

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

Rubrik: Verkehrswesen

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: 23.02.2026

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.

Ostende. Das Royal Palast Hotel ist vom frühern Kursalpächter Camillo Blanc übernommen worden.

Die Staubbekämpfung durch die Befeuchtung der Straßen ist eine der ältesten Methoden der Kartons. Genf und Waad. in ausgedehntem Masse erprobt worden. In Genf wurden 44,500, in der Waad. 123,500 Quadratmeter öffentlicher Strassen nach verschiedenen Methoden geteert. Die Versuche ergaben, dass in heissem Zustande aufgetragener Steinkohlenteer die dauerhafteste Wirkung ausübt. Natürlich hat die aussergewöhnliche Trockenheit des Jahres 1901 die Vorteile der aufgetragenen geösten Strassen erhöht, aber auch den Vorteil der Teerung im Vergleich zu den ungeteerten Strassen besonders deutlich gemacht.

Pferderrennen St. Moritz. Eine zahlreich besuchte Versammlung von Interessenten beschloss die Gründung eines „Rennvereins St. Moritz“, der wöglichst dem schweizerischen Rennverein beitreten wird. Aufgemuntert durch den guten Erfolg der Trab- und Skijöring-Rennen vom 27. Januar und die schon jetzt in Aussicht gestellte Teilnahme seitens einiger bekannten Rennstallbesitzer der Schweiz und des Auslandes wird der Rennverein trachten, neben Skijöring- und Trab- auch gewöhnliche Rennen einzuführen. Ein Komitee wurde mit der Organisation betraut. Dasselbe besteht aus den Herren: Pfarrer Hoffmann, E. Thomas, C. Flügi, Dr. Nolda, Hans Badrutt, W. Britschgy, C. Conrad.

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 betreiben zu müssen.“
 „Dass mancher dadurch schon sein Hab und Gut verloren, ist eine weitere Tatsache, die bedauerlich ist, aber täglich vorzukommen. Man fragt sich vergebens, weshalb man sich nicht als Restaurateur begnügt.“
 „Ihre Leute diese traurige Erfahrung machen müssen. Ist es eine grosse Ehre, Hotelier 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.“
 „Dass man sich in die grossen Häuser 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 Weinproduzent 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 ist, hat den beteiligten Kreisen und namentlich in den Gemeindeverwaltungen 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 völligen Ruin zum grossen Vorteil der fremden Konkurrenz, und namentlich der italienischen Riviera.

Bundeshilfe für den Weinbau. Die grosse Expertenkommission zur Prüfung der Frage betraf die Bundeshilfe für den Weinbau in der Schweiz nach am 30. Januar das vom Abteilungschef für Landwirtschaft vorgeschlagene System der Gewährung von grundstücksbasierenden, aber unverzinslichen Darlehen an die Weinbauern.

Die Grundlage der Einigung bildeten die Vorschläge von Dr. Müller. Die Gegensätze in den Ansichten zwischen Ostschweiz und Westschweiz wurden im Laufe der Diskussion ausgeglichen, indem der Standpunkt der Ostschweizer sich allmählich änderte. Die Anerkennung fand. Immerhin war man einig darin, dass der Kampf gegen die Reblaus da, wo noch Aussichts auf Erfolg vorhanden sei, fortgesetzt werden müsse.

Inzwischen konnte sich niemand der Einsicht erhehlen, dass die Bundeshilfe für den Weinbau nur von der Neumpflanzung wirksame Hilfe erwartet werden dürfte. Dazu müsse der Bund finanzielle Unterstützung gewähren. Die Angelegenheit wird nun zunächst vom Landwirtschafts-Departement

zu berücksichtigen werden.

Die Befassung mit dem Flaschenwein.

Der Verband der Deutschen Korkindustriellen hat seine Mitglieder aufgefordert, unter keinen Umständen ferner ihre Abnehmer gegenüber weiter sogenannte Korkgeschmacks eine Vergütung in Form einer Form zu leisten, die dem Korkgeschmack entspricht, da der wirkliche Geschmack nach dem Korken eine solche Erscheinung sei, die aber, wenn sie nicht, als „Korkgeschmack“ bezeichnet werden soll, dem Korkgeschmack, der dem Korkgeschmack entspricht, behandelt werden soll. Die Redaktion der „Baleoog. Zig.“ äussert über die Begründung dieser Aufforderung ihre Meinung dahin, dass die Korkgeschmack, der dem Korkgeschmack entspricht, ist ja sehr einfach, die Schuld in diesem Zusammenhang auf andere abzuwälzen, doch ist die Frage, ob diese Abwälzung gerechtfertigt ist oder nicht, eine Frage, die nicht nur dem Korkgeschmack, sondern auch dem Schadenersatz bewahren will, sondern auch die Wissenschaft, und diese hat nicht nur einmal, sondern vielfach gesprochen. Im übrigen wird der einzelne Korkgeschmack, der dem Korkgeschmack entspricht, dem Dekret des Verbandes vorzuziehen sein, friedlich auszusprechen, so hoch vom Turn aber brauchen die Herren nicht zu blasen.“ So wird wahrscheinlich auch in der Schweiz 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 Lausanne ne passent pas directement 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'est appuyée sur les relations de la Société de Montreux, 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 lacustre. On ne peut pas dire qu'il y ait press en question circulera 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, valides pendant 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. 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. Ces billets, valables donc pour deux mois (60 jours), pourront être utilisés, de cette année, du 1^{er} avril au 15 octobre.

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 der Wirthe derart geschnitten, dass der Fuhrwerksbesitzer die Kosten der Heilung des kranken Pferdes dem Gastwirt auf dem Klagewege vorwerfen konnte. Der Klage wurde in erster Instanz von dem Landgerichte Düsseldorf stattgegeben, und zwar wurde dem Gastwirt die Hälfte der Kosten der Heilung als auch des Gastwirths. Das Kölner Oberlandesgericht in der Berufungsinanz bestätigte zwar dieses Urtheil, aber lediglich aus dem Gesichtspunkte der Hatpflicht des Hoteliers. Auf die Hatpflicht des Fuhrwerkes wurde gar nicht eingegangen, und das Verlorne von Sachen, die der beherbergte Gast eingebracht hat, kann sich nicht der Berufung stellen lassen, ohne dass er in dem Gasthause selbst gewunden worden ist. Die Hatpflicht des Fuhrwerkes wird worden sein. 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 berufen könnte. Dies hat er jedoch nicht gethan.

Helmutz, *Zeit. in der Gazette de Lausanne*
 ruft Ch. M. E. Gos, ein Sohn des Alpnenmagers Gos,
 die Behörden und das Volk zum Protest auf gegen
 das Projekt einer Mattenbahn. Wir lesen da
 u. a. folgendes: „Müssen wir nicht die Schweiz
 verlassen? Soll unser vornehmster und grossartigster
 Alpenglück 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 grosser Schaden 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 Notwendigkeit, die bewundernswürdige Höhe
 zu empfangen, die es sozusagen jedermann gestatten
 einen Begriff von einer richtigen Bergbesteigung zu
 bilden. Es ist überflüssig, das Mattenhorn durch
 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 stützend
 versagen.“

Verkehrswesen.

Ansichtspostkarten mit schriftlichen Mitteilungen auf der linken Hälfte der Vorderseite sind laut einer amtlichen Verfügung der schweizer. Postverwaltung nun allgemein zu den Postkartentaxen zuzulassen.

Schnellzug London-Frankfurt-München. Eine neue Schnellzugsverbindung von London nach Frankfurt und München über Vlissingen mit Anschluss von Amsterdam ist für den diesjährigen Sommerfahrplan vereinbart worden. Der Schnellzug fährt von London um 9.45 vorm., in Amsterdam um 7.38 abends ab; in Köln wird um 1.40 früh, in Frankfurt um 6.31 früh, in Würzburg um 9.30 vorm. weggefahren und München um 2.05 nachm. erreicht.

Seilbahn bei der Tellskapelle. Der Schweiz. Kunstverein hat beschlossen, gegen die Konzessionierung einer Seilbahn bei der Tellskapelle energisch vorstellig zu werden, einmal bei der Unter Regierung und sodann beim Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung. Auch der Bewegung, welche die Liga für Heimatschutz gegen diese Bahn inszeniert, wird sich der Kunstverein, dem die Vorphichtung zur Erhaltung der Umgebung der Tellskapelle 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 Personenzugreform vom 1. Mai, durch welche die bestehenden Tarifbestimmungen der Badischen Bahn zu ermässigten Preisen abgesehrt werden.

das Postische und Giroverkehr. Die Oberpostdirektion Berlin hat verfügt, daß die Frankaturen der Zuschriften der Postischekbureaus an die Inhaber von Scheckkonti nicht mehr mittelst Aufkleben von Frankomarken zu erfolgen hat, sondern daß die Zuschriften nunmehr durch einfaches Aufdrucken eines Stempels „Franko Postischek“ als frankiert bezeichnet werden. Damit ist ein früher viel gerügter Punkt dahingefallen; ein direkter Vorteil für den Inhaber der Scheckkonti. Es ist zu hoffen, daß die bisheriger durch Frankomarken belasteten Frankaturen den Kontoinhabern nicht belastet werden 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 paßten 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-Treuchtlingen geleitet. Es sind dies die Züge München 11.00, Würzburg 11.20, Frankfurt a. 12.00, Augsburg 12.10, München 12.30, Frankfurt a. 13.00, nach, 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 11.07 abends, München an 7.58 vorm.) und nach Würzburg (Frankfurt a. 11.00 vorm., Würzburg 11.10 vorm., München 11.20 vorm.). Die Nachtschnellzüge München-Frankfurt werden übrigens ab Augsburg nicht unmittelbar, also über Ansbach nach Würzburg geführt, sondern machen einen Umweg über Nürnberg, was aber Nürnberg, ebenso in der Gegenrichtung,

Elektrischer Bahnbetrieb in Preussen. Ueber Einführung des elektrischen Betriebs preussischer Vollbahnen berichtet die „Kön. Ztg.“: Zunächst soll auf der 100 km langen Strecke Altona-Kiel mit dem elektrischen Betrieb ein Versuch gemacht werden, von dessen Ausfall es abhängen wird, ob auch längere Strecken elektrifiziert werden können und sich 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 verkehrsstarken Strecke sich unter Ausschaltung jenes Dampfbetriebes bewältigen lässt. Die besonderen Vorbereitungen zu dem Unternehmen sind schon eingeleitet worden. Am Altonaer Hauptbahnhof wird im nächsten Jahre auf der vorbestehenden Staatsbahnstrecke der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

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 abgegeben. 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

Das Spüglisenbahn-Projekt wird in den „Frankfurter Zig.“ mit besonderer Rücksicht auf die Gründe, die Italien zu seiner Unterstützung half, besprochen. Zum Schluss aber wird darauf hingewiesen, dass die Schweiz vorläufig sich vor der Ausführung des Projekts nicht zu fürchten braucht. Es heisst da: „Wenn in der Schweiz die Ausführung des Dingen so dargestellt wird, als ob die Ausführung der Eisenbahn gesichert wäre und die Erteilung der Konzession bevorstünde, so eilt das Tatsachen weit voraus. Die Genehmigung hängt in erster Linie von Bern ab, wo der Bundesrat prüfen wird, in wie weit die Bahn der Spüglisenbahn mit dem speziellen schweizerischen Interesse der Eisenbahnpolitik des Bundes verträgt. Unter müssen die Interessen der beiden Länder über alle technischen und finanziellen Einzelheiten des Bauplanes einig werden, und über die Bestimmungen des Betriebs und die Überwachung der Bahn sich verständigen. Darüber hinaus wird man sich vergehen, das solche wichtiger und verwickelter Verhandlungen, die in jedem Falle dreierlei zu werden pflegen: das eine, was das Geschöfte des Gotthard und des Simplon haben

Mont-Blanc-Durchstich. Der Pariser *Elaborant* 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 drei Teile des Projektes hervorgehe: 1. Jura-Genève-Verbindung, 75 km, 8 Tunnel von zusammen 38 km Länge, 140 Millionen zu veranschlagen; 2. Jura-Genève-Verbindung, 140 Millionen zu stehen, statt auf 20 Millionen, wie es die französische Führung der Fall wäre. 2. Der Durchstich des Mont-Blanc selbst würde erhebliche Schwierigkeiten bereiten. Besonders wäre die Gesteinstemperaturen sehr hoch, da sie im Verhältnis zu der Höhe der Gänge steht. 3. Die Verbindung der beiden Balthards durch die 4. Tunnel erfordert, davon abgesehen, noch 100 Millionen, da die Tunnelabstände von mehr als 1000 m Länge sind. Die Tunnelbrücke über Rhone und Aar. Diese Verbindung würde 20-30 Millionen kosten. Die Eidgenossenschaft hat übrigens die Versicherung gegeben, dass sie diese Verbindung niemals gestalten möchte. Die direkte Linie Paris-Mailand bräte allerdings die Möglichkeit der Vorzugstellung, die sie als Süd-Europäer der Verbindungen zwischen Nord- und Süd-Europa einnimmt.

Eine neue Ostalpenbahn. Wie der Z. Z. geschrieben wird, sucht zurzeit Venedig den Weg nach Süddeutschland, dem Tirol und der Schweiz abzukürzen durch eine neue Bahnhinie, die an die bestehende Bahnlinie von Venedig nach Triest an der projektierten Belluno-Piemonte- und Cadore im N. angeschlossen und unter dem Bergzuge der Tre Cime di Lavaredo durch das Landro und Toblach im Pustertal über die Föhnwinden der Föhnwinden mit einer Länge von 8000 m Länge, wobei die Fahrt von Venedig nach Franzensfeste gegenüber dem Weg über Verona und damit die Strecke Venedig-Innsbruck, bzw. Venedig-München, um 100 km abgekürzt wird. Gegenüber Triest hätte eine neue Bahn abzweigend, die über die Föhnwinden der Föhnwinden, die den Vorteil, da alsdann die Fahrt nach München, Stuttgart, Zürich von Venedig aus nur 82, bzw. 80 km weiter zu sein, als von Triest aus, und die Schw. Zug der Elmsen- und der Föhnwinden, die die projektierte Abkürzung des Weges nach der Adria insofern ein besonderes Interesse, als diese Abkürzung auf österreichisch-italienischem Gebiet verläuft, und die Fahrt von Venedig nach München überhaupt den Verkehr mehr nach dem Osten hin zu ziehen. Es mag darin eine neue Warnung liegen, daß die Ostalpenbahnfrage nicht aus dem Auge zu verlieren.

Über die Vermehrung des Reisendenverkehrs der Schweiz im Jahre 1906 kann man sich ein Bild machen, nachdem das Bulletin über die monatlichen Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen vom 1. März 1907 veröffentlicht worden ist. Es zeigt, dass der Verkehr sehr schön ist und damit ein Ausweis über das ganze Jahr 1906 vorliegt. Nach diesen Ausweisen haben die Bundesbahnen im Jahre 1906 nach provisorischer Berechnung 197,995 und 198,000 Reisende, wovon 5,800,000 Reisende mehr befördert als im Jahr 1905; die Einnahmen für den Reisenden-Transport betragen pro 1906 5,810,000 Fr. (nach definitiver Abrechnung 5,820,000 Fr.) und sind damit um 1,000,000 Fr. höher als im Jahre 1905. Die Gesamtzahl der beförderten Personen hat sich vermehrt von 54,300,000 im Jahr 1904 auf 59,100,000 im Jahr 1905 und auf 64,800,000 im Jahre 1906. Die Zahl der Reisenden hat sich von 10,000,000 im Jahre 1904 auf 10,500,000 im Jahre 1905 und 1906 die grosse Zahl von 10,500,000 Reisenden. Diese grossartige Entwicklung des Verkehrs begründet wohl am besten die Vermehrung des Dienstleistungsverkehrs, der in der Schweiz eine so grosse Notwendigkeit der Vergrösserung der Stationen und Bahnhöfe. Die enorme Verkehrszunahme begründet aber auch, was an dieser Stelle nicht unerwähnt 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?“ — Afrikareisender: „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: „O ja — wenn die Gäste schimfern.“

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.