

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 6

Artikel: Die Fabrik preisgekrönter Lobhudeleien von Adolf Mahn in Leipzig
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-521871>

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: 22.02.2026

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

Wir wollen die für uns vorläufig abgeschlossene Angelegenheit aber nicht wieder auflösen und hoffen gerne, dass wir hiezu durch Vorgänge à la Sektion Bern auch nicht gezwungen werden, was aber der Fall sein würde, wenn dem Pamphlet weitere Verbreitung gegeben werden sollte. *A bon entendeur salut.*

von Adolf Mahn in Leipzig

Kleine Chronik.

Florenz. Das Hotel de la Ville ist durch Vermittlung des Hôtels-Office in Genf an Herrn Jaques Ritter verkauft worden.

Eine Reise-Ausstellung. Wie aus London berichtet wird, soll dort im Monat Mai eine Reiseausstellung eröffnet werden, die die erste ihrer Art sein wird. Ihr Zweck ist, die Hilfsmittel und die Reize des Reisens für den Forschungsreisenden, den Touristen und den Ansiedler, sowie die notwendige Ausrüstung für das Leben in den verschiedenen klimatischen Verhältnissen zu veranschaulichen. Die Ausstellung ist in drei Abteilungen gegliedert. In der ersten Abteilung werden die Gegenstände ausgestellt, die man für die Karawanen, Lager im Freien und Bergbesteigungen beobachten können, ja sogar die Luftreisen sollen schon eingeschlossen werden.

Dienstmütze des Hotel-Hausdieners. Der Hausdiener eines Hotels in Hamburg war ohne Kündigung aus dem Dienst entlassen worden, weil er sich geweigert hatte, die Dienstmütze zu tragen. Er verlangte wegen unberechtigter sofortiger Entlassung für 14 Tage Zahlung des Lohnes, Entschädigung für entgangene freie Station und Ersatz der entgangenen Trinkgelder mit zusammen 78 Mk., doch wurde er mit seinen Forderungen abgewiesen. Das Gericht erklärte, es könne als gerichtsamtlich angesehen werden, dass es in Hotels und auch in kleineren Privathotels üblich ist, dass die Hausdiener eine Dienstmütze tragen. Infolge seiner Weigerung war sofortige Entlassung begründet.

Beherzigungswerte Warnung: Dem Hamburger Fachblatt „Küche und Keller“ wird geschrieben: „Das es viele Restaurateure geben, die, wenn sie als solche Erfolge erzielt haben, meinen, nun unbedingt auch ein Hotel zu eröffnen. Das mancher dadurch schon sein Hab und Gut verloren, ist eine weitere Tatsache, die bedauerlich ist, aber täglich vorzukommen. Man fragt sich vergessens, ob man die nötige Erfahrung hat, um ein Hotel zu leiten. Diese traurige Erfahrung machen müssen. Ist es eine grosse Idee, Hoteller zu sein, das man alles darum auf Spiel setzt? Wäre ich bei meinem alten Geschäft geblieben, so hätte ich nicht mehr verloren, zu dem ich mich nicht hätte entschliessen können, in das grosse Haus gesteckt. Ich habe Sorgen und Lasten und muss nun wohl sehen, damit durchzukommen.“ Wer hätte diesen Ausspruch nicht

schon genügt, der Söwler sagt: „Der *Mitana vinicola* gibt über die Weinproduktion der Welt sehr interessante Ziffern, welchen folgenden Angaben entnommen sind: In Frankreich betrug die mittlere Weinproduktion der letzten 10 Jahre etwa 48 Mill. Hektoliter, in Deutschland 12, in England 1, in der Weizenproduzent der Welt. Im Jahre 1906 betrug die Ernte 32,5 Mill. Hektoliter gegen 29,25 Mill. im Jahre 1905. Spanien brachte in 1905 17,75 Mill., in 1906 18,75 Mill. Hektoliter. Italien lieferte 1905 10,75 Millionen mit 4,650,000 Hektoliter, Algerien mit etwa 3,900,000 Hektoliter, Österreich mit 2,100,000 Hektoliter, Ungarn mit 2,600,000 Hektoliter und Deutschland mit 1,200,000 Hektoliter. Die Weinproduktion des Menschen im Altertum betrug demnach Cypern bringt 1,700,000 Hektoliter hervor. Auch die Vereinigten Staaten, speziell Kalifornien, Argentinien und Chile produzieren

Die Schließung des Spielplatzes in Frankreich, die kürzlich beschlossen worden ist, hat den beteiligten Kreisen und namentlich in den Gemeindevorwaltungen Südfrankreichs grosse Bestürzung hervorgerufen, da die Massregel der Regierung die Saison der Winterkurorte ernstlich zu bedrohen scheint. So haben der Maire und die Adjunkten von Nizza sich telegraphisch an die Abgeordneten Arago und Aimond mit dem Ersuchen gewandt, die Aufmerksamkeit der Regierung auf diesen wichtigen Punkt zu lenken. Später, das für Nizza der üblichen Ruin zum grossen Vorteil der fremden Konkurrenz, und namentlich der italienischen Riviera.

Korkpfanzgeschmack der Flaschenweine.
Der Verband der Deutschen Korkindustriellen hat seine Mitglieder aufgefordert, unter keinen Umständen ferner ihre Abnehmer gegenüber wegen sogenannter Korkpfanzgeschmacke in Anspruch zu nehmen, eine Form zu gewähren, denn es sei festgestellt, dass der wirkliche Geschmack nach dem Korken eine solche Erscheinung sei, die aber, wenn sie sich nicht als Folge einer unrichtigen Korkbehandlung dementsprechend auch behandeln müsste. Die Redaktion der „Baleologie, Zig.“ äussert über die Begründung dieser Aufforderung ihre Meinung dahin, dass die Korkpfanzgeschmacke, die in der Flasche ist ja sehr einfach, die Schuld in dieser oder jener Form auf andere abzuwälzen, doch ist die Frage, ob diese Abwälzung gerechtfertigt ist oder nicht. Die Korkpfanzgeschmacke sind nicht nur ein Schadenersatz bewahren will, sondern auch die Wissenschaft, und diese hat nicht nur einmal, sondern vielfach gesprochen. Im übrigen wird der einzelne Korkpfanzgeschmack, der in der Flasche ist, durch das Dekret des Verbandes vorerstens sich friedlich-schiedlich auseinanderzusetzen; so hoch vom Turm aber brachen die Herren nicht zu blasen.“ — So wird wahrscheinlich auch in der Serie gehalten werden.

Lac Léman-Paris. Une lausane regrettable, que nombre de voyageurs auront sans doute déplorée, existe cet hiver dans le service des correspondances entre la région du Lac Léman et Paris. Pendant la saison d'hiver, les trains directs de Paris à Genève, directs jusqu'à Paris, ce qui permettait d'atteindre la grande capitale en voyageant de jour. Malheureusement dès le 30 septembre, la correspondance fut coupée à Dijon. La Société des Hôtels de Paris, qui s'appuyait sur les trains directs de Paris à Genève, adressa une réclamation à la Direction du P.-L.-M. à Paris. La réponse ne s'est point fait attendre et est entièrement favorable aux intérêts de la région du Lac Léman. On ne peut pas se plaindre en question circulaire hiver comme été entre Pontarlier et Paris. Rappelons également que la Société des Hôtels de Vevey a encore obtenu, des directions compétentes, l'établissement des billets de Paris à Vevey, de Vevey à Paris, de Paris à Yverdon, de Yverdon à Paris. Ces billets, valables donc pour deux mois (60 jours), pourront être utilisés, de cette année, du 1^{er} avril au 15 octobre. Il y a de tels billets pour Lausanne, Vevey, Clarens, Montreux, Yverdon, Bâle, etc. On peut donc, de Paris, dans chacune de ces stations, trouver des billets de 60 jours pour Paris.

Hatpflicht des Hoteliers. Ein Fuhrwerksbesitzer zu Krefeld hatte seinen Knecht mit drei Pferden in einem Gasthause zu Haan einlogiert. Einer dieser Pferde wurde in dem Stalle von einem Pferde des Wirtes zerdrückt, sozusagen, dass der Wirt die Pferde des Fuhrwerksbesitzers in dem Gasthause auf dem Klageverwalter vorbrachte. Der Klage wurde in erster Instanz von dem Landgericht Düsseldorf stattgegeben, und zwar wurde dem Hotelier die Hälfte des Schadens an den Tierhaltern als auch des Gastwirts. Das Kölner Oberlandesgericht in der Berufungsinanz bestätigte zwar dieses Urteil, aber lediglich aus dem Gesichtspunkt der Hatpflicht des Tierhalters. Auf die Hatpflicht des Gastwirts wurde gar nicht eingegangen, und das Verlus von Sachen, die der beherbergte Gast eingebracht hat, kann sich nicht der berufende Gast machen, ohne dass er in dem Gasthause selbst gewesen wäre. Die Hatpflicht des Gastwirts wird nicht worden sind. Der Knecht allein war daher zur Geltendmachung eines ihm durch Beschädigung des Pferdes zugefügten Schadens berechtigt, Kläger jedoch nur, wenn er sich auf eine ihm erlittene Verletzung des Eigentums berufen könnte. Dies hat er jedoch nicht getan.

Helmutz, *Zeit. in der Gazette de Lausanne*
 ruft Ch. M. E. Gos, ein Sohn des Alpenmalers Gos,
 die Behörden und das Volk zum Protest auf gegen
 das Projekt einer Mattenhorn-Bahn. Wir lesen da
 u. a. folgendes: „Müssen wir nicht die Schweiz
 verlassen? Soll unser vornehmster und grossartigster
 Alpenpfingel so traurig in der Alltäglichkeit ver-
 sinken? Will das Schweizervolk eine so gemeine
 Unterwerfung unter die Fremden erdulden? Das
 Geld zu machen, ohne Protest Gestalt annehmen
 lassen? Das Mattenhorn gehört allen Schweizern.
 Sie werden nicht einwilligen, dass dieser gemeinsame
 Besitz von Schönheit einer gemeinen Zweck-
 dienlichkeit geopfert werden werde. Ohne Frage
 sieht jeder gute Schweizer die dringende Notwendig-
 keit ein, mit allem Nachdruck gegen den schmach-
 lichen Plan aufzutreten. Diesem Bahnprojekt liegt
 ein so tiefes Verbrechen zugrunde, dass man sich
 wendet sich ausschliesslich an reiche Müggisgründer.
 Schon geht von Zermatt aus eine Eisenbahn auf den
 Gornergrat, von dem aus eine erhabene Aussicht auf
 die umgebenden Gipfel sich erschauen lässt. Man
 empfindet die Höhe als eine bewundernde Höhen-
 empfindung, die es sozusagen jedermann gestatten, sich
 einen Begriff von einer richtigen Bergbesteigung zu
 bilden. Es ist überflüssig, das Mattenhorn durch
 eine Eisenbahn zu erschliessen, welche die
 Walliser Regierung, die erst vor kurzem ein Gesetz
 gegen die Verunstaltung der Landschaft durch Plaka-
 te in Kraft erklärt hat, diesem dem höchsten Berg
 der Schweiz zugedachten Schmuck ihr entheimen
 lassen.“

Verkehrswesen.

Seilbahn bei der Teiskapelle. Der Schweiz. Kunstverein hat beschlossen, gegen die Konzessionierung einer Seilbahn bei der Teiskapelle energisch vorzugehen. Er wird diesbezüglich einmal bei der Unser Regierung und sodann beim Bundesrat zuhause in Bern eine Versammlung. Auch der Bewegung, welche die Liga für Heimatschutz gegen diese Bahn inszeniert, wird sich der Kunstverein, dem die Vorpflichtung zur Erhaltung der Umgebung der Teiskapelle obliegt, anschließen.

Die Umschussbarkeit der Retourbillets der Schweiz. Bundesbahnen und der Badischen Bahn im Lokalverkehr mit den Stationen der beiden Rheinlinien Basel-Schaffhausen-Konstanz, die vor vielen Jahren von der ehemaligen Nordostbahn und der Badischen Bahn eingeführt worden ist, und von welcher die Anwohner dieser Linien seither stets starken Gebrauch gemacht haben, wird auf Ende April d. J. ganz aufgehoben. Diese Massnahme steht im Zusammenhang mit der Einführung der deutschen Preissysteme, von denen die Schweizerische Bahn bestehende Retourbillets der Badischen Bahn zu ermässigten Preisen aberschafft werden.

Poststempel- und Giroverkehr. Die Oberpostdirektion in Bern hat verfügt, dass die Frankaturen der Zuschriften der Poststempelbureaus an die Inhaber von Scheekonten nicht mehr mittelst Aufkleben von Frankomarken zu erfolgen hat, sondern dass die Zuschriften nunmehr durch einfaches Aufdrucken eines Stempels „Franko Poststempel“ als frankiert bezeichnet werden. Damit ist ein früher geltendes, aber nunmehr abgefallenes, ein direkter Vorteil gewisser durch den Inhaber des Scheekonten nicht, da die bisherigen durch Frankomarken bewerkstelligten Frankaturen den Kontoinhabern nicht belastet worden sind.

Doppelt geführte Schnellszüge. Auf kommenden Sommerfahrplan sind für die Strecken Olten-Bern und Bern-Genf einige neue Schnellszüge vorgesehen, d. h. bereits bestehende Schnellszüge werden fahrplanmässig doppelt geführt werden. So wird der Vormittagschnellszug, der zurzeit um 9.32 in Bern eintrifft, und der Expresszug, der um 4.16 ankommt, fortan doppelt geführt werden. Ebenso werden der Vormittagschnellszug nach Olten, sowie der letzte Nachmittagszug nach Olten und Zürich getrennt werden. Dieser Zug erwiesen sich im letzten Sommer als viel zu schwer. Um 3.40 trifft in Bern von Olten ein neuer Personenzug ein.

Neue Schnellzüge in Deutschland. 8 Schnellzüge passieren München-Frankfurt-Köln bzw. München-Würzburg-Hamburg und Frankfurt a. M., die bisher über Ingolstadt-Ansbach gefahren wurden, werden vom 1. Mai ab über Augsburg-Teutlingheim geleitet. Die Fahrpläne sind: München-Frankfurt-Köln: München-Viessingen-London und zurück (München ab 7.00 vorm., Frankfurt an 1.30 nachm., ab 4.29 nachm., München an 11.20 abends, dann die Nachtschnellzüge nach und von Köln (München ab 10.40 abends, Frankfurt an 6.40 vorm., ab 1.07 abends, München an 6.10 vorm.). München-Frankfurt-Würzburg-Hamburg: München und zurück, die auch Anschluss nach und von Frankfurt haben (Frankfurt an 11.16 abends, ab 6.31 vorm.). Die Nachtschnellzüge München-Frankfurt werden übrigens ab Augsburg nicht unmittelbar, also über Regensburg, sondern über Nürnberg und Bamberg, also ab Teutlingheim den weiteren Umweg über Nürnberg, ebenso in der Gegenrichtung.

Elektrischer Bahnbetrieb in Preussen. Ueber Einführung des elektrischen Betriebs preussischer Vollbahnen berichtet die „Köln. Ztg.“: Zunächst soll auf der 100 km langen Strecke Altona-Kiel mit dem Eisenbahnministerium ein Versuch gemacht werden, von dessen Ausfall die Eisenbahnverwaltung nichts zu befürchten hat. Wenn ein solcher Betrieb in Aussicht zu nehmen sind. Der elektrische Betrieb Altona-Kiel wird nicht allein den Personen-, sondern von vornherein auch den gesamten Güterverkehr umfassen, weil erprobt werden soll, ob schon heute der gesamte Eisenbahnverkehr auf einer verkehrsreichen Strecke sich unter Ausschaltung jenes Dampftriebes bewältigen lässt. Die besonderen Vorrichtungen zu dem Unternehmen sind schon eingeleitet, und die Ausführung ist für den nächsten Sommer im Jahre auf der vorbezeichneten Staatsbahnstrecke der elektrische Betrieb aufgenommen werden wird.

Personentarifreform in Deutschland. Der Basler „Nationalztg.“ wird geschrieben: Vom 1. Mai d. J. an werden im Verkehr innerhalb Deutschlands keine ermäßigten oder ermäßigten Preisen mehr vergeben. Dagegen soll eine Abfertigung für Hin- und Rückfahrt in der Weise eingerichtet werden, daß ein Reisender auf Wunsch zwei Fahrkarten erhält, von denen die eine mit dem Rückfahrstempel versehen wird und alsdann für die Fahrt in umgekehrter Richtung zu dienen hat. Die Karte für die

Mont-Blanc-Durchstich. Der Pariser *Eclair* veröffentlicht einen Artikel über den Mont-Blanc-Durchstich, worin er die Ablehnung dieses Projektes verlangt, weil es zu teuer sei, was aus einer Prüfung der Kosten des Projektes hervorgehe: 1. Jura-Durchstich würde 60 Millionen kosten; 2. Rhodaner Durchstich 80 Millionen; 3. St. Gotthard-Durchstich 38 km Länge, dieser Teil käme auf 140 Millionen zu stehen, statt auf 20 Millionen, wie es bei ganz oberirdischer Führung der Fall wäre. 2. Der Durchstich des Mont-Blanc selbst würde erhebliche Schwierigkeiten bereiten. Besonders wäre die Gesteinstemperatur sehr hoch, da sie im Verhältnis zu der Höhe der Gebirge nur wenig sinkt. 3. Die Eisenbahn von Genf würde 4 Tunneln bedürftig sein, drei von mehr als 1000 m Länge, sowie zwei Viadukte über Rhone und Arve. Diese Verbindung würde 20–30 Millionen kosten. Die Eigenkosten-schaft hat übrigens die Versicherung gegeben, dass diese Verbindung niemals gestatten könnte. Die Schweiz um Paris-Mailand gestatte allerdings die Schweiz um die Veranschlagung, die sie als Schlüssel der Verbindungen zwischen Nord- und Südeuropa einnimmt.

Eine neue Ostalpenbahn. Wie der „N. Z.“ geschrieben wird, sucht zurzeit Venedig den Weg nach Südtirol, um sich ein neues, dem Tiro und der Schweiz bestehendes Bahnnetz zu verschaffen, die an die bestehende Bahn von Triest nach Belluno anknüpft und unter dem Bergzuge der Tre Cime di Lavaredo durch nach Landro und Toblach im Pustertal zum Ort Toblach, wo die neue Bahn mit der von 8000 m Länge, würde die Fahrt von Venedig nach Franzensfeste gegenüber dem Weg über Verona und damit die Strecke Venedig-Innsbruck, bzw. Venedig-Triest, um 100 km kürzer wäre. Gegenüber Triest hätte Venedig dann einen bedeutenden Vorteil, da alsdann die Fahrt nach München, Stuttgart, Zürich von Venedig aus nur 82, bzw. 84 Meilen betragen würde, während die Fahrt nach Schweiz, fiktiv der Einsender dieser Meldung bei, hat die projektierte Abkürzung des Weges nach der Adria insofern ein besonderes Interesse, als diese Abkürzung die Fahrt nach Triest, die dort, wie überhaupt den Verkehr mehr nach dem Osten hin zu ziehen. Es mag daher eine neue Warnung liegen, daß die Eisenbahnfrage nicht dem Tage zu verlieren.

Ueber die Vermehrung des Reisendenverkehrs der Schweiz im Jahre 1906 kann man sich ein Bild machen, nachdem das Bulletin über die Eisenbahnverkehrsstatistik der Schweizer Bundesbahnen für den Monat Dezember 1906 erschienen ist und damit ein Ausweis über das ganze Jahr 1906 vorliegt. Nach diesen Ausweisen haben die Schweizer Bundesbahnen im Jahre 1906 eine Abrechnung von 97,956 Abfahrten und eine Abrechnung vom 5,800,000 Reisende mehr befördert als im Jahr 1905; die Einnahmen für den Reisenden-Transport betrugen im Jahre 1906 um 10,000,000 Fr. mehr als im Jahre 1905, während die Abrechnung vom 5,800,000 Fr. mehr als im Jahr 1905. Die Gesamtzahl der beförderten Personen hat sich vermehrt von 54,000,000 im Jahr 1904 auf 58,100,000 im Jahre 1906. Diese Vermehrung des Verkehrs im Eisenbahnverkehr betrug also in den zwei Jahren 1905 und 1906 die grosse Zahl von 10,000,000 Reisenden. Diese grossartige Entwicklung des Verkehrs begründet sich in der Vermehrung der Eisenbahnlinien, der Vermehrung der Zahl der Züge und die Notwendigkeit der Vergrösserung der Stationen und Bahnhöfe. Die enorme Verkehrszunahme begründet sich auch, was an dieser Stelle nicht näher erörtern gelassen werden darf, die stetige Zunahme der Hotelzahl.

Frage und Antwort.

Auf die in letzter Nummer aufgeworfene Frage betr. Verwendung des Pflanzenfettes „Palmin“ erhalten wir von kompetenter Seite die Mitteilung, dass sich dieses Fett für die Hotelküche in keiner Weise eigne und dessen Verwendung keinem Kollegen empfohlen werden könne.

Zu spät. Dame: „Konnten Sie denn Ihren Freund, der bei den Kannibalen ums Leben gekommen, nicht mehr retten?“ — Afrikanischer: „Leider nicht! Als ich hinkam, war er auf der Speisekarte schon gestrichen!“

Sicheres Zeichen. Gastwirtin (die ihre neue Köchin zum Gänseinkaufen schickt): „Wissen Sie denn auch, woran man erkennt, ob eine Gans alt und zühe ist? — Köchin: „0 ja — wenn die Gäste schimpfen.“

Auskunft über
Franz Albert, Etagenportier, erteilt
L. Bazell, Hotel Métropole, Basel.

Hiezu eine Beilage.

AVIS.

Avant que vous achetiez en Suisse ou à l'Etranger un Hôtel, Pension, etc., ne manquez pas de demander à l'Hôtels-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.