

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

**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:** 02.05.2026

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

friedlich gesinnt und im Genfverein bis jetzt ungewohnt Tonart abgefasst ist.

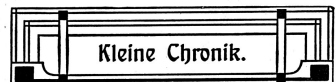
Wir wollen die für uns vorläufig abgeschlossene Angelegenheit aber nicht wieder aufrollen und hoffen gerne, dass wir hiezu durch Vorgänge in der Sektion Bern auch nicht gezwungen werden, was aber der Fall sein würde, wenn dem Pamphlet weitere Verbreitung gegeben werden sollte. *A bon entendeur salut.*



## Die Fabrik preisgekrönter Lohndeleiten

von Adolf Mann in Leipzig

ist wieder im Gang. Wer sich als den „liebenswertesten“ Besitzer des „besten“ Hotels, mit der „schönsten“ Aussicht, mit der „heilsamsten“ Luft, mit der „vorzüglichsten“ Küche und den „mässigsten“ Preisen verherlichen lassen will, der wende sich an obige Fabrik. Wer dies aber nicht will, der füttere mit den Leipziger Wischen, die gegenwärtig wieder so manchem unbestellt ins Haus fliegen, seinen Papierkorb.



**Baden-Baden.** Hier starb im 70. Lebensjahre Herr Edward Groszholz, Mithhaber des Hotels Viktoria.

**Davos-Platz.** Als Direktor des Sanatorium Schatzalp wurde Herr Max Schachmann gewählt.

**Ostende.** Das Royal Palast Hotel ist vom früheren Kursalpächter Camillo Bianco übernommen worden.

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

**Sachseln.** Das bisher von Franz Hess-Michel innegehabte Hotel Nüalphen in Flühl-Ranf wird in eine Aktiengesellschaft übergeführt. Das Aktienkapital ist auf Fr. 500,000 festgesetzt. Der Vorsteher Hess-Michel führt den Betrieb als Verwaltungsrat.

**Die Staubekämpfung durch die Beterung der Strassen** ist im letzten Jahr besonders in den Kantonen Genf und Waadt in ausgedehnter Masse erprobt worden. In Genf wurden 44,600 in der Waadt 125,500 Quadratmeter öffentlicher Strassen nach verschiedenen Methoden geetert. Die Versuche ergaben, dass in heissem Zustande aufgetragener Steinkohlenteer die dauerhafteste Wirkung ausübt. Natriohalid die ausseregewöhnliche Trockenheit des letzten Sommers die Halbarkeit der geeterten Strassen erhöht, aber nicht die Wirkung der Beterung im Vergleich zu den ungetretenen Strassen besonders deutlich gemacht.

**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 Touristen zu zeigen, die Touristen und den Ansiedler, sowie die notwendige Ausrüstung für das Leben in den verschiedenen klimatischen Verhältnissen zu veranschaulichen. Die Methoden des Reisens in der Vergangenheit und in der Gegenwart sollen veranschaulicht werden; man wird Karawanen, Lager im Freien und Bergbesteigungen beobachten können, ja sogar die Luftreisen sollen schon eingeschlossen werden.

**Pferderennen St. Moritz.** Eine zahlreich besetzte Versammlung von Interessenten beschloss die Gründung eines Rennvereins für St. Moritz, der möglichst 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 an den Bahnrennen in England, werden die Schweizer und des Auslandes wird der Rennverein trachten, neben Skijöring- und Trab- auch gewöhnliche Rennen einzuführen. Ein Komitee wurde mit der Ausarbeitung von Statuten betraut. Es besteht aus den Herren: Pfarrer Hoffmann, E. Thoma, C. v. Flugi, Dr. Nolda, Hans Sadrucci, W. Britschy, C. Conrad.

**Diensttütze des Hotel-Hausdieners.** Der Hausdiener eines Hotels in Hamburg war ohne Kündigung aus dem Dienst entlassen worden, weil er sich geweigert hatte, die Diensttütze zu tragen. Er verlangte wegen unzureichender Entlohnung 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, dass die höchste Entlohnung angesehen werden, dass es in Hotels und auch in kleineren Privathotels üblich ist, dass die Hausdiener eine Diensttütze tragen. Infolge seiner Weigerung war sofortige Entlassung begründet.

**Behördenwertige Warnung.** Dem Hamburger Fachblatt „Küchen und Gastwirtschaft“ ist mitgeteilt, dass es viele Restaurateure gibt, die wenn sie als solche Erfolge erzielt haben, meinen, nun unbedingt ein Hotel anfangen zu müssen, ist eine alte Tatsache. Dass mancher dadurch schon sein Hab und Gut verloren hat, ist ein trauriges Beispiel. Man fragt sich, weshalb ist es nicht möglich, dass man sich nicht mehr als ein Gast einbringt, sondern dass man sich selbst wohnen hat, dort in Verlust geraten oder beschädigt werden sind. Der Knecht allein war daher zur Geltendmachung eines ihm durch Beschädigung des Pferdes zugefügten Schadens berechtigt. Jeder jedoch nur, wenn er sich auf eine ihm erfolgte Abtretung jenes Schadensersatzanspruch berufen könnte. Dies hat er jedoch nicht getan.

**Heimatschutz.** In der *Gazette de Lausanne* ruft Ch. M. E. Gos, ein Sohn des Alpenmatters Gos, die Aufmerksamkeit der Regierung auf das große Projekt einer Matternhorn-Bahn. Wir lesen da u. a. folgendes: „Müssen wir nun wirklich den Bau der Matternhorn-Bahn ohne Widerrede geschehen lassen? Soll unser vornehmster und grossartigster Alpenpfeiler so ohne weiteres zerstört werden? Will das Schweizer Volk eine so gemeine Unternehmung, die keinen andern Zweck hat, als Geld zu machen, ohne Protest Gestalt annehmen sehen? Das Matternhorn gehört allen Schweizern. Sie werden nicht einwilligen, dass dieser gemeinere Mensch den Ausbau der Matternhorn-Bahn zum Zweck der Ausbeutung überlassen werde. Ohne Frage sieht jeder gute Schweizer die dringende Notwendigkeit ein, mit allem Nachdruck gegen den schmähtlichen Plan aufzutreten. Diesem Hauptzweck wird die Vermeidung von Unannehmlichkeiten zu Grunde. Es wendet sich ausschliesslich an reiche Müssiggänger. Schon geht von Zermatt aus eine Eisenbahn auf den Gorngrat, von dem aus eine erhabene Aussicht auf die umgebenden Gipfel sich erschliesst. Rings um Zermatt steigen viele leicht zu bezwingende Höhen empor, die es sozusagen jedermann gestatten, sich einen Begriff von einer richtigen Bergbesteigung zu bilden. Es ist überflüssig, dass Matternhorn durch einen Aufzug zu schänden. Hottelich wird die Zermatt-Bahn durch ein Eisenbahnnetz erweitert, gegen die Verunstaltung der Landschaft durch Plakate in Kraft erklärt hat, dieser dem schönsten Berg des Landes zugehenden Schmach ihre Zustimmung verweigern.“

nach sich ziehen würde. Die Vertreter der Winter- und Sommerkurorte einigten sich denn auch über ein gemeinsames Vorgehen und werden entsprechend dem Wunsche des Ministerpräsidenten einen Gesetzentwurf ausarbeiten, durch den Ausnahmen zu gunsten der Kurorte in Aussicht genommen werden könnten. Selbstverständlich werden die ständigen Klubs von diesem Gesetzentwurf nicht berührt.

**Salm-Fischerei.** Seit Jahren wurde in den Tagesblättern und Fachzeitschriften die von Fischereiverstärkungen mit Überzeugung vertretene Ansicht, dass die unrichtig angelegte Anlage der Kraftübertragungswerke Rheinfelden den Salmfang oberhalb des Stauwehrs unterbilde und schädige, in absichtlich tendenziöser Weise bestritten. Ein in dieser Angelegenheit durch die interessierte Firma E. B. Homestadt in der Schweiz geführter Prozess, der alle Instanzen beschäftigte, ist nun endgültig vom Obergericht des Kantons Aargau durch Urteil vom 11. Juli 1906 entschieden worden, indem es die Kraftübertragungswerke Rheinfelden der Zahlung von Fr. 8890.25 an die klagbare Firma E. Christen verurteilt. Es geht aus diesem Urteil namentlich hervor, dass die letztere, und mit ihr die Fischer und Fischerei-Sachverständigen, sowie die geschädigten Gemeindefürsorge, die Rechte waren.

**Bundeshilfe für den Weinbau.** Die grosse Expertenkommission zur Prüfung der Frage betr. Bundeshilfe für den Weinbau in der Schweiz hat am 30. Januar das vom Abteilungschef für Landwirtschaft vorgeschlagene System der Gewährung von Grundpachtversicherungen, aber unverzinslichen Darlehen an die Weinbauern durchwegs abgelehnt. Die Grundzüge der Einigung bildeten die Vorschläge von Dr. Müller. Die Gegensätze in den Ansichten zwischen Ostschweiz und Westschweiz wurden im Laufe der Verhandlungen ausgeglichen, indem der Standpunkt der Westschweizer durch die Anerkennung fand. Immerhin war man einig darin, dass der Kampf gegen die Reblaus da, wo noch Aussicht auf Erfolg vorhanden sei, fortgesetzt werden müsse. In diesem Punkte ist niemand der Einsicht erlassen, dass namentlich die Westschweiz von der Neuanpflanzung wirksame Hilfe erwartet werden dürfte. Dazu müsse der Bund finanzielle Unterstützung gewähren. Die Angelegenheit wird nun zunächst vom Landwirtschafts-Departement weiter behandelt werden.

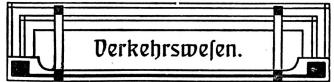
**Korkgeschmack der Flaschenweine.** Der Verband der Deutschen Korkindustriellen hat seine Mitglieder aufgefordert, unter keinen Umständen ferner ihren Abnehmern gegenüber wegen sogenannten Korkgeschmacks eine Vergütung in irgend einer Form zu gewähren, denn es ist festgestellt, dass der wirkliche Geschmack nach dem Korken eine seltene Erscheinung sei, die aber, wenn sie einmal vorkomme, als „force majeure“ angesehen und dementsprechend auch behandelt werden müsse. Die Ursache dieses Korkgeschmacks ist durch die Vergründung dieser Anforderung ihrer Meinung dahin, dass darin vieles durchaus unzutreffend ist. „Es 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. Hier spricht man nicht von einem Schaden, sondern von Schadensersatz bewahren will, sondern auch die Wissenschaft, und diese hat nicht nur einmal, sondern vielfach gesprochen. Im übrigen wird der einzelne Abnehmer mit dem einzelnen Lieferanten auch trotz des Vorhandenseins von Korkgeschmack nicht schiedlich auseinanderzusetzen; so hoch vom Turn aber brauchen die Herren nicht zu blasen.“ — So würde wahrscheinlich auch in der Schweiz gehalten werden.

**La Coma-Paris.** Une lacune regrettable, que nous avons déjà signalée, nous a été comblée. Il existe «et viva!» dans le service des correspondances entre la région du Lac Léman et Paris. Pendant tout l'été, le train de Midi avait une correspondance directe jusqu'à Paris, ce qui permettait d'atteindre la grande capitale en moins de vingt heures. Malheureusement, le 30 septembre, la correspondance fut coupée à Dijon. La Société des Hôtels de Vevey, vivement appuyée par la Société similairre de Montreux, adressa une réclamation à la Direction du L.-M. à Paris. La réponse fut la suivante: «L'existence de cet itinéraire favorable aux intérêts de notre contrée. A partir du 1er mai prochain, l'express en question circulera hiver comme été entre Pontarlier et Paris. Rappelons également que la Société des Hôtels de Vevey a encore obtenu, des chemins de fer de la région du Lac Léman et Paris, des billets, valables deux pour deux mois (60 jours), pourront être utilisés, dès cette année, du 1er avril au 15 octobre. Il y a de tels billets pour Lausanne, Vevey, Yverdon, Grenchen, Olten, etc. Les billets vers, ou pour, dans chacune de ces stations, trouver des billets de 60 jours pour Paris.

**Haftpflicht des Hoteliers.** Ein Fuhrwerksbesitzer zu Krefeld hatte seinen Knecht mit drei Pferden in einem Gasthause zu Hagen einlogiert. Eines dieser Pferde wurde in dem Stalle von einem Hengst verletzt und getötet. Der Fuhrwerksbesitzer. Für diesen Verlust machte der Fuhrwerksbesitzer den Gastwirt auf dem Klagewege verantwortlich. Der Klage wurde in erster Instanz von dem Landgerichte Düsseldorf stattgegeben, und zwar sowohl aus dem Gesichtspunkte der Haftpflicht des Fuhrwerksbesitzers, als auch des Gastwirts. Der Kölner Oberlandesgericht in der Berufungsinstanz bestätigte zwar dieses Urteil, aber lediglich aus dem Gesichtspunkte der Haftpflicht des Tierhalters. Auf die Haftpflicht des Gastwirts hinsichtlich der Beschädigung des Pferdes wurde nicht eingegangen. Der Gast eingebracht hat, kann sich nicht der berufen, dessen Sachen, ohne dass er in dem Gasthause selbst gewohnt hat, dort in Verlust geraten oder beschädigt worden sind. Der Knecht allein war daher zur Geltendmachung eines ihm durch Beschädigung des Pferdes zugefügten Schadens berechtigt. Jeder jedoch nur, wenn er sich auf eine ihm erfolgte Abtretung jenes Schadensersatzanspruch berufen könnte. Dies hat er jedoch nicht getan.

**Heimatschutz.** In der *Gazette de Lausanne* ruft Ch. M. E. Gos, ein Sohn des Alpenmatters Gos, die Aufmerksamkeit der Regierung auf das große Projekt einer Matternhorn-Bahn. Wir lesen da u. a. folgendes: „Müssen wir nun wirklich den Bau der Matternhorn-Bahn ohne Widerrede geschehen lassen? Soll unser vornehmster und grossartigster Alpenpfeiler so ohne weiteres zerstört werden? Will das Schweizer Volk eine so gemeine Unternehmung, die keinen andern Zweck hat, als Geld zu machen, ohne Protest Gestalt annehmen sehen? Das Matternhorn gehört allen Schweizern. Sie werden nicht einwilligen, dass dieser gemeinere Mensch den Ausbau der Matternhorn-Bahn zum Zweck der Ausbeutung überlassen werde. Ohne Frage sieht jeder gute Schweizer die dringende Notwendigkeit ein, mit allem Nachdruck gegen den schmähtlichen Plan aufzutreten. Diesem Hauptzweck wird die Vermeidung von Unannehmlichkeiten zu Grunde. Es wendet sich ausschliesslich an reiche Müssiggänger. Schon geht von Zermatt aus eine Eisenbahn auf den Gorngrat, von dem aus eine erhabene Aussicht auf die umgebenden Gipfel sich erschliesst. Rings um Zermatt steigen viele leicht zu bezwingende Höhen empor, die es sozusagen jedermann gestatten, sich einen Begriff von einer richtigen Bergbesteigung zu bilden. Es ist überflüssig, dass Matternhorn durch einen Aufzug zu schänden. Hottelich wird die Zermatt-Bahn durch ein Eisenbahnnetz erweitert, gegen die Verunstaltung der Landschaft durch Plakate in Kraft erklärt hat, dieser dem schönsten Berg des Landes zugehenden Schmach ihre Zustimmung verweigern.“

**Nochmals die Spielbälle in Frankreich.** Die Aufhebung der Spielbälle stösst in Frankreich auf neuen Widerstand, da nicht nur die Vertreter der durch das Verbot betroffenen Gegendern in der Kammer, sondern auch im Senate sich über ein gemeinsames Vorgehen geeinigt haben, um beim Ministerpräsidenten Vorbringen des Suspenzionsbeschlusses für die Kasinos der Kurorte und Seebäder durchzusetzen. Recht interessant ist die von dem „Matin“ gemachte Entdeckung, dass der Staat selbst in hervorragender Weise an dem Betriebe eines der bedeutendsten Spielklubs Frankreichs, desjenigen des Casinos von Aix-les-Bains beteiligt ist. Der Grand Cercle von Aix-les-Bains wurde 1827 mit einem Kapitale von Fr. 250,000 gegründet, allein von den 500 Aktien wurden nur 923 gezeichnet. Die Regierung von Sardinien zeichnete für ihren Teil 30 Aktien, die im Jahre 1860 gleichzeitig mit Savoyen an Frankreich abgetreten wurden. Die französische Regierung verteidigt ihre Interessen als Aktionärin der Grand Cercle mit der grössten Gewissenhaftigkeit und lässt sich um die Genem. versammlungen durch einen Domänen-Inspektor vertreten. Der Ausbau des Casinos erheischte eine Ausgabe von mehr als 10 Millionen, die aus dem Ertragnisse des Spielklubs leicht gedeckt werden konnten. Die Spielclubs sind in eine Mittels- und eine Oberklasse unterteilt. Der in der letzten Zeit viel genannte Spielclub von Ostende, Marquet, wollte vor einiger Zeit dem französischen Senate die 30 Aktien des Cercle von Aix-les-Bains abkaufen allein. Finanzminister Poincaré wies das Ansuchen kurzweg ab und auch Herr Clemenceau, an den Herr Marquet sich nun wendete, wollte davon nichts hören. Der Staat hat also seine Aktien und mit diesen die ansehnlichen Dividenden, die diese abwerfen.



**Ansichtspostkarten mit schriftlichen Mitteilungen.** Hat der linken Hälfte des Vorderansatzes auf einer amtlichen Verfügung der schweizer. Postverwaltung nun allgemein zu den Postkartentaxen zuzulassen.

**Schnellzüge London-Frankfurt-München.** Eine neue Schnellzugsverbindung von London nach Frankfurt und München über Bissingsen mit Anschluss von Amsterdam ist für den nächsten Sommer fahrplan 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 4.31 früh in Würzburg um 9.30 vorm. weggefahren. München um 9.20 vorm. eintrifft.

**Eisbahn bei der Teilschappele.** Der Schweiz. Kunstverein hat beschlossen, gegen die Konzessionierung einer Seilbahn bei der Teilschappele energisch vorstellig zu werden, einmal bei der Urner Regierung und sodann beim Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung. Die Urner, welche die Liga für Heimatschutz gegen diese Bahn inszeniert, wird sich der Kunstverein, dem die Verpflichtung zur Erhaltung der Umgebung der Teilschappele obliegt, anschliessen.

**Die Umtauschbarkeit der Retourbillets der Schweiz.** Bundesrat hat heute die 30 Aktien des Lokalverkehrs 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 Bundesbahn ein besonderes Interesse hat, Gebrauch gemacht haben, wird auf Ende April d. J. ganz aufgehoben. Diese Massnahme steht im Zusammenhang mit der Einführung der deutschen Personentarifreform vom 1. Mai, durch welche die bestehenden Tarifbestimmungen der Bundesbahn zu ersässigten Preisen abgeschafft werden.

**Postcheck- und Giroverkehr.** Die Oberpostdirektion in Bern hat verfügt, dass die Frankfurter Zuschriften der Postcheckbureaus an die Inhaber von Scheckkonti nicht mehr mittelst Aufträgen von Frankmarken zu erfolgen hat, sondern dass die Zuschriften nunmehr durch einfaches Aufdrücken eines Stempels „Franko Postcheck“ als frankiert bezeichnet werden. Damit ist ein früher viel gerügter Punkt dahingefallen; ein direkter Vorteil erwächst dadurch den Inhabern der Scheckkonti nicht. Die Aufträge von Frankmarken herstellten Frankturen den Kontoinhabern nicht belastet worden sind.

**Doppelt geführte Schnellzüge.** Auf kommenden Sommerfahrplan sind für die Strecken Olten-Bern und Bern-Genève einige neue Schnellzüge vorgesehen. Die von Bern nach Olten und umgekehrt fahrplanmässig doppelt geführt werden. So wird der Vormittags Schnellzug, der zurzeit um 9.32 in Bern eintrifft, und der Expresszug, der um 4.16 ankommt, fortan doppelt geführt werden. Ebenso werden der Vormittags Schnellzug nach Basel und Zürich getrennt werden. Diese Züge erwiesen sich letzten Sommer als viel zu schwer. Um 3.40 trifft in Bern von Olten ein neuer Personenzug ein.

**Neue Schnellzüge in Deutschland.** 3 Schnellzugspaare München-Frankfurt-Köln, bei München, Würzburg, Bamberg und Frankfurt a. M. die bisher über Ingolstadt-Ansbach gefahren wurden, werden vom 1. Mai ab über Augsburg-Teuchtingen geleitet. Es sind dies die beiden Holländer Züge München-Wissinger-London und zurück (München ab 7.00 vorm., Frankfurt an 1.30 nachm., ab 4.20 nachm., München an 11.20 abends, dort 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 die Schnellzüge 87/88 München-Hamburg und zurück, die auch Anschluss nach und von Frankfurt haben (Frankfurt an 11.15 abends, ab 6.31 vorm.). Die Nachtschnellzüge München-Frankfurt werden übrigens ab Augsburg nicht unmittelbar, also über Ansbach nach Würzburg geführt, sondern machen ab Teuchtingen den weiteren Umweg über Nürnberg, ebenso in der Gegenrichtung.

**Elektrischer Bahnbetrieb in Prunssow.** Ueber Einführung des elektrischen Betriebs preussischer Vollbahnen berichtet die „Köln. Ztg.“: Zunächst soll auf der 100 km langen Strecke Altona-Kiel mit dem elektrischen Betrieb ein Versuch gemacht werden, dessen Zweck es ist, die Leistungsfähigkeit der längeren Strecken für einen solchen Betrieb in Aussicht zu nehmen sind. Der elektrische Betrieb Altona-Kiel wird nicht allein den Personen-, sondern von vornherein auch den gesamten Güterverkehr umfassen. Dagegen soll eine Absperrung für Hindernisse 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

Rückreise erhält aber keine längere Gültigkeitsdauer als für die Hin- und Rückfahrt; mit ihr kann also die Rückreise auch nur am Tage der Abreise (Lösung) oder am nächstfolgenden Tage angetreten werden. Nach Stationen mit lebhaftem Verkehr werden zur Erleichterung der Fahrkartenausgabe auch sogenannte Doppelkarten, das ist Rückfahrkarten zum doppelten Preis aufgelegt. Sie sind in gleicher Weise benutzbar, wie wenn zwei Karten ausgegeben würden. In h. auch die Doppelkarten gelten nur am Tage der Ausgabe oder am nächstfolgenden Tag.

**Das Spülbahn-Projekt** wird in der „Frankfurter Ztg.“ mit besonderer Rücksicht auf die Gründe, die Italien zu seiner Unternehmung haben, besprochen. Zum Schluss aber wird darauf hingewiesen, dass die Schweiz vorläufig sich vor der Ausführung des Projektes nicht zu furchen braucht. Es heisst da: „So dargestellt wird, als ob Ausführung der Spülbahn gesichert wäre und die Verteilung der Konzession bestände, so eilt das den Tatsachen weit voraus. Die Genehmigung hängt in erster Linie von dem Bau der Spülbahn ab, die in der Schweiz politischen Interessen und der Eisenbahnpolitik des Bundes vertritt. Dann müssen die Regierungen der beiden Länder über alle technischen und finanziellen Einzelheiten des Bauplans einig werden, und über die Bestimmungen des Bauplans und die Überwachung der Bahn sich verständigen. Darüber kann noch lange Zeit vergehen, da solche wichtige und verwickelte Verhandlungen nicht im Handumdrehen erledigt zu werden pflegen, wie das auch die Geschichte des Gotthard- und des Simplon beweist.“

**Mont-Blanc-Durchstich.** Der Pariser *Ecclaircissement* veröffentlicht einen Artikel über den Mont-Blanc-Durchstich, worin er die Ablehnung dieses Projektes verurteilt, weil es zu teuer sei, was aus einer Prüfung der drei Teile des Projektes hervorgeht: 1. Jurastädte durchsichtige, 75 km, 3 Tunnel mit zusammen 38 km Länge, dieser Teil käme auf 140 Millionen zu stehen, statt auf 30 Millionen, wie es bei ganz oberirdischer Führung der Fall wäre. 2. Der Durchstich des Mont-Blanc selbst würde erhebliche Schwierigkeiten bereiten. Besonders die Bestimmung der Höhe der Überwachung der Bahn sich verständigen. Darüber kann noch lange Zeit vergehen, da solche wichtige und verwickelte Verhandlungen nicht im Handumdrehen erledigt zu werden pflegen, wie das auch die Geschichte des Gotthard- und des Simplon beweist.“

**Eine neue Ostalpenbahn.** Wie der „N. Z. Z.“ geschrieben wird, sucht zurzeit Venedig den Weg nach Süddeutschland, dem Tirol und der Schweiz abzukürzen durch eine neue Bahnlinie, die an die bestehende Bahn Venedig-Belluno anknüpft und die projektierte Belluno-Pieve di Cadore im Pivetal angeschlossen und unter dem Bergzuge der Tre Cime di Lavaredo durch nach Landro und Toblach im Pustertal gehen sollte. Diese neue Linie, mit einem Tunnel von 1000 m Länge, würde Venedig nach Franzosenfeld gegenüber dem Weg über Verona und damit die Strecke Venedig-Innsbruck, bzw. München-Zürich-Stuttgart um 70 km abkürzen. Günstiger Triest hätte Venedig dann einen bedeutenden Vorteil, da die Fahrt nach München, Stuttgart, Zürich von Venedig aus nur 82, bzw. 194 km kürzer würde als von Triest aus. Für die Schweiz, fügt der Einsender dieser Meldung bei, hat die projektierte Abkürzung des Weges nach der Adria insofern ein besonderes Interesse, als die Abkürzung auf österreichisch-italienischem Gebiet gesucht wird und darin sich das Bestreben zeigt, überhaupt den Verkehr mehr nach dem Osten hin zu ziehen. Es mag darin eine neue Warnung liegen, unsere Ostalpenbahnfrage nicht aus dem Auge zu verlieren.

**Ueber 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 die ab dem 1. Januar 1906 erschienen ist und damit ein Ausweis über das ganze Jahr 1906 vorliegt. Nach diesen Ausweisen haben die Bundesbahnen im Jahre 1906 nach provisorischer Abrechnung 5,657,956 (nach definitiver Abrechnung 5,800,000) Reisende mehr befördert als im Jahr 1905; die Einnahmen für den Reisenden-Transport betragen pro 1906 5,610,000 Fr. (nach definitiver Abrechnung wohl 5,500,000 Fr.) mehr als im Jahr 1905. Die Gesamtzahl der beförderten Personen hat sich um mehr als 44,300,000 im Jahr 1904 auf 59,100,000 im Jahr 1905 und auf 64,500,000 im Jahr 1906. Die Vermehrung beträgt also in den zwei Jahren 1905 und 1906 die grosse Zahl von 10,500,000 Reisenden. Diese grossartige Entwicklung des Verkehrs begründet wohl am besten die Vermehrung des Dienstpersonals, die Vermehrung der Zahl der Züge und die Notwendigkeit der Vergrößerung der Stationen und Bahnhöfe. Die enorme Verkehrszunahme begründet aber auch, was an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben 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 Hoteltücher in keiner Weise eigne und dessen Verwendung keinem Kollegen empfohlen werden könne.

**Zu spät.** Dame: „Konnten Sie denn Ihren Freund, der bei den Liebeskugeln, die Sie bekommen, 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 schickte): „Wissen Sie doch, woran man einen Gänsekauf erkennt, und zähle?“ Köchin: „O ja — wenn die Gänse schimpfen.“

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

**Hiezu eine Beilage.**

**AVIS.** Avant que vous soyez en Suisse ou à l'Etranger à l'Hotel, Pension, etc., ne manquez pas de demander à l'Hotel-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'Hotel-Office, dirigé par un groupe d'habitués de la vie courante, est en mesure de conseiller les acheteurs moins expérimentés.