

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 50

Rubrik: Warnungstafel

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: 18.05.2025

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

Verleger des noch berü—hmten Buches „Ratschläge für Gesunde und Kranke, hat wieder einmal Heimweh nach der Schweiz, oder besser gesagt, nach Schweizergeld. Wie er in einem vor uns liegenden, an einen Hoteller der franz. Schweiz adressierten Briefe schreibt, hat er den Entschluss gefasst, von nun an seinem „Ratgeber“ auch Annoncen beizugeben (zu 50 Fr. die Seite. „Wenn Sie auf eine Seite reflektieren, müsste die Einsendung der Annonce nobst 50 Fr. umgehend erfolgen“, heisst es in dem Brief. Das Pressestante an der Sache werden wohl die 50 Fr. sein.

Von München aus wird die Herausgabe eines "Internationalen Adressbuchs für Automobilstationen" geplant, das Annoncensammeln gleich schon los und es werden natürlich die Hoteliers in erster Linie „böhrt.“ Im Zirkular heisst es: „Bei neuen Auflagen des Adressbuchs Inserate gräben.“ Es bringt uns dieser Satz auf den Gedanken, hinter diesem Adressbuch könnte der bekannte „Baron“ M. Hartung, alias v. Schlieffen stecken; denn bei dem hat es nie eine zweite Auflage ein und desselben Werkes gegeben. Also aufgepasst und vorläufig Taschen zu.

(Schluss.)

In den grossen Städten, vor allem in Tokio ist nun seit den letzten 2—3 Jahren die elektrische Bahn das Hauptverkehrsmittel geworden, das alle anderen in den Hintergrund gedrängt hat. Das hat solche Nachwirkung gehabt, dass von den 40,000 Jinnikhasas Tokios fast $\frac{1}{2}$ in einem Jahre verschwunden ist. Der Hass dieser Leute hat sich denn auch in recht drastischer Weise verschiedentlich an den Wagen der elektrischen Bahnen ausgelassen. So wurden bei den Septemberunruhen des vorigen Jahres 20 Wagen völlig von den tobenden Jinnikhasakulis auf offener Strasse verbrannt. Dieselbe Sache wiederholte sich im Frühling dieses Jahres und bereits zum dritten Male vor einem Monat, gleichsam am Jahrestage der letzten Septemberunruhen und zur Feier dieses Tages, dies mal aber aus anderen Gründen unter Sympathie und Beteiligung vieler Schichten der Bevölkerung. Wie es heute heisst, hat die Ausdehnung des Netzes der elektrischen Bahnen über ganz Tokio auch auf die Baupläne der Regierung Einfluss gehabt. Tokio, die Riesenstadt, an Ausdehnung fast London gleich, sollte nämlich einen Centralbahnhof und eine Stadtbahn erhalten, für welche die Pläne unter Leitung eines deutschen Eisenbahndirektors schon vor Jahren fertig gestellt waren. Man war sogar schon an die Ausführung des Projektes gegangen, und so sieht man heute in einigen Teilen der Stadt überall fertige Stadtbahnbohlen, deren Ausführung dann wieder liegen gelassen wurde. Die ganze Anlage soll die Stadt bisher 2 Millionen Yen gekostet haben, wobei aber zur vollen Ausführung noch weitere 5—6 Millionen beanspruchen. Und um diese zu sparen, da ja die Stadtbahn durch die elektrischen Bahnen überflüssig gemacht wurde, lässt man das ganze Projekt mit samt jenen bereits verbauten 2 Millionen fahren. Allerdings wird der Verlust weit gemacht durch die ungeheure Verleugung des Wertes der Grundstücke, welche vor Jahren für den Bau der Stadtbahn angekauft wurden.

in 2 Stunden kaum für teures Geld in den langsame Tempore der Jinniksha-Kulis zurücklegen konnte, durchgeführt man heute für wenige Sen in $\frac{1}{4}$ der früheren Zeit. Alle Bewohner Tokios, auch wir Europäer, sind dadurch viel beweglicher geworden. Und der Arbeiter kann jetzt draussen in den äussersten Vorstädten billig und gut wohnen, während er früher in denkbar kleinsten Räumen mit seiner ganzen Familie in der Nähe seiner Arbeitsstätte hausen musste. So haben die Bahnen einen unmittelbaren Einfluss auf die soziale Lage der Arbeiterbevölkerung gehabt und werden es in den kommenden Jahren immer mehr haben.

Ferner hat das ganze Stadtbild infolge des Baus der Bahnen ein anderes Aussehen gewonnen. Fremde, die Tokio vor etwa 6 Jahren gesehen haben, erkennen die Stadt heute kaum wieder. Lange, breite Strassenzüge sind entstanden und haben die engen, schmutzigen Gassen und Winkel verdrängt. Und wenn dadurch zunächst gewissermassen eine Art Wohnungsnot entstanden ist, so wird dieselbe bald infolge der nach dem Kriege enorm gestiegenen Bautätigkeit wieder aufhören.

Dennoch sind die Zustände in dem Betrieb der Bahnen durchaus noch nicht ideal zu nennen. Die Konzessionen waren zunächst an drei verschiedene Gesellschaften vergeben worden, die jede für sich natürlich bestrebt waren, möglichst hohe Dividenden für ihre Aktionäre ohne Rücksicht auf das fahrende Publikum herauszuwirtschaften. Das führte dazu, möglichst billig zu bauen, möglichst billiges Wagenmaterial zu verwenden, die denkbar niedrigsten Arbeitslöhne an die Angestellten zu zahlen und bei geringer Zahl der laufenden Wagen durch ständige Ueberfüllung derselben möglichst hohen Gewinn herauszuschlagen. Der Fahrpreis war allerdings für die einzelnen Gesellschaften uniform; er betrug 3 Sen, etwa 7 Pfennig, wozu noch 1 Sen Billetsteuer kam. Hatte man allerdings die Wagen verschiedener Gesellschaften zu benutzen, so verdoppelte oder verdreifachte sich der Fahrpreis sofort. Nach kurzer Zeit des Betriebs stellten sich denn auch bei 2 Gesellschaften Mängel über Mängel heraus. Das Wagenmaterial wurde schlecht, der lotterige Bau der Strassen machte sich allenthalben fühlbar; kurz, so konnte es bald nicht mehr weitergehen.

Seit Mitte September hat sich nun eine Änderung in dem ganzen Betrieb vollzogen: die drei Gesellschaften wurden amalgamiert. Das Betriebskapital wurde bedeutend erhöht, der Betrieb selbst aber natürlich ebenso bedeutend verbilligt. Nun trat aber die neue Gesellschaft mit einer Fahrpreiserhöhung um einen Sen gegen das Publikum heran, wozu die Genehmigung vom Minister des Innern erteilt worden war. Hiergegen richtete sich nun der Unwille der Bevölkerung. Bei einem Jahresverkehr von 150 Millionen Fahrgästen bedeutete das ohne weiteres eine Mehreinnahme von 1½ Millionen Yen pro Jahr für die Aktionäre. Ganz abgesehen von dem rohen Wut der Plebs gegen die Wagen, deren Verkehr mehrere Tage lang durch Angriffe mit Knütteln und Steinen gefährdet und gestört war, konnte man dem Unwillen des Volkes wohl verstehen. Für die Vermehrung ihrer Einnahmen hätte man auch die Gesellschaft zu Gegenleistungen gegen das Publikum veranlassen sollen. Und das war vom Minister versäumt worden. Die Forderungen der Bevölkerung erstreckten sich vor allem auf Beschränkung der Fahrgäste in den einzelnen Wagen, auf Einstellung grösseren besseren Wagenmaterials und sonstige Bequemlichkeiten, an denen es vorläufig noch ganz mangelte. Einige Tage im September schien es fast, als sollte die Stadt infolge dieser Unruhen wieder unter Kriegsgesetz gestellt werden, doch wurde das noch eben vermieden, da die Wohlthaten des elektrischen Bahnverkehrs doch zu sehr überwogen, als dass der ruhige Teil der Bevölkerung sich nicht doch zuletzt in die Neuordnung hätte fügen sollen. Einige Verbesserungen sind auch schon eingeführt worden, besonders die Ausgabe billigerer Fahrkarten für Arbeiter, Schüler und Soldaten. Es steht zu hoffen, dass die neue Gesellschaft auch weiterhin mehr auf die Wünsche und berechtigten Forderungen des Publikums Rücksicht nehmen wird.

Was hier über die Strassenbahnen Tokios gesagt ist, gilt schliesslich mehr oder weniger für alle elektrischen Bahnen der Städte und des Binnenlandes. Japan steht heute unter dem Zeichen der Amalgamation kleiner Konzerne auf allen Gebieten, und daran beteiligen sich auch die Bahngesellschaften. Das muss schliesslich auf den Bahnbetrieb im ganzen von günstiger, nachhaltiger Wirkung sein.

muss neue Anlagemöglichkeiten suchen, was wiederum dem jetzt erwachenden regen Gründungsseifer zugute kommen wird. — Allerdings müssen die Zustände auf der Staatsbahn, wie wir sie von der alten Staatsbahn her kennen, noch viel besser werden, ehe das reisende Publikum auch hier zufriedengestellt sein wird. Die Klagen beziehen sich hier meist auf den Betrieb selber, die mangelnde Zuverlässigkeit der Beamten vor allem.

Alles in allem: das Reisen in Japan hat noch sehr seine Schattenseiten; man merkt auch überall zu sehr die junge Kultur, die sich erst ausreifen müss, was freilich Zeit braucht und Arbeit und Pflege dazu. Hoffen wir, dass der junge Grosstaat, an den jetzt von allen Seiten die Aufgaben mit Macht herantraten, darüber den Kopf nicht verliert! Japan kann immer noch von den alten Kulturstaaten genug lernen, ehe es ebenbürtig an ihrer Seite stehen wird.

Personenverkehr im Monat November: Davos-Schatzalpeahn 6687 (1905: 5910). Appenzeller Bahn 48000 (45008).

Siders-Zinal-Zermatt. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung die Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Siders über Zinal nach Zermatt mit Drahtseilbahn von Vissove nach St. Luc.

Automobilverkehr in Graubünden. Der Grosse Rat hat bekanntlich eine Verordnung erlassen, wonach die Strassen Lichtensteiner- und St. Gallen-Grenze bis Thüs, Lyndquart-Davos, Chur-Lenzheide und Castasegna-Vicosoprano dem Automobilverkehr geöffnet werden sollen, mit dem aussergewöhnlichen Vorbehalt, dass ein ständendes Bedürfnis auch noch andere Linien zugänglich machen könnte. Vielleicht kommt die Sache zur Volksabstimmung wie man hört, ob nämlich der Versuch gemacht werden, die Abstimmung auf dem Wege der Initiative zu erzwingen. 'Dann möchte es aber um die Neuerung geschehen sein, denn sie ist sehr unpopulär, wie den „Basl. Nachr.“ geschrieben wird.

Drahtseilbahn Weggis-Rigiblick. Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung einen Konzessionsentwurf für eine elektrische Drahtseilbahn Weggis-Rigiblick. Sie wird 320 Meter lang mit mittlerer Steigung von 3,5 %. Die Fahrzeit soll fünf Minuten betragen. Die Wagen werden in zwei Klassen und bieten je Wagen acht bis zehn Sitzplätze für 36 Personen. Die obere Abteilung hat aufklappbare Bänke, um nötigenfalls für Stehräume zu zwölf Personen oder für Gepäck- und Warentransport benutzt werden zu können. Der Fahrweg ist auf der Strecke beschränkt sich auf eine Wagenhalle, die sich an ein zu bauendes Hotel anlehnt. Die obere Station erhebt sich ausser der Wagenhalle eine gedeckte Terrasse über dem Maschinenraum. Letzterer dient auch als Werkstätte. Der Bau der Bahn wird auf einen Kostenanschlag gelangt auf total 220.000 Franken.

Drahtseilbahn Telsplatte-Axenstrasse. Der Vorstand der Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz und Landschaftsschutz hat sich gegen den Bau einer Drahtseilbahn von der Telskapelle zum Hotel Telsplatte. Er bittet die Mitglieder der Bundesversammlung, entsprechend dem Entschiede des Bundesrates die Konzession für diese Bahn zu verweigern. — Entgegen diesem Gesuche beantragt die Mehrheit der nationalitätlichen Kommission, die Konzession zu bewilligen. Der Herr J. P. Ruech für den Drahtseilbahn von der Telsplatte zur Axenstrasse einzutreten und der Bundesrat einzuladen, den Entwurf zu einer Konzession vorzulegen. In diesen Entwurf sei die Bestimmung aufzunehmen, dass bei der Genehmigung und Ausführung der Paine Vorschriften gegen die Abholzung der Talschaften zu berücksichtigen werden. Die Minderheit der Kommission beantragt Zustimmung zum Antrag des Bundesrates, Abweisung des Konzessionsgesuches.

Elektrischer Bahnbetrieb. Herr L. Thoman, Ingenieur der A.-G. Brown, Bovari & Co., hielt im Berner Ingenieur- und Architektenverein einen Vortrag über den elektrischen Bahnbetrieb und kam laut Bericht des „Bund“ zu dem Schlusse, es handle sich um ein Problem, das sich nicht in einem so wenig daran, Geld zu sparen, als darum, Geld zu verdienen. Der elektrische Bahnbetrieb sei dort mit Vorteil zu verwenden, wo der Dampfbetrieb infolge steiler Rampen oder langer Tunnels bedeutend im Nachtheile sei. Die Einführung des elektrischen Krafterzeugungsmaschine sei, bei welcher zudem die Adhäsion bedeutend grösser gestaltet werden könne als bei der Dampfkomotive, so können beim elektrischen Betrieb grössere Steigungen so leicht bewältigt werden, als bei der virtuellen geringen Bahnstrecke bei weitem nicht mehr die Rolle spiele wie beim Dampfbetrieb. Beim Lötschberg können infolge dieser Umstände am Bau 16 Millionen erspart werden. Herr Thoman gibt zu, dass es sich nicht um einen bahnbauwirtschaftlichen, sondern um einen Betrieb einzurichten. Unsere Wasserkräfte könnten dabei bedeutend weniger ausgenutzt werden als bei den industriellen Betrieben. Aber, wo in der Nähe einer neu zu bauenden Bahnstrecke grosse Wasserkraftwerke vorhanden sind, und da, wo die Steigungsverhältnisse der Bahn für Dampfbetrieb nicht günstig sind, da ist das Feld für den elektrischen Bahnbetrieb. Man könne den Eisenbahnen die Wasserkraftwerke nicht abhandeln und überlassen ihnen nicht nur die Tramways und die Bergbahnen.

ninnen. Jede europäische Linie, die jetzt nach Mexiko, nach Zentralamerika und der Nordküste von Südamerika geht, wird dann den Hafen Coatzacoalcas anlaufen. Verschiedene pacifische Linien werden von dort aus nach Südamerika gehen. In einem Jahre werden vielleicht zwanzig Dampflinien in Verbindung mit dieser Eisbahn stehen und dadurch die beiden neuen Häfen zu den lebhaftesten Handelsplätzen der Welt machen. Es werden jahrelang vor der Eröffnung der Panama-Kanals zahlreiche Handelswege in Tehuantepec begründet sein und es wird keine leichte Aufgabe sein, die Konkurrenz zu beseitigen. Für allen Verkehr nördlich von Panama zu ziehen. Weg von Tehuantepec grosse Vorteile in der Entfernung und Zeit bieten und für einige Zwecke ein Ersatz für den Seeweg in den ununterbrochenen Wasserweg Panama bietet.

Lausanne. En séjour dans les hôtels de 1^{re} et 2^e rang de Lausanne-Ouchy du 15 au 18 novembre : Angleterre 2103, Russie 1420, France 1814, Suisse 2048, Allemagne 676, Amérique 556, Italie 113, Divers 489.
— Total 9587.

Davos. Amtl. Fremdenstatistik. 24. bis 30. Nov. Deutsche 1177, Engländer 361, Schweizer 318, Franzosen 199, Holländer 98, Belgier 36, Russen und Polen 403, Oesterreicher und Ungarn 127, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 129, Dänen, Schweden, Norweger 26, Amerikaner 49, Angehörige anderer Nationalitäten 36. Total 2959.

Ein Hochstapler. — Brüssel wird dem „Vaterland“ geschrieben: „Ein sehr renommierter Gaunerreich, der von seinem Autor „vielleicht auch an anderen Orten probiert werden dürfte, wurde hier von einem Deutschen verübt. Am 28. November abends gegen 6½ Uhr wurde bei der Rue Ducale ein Herr Zirkenbach, ein Belgier von Seiten der internationalen Schlafwagengesellschaft telephonisch angefragt, ob dort ein Herr Zirkenbach abgetrieben sei. Auf seine vernünftigen Antwort erhielt der Portier den Bescheid, dass jener nicht da sei, dass der Herr Zirkenbach vertrieben und dass er denselben sofort nach seinem Aufenthaltsort nach der Direction der Schlafwagengesellschaft in der Rue Ducale schicken solle. Um 6 Uhr traf der Angekündigte auch wirklich in dem Hotel ein. Er wurde von einem seiner Vastenaken, auf der Treppe zu lesen stand, Alfred, ein belgischer roter Arbeiter und Agent der transatlantischen Kompagnie Havre-Paris-New-York, Metz, 2 rue boucherie St. Georges“, und als er nunnmehr von der Mitteilung der Schlafwagengesellschaft hörte, begab er sich sofort nach der Rue Ducale. Um 6 Uhr traf er auch in der Kompagnie wieder am Telefon. Diesmal ersuchte ihn der Portier, Herrn Zirkenbach zu sagen, dass er sein mit Banknoten gefülltes Portefeuille auf ihrem Bureau hätte liegen lassen und dass er dasselbe am nächsten Morgen um 10 Uhr abholen sollte. Der Zirkenbach, der um 7½ Uhr nach dem Hotel zurückkehrte, von dieser Meldung Kunde erhielt, war er in hiesiger im höchsten Grade verdrossen. In lebhaften Worten machte er dem ihm tobenden Unmuten den Vorwurf, dass er sich nicht zum Schlusse der Nacht in der Rue Ducale aufhalten durfte, sondern richtete er an den Portier die Bitte, dass er am nächsten Morgen die Bagatelle von 300 Fr. zu leihen, damit er wenigstens etwas Geld in Händen hätte. Nachdem diese Summe dem Gaste anstandslos ausgereicht wurde, schickte der Portier den Zirkenbach einmürrig ein. Er bestellte ihm ein opulentes Dinner, nebst einigen Flaschen Wein von der feinsten Sorte, worauf er eine Promenade durch die Stadt unternahm, um sich gegen 11 Uhr im Hotel wieder einzufinden. Am nächsten Morgen schickte er den Portier, dass er einen Brief an den Zirkenbach schreiben, der diesen beauftragte, die vergessene Briefcase in Empfang zu nehmen, nach der Rue Ducale. Dort wurde dem Portier indessen die überraschende Mitteilung gemacht, dass ein Herr Zirkenbach von der Rue Ducale in ein Zimmer in der Rue Ducale hinauf in grosser Aufregung nach seinem Hotel zurückeilte, vermochte er nur zu konstatieren, dass der interessante Fremdling ohne seine Rechnung bezahlt zu haben, verschwunden war. Dem Bedienten, der den Zirkenbach nicht mehr sah, ergab sich sein Leid zu klagen, die bis dahin ergöblich nach dem Flüchtling gesucht hat.

Im Restaurant. Kritiker: „Hören Sie mal, Kellnerin, was ich hier eben gegessen, war doch keine Omelette soufflée! Das war doch höchstens der Versuch einer schwachen Parodie darauf!“

In der Sommerfrische. Fremder: Die am Gemeindehaus angeschlagenen Witterungsberichte lauten immer günstig und dabei regnet es fortwährend! — Einheimischer: „Ja wissens, der Verschönerungsverein tut halt sein Möglichstes!“

Die Säuerleiter. Ein köstliches Intermezzo, das wahr sein soll, gab es unlängst in einem lottgeringens Bauerndorf. Der Kreisdirektor (Bezirksvorstand) hatte vor einiger Zeit an alle Wirte des Bezirks die sogenannte „Säuerleiter“ hinausgegeben, d. h. ein Verzeichnis aller derjenigen Personen des Ortes, die sich in der Verfassung befinden, die Wirt zu sein wünschen. Der Kreisdirektor hat die Wirt-keine alkoholischen Getränke verarbeitend werden durften. Das Verzeichnis trug die Unterschrift: „(Name), kaiserlicher Kreisdirektor“. Als nun jüngst der Herr Kreisdirektor eine Inspektionsreise in seinen Bezirk unternahm, kehrte er auch in dieses Bauerndorf. Der Wirt, der ihn empfing, verlangte einen „Cognac“ und ein Glas Bier, indem er sagte: „Mein Name ist . . . ich bin kaiserlicher Kreisdirektor in . . .“. Die Antwort, die der Herr Kreisdirektor erhielt, war wahrhaft verblüffend: „Ihre Güte, ich habe Cognac und kein Bier gewo-
nen. Siehe, ich muß ein Säuerleiter sein.“

Vertragsbruch. — Rupture de contrat.
Antonio Baroni, Oberkellner, aus Mailand.
A. Becker,
Excelsior Palace Hotel, Palermo.

Zur gefl. Beachtung.

Zur gen. Bedeutung:
 Bevor Sie ein Hotel, Pension oder Kuretablissement kaufen oder mieten, verfehlen 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 bestbekannter Hoteliers geleitet und bezweckt, Käufer durch erfahrenen, uninteressierten Rat zu unterstützen.