

# Die Neuentwicklung des Wasserstrassenverkehrs in der Schweiz

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1907)**

Heft 8

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-521899>

## **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.

N<sup>o</sup> 8.

Abonnement

Für die Schweiz
1 Monat Fr. 1.25
2 Monate " 2.50
3 Monate " 3.50
6 Monate " 6.—
12 Monate " 10.—

Für das Ausland:
(inkl. Portozuschlag)
1 Monat Fr. 1.60
2 Monate " 3.20
3 Monate " 4.50
6 Monate " 8.50
12 Monate " 15.—

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

8 Cts. per 1spaltige Millimeterzeile oder deren Raum. Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 4 Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.



N<sup>o</sup> 8.

Abonnements

Pour la Suisse:
1 mois . Fr. 1.25
2 mois . " 2.50
3 mois . " 3.50
6 mois . " 6.—
12 mois . " 10.—

Pour l'Etranger:
(inclus frais de port)
1 mois . Fr. 1.60
2 mois . " 3.20
3 mois . " 4.50
6 mois . " 8.50
12 mois . " 15.—

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:

8 Cts. par millimètre-ligne ou son espace. Rabais en cas de répétition de la même annonce. Les Sociétaires payent 4 Cts. net p. millimètre-ligne ou son espace.

Organ und Eigentum des Schweizer Hotelier-Vereins.

16. Jahrgang | 16<sup>me</sup> Année

Erscheint Samstags. Parait le Samedi.

Organe et Propriété de la Société Suisse des Hoteliers.

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel. \* TELEPHONE 2406. \* Rédaction et Administration: Sternengasse No. 21, Bâle.

Inseraten-Aannahme nur durch die Expedition dieses Blattes und die „Union-Reklame“ in Luzern. — Les annonces ne sont acceptées que par l'admin. de ce journal et l'„Union-Reclame“ à Lucerne

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

Aufnahms-Gesuche. Demandes d'Admission.

Herr Ulrich Flora, Besitzer des Hotel-Pension Flora, Meiringen. 18
Patron: H.H. M. Anderegg, Hotel Anderegg, und W. Günter, Hotel Widenmann, Meiringen.

Hotel Hecht A.-G., St. Gallen (Direktor Herr Henry Comps) 75
Patron: Frau Wwe. Horn, Hotel Horn, und Herr Chr. Albrecht, Hotel St. Gallen, St. Gallen.

Nochmals das Jahrbuch des Genfervereins.

Wir hatten geglaubt, die Angelegenheit des Jahrbuches zu den vorläufig erledigten Fragen rechnen zu können, es sollte aber nicht sein. Der „Verband“ fährt nämlich fort, weitere Einsendungen seiner Mitglieder die Spalten zu öffnen; zu seiner Entschuldigung nehmen wir an, dass er sie aufnehmen muss, wenn er Krieg im eigenen Lager verhüten will.

Wir müssen nun wohl oder übel unsere Leser auf dem Laufenden halten, solange die Jahrbuchfrage im „Verband“ noch spulend und registrierbar daher zwei in seiner letzten Nummer erschienene Artikel. Der erste ist das Pamphlet, von dem wir in Nr. 6 sprachen und der zweite ist eine Resolution der Sektion Palermo. Das Pamphlet lautet:

„Die Sektion Bern des Genfer Verbandes gibt hiermit Nachstehendes offiziell bekannt: Bei der Verhandlung über den Artikel der tit. Schweizer „Hotel-Revue“ No. 1 betr. das Jahrbuch 1907 des Genfer Verbandes, ergriffen in unserer letzten Monats-Versammlung Paul Müller, „Hotel Jura“, sowie Herr Strehle, „Bernhof“, das Wort und wiesen darauf hin, dass der Verfasser genannten Artikels keine praktische Erfahrung haben könne, sonst würde er die Tendenz unseres Jahrbuches besser verstanden haben. Dem Herrn Artikelschreiber der „Hotel-Revue“ Basel diene daher, dass es in der Schweiz noch genug Stellungen gibt und gegeben hat, in denen Angestellte bei 16—18 Stunden Arbeitszeit mit nicht genügender, schlechter Kost sowie aller Art Chikane nichts weniger als „Mitarbeiter“ behandelt werden. Mancher in einem der so gekennzeichneten Hotels angestellte junge Mann würde sich gern von dem so geringen Salair ein Brot mit einem Stückchen Käse oder Wurst kaufen, wenn er nur auf die Strasse gelangen könnte. Kommt der junge Mann endlich zum Schlafen aufs Zimmer — so wollen wir die Treppennische, den Keller-raum oder die alten Möbelfuge trocken nennen — und legt sich ins Bett, dessen Eisenstell zuweilen kaum noch stand hält, so erklärt ihm womöglich noch Ungeziefer den Krieg und raubt dem meistens schon bleichsüchtigen Jüngling die Ruhe.

Endlich ist der liebe Morgen da; nun heisst, anstatt Frühstück servieren, das ganze Küchensibir, Suppenschilden, Platten, Saucieren Legumieren extra putzen; nachher kommen Kaffee- und Teekannen, die ganzen Tischbestecke, Messer, Fenster und Spiegel an die Reihen. Der Parkettboden ist mit Stahlspänen zu bearbeiten und dann zu wischen —, das sind Kellnerarbeiten und gehören zum Tischservice. Arbeit entehrt nicht, wird auch der Herr Artikelschreiber der „Hotel-Revue“ sagen!! Nun

kommt aber der wunde Punkt: „Wie schmutzig sehen Sie aus! Ihr habt sauber im Saal zu erscheinen“, sagt der gestrenge Oberkellner. Sollte dieser aber auch einsichtig und nachsichtig genug sein und ein Auge zudrücken, so kommt der Herr Patron im Smoking oder Gehrock mit weisser Weste und Lackschuhen, winkt den jungen Mann aufs Bureau und sagt kurz und bündig: „In 14 Tagen können Sie gehen!“

Die Basler „Hotel-Revue“ hat leicht sagen: im Hotel Bellevue in Zürich verdient ein junger Mann bei 10 Fr. Salär mit Trinkgeld bis 50 Fr. pro Monat, sie rechnet aber nicht damit, dass gerade diese jungen Leute, denen das Buch als Führer und Wegweiser dienen soll, nur im letzten Moment der Hochsaison engagiert und in 1 1/2 oder wenns gut geht 2 1/2 Monaten wieder entlassen werden!!!

Leute, welche vorher ohne Stellung waren und gleich darauf wieder 4—12 Wochen ohne Stellung sind, haben dort also ein Einkommen, wenns brillant gerechnet wird, von 160 Fr. in der Saison. Nun berechne man, was ein einziger Frackanzug, die nötige Wäsche und Schuhe kosten, ein Ausgeh-Anzug nicht einmal gerechnet, denn der junge Mann soll doch mindestens repräsentabel sich vorstellen können! Hat nun so ein Jüngling vielleicht Glück und bekommt für den Monat Dezember oder gar Januar Stelle nach dem Süden, wovon lebt er in der Zeit, in der er bummeln muss und wovon bezahlt er die weite Reise? Wie gross aber dann der Verdienst in den 3, wenns gut geht 4 Monaten im Süden ist, kann jeder sich selbst ausrechnen. Da fängt dasselbe Elend von vorne an.

Das Elend, das da zuweilen entsteht, kann nur der beurteilen, der es selbst erlebt oder mit angesehen hat. Wenn unser Jahrbuch darauf aufmerksam macht, so will es die jungen Leute lediglich warnen, sie vor diesen traurigen Erfahrungen bewahren. Wie man daraus eine Spitze gegen die Hoteliers, oder gegen ein bestimmtes Hotel sehen will, verstehen wir einfach nicht. In fast jeder Nummer der Basler „Hotel-Revue“ finden wir Annoncen, in denen vor namentlich aufgeführten Angestellten gewarnt wird, — denn was ist es anderes, wenn es in diesen Annoncen heisst: Auskunft über N. N. gibt Hotelier X. Y. — das ist nichts anderes als eine regelrechte Boykotterklärung, bloss mit dem Unterschiede, dass der wirtschaftlich Starke sie gegen den wirtschaftlich Schwachen ausübt! Aber wenn die Angestellten-Vereine ihren Mitgliedern harmlose praktische Winke geben, dann ist das eben „was anderes“. Dann nennt man es Schwarzbuch.“

Die Resolution der Sektion Palermo lautet: „Die Sektion Palermo weist hierdurch die Anschuldigungen von Seiten der Basler „Hotel-Revue“, in Sachen des Genfer Jahrbuches, als unzutreffend zurück.

Sie protestiert gegen eine Umgestaltung des Jahrbuches, das das Werk in der jetzigen Gestalt beiden Teilen, Prinzipalinen wie Angestellten, dient, indem durch genügende Aufklärung der Angestellte bei Antritt einer Stelle vor unangenehmen Überraschungen bewahrt bleibt, und der Prinzipal dadurch zufriedenes Personal erhält.“

Zu dieser Resolution haben wir vorläufig nichts zu bemerken, es wird sich später zeigen, ob sie in Dresden Berücksichtigung gefunden, dagegen möchten wir der Sektion Bern, der Verfasserin des lebenswürdigen Pamphlets nachstehende Frage vorlegen:

Wenn Fruch zu hart das Brot im Schweizerland, Wie Ihr zu schildern Euch nicht lasst verdriessen, Was strömt denn scharenweise Ihr herbei Aus Deutschlands Gauen, um es zu geniessen? —

Die Neuentwicklung des Wasserstrassenverkehrs in der Schweiz.

In der Geographisch-Ethnographischen-Gesellschaft Zürich hat Herr Professor F. Becker von eidgenössischen Polytechnikum unlängst einen Vortrag über die Neuentwicklung des Wasserstrassenverkehrs in der Schweiz gehalten. In Rücksicht auf die fundamentale Wichtigkeit dieser Frage reproduzieren wir anlehnd an das darüber in der „N. Z. Z.“ erschienene Referat folgende Stellen aus dem Vortrag:

Nach Verkehr, wenn auch nicht zunächst nach Weltverkehr, streben alle Völker, die den Trieb der Entwicklung in sich spüren. Es ist dieses Ringen nach Verkehr wie ein Ringen nach Luft, ein Durst nach Wasser. Es gibt — mit Ausnahme der Schweiz — keinen selbständigen Staat, der nicht entweder direkt ans Meer stösst, oder doch wenigstens durch einen schiffbaren Fluss mit ihm verbunden ist und es nennt denn auch der deutsche Geograph Kirchhoff die Schweiz einen „einzigsten Wunderbau eines Staates, der auf den Alpenzinnen inmitten Europas gegründet, durch den rüstigen Industriebetrieb seiner Bewohner Handel über die ganze Welt treibt, ohne je eine Küsteneroberung hoffen zu dürfen.“

Soll diese Stellung der Schweiz eine Ausnahme bleiben? Soll diese Ausnahme, in der ein Hemmnis liegt, nicht aufgegeben werden? Ist sie nicht schon tatsächlich aufgegeben? Wollen wir nicht durch unsere Wirtschafts- und damit Staatspolitik diesen Mangel auskorrigieren, indem wir uns darüber Rechenschaft geben, dass die oberste Aufgabe im Verkehrswesen jedes Staates, möge er selbst ans Meer grenzen oder nicht, diejenige ist, den die ganze Erde umspannenden Verkehr, der für alle Zeiten auf dem die Länder verbindenden Meere ruhen muss, ans eigene Land heran, ins eigene Land hinein zu ziehen? Der Verkehr auf dem Meere ist ein Wasserverkehr; jede direkte Ausdehnung und Erweiterung desselben muss wieder als Wasserverkehr erfolgen.

Man wird sagen, die Schweiz sei nicht ein Land für den Wasserverkehr; sie sei ein Transitland für den Landverkehr in Mitteleuropa; ihre Aufgabe bestehe in der Beseitigung der Hindernisse, welche die Alpen, dieser Wall quer durch Mitteleuropa, dem so wichtigen Nordstidverkehr entgegensetzen.

Ist damit ihre Aufgabe erschöpft? Nein! Sie muss auch dafür sorgen, dass der Verkehr durch ihr Land nicht nur im Lande selbst erleichtert, sondern zum Lande heran und von demselben weg, gefördert werde.

Wir sprechen immer von unsern Gebirgen als Wasserscheiden, von unserm Lande als einem andere Länder trennenden. Die Schweiz scheidet wohl die mitteleuropäischen Stromgebiete und die diesen zugehörenden Meere; sie verbindet sie aber auch. Sprechen wir nicht immer nur von dieser Trennung, von den Wasserscheiden, also vom Scheiden, das sich als Begriff in unsere Vorstellung bohrt; sprechen wir auch einmal vom Verbinden. Sagen wir einmal: die Schweiz verbindet die Gebiete der vier mitteleuropäischen Ströme; in ihr reichen sich diese Gebiete und damit die zugehörenden Meere die Hand, nach ihr strecken diese Meere ihre Arme aus. So erscheint die Stellung der Schweiz in einem ganz andern Lichte und erfahren wir, wo eine Aufgabe der Schweiz liegt, deren Erfüllung uns die gleiche Natur, die uns an diese Stelle gesetzt hat, zur Pflicht macht.

Die Schweiz vereinigt die obere Stromgebiete die Quellgebiete des Rheins, der Donau, des Po, Tessin und der Rhone. In diesen Flüssen sendet uns das Meer seine Boten und zwar kräftige Boten. Es sind nicht Flüsse, die erst draussen im Lande etwas werden müssen. Schon kräftig geboren und gut genährt, verlassen sie unser Land, mit einer Wasserfülle und in einer Beständigkeit derselben, wie es sonst nirgends der Fall ist. Wo liegen vier Punkte wie Basel, Martinsbruck, Sesto Calende und Genf mit einer solchen Wasserfülle so nahe beisammen? Die Nachbarstaaten senden ihre Wasser nur je in zwei Meere — die Schweiz sendet die ihren in alle Meere, die Europa umspülen. Ist das nicht ein Vorzug, den sie, den nur sie allein hat? Wollen wir uns dessen nicht erinnern? Ist die Schweiz nicht das Herz der grossen Blutadersysteme Mitteleuropas, das gemeinsame Wasserschloss von vier Fluss- und Kraftsystemen?

Mit Ausnahme des Inn werden unsere Hauptflüsse durch grosse Seebecken reguliert; vor allen ist darin ausgezeichnet der Rhein, der in seinem Gebiete 18 solcher Regulierungsbecken von zusammen 1300 Quadratkilometer Fläche zählt, was ihn auch vor allen Strömen Europas und vielleicht der ganzen Welt auszeichnet. Dazu liegt seine Rinne in der Hauptachse Mitteleuropas und verläuft in einer Richtung, die auch der Richtung des grossen mitteleuropäischen Verkehrs, der sich von den Weltläfen Hollands und den Koblen- und Erzbirziken Deutschlands nach den Stadelplätzen des Südens bewegt, entspricht. Der Rhein mit seiner Bahn und der durch die ewigen Firne gespeisten und durch die Alpensen regulierten Wasserfülle ist die ausgesprochene Hauptverkehrsstrasse Mitteleuropas. Durch ihn kann das grosse Meer mitten hinein ins Herz Europas gezogen werden, um ihm — um mit dem Geographen Ratzel zu sprechen — „Leben und Regung zu geben.“ Der Rhein trägt Kraft und Wasser seines Einzugsgebietes hinaus ins Meer; er führt aber auch umgekehrt den Segen des Meeres hinein ins Land.

Der Rhein gehört nicht nur Mitteleuropa; er gehört der Welt, dem Weltverkehr. Das drückt sich auch aus im Artikel 1 der internationalen Uebereinkunft über die Schifffahrt auf dem Rhein von seiner Mündung bis Basel, welcher Artikel die freie Schifffahrt auf dieser Strecke allen Nationen gewährt.

An dieser dem Welthandel offenen Strasse liegt nun die Schweiz; ja diese Strasse geht noch in die Schweiz hinein und verzweigt sich in ihr nach allen Seiten. Damit ist die Schweiz, wenn auch nur indirekt, an das Meer gerückt. Ja, man wird fragen, ist denn der Rhein schiffbar bis nach Basel hinauf?

Der grosse Rheinverkehr ging bisher bis nach Mannheim hinauf, an die Mündung des Neckar. Allmählich aber rückte er hinauf bis nach Kehl und Strassburg, die im Jahre 1905 bereits einen Totalverkehr von über 1 Million Tonnen — 100,000 Wagenladungen, Güter hatten. Man hat nach und nach gelernt, auch auf einem etwas wilderen Wasser zu fahren. In den Jahren 1904 und 1905 kamen schon Dampfer von 300 Pferdestärken mit angehängten Lastkähnen bis Basel hinauf, und das Jahr 1906 sah einen Rheindampfer von 850 Pferdekraften (das grösste Schiff auf dem Zürichsee hat deren 400) in Basel landen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der Rhein zwischen Strassburg und Basel mindestens die gleiche Eignung, streckenweise und zwar gerade im obersten Teile noch günstiger zeigt als unterhalb Strassburg, dass störende Hindernisse nicht in den Stromverhältnissen selber, sondern nur in den künst-

lichen Einbauten, wie ungenügend hohen Brücken, zu tief hängenden Fährseilen, Eisbrechern und Schiffbrücken liegen, Einbauten, die beseitigt oder 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 Grossschifffahrt nicht gleich bis nach Basel hinaufgerückt? Wie es zum Bahnbetrieb der Bahnhöfe bedarf, so braucht auch der Schifffahrtsverkehr 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 seinen Mitteln Basel unterstützen. Da hat er die Gelegenheit, den Baslern 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 Landesmarke, wird dort seinen Sinn und seine Bedeutung hat, die Einrichtungen des Verkehrs an den Haupteingangstoren 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 heben. Das kann nun am sichersten geschehen durch Vergrößerung des Einzugs-, des Interessengebietes der Rheinschifffahrt. Da muss das Heranziehen der Schweiz, eines so bedeutenden Gebietes in industrieller Entwicklung, zur Rheinschifffahrt in höchstem Masse befruchtend auf diesen Schifffahrtsverkehr 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 Verkehrserschließung 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 Verkehre erhebliche 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 abgraben hat. Wurde doch erst in Zürich eine Aktiengesellschaft gegründet, welche die Erstellung von grossartigen Schiffsbauwerken 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 hineinfortsetzen. Wir haben zurzeit in unserem Lande zirka 4000 Hektar meist kostbaren Bodens im Werte von vielleicht 200 Millionen durch Eisenbahnanlagen der direkten Produktion entzogen. Unser Land ist klein; wir können es nach aussen nicht vergrössern. Wir müssen sehen, wie wir jeden Quadratt Fuss 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, um mehr als das Wasser die Elemente des Laufens und Tragens, diese Elemente des Transportes an und für sich, in sich trägt?

Die Schweiz ist nicht nur ein Fluss- und Seeland; sie ist auch ein Kraftland. Mit der Kraft, die ihr die Natur darbietet, indem sie ihr Berge geschaffen, soll sie arbeiten, mehr Arbeit leisten, als Völker leisten können, die in ihrem Lande 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, wo uns der Antrieb oder der Zwang zu erhöhter Arbeit und Produktion gekommen ist, bei den Gewässern, dem flüssigen Leben eines Landes!

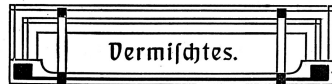
Sind einmal die Basler und Thurgauer durch eine Wasserstrasse ans Meer gerückt, so werden das auch die Zürcher und Wallenstädter, die Zuger und Vierwaldstätter, die Thuner und Brenzer, die Neuenburger und Genfer wollen und nicht minder die Tessiner. Einmal deutsche Schlepsschiffe in der Schweiz, schweizerische am Rheine drunten — und darin sehen wir auch einen Aufschwung des schweizerischen Schiffbaues und des Schiffergewerbes — so werden auch italienische Schiffer den unwider-

stehlichen Drang verspüren, an schweizerischen Häfen anzulegen; denn sie können nicht zu sehen, wie ein Verkehr von Norden, vom nördlichen Meere her die Schweiz erobert, wo das italienische Meer so viel näher liegt.

Die Aufgabe der Erschliessung, der Neuentwicklung des Wasserstrassenverkehrs der Schweiz ist keine bloss national-schweizerische; sie ist vielmehr eine internationale, mitteleuropäische. 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 Frage neutral und international zu erfassen und dabei einigend und die Interessen verbindend und versöhnend zu handeln. Dass diese Aufgabe der weiten Hebung des mitteleuropäischen Verkehrs nicht bloss 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, an der Strasse des Weltverkehrs 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 Mitanteil 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 zugeschrieben sind, gross und kräftig erfassen. Dann werden wir auch den Platz verdienen, den uns die Natur eingeräumt, im Herzen von Europa, auf seiner herrlichen Zinne, mitten zwischen den ersten Kulturnationen, den Ländern der Kunst und der Arbeit, des blauen Himmels und der grünen Auen.

Schweizer sein, heisst leben! Tragen wir dieses Leben in die Welt hinaus, hinab zur Küste des Meeres; dann wird es sein Leben uns bringen bis an den Fuss unserer Berge und über diese hinaus.

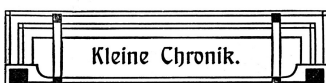


### Vermisshtes.

**Was ist Tokayer Wein?** Die Handelskammer in Koblenz hat den Minister für Handel und Gewerbe um eine Auslegung der Bestimmungen des deutsch-österreichischen Handelsvertrages gebeten, aus denen von manchen Seiten eine Beschränkung des Namens Tokayer Wein auf die im Weinbaugebiet von Tokay gewachsenen Weine gefolgert wird. Der Handelsminister hat darauf geantwortet, dass die Entscheidung der Frage, welche Weine unter der Bezeichnung Tokayer Weine 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. Ebensovienig könne eine Verfügung des ungarischen Ackerbau-ministers für die Rechtsprechung einen entscheidenden Einfluss ausüben. — Inzwischen ist übrigens bereits eine Entscheidung des Landesgerichts in Bielefeld ergangen, dass die Verwendung des Wortes „Tokayer“ für andere als in der Weinbergslage von Tokay gewachsene Weine eine strafbare Verletzung des Warenzeichengesetzes sei, doch ist dagegen beim Reichsgerichte Revision eingelegt worden. Aus dem Wortlaute des deutsch-österreichischen Handelsvertrages scheint sich die Auffassung des Bielefelder Landesgerichts 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 Duroc auf einer solchen Wanderung in einem bescheidenen Kaffee eingekerkert und hatte mit ihm das Frühstück eingenommen, als beide bemerkten, dass sie kein Geld bei sich hatten. Was tun? Die beiden einfach gekleideten Leute wurden mit Misstrauen betrachtet, und als Duroc 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 herbeizuholen drohte. Napoleon und Duroc sind in gelinder Verzeihung. Um vierzehn Franken also — soviel betrug die Rechnung für ihr Frühstück — sollten sie ihr Inkognito aufgeben. Da mischte sich noch im letzten Augenblick der Kellner ein. „Meiner Treu“, meinte er, „die beiden Herren sehen gar nicht über aus; sie machen ganz den Eindruck, wie wenn sie ehrliche Leute wären, und ich will für sie die vierzehn Franken bezahlen. Fäusche ich mich, dann ist's mein Schaden, ich werde davon nicht arm werden!“ Und er bezahlte die Rechnung. Eine Stunde später erschien Duroc 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 Duroc, indem er das Geld auf den Tisch legte. „Im Auftrag meines Begleiters schenke ich das Kaffeehaus Ihrem Kellner zum Dank dafür, dass er Zutrauen zu uns gehabt hat.“ — „Und Ihr Begleiter war?“ — „Der Kaiser!“

**Die Engländer und die Sauce.** Der bekannte französische Koch Roucaut, der Chef einer grossen Speisewirtschaft von Picadilly in London, äusserte 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 Gutheissung 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; gewohnt, Rostrbraten, gekochte Gemüse, das entzliche Ding, das sie joint“ (Braten mit Gemüse, die Grundlage des britischen Mahles) nennen, zu essen, empörten sie sich, sobald man ihnen etwas anderes vortsetzte. „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 Butter mit Hammelkeule 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 drohlicher als der Anblick eines Engländers, dem man zum ersten Mal eine französische Tunke vortsetzt; er weist sie schroff und voll Entrüstung zurück. Das zweite Mal giess er ein ganz klein wenig davon in ein Eckchen 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 schonungsvoll zu Werke geht und ihn nach und nach, sozusagen stufenweise, daran gewöhnt. Leider muss man diese Erziehung immer wieder von neuem beginnen, sobald eine neue Schar von jungen Leuten aus ihren „colleges“, wo man sie nur mit blutendem Fleisch, mit Kartoffeln und mit Pudding gefüttert hat, zu uns strömt. Auch die „Klubs“ schaden uns sehr; Sie wissen, dass man in den meisten noch nach englischer Art, d. h. sehr schlecht isst. 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 treffliche, echt französische Gericht, diese dicke Tunke mit Rotwein, Karotten, kleinen Zwiebeln und dem leichten Parfum 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: „Sie nähren und essen ist zweierlei. Die Engländer kennen nur das erstere; für vier Shillings zu Mittag und für zehn Shillings am Abend (Wein nicht eingeschlossen) suche ich ihnen täglich das zweite beizubringen.“



### Kleine Chronik.

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

**Heimatschutz.** Dem Proteste der Sektion Bern des Schweizerischen Alpenklubs gegen eine Matterhornbahn 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 inner 20 Jahren in allen Hauptstädten der Welt und in den Badoorten 2 Millionen zusammengestohlen haben. Einer von ihnen nennt sich Husten und ist 70 Jahre alt; in Paris war er unter dem Namen Glass bekannt. Der andere nennt sich Carlberg, ist 35 Jahre alt und Händler in London. Die Hausschlüsseln in ihren Wohnungen führten zur Entdeckung von Koffern mit doppeltem Boden, Banknoten etc.

**St. Moritz-Dorf.** Das Hotel Belvédère wird einer durchgreifenden Renovation unterworfen werden. Der Umbau des Hauses soll dasselbe zugleich auch erweitern, sodass die öffentlichen Räume an Ausdehnung gewinnen und die Betonzugel erhöht wird. Das Hotel Schweizerhof wird in nächster Zeit ebenfalls einer teilweise Renovation unterworfen werden. Nachdem Saal und Vestibül ihre Umgestaltung erfahren haben, werden nun auf kommandes Frühjahr mit hin allen Etagen Bade-Apparaturen 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 der Hauses vorgesehen.

**St. Gallen.** Laut „Schweiz. Handelsamtsblatt“ 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 verbunden mit Unternehmungsbetrieb, oder auch das Ganze oder Teile in Pacht vergeben. Das Gesellschaftskapital beträgt Fr. 900,000. Der Verwaltungsrat ist gegenwärtig folgendermassen bestellt: Dr. Robert Eberle, Advokat, in St. Gallen, Präsident; Robert Mader, Hotelier, in St. Gallen, Vizepräsident, und Fritz Schillhorn in Winterthur. Direktor ist Robert Mader.

**Das Frauenhotel in New-York.** Das Martha Washington-Hotel für Frauen, über das kürzlich berichtet wurde, wird seinen Charakter behalten. Die Direktoren hatten beschlossen, es in ein Hotel gewöhnlichen Stils umzuwandeln; die Aktionäre kamen aber überein, 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 hinauskommen lassen und mindestens 2 Zimmer für Gäste bereit haben, die nicht mehr als 1 Dollar Zimmermiete pro Tag bezahlen können. Im Speisesaal sollen von jetzt ab auch Männer zugelassen werden, sonst aber bleibt alles beim alten. Aus diesen Bedingungen erhellt, dass auch in Zukunft nicht viele

beruflich tätige Frauen in dem Hotel unterkommen können, denn es gibt doch nur wenige, die 7 Dollars pro Woche allein fürs Zinshaus zahlen können.

**Luzern.** Anlässlich der Revision des kantonalen Wirtschaftsgesetzes bezugnehmend auf die Regelung der Polizeistunde zur Beratung, ein für das Fremdenverkehrszentrum Luzern wichtiger Punkt. Die wesentlichsten Bestimmungen, wie sie aus der ersten Lesung hervorgehen, lauten dahin, dass die Wirtschaften spätestens am 1. Oktober abgeschlossen werden und bis morgens 5 Uhr geschlossen bleiben müssen; das Bahnhofrestauranten abends erst eine Stunde nach Ankniff der letzten Züge geschlossen werden müssen und morgens eine Stunde vor Abgang der ersten Züge geöffnet werden dürfen, das für Gemeinden mit grösserem Fremdenverkehr der Regierungsrat für die Sommermonate April (Voraison) bis und mit Oktober eine spätere Polizeistunde ansetzen kann. Von abends 11 Uhr an ist in allen Wirtschaften jede Art Geräusch verbunden mit Unterhaltung im Interesse der Nachtruhe untersagt. Für besondere Anlässe kann das Statthalteramt von den Vorschriften 벗. Polizeistunde Ausnahmen gestatten; aber auch in diesen Fällen ist das Singen und Musizieren von nachts 1 Uhr an untersagt.

**Umöblierte Hotelzimmer.** England beginnt sich zu amerikanisieren. In Brighton macht sich das amerikanische Hotelwesen geltend. Die ganze Etagen vermietet. Es wird behauptet, dass die Vorallgemeinerung dieses Umstandes eine willkommene Lösung der Dienstbotfrage bilden werde. Der Manager eines grossen Hotels erklärte, dass bereits viele Leute die Vorteile des amerikanischen Systems hätten. Die Sorge um das Kochen, um Räume für Festgesellschaften usw. fielen auf diese Weise vollständig weg. Die Idee, eine Zimmerflucht ummöblieren, sei wahrscheinlich demnächst in Gebrauch zu kommen, soweit das männliche Geschlecht in Betracht komme, häufig die Eigentümlichkeit hätten, die merkwürdigsten Möbelstücke in das Hotel zu bringen. Ein amerikanischer Journalist besuchte beispielsweise das Hotel niemals ohne seinen eigenen Speisekorb. Die reisenden Damen schienen 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 Naturschutzkommission des schweizerischen Bundes zur Vereinigung für Heimatschutz, der schweizer. Verkehrsvereine, konstituierte sich zu dauerndem Bestande als Schweiz. Delegiertenkonferenz zum Schutz der Alpenflora. Man einigte sich auf folgendes Programm: 1. Propaganda zur Erzielung von Gesetzen zum Schutze der Alpenpflanzen. 2. Agitation in der politischen und Alpenpresse (Lehrerzeitungen, Vereinsorganen, Alpina, Fremdenblättern), Zirkulare an die kantonalen Erziehungsdirektionen, sowie an Schulinspektorate und Gelehrtenräte. 3. Ausarbeitung der Mithilfe der Alpengeossenschaften auf direktem und indirektem Wege. 4. Erstellung eines Plakates mit Alpenblumen zur Verbreitung in Gasthöfen, Schulen, Vereinslokale, welches unter Umständen in den Schulen gleichzeitig als Unterrichtsgegenstand unterrichtet dienen könnte. Der Kommission ist von einer englischen Blumenfreundin ber.its ein grösserer 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 Schwindel verübt hat, ist in Nürnberg festgenommen worden. Er wohnte in Berlin in einem vornehmen Hotel als Boris Szubanoff und prahlte namenslich „an der Table d'hôte viel mit seinen angeblichen grossen Besitztümern. Am 2. August nachmittags klangte 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 Bankier „reicht Russen“ nicht mehr habe erheben können, und dadurch in arge Verlegenheit geraten sei. Da die Dame nicht ahnte, dass die ihr vorgezeigte Anweisung gefälscht war, und da sie selbst augenblicklich nicht Geld genug zu hand hatte, übergab sie dem Hochstapler einen ihrer Brillantschmuck, damit er daraufhin bis zum nächsten Tage sich den nötigen Betrag lösen könne. Szubanoff 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 Morosoff, Boris Glick oder Alexander von Dewis grössere Hotelbesitzer in Nürnberg verhaftet. In Nürnberg wurde er von einem Hotelportier den er auch betrogen wollte, der Polizei übergeben, die in ihm einen angeblich in St. Petersburg geborenen Handlungsgehilfen Bernhard Glick feststellte.

**Der Automobilverkehr im Grossen Rat des Kantons Luzern.** In der soeben abgelaufenen ausserordentlichen Tagung des Luzerner Grossen Rates wurde ein Antrag gestellt erneuert, wodurch der Regierungsrat eingeladen wurde, die Frage zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob der Motorfahrzeug-Verkehr auf der Gemeindestrasse Guppen-Weggis-Vitznau-Kantonsgrenze Schwyz nicht zu verbieten sei. Der Antrag wurde durch die getroffenen 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 der Zunahme des Automobilverkehrs aus dem fortwährend zunehmenden Automobilverkehr für das Publikum erwachsen, zu begegnen sei.“ Der Urheber des Postulates machte laut Referat des „Luzerner Tagbl.“ hauptsächlich geltend, dass durch das zu schnelle Fahren der Automobile die Besizer der an die Strassen anstossenden Grundstücke schwer geschädigt worden seien, indem der Boden mehrere Meter weit in einer dicken Staubbahn überdeckt wurde. Reg.-Rat Walther bemerkte, dass eine Sperrung der Strasse eine bedeutende Schädigung des Fremdenverkehrs zur Folge hätte. Es sind sowohl auf seiten der Polizei wie des Publikums Fehler gemacht worden. Auch die Kutschens verurursachen Staubentwicklung. Einzelne Landjäger betrachteten es als Sport, Automobile zu fahren, die nicht durch die Anforderungen der Gemeinbehörden. Am Fremdenverkehr sind grosse Bevölkerungskreise interessiert, namentlich die Fremdgengeschäfte; durch ein Automobilverbot würden gerade kaufkräftige Fremde abgehalten; schon jetzt ist die Zahl der Fremden, dass die Zahl der Logierzimmer abnimmt und zwar trotz Zunahme der absteigenden Fremden. Man sollte es daher bei der jetzt bestehenden Vorschrift bewenden lassen und bedenken, dass jedes neue Verkehrsmittel anfänglich mit grossem Widerstand gesonnen ist. Das Postulat wurde angenommen. Die Regierung wird also dazu Stellung zu nehmen haben. Für die Touristengänge 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 Igelhof, Iglis (Troll).

Hiezu eine Beilage.