

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 4

Anhang: Beilage zu No. 4 der Schweizer Hotel-Revue = Supplément au no. 4 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: 29.12.2025

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

Schweizer Hotel-Revue.

Revue Suisse des Hôtels.

Zur gefl. Notiz.

Vor vierzehn Tagen sind die Fragebogen betr. die Statistik über den Fremdenverkehr im Jahre 1905 zur Versendung gelangt. Indem wir hiemit nochmals daran erinnern, bitten wir um gefl. prompte Einreichung der Fragebogen bis längstens Ende dieses Monats. Dabei möchten wir dringend ersuchen, die Angabe der Bettenzahl nicht zu unterlassen, da ohne diese alle übrigen Ziffern absolut wertlos sind.

Das Zentralbureau.

Avis important.

Les questionnaires concernant la statistique de l'industrie hôtelière en 1905 ont été expédiés il y a quinze jours. Nous prions de bien vouloir renvoyer ces circulaires au plus tard jusqu'à la fin de ce mois. Nous prions instamment de ne pas omettre d'indiquer le nombre de lits, car, sans cette indication, les autres chiffres sont absolument sans valeur.

Le Bureau Central.

L'Automobilisme en Suisse.

Le 5 Janvier courant a eu lieu à l'Hôtel Beau-Rivage à Genève la deuxième réunion des délégués de la Société suisse des Hôtels, du Touring-Club Suisse et de l'Automobile-Club Suisse. M. Haisin, président du Touring-Club, introduisit la question, en donnant un compte-rendu du Congrès des Automobilistes tenu à Paris, duquel il ressort que la décision du boycottage de la Suisse ne doit pas, suivant la forme qui a été donnée à cette décision, être prise au tragique, mais doit bien plutôt être considérée comme un vœu platonique; en outre cette décision aura aussi ses bons côtés: La Suisse prendra certaines mesures, et les automobilistes de leur côté deviendront plus prudents. De cette façon la Suisse recevra surtout la visite des touristes raisonnables. Sans doute, il y a lieu de craindre que les démarches pour obtenir la réouverture de certaines routes, en seront rendues plus difficiles, car les autorités répondront que la Suisse étant boycottée, cette décision n'est pas nécessaire puisque les autos ne viendront plus. Le moyen le meilleur et le plus efficace pour modifier les dispositions de la population, serait que les autos viennent en grande quantité en Suisse, afin d'habituer plus vite la contrée à ce nouveau mode de locomotion.

Les délégués des sus-dites associations décident à l'unanimité de continuer leurs efforts en vue d'une amélioration des conditions de l'automobilisme, et cela en dépit du boycottage. Comme moyens nouveaux d'atteindre à ce but, on préconise d'obtenir des prescriptions fédérales par la voie d'une initiative populaire, toutefois ce moyen est combattu d'un autre côté comme peu favorable. On espère davantage de la nationalisation des routes de première classe, c'est-à-dire de la reprise de celles-ci par la Confédération, sans se dissimuler toutefois, qu'il sera difficile d'enlever aux cantons une part de leurs prérogatives. En ce qui concerne la réouverture de la route du Brünig, il est donné connaissance d'une réponse négative du gouvernement d'Obwald au gouvernement de Lucerne, lequel avait fait une démarche en commun avec la Société pour le développement du mouvement des étrangers sur les bords du lac des quatre cantons. Les délégués sont de l'avis qu'une nouvelle tentative devra néanmoins être faite.

Comme solution des questions soulevées dans la première réunion, l'assemblée se met d'accord sur les 4 points suivants:

1° Requête par voie de pétitionnement au Conseil fédéral pour obtenir l'examen de la question de la nationalisation des routes de grande communication. Cette requête devra être signée par différents groupements (associations de tourisme, d'industrie hôtelière, automobile, cycliste, sociétés de développement [Verkehrvereine] chambres de commerce, etc., etc.)

La réunion des signatures et la difficulté d'aboutir à brève échéance nous a fait en outre adopter les résolutions suivantes:

2° Démarches auprès du Département fédéral de l'Intérieur afin qu'il insiste auprès des cantons non concordataires pour qu'ils accèdent au concordat réglementant la circulation automobile et cycliste et qu'il convoque une nouvelle conférence des chefs de Départements cantonaux en vue d'arriver à une application uniforme du règlement intercantonal, notamment sur les points suivants:

a) Qu'aux abords des localités populeuses des écriteaux prescrivant une allure modérée à tous les véhicules (langsam fahren) soient placés en évidence. Que les agents exercent en ces endroits une surveillance qui offre toutes les garanties de sécurité aussi bien pour les piétons que pour les chauffeurs.

- b) Que les agents chargés de la police de la circulation reçoivent des instructions élémentaires sur le mécanisme et la direction des automobiles afin de faire disparaître chez eux certaines préventions et certaines erreurs d'appréciation des vitesses. La création de brigades d'agents cyclistes est recommandée.
- c) Que les agents soient munis d'un signe apparent (bâton blanc ou petit drapeau) 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.
- d) Que des pénalités très sévères et uniformes soient instituées en cas de refus de stopper. Le conducteur d'un véhicule ne pourra jamais alléguer comme excuse qu'il n'a pas vu le signe de l'agent: le conducteur doit toujours voir tout ce qui se fait sur la route.
- e) Qu'aucune contravention ne puisse être dressée par un agent s'il est ailleurs que sur la route. Toute contravention doit être signifiée immédiatement et par écrit. La dénonciation d'un tiers ne peut donner lieu à une contravention, mais n'a d'autre valeur que celle d'un simple renseignement.
- f) Que la participation des agents aux amendes soit supprimée comme susceptible de donner lieu dans la pratique à des abus regrettables.
- g) Que dans les écoles et établissements analogues, des leçons d'usage de la route soient créées, notamment en ce qui concerne l'éclairage, l'obligation de tenir sa droite et de dépasser à gauche, etc. Cette innovation est rendue nécessaire chez nous à cause de l'augmentation de la circulation sur la route et parce que la grande majorité du public n'observe pas suffisamment les règlements.
- h) Modification des paragraphes 2 et 3 de l'article 9 du règlement intercantonal sur la circulation automobile dans le sens suivant: Dans les localités, sur les routes de montagne, sur les ponts, passages, rues étroites, contours et routes à forte pente, les conducteurs d'automobiles devront observer l'allure prescrite aux véhicules à traction animale et ne pourront dans aucun cas dépasser celle d'un cheval au trot.

3° Les sociétés de tourisme sont invitées à aviser leurs membres et alliés étrangers que les conditions de la vie en Suisse nécessitent de la part des automobilistes la plus grande prudence. Il serait désirable que cet avis fût affiché dans les hôtels et dans tous les endroits fréquentés par les automobilistes.

4° Que des démarches soient immédiatement faites:

- a) auprès du gouvernement du canton du Valais pour obtenir l'ouverture du Simplon;
- b) auprès du gouvernement du canton d'Uri pour obtenir l'ouverture du Gothard;
- c) auprès du gouvernement du canton d'Obwald pour obtenir la réouverture du col du Brünig.

Automobilverkehr.

Die enorme Ausdehnung und dadurch erlangte Wichtigkeit des Automobilismus zu erklären, erachten wir hierorts nicht mehr für nötig. Sie wird schon dadurch in den Vordergrund des Interesses gerückt, weil die Tages- und Fachpresse in letzter Zeit sich unausgesetzt damit zu befassen Anlass und Grund hat. In Hotelkreisen wird die Automobilfrage gebührend gewürdigt und in Rücksicht gezogen, soweit es für die Gegenwart und ihre Verhältnisse möglich ist. Aber ein wenig Zukunftsmusik darüber, die ganz seriöse Akkorde antönt, verdient auch in diesen Kreisen gehört zu werden, um so mehr, wenn sie von Fachleuten der Technik herrührt, die jedenfalls in diesem Punkte weitsichtiger sind als Laien es sein können. Wir glauben deshalb den Lesern dieses Blattes willkommen zu sein, wenn wir einen in der „Schweizerischen Bauzeitung“ (Organ des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins) von einem Fachtechniker lancierten Artikel, der sich mit der Bedeutung des Automobilismus für die Zukunft befasst, hier in der Hauptsache zum Abdruck bringen, weil er ein sehr bemerkenswertes Dokument bildet. Der Autor schreibt:

„Es muss im Organ der Technikerschaft unseres Landes beizeiten gesagt werden, dass anscheinend grosse Dinge im Werden sind, dass wir wahrscheinlich vor einer Umwälzung unseres Verkehrswesens stehen, dass das Pferd von unsern Strassen nahezu verschwinden wird und die Eisenbahn einen wesentlichen Teil ihrer Fahrgäste verlieren dürfte.“

Vielen mag diese Prognose sehr kühn erscheinen; aber wir sind bei weitem nicht die ersten, die sie stellen, und werden im Folgenden einiges anführen, was auch dem Zweifler zu denken geben dürfte.

Keine Verbote der Regierungen, keine Schikanen der untern Polizeibehörden, weder der Zorn des Bauern, noch die heilige Entrüstung des Poeten werden den Siegeslauf des Automobils

aufhalten. Es wird die Strasse, vielleicht sogar das Ackerfeld erobern, es wird das Transportmittel des armen Mannes gerade so gut oder noch mehr, als des Reichen werden, es wird das Strassenwesen umgestalten und vor allem den Gebirgsländern einen gewaltigen ökonomischen Vorteil bringen.

Die Automobilindustrie könnte für kein Land von so grosser Bedeutung sein, wie für die Schweiz, die in ihrer hochentwickelten Maschinenindustrie dafür eine ausgezeichnete Grundlage besitzt. Diese ganze Maschinen-Industrie wird dem Werte nach von der französischen Automobilindustrie wohl um das doppelte übertroffen. Der Bedarf an zu importierendem Rohmaterial spielt bei dem geringen Gewicht eines ganz unwesentlichen Rolle. Ein Kilogramm Lokomotive kostet etwa 2 Fr., ein Kilogramm Automobil 6—8 Fr., also das dreifache. Die Güte der Arbeit ist bei letztem in erster Linie preisbestimmend.

Sodann müsste die Schweiz als hochkultiviertes Gebirgsland das erste Land sein, wo das Pferd von dem auf den Steigungen zuerst konkurrenzfähigen Automobil verdrängt wird, und das Land, das aus diesem Wechsel den allergrössten Nutzen zieht wird. Nur vor der mechanischen Zugkraft wird das Bibelwort wahr, dass die Berge und Täler verschwinden.

Es ist keine Frage, dass das Automobil beufen ist, im Militärwesen eine grosse Rolle zu spielen und dass man im Interesse der Landesverteidigung geradezu gezwungen sein wird, ihm die Gebirgsstrassen zu Übungszwecken freizugeben.

Es ist schon zum Ueberduss nachgewiesen worden, wie sehr die neuen mechanischen Motoren dem Pferd — dem „Hafermotor“ — in jeder Hinsicht überlegen sind. Die Argumente der Automobilgegner fallen vor einer vorurteilslosen, kritischen Prüfung grösstenteils in nichts zusammen; was davon übrig bleibt, hängt entweder mit dem Automobilismus nicht notwendig zusammen — übertriebene Fahrgeschwindigkeit, Scheumachen der Pferde usw. — oder es sind Kinderkrankheiten — hoher Preis, übler Geruch, Staubberzeugung. Vor technischen Kreisen brauchen diese Fragen nicht erörtert zu werden.

Der Geschwindigkeitsfrage wollen wir indessen hier eine nähere Betrachtung widmen, weil sie den gewichtigsten, populärsten Einwand gegen das Automobil bildet und weil sich verkehrstechnisch neue Gesichtspunkte damit verbinden lassen.

Vorab ist es ganz selbstverständlich, dass alles übertrieben schnelle Fahren auf öffentlichen Strassen im höchsten Grade missbilligt und dass es, soweit die Sicherheit dadurch gefährdet wird, verhindert werden muss. Diese Aufgabe ist eine dringende, ernsthafte und schwierige. Sache der Staatsbehörde ist es, sie zu lösen. Wenn dabei aber, um die Kosten einer ausgiebigen Überwachung, Publikation und Belehrung zu sparen, mit dem plumpen Mittel des radikalen Verbotes vorgegangen wird, so ist dies entschieden zu missbilligen.

Eine maximale Fahrgeschwindigkeit für die offene Strasse festzusetzen, ist kaum zweckmässig. Warum sollte ein Automobil nicht sehr schnell fahren dürfen an Stellen, wo mellenweit kein lebendes Wesen vorhanden ist? Gerade die Möglichkeit, eine solche freie Bahn auszunutzen, setzt den Fahrer in den Stand, bei gleicher durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit an andern Stellen recht langsam zu fahren.

Zweifelloos wird nun aber die Geschwindigkeit des Strassenverkehrs im allgemeinen eine Erhöhung erfahren. Wie wird dieses Ziel ohne eine Vermehrung der Unfälle erreicht werden? Ist zu erwarten, dass schliesslich das Automobil auf besondere Wege oder auf besondere Strassenteile verwiesen wird? Oder wird sich die Umwandlung durch eine gewisse Anpassung vollziehen? Wir glauben das letztere.

Innerhalb weniger Jahre hat sich eine beinahe vollkommene Anpassung des Strassenverkehrs an das Velo vollzogen. Dieses wird überall geduldet und die Fussgänger fühlen sich nicht mehr von ihm belästigt. Alle früheren Schwierigkeiten sind dadurch hinweggefallen, dass man sich nicht mehr um den Radfahrer kümmert. Dieser muss sich ganz nach den Fussgängern richten und dabei fühlen sich beide Teile auch am sichersten. In ähnlicher Weise dürften die gegenüber dem Automobil noch bestehenden Schwierigkeiten ihre Lösung finden. Es muss nicht dem gelenkigen, schnellfahrenden Kraftwagen ausgewichen werden — gerade das Ausweichen, das heisst die plötzliche Aenderung der Stellung oder Bewegungsrichtung macht den Automobilisten unsicher und führt zu Gefährdungen —, das Automobil richtet sich nach dem übrigen Verkehr. Freilich muss, um die Schwierigkeiten für beide Teile zu vermindern, die Verkehrsdisziplin im allgemeinen gesteigert werden. Es muss in die Gewohnheiten der gesamten Bevölkerung übergehen, da wo Gehwege vorhanden sind, den Fahrdamm so wenig als möglich zu betreten, beim Betreten des Fahrdamms sich umzusehen, rechts zu gehen und rechts zu fahren, auch wenn die ganze Strasse frei ist, auf der Strasse nicht herumzustehen usw.

Eine gewisse Verkehrsschulung unserer Bevölkerung ist ein drin-

gendes Bedürfnis. Man hält es für nötig, in den Schulen über die Gefahren der Giftpflanzen, des Blitzes usw. zu unterrichten. Die Gefahren des öffentlichen Verkehrs sind, wie die Unfallstatistik lehrt, viel grösser! Wird aber in dieser Richtung etwas für die Belehrung der Jugend getan? Man glaubt in der Regel mit vorsorglichen Massregeln und Verböten das Publikum gegen die Verkehrsgefahren zu schützen; dabei wird aber gerade die Schulung für den Verkehr verhindert; man hat nicht nötig, die Augen selbst aufzumachen, das Kindermädchen Staat führt den Bürger auf Schritt und Tritt an der Hand, und die Haftpflichtgesetzte und Versicherungen mildern den Schrecken des Kindes vor Unfällen. „Gefahr“, ist aber ein ganz relativer Begriff. Die Erziehung muss dafür sorgen, dass ihre verschiedenen Arten entsprechende, schützende Reflexbewegungen auslösen. In dieser Beziehung dürfte noch vieles zu tun und manches zu unterlassen sein.

* Vermischtes. *

Zur Prüfung von Butter auf Verfälschung ist nichts so einfach und zuverlässig als Schwefelsäure. Frische, reine Butter wird bei geringster Berührung mit dieser Säure fast rein weiss, während Butter aus tierischem Fett sich dabei carmoisinrot färbt. Sind Fett oder andere Öle zur Verwendung gekommen, so zeigen sich alle Farben des Regenbogens.

Aegyptische Aale. Die Bewohner Aegyptens könnten, obwohl ihr Land im allgemeinen unter grosser Wassernot leidet, fast ausschliesslich von Fischen leben. Der Nil mit seinem Delta wimmelt geradezu von Fischen. Eine Hamburger Fischfirma hat nun einen Aalfischer nach dem Lande Pharaos gesandt, um die dortigen Fischer mit dem Aalfang vertraut zu machen. Ein grosses Depot wird in der Nähe der Eisenbahnstation Matharie-Mensalal errichtet. Die Fischer bringen die Aale dorthin, wo sie für den Export konserviert werden. Dann werden sie mit der Bahn nach Alexandria versandt und kommen in einer Kühlanlage zur Aufstellung. Von hier aus gelangen die Aale in Espackung über Triest nach Hamburg. Sollten mit der Einführung ägyptischer Aale gute Erfahrungen gemacht werden, so werden wöchentlich 150,000 Stück nach Deutschland gelangen. Vielleicht bringt man bei dem Transport der Aale die neue Methode des Verpackens in Pergamentpapier und Eis in Anwendung. Der gut ausgenommene Fisch behält hierdurch das Aussehen eines frischen Fisches.

Esshelden. Zwei biedere Deutsche, die durch ihre Heldentaten im Essen gewissermassen eine „Berühmtheit“ erlangten, waren Klütisch, ein geborener Kölner, und Kahle, ein geborener Berliner. Der erstere, allgemein unter dem Namen „Fressklütisch“ bekannt, „durchreiste auf seiner Wanderschaft die Gegenden von Hoorn und Alkmar in Holland, wo der sogenannte Edamer Käse verfertigt wird. Bei der Rückkehr nach seiner Heimat wollte er der damaligen Sitte gemäss auch seinen Anverwandten eine Erinnerung an die Fremde mitbringen, wozu er als passendes Objekt einen der erwähnten Käse im Gewicht von dreissig Pfund wählte. Als er jedoch an die preussische Grenze kam, verweigerten ihm die Zollner die freie Einführung des „caseus Edam“ und verlangten eine hohe Steuer. Dies hatte jedoch Klütisch nicht berechnet, und erbot sich ein solches Verlangen, verzehrte er vor den Augen der Zollbeamten die dreissig Pfund Käse, worauf er stillvergnügt als Sieger in das Preussenland zog. Ueber Kahle, der gleichfalls den Beinamen „Fresskahle“ führte, berichtete Dr. Friedrich Holze in seinen chronistischen Aufzeichnungen eines Berliners von 1704 bis 1758. Dort heisst es unter den Notizen vom Jahre 1757: Zu Wittenberg ist den 28. Juny ein Gärtner Namens Jacob Kahlsen verstorben, welcher bei seinen Leben nicht nur eine ungeheure Menge von Speisen, sondern auch fremde und ungewöhnliche Dinge zu sich nahm, zum Exempel hat er auf einmal 8 Schock Flaumen mit samt den Kernen aufgefressen, auch 4 Metzen Kirschchen ebenfalls mit den Kernen, sondern auch der menschlichen Natur ungewöhnliche Dinge vergnügen konte, so dass er zuweilen die Speisen mit samt den erdernen Töpfen, Schüsseln, Tellern, Stücken von den Oefen, Glas und Steine frass und dabey mit solchen scharfen Zähnen versehen, dass, wenn er auf einen Stein biss, die Zähne zu sehen waren; lebendige Vögel, Mäuse, Raupen und dergl. wurden von ihm mit der grössten Delikatesse verzehret, ja er soll kein Bedenken getragen haben, ein blechnes Schreib-Zug sammt der Tinte und Streusand, Feder und Feder-Messer aufzufressen, wie solches von 3 veredyeten Zeugen, die es selbst gesehen haben, ausgesaget ward, ferner machte er sich ein andermal in Gegenwart vieler Leute, um etwas Geld zu verdienen, über einen Dudsack her, frass ihn auf, und es gesehen haben, sprangen aus Furcht, dass ihnen ein gleiches begehren würde, zum Fenster raus, um sich zu retten.“ („Die Küche“).

Kleine Chronik.

Bönigen. Hier soll ein Quai erstellt werden vom Hotel Bönigen bis zur Dampfeschiffbrücke.

Vom Bürgenstock. Auf dem östlichen Ausläufer des Bürgenstocks, dem Schlingensmattgrat, werden ab nächste Saison zwei neue Hotels eröffnet.

Genf. Die Direktion des Hotel Moderne ist mit 22. Dezember von Herrn J. Mader übernommen worden.

Lauterbrunnen. Das Chalet des Herrn Chr. v. Allmen wird während dieses Winters zu einer grossen Pension umgebaut.

Sierre. Zum Direktor des Hotel Château Bellevue ist Herr Charles Delosé von Murten gewählt worden.

Aix-les-Bains. Herr J. Hirschi, gegenwärtig Chef de réception im Hotel Cosmopolitain in Nizza, übernimmt die Direktion des Hotel de l'Arc Romain A.-G. in Aix-les-Bains.

Bouveret. Herr F. Lachaise, gegenwärtig Direktor des Hotel National in Bern, übernimmt mit 1. Februar auf eigene Rechnung das Hotel de l'Algon in Bouveret.

Weineinfuhr. Nachdem im Dezember 1905 noch 563,906 hl Fasseinfuhr importiert worden, belief sich die Totaleinfuhr im Jahre 1905 auf 2,067,092 hl, gegen 1,920,103 hl im Jahre 1904.

Ein schweizerischer Weingrossistenverband ist im Entstehen begriffen. Vom Initiativkomitee wurde eine Kommission beauftragt, Statuten zu entwerfen.

Heidelberg. Herr Fritz Gabler, bisher Pächter des Hotel Minerva in Baden-Baden, hat von Frau Wwe. Küpfer das Hotel de l'Europe um den Preis von 1,100,000 Mk. käuflich erworben. Uebernahme 1. April 1906.

F. W. Horner, Ex-M.P. Der englische Schöckswindler ist bei den Wahlen des Parlaments mit 108 Stimmen (die geringste Zahl, die in ganzen Königreich ein Kandidat auf sich vereinigen) glänzend — durchgefallen.

Vom Thunersee. Gegenwärtig ist der neue Salondampfer „Blümlisalp“ in der Werfte am Thunersee in Arbeit und soll auf den Sommer ab Stapel gehen. Er wird auf dem Hauptdeck 60 m lang und ist auf 850 Personen berechnet.

Birsigal. Im Verkehrsverein des Birsigals wurde die Gründung einer Gesellschaft zur Erhaltung von Höhenwegen angeregt, da es an solchen im Tale noch fehle. Dieselben wären auch für den Winterbetrieb und zur Beherbergung von Kurgästen einzuwirken.

Cortina d'Ampezzo (Tirol). Herr E. Lautenschlager von Bischofzell, zuletzt Direktor vom Grand Hotel Lavarone (Süd-Tirol) und im Grand Hotel in Rom tätig, wird kommande Saison die Leitung des bedeutend vergrösserten Grand Hotel Miramonti in den Cortina-Dolomiten übernehmen.

Wengen. Oberhalb dem in baulicher Umänderung und Vergrösserung befindlichen Grand Hotel entsteht ein weiteres neues Hotel, ein eben solches im Lehn, die auf nächste Saison fertig sein sollen. Die Kanalisation des Dorfes ist zum grössten Teil erstellt. Die Wegverbindung nach Lauterbrunnen wird verbessert.

Heimatschutz und Bergbahnen. In der „Deutschen Alpenzeitung“ tritt ein 14 Jahre in der Schweiz wohnender Deutscher gegen die Liga für Heimatschutz auf und erklärt, dass die Bergbahnen die Berge nicht verunstalten. Als Beispiel führt er die

Wengernalpbahn an, deren gemauerte Viadukte sich wohl, sogar sehr schön und harmonisch, in das Landschaftsbild einfügen.

Ein originelles Projekt. In New-York hat sich eine Gesellschaft gebildet, deren Absicht es ist, einen gewaltigen Turm von 200 m Höhe auf der Coney-Insel, dem Sadeorte New-Yorks, zu bauen. Das Kapital der Gesellschaft wird auf 5 Mill. Fr. geschätzt. In den verschiedenen Etagen des Turmes sollen Gärten, Tanzsäle, Theater, ein Hippodrom und ein grosses, sich drehendes Restaurant eingerichtet werden. Das Licht der auf der Spitze des Turmes angebrachten Sehenwerfer würde das erste Zeichen sein, das die Schiffe von Amerika erhalten.

Heimatschutz. Eine in Meiringen abgehaltene Versammlung fasste eine Protestresolution gegen das Projekt der Vereinigten Kander- und Hageneckwerke, die für eine neue Wasserveranlage dem Wasserentzug auf weite Strecken zu dienen. Die Ausführung dieses Projektes würde die neben der Aareschlucht bedeutendste Sehenwürdigkeit des Haslitals, der Reichenbachfall, sehr beeinträchtigt, ja vielleicht vernichtet. Damit würde natürlich der Fremdenverkehr, der mit Meiringen in Verbindung steht, schwer geschädigt. Daher der Protest der Haslitaler.

Für Riviera-Reisende. Man schreibt der „N. Z. Z.“: Da jetzt die Riviera Saison beginnt und grössere Scharen nach der Riviera reisen, ist es den langen rauhen nördlichen Winter abzukürzen, um es angenehmer auf der Reise zu machen, die dem Reisenden in den Rivieraorten begegnen können. Eine Gestalt, die man speziell in den Zügen von und nach Monte Carlo antrifft, ist ein eleganter Herr mit vornehmen Manieren, der sein Gegenüber, um der Langeweile des Reisens ein Ende zu machen, zu einem Spielchen auffordert. Leider ist nun auch bei diesem oder jenem Landsmann der Spielteufel oder auch die Vertrauensseligkeit so gross, dass er ein Spielchen mit dem vornehmen, weltgewandten Manne wagt. Nachdem er am Anfang vielleicht hin und wieder gewonnen hat, verliert er Schlag auf Schlag. Der lebenswürdige Reisegast ist eben ein Falschspieler, dessen Spezialität es ist, sein Gewerbe in den Eisenbahnzügen auszuüben. Nicht minder elegant und gefährlich ist sein Verhalten der Hotelgäste. Er führt nur I. Klasse und macht den Eindruck eines vollendeten Gentlemen. Er beginnt eine Unterhaltung. Im Laufe des Gesprächs fragt er seinen Mitreisenden, wohin und in welches Hotel er fahre, um ihn dann zu sagen, dass das betreffende Hotel, falls es nicht das von ihm vertretene Hotel ist, nicht gut sei etc. Dann beginnt er das Hotel, von dem er bezahlt wird, über alle Massen zu loben und sucht seinen Mitreisenden zu überreden, dieses aufzusuchen. Mit einem Hotel, das sich auf diese Weise Klientel zu verschaffen sucht, hat es natürlich gewöhnlich einen Hacken. Leider fällt aber ein Teil des allzuleichtgläubigen Reisepublikums auf diese Hotelgäste herein und lässt sich in ein Spielchen einlassen, in dem sie überfordert wird, oder aber sehr schlecht aufgehoben ist. Ein Exemplar letzterer Gattung soll in den Zügen zwischen Genua und Spezia fahren, um die Reisenden einen neuen, zwischen Rapallo und Santa Margherita gelegenen Hotel zuzuführen. Also Achtung, Riviera-Reisende!

Verkehrswesen.

Basel — Zürich. Ein längst gehegter Wunsch wird durch den Sommerfahrplan befriedigt, der einen Mittags Schnellzug Basel-Zürich bringt. Dieser neue Zug No. 141 führt punkt 1/2 in Basel ab und trifft um 1.20 in Zürich ein. Er führt alle 3 Klassen.

Die österreichische Südbahn will auf nächste Saison beschleunigte Schnellzüge nach Kärnten führen, um den Touristenverkehr daselbst zu heben.

Personenverkehr im Dezember. Berner Oberland-Bahnen 7374 Personen (1904: 8365). Schweizer Bundesbahnen 4,407,000 (3,965,609). Rätische Bahn 64,831 (67,379).

Göschenen. Hier wird infolge stärkeren Besuchs der Schöllenseen im Winter die Einrichtung eines Schlittenparkes mit Schlittengestell für die Pferde, wie in der Ostschweiz gebräuchlich, studiert.

Molèson-Bahn. Der Finanzausschuss für die Bahn von Bulle auf den Molèson ergibt laut „Muntenbieter“ ein unerwartet günstiges Resultat. Das notwendige Kapital soll mehr als zehnfach gezeichnet sein.

Fremdenverkehr in Oesterreich. Die Wiener wollen an der Mailänder Ausstellung einen glänzenden ausgestatteten Fremdenführer für Wien und Niederösterreich in 3 Sprachen in 100,000 Exemplaren verbreiten, um die Besucher zu sich abzulenken.

Trambahn Basel — Aesch. Unter der Firma Trambahngesellschaft Basel-Aesch ist eine Aktien-Gesellschaft in Bildung begriffen, die die Verbindung von Basel nach Aesch, Aesch nach Pfeffingen mit Basel und den Anschluss dieser Gemeinden an das baderische Strassenbahnnetz bezweckt.

Eine neue Bürgenstockbahn soll lt. „Gottthardpost“ nach einem Projekt der Herren Pfiffer zum Hotel National in Luzern und des Herrn Dr. R. Oerdmatt in Stans von der Matt auf den Schlingensmattgrat, den östlichen Ausläufer des Bürgenstocks, erstellt werden. Am projektierten Endpunkt dieser Bahn stehen bereits 2 neue Hotels (siehe Kl. Chr.).

Verbindung Bern-Luzern. Der „Merkur“, das Organ des Vereins Schweiz. Geschäftsreisender, ruft wieder bessere Morgen- und Abendschnellzüge zwischen Luzern und Bern via Langnau. Bisherige Forderungen genannter Vereine, sowie der Hotel- und Industrievereine und der Regierungen von Bern und Luzern wurden stets abgewiesen. Im Nationalrat brachte Herr Dr. Franz Bucher dasselbe Begehren vor. Nun wird es im „Merkur“ energisch wiederholt.

Chemin de fer Territet-Glion et Glion-Rochers de Naye. Les recettes du Chemin de fer Glion-Rochers de Naye (funiculaire Territet-Glion) pour le mois de décembre 1905 s'élèvent à fr. 12,633 contre fr. 10,703 en décembre 1904. Le montant total du 1^{er} janvier au 31 décembre 1905 de fr. 273,225 contre fr. 264,866 en 1904. De son côté le funiculaire Territet-Glion a encaissé en décembre 1905 fr. 7267 contre 6564 en décembre 1904. Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1905 fr. 137,914 contre 127,000 en 1904.

Zu Londons Seebädern. Londoner, die im kommenden Sommer die Seebäder aufzusuchen beabsichtigen, können dies vermittelst Motorwagen tun. Es hat sich eine Gesellschaft gebildet, die sich die London und Südküste-Motorgesellschaft nennt. Sie will einen regulierten Verkehr zwischen London einerseits und Brighton, Hastings, Eastbourn, Folkestone, Dover, Ramsgate, Margate, Portsmouth, Southampton, Gravesend und Sheerness andererseits einrichten. Die Wagen können 20 Passagiere aufnehmen; sie sollen eine Strecke von 50 Meilen in 3 Stunden zurücklegen. Der Fahrpreis würde derselbe sein, wie der Eisenbahnfahrpreis.

Elektrischer Betrieb des Simplon-Tunnels. Der Bundesrat hat auf das Gesuch der Bundesbahnen und gestützt auf den von diesen mit der Aktien-Gesellschaft Brown, Boveri & Co. abgeschlossenen Vertrag der Einführung des projektierten elektrischen Betriebes auf der Strecke Brig-Iselle grundsätzlich die Zustimmung gegeben. Nächste Woche soll mit der Legung der Kabel im Simplontunnel begonnen werden. In 10 Tagen, hofft man, das alles

dazu vorbereitet ist, mit der Arbeit fertig zu werden. Anfangs Februar wird mit der Installation für den elektrischen Betrieb begonnen. — Am 25. Januar fuhr der erste als Normal-Personenzug komponierte Durch den Tunnel. Er bestand aus 1 Lokomotive und 4 Wagen. Um 8.46 fuhr er von Brig ab und erreichte Iselle um 9.33

Automobilboykott. Der Österreichische Automobilklub empfiehlt seinen Mitgliedern, an gelegentlich, dem in Paris über die Schweiz verhängten Boykott nachzugeben. Die von Alexander Prinz zu Solms-Braunfels unterzeichnete Aufforderung ergeht auf die Automobilisten, die Schweiz so lange nicht mehr im Automobil zu benutzen, bis eine einheitliche Fahrvorschrift für das Land erlassen sei. — Die Strecke für die 5000 km-Tourenfahrt durch Europa, die der französische Automobilklub in Tagesstappen von 300–400 km im Sommer abhalten will, ist nach dem vorliegenden Plan folgende: Paris-Tours-Toulouse-Marseille-Üdine-Villach-Klagenfurt-Semmering-Wien-Prag-Dresden-Berlin-Magdeburg-Hannover-Köln-Brüssel-Dinant-Paris. Die Schweiz wird somit vollständig umgangen und nirgends berührt.

Schnellzugs-Verbindung Berlin — Mailand. Von Berlin über Halle-Nürnberg-Crailsheim-Stuttgart-Schaffhausen-Zürich soll wie bereits früher kurz gemeldet, vom 1. Mai an ein neuer Schnellzug laufen. Berlin ab 1.50 nachmittags, Zürich an 6.30 früh. In Zürich erfolgt der Anschluss an den Schnellzug Gottthard-Mailand, sowie an die Schnellzüge Bern-Genève und Zug-Luzern und Interlaken. Die Gegenrichtung führt der neue Schnellzug nachts 11^{1/2} Uhr von Zürich ab nach Aufnahme der Anschlüsse von Basel, Bern, Genf, Luzern, Interlaken und vom Gottthard ab und trifft in Berlin um 5 Uhr nachm. ein. Zwischen Zürich und Nürnberg läuft ein Schlafwagen, zwischen Nürnberg und Berlin ein Speisewagen, zwischen Berlin und Zürich laufen Durchgangswagen. Die Züge werden als D-Züge mit allen 3 Wagenklassen geführt.

Amerikanisches Riesenauto. Der Amerikaner liebt es, gleich ins grosse zu gehen und so hat man denn begonnen, dort Automobile zu bauen, die wahre Giganten sind. Die 40–50 Personen zu fassen vermögen. Sie dienen dazu, Fremde in den Grossstädten herumzuführen, um ihnen deren Sehenwürdigkeiten zu zeigen, und ein solches Automobil mit seinen terrassenförmig übereinander aufreihenden Sitzen gleicht in der Tat einem kleinen fahrbaren Amphitheater. Seine Höhe ist oft die eines halben Hauses, und nur mit einer besonders konstruierten Treppe kann es erklimmen werden. Grosse Schnellfahrrekorde lassen sich damit trotz der höchsten Sechserhundert Meilen pro Stunde dienen, natürlich nicht erreichen, und das ist ja auch nicht beabsichtigt. Der Passagier soll vielmehr in aller Ruhe und Behaglichkeit die Aussicht geniessen.

Die Sommer-Fahrpläne für 1906 sind von den Bahnverwaltungen festgelegt und es haben sich nun noch die Kantonsregierungen darüber zu äussern. Die neuen Pläne bringen eine lange Reihe von Änderungen gegenüber dem Winterverkehr. In der „N. Z. Z.“ wird dazu bemerkt: Das ist eine Folge des hochentwickelten Lokal- und Transitverkehrs der Schweiz, wo in den letzten Jahren nur auf den Bundesbahnen der Reisendenverkehr von Jahr zu Jahr um 4–5 Millionen Passagiere gewachsen ist. Die Ökonomie und die Sparankunft in der Bahnverwaltung können immer und immer wieder den Ruf erschallen lassen: „So, jetzt sind die Züge genug! Keine neue Züge mehr!“ Diese Worte verhalten gegenüber dem Wunsch, den Strömen des Verkehrs, der — zum Glück für unser Land — seine befruchtenden Flutwellen über die Ufer wälzt und für seinen geregelten und sicheren Lauf immer und immer wieder neue Leitungen, neue Verbindungen und — neue Züge verlangt.

Direktor-Stelle.

Ein im Hotelfach durchaus erfahrener junger Mann sucht für kommende Sommersaison **Direktor-Stelle** in nachweisbar gutgehendem Hotel. Beste Referenzen zur Verfügung.

Offerten unter Chiffre **H 2497 R** an die Exped. ds. Bl.

DIRECTEUR

32 ans, suisse, actuellement dans un hôtel de premier ordre de la Riviera cherche engagement pour le 1^{er} juin. Très bonnes références à disposition.

Adresser les offres sous chiffre **H 6 R** à l'adm. du journ.

HOTEL

mittlerer Grösse mit Jahresbetrieb in schöner, verkehrsreicher Ortschaft in Graubünden, mit alter besserer Clientèle, Familienverhältnisse halber **billig zu verkaufen**.

Nähere Auskunft erteilt S 2548 V

K. Hitz, Geschäfts- u. Versicherungsbureau
— Chur. —

Direktor oder Geschäftsführer.

Ein langjährig erfahrener lediger Oberkellner, präsentabel, der 3 Hauptsprachen mächtig, sucht auf Mitte April oder später **Direktor- oder Geschäftsführer-Posten**. Angenehme Jahresstelle bevorzugt. Ansprüche sehr bescheiden. Prima Referenzen. Gefl. Offerten unter Chiffre **H 2 R** an die Exped. ds. Bl.

HOTEL-DIREKTOR CHEF DE RÉCEPTION

Geschäftstüchtiger Schweizer, 28 Jahre alt, von grosser Statur, gut präsentierend, die 4 Hauptsprachen beherrschend, mit kaufmännischer Bildung und in sämtlichen Branchen der Hotellerie — auch Küche und Einkauf — mehrjährig praktisch erfahren, sucht entsprechende Stellung.

Prima Zeugnisse und Referenzen. Gefl. Offerten unter Chiffre **H 2499 R** an die Exped. ds. Bl.

Zu verkaufen in St. Moritz

eine aufs Beste möblierte Villa mit ausgedehnter Bauplatz ca. 1500 m² in vorzüglicher Lage.

Näheres auf gef. Anfragen nach Chiff. **Z. C. 578** an die Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Zürich. (A 136) 1260

A vendre dans excellents conditions Hôtels et Immeubles avec Café

de rapport. Facilités de paiement. S'adresser: Agence E. Henny, Lausanne. (A 123) 1265

Fachschule f. Hotelkellner

und 2monatige Kurse für Buchhalter, Oberkellner, Geschäftsführer u. Köche. Prospekte von **F. de Lacroix, Frankfurt a. Main.** (H. 5313) 37

HOTEL.

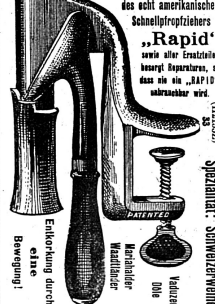
Tüchtiger Geschäftsmann sucht per Frühjahr ein Hotel mit Restaurant, gut eingeführte Pension oder besserer Landgasthof zu pachten. Späterer Kauf nicht ausgeschlossen. Gefl. detaillierte Offerten unter Z. C. 589 an die Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Zürich. (A 135) 1267

Hotelier,

tüchtig und kapitalkräftig für die Leitung eines grossen Geschäftes auf 1907 gesucht. Offert. auf Chiffre **Z. D. 704** an die Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Zürich. (A 140) 1264

Die Weinfirma

Th. Binder-Broeg A. S.
ZÜRICH
hat den Alleinverkauf des echt amerikanischen Schnellproptziehers „Rapid“



Zu verkaufen.

Grd. Hotel mit 100 Betten. Ur-schweiz. Ia. Frequenz. Preis u. Anzahlung günstig. Antritt 1909. H. H. in Lugano, Biel, Olten, Zürich etc.

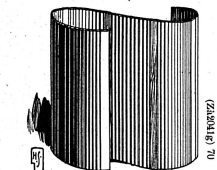
Fremdenpension mit 60 Betten in Luzern.

Fremdenpension am See, nächst Luzern, Fr. 20,000.

Fremdenpension mit 95 Betten, an erstklassigem Fremdenort, wech. Todesfall. Näheres durch Theod. Löttscher, Luzern. (A 138) 1262

Wilh. Baumann

Rollendefabrik
HORGEN (Schweiz).



Rollschutzwände versch. Modelle.

Rollkältsen, automatisch.

Holzrollen aller Systeme.

Verlangen Sie Prospekte.

Billig zu verkaufen

ein so gut wie neuer

Hotelherd und ein

Restaurationsherd

sowie verschiedene neue Herde mit und ohne Warmwassereinrichtung neuester Konstruktion. 287

Basler Kochherdfabrik
E. Zeiger, Basel.

Direktor-Comptable-Stelle.

In ein grösseres, best renommiertes Hotel mit Restaurationsbetrieb, am schönsten Platz des Vierwaldstätter-Sees gelegen, wird ein gewandter und präsentationsfähiger Leiter (in Direktor und Comptable) für die Saison 1906 gesucht. Eintritt hat auf 1. April zu erfolgen.

Allfällige Offerten mit Photographie und Angabe der Gehaltsansprüche sind zu adressieren an die Annoncen-Expedition Hasenstein & Vogler in Luzern unter A 248 L. (A 139) 1263

Vereinsmitglied, energisch und gewandt, der 4 Hauptsprachen mächtig, 35 Jahre alt, dem eine ebenso tüchtige wie fachkundige Frau zur Seite steht (kinderlos), sucht wegen Abgabe seines bis jetzt innegehabten Geschäftes passendes Engagement per April als

Direktor oder Chef de réception

eines Hauses ersten Ranges. Jahresstelle vorgezogen.

Offerten unter Chiffre **H 294 R** an die Exped. ds. Bl.

Zu übernehmen gesucht

von sprachkundigem Fachmann, seit langen Jahren Küchenchef und Gerant in Hotels, mit tüchtiger Geschäftsfrau ein

kleineres Hotel

mit Restaurant oder Pension in Pacht oder Direktion.

Gefl. Offerten unter Chiffre **H 4 R** an die Exped. ds. Bl.

Gesucht: Tüchtiger Hotelier,

der sich mit Fr. 150,000 gesichert an einem zu gründenden Palace Hotel an der Riviera beteiligt. Auskunft durch:

Agentur Ad. Gintz & Co., Menton.

Kauf, Verkauf, Pacht von Hotels, Restaurants, Grundstücken u. dgl. — Auskunft frei.

ZU VERMIETEN.

Eine gut accreditierte

Pension in Locarno

ist für nächsten Mai zu vermieten.

Offerten unter Chiffre **H 2490 R** an die Exped. ds. Bl.

NACH LONDON

geht über Strassburg-Brüssel-Ostende-Dover

mit drei Schnellzügen täglich. Durchgehende Wagen auch III. Kl. Ganz moderner Dampfer in prachtvoller Ausstattung. — Dieser Dampfer ist die berühmte „Prinzessin Elisabeth“, das erste Turbinen-Paketboot, das auf dem europäischen Kontinent gebaut wurde. Dieser Dampfer hat den Weltrekord der Fahrtzeit mit 24 Stunden (bei 45 km in der Stunde) geschlagen und macht die

Seefahrt in nur 2 Stunden 40 Min.

TELEGRAPHIE MARCONI UND POSTDIENST AUF JEDEM DAMPFER.

NACH LONDON von STRASSBURG in 15 Stunden; von BASEL in 17 Stunden.

DURCHGEHENDE: OSTENDE-BASEL u. OSTENDE-SALZBURG ü. Strassburg, Stuttgart, WAGEN OSTENDE-SALZBURG. TENDE-WIEN ü. Basel, Zürich, Arlberg.

Fahrplanblätter sowie Auskünfte über alle den Personen- und Güterverkehr von, nach und über Belgien betreffende Angelegenheiten werden von der Vertretung der Belgischen Staatsbahnen, St. Albansgraben 1, unentgeltlich erteilt.

