

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
<b>Herausgeber:</b>	Schweizer Hotelier-Verein
<b>Band:</b>	16 (1907)
<b>Heft:</b>	8
 <b>Artikel:</b>	Die Neuentwicklung des Wasserstrassenverkehrs in der Schweiz
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-521899">https://doi.org/10.5169/seals-521899</a>

### 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:** 13.01.2026

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

BASEL, den 23. Februar 1907.

BALE, le 23 Février 1907.

N° 8.

Abonnement

Für die Schweiz

1 Monat Fr. 1.25  
2 Monate " 2.50  
3 Monate " 3.50  
6 Monate " 6.—  
12 Monate " 10.—

Für das Ausland:

(inkl. Portozuschlag)  
1 Monat Fr. 1.60  
2 Monate " 3.20  
3 Monate " 4.50  
6 Monate " 8.50  
12 Monate " 15.—

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

8 Cts. per 1 späulige Millimeterzeile oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 4 Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.

# Schweizer Hotel-Revue



REVUE SUISSE DES HÔTELS

Organ und Eigentum des  
Schweizer Hotelier-Vereins.

16. Jahrgang | 16<sup>e</sup> Année

Erscheint Samstags.  
Parait le Samedi.

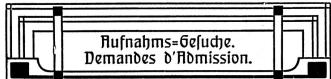
Organe et Propriété de la  
Société Suisse des Hoteliers.

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel. \* TÉLÉPHONE 2406. \* Rédaction et Administration: Sternengasse No. 21, Bâle.

Inseraten-Annahme nur durch die Expedition dieses Blattes und die „Union-Reklame“ in Luzern. — Les annonces ne sont acceptées que par l'admin. de ce journal et l'„Union-Réclame“ à Lucerne

Verantwortlich für Redaktion und Herausgabe: Otto Amsler, Basel. — Redaktion: Otto Amsler; K. Achermann. — Druck: Schweiz. Verlags-Druckerei G. Böhm, Basel.

←



Franchisement  
Emissions de matières

Herr Ulrich Führer, Besitzer des Hotel-Pension Flora, Meiringen . . . . . 18  
Paten: HH. M. Anderegg, Hotel Anderegg, und W. Günther, Hotel Wildenmann, Meiringen.

Herr Hecht A.-G., St. Gallen (Direktor Herr Henry Comps) . . . . . 75  
Paten: Frau Wwe. Horn, Hotel Horn, und Herr Chr. Albrecht, Hotel St. Gallen, St. Gallen.

## Nochmals das Jahrbuch des Genfer vereins.

Wir hatten geglaubt, die Angelegenheit des Jahrbuches zu den vorläufig erledigten Fragen rechnen zu können, es sollte aber nicht sein. Der „Verband“ fährt nämlich fort, weiteren Einsendungen seiner Mitglieder die Spalten zu öffnen, zu seiner Entschuldigung nehmen wir an, dass er sie aufnehmen muss, wenn er Krieg im eigenen Lager verhindern will.

Wir müssen nun wohl oder übel unsere Leser auf dem Laufen halten, solange die Jahrbuchfrage im „Verband“ noch spukt und registrieren daher zwei in seiner letzten Nummer erschienene Artikel. Der erste ist das Pamphlet, von dem wir in Nr. 6 sprachen und der zweite ist eine Resolution der Sektion Palermo. Das Pamphlet lautet:

„Die Sektion Bern des Genfer Verbandes gibt hiermit Nachstehendes offiziell bekannt: Bei der Verhandlung über den Artikel der tit. Schweizer „Hotel-Revue“ N. 1 betr. das Jahrbuch 1907 des Genfer Verbands, ergripen in unserer letzten Monats-Versammlung Paul Müller, „Hotel Jura“, sowie Herr Strehle, „Bernerhof“, das Wort und wiesen darauf hin, dass der Verfasser genannten Artikels keine praktische Erfahrung haben könne, sonst würde er die Tendenz unseres Jahrbuches besser verstanden haben. Dem Herrn Artikelschreiber der „Hotel-Revue“ Basel diene daher, dass es in der Schweiz noch genug Stellungen gibt und gegeben hat, in denen Angestellte bei 16—18 Stunden Arbeitszeit mit nicht genügender, schlechter Kost sowie aller Art Chikan nichts weniger als wie „Mitarbeiter“ behandelt werden. Mancher in einem der so gekennzeichneten Hotels angestellte junge Mann würde sich gern von dem so geringen Salair ein Brot mit einem Stückchen Käse oder Wurst kaufen, wenn er nur auf die Strasse gelangen könnte. Kommt der junge Mann endlich zum Schlafen aufs Zimmer — so wollen wir die Treppenrisse, den Kellerraum oder die alten Möbelrefugee trotzdem nennen — und legt sich ins Bett, dessen Eisenbett zuweilen kaum noch stand hält, so erklärt ihm womöglich noch Ungeziefer der Krieg und ruht dem meistens schon bleichsüchtigen Jüngling die Ruhe.“

Endlich ist der liebe Morgen da; nun heisst's, anstatt Frühstück servieren, das ganze Küchenüber-Suppenschüsseln, Platten, Saucière Legümieren extra putzen; nachher kommen Kaffee- und Teekannen, die ganzen Tischdecke, Messer, Fenster und Spiegel an die Reihen. Der Parkettboden ist mit Stahlspänen zu bearbeiten und dann zu wischen — —, das sind Kellnerarbeiten und gehören zum Tischservice. Arbeit enthebt nicht, wird auch der Herr Artikelschreiber der „Hotel-Revue“ sagen!! Nun

kommt aber der wunde Punkt: „Wie schmutzig sehen Sie aus! Ihr habt sauber im Saal zu erscheinen“, sagt der gestreng Oberkellner. Sollte dieser aber auch einsichtig und nachsichtig genug sein und ein Auge zudrücken, so kommt der Herr Patron im Smoking oder Gehrock mit weisser Weste und Lackschuhen, winkt den jungen Mann aus Bureau und sagt kurz und bündig: „In 14 Tagen können Sie gehen!“

Die Basler „Hotel-Revue“ hat leicht sagen: im Hotel Bellevue in Zürich verdient ein junger Mann bei 10 Fr. Salär mit Trinkgeld bis 50 Fr. pro Monat, sie rechnet aber nicht damit, dass gerade diese jungen Leute, denen das Buch als Führer und Wegweiser dienen soll, nur im letzten Moment der Hochsaison engagiert und in 1½ oder wenns gut geht 2½ Monaten höchstens entlassen werden!!!

Leute, welche vorher ohne Stellung waren und gleich darauf wieder 4—12 Wochen ohne Stellung sind, haben dort also ein Einkommen, wenos brillant gerechnet wird, von 160 Fr. in der Saison. Nun berechne man, was ein einziger Frackanzug, die nötige Wäsche und Schuhe kosten, ein Ausgeh-Anzug nicht einmal gerechnet, denn der junge Mann soll doch mindestens repräsentabel sich vorstellen können! Hat nun so ein Jüngling vielleicht Glück und bekommt für den Monat Dezember oder gar Januar Stellen nach dem Süden, wovon lebt er in der Zeit, in der er bummeln muss und wo von bezahlt er die weite Reise? Wie gross aber dann der Verdienst in den 3, wenos gut geht 4 Monaten im Süden ist, kann jeder sich selbst ausrechnen. Da fängt das selbe Elend von vorne an.

Das Elend, das du zuweilen entsteht, kann der beurteilen, der es selbst erlebt oder mit angesehen hat. Wenn unser Jahrbuch darüber aufmerksam macht, so will es die jungen Leute lediglich warnen, sie vor diesen traurigen Erfahrungen bewahren. Wie man daraus eine Spalte gegen die Hoteliers, oder gegen ein bestimmtes Hotel sehen will, verstehen wir einfach nicht. In fast jeder Nummer der Basler „Hotel-Revue“ finden wir Annoncen, in denen vor namentlich aufgeführten Angestellten gewarnt wird, — denn was ist es anderes, wenn es in diesen Annoncen heisst: Auskunft über N. N. gibt Hotelier X. Y. — das ist nichts anderes als eine regelrechte Boykottklärung, blau mit dem Unterschiede, dass der wirtschaftlich Starke sie gegen den wirtschaftlich Schwachen ausübt! Aber wenn die Angestellten-Vereine ihren Mitgliedern harmlose praktische Winke geben, dann ist das eben „was anderes“. Dann nennt man es Schwarzbuch.“

Die Resolution der Sektion Palermo lautet: „Die Sektion Palermo weist hierdurch die Abschuldigungen von Seiten der Basler „Hotel-Revue“, in Sachen des Genfer Jahrbuches, als unzutreffend zurück.“

Sie protestiert gegen eine Umgestaltung des Jahrbuches, das das Werk in der jetzigen Gestalt beiden Teilen, Prinzipalen wie Angestellten, dient, indem durch genügende Aufklärung der Angestellte bei Antritt einer Stelle vor unangemahmen Ueberraschungen bewahrt bleibt, und der Prinzipal dadurch zufriedenes Personal erhält.“

Zu dieser Resolution haben wir vorläufig nichts zu bemerken, es wird sich später zeigen, ob sie in Dresden Berücksichtigung gefunden, dagegen möchten wir der Sektion Bern, der Verfasserin des liebenswürdigen Pamphlets nachstehende Frage vorlegen:

Wenn Euch zu hart das Brot im Schweizerland, Wie Ihr zu schildern Euch nicht lasst verdriessen, Was strömt denn scharenweise Ihr herbei Aus Deutschlands Gauen, um es zu genießen? —

## Die Neuentwicklung des Wasserstrassenverkehrs in der Schweiz.

In der Geographisch-Ethnographischen-Gesellschaft Zürich hat Herr Professor F. Becker vom eidgenössischen Polytechnikum unlängst einen Vortrag über die Neuentwicklung des Wasserstrassenverkehrs in der Schweiz gehalten. In Rücksicht auf die fundamentale Wichtigkeit dieser Frage reproduzierten wir anlehnd an das darüber in der „N. Z. Z.“ erschienene Referat folgende Stellen aus dem Vortrag:

Nach Verkehr, wenn auch nicht zunächst nach Weltverkehr, streben alle Völker, die den Trieb der Entwicklung in sich spüren. Es ist dieses Ringen nach Verkehr wie ein Ringen nach Luft, ein Durst nach Wasser. Es gibt — mit Ausnahme der Schweiz — keinen selbständigen Staat, der nicht entweder direkt ans Meer stösst, oder doch wenigstens durch einen schiffbaren Fluss mit ihm verbunden ist und es nennt denn auch der deutsche Geograph Kirchhoff die Schweiz einen „einzigsten Wunderbau eines Staates, der auf den Alpenzinnen immiten Europas gegründet, durch den rüstigen Industriebetrieb seiner Bewohner Handel über die ganze Welt treibt, ohne je eine Küsteneroberung hoffen zu dürfen.“

Soll diese Stellung der Schweiz eine Ausnahmestellung bleiben? Soll diese Ausnahmestellung, in der ein Hemmnis liegt, nicht aufgegeben werden? Ist sie nicht schon tatsächlich aufgegeben? Wollen wir nicht durch unsere Wirtschafts- und damit Staatspolitik diesen Mangel auskorrigieren, indem wir uns darüber Rechenschaft geben, dass die oberste Aufgabe im Verkehrssehen jedes Staates, möge er selbst ans Meer grenzen oder nicht, diejenigen ist, den die ganze Erde umspannen den Verkehr, der für alle Zeiten auf dem die Länder verbindenden Meere ruhen muss, ans eigene Land heran, ins eigene Land hinein zu ziehen? Der Verkehr auf dem Meere ist ein Wasserverkehr; jede direkte Ausdehnung und Erweiterung derselben muss wieder als Wasserverkehr erfolgen.

Man wird sagen, die Schweiz sei nicht ein Land für den Wasserverkehr; sie sei ein Transland für den Landverkehr in Mitteleuropa; ihre Aufgabe bestünde in der Besetzung der Hindernisse, welche die Alpen, dieser Wall quer durch Mitteleuropa, dem so wichtigen Nordsüdverkehr entgegenstehen.

Ist dann ihre Aufgabe erschöpft? Nein! Sie muss auch dafür sorgen, dass der Verkehr durch ihr Land nicht nur im Lande selbst erleichtert, sondern zum Lande heran und von demselben weg, gefördert werde.

Wir sprechen immer von unsern Gebirgen als Wasserscheiden, von unsern Lande als einem andern Ländern trennenden. Die Schweiz scheidet wohl die mitteleuropäischen Stromgebiete und die diesen zugehörenden Meere; sie verbindet sie aber auch. Sprechen wir nicht immer von dieser Trennung, von den Wasserscheiden, also vom Scheiden, das sich als Begriff in unsere Vorstellung bohrt; sprechen wir auch einmal vom Verbinden. Sagen wir einmal: die Schweiz verbindet die Gebiete der vier mitteleuropäischen Ströme; in ihr reichen sich diese Gebiete und damit die zugehörigen Meere die Hand, nach ihr strecken diese Meere ihre Arme aus. So erscheint die Stellung der Schweiz in einem ganz andern Lichte und erfahren wir, wie eine Aufgabe der Schweiz liegt, deren Erfüllung uns die gleiche Natur, die uns an diese Stelle gesetzt hat, zur Pflicht macht.

Die Schweiz vereinigt die obere Stromgebiete die Quellgebiete des Rheins, der Donau, des Po, Tessin und der Rhone. In diesen Flüssen sendet uns das Meer seine Boten und zwar kräftige Boten. Es sind nicht Flüsse, die erst draussen im Lande etwas werden müssen. Schon kräftig geboren und gut genährt, verlassen sie unser Land, mit einer Wasserfülle und in einer Beständigkeit derselben, wie es sonst nirgends der Fall ist. Wo liegen vier Punkte wie Basel, Martinsbrück, Sesto Calende und Genf mit einer solchen Wasserfülle so nahe beisammen? Die Nachbarstaaten senden ihre Wasser nur je in zwei Meere — die Schweiz sendet die ihren in alle Meere, die Europa umspülen. Ist das nicht ein Vorzug, den sie, den nur sie allein hat? Wollen wir uns dessen nicht erinnern? Ist die Schweiz nicht das Herz der grossen Blutadlersysteme Mitteleuropas, das gemeinsame Wasserschloss von vier Fluss- und Kraftsystemen?

Mit Ausnahme des Inn werden unsere Hauptflüsse durch grosse Seebecken reguliert; vor allen ist darin ausgezeichnet der Rhein, der in seinem Gebiete 18 solcher Regulierungsbecken von zusammen 1300 Quadratkilometer Fläche zählt, was ihn auch von allen Stromen Europas und vielleicht der ganzen Welt auszeichnet. Dazu liegt seine Rinne in der Hauptachse Mitteleuropas und verläuft in einer Richtung, die auch der Richtung des grossen mittel-europäischen Verkehrs, der sich von den Welt-Häfen Hollands und den Kohlen- und Erzbezirken Deutschlands nach den Stapelplätzen des Südens bewegt, entspricht. Der Rhein mit seiner Bahn und der durch die ewigen Firne gespeisten und durch die Alpenseen regulierten Wasserfälle ist die ausgesprochene Hauptverkehrsstrasse Mitteleuropas. Durch ihn kann das grosse Meer mitten hinein ins Herz Europas gezogen werden, um ihm — um mit dem Geographen Ratzel zu sprechen — „Leben und Regung zu geben.“ Der Rhein trägt Kraft und Wasser seines Einzugsgebietes hinaus ins Meer; er führt aber auch umgekehrt den Segen des Meeres hinein ins Land.

Der Rhein gehört nicht nur Mitteleuropa; er gehört der Welt, dem Weltverkehr. Das drückt sich auch aus im Artikel 1 der internationalen Uebereinkunft über die Schiffahrt auf dem Rhein von seiner Mündung bis Basel, welcher Artikel die freie Schiffahrt auf dieser Strecke allen Nationen gewährt.

An diesem dem Weltverkehr offenen Strasse liegt nun die Schweiz; ja diese Strasse geht noch in die Schweiz hinein und verzweigt sich in ihr nach allen Seiten. Damit ist die Schweiz, wenn auch nur indirekt, an das Meer gerückt. Ja, man wird fragen, ist denn der Rhein schiffbar bis nach Basel hinauf?

Der grosse Rheinverkehr ging bisher bis nach Mannheim hinauf, an die Mündung des Neckar. Allmählich aber rückte er hinauf bis nach Kehl und Strassburg, die im Jahre 1905 bereits einen Totalverkehr von über 1 Million Tonnen = 100.000 Wagenladungen, Güter hatten. Man hat nach und nach gelernt, auch auf einem etwas wilderen Wasser zu fahren. In den Jahren 1904 und 1905 kamen schon Dampfer von 300 Pferdestärken mit angehangten Lastkähnen bis Basel hinauf, und das Jahr 1906 sah einen Rheindampfer von 850 Pferdestärken (das grössste Schiff auf dem Zürichsee hat deren 400) in Basel landen. Die Erfahrung hat gezeigt, das der Rhein zwischen Strassburg und Basel mindestens die gleiche Eignung, streckenweise und zwar gerade im obersten Teile noch günstiger zeigt als unterhalb Strassburg, dass störende Hindernisse nicht in den Stromverhältnissen selber, sondern nur in den künst-

lichen Einbauten, wie ungenügend hohen Brücken, zu tief hängenden Fahrseilen, Eisbrechern und Schiffbrücken liegen, Einbauten, die besiegelt oder so umgestaltet werden können, dass sie der Schifffahrt nicht mehr hinderlich sind. Tatsächlich ist der Rheinstrom als solcher für die Schifffahrt bis nach Basel und über Basel hinaus frei.

Warum ist nun die Grossschiffahrt nicht gleich bis nach Basel hinaufgerückt? Wie es zum Bahnbetrieb der Bahnhöfe bedarf, so braucht auch der Schiffahrtsverkehr seine Anlagen. Basel hat diese noch nicht, oder nur in provisorischer Weise. Ihre Ausführung steht aber in Aussicht. Der Kanton Baselstadt hat grössere Mittel dafür zur Verfügung gestellt und der Bund wird aus seinem Mitteln Basel unterstützen. Da hat er die Gelegenheit, den Basler zu vergüten und zu geben, was ihnen gehört, was er den Bernern, Zürichern und Lausannern in anderer Weise gewährt. Den einen, was der Natur nach ins Landesinnere gehört, den andern an der Landesmarche, was dort seinen Sinn und seine Bedeutung hat, die Einrichtungen des Verkehrs an den Hauptangangstorten des Landes!

Die deutschen Städte am Rhein sehen das Hinaufrücken des Endhafens des Rheinverkehrs nach Basel hinauf, in schweizerisches Gebiet hinein, nicht gerne. Sie werden das aber so wenig hindern können, als die Schweizer hindern können und wollen, dass das Rheinwasser aus der Schweiz hinausläuft. Die Deutschen werden sich auch allmählich beruhigen. Sie werden sich sagen, dass der grosse Gesichtspunkt im Handel der sein muss, den Verkehr auf dem Rhein überhaupt zu haben. Das kann nun am sichersten geschehen durch Vergrösserung des Einzugs-, des Interessengebietes der Schifffahrt. Da muss das Heranziehen der Schweiz, eines so bedeutenden Gebietes in industrieller Entwicklung, zur Rheinschifffahrt in höchstem Masse befriedend auf diesen Schiffahrtsverkehr einwirken. Man sollte daher meinen, die Deutschen täten selbst die eifrigsten Schritte, gerade die Schweiz herbeizuziehen. Sie werden es vielleicht tun, wenn sie erst einsehen, dass ein Sperren nutz- und sinnlos wäre.

Nur recht Kurzsichtige werden befürchten, dass die Entwicklung eines Wasserverkehrs dem Eisenbahnverkehr Eintrag bringen möchte. Die Erfahrung zeigt das Umgekehrte. Jede neue Verkehrsmöglichkeit erhöht den Verkehr überhaupt und der erhöhte Verkehr kommt allen Verkehrsanstalten zugute.

Basel wird aber nicht nur Endpunkt eines Wasserstrassenverkehrs werden, sondern auch wieder der Anfangspunkt eines neuen solchen. Der Bodensee, dieser Zentralhafen Mitteleuropas, an den 5 Staaten stoßen, liegt zu nahe an Basel. Allerdings treten auf der Strecke Basel-Schaffhausen einem durchgehenden Verkehrs ernstliche Hindernisse entgegen. Aber die Technik wird den Höhenunterschied von 120 Meter zwischen Basel und Konstanz zu überwinden wissen, wie die 670 zwischen Luzern und Göschenen und den Rheinfall wird sie deswegen so wenig schädigen, als sie wegen der Gotthardbahn den Gotthard abgegraben hat. Würde doch erst in Zürich eine Aktiengesellschaft gegründet, welche die Erstellung von grossartigen Schiffsbewerben im Auge hat und die Männer, welche dieser Gesellschaft angehören, sind nicht bloss leere Schwärmer.

Einmal ein neuer Wasserstrassenverkehr mit Durchgängigkeit und langen Linien für die Schweiz angeregt und in der Strecke Basel-Bregenz eine neue Basis geschaffen, wird dieser Verkehr sich auch weiter ins Land hineinfestsetzen. Wir haben zurzeit in unserem Lande zirka 4000 Hektar meist kostbaren Bodens im Werte von vielleicht 200 Millionen durch Eisenbahn anlagen der direkten Produktion entzogen. Unser Land ist klein; wir können es nach aussen nicht vergrössern. Wir müssen sehen, wie wir jeden Quadratfuss Boden der Produktion erschliessen oder erhalten. Ist da nicht das natürliche, dass wir suchen, neue Verkehrswege auf das Wasser, diese direkt unproduktiven Flächen zu legen, umso mehr als das Wasser die Elemente des Laufens und Tragens, diese Elemente des Transportes an und für sich, in sich trägt?

Die Schweiz ist nicht nur ein Fluss- und Seeland; sie ist auch ein Kärrland. Mit der Kraft, die ihr die Natur darbietet, indem sie ihr Berge geschaffen, soll sie arbeiten, mehr Arbeit leisten, als Völker leisten können, die in ihrem Land diesen Kraftzuschuss nicht haben. Dass sie das kann, ist ihr besonderes Wesen; das zeichnet ihr das Leben und die Betätigung vor und gibt ihr zugleich die Gewähr ihrer Weiterentwicklung und Erhaltung. Um mit unsern grossen Naturkräften arbeiten und sie ausnutzen zu können, haben wir im eigenen Lebensunterhalt zu wenig Gelegenheit. Wir müssen für andere, für die Welt arbeiten. Dazu müssen wir Rohprodukte aus anderen Gebieten herbei- und die Arbeitsprodukte wieder abführen können und dazu brauchen wir Transportwege und Transportmittel. Was Wunder, wenn wir diese neuen Transportmöglichkeiten dort suchen, von wo uns der Antrieb oder der Zwang zu erhöhte Arbeit und Produktion gekommen ist, bei den Gewässern, dem flüssigen Leben eines Landes!

Sind einmal die Basler und Thurgauer durch eine Wasserstrasse am Meer gerückt, so werden das auch die Zürcher und Wallenstadter, die Zuger und Vierwaldstätter, die Thuner und Brienz, die Neuenburger und Genfer wollen und nicht minder die Tessiner. Einmal deutsche Schleppschiffe in der Schweiz, schweizerische am Rheine drunten — und darin sehen wir auch einen Aufschwung des schweizerischen Schiffbaues und des Schiffsgewerbes — so werden auch italienische Schiffer den unwiderr-

stehlichen Drang verspüren, an schweizerischen Häfen anzulegen; denn sie können nicht zu sehen, wie ein Verkehr von Norden, von nördlichen Meeren die Schweiz eroberet, wo das italienische Meer so viel näher liegt.

Die Aufgabe der Erschliessung, der Neu-entwicklung des Wasserstrassenverkehrs der Schweiz ist keine blos national-schweizerische; sie ist vielmehr eine internationale, mittel-europäische. Die Frage der Hebung des Wasserstrassenverkehrs ist eine allgemeine Verkehrsfrage, die ganz Mitteleuropa in gleicher Weise betrifft. Dabei steht die Schweiz mittendrin. Sie in erster Linie hat diese natürlich und international zu erfassen und dabei einigend und die Interessen verbindend und versöhrend zu handeln. Dass sie diese Aufgabe der weiteren Hebung des mitteleuropäischen Verkehrs nicht blos erfasse und löse durch den Bau von Alpenbahnen, sondern auch durch die Förderung des Wasserstrassenverkehrs in Mitteleuropa, ist eine Pflicht, die ihr auferlegt ist durch den grossen Vorteil, den sie selber aus ihrer Lage an den Toren dieses mitteleuropäischen Verkehrs zieht.

Das neue Jahrhundert will auch seine Aufgabe im Verkehrswesen. In der Schifffahrt lagen je und je die grössten Probleme des Verkehrs. Machen wir uns auch in der Schweiz in den kommenden Jahren an diese Aufgaben heran. Die Lösung grosser Aufgaben, der Mittanteil an derselben, macht uns selbst grösser. Es wachsen nicht nur die Menschen mit ihren höheren Zwecken, auch die Staaten und Völker. Machen wir unser Land gross, dadurch, dass wir die Kulturaufgaben, die ihm zugedessen sind, gross und kräftig erfassen. Dann werden wir auch den Platz verdienen, den uns die Natur eingeräumt, im Herzen von Europa, auf seiner herrlichen Zinne, mitten zwischen den ersten Kulturnationen, den Ländern der Kunst und der Arbeit, des blauen Himmels und der grünenden Auen.

Schweizer sein, heisst leben! Tragen wir dieses Leben in die Welt hinaus, hinab zur Küste des Meeres; dann wird es sein Leben uns bringen bis an den Fuss unserer Berge und über diese hinaus.

**Vermildetes.**

Was ist Tokayer Wein? Die Handelskammer in Koblenz hat den Minister für Handel und Gewerbe um eine Auslegung der Bestimmungen des deutsch-österreichischen Handelsvertrags gebeten, aus denen von manchen Seiten eine Beschränkung des Namens Tokayer Wein auf die im Weinbaugebiete von Tokay gewachsenen Weine gefolgt wird. Der Handelsminister hat darauf geantwortet, dass die Entscheidung der Frage, welche Weine unter der Bezeichnung Tokayer Wein in den Verkehr gebracht werden dürfen, der Beschlussfassung der Gerichte unterliege. Eine Erklärung des Ministers, inwiefern die bis zum 1. März v. J. geltenden Gesetzesvorschriften durch den neuen Handelsvertrag abgeändert sind, würde für die Gerichte nicht massgebend sein. Ebensowenig könnte eine Verfügung des ungarischen Ackerbau-ministers für die Rechtsprechung einen entscheidenden Einfluss ausüben. — Inzwischen ist übrigens bereits eine Entscheidung des Landgerichts in Bielefeld ergangen, dass die Verwendung des Wortes „Tokayer“<sup>2</sup> für andere als den Weinbergslage von Tokay gewachsenen Weine eine strafbare Verletzung des Warenzeichen-gesetzes sei, doch ist dagegen beim Reichsgerichts-Revision eingeleitet worden. Aus dem Worte laute des deutsch-österreichischen Handelsvertrages scheint sich die Auflösung des Bielefelder Landgerichts nicht ohne weiteres zu ergeben.

Eine hübsche Anekdote geht jetzt durch die Pariser Blätter, die Napoleon I. in der Rolle des Harun al Raschid zeigt, wie er inkognito durch die Strassen von Paris wandert und die Stimmung des Volkes erforscht. Eines Tages war er mit Durac auf einer solchen Wanderung in einem bescheidenen Kaffee eingekrochen und hatte mit ihm das Frühstück genommen, als beide bemerkten, dass sie kein Geld bei sich hatten. Was tun? Die beiden einfach gekleideten Leute wurden mit Missbrauch betrachtet, und als Durac sich an die Wirtin wandte und die ältliche Dame bat sich mit der Bezahlung zu gedulden, stiess er auf starken Widerstand und musste mit anhören, wie sie über alle „Zechpreller und Schwindler“ zu schimpfen anfing und die Polizei herbeizuhören drohte. Napoleon und Durac sind in gelinder Verzweiflung. Um vierzehn Franken also — soviel betrug die Rechnung für ihr Frühstück — sollten sie ihr Inkognito aufgeben. Da mischte sich noch im letzten Augenblick der Kellner ein. „Meiner Treu“, meinte er, „die beiden Herren seien gar nicht überaus; sie machen ganz den Eindruck, wie wenn sie ehrliche Leute wären, und ich will für sie die vierzehn Franken bezahlen.“ Täusche ich mich, dann ist mein Schaden, ich werde davon nicht arm werden!“ Und er bezahlte die Rechnung. Eine Stunde später erschien Durac wieder und fragte zum grossen Staunen der Besitzerin und all der anderen Kellner, die sich über die edle Handlung des grossherzigen „Garçon“ bereits weidlich lustig gemacht hatten, die Dame: „Wie viel kostet ihr Kaffeehaus?“ — Jedenfalls mehr als vierzehn Franken, war die spitze Antwort, die er erhielt. „Nennen Sie mir nur ruhig die ganze Summe.“ Nun denn, 30,000 Franken und nicht einen Sou weniger! — „Hier sind sie“, sagte Durac, indem er das Geld auf den Tisch legte. „Im Auftrag meines Begleiters scheine ich das Kaffeehaus Ihrem Kellner zum Dank dafür, dass er Zutrauen zu uns gehabt hat.“ — „Und Ihr Begleiter war?“ — „Der Kaiser!“

St. Moritz-Dorf. Das Hotel Belvédère wird einer durchgreifenden Renovierung unterworfen werden. Der Umbau des Hauses soll darüber zugleich erweitern, sodass die öffentlichen Räume in Ausdehnung gewinnen und die Bettcapazität erhöht wird. — Das Hotel Schweizerhof wird in nächster Zeit ebenfalls einer teilweisen Renovation unterworfen werden. Nachdem Saal und Vestibül ihre Umgestaltung erfahren haben, werden nun auf kommenden Frühjahr hin allen Etagen Bade-Apartments mit neuen Bädern beigegeben, sowie auch die Ventilation aller öffentlichen Räume eingebaut werden. — Auch fürs Hotel Bristol-Bahnhof ist für die nächste Zukunft eine innere Umbaute sowie Vergrösserung der Hauses vorgesehen.

St. Gallen. Laut Schweiz. Handelsamtsblatt<sup>3</sup> wurde unter der Firma Hotel Walhalla & Terminus mit Sitz in St. Gallen eine Aktiengesellschaft gegründet. Der Zweck der Gesellschaft ist der Ankauf und Betrieb des Hotel Walhalla und Terminus in St. Gallen mit Rückwirkung ab 1. Januar 1907. Die Gesellschaft kann ihren Geschäftsbereich durch Erwerb, Einrichtung und Betrieb anderer Liegenschaften erweitern, sich nach Süden in die benachbarten Kantone und nach Graubünden ausdehnen. Das Gesellschaftskapital beträgt Fr. 300,000. Der Verwaltungsrat ist gegenwärtig folgendermassen bestellt: Dr. Robert Eberle, Advokat, in St. Gallen, Präsident; Robert Mader, Hotelier, in St. Gallen, Vizepräsident, mit Fritz Schüllhorn in Winterthur Direktor ist Robert Mader.

Das Frauenhotel in New-York. Das Martha Washington-Hotel für Frauen über das kritisch beschrieben wurde, als sehr charakter behaftet. Die Direktoren hatten geschlossen, es in ein Hotel gewöhnlichen Stiles umzuwandeln; die Aktionäre kamen aber überzeugt, es einem Hotelier zu vermieten, den sie u. a. zu folgenden Bedingungen verstanden: Er soll keinen Wein oder sonst Spirituosen irgendwelcher Art im Hotel dulden, keinen Mann ohne schriftliche Erlaubnis über das erste Stockwerk hinaus kommen lassen und mindestens 25 Zimmer für solche Gäste bereit haben, die nicht mehr als 1 Dollar Zimmermiete pro Tag bezahlen können. Im Speisesaal sollen von jetzt ab auch Männer zugelassen werden, sonst aber bleibt alles wie es ist. Aus diesen Bedingungen erhebt, dass auch in Zukunft nicht viele

beruflich tätige Frauen in dem Hotel unterkommen können, denn es gibt doch nur wenige, die 5 Dollars pro Woche allein fürs Zimmer bezahlen können.

Luzern. Anlässlich der Revision des kantonalen Wirtschaftsgesetzes kam die Regierung die Regelung der Polizeistunde zur Besprechung. Das Fremdenverkehrszentrum Luzern wichtiger Punkt. Die wesentlichen Bestimmungen, wie sie aus der ersten Lesung hervorgingen, lauten dahin, dass die Wirtschaften spätestens nachts 12 Uhr geschlossen werden und bis morgens 5 Uhr geschlossen bleiben müssen; dass Bahnhofrestaurationen abends erst eine Stunde nach Ankunft der letzten Züge geschlossen werden müssen und morgens eine Stunde vor Abgang der ersten Züge geöffnet werden dürfen, dass die Gemeinden mit grösserem Fremdenverkehr der Regierung erlaubt ist für die Sommermonate April (Voraison) bis um den Oktober eine spätere Polizeistunde anzusetzen kann. Von abends 1 Uhr an ist in allen Wirtschaften jede mit Geschäft verarbeitete Unterhaltung im Interesse der Nachtruhe untersagt. Für besondere Anlässe kann das Stadthalteramt von den Vorschreiten betr. Polizeistunde Ausnahmen gestatten; aber auch in diesen Fällen ist das Singen und Musizieren von nachts 1 Uhr an untersagt.

**Unmöblierte Hotelzimmer.** England beginnt sich zu americanisieren: Ein Hotel in Brighton macht bekannt, dass es unmöblierte Zimmer oder ganze Etagen vermietet. Es wird behauptet, dass die Vorallgemeinerung dieses Umstandes eine willkommene Lösung der Dienstbotenfrage bilden werde. Der Manager eines grossen Hotels erklärte, dass bereits viele Leute die Vorteile des Hotelbetriebs erkannnten. Die Sorge ums Kochen, um Räume für Familien gesellschaften usw. fielen auf diese Weise ständig weg. Die Idee, eine Zimmersuite unmöbliert zu vermitteilen, sei in Amerika schon lange üblich. Zuschreibend, dass Engländer und Amerikaner, wenngleich verschieden, die männliche Geschlecht in Betracht komme, häufig die Eigentümlichkeit hätten, die merkwürdigsten Möbelstücke mit in das Hotel zu bringen. Ein amerikanischer Journalist beschreibt beispielweise das Hotel niemals ohne seinen eigenen Papierkorb. Die reisenden Damen schließen nicht sehr an ihren Möbeln zu hängen. Sie brachten häufig einen Papagei, einen Affen, eine Bulldogge, oder alle diese Tiere zugleich mit.

**Schutz der Alpenflora.** Eine in Interlaken abgehaltene Versammlung von Vertretern der Natur-schutzzession des schweiz. Alpenklubs, der Vereinigung für Heimatschutz, der solcherweise, Verkehrsvereine, konstituierte sich zu dauerndem Bestande als Schweiz. Delegiertenkonferenz zum Schutz der Alpenflora. Maßnahmen und Vorschläge: 1. Propaganda zur Errichtung von Gesetzestexten zum Schutz der Alpenflora. 2. Agitation der politischen und Fachpresse (Lehrerzeitungen, Vorlesungsorganen, Alpina, Fremdenblättern), Zirkulare an die kantonalen Erziehungsdirektionen, sowie an Schul-inspektorate und Geistlichkeit. 3. Anstrengung der Mithilfe der Alpengenossenschaften auf direktem und indirektem Wege. 4. Erstellung eines Plakates mit Alpenblumen zur Verbreitung in Gasthäusern, Schulen, Vereinslokalen, welches unter Umständen in den Schulen gleichzeitig ein anschauungsmaterial dienen könnte. Die Kommission ist von einer englischen Brauerei finanziert, die einen großen Beitrag zur Verfügung gestellt worden. Man hofft, durch Anrufung aller der Mitinteressierten, einen grosseren Fonds zusammenzubringen. In der Tat lagen bereits Zusagen zur finanziellen Unterstützung von mehreren Seiten vor.

**Ein russischer Hochstapler.** Der in Berlin einen raffinierten Schwundel verübt hat, ist in Nürnberg festgenommen worden. Er wohnte in Berlin in einem vornehmen Hotel als Boris Szabonoff und prahlte auffällig an der Tafel d'houe viel mit seinen gebliebenen grossen Besitzungen. An einem Spätnachmittag klagte er einer jungen Amerikanerin, die auch in dem Hotel wohnte, er habe die Anweisung einer russischen Bank so spät erhalten, dass er das Geld bei dem Berliner Bankhause nicht mehr habe erheben können. Da dachte nichts daran, dass die ihr vorgesetzte Anweisung gefälscht war, und da sie selbst augenblicklich nicht Gold genug zur Hand hatte, übergab sie dem „reichen Russen“ ihren Brillantschmuck, damit er daraufhin bis zum nächsten Tage sich den nötigen Betrag leihen könnte. Szabonoff versetzte auch den Schmuck, verschwand dann aber spurlos, ohne der Dame ihr Eigentum zurückzugeben. Die Kriminalpolizei erfuhr bald darauf, dass der Hochstapler zahlreiche Hotelportiers durch gefälschte Pfandscheine betrogen und in Düsseldorf, Frankfurt a. M. und Hannover als Morosof, Boris Gliedt, Alexander und in Dewis, grössere Handelsabteilungen verdeckt hat. In Nürnberg ist er von einem Hotelportier, dem er auch betrogen wollte, der Polizei übergeben, die ihm einen augenblicklich in St. Petersburg geborenen Handlungs hilfener Bernhard Glück feststellte.

**Der Automobilverkehr im Grossen Rat des Kantons Luzern.** In der soeben abgehaltenen außerordentlichen Tagung des Luzerner Grossen Rates wurde ein unerledigtes Postulat erneuert, wodurch der Regierungsrat eingeladen wurde, „die Frage zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob der Motorfahrzeug-Verkehr auf der Gemeindestrasse Greppen-Weggis-Vitznau-Kantongrenze Schwyz nicht zu verbieten sei oder welche Vorfahren getroffen werden sollen, damit der Automobilverkehr weiter geduldet werden kann. Gleichzeitig wird der Regierungsrat eingeladen, im allgemeinen die Frage zu prüfen, in welchen Weise den drohenden Gefahren entgegengeschritten werden kann, welche als fortwährend zunehmender Automobilverkehr für das Publikum erwachsen zu begreifen sei.“ Der Urheber des Postulats machte laut Referat des „Luzerner Tagbl.“ hauptsächlich geltend, dass durch das schnelle Fahren der Automobile die Besitzer der an die Strassen anstoßenden Grundstücke schwer geschädigt werden seien, indem der Boden mehrere Meter weit mit einer dicken Staubbasis überdeckt würde. Reg.-Rat Walther bemerkte, dass eine Sperrung der Strasse eine bedeutende Schädigung des Fremdenverkehrs zur Folge hätte. Es sei sowohl auf die Sicherheit des Verkehrs als auch auf die Wirtschaftlichkeit des Wintersports zu achten. Auch die Kutschens vorursschein-Staubentwicklung. Einzelne Landäger betrachteten es als Sport, Automobilfahrer zu verzeigen, stimuliert durch die Aufforderungen der Gemeindebehörden. Am Fremdenverkehr sind grosse Bevölkerungskreise interessiert, namentlich die Fremdengeschäfte; durch ein Automobilverbot würden gerade kaufkräftige Fremde abgehalten; schon jetzt kann konstatiiert werden, dass die Zahl der Logiermietten abnimmt und zwar trotz Zunahme der abstiegenderen Fremden. Man sollte es daher bei der jetzt bestehenden Vorschift berücksichtigen und denken, dass jenes neue Vorschlagspostulat eigentlich auf die Wirkung und Gestossen ist. Das Postulat wurde angenommen. Die Regierung wird also dazu Stellung zu nehmen haben. Für die Touristengegend am Vierwaldstättersee ist die Sache natürlich sehr wichtig.

**Vertragsbruch. — Rupture de contrat.** Robert Bolanz, Portier; Josef Maier, Chef de rang; Bertha Hofmann, Zimmermädchen.

Adolf Zimmer, Hotel Iglerhof, Igls (Tirol),

Hieu eine Beilage.