsehen, um sich überzeugen zu können, dass sich die Zeiten eben bedeutend geändert hatten, und dass man selbst mit den veränderten Zeiten nicht Schritt gehalten hatte. Fräulein Alma ärgerte sich riesig hierüber, und in dieser Stimmung stellte sie sich an das Fenster, an welchem sie Herr Karl erblickt hatte, Da ging ja auch die kleine Frau Käthe zum Hause hinaus; wie beneidete sie diese Frau um ihre Geschäftskenntnisse. Auf ihrem Gesichte konnte man es ja ablesen, dass ihr das Leben eine Wonne war, denn immer war sie vergnügt und des Lebens Sorgen schienen die kleine muntere Frau nicht schwer zu drücken,

Während Fräulein Alma ihren Gedanken so freien Raum gab, schlich sich die Kammerzofe in die Stube hinein und mit einem: „Wollte gnädiges Fräulein nur daran erinnern, dass Fräulein vor der Steuerkommission zu erscheinen hat,“ war sie auch wieder verschwunden. So unlieb Fräulein Alma der Gedanke an diesen Gang zu anderen Zeiten war, so war die Mahnung der Zofe ihr jetzt doch willkommen, lenkte dies doch ihre Gedanken einem anderen Gegenstande zu und bald hernach treffen wir Fräulein Alma in dem Gemeindehaus, wo die Steuerkommission eben versammelt war.

(Schluss folgt.)

Verkehrswesen.

Nichtraucher-Abteile in Bayern. Die bayerische Staatsbahnverwaltung hat im Interesse der Nichtraucher eine scharfe Verfügung erlassen, die darin gipfelt, dass das Zugpersonal jederzeit sofort selbständig gegen vorschriftswidriges Rauchen in Frauen- und Nichtraucher-Abteilungen einzuschreiten und nicht etwa zuzuwarten hat, bis von Mitreisenden über das Rauchen in den Abteilungen für Nichtraucher Protest erhoben und Abhilfe verlangt wird.

Sitten-Rawil-Lenk. Die projektierte elektrische Schmalspurbahn Sitten-Rawyl-Lenk erhält eine Länge von 43 Kilometer. Sie wird das Mittel-Wallis mit dem Simmenthal und dem Berner Oberland verbinden, in einer Höhe von 2050 m mit einem Tunnel von 2800 m Länge den Rawyl durchfahren und auf der Berner Seite in der Lenk endigen. Der jeweilige Betrieb soll vom 1. Mai bis 30. September dauern und vor allem dem Touristenverkehr dienen. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 8½ Millionen Franken.

Automobilverkehr im Bündnerland. Der Grosse Rat des Kantons Graubünden hat folgenden Beschluss gefasst: Das Fahren mit Motorfahrzeugen ist im Kanton unter besonderen, durch die Regierung festzustellenden Bestimmungen erlaubt auf den Stecken: St. Galler- und Lichtensteiner-Grenze bis Thusis, Landquart-Davos, Chur-Lenzerheide und Castasegna-Vicosoprano. Der Grosse Rat kann je nach Bedürfnis weitere Strecken für den Motorverkehr freigeben. Für die andern Strassen kann die Regierung im Bedürfnisfall periodische Konzessionen erteilen.

Personenverkehr im Monat Oktober. Direkte Bern-Neuenburg 55,700 (1905: 51,925); Montreux-Berner-Oberland-Bahn 31,255 (26,035); Thunersee-bahn 46,500 (42,480); Gürbethalbahn 60,700 (51,367); Spiez-Frutigen-Bahn 11,100 (9,467); Spiez-Erlenbach-Bahn 16,400 (14,584); Erlenbach-Zweisimmen-Bahn 13,400 (12,048); Sensethal-Bahn 6,600 (8,858); Waldenburg-Bahn 10,000 (10,728); Rhätische Bahn 84,317 (74,763); Schweizerische Seetalbahn 57,100 (45,858); Gotthardbahn 313,000 (299,352); Vitznau-Rigibahn 9,936 (6268); Appenzeller-Bahn 57,300 (51,867); Berner-Oberland-Bahnen 97,118 (94,736); Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren 18,116 (17,534); Schweizerische Bundesbahnen 5,775,000 (5,256,006); Arth-Rigi-Bahn 9,450 (8,462); Elsass-Lothringer-Bahnen 3,284,007 (3,092,520). Rorschach-Heiden-Bahn 7,220 (6,708).

Eine Fähre über den Kanal. Neben dem Projekt, den Kanal zu untertunneln, taucht ein Plan auf, der gleichfalls einen Transitverkehr zwischen England und dem Kontinent ohne Umladung der Waren zulässt, ohne die enormen Kosten zu seiner Ausführung zu beanspruchen, die der Bau des Tunnels erfordert. Es handelt sich um Einrichtung eines regelmässigen Fährdienstes zwischen Dover und Calais, für den das britische Parlament bereits im Juni vorigen Jahres seine Genehmigung erteilt hat. Die Kosten für drei grosse Fähren und Elevatoren auf beiden Ufern dürften sich auf noch nicht 20 Millionen Mark belaufen, während der Tunnelbau das Zehn- bis Zwanzigfache verschlingen dürfte. Die Fähren, die mit Dampfturbinen angetrieben werden sollen, um eine Geschwindigkeit von 23 Knoten pro Stunde zu erhalten, sollen auf das Luxuriöseste ausgestattet sein. Grosse gemeinschaftliche Säle, ein Tag und Nacht geöffnetes Restaurant, Rauchsalon und auch Privatkabinen werden den Passagieren zur Verfügung stehen, die während der Ueberfahrt den Zug zu verlassen wünschen. Eine zweite Klasse von Dampffähren soll zur Bewältigung des Transportes der Güterzüge dienen.

Warnungstafel.

Dr. Seelig's Tours, London. Ein Hotelier teilt uns als Warnung vor Geschäftsverbindungen mit obgenanntem Reisebureau folgenden Fall mit: Ein im letzten September vom Bureau Seelig dem Hotel zugewiesener Tourist hatte seine Extrauslagen bezahlt und war abgereist. Ein von Dr. Seelig als Vorausbezahlung dem Hotel ausgestellter Cheque aber kam von der Bank uneingelöst zurück. Der Hotelier glaubte an einen Irrtum und schrieb dem Bureau am 12. Oktober mit dem Gesuch um Bezahlung der Rechnung im Betrag von Fr. 26.75 inkl. Kosten. Darauf erfolgte keine Antwort, ebensowenig auf ein zweites Schreiben vom 26. Oktober. Am 10. November wurde das Gesuch um Bezahlung mit eingeschriebenem Brief zum dritten Mal gestellt und dem Bureau eine Frist gesetzt bis 20. November. Auch dieser Termin verstrich ohne Antwort. Da dieser Fall auf eine unlautere Geschäftspraxis genannten Bureaus schliessen lässt, so wurde er uns zur Publikation überwiesen, die hiemit erfolgt, andern zur Warnung.

Briefkasten.

An Anonymus in Zürich. Sie schreiben, dass die statistischen Fragebogen von den meisten Mitgliedern deshalb nicht ausgefüllt worden seien, weil die Saison sie daran gehindert habe. Wir möchten dem gegenüberhalten, dass um Mitte Juni, zu welcher Zeit die Bogen verschickt wurden, noch nicht von Saison gesprochen werden kann, sondern, dass gerade dieser Zeitpunkt uns als ein verhältnismässig ruhiger bekannt ist, den wir für diesen Zweck benutzen wollten. Freilich, wer solche Sachen auf die lange Bank schiebt, der kommt dann nicht mehr dazu und findet auch später den Fragebogen nicht mehr. Wenn sich Einer sagt: „Ob man von meinem Geschäft die Angaben hat oder nicht, spielt keine Rolle“, so hätte das in Wirklichkeit nichts zu bedeuten, wenn aber Tausend sich mit derselben Ausrede darüber hinwegsetzen und jeder sich auf den andern verlässt, dann kommt eben ein Resultat heraus, wie es diesmal zu verzeichnen war. Wir hoffen, dass Sie nun in Besitz des Fragebogens gelangt sind, denn wir haben an Alle ein zweites Exemplar per eingeschriebenen Brief abgehen lassen.

Hiezu eine Beilage.

AVIS.

Avant que vous achetez en Suisse ou à l'Etranger un Hôtel, Pension, etc., ne manquez pas de demander à l'Hotels-Office à Genève des renseignements sur le rendement possible, la situation, l'avenir et l'estimation de la valeur réelle de l'affaire que l'on vous propose. L'Hôtels-Office, dirigé par un groupe d'hôteliers bien connus, a le principe de seconder et conseiller les acheteurs moins expérimentés.