

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 8

Rubrik: Vermischtes

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>

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 Schiffahrt nicht mehr hinderlich sind. Tatsächlich ist der Rheinstrom als solcher für die Schiffahrt 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 Landesmarch, 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 Rheinschiffahrt. Da muss das Heranziehen der Schweiz, eines so bedeutenden Gebietes in industrieller Entwicklung, zur Rheinschiffahrt 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 ein 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 Errichtung 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 Kraftland. 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 herbeibringen 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 Wallenstädter, 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 Schiffbaus 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 bloss 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 versöhnend zu handeln. Dass sie diese Aufgabe der weiteren Hebung des mitteleuropäischen Verkehrs nicht bilden 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 Schiffahrt 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 grünen 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. Ebenso wenig 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“ für andere in der Weinbergslage von Tokay gewachsenen Weine eine strafbare Verletzung des Warenzeichen gesetzes sei, doch ist dagegen beim Reichsgerichts-Revision eingeleitet worden. Aus dem Wortlaut 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 Misstrauen 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 herbeizuholt 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 sehen gar nicht über aus; 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!“

Die Engländer und die Sauce. Der bekannte französische Koch Roucaut, der Chef einer grossen Speisewirtschaft von Piccadilly in London, aussert sich dem dortigen Berichterstatter des Pariser „Temps“ gegenüber betreffend das Verhalten der Engländer zur französischen Küche wie folgt: „Ach!“ sagte er, „es war nicht so leicht, die Engländer zur Guteheissung dieser Küche, die Sie so sehr schätzen, zu bewegen. Glauben Sie nicht, dass sie sofort gut gefunden haben. Die Seele der Kochkunst ist die Sauce, die gute Sauce, die das Fleisch durchdringt und dem Gaumen des Feinschmeckers wohl tut. Aber die Leute hier wollten keine Tunken gewöhnt, Rostbraten, gekochte Gemüse, das entsetzliche Ding, das sie joint! (Braten mit Gemüse, die Grundlage des britischen Mahles) müssen, zu essen, empörten sich, sobald man ihnen etwas anderes vorsetzte. „The joint“ — das ist der Feind; wir haben ihm den Krieg erklärt und ich werde nicht eher ruhen, als bis ich diese unsinnige, barbarische Sitte, Kartoffeln, Spinat und Kohl ohne Teller zu werfen, aus der Welt geschafft haben werde!“ Nach dieser feierlichen Kriegserklärung fuhr Herr Roucaut voll Ironie fort: „Nichts ist drolliger als der Anblick eines Engländer, dem man zum ersten Mal eine französische Tunke vorsetzt; er weist sie schroff und voll Entrüstung zurück. Das zweite Mal gießt er ein ganz klein wenig davon in ein Ecken seines Tellers und kostet recht vorsichtig. Das dritte Mal nimmt er schon mehr; er findet schliesslich die Tunke köstlich und kann nicht mehr ohne sie leben. Es kommt nur darauf an, dass man schonungslos zu Werke geht und ihn nach und nach, sozusagen stufenweise, daran gewöhnt. Leider muss man diese Erziehung immer wieder von neuem beginnen, sobald eine neue Schar von jungen Leuten aus ihren „colleges“, wo man sie nur mit blutendem Fleisch, mit Kartoffeln und mit Pudding gefüttert hat, zu uns strömt. Auch die „clubs“ schaden uns sehr; Sie wissen, dass man in den meisten noch nach englischer Art, d. h. sehr schlecht ist. Aber trotzdem machen wir grosse Fortschritte. Wenn ich bedenke, wie es vor zwanzig Jahren hier aussah! Und wir werden es nicht bei dem bereits Erreichten bewenden lassen. Es gibt noch eine ganze Anzahl Gerichte, die meinen Gästen nicht schmecken; da ist z. B. der gedämpfte Rinderbraten, dieses treffsiche, echt französische Gericht, diese dicke Tunke mit Rotwein, Karotten, kleinen Zwiebeln und dem leichten Parfüm eines Lorbeerblätters. Würden Sie es für möglich halten, dass sie das nicht essen wollen? Aber Geduld! noch habe ich mein letztes Wort nicht gesprochen.“ Und Herr Roucaut schloss mit den schönen und stolzen Worten: „Sich nähren und essen ist zweierlei. Die Engländer kennen nur das erste; für vier Shillings zu Mittag und für zehn Shillings am Abend (Wein nicht eingeschlossen) suche ich Ihnen täglich das zweite beizubringen.“

Kleine Chronik.

Luzern. Die HH. Gebr. Hauser zum Schweizerhof erstellen vor dem Hauptgebäude eine gläserne Veranda.

Heimatschutz. Dem Proteste der Sektion Bern des Schweizerischen Alpenklubs, der Ver-einigung für Heimatschutz, der schweizer. Verkehrsvereine, konstituierte sich zu dauerndem Bestande der Schweiz. Delegiertenkonferenz zum Schutz der Alpen und Maieren und auf dem Programm:

1. Propaganda zur Errichtung von Gassen und Wegen im Alpengebiet. 2. Agitation in der politischen und Fachpresse (Lehrerzeitungen, Vorlesungs-organen, 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 Anschauungs-material dienen könnte. Die Kommission ist von einer englischen Bergfreunde, der ein großes Beitrag zur Verfügung gestellt worden. Man hofft, durch Anrufung aller der Mitunterstützenden einen grösseren Fonds zusammenzubringen. In der Tat lagen bereits Zusagen zur finanziellen Unterstützung von mehreren Seiten vor.

Ein russischer Hochstapler, der in Berlin einen raffinierten Schwund verübt hat, ist in Nürnberg festgenommen worden. Er wohnte in Berlin in einem vornehmen Hotel als Boris Szabonoff und prahlte aenamlich an der Table d'hôte viel mit seinen geblichen 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 Bankhaus nicht mehr erheben könnte. Da dachte sie nichts daran, dass die ihr vorgesezte Anweisung gefälscht und dass 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 Glied, Alexander in dem Dewits grössere Hochstaplerrolle spielt 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 hilfer Bernhard Glück feststellt.

Der Automobilverkehr im Grossen Rat des Kantons Luzern. In der soeben abgehaltenen außerordentlichen Tagung des Luzerner Grossen Rates wurde ein unerledigtes Postulat erneut, wodurch der Regierungsrat eingeladen wurde, „die Frage zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob der Motorfahrzeug-Verkehr auf der Gemeindestrasse Greppen-Weggis-Vitznau-Kantonsgrenze 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 welcher Weise den drohenden Gefahren entgegengeschritten werden kann, welche aus dem fortwährend zunehmenden Automobilverkehr für das Publikum erwachsen zu begreifen sei.“ Der Urheber des Postulats machte laut Referat der „Luzerner Tagblatt“ hauptsächlich geltend, dass durch das schnelle Fahren der Automobile die Besitzer der an die Strassen anstossenden Grundstücke schwer geschädigt würden 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 der Gassen als des kleinen Fahrbahnraums zu achten. 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; Fritz Schüllhorn in Winterthur. Direktor ist Robert Mader.

Das Frauenhotel in New-York. Das Martha Washington-Hotel für Frauen über das kritisch beurteilt wird, dass es keinen schönen Charakter behält. Die Direktoren hatten beschlossen, es in ein Hotel gewöhnlichen Stiles umzumwandeln; die Aktionäre kamen aber über ein, es einem Hotelier zu vermitteilen, den sie a. u. 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 lassen und mindestens 25 Zimmer für solche Gäste bereithalten, die nicht mehr als 1 Dollar Zimmermiete pro Tag bezahlen können. Im Speisesaal sollen jetzt auch Männer zugelassen werden, solfern aber gleichzeitig eine Abgabe von 100 Franken pro Tag erhoben wird. 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 kann man die Regelung der Polizeistunde zur Bezeichnung des Fremdenverkehrszentrums Luzern wichtigen Punkten. Die wesentlichen Bestimmungen, wie sie aus der ersten Lösung hervorgingen, lauten dahin, dass die Wirtschaften spätestens nachts 12 Uhr geschlossen werden und bis morgens 5 Uhr geschlossen bleiben müssen; dass Bahnhofsräumungen 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 Gemeinde mit grösserem Fremdenverkehr der Regierung erlaubt für die Sommermonate April (Voraison) bis um den Oktober eine spätere Polizeistunde ansetzen kann. Von abends bis Uhr an ist in allen Wirtschaften mit Gegenwart verboten 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.

Ummobilierte Hotelzimmer. England beginnt sich zu amerikanisieren: 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 erkannen hätten. Die Sorge ums Kochen, um Räume für Parcelschafften usw. feien auf diese Weise vollständig weg. Die Idee, eine Zimmerei unmöbliert zu vermitteilen, sei in England und Amerika weit verbreitet, dass Engländer und Amerikaner, wenigen soweit das männliche Geschlecht betrifft, kommen, häufig die Eigentümlichkeit hätten, die merkwürdigsten Möbelstücke mit in das Hotel zu bringen. Ein amerikanischer Journalist beschreibt beispielweise das Hotel niemals ohne seinen 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 Alpenpflanzen. Eine in Interlaken abgehaltene Versammlung von Vertretern der Natur-schutzkommission des schweiz. Alpenklubs, der Ver-einigung für Heimatschutz, der schweizer. Verkehrsvereine, konstituierte sich zu dauerndem Bestande der Schweiz. Delegiertenkonferenz zum Schutz der Alpen und Maieren und auf dem Programm:

1. Propaganda zur Errichtung von Gassen und Wegen im Alpengebiet.
2. Agitation in der politischen und Fachpresse (Lehrerzeitungen, Vorlesungs-organen, 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 Anschauungs-material dienen könnte.

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 Glied, Alexander in dem Dewits grössere Hochstaplerrolle spielt 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 hilfer Bernhard Glück feststellt.

Ein russischer Hochstapler, der in Berlin einen raffinierten Schwund verübt hat, ist in Nürnberg festgenommen worden. Er wohnte in Berlin in einem vornehmen Hotel als Boris Szabonoff und prahlte aenamlich an der Table d'hôte viel mit seinen geblichen 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 Bankhaus nicht mehr erheben könnte. Da dachte sie nichts daran, dass die ihr vorgesezte Anweisung gefälscht und dass 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 Glied, Alexander in dem Dewits grössere Hochstaplerrolle spielt 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 hilfer Bernhard Glück feststellt.

Der Automobilverkehr im Grossen Rat des Kantons Luzern. In der soeben abgehaltenen außerordentlichen Tagung des Luzerner Grossen Rates wurde ein unerledigtes Postulat erneut, wodurch der Regierungsrat eingeladen wurde, „die Frage zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob der Motorfahrzeug-Verkehr auf der Gemeindestrasse Greppen-Weggis-Vitznau-Kantonsgrenze 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 welcher Weise den drohenden Gefahren entgegengeschritten werden kann, welche aus dem fortwährend zunehmenden Automobilverkehr für das Publikum erwachsen zu begreifen sei.“ Der Urheber des Postulats machte laut Referat der „Luzerner Tagblatt“ hauptsächlich geltend, dass durch das schnelle Fahren der Automobile die Besitzer der an die Strassen anstossenden Grundstücke schwer geschädigt würden 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 der Gassen als des kleinen Fahrbahnraums zu achten. 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; Fritz Schüllhorn in Winterthur. Direktor ist Robert Mader.

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

Adolf Zimmer, Hotel Iglerhof, Igls (Tirol),

Hiezu eine Beilage.