

# Beilage zu No. 2 der Schweizer Hotel-Revue = Supplément au no. 2 de la Revue Suisse des Hôtels

Objektyp: **Appendix**

Zeitschrift: **Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels**

Band (Jahr): **15 (1906)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Schweizer Hotel-Revue.

Revue Suisse des Hôtels.

Nos hôtes étrangers et notre caractère national.

Dans certains milieux, cela devient une maladie chronique de s'attaquer à l'industrie hôtelière, sous couvert de souci de la prospérité nationale menacée...

Cette occasion nous est fournie par une correspondance du "Bund" d'Interlaken, au sujet d'un rapport présenté au sein de la Société de Réforme de la dite localité sous le titre: "Influence du passage des étrangers dans l'Oberland".

Nous n'avons pas entendu ce rapport et nous ne nous en prendrons pas à celui-ci, ne sachant pas, s'il parle de l'Oberland bernois...

Dans la correspondance précitée, c'est ce dernier point de vue qui se fait jour, un général et l'on s'attaque ferme à l'industrie hôtelière elle-même...

La grande faute que commettent dans leur présomptueux aveuglement et leur regrettable courte vue, les accusateurs de l'industrie hôtelière est de blâmer un facteur qui en lui-même est la chose la plus innocente et la plus digne de louanges...

S'il était réellement vrai, comme le prétend la dite correspondance, que les ombres de l'industrie hôtelière dépassent les points lumineux, ce n'est certainement pas cette industrie elle-même qui en serait la cause...

D'autre part la situation favorable des facteurs qui supportent en Suisse la responsabilité de l'industrie hôtelière, est prise comme modèle, voire même comme baromètre de notre culture morale et on nous jalouse de ce fait...

Il est incontestable que la soif de jouissance a augmenté d'une façon générale. Mais ceci tient à l'époque où nous vivons et aux progrès de la culture morale en générale...

ment de celui de l'industrie hôtelière — et qui ferait un tort considérable à la vie intérieure du peuple. Il s'agit de ce matérialisme grossier d'étrangers, qui se mettent à leur aise chez nous, d'après leur situation de fortune et paient pour cela, et qui en outre bâtissent des chapelles dans les localités fréquentées et pratiquent la bienfaisance sous plusieurs formes!

L'industrie hôtelière est de plus rendue responsable de la négligence et de la grossièreté de la jeunesse indigène qui, ensuite de l'occupation continue des parents pendant la saison d'été, est laissée à elle-même, ou s'instruit en compagnie de sommeliers sur des choses qui corrompent le cœur...

Tous les dommages que nous procure sois-disant l'industrie hôtelière, nous font penser à la loi Heinze, concernant l'art en Allemagne. De même qu'en Allemagne lors des plaintes contre l'art et ses procédés, les jugements portés contre l'industrie hôtelière, qui en réalité nous apporte de si grandes avantages, ne couvrent pas autre chose qu'une critique, irréfléchie et imprudente de notre propre race...

Nous ne comprenons pas qu'il soit utile de peindre ainsi le diable sur la muraille et d'écrire ensuite à la page suivante les phrases que voici, par lesquelles le dit correspondant termine son article:

"A côté de ces ombres, il y a aussi de la lumière. Ainsi l'habitant des Alpes n'a réellement appris à connaître la beauté de la nature que par les étrangers. On peut remarquer la prospérité croissante de la bourgeoisie. Les mœurs et les usages se sont affinés sur plus d'un point..."

Nous sommes tout à fait d'accord avec ces paroles, à cette différence près, que nous ne cherchons pas ces inconvénients dans l'industrie hôtelière elle-même, mais dans ceux qui la servent, si ces derniers sont réellement si faibles qu'ils ne sachent pas lutter contre ces inconvénients.

Si la plupart de ces plaintes, si ce n'est la majeure partie, s'adressent aux hôteliers, ceux-ci y sont habitués. Cela ne nuira en rien à leur bonne réputation acquise. Pour autant qu'ils se sentent visés, ils opposeront une contradiction vivante à ces plaintes. Personne ne conteste qu'il ne se présente pas aussi des déficiences dans l'industrie des hôtels. Mais que celui qui se croit capable d'indiquer une profession sans défauts et sans imperfections, lui jette la première pierre.

\* Vermischtes \*

Die Küche des Präsidenten Loubet. Der "Cri de Paris" bringt eine amüsante Plauderei über die Küche des Präsidenten Loubet. Der Fürst der Souterrains des Elysées, Herr Tesch, ist berufen, einst einen Platz in der Serie berühmter Kochkünstler Frankreichs einzunehmen...

Verkehrswesen.

Arth-Goldau. Mit Neujahr ist die elektrische Strassenbahn Arth-Goldau-See eröffnet worden. Versoix-Divonne-les-Bains. Der Bundesrat beantragt den Erden. Räten die Erteilung der Konzession für eine elektrische Strassenbahn von Versoix bis zur Landesgrenze gegen Divonne-les-Bains.

Italienische Eisenbahnen. Die Mittelmeerbahnsgesellschaft, die Eisenbahngesellschaft Nord-Milano und die Elektrizitätsgesellschaft Lombarda-Vizzola verhandeln behufs Verschmelzung miteinander, um ein grosses Projekt der Umwandlung in elektrischen Betrieb der bestehenden und den Bau neuer elektrischer Bahnen in der Lombardei auszuführen.

Der Kanal-Tunnel. Wenn der "Daily Express" recht unterrichtet ist, so wird der Kanal-Tunnel und damit die direkte Eisenbahn-Verbindung zwischen England und dem Festland nicht lange mehr ein frommer Wunsch bleiben. Am 15. Dezember fand in London eine Sitzung der "Channel Tunnel Company" statt, die alle fertigen Pläne, die die Möglichkeit der Tunnel-Konstruktion auch vom militärischen Standpunkt aus betrachtet, dem Parlament vorgelegt hat.

Eisenbahnhyggiene. Die Pariser "Nature" bringt einen längeren Artikel über die Eisenbahnwagen und die ansteckenden Krankheiten aus der Feder eines Dr. Gartz, worin dieser die Forderung aufstellt, die Personenwagen nach Gebrauch nicht nur zu reinigen, sondern auch zu desinfizieren. Man kann niemals wissen, ob ein Kranker unter den Mitreisenden war, und wenn man weiss, dass einer darunter ist, so kann man ihm weder das Mittelreinverwehren, noch ihm den Luxus eines Einzelkuppes anzufragen, den die Wagen nach der Fahrt nach den Kurorten gehen, seien voller Kranker und führen aufsteckende Keime mit sich, die dann auf der Rückreise gesunde Passagiere zu atmen bekommen.

Spügen- und Greina-Projekt werden gegenwärtig in der Tagespresse lebhaft besprochen. In der N. Z. Z. widmet ein Eisenbahnfachmann der Frage einen sehr bemerkenswerten Artikel, sich an vorausgegangene Polemik pro und contra anlehnend. Der Verfasser kommt zum Schluss: Den Entscheid in der wichtigen gemeindegenössischen Frage wird schliesslich nicht ein Kanton allein oder die Oescherz, sondern nur die Gesamtschweiz fällen. Findet dann der Bund, dass er den Spügen vertragen kann, desto besser alsdann, denn es wird ein Beweis erfreulicher Prosperität sein. Findet er einzig die Greina möglich — ein drittes ist ja wohl auf Schweizerboden ausgeschlossen — so wird auch die Stimmung im Bündenlande sich nicht auf die Formel versteifen: Lieber nichts als die Greina. Inzwischen wird es aber Tertii-gaudes geben, und deshalb läge es wohl im Interesse der Oescherz, die Wagen der Greina mit den Standes Grabüben sich auf alle Fälle eine Türe offen behielten.

Schlafwagen-Bettdecken. Die Decken der Schlafwagen in den Schlafwagen sind auf der Verfertigung des preussischen Eisenbahnministeriums künfftig mit geschlossenen Bezügen zu überziehen, die am Fussende zugeknöpft werden. Für die Kopfkissen sind Bezüge zu verwenden, die an der einen Seite vollständig offen und etwa ein Viertel länger sind als die Kopfkissen selbst. Beim Herrichten der Betten wird der überstehende Teil des Bezuges glatt zwischen den Kopfkissen und Bezug eingeschlagen, wodurch letzterer ausreichend festsetzt. Bei Beschaffung neuer Schlafwagen und bei Ersatzbeschaffung der jetzt gebrauchlichen Bettwäsche ist hierauf Bedacht zu nehmen. Die vorhandene Bettwäsche ist aufzubrechen oder, soweit es wirtschaftlich erscheint, in Bezüge umzuarbeiten. So lange nicht die neue Bettwäsche vollständig eingeführt ist, ist dafür Sorge zu tragen, dass in einem und demselben Schlafwagen nur eine Art Bettwäsche zur Verwendung gelangt.

Ein Riesen-Projekt. Die "Zürcher Post" veröffentlicht Mitteilungen über ein grosses Projekt, das die Bestrebungen der Nutzbarmachung des Wasserkrafts mit denjenigen für die Schaffung grosser Schiffahrtsstrassen so zusammenfasst, dass die gewonnenen Wasserkraft zugleich die ganzen Schiffahrtskanalanlagen bezahlen und die Bodensee-Verkehrslinie oberdem künfftig für jeden Liter Wasser geschützt werden sollen. Das Projekt sieht nördlich der Alpen die Erstellung eines grossen Schiffahrtskanals vom Bodensee bis Rotterdam vor, der eine Minimaltiefe von 8 Meter hat. Durch diesen Kanal wird ein grosser Teil der Wassermassen des Rheins abgeführt, wodurch vom Bodensee bis unter Mainz gegen 1 1/2 Millionen Pferdestärken Wasserkraft gewonnen würde. Auf der Süseite der Alpen ist vom Comersee bis ins Adriatische Meer ein Kanal 7 1/2 Meter Tiefe projektiert, durch den der Kanal sollen die sämtlichen Gewässer des Comereses geführt und dadurch bis zur Einmündung in den Po 220,000 Pferdekraft nutzbar gemacht werden.

Die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg-Fürth, so erzählt die "Strassl. Post" erwartete dieser Tage ihr 70jähriges Bestehen. Zunächst sollte diese Bahn vorzugsweise dem Personenverkehr dienen, bald nach Einführung wurde aber auch ein bescheidener Versuch mit der Beförderung von Frachttieren unternommen. Die erste Frachttour wurde im Jahre 1836 mit einer Nürnberg-Brauerer abgeschlossen: Zwei Fässchen Bier sollten an den Wirt zur Eisenbahn in Fürth befördert werden! Hierfür wurde unter Bedingung sofortiger Abholung durch den Empfänger eine Frachttour von 6 Kreuzer für das Stück festgesetzt. Ein Direktionskommissär der Nürnberg-Fürther-Eisenbahn erhielt den Auftrag, persönlich dafür zu sorgen, dass dieser erste Geschichtsphilosophischen Betrachtungen hingeben, wenn er eine Suppe in einer Kasserole zubereitet, die einst Karl X. oder Napoleon III. diente. Einstmals hätte er als Hofbeamter Seidenrock und Galanteriedegen getragen — was ist dagegen der feine Kavaliere, im tadellosen englischen Anzug und spiegelblanken Zylinder, und die er um 4 Uhr nachmittags nach vollbrachtem Werk das Elysée verlässt!

Automobilbahnen. Die "Köln Volkstz." berichtet, geht der soeben öfters erwähnte Vorschlag, die Automobilisten möchten, wenn sie ihrer Freude an der Geschwindigkeit freien Lauf lassen und es mit der Eisenbahn aufnehmen wollten, sich zu dem Zwecke auch eine eigene Bahn anlegen, der Entwicklung entgegen, und zwar durch die Einigung Mitglieder des Parlaments haben nämlich einen Antrag eingebracht, für die Anlage einer besonderen Automobilstrasse von London nach dem Seebade Brighton die Konzession zu erteilen. Die neue Strasse soll 40 englische Meilen lang werden und von dem südlichen Vororte Londons Croydon bis nach Patten bei Brighton gehen. Wenn das Parlament seine Zustimmung zu dem Projekte gibt, wird der Bau in 5 Jahren fertiggestellt sein. Das Kapital der Gesellschaft wird aus 50 Millionen £. festgesetzt. Die neue Strasse wird ausschliesslich für Motorwagen bestimmt sein und von Tieren gezogene Gefährte sollen unter keinen Umständen zugelassen werden. Die Gesellschaft will besondere Polizisten unterhalten, deren Aufgabe es sein soll, die Ordnung auf der neuen Strasse aufrecht zu erhalten und zu zusehen, dass sie nur zu diesem Zwecke benutzt wird, zu dem sie gebaut wird. Wie es mit den Strassenkreuzungen steht, darüber ist noch nichts bekannt.

Fremden-Frequenz. Lausanne. En séjour dans les hôtels de 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> rang de Lausanne-Ouch du 21 au 27 décembre: France 392, Angleterre 788, Amérique 315, Allemagne 296, Suisse 388, Russie 976, Italie 18. Divers 161. — Total 3532.

Bern. Laut Mitteilung des offiziellen Verkehrsvereins verzeichneten die städtischen Gasthöfe im Dezember 1905 5954 registrierte Personen (1904 5477). Schweiz 3356, Deutschland 1322, Frankreich 482, Oesterreich 189, Russland 301, England 229, Amerika 87, andere Länder 178.

Davos. Amtl. Fremdenstatistik. 23. bis 29. Dez. Deutsche 1813, Engländer 612, Schweizer 421, Franzosen 236, Holländer 107, Belgier 72, Russen und Polen 394, Oesterreicher und Ungarn 101, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 162, Dänen, Schweden, Norweger 32, Amerikaner 17, Angehörige anderer Nationalitäten 45. Total 8574.

Aber nicht erst, wenn es zu spät ist. Mais avant qu'il soit trop tard. Advertisement for a travel agency with a grid of names and contact information.

