

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 3 (1894)
Heft: 32

Titelseiten

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: 14.03.2025

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

Abonnement:

Schweiz:
Fr. 5.— jährlich.
Fr. 3.— halbjährlich.
Ausland:
Unter Kreuzband
Fr. 7.50 (6 Mark) jährlich.
Deutschland,
Oesterreich und Italien:
Bei der Post abnommt:
Fr. 6.— (Mk. 4.—) jährlich.
Vereinsmitglieder
erhalten das Blatt gratis

Inserate:

20 Cts per 1 spaltige Petit-
lettre oder deren Raum.
Bei Wiederholungen
entsprechenden Rabatt.
Vereinsmitglieder
bezahlen die Hälfte.

Abonnements:

Pour la Suisse:
Fr. 5.— par an.
Fr. 3.— pour 6 mois.
Pour l'étranger:
Envol sans bande:
Fr. 7.50 par an.
Pour l'Allemagne,
l'Autriche et l'Italie.
Abonnement postal:
Fr. 6.— par an.
Les sociétaires reçoivent
l'organe gratuitement.

Annances:

20 cts. pour la petite ligne
ou son espace.
Rébais en cas de répétition
de la même annonce.
Les sociétaires
payent moitié prix.

Hôtel-Revue

3. Jahrgang

3^{me} ANNEE

Organ und Eigentum
des

Organe et Propriété
de la

Schweizer Hotelier-Vereins.

Société Suisse des Hôteliars.

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 23, Basel.
Telegramm-Adresse: „Hôtelrevue Basel.“

TÉLÉPHONE No. 1373.

Rédaction et Expédition: Rue des Etoiles No. 23, Bâle.
Adresse télégraphique: „Hôtelrevue Bâle.“

Uebelstände im Hotelwesen.

(Korrespondenz.)

In No. 29 des „Merkur“, dem Organ des Schweiz. Geschäftsreisenden-Vereins“, werden einige Uebelstände im Hotelwesen besprochen. Dieselben sind, wo sie getroffen werden, wirklich zu tadeln; dagegen erfordert die Art und Weise, wie es geschieht, eine Erwiderung. Man bespricht nämlich die Uebelstände so, als ob sie in den meisten Gasthöfen vorkämen und das Gegenteil Ausnahme wäre, währenddem es, hoffentlich, umgekehrt der Fall ist. Welcher Gasthof, auch der einfachste, will sich nachsagen lassen, dass seine „Reinlichkeit nur Schein“ sei, dass seine Gabeln „reichlichen, schwarzen Ballast“ abgeben, dass die gleichen Wschlappen für verschiedene Gefässe gebraucht werden? Wo sind die Orte, die man nicht gerne nennt, ohne Fenster? Gewiss ist auch die Trockenheit der Wäsche im allgemeinen und der Bettwäsche im besondern nicht nur gerechte Forderung, sondern sogar Notwendigkeit; aber kommt denn das Feuchtssein derselben so häufig vor, dass desswegen ein Tadel gegen Alle gebracht werden muss?

Wenn ich auf die Nachtruhe zu sprechen komme, so sollten auch hier die Uebelstände, wo sie existieren, möglichst aufgehoben werden; aber immerhin wird in einem stark besuchten Gasthof, in dem immer einige Gäste mit den Spätzügen ankommen und andere mit den Frühzügen abgehen, niemand die Ruhe einer Pension suchen und finden. Der Grund davon liegt eben in den Verhältnissen und in den Reisenden selbst. Dass es sogar unter den Geschäftsreisenden Künstler der Unruhe giebt, sagt der verehrliche Einsender selbst; aber es giebt deren noch andere Arten. Erlauben Sie mir daher bei dieser Gelegenheit noch eine Mahnung. Erstens an die Hochtouristen, die zu einer Tages- oder vielmehr Nachtzeit, wenn andere Menschenkinder der süssen Ruhe pflegen, sich auf die Strümpfe machen, zur Bewingung irgend eines Gipfels. O, möchten es nur die Strümpfe sein; aber da giebt es Exemplare von Bergschuhen, wie Pflasterstössel, die zudem den langen Gang durch in noch ganz kräftiger Weise abgestellt werden. An diese die Bitte um Rücksicht.

Eine andere Sorte von unruhigen Gästen sind die Vereins-Ausflügler, denen ich ganz besonders zusprechen möchte. Die zu Hause solideste Bürger,

sind, einmal bei einer „Vereins-Vergnügungstour“, manchmal ganz aus dem Häuschen. Lärm machen heisst da lustig sein und, abgesehen von dem späten Feierabend, den sie verursachen, haben sie im Zimmer keine Ruhe, verlangen da noch Wein, besuchen sich gegenseitig, natürlich nicht in voller Toilette, werfen sich die Kissen nach zum grossen Verdruss des Wirtes, und es bedarf oft seiner ganzen Autorität, um endlich Stille zu erzwingen.

Jeder an seinem Ort wacker mithelfen, dann sind die Uebelstände, wenn nicht ganz, so doch in der Hauptsache zu heben.

Retourbillete der Eisenbahnen.

(Korrespondenz.)

Wie man aus den Zeitungen vernimmt, sind die Schweiz. Eisenbahnverwaltungen geneigt, die Dauer der Retourbillete zu verlängern, unter Bedingungen. So angenehm das erstere für das Reisepublikum ist, so unangenehm muten einen die angehängten Bedingungen an. Es wird als Entgelt für die Begünstigung verlangt, dass erstens die Retourbillete nicht übertragbar sind und zweitens die Fahrt (ob die aller Billete, ist nicht gesagt) nicht mehr unterbrechen werden dürfen.

Wenn man weiss, wie schwierig die Kontrolle im ersten Falle ist und wie unangenehm es auf den Reisenden wirkt, das bezahlte Retourbillet nicht weggeben oder verkaufen zu können, wenn er es selbst nicht mehr gebraucht, der wird schon dem ersten Punkte nicht gerne zustimmen. Vollends schade ist es aber, wenn die in der Schweiz fast einzig erlaubte, unbegrenzte und unkontrollierte Unterbrechung der Fahrt geopfert werden sollte. Lieber auf die längere Dauer der Billete verzichten, als diese zwei Bedingungen mit in den Kauf nehmen.

Wollen Sie gütigst diese Meinungsäusserung in Ihr geschätztes Blatt aufnehmen, damit sich noch andere Kollegen darüber äussern und, bei Zustimmung, der Vorstand unseres Vereins sich in diesem Sinne an das Eisenbahndepartement wende.

Anmerkung der Redaktion. Nach allem, was bis jetzt in dieser Angelegenheit geschrieben worden, ist der allgemeine Unwillen über diese mehr als auto-kritischen Neuerungen so gross, dass man wohl nicht eher ruhen wird, bis die zwei beanstandeten Be-

dingungen entweder aufgehoben oder in einer das Publikum befriedigenden Weise umgeändert werden. Geschieht dies auf dem Petitionswege, so wird der Schweizer Hotelier-Verein sich der Bewegung wohl in erster Linie anschliessen.

In Bezug auf die Rigorosität der Massregel betr. die Unübertragbarkeit der Billete scheint uns ein in den „Basler Nachr.“ erschienener Vorschlag die annehmbarste Lösung zu sein. Derselbe lautet:

„Es sollte ohne weiteres und ohne den weitläufigen Weg einer Eingabe an die Direktion möglich sein, falls die bereits bezahlte Rückfahrt innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden kann, gegen Rückgabe des betreffenden Bahnbillets an Schalter den Betrag für den nicht zurückgelegten Weg zu erheben. Bisher haben die Eisenbahndirektionen in vielen derartigen Fällen in zuvorkommender Weise auf eine Eingabe hin den Betrag nach oben erwähnter Abrechnung den Reklamanten zugehen lassen. Wir möchten nun, dass, was bisher eine Vergünstigung war, als ein Recht anerkannt würde, womit einerseits dem Reisenden, andererseits auch der Bahngesellschaft gedient wäre, indem wohl jedermann lieber am Schalter den reklamierten Betrag für nicht benützte Rückfahrt erheben würde, anstatt sich nach einem Abnehmer für ein Retourbillet umsehen und mit demselben eventuell wegen des Preises handeln zu müssen. Mit einigem guten Willen wäre die Sache wohl möglich. Im übrigen könnten ja die Gesellschaften für Rückzahlung solcher Fahrtritte eine kleine Busse — ein Reuegeld — beanspruchen, welche ihnen von allen Reklamanten in Anbetracht der kürzeren Erledigung ihrer Reklamation gern bewilligt würde.“

Nos journaux d'étrangers.

Nos gazettes d'étrangers possèdent-elles ou non quelque valeur?

M. Ch. St. qui a exposé cette question en des termes un peu vifs dans une correspondance du n^o 29, dit non. Deux réponses au dit article, qui, avouons-le franchement, émanent de deux sociétés d'intérêts locaux éditant des feuilles de ce genre, disent oui!

Nous qui considérons la question plus objectivement, sans aucun parti-pris, nous disons oui et non! Avant d'entrer plus avant dans le sujet, nous voudrions prier nos honorables lecteurs de bien remarquer que notre avis concerne la valeur non point des journaux d'étrangers comme tels, mais des listes d'étrangers qui y sont contenues.

Parmi les gazettes suisses d'étrangers, on en compte, et ce ne sont pas les moindres — qui ont 25 ans d'existence, ce qui semblerait prouver que la

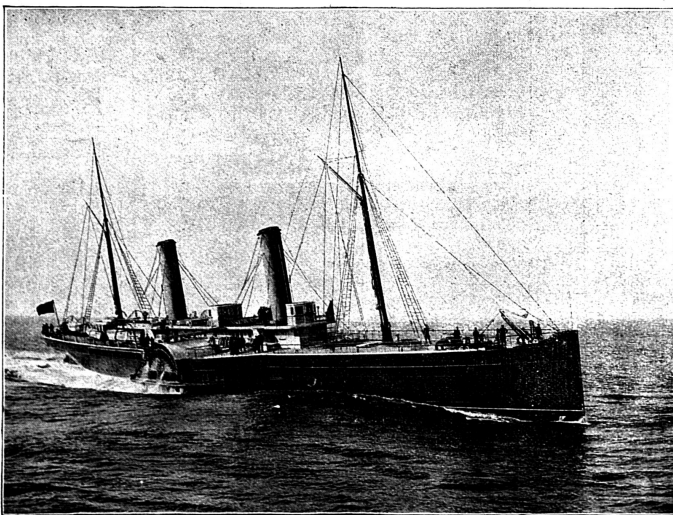
Linie Ostende-Dover.

Der neue belgische Postdampfer „Marie-Henriette“.

Die belgische Regierung ist stets beflissen, auf der Dampferlinie Ostende-Dover Verbesserungen einzuführen. Letztes Jahr waren wir in der Lage, eine Skizze mit Abbildung über den Postdampfer Leopold II. in unserem Blatt zu bringen und schon damals machten wir darauf aufmerksam, dass ein weiterer, noch grösserer und eleganter Dampfer im Entstehen sei. Aus nachstehender Schilderung zu schliessen, lässt der Dampfer „Marie Henriette“ in Bezug auf Comfort und Schnelligkeit nichts zu wünschen übrig.

Man hat sich viel mit dem extraschnellfahrenden Packetboot „Leopold II.“ beschäftigt, welches die Herren Denny in Dumbarton vor kurzem für den Dienst der Ostende-Dover-Linie geliefert haben.

Heute lenkt sich die ganze Aufmerksamkeit auf den Dampfer „Marie-Henriette“, der für dieselbe Linie bestimmt ist und soeben den Schiffs-



Postdampfer „Marie-Henriette“.

bauplatz der Gesellschaft Cockerill in Belgien verlassen hat, wo dasselbe um so mehr Interesse erweckt, als es ein Erzeugnis der einheimischen Industrie ist.

Die „Marie-Henriette“ ist 108,60 Meter lang, 24,10 Meter breit, ohne die Radkasten und hat einen Total-Tiefgang von 7,20 Meter; ihre Maschine kann die ungeheure Kraft von 8890 Pferden entwickeln und ihre durchschnittliche Geschwindigkeit erreicht 22²/₁₀ Knoten, was mehr als 41 Kilom. entspricht.

Das neue Dampfboot hat 5 Decke: das innere Deck, in welchem die Salons verteilt sind; das Hauptdeck, wo sich die grossen Luxusräume befinden; das Promenade-Deck, auf welchem sich die Privat-Kajüten erheben und das Commando-Deck, welches für den Dienst reserviert ist.

Der geräumige, sehr gut erleuchtete Damen-Salon ist mit verschwenderischem Luxus ausmöbliert. Zwei Karyatiden aus geschnitztem Holz und ein reich verzierter Spiegel bilden eine künstlerische Dekoration für die Monumental-Treppe, die zum Privat-Salon