

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 48

Rubrik: Auskunft erteilt

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: 07.02.2026

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

nach der Grösse des Blumentopfs zurechtklebt und stets bei der Hand hat. Jeder plötzliche starke Temperaturwechsel schädigt die Pflanze, wie den Menschen, daher sind jene Blumenpfliegerinnen schlecht beraten, die fortwährend nach den Blumentöpfen umherziehen, sie bald ans Fenster, bald an den Ofen stellen.

Es gibt natürlich einzelne Pflanzen, die viel Wärme, andere wieder, die viel Kälte vertragen können. So ist z. B. der Oleander sehr leicht zu überwintern; er darf bis es friert im Freien bleiben, braucht aber viel Licht und Luft.

Ein nicht zu übersehender Punkt der Zimmerblumenpflege betrifft das Material, aus dem die Blumentöpfe verfertigt sind. Am geeignetesten werden immer die gewöhnlichen Blumentöpfe sein, deren Material porös ist. Das Bestreichen der Töpfe mit Lack oder Farbe ist durchaus schädlich, und ebensowenig können glasierte oder Porzellantöpfe empfohlen werden. Dennoch auch für die Wurzel einer Pflanze erscheint es durchaus nötig, dass ein dauernder Luftaustausch stattfindet. Selbst die Ummantelung der Blumentöpfe mit Papiermacheien, und wären diese auch aus leichtem Seidenpapier, ist entschieden der guten Erhaltung der Pflanzen unzuträglich. Scheut man aber die nicht elegant aussiehenden rotgelben Blumentöpfe, so setzt man diese in Porzellantöpfe, doch so, dass zwischen beiden Töpfen mindestens ein Luftraum von 1 cm frei bleibt.

Das Belegen der Blumentöpfe mit Moos kann für solche Pflanzen empfohlen werden, die dauernde Feuchtigkeit ertragen. Zuträglicher ist das Belegen mit Moos im Sommer, wo es die Pflanzen vor allzu raschem Austrocknen schützt, während sich im Winter viele Pflanzen dabei erkranken.

Uebrigens mögen diejenigen, denen ihre Blumen lieb sind, nicht gleich den Mut verlieren, wenn ein Blumentopf einzugehen droht; ein Gang zum Gärtner kann oft Abhilfe schaffen und die kranke Pflanze erholt sich bald wieder.

Zur Blumenpflege im Winter gehört auch wohl noch die lange Erhaltung geschnittenen Blumen. Glücklicherweise sind wir ja längst über die Geschmacklosigkeit der an Draht gebundenen Blumen hinaus, die sich oft nur wenige Stunden halten. Auch andere, geschnittenen Blumen, besonders solche von heller Farbe, welken meist schon dahin, wenn sie kaum einen Tag im Wasser gestanden haben. Doch kann man auch hier durch richtige Pflege viel erzielen. Vor allem gebe man täglich den Blumen frisches Wasser mit etwas Salpeter. Schon verwelkte Blumen lassen sich nicht selten beleben, wenn man sie darin in heißes Wasser bringt, dass etwa der dritte Teil der Stiele darin steht. Mit dem Erkalten des Wassers beleben sich dann die Blumen und manche Arten erhalten ihre vollkommene Frische wieder. Ist dies erzielt, so schneidet man die Stiele ab und stellt die Blumen in anderes Wasser.

Natürlich sind das sog. Parforcekunre, die in der Pflege von Blumen in Töpfen nicht ratsam sind.

—

Heimatschutz. An der Jahresversammlung der englischen Sektion der schweizerischen Gesellschaft für Heimatschutz, in London, fanden auch viele Voten, die unsere Leser interessieren dürften. Wir hoffen, bildete das Haupttraktandum einen Protest gegen

den beabsichtigten Bau einer Matterhornbahn. Dieser Prototyp wurde einstimmig angenommen, nachdem Sir Monty Cross, der Steuermann der Engländer durch den folgenden Speech klarzogt hatte: „Wir Engländer“, sagte er, „haben kein anderes Recht als andere Länder zu protestieren, aber wir haben das nämliche Recht wie alle andern Leute in der Welt, welche das „Schöne“ bewundern und welche die Alpen für einen Teil ihres Lebens zu ihrem zweiten Heim (home) gemacht haben; wir haben das Recht zu sagen, was wir gerne sehen, und zu protestieren gegen das, was wir nicht gerne sehen. Wenn von dem Geiste des Heimatschutzes beherrscht wird, dass es eine Mutterland ist.“

Aletsch-Gletscherbahn ist ein wohlvermeintes und wohlgemeintes Interesse der Touristen. Reisenden und Fremden auf das Tapet gebracht worden sind, dann geziemt es uns als Touristen, Reisenden und Fremden die unumwundene Erklärung abzugeben, dass wir solche Projekte nicht nur nicht verlangen, sondern im höchsten Grade missbilligen. Warum hat eine so grosse Anzahl von Engländern regelmässig einen Teil des Sommers in den Alpen zugebracht? Die Schönheit der Natur in einer ihrer grandiosesten Formen hat sie immer wieder angezogen. Es gibt frische Luft auch anderswo, an jeder Form der Lebendigkeit kann sich anderweitig gehalten werden, und es gibt viele andere Länder, welche die Schönheit historische Momente und jede Art von Anziehungspunkten aufweisen, welche die Aufmerksamkeit der Welt wohl verdienen — aber bei den Alpen ist es ein Anderes; ihr einziger Anziehungspunkt ist ihre Schönheit und sollte diese Schönheit derart zerstört werden, dann wird der Tourist, der Reisende und Fremde nicht mehr hingehen wollen. Das ist das fundamentale Argument, das wir der Beherzigung der Schweiz empfehlen; wir bitten die Bevölkerung der Schweiz einzuholen; wir bitten, nicht dasjenige anzutun und anzuregen, was wir in einem Worte die „Vade Satanas!“ nennen; wir bitten, dass durch diejenigen, welche diese Lande zu einem gewandt sind“ — Da in den westlichen Kreisen bekannte Jurist Sir Frederick Pollock gab dem von dem Bischof von Bristol geprägten Losungsworte „keine Bahn über die Schneegrenze hinaus“ seine volle Zustimmung; das Prinzip sei durchaus vernünftig und durchführbar. Er protestierte gegen die Verurteilung von Gottes Werken nur des Geldes wegen, und gegen die Verdröhung des ernsten Studiums der Schönheit der Natur durch Neugierde und blosses unwissendes Glotzen. Den Plänenmacher und Versuchern würde er auf die Bahn verweisen und ihnen zuraufen: „Vade Satanas!“ Dieser berühmte und durch viele Jahre hindurch schon anerkannte gute Mann in seiner Bekämpfung des Bösen gestärkt des Bösen aller Art, irisch und himmlisch, äusserlich und innerlich.

Personenverkehr im Monat Oktober 1907. Schweizerische Südbahn: 50.000 Personen; Territet-Glion: 6248; Arth-Rigi-Bahn: 15.100. **Bergbahnen im Säntiörl.** Die soeben eröffnete Drahtseilbahn auf den Virgl ist die Seilbahn für Personenbeförderung in Europa. Sie hat an ihrem oberen Ende 70, im übrigen 66% Steigung bei 288 Meter Horizontal- und 196 Meter Vertikallänge.

Lötschbergbahn. Der Übergang der Spez-Fruttigenbahn in das Eigentum der Berner Alpenbahn-Gesellschaft ist nun definitiv vollzogen und die offizielle Firmabezeichnung lautet jetzt: Bern-Lötschberg-Schweizerische Generalabonnements. Das Geltungsbereich der schweizerischen Generalabonnementkarten wird vom 1. Januar 1908 an, unter Beibehaltung der bisherigen Preise, auf folgende Bahnen ausgedehnt: 1. Eisenbahn Nyon-Grassier (im Betrieb der Bundesbahnen), 2. Elektrische Gervex-Zugbahn (Palézieux-Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon), 3. Bern-Schwarzenburgbahn, 4. Solothurn-Münsterbahn (Weissensteinbahn), 5. Langental-Jurabahn, 6. Ramsei-Sumiswald-Huttwilbahn mit Zweiglinie Sumiswald-Wesen (Eröffnung voraussichtlich im Frühjahr 1908), 7. Elektrische Bahn der Brünigbahn (Dälikon, 8. Hochwattbahn, 9. Stansbahn Schaffhausen-Schleitheim, Meien, 9. Stansbahn Schaffhausen-Schleitheim). Die im Jahre 1907 ausgegebenen Generalabonnement-

karten werden ab 1. Januar 1908 auf diesen Bahnen, soweit sie dem Betrieb übergeben, ebenfalls als gültig anerkannt.

Das „Eisenbahn-Automobil“. Herr Harriman, ein reisender amerikanischer Bahnmeister, hat sich schon seit mehreren Jahren mit der Herstellung eines „Eisenbahn-Automobils“ beschäftigt. Soeben ist nun sein neuestes Modell „Motor Car Nr. 8“ fertig gestellt und dem praktischen Betrieb zwischen Omaha und Beatrice, Nebraska, eingefügt worden. Dieses Motorfahrzeug ist aus massivem Stahl konstruiert und daran gebaut, dass es dem Luftdruck möglichst geringen Widerstand entgegensezt. Daraus wird durch eine patentierte Vorrichtung des Gefahr vorgebietet, dass sich das Automobil — auch bei der grössten Schnellheit — nicht vom Bett der Pferde trennen wird. Pferde, Motorfahrräder, Gasolin und Alkohol eingeschlossen, ist der „Eisenbahn-Automobil“ habe eine grosse Zukunft auf Kleinbahnen und Nebenlinien und er lässt ebenfalls eine umfangreiche Anlage für die Herstellung solcher Gefähre errichten.

Eine einschienige Bahn in Indien. Wie aus London berichtet wird, ist der Bau einer Gyroskopbahn in Indien beschlossene Sache. Die indische Regierung hat dem Erfinder dieser neuen einschienigen Bahn, Louis Brennan, bereits eine grössere Summe zugewiesen, und die Beamten und Ingenieure werden baldigst nach Indien abreisen, um an Stelle und Stellte mit den Arbeiten zu beginnen. Die Strecke ist bereits festgelegt. Das Beispiel der indischen Regierung hat nun auch auf andere Kolonialbahnen aufmerksam gemacht und die indische Eisenbahn werden sorgsam erworben. Mehrere Deputationen afrikanischer Bahngesellschaften sind in den letzten Wochen bei Gillingham eingetroffen, um sich das Versuchsmodell vorführen zu lassen. „Wir machen immer weitere Fortschritte und hoffen noch weiter zu kommen“, so erklärte der Erfinder einem Besucher. „Noch arbeiten wir an Versuchen für die indische Bahn. Unsere ersten Züge werden klein sein, aber wir hoffen sie bald zu reisenden Hotels auszustalten. Die Grösse des Wagenmaterials spielt bei der Gyroskopbahn keine Rolle. Die indische Bahn wird sowohl ebenes Gelände, als auch Gebirge starken Steigungen zu überwinden haben. Die Ingenieure rechnen dabei auf eine außerordentliche Fahrtshinlichkeit; 100 englische Meilen in der Stunde sind vorgesehen.“

Brienzbahn. Der Bundesrat hat in Bezug auf die Brienzseebahn folgenden Beschluss gefasst: Der Bundesrat kann der Linie Interlaken-Brienz nicht eine derart erhebliche militärische Bedeutung beimessen, dass es sich rechtfertigen würde trotz entgegengestehender Gründen bahn- und verkehrs-technischer sowie finanzieller Natur dieselbe normalspurig zu bauen. Die Linie Luzern-Meiringen-Brienz-Interlaken bildet ein einheitliches Ganzes und es ist daher durchaus wünschenswert, dass die Fortsetzung der bestehenden schmalspurigen Brünigbahn Brünig-Interlaken ebenfalls normalspurig erstellt werde. Die Erteilung einer Konzession für eine normalspurige Bahn Interlaken-Brienz an Herrn Dr. Michel (Interlaken) und Konsorten ergibt keine befriedigende Lösung, da auf der ganzen Linie Luzern-Meiringen-Brienz-Interlaken ein einheitliches Spursystem bestehen sollte. Die neue Linie Brienz-Interlaken würde als Fortsetzung der Brünigbahn in absehbarer Zeit zurückgekauft werden müssen. Würde diese Fortsetzung normalspurig erstellt, so käme der Bund in die unangenehme Lage, mit verhältnismässig grossen Kosten eine Linie zurückzukaufen zu müssen, die betriebstechnisch nicht die richtige Spurweite aufweist und die müsste auf die Linie Brienz-Interlaken-Luzern eine unterschiedliche Spurweite zu erstellen, die Brünigbahn ebenfalls auf Normalspur ausgebaut werden, was der grossen Kosten wegen nicht empfehlenswert erscheint. Wenn es im Falle der Erteilung einer Konzession an die Herren Michel und Konsorten nicht gelinge, rechtzeitig den Finanzausweis vorzulegen, so würde dadurch der Bund die Bahn Brienz-Interlaken für längere Zeit verzögert, was im Interesse der beteiligten Landesgemeinden zu vermeiden ist. Der Bundesrat empfiehlt daher den denigen össischen Räten den Beschluss, dass ab dem 12. Dezember 1904 vorliegenden Entwurf eines Bundesgesetzes betr. Bau einer schmalspurigen Bahn Brienz-Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn durch den Bund.



Fremdenfrequenz.

Lausanne. En séjour dans les hôtels de la 1^{re} et 2^e classe de Lausanne-Ouchy. Du 7 au 18 novembre: Angleterre 749, Allemagne 409, France 929, Suisse 811, Russie 528, Amérique 478. Divers 767. Total 4671.

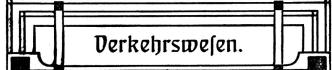
Davos. Amtl. Fremdenstat. 9. bis 16. November: Deutschland 998, Engländer 236, Schweizer 316, Franzosen 197, Holländer 199, Belgier 32, Russen und Polen 279, Österreich, und Ungarn 175, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 61, Dänen, Schweden, Norweger 30, Amerikaner 61, Angehörige anderer Nationalitäten 51. Total 2550.

Luzern. Verzeichnis der vom 1. Mai bis 15. Oktober 1907 in den Gasthäusern und Pensionen Luzern abgestiegenen Fremden.

Nationalität	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.
Deutschland . . .	7.314	8.878	16.281	19.936	9.925	9.950
Oesterreich . . .	420	881	2.972	2.813	1.465	210
Grossbritannien . . .	3.702	4.394	4.216	5.323	4.114	633
Vereinigte Staaten . . .	1.740	3.177	6.166	7.754	2.038	373
Frankreich . . .	1.104	1.845	4.335	7.854	3.448	461
Italien . . .	433	688	1.119	1.983	1.382	314
Belgien u. Holland . . .	787	1.228	2.041	2.945	1.295	252
Dänemark, Schweiz, den. Norwegen . . .	385	360	511	289	228	76
Spanien, Portugal . . .	147	355	405	357	377	97
Russland . . .	529	976	2.911	2.978	1.036	236
Balkanstaaten . . .	71	207	210	355	178	91
Schweiz . . .	4.468	4.926	5.163	5.281	1.141	2.230
Asien (Ind., Afrika . . .	195	231	388	477	271	69
Australien . . .	133	95	138	106	79	43
verschied. Länder . . .	95	127	342	562	503	82
Total Personen	21.472	28.110	46.648	58.474	30.588	7.277
Total 1907: 191.579 Personen.						
1906: 186.227						

Total 1907: 191.579 Personen.

1906: 186.227



Verkehrswesen.

Personenverkehr im Monat Oktober 1907.

Schweizerische Südbahn: 50.000 Personen; Territet-Glion: 6248; Arth-Rigi-Bahn: 15.100. **Bergbahnen im Säntiörl.**

Die soeben eröffnete Drahtseilbahn auf den Virgl ist die Seilbahn für Personenbeförderung in Europa. Sie hat an ihrem oberen Ende 70, im übrigen 66% Steigung bei 288 Meter Horizontal- und 196 Meter Vertikallänge.

Lötschbergbahn. Der Übergang der Spez-Fruttigenbahn in das Eigentum der Berner Alpenbahn-Gesellschaft ist nun definitiv vollzogen und die offizielle Firmabezeichnung lautet jetzt: Bern-Lötschberg-Schweizerische Generalabonnementkarten.

Das Geltungsbereich der schweizerischen Generalabonnementkarten wird vom 1. Januar 1908 an, unter Beibehaltung der bisherigen Preise, auf folgende Bahnen ausgedehnt: 1. Eisenbahn Nyon-Grassier (im Betrieb der Bundesbahnen), 2. Elektrische Gervex-Zugbahn (Palézieux-Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon), 3. Bern-Schwarzenburgbahn, 4. Solothurn-Münsterbahn (Weissensteinbahn), 5. Langental-Jurabahn, 6. Ramsei-Sumiswald-Huttwilbahn mit Zweiglinie Sumiswald-Wesen (Eröffnung voraussichtlich im Frühjahr 1908), 7. Elektrische Bahn der Brünigbahn Brünig-Interlaken, 8. Hochwattbahn, 9. Stansbahn Schaffhausen-Schleitheim, Meien, 9. Stansbahn Schaffhausen-Schleitheim). Die im Jahre 1907 ausgegebenen Generalabonnement-

als Fortsetzung der Brünigbahn durch den Bund.

Zarter Wink. Tourist: „Was bedeutet denn der Denkstein hier? — Führer: „Den habe ich selbst gesetzt. An dieser Stelle gab mir ein Herr einmal 20 Mark Trinkgeld!“

Vertragsbruch. — Rupture de contrat. Marie Jenny, Zimmermädchen, von Herzen gebuchsee.

G. Abel, Hotel Terminus, Solothurn.

Auskunft erteilt

über Josef Fink, Saalkellner,

Georges Breuer, Hotel Breuer, Montreux.

über Max Hopfensitz, Officierbursche oder Unterpriester, aus Bayern,

Aug. Plagge, Direktor, Hotel de l'Ours, Château d'Ex.

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 l'rendement possible, la situation, l'avenir et l'pestination de la partie étoile de l'affaire que l'on vous propose. L'Ulysse-Office dirige un groupe d'hotels bien connus, à la hauteur de seconde et conseiller les acheteurs moins expérimentés.

Les annonces ne sont acceptées que par l'administration du journal et par l'„Union-Reklame“ à Lucerne.

Recommandé à mes compatriotes!

Gd Hôtel Victoria et des Ambassadeurs à Hyères-les-Palmiers (Var).

Ascenseur. Bonne cuisine. Electricité.

903 Arnold, prop. de Lucerne.

Dispensiére

in grosses Hotel nach Menton gesucht. Nur Bewerberinnen, welche bereits solche Stellen in grösserem Haus innegehabt, finden Berücksichtigung.

Offerten mit Zeugnisskopian, Altersangabe und Gehaltsansprüchen sind an Hôtel du Louvre, Menton, zu richten.

Schreib- und Handels-Schule, Zürich

C. A. O. Gademann, — Gessnerallee 50

Moderne praktische Unterrichts-Anstalt für sämtliche Handelsfächer

Spezialkurse für Hotelkontorpraxis: (O 1233 Z)

Moderne Hotel-Buchhaltung (Kolonnenschrift), Maschinenschriften, Rechnen etc. etc. 300

Jeden Monat beginnen neue Kurse.

Man verlange Prospekt.

Zu kaufen gesucht

von schwierigem schweizer. Hotelier ein gutgehendes Hotel in der Schweiz event. auch in Deutschland, das mit einer Anzahlung von Fr. 150—200,000 übernommen werden kann.

Offerten unter Chiffre H 383 R an die Exp. ds. Bl.

MAISON FONDÉE EN 1811.

BOUVIER FRÈRES NEUCHATEL.

SWISS CHAMPAGNE.

8e trouve dans tous les bons hôtel suisses

HORS CONCOURS (membre du jury)

EXPOSITION UNIVERSELLE PARIS 1900.

355