

Kleine Chronik

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 8

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.

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, 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 Quadratfuss Boden der Produktion erschliessen oder erhalten. Ist da nicht das natürliche, dass wir suchen, neue Verkehrswege auf das Wasser, diese direkt unproduktiven Flächen zu legen, 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!

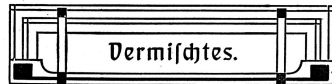
Sind einmal die Basler und Thurgauer durch eine Wasserstrasse ans Meer gerückt, so werden das auch die Zürcher und Wallenstädter, die Zuger und Vierwaldstätter, die Thuner und Brenzer, die Neuenburger und Genfer wollen und nicht minder die Tessiner. Einmal deutsche Schlepsschiffe in der Schweiz, schweizerische 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 zusehen, 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, die 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.

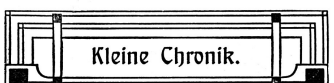
Schweizer sein, heisst leben! Tragen wir dieses Leben in die Welt hinaus, hinab zur Küste des Meeres; dann wird es sein Leben uns bringen bis an den Fuss unserer Berge und über diese hinaus.



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 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.“



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 Betonzahl 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-Appartements 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 Wirtschaftsjahres bezog die Kommission die Regierung 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 12. Uhr 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 bei. 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 Zinshaus 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 Zinshaus hätten. Die Sorge um das Kochen, um Räume für Festgesellschaften usw. fielen auf diese Weise vollständig weg. Die Idee, eine Zimmerflucht umöbliert zu vermieten, sei wahrscheinlich dem in ständiger Korrespondenz mit dem amerikanischen Zinshaus verwehrt. 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 Geistesliche. 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 bereits 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. Er 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 namenhaft. In der Table d'hôte viel mit seinen anderen grossen Besetzungen. Einmal am 15. April 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 haben“ 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 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 Hotelwirtschäften vertrieben hat. 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 Kutschchen verursachen Staubentwicklung. Einzelne Landjäger betrachteten es als Sport, Automobile zu fahren, zu verzeihen, stoniert durch die Aufforderungen der Gemeindegewalt. Am Fremdenverkehr sind grosse Bevölkerungskreise interessiert, namentlich die Fremdgewerbetreibenden, 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 aufgenommen 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.