

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 17: x

Artikel: Die Schweizerischen Speisewagen : ein X für ein U
Autor: O.A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522280>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

N^o 17.

Abonnement

Für die Schweiz:
 1 Monat Fr. 1.25
 3 Monate „ 3.—
 6 Monate „ 5.—
 12 Monate „ 8.—

Für das Ausland:
 (inkl. Portozuschlag)
 1 Monat Fr. 1.50
 3 Monate „ 4.—
 6 Monate „ 7.—
 12 Monate „ 12.—

Vereins-Mitglieder
 erhalten das Blatt
 gratis.

Inserate:

7 Cts. per 1 spaltige
 Millimeterzeile oder
 deren Raum. — Bei
 Wiederholungen ent-
 sprechend Rabatt.
 Vereins-Mitglieder
 bezahlen 3/4 Cts.
 netto per Millimeter-
 zeile oder deren
 Raum.

N^o 17.

Abonnements

Pour la Suisse:
 1 mois . . Fr. 1.25
 3 mois . . „ 3.—
 6 mois . . „ 5.—
 12 mois . . „ 8.—

Pour l'Etranger:
 (inclus frais de port)
 1 mois . . Fr. 1.50
 3 mois . . „ 4.—
 6 mois . . „ 7.—
 12 mois . . „ 12.—

Les Sociétaires
 payent 3/4 Cts. net
 p. millimètre-ligne
 ou son espace.

Annonces:

7 Cts. par millimètre-
 ligne ou son espace.
 Rabais en cas de ré-
 pétition de la même
 annonce.

Les Sociétaires
 payent 3/4 Cts. net
 p. millimètre-ligne
 ou son espace.

Organ und Eigentum des
 Schweizer Hotelier-Vereins.

15. Jahrgang | 15^{me} Année

Erscheint Samstags.
 Paraît 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.

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

Die Schweizerischen Speisewagen.

(Vergl. No. 44 [1905], 6, 8, 11 und 16 [1906] d. Bl.).

Ein X für ein U

Ist vor 3 Jahren von der Internationalen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft allen denjenigen vorgemacht worden, die geglaubt haben, dass von 1904 an die Schweizerischen Speisewagen von einer schweizerischen Gesellschaft in Betrieb genommen würden. Ob man dieses X auch in Bern, beim Unterzeichnen der Verträge, für ein U angesehen, entgeht unserer Kenntnis. Wir wären schon längst näher auf diesen Fall zu sprechen gekommen, jedoch fehlt bis jetzt in unsern Akten ein Schriftstück, das uns den unumstößlichen Beweis lieferte, dass eine schweizerische Speisewagen-Gesellschaft nur dem Namen nach existiert. Am 20. ds. sind wir nun in den Besitz dieses Schriftstückes gelangt und können daher den Schleier noch etwas mehr lüften, damit man auch sieht, was sich hinter den Couliissen abspielt.

Vor 5 Jahren wurde namens eines Konsortiums, bestehend aus Personen, die sich zu den durch die Speisewagen Geschädigten rechnen konnten, an kompetenter Stelle in etwas diskreter, vielleicht allzudiskreter Weise, die Anfrage gestellt, ob der Betrieb der in der Schweiz kursierenden Speisewagen nicht einer Schweizer-Gesellschaft übertragen werden könnte. Die Antwort lautete, dass länger dauernde Verträge zwischen den ehemaligen schweiz. Bahngesellschaften und der internat. Schlafwagen-Gesellschaft dies verunmögliche und dass überdies die Generaldirektion der S.B.B. sich nicht entschliessen könne, für den Speisewagenbetrieb auf ihren Linien ein Monopol zu schaffen, weder für eine einheimische, noch für eine fremde Gesellschaft.

Ein Jahr später, als die Zahl der Speisewagen in der Schweiz in auffälliger Weise zu- und immer mehr zur empfindlichen Konkurrenz der Bahnhofbuffets und auch der Hotels wurde, hörte man des öftern murren darüber, dass der Bund, als Besitzer der Bahnen, ruhig zusehe, wie eine ausländische Gesellschaft den hochverpachteten Buffets den Rahm von der Milch schöpfe. Als dann geeigneten Orts nochmals, in indirekter Weise, auf den Busch geklopft wurde, um zu vernehmen ob ein zu gründendes Konsortium von Schweizern — wobei man namentlich die Buffettiers im Auge hatte — Aussicht haben würde, den Betrieb der Speisewagen zu erhalten, da wurde wiederum unter Berufung auf die erwähnten langdauernden Verträge abgewunken. Die internationale Gesellschaft bekam von der Sache Wind und ein Jahr später war die sogenannte Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft „gegründet“. Der Vertrag wurde von der neuen Gesellschaft am 21. Dezember 1903 und von der Generaldirektion der Bundesbahnen am 2. Februar 1904 unterzeichnet. Ein neuer Vertrag zwischen den S.B.B. und der Internationalen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft für den Betrieb der internationalen, d. h. die Schweiz durchfahrenden Speisewagen, trägt ebenfalls das Datum vom 2. Februar 1904. Beide Verträge laufen auf die Dauer von 15 Jahren, also bis 1918, dagegen liegt es in der Macht der S.B.B. die Verträge eventuell sofort aufzulösen.

Wie hat sich nun die „Gründung“ dieser sogen. Schweizer. Speisewagen-Gesellschaft vollzogen? Sehr einfach. Zwei Schweizer mit gut klingenden Namen, die dem Ding zu Gvatter

standen, waren bald gefunden und die andern Getreuen nahm man aus dem eigenen, internationalen Lager, ebenso ein Faktotum zur Leitung des Bureaus in Bern. Die Internationale Gesellschaft hatte dann „zufällig“ 8 oder 10 beinahe aus-rangierte Wagen zur Verfügung, die der schweiz. Gesellschaft zu Fr. 65,000 per Stück abgetreten wurden; man setzte für Fr. 250,000 Aktien in Umlauf und damit war das Aktienkapital von Fr. 750,000 komplett und die „schweizerische“ Gesellschaft „gegründet“. Die Internat. Gesellschaft nahm für ihr Guthaben von ungefähr Fr. 500,000 Aktien und zeichnete noch eine Anzahl hinzu. Ob von ihr je 1 Centime einbezahlt worden ist, entgeht vorläufig unserer Kenntnis.

Die erste Tat der Schweiz. Gesellschaft war, dass sie 10 neue Speisewagen in Paris bestellte, sie musste wohl, weil die erkauften „an Altersschwäche“ leiden.

Nun ist aber inzwischen die Schweiz. Gesellschaft durch ihr bekanntes unlauteres Geschäftsgehehen auf dem Gebiete der Reklame auf eine schiefe Ebene geraten, auf der sie leicht ausgleiten und zu Fall kommen könnte, denn es stehen ihr nicht nur Zahlungsverweigerungen, sondern auch Entschädigungsforderungen von Seite ihrer Insenten zu Dutzenden bevor. Beide Gesellschaften sehen diesen Vorgängen mit derart stoischer Ruhe zu, dass man vor einem Rätsel steht, dessen Lösung man ergründen möchte. Bekanntlich hat auf unsern Artikel in Nr. 6 der Delegierte der Direktion den Versuch gemacht, unsere Anschuldigungen in einer Replik zu widerlegen; vom Verwaltungsrat soll ihm dafür, dass er sich „herabgelassen“ habe, zu replizieren, ein Ruffel erteilt worden sein.

Es liegt auf der Hand, dass auch wir nach des obenannten Rätsels Lösung suchten; sie ist nicht so schwierig, wie man glaubt. Uns will nämlich scheinen, dass die Internat. Gesellschaft mit Sehnsucht den Moment abwartet, wo die sogen. Schweiz. Gesellschaft das Zeitliche segnet und ihr müdes Haupt zur ewigen Ruhe bettet. In diesem Moment wird sie, die „Internationale“, dann „grossmütig“ hervortreten und sagen, wir sind bereit euch Schweizern aus der Klemme zu helfen und euch die neuen Wagen ab- und den Betrieb derselben wieder zu übernehmen. Bequemer, und vermutlich auch billiger, wird man nicht wohl alte Wagen in neue verwandeln können. Wenn diese Lösung des Rätsels allenfalls nicht richtig sein sollte, dann möge man es uns mitteilen, wir suchen dann nach einer andern; wir möchten aber in keinem Fall, dass der betr. Delegierte nochmals wegen Herablassung gerüffelt würde, die Mitteilung kann ja auch von dem Faktotum herrühren, das das famos Zirkular vom 7. April unterzeichnet hat, er wird wohl ziemlich genau wissen, wie man in andern Lager denkt und fühlt.

Unsere Annahme, die „Internationale“ suche nach und nach den schweizerischen Betrieb wieder an sich zu ziehen, findet auch Nahrung darin, dass man den Insenten des Fahrplans der schweizerischen Gesellschaft mit dem bekannten Zirkular vom 7. April mitteilt, man lasse den Fahrplan eingehen und offeriert dafür ein Inserat im Menu. Nun muss man aber wissen, dass das Menu mit Inseraten-anhang, das in den schweiz. Speisewagen auf-
 d. h. Eigentum der Internat. Gesellschaft ist, d. h. von ihr der schweizerischen geliefert wird. Mit der Tauschofferte möchte man also die Insenten des Fahrplans in unauffälliger Weise der „Internationalen“ in die Hände spielen. Auch ist bekannt, dass der früher im Betrieb der schweiz. Gesellschaft gestandene Speisewagen Luzern-

Chiasso durch Führung von Deutschland über Zürich und Luzern bis Mailand vertragsgemäss der internat. Gesellschaft wieder zufiel; mit dem Speisewagen Lausanne-Brig wird es wohl ähnlich gehen, man führt ihn von Lyon über Genf und Lausanne durch den Simplon und er wird international. Dies alles deutet auf ein sehr schlaues durchdachtes Akkaparierungssystem hin.

Was uns aber vollends in diesem unserm Glauben bestärkt, das ist, dass die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft im Besitze sämtlicher Aktien der sogen. Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft ist.

Laut den Jahresberichten der Gesellschaft ist der Anteil auf dem Betrieb ausländischer Speisewagen von 1903 auf 1904 um Fr. 540,372.— und von 1904 auf 1905 um weitere Fr. 151,251.— gestiegen. Man wird es uns verzeihen, oder auch nicht, wenn wir uns neugierig waren, in dieser Beziehung Nachforschungen anzustellen. Das, aus absolut zu verlässiger Quelle stammende und in unsern Händen befindliche Aktienstück, das uns hierüber aufklärt, ist datiert: Brüssel, den 17. April 1906, und lautet:

„Die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft hat die Konzession für den Speisewagenbetrieb in der Schweiz nicht direkt bekommen können und war genötigt, dafür eine Tochtergesellschaft zu gründen.“

Die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft ist im Besitz sämtlicher Aktien der schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft.

Der internationalen Gesellschaft steht die schweiz. Gesellschaft natürlich nur als Namenhergeberin gegenüber.“

Hat jemand von den beiden Gesellschaften den Mut, obige Mitteilung anzufechten? —

Nachdem man nun weiss, dass alle Aktien in ein und derselben Hand sich befinden, klingt es mehr als sonderbar, wenn man in der Presse liest, die Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft zahle für 1905 7% Dividende.

Und nun noch zu einer internen Angelegenheit, nämlich zu einer solchen, die nur die „schweiz.“ Gesellschaft angeht. Mit Zirkular vom 20. April gelangt das Bureau dieser Gesellschaft neuerdings an die Insenten und teilt ihnen folgendes mit:

„Wir beehren uns, Sie in Kenntnis zu setzen, dass wir nächster Tage 12 (10 Red.) neue Speisewagen erhalten werden und ersuchen Sie um neue Reklame-Tableaux zur Komplettierung (sic) Ihrer Reklame in den neuen Wagen.“

In dieser Fassung ist die Mitteilung irreführend, weil es sich nicht um Vermehrung der Wagen, sondern um Ersatz der alten handelt, somit nicht von einer Komplettierung der Reklame gesprochen werden kann. Nur nicht so viel Sand in die Augen, Herr „Inspektor“, es nützt doch nichts; gebrannte Kinder scheuen das Feuer.

Was nun das in letzter Nummer mitgeteilte Urteil des Basler Gerichts anbetrifft, wonach die Gesellschaft mit ihrer Forderung an ein Basler Hotel abgewiesen und zu den ordentlichen und ausserordentlichen Kosten verurteilt wurde, so sei hier noch ergänzend beigefügt, dass das betr. Hotel nun als Kläger aufzutreten

und von der Gesellschaft Schadenersatz verlangen wird. Ist dann auch in dieser Beziehung ein Präzedenzfall geschaffen, dann wird sich die Gesellschaft auf eine hübsche Serie von Prozessen gefasst machen können. Es war auch gar zu liebenswürdig von ihr, dass sie den Geschädigten mit dem Zirkular vom 7. April ein Beweisstück in die Hände lieferte, worin sie selbst erklärt, dass der Erfolg des Fahrplans misslungen. Das war entweder unklug oder dann sehr klug gehandelt, je nachdem.

Wie wenig genau es die Gesellschaft, resp. deren „Inspektor“, mit seinen Äusserungen gegenüber den Insenten nimmt, zeigt folgendes in unsern Händen befindliches und an ein Hotel im Berneroberrand gerichtetes Schreiben:

Bern, den 20. April 1906.

Wir bekennen uns zum Empfang Ihrer geehrten Zuschrift vom 14. ds. und erlauben uns Ihnen folgendes darauf zu erwiedern:

Wir haben die Herausgabe des „Horaire Officiel“ noch nicht stiftet, sondern unseren Klienten diese Aufhebung nur vorgeschlagen, die meisten gehen auch mit uns einig. (Namen hier, sonst glaubt man's nicht. Die Red.)

Da die Herausgabe unseres Fahrplanes vorderhand weiter geführt wird, sehen wir uns nicht veranlasst, uns mit Ihren Rechtsvertretern in irgend welche Verbindung zu setzen. Auch müssen wir Ihre Rechnung, dass die Veröffentlichung des Fahrplanes seit letzten Oktober nicht mehr in vertragsmässiger Weise erfolgt sei, richtig stellen. Wir haben uns in unserem gegenseitigen Verträge, datiert vom 26. Septbr. 1905 Ihnen gegenüber unter anderem verpflichtet, ein Inserat in unserem „Horaire Officiel“ aufzunehmen. Vertraglich haben wir keine Verpflichtungen, weder Ihnen noch irgend welchen anderen Klienten gegenüber übernommen, diesen Fahrplan monatlich oder in einer bestimmten Auflage herauszugeben; es ist nur darin stipuliert, dass derselbe auf den Tischen der Speisewagen zur Verfügung der Reisenden aufgelegt wird, was auch geschehen ist. Nicht einmal Versprechungen in diesem Sinne sind von unserer Seite irgend Jemanden gemacht worden, noch viel weniger unserem Buchdrucker gegenüber, mit welchem wir einen diesbezüglichen Abschluss getroffen haben.

Nachstehend erlauben wir uns Ihnen einen Auszug dieses Abschlusses, datiert vom 14. Mai 1905, zu geben.

„Was die Grösse der Auflage anbetrifft, so können wir für das erste Jahr noch keine Verpflichtungen übernehmen, da wir selbst nicht wissen, wie viel Exemplare in der Hochsaison verbraucht werden, immerhin glauben wir, dass wir im zweiten Jahr 75,000 Exemplare benötigen werden, da wir nächstes Jahr „wieder einige neue Dienste mehr haben werden.“

Wir haben stets darnach getrachtet, unseren Publizitätsklienten in jeder möglichen Weise entgegenzukommen, leider haben sich durch das Einreichen unseres ex-Courriers verschiedene Misslichkeiten eingeschlichen, die wir trotz unserem guten Willen nicht vermeiden konnten.

Hochachtung

Schweizer. Speisewagen Gesellschaft
 Der Inspektor: A. Hagmann.

Der Herr „Inspektor“ hat vergessen zu erwähnen:

1. dass auf dem Fahrplan gedruckt stand: „Publication mensuelle“;
2. dass im ganzen nur 5000 Expl. gedruckt wurden. Der Sprung von 75,000 auf 5000 herunter ist denn doch etwas zu gross;
3. dass der Vertrieb des Fahrplan nicht Sache des Courriers war, sondern von der Direktion

in Bern aus geleitet, oder besser gesagt, vernachlässigt wurde;
4. dass die in den Verträgen versprochenen, zur Aufnahme, Reinhaltung und zum besseren Vertrieb dienenden *Pochettes* erstellt waren, aber nie zum Gebrauch gelangt sind;
5. dass in den Inserationsverträgen nirgends davon die Rede ist, es sei der Gesellschaft gestattet, in den Wintermonaten die Sommerfahrpläne aufzuliegen, wie es während des ganzen Winters geschehen ist.
Es sind dies diejenigen fünf Punkte, die das Gericht in dem Prozess mit dem Basler Hotel in Erwägung gezogen hat und die zur vorerwähnten Verurteilung der Gesellschaft geführt haben.
O. A.

Automobil- und Fahrradverkehr.

Dem „Journal de Genève“ wird von einem Chauffeur u. a. folgendes geschrieben:
Schon lange wird über die Mittel zur Bekämpfung übertriebenen Schnelfahrens diskutiert und alle seriösen Chauffeurs anerkennen übereinstimmend die Notwendigkeit strenger Massregeln dagegen, besonders für ein so dicht bevölkertes Land wie das unsrige, unter der ausdrücklichen Bedingung jedoch, dass die Vollziehung derselben nur kompetenten, unparteiischen Leuten anvertraut werde, die keinen Anteil an den gefällten Bussgeldern haben dürfen. Selbstverständlich müssen die Bussen wachsen im Verhältnis zur Schnelligkeit des Fahrens und für Rückfälle; jeder Wagen müsste ausser mit einer Nummer mit einem „*Livret de circulation*“ versehen werden, das von den kompetenten Behörden jedem ausländischen Fahrer beim Eintritt in die Schweiz zugestellt wird. In dem Büchlein müssten die vereinbarten Bussen verzeichnet sein. Die Kontrolle der Rückfälle, seien sie ein- oder mehrfach wiederholt, würde gestatten, die Bussen eventuell zu verschärfen bis zum Rückzug des Büchleins und zur Beschlagnahme des Wagens.
Ausser dem Fahrgelände und der Bussenliste für den Nichtbeachtungsfall müsste das Büchlein eine Karte der Schweiz enthalten, worauf die für den Automobilverkehr verschlossenen Strassen verzeichnet wären.
Übrigens sei die Frage erlaubt: warum kommt man nicht dazu, die Kraft der Motoren auf 24 HP. zu beschränken, dem Vorzugstyp für das Strassenautomobil, wenn man doch weiss, dass die Fahrbeschleunigung, materiell und moralisch, durch die Kraft des Motors erleichtert wird? Ausnahmsweise könnte auf zum voraus bezeichneten Routen für Wagen mit grösserer Kraft besondere Erlaubnis erteilt werden, für Wagen nämlich, die nicht in die Kategorie des Tourismus, sondern des Rennens gehören. Zu einer solchen Massregel könnten sich Publikum und Chauffeurs nur gratulieren.
Für die Automobilgesellschaft im Publikum spielt übrigens sicherlich die durch den aufgewirbelten Staub verursachte Inkonvenienz mit Recht eine ebenso grosse Rolle wie die übertriebene Fahrschnelligkeit zugeschriebene Gefahr. Es darf aber bemerkt werden, dass die Entstehung und das Aufwirbeln von Staub nicht allein von der Haltung des Wagens abhängt, sondern ebensowohl, wenn nicht noch mehr, von seiner Konstruktion, oder von der Distanz, in welcher im Verhältnis zum Boden die verschiedenen Hilfsinstallationen des Wagens hinter dem *Chassis* angebracht sind; je näher diese dem Boden sind, desto stärker ist der Luftzug und desto heftiger das Aufwirbeln von Staub.
Für eine Revision der Konkordatsbestimmungen sollten die Behörden hauptsächlich diese bisher zu sehr vernachlässigte Frage studieren. Eine zu diesem Zweck ernannte technische Kommission hätte eine Minimaldistanz festzusetzen für die Anbringung jener Installationen hinter dem *Chassis*.
Mit Recht sind bei uns gewisse Routen für das Automobil geschlossen worden. Die Dichtigkeit unserer Bevölkerung auf Hochplateaus wie in Tälern berechtigt zu diesem Verbot oder fordert es sogar.
Die vorgeschlagenen zwei Massregeln hätten nichts besonders Strenges an sich und wären ein erster Schritt zur Verständigung über ein Verkehrsmittel, das nach allgemeinem Urteil fraglos in der Weiterentwicklung begriffen ist.

Die Regierungen aller Konkordatskantone mit Ausnahme derjenigen von Glarus, Solothurn und Appenzel J.-Rh., waren vertreten. Die Vertreter dieser drei Kantone hatten sich entschuldigen lassen. Die Konferenz zählte ausserdem Vertreter des Schweiz. Automobilklub, des Schweiz. Touringklub und des Schweiz. Velozipedenvereins. Die Verhandlungen dauerten mit einer Unterbrechung von halb 11 Uhr vormittags bis 5 Uhr nachmittags. Die Konferenz, die keine Beschlüsse zu fassen hatte, formulierte verschiedene Wünsche zu den vom eidg. Departement des Innern und verschiedenen Kantons-

Regierungen vorgelegten Fragen (deren Quittessen) in letzter Nummer mitgeteilt haben. Red.) Verschiedene Punkte wurden zur Prüfung an das Departement gewiesen.

Jenachdem das positive endgültige Resultat jener Beratungen lauten wird, wird es auch Einfluss haben auf die Verwirklichung des bekanntlich vom internationalen Automobilistenkongress im Dezember 1905 in Paris beschlossenen Boykottes gegen die Schweiz. Mittlerweile ist in dieser Sache wieder eine Stimme laut geworden. Der Tagespresse wird nämlich folgendes gemeldet:

„Auf dem in der Karwoche in Paris stattgehabten Zentralmeeting des Touring Club de France wurde wieder die Frage des Automobilboykotts gegen die Schweiz behandelt. Angesichts der Haltung der schweizerischen Municipalbehörden und trotz der anerkannten Bemühungen der schweizerischen Automobilklub wurde beschlossen, mit dem Boykott so lange fortzufahren, bis die schweizerischen massgebenden Stellen etwas unternehmen, um die Situation zu bessern. Es handelt sich hier bekanntlich um die Gegnerschaft in der schweizer. Landesbevölkerung.“

Gleichzeitig vernimmt man auch, dass diese Gegnerschaft nicht nur in der Schweiz, sondern auch im Ausland besteht, ja sogar im Zunehmen begriffen sei. Erst kürzlich war z. B. in der „Strassb. Post“, die als durchaus fortschrittliches Blatt dem Automobilismus nicht abhold ist, ein wahrer Schrei zu lesen, weil die Strassen durchs schöne Elsass wegen der Automobile gar nicht mehr zum Spaziergehen benutzt werden könnten.

Ein neuer Beweis, wie notwendig eine Verständigung beider Parteien in diesem Punkt ist, wie notwendig ferner endgültige Regelung durch das Mittel des Gesetzes.

Nachdem Obiges schon gesetzt war, finden wir in der Tagespresse noch folgende ergänzende Mitteilung:

Ueber die Beschlüsse der am 23. April in Bern abgehaltenen interkantonalen Konferenz zur Ergänzung des Automobilkonkordates vernimmt man folgendes: In der ganzen Schweiz soll ein einheitliches Zeichen zur Anwendung kommen, um die Automobilfahrer zur Verminderung der Geschwindigkeit zu veranlassen oder sie auf das Verbot des Befahrens einer bestimmten Strasse mit Automobilen aufmerksam zu machen. Dieses Zeichen würde im ersten Falle ein blauer, im letztem ein gelber Strich sein. Das eidg. Departement des Innern wurde ersucht, zu prüfen, ob nicht allen mit der Ueberwachung der Strassen betrauten Polizeibehörden einheitliche Instruktionen zu erteilen seien und ob nicht Geschwindigkeitsmesser an jedem Automobil anzubringen seien. Eine Einigung über die Strafbestimmungen wurde nicht erzielt; doch sicherten die Vertreter der Kantonsregierungen zu, dass das Mögliche geschehen solle, um Missbräuche seitens der Polizei zu verhindern. Allen fremden Automobilisten sollen beim Eintritt in das Schweizergelände die bestehenden Vorschriften über den Automobilverkehr zugestellt werden. Die Konferenz sprach den Wunsch aus, dass künftig keine interkantonale Strasse für den Automobilverkehr gesperrt werden sollte, ohne dass vorher eine Verständigung der sämtlichen interessierten Kantone stattgefunden habe. Hiezu gab der Vertreter von Obwalden die Erklärung ab, dass zur Zeit von einer Aufhebung des Verbots des Automobilverkehrs auf der Brünigstrasse nicht die Rede sein könne.

Hotellerie und Mailänder Ausstellung.

Bevor sich die Pforten der nächsten beginnenden internationalen Ausstellung in der Metropole Ober-Italiens öffnen, mag es gestattet sein, ihrer noch speziell mit Bezug auf die Hotellerie zu gedenken. Abgesehen von der grossen allgemeinen Bedeutung, welche dieser Ausstellung beigemessen wird, hat nämlich die Hotellerie im Besonderen volle Berechtigung, diesem neuen „Weltmarkt“ ein grösseres Interesse als seinen Vorgängern entgegenzubringen, und zwar deshalb, weil dabei die Hotel-Industrie zum erstenmal offiziell unter eigenem Titel figuriert. In erster Linie wurde zwar die Ausstellung für das Transport-, Touristen- und Reisewesen arrangiert. Wenn man aber bedenkt, wie eng und ohne Unterbruch damit das Hotelwesen in Beziehung und Zusammenhang steht, so wird man es als sehr begreiflich, ja selbstverständlich finden, wenn dieser Branche in der Ausstellung eine eigene Abteilung eingeräumt wurde.

Die weittragende Bedeutung derselben für die Hotellerie ist schon vor einem halben Jahre im „Bulletin Officiel“, dem Organ der Hoteliers Frankreichs, gebührend gewürdigt worden. Wenn dies auch im Besonderen unter Hinweis auf die Verhältnisse in Frankreich geschah, z. B. auf die Möglichkeit, bei diesem Anlass die infolge unbefriedigender Handelsbeziehungen verlorene italienische Kundschaft für Frankreich wieder zu gewinnen, so sind doch einige andere Erwägungen von allgemeinem Interesse und darum auch für weitere Kreise bemerkenswert. Es schadet daher nichts, davon auch hier das Wichtigste aufzuführen.

Hauptsächlich sei hervorgehoben, was gerade durch den Umstand, dass die Hotellerie an der bevorstehenden Ausstellung zum erstenmal selbständig in besonderer Abteilung auftritt, dokumentiert wird, nämlich dass diese Branche für die Zukunft als gleichwertig in die Reihe der andern Industrien eintritt. Das ist ein wichtiger Faktor.

Die ihr bisher verschlossene Pforte zur Teilnahme an der grossen internationalen Konkurrenz, der so viele Fortschritte und Verbesserungen zu verdanken sind, hat sich ihr geöffnet. Das Verdienst hierfür — das darf hier beigefügt werden — gebührt dem schon erwähnten Syndikat der Hoteliers Frankreichs, welches zu nützlicher Frist in einem Schreiben an den Präsidenten der Ausstellung die wichtige Position der Hotellerie im Transportwesen erörtere und für sie eine besondere Abteilung verlangte. Den Weg dazu hatte der französische Touring-Club gewiesen, dem seinerseits das grosse Verdienst zufällt, den durch die Eisenbahnkonkurrenz beeinträchtigten Reiseverkehr auf den Strassen und damit die Bedeutung des Hotelwesens in den letzten Jahren erfreulich gehoben zu haben.

Die Ausstellung in Mailand wird nun dem Publikum einen Einblick gewähren in die grosse ökonomische und soziale Wichtigkeit der (bekanntlich auch in der Schweiz) bisher vielfach scheinbar angesehenen und zu wenig gewürdigten Hotel-Industrie. Man wird sich informieren und darüber ein Bild machen können, wie viele der verschiedensten Branchen mit dem Hotelwesen in Beziehung stehen. Wir nennen davon nur die Möbelindustrie, die Bijouterie, Lingerie, Tapissiererei, das Bangewerbe mit allen seinen Zweigen, die Nahrungsmittel- und Landproduktbranche, die Kochkunst, die Hygiene, die Technik, die graphische Kunst usw.

Das gleiche Interesse wie den Reisenden befördernden Transportanstalten darf auch das Hotel beanspruchen, das demselben Reisenden kürzern oder längeren angenehmen Aufenthalt und den dazu gehörigen Unterhalt gewährt. Diese Idee bildet die Grundlage für die Bemühungen und die Ausgestaltung der Hotel-Abteilung in der Mailänder Ausstellung. Sie verdient, dass die Hoteliers von allen Seiten ihr reges Interesse entgegenbringen, schon mit Rücksicht auf die Internationalität des Gewerbes.

Ein neuer Hotel-Telegramm-Code

soll im Verlag der Firma Bartel, Standke & Cie., Verlagsgesellschaft in Berlin erscheinen. Diese stellt die Herausgabe eines Adressbuches für abgekürzte Telegramm-Adressen in Aussicht, dem ein spezieller Hotel-Code beigegeben werden soll, damit das Buch auch der reisenden Geschäftswelt eine Handhabe zur Erleichterung biete. Das Ganze ist auf den Annoncenfang bei den Hoteliers berechnet, denn laut Prospekt soll der Code für jedes Hotel, das im Hotel-Nachweis des Buches eingetragen ist, massgebend sein. „Jeder Reisende wird daher in allererster Linie die Auswahl eines Hotels treffen, welches in unserm Hotel-Nachweis verzeichnet steht“. Für diese Eintragung, die als eine wirksame Reklame für den Hotelier angesehen wird, berechnet der Verlag 10 Mk. Dafür erhält der Auftraggeber das Buch gratis, das er nach dem Wunsche der Verlagsfirma allen Gästen, Geschäftsreisenden etc. jederzeit zur Verfügung zu stellen hat.

Dazu schreibt Hr. A. R. H. behufs Warnung vor diesem Unternehmen folgendes:

„Was heisst nun alles das in unser Zivilddeutsch übersetzt? Wir meinen das: Der Druck des Buches kostet Geld; Geld kostet die Reklame zwecks Bekanntmachung und Verbreitung; alles dieses Geld ist verloren, wenn das Buch nicht genügend bekannt wird. Dafür gibt's aber ein einfaches Mittel: man spannt die Hotellerie an den Karren — die zieht immer, fromm und brav wie sie ist und — zahlt noch für ihre eigene Arbeit.“

Ein solches Gebahren ist doch wohl mit dem besten Willen nicht gut als „verschämte“ zu bezeichnen; dies um so weniger, als der sogenannte Hotel-Code völlig unbrauchbar und wertlos ist. Die Herren Verfasser wissen gar nicht, dass Codewörter nicht mehr als zehn Buchstaben haben dürfen; und wie eine Familie sich mit dem Code Wohnung bestellen sollte, wenn's über „ein oder zwei Zimmer mit vier Betten“ — so steht im Code zu lesen — hinausgeht, ist uns unerfindlich. Vollends den Hotel-Code des Internationalen und des Schweizer Hoteliersvereins nicht zu kennen oder nicht kennen wollen, oder gar diesem, unserm Code Schwierigkeiten bereiten wollen, ist gelinde gesagt — unschlaun. Dass ein Hotelbesitzer, so lange er Mitglied des I.H.V. oder des S.H.V. ist, dazu die Hand bieten könnte, halten wir, in seinem eignen Interesse, für gänzlich ausgeschlossen.“

Ueber diesen Pseudo-Code mehr Worte zu machen, halten wir für überflüssig. Wir glauben mit voller Sicherheit annehmen zu dürfen, dass die genannte Verlagsfirma unter den Schweizer Hoteliers keine Kunden aufjagen wird.

Dr. Hausmann alias Heussmann.

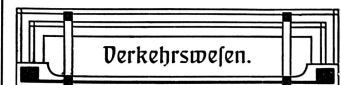
Unsere Leser werden sich des Dr. Heussmann erinnern, der vor etwa 10 Jahren die Schweiz unsicher machte mit seinem „Ratgeber für Gesunde und Kranke“, womit er bei den Hotels hübsche Summen einheimste, bis die „Hotel-Revue“ ihm das Handwerk legte und er dann nach der Riviera verzog, wo ihm mit der Zeit der Boden ebenfalls zu heiss wurde. Wir lesen über diesen Doktor-Charlatan in der „Frkf. Ztg.“ vom 19. April:

„Vom Ehrenrat der Aerzte wurde Dr. Hausmann, früher in Leipzig, jetzt in Frankfurt a. M., zu 1000 Mk. Geldstrafe und zum Verlust des Wahlrechts zu den Ständewahlen für die Dauer von vier Jahren verurteilt wegen Herausgabe

und Verbreitung eines Werkes „Ratschläge für Gesunde und Kranke, die nach den Kurorten Deutschlands reisen“. Ausserdem wurde Dr. Hausmann zu den Kosten des Verfahrens und zu 100 Mk. Geldstrafe wegen Ausbleibens in der mündlichen Verhandlung verurteilt.“

Saison=Eröffnungen.

Arth-Rigi-Bahn: 1. Mai.
Bruppen: Waldstättlerhof, 15. April.
Interlaken: Hotel du Nord, 25. April. — Reichshotel & St. Georges, 25. April. — Hotel Jungfrau, 1. Mai. — Regina Hotel Jungfraublick, 1. Mai.
Engelberg: Hotel Engel, 6. Mai.



Verkehrswesen.

Personenverkehr im Monat März. Schweizer. Bundesbahnen 4,527,000 (1905 4,127,959). Rätische Bahn 67,115 (55,766). Bayerische Staatsbahnen 2,474,191 (2,388,341). Rorschach-Heiden-Bahn 5814 (5599).

Chemins de Fer Territet-Glion et Glion-Rochers de Naye. Les voyageurs du chemin de fer Glion-Rochers de Naye (funiculaire Territet-Glion non-compris) se sont montés en mars 1906 au frs. 8,717 contre frs. 7,929 en mars 1905. Le montant total du 1^{er} janvier au 31 mars 1906 est de frs. 40,996 contre frs. 38,548 en 1905. De son côté le funiculaire Territet-Glion a encaissé en mars 1906 frs. 10,163 contre frs. 6,401 en mars 1906. Du 1^{er} janvier au 31 mars 1906 frs. 26,820 contre frs. 19,281 en 1905.

Die innerschweizerischen Bergpässe (Furka, Oberalp, Grimsel und Klausen) weisen seit 1890 eine fast gleichmässige Steigerung des Passagierverkehrs auf; auf der Furka hat sich der Verkehr beinahe verdoppelt (1890 6722 Passagiere und 1905 deren 11,558). Ueber den Oberalppass ist die Frequenz in dieser Zeit um 90% gestiegen (1890 5977 und 1905 10,922 Passagiere). Bei dem Furkapass hat der Bau der Grimselstrasse zur starken Steigerung beigetragen. Daneben herrscht auf diesen Pässen noch ein grosser Verkehr an Privatwagen und Fussgänger.

Chiasso-Luzern-Zürich. Wie man der „N. Z. Z.“ schreibt, verkehrt ab 1. April, wie seit einer Reihe von Jahren, bis auf weiteres der regelmässige (im Fahrplan jedoch nicht verzeichnete) Vormittagszug 118A Chiasso-Luzern. Der Zug verlässt Chiasso 8.18 vormittags, Lugano an 8.50, ab 6.08; hält wie der Zug 118 in Bellinzona, Biasca, Faido, Airola, Göschenen an 11.35, ab 11.50 vormittags. Kütlen ab 12.31 nachm., Arth-Goldau 12.56, ab 1.09, Luzern an 1.30 nachm. Reisende nach Zürich steigen in Arth-Goldau aus. Während des Aufenthaltes in Göschenen wird ein Gabelfrühstück serviert, das von dem Zugführer unterwegs bestellt wird. Die Kondukteure nehmen Anmeldungen der Teilnehmer entgegen. Von Bellinzona bis Arth-Goldau verkehrt ein Speisewagen.

Die neuen Schlafwagen der preussischen Staatsbahn weisen in hygienischer Beziehung wieder dankenswerte Fortschritte auf. Sie sind mit eigenartigen Doppelrollen ausgestattet, die beliebig als Sitz oder Lehn- oder auch als Matratze benutzt werden können. Damit sie nicht den doppelten Raum einnehmen, sind die Polster so ineinandergebaut, dass auf der einen Seite die härteren Federn (für Sitz und Rückenlehne), auf der anderen die weichen Matratzenfedern liegen. So lässt sich durch eine einfache Drehung das Sofa in ein Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gitter verschützt und verdeckt, sondern mit Stahlrollen befestigt, von oben und unten frei zugänglich und die Polster abknüpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dient dem Bett die sogenannte Glimmermatratze, deren 14 Teile sich für ebensoviele Unterbetten in jedesmal vier verschiedenen Lagen bringen lassen, wodurch eine gleichmässige Abnutzung der ebenfalls leicht zu reinigenden Matratze erzielt wird. Nachdem diese Neueinrichtungen sich im Versuchsstadium bewährt haben, sind mit denselben 20 Schlafwagen (gleich 40 Betten) eingerichtet worden.

Neue elektrische Lokomotiven. Die grosse Westinghouse-Gesellschaft für elektrische Fabrikation in Pittsburgh hat jetzt die erste von 25 neuen elektrischen Lokomotiven vollendet, die bei ihr durch eine der amerikanischen Eisenbahngesellschaften in Bestellung gegeben waren. Nach einer Nachricht von *English Mechanic* wird die neue Maschine binnen kurzem zwischen New-York und Boston in Dienst gestellt werden. Der Unterschied zwischen diesen und anderer Typen elektrischer Lokomotiven beruht darin, dass sie durch einen elektrischen Wechselstrom von einer Phase betrieben wird. Nach dem Urteil einiger amerikanischer Techniker würde diese Maschine einen so hohen Grad von Vollkommenheit besitzen, dass sie die Dampflokomotive bald ganz von der Bahn verdrängen dürfte. Die jetzt fertige Lokomotive hat ein Gewicht von 73 Tonnen und ist mit vier Motoren von 400 Pferdestärken ausgerüstet, die Fahrlistungsfähigkeit ist beträchtlich über die der gewöhnlichen Lokomotiven erhoben. Angeblich ist die Fabrik die Verfertigung übernommen, dass die Lokomotive einen Zug von 250 Tonnen Gewicht zwischen New-York und Boston mit einer Geschwindigkeit von 112 km in der Stunde befördern wird.



Frage und Antwort.

Routinierte Chefs oder Hoteliers werden hiemit eingeladen, uns gefl. eine Auswahl von Menüs für guten Mittags- und Abendstisch, der einem Pensionspreis von 5 Fr. angepasst wäre, zugehen zu lassen. Wir werden alsdann solche gern unserem Gesuchsteller übermitteln.

Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt der Firma G. Hebling & Cie. (Bade-Einrichtungen), Zürich, bei, auf den wir hiemit noch besonders aufmerksam machen.

Hiezu eine Beilage.

Zur gefl. Beachtung.

Bevor Sie ein Hotel, Pension oder Kurtablissement kaufen oder mieten, verbleiben Sie nicht, vorher vom Hotels-Office in Genf Auskunft und Schätzung über das Ihnen proponierte Geschäft zu verlangen. Das Hotels-Office in Genf ist von einer Gruppe bekannter Hoteliers geleitet und bezweckt, Käufer durch erfahrenen, uninteressierten Rat zu unterstützen.