

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

Rubrik: Vertragsbruch = Rupture de contrat

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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

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 Transports 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 blosse 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 blosse 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“² 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 betreut, 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 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!“

Kleine Chronik.

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

Heimatshut. Dem Proteste der Sektion Bern des Schweizerischen Alpenklubs gegen einen Matterhornhut hat sich auch die Sektion Winterthur angeschlossen, die ebenfalls gemeinsame Aktion vom Gesamtverein verlangt.

Verhaftung von Hoteldieben. Die Pariser Polizei verhaftete zwei Individuen, die von der englischen Polizei signalisiert worden waren. Man glaubt, dass sie innerst 20 Jahren in allen Hauptstädten der Welt und in den Badeorten 2 Millionen Goldstücke gestohlen haben. Ein junger Engländer ist 70 Jahre alt; in Paris war er unter dem Namen Glass bekannt. Der andere nennt sich Carthidge, ist 35 Jahre alt und Händler in London. Die Haussuchungen in ihren Wohnungen führten zur Entdeckung von Koffern mit doppelter Bode und Banknoten etc.

St. Moritz-Dorf. Das Hotel Belvédère wird einer durchgreifenden Renovierung unterworfen werden. Der Umbau des Hauses soll dabei möglichst erweitern, sodass die öffentlichen Räume in Ausdehnung gewinnen und die Bettgewölbe 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 des Hauses vorgesehen.

St. Gallen. Laut Schweiz. Handelsamtsblatt³ 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 Richtung des Vierwaldstättersees ausdehnen, sowie auch nach Westen und nach Osten 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 beschriebene „sehr schlechte“ Charakter behält. Die Direktoren hatten geschlossen, es in ein Hotel gewöhnlichen Stiles umzuwandeln; die Aktionäre kamen aber überzeugt, es einem Hotelier zu vermieten, der sich u. a. zu folgenden Bedingungen verstand: 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 Zimmerpacht 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

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 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 Gemüsen, die Grundlage des britischen Mahles) „zu essen, um es empört zu schmecken, so schabt man ihnen etwas anderes vorsetzt. „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 Salz in einen Teller zu werfen, aus der Welt geschafft haben werde!“ Nach dieser feierlichen Kriegserklärung fuhr Herr Roucaut voll Ironie fort: „Nichts ist drossler als der Anblick eines Engländers, dem man zum ersten Mal eine französische Tunke vorsetzt; er weist sie schroff und mit 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 stufigweise, 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 blutdem 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 einiger Lorbeerblätter. 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.“

Umgeblierte Hotelzimmer. England beginnt sich zu amerikanisieren: Ein Hotel in Brighton macht bekannt, dass es umgeblierte 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 umgebliert zu vermitteilen, sei in Amerika längst üblich. Zu vermitteilen, sei es, dass ein englischer und ein amerikanischer Hotelzustand in einem Raum zusammenkomme, dass Engländer und Amerikaner, wenngleich sie unterschiedlich sind, in einem Raum zusammenkommen, dass männliche Geschlechter 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 so 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 der Schweiz. Delegiertenkonferenz zum Schutz der Alpenflora. Maßnahmen und Vorschläge: 1. Propaganda zur Errichtung von Gesetzestafeln Schutze der Alpenblumen. 2. Agitation der politischen und Fachpresse (Lehrerzeitungen, Vorlesungs-organen, Alpina, Fremdenblätter), Zirkulare an die kantonalen Erziehungs-directionen, 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 Anschaungs-material dienen könnte. Die Kommission ist von einer englischen Bankenfreundin in ein großes Förder-Betrag zur Verfügung gestellt worden. Man hofft, durch Anrufung aller der Mitinteressierten, 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 eigentlich an der Table d'hôte 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, als dass er 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 Gliick, Alexander und in Dewis' grössere Hochstapler-Gesellschaften hat. In Nürnberg ist er von einem Hotel-pörtner, dem er auch betrogen wollte, der Polizei übergeben, die ihm einen augenblicklich in St. Petersburg geborenen Handlungs-hilfen 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 welcher Weise den drohenden Gefahren entgegengeschritten werden kann, wie sie aus der fortwährend zunehmenden Automobilverkehr für das Publikum erwachsen zu begreifen sei.“ Der Urheber des Postulats machte laut Referat des „Luzerner Tagblatt“ 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 wurde. Reg.-Rat Walther bemerkte, dass eine Sperrung der Strasse eine bedeutende Schädigung des Fremdenverkehrs zur Folge hätte. Es sei sowohl auf die Polizei als auch den örtlichen Fahnenmaut geachtet. Auch die Kutschens vorurtheiligen Staubbahnweg. Einzelne Landländer 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 konstatieren 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 offiziell auf die Wiederholung 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.