Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 8 (1899)
Heft: 9

Vereinsnachrichten: Mitglieder-Aufnahmen = Admissions

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Basel, den 4. März 1899. * № 9. * Bâle, le 4 Mars 1899.

Erscheint Samstags

Paraissant le Samedi

Abonnement:
Für die Schweiz:
12 Monate Fr. 5.—
6 Monate „ 3.—
3 Monate „ 2.—
Für das Ausland:
12 Monate Fr. 7.50
6 Monate „ 4.50
3 Monate „ 3.—
Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:
20 Cts. per 1 spaltige Petitzeile oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprech. Rabatt.
Vereins-Mitglieder bezahlen 10 Cts. netto per Petitzeile oder deren Raum.

Abonnements:
Pour la Suisse:
12 mois Fr. 5.—
6 mois „ 3.—
3 mois „ 2.—
Pour l'Etranger:
12 mois Fr. 7.50
6 mois „ 4.50
3 mois „ 3.—
Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:
20 Cts. pour la petite-ligne ou son espace. — Rabais en cas de répétition de la même annonce.
Les Sociétaires payent 10 Cts. net par petite-ligne ou son espace.

Organ und Eigentum des Schweizer Hotelier-Vereins | 8. Jahrgang | 8me Année | Organe et Propriété de la Société suisse des Hôteliers

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel * TÉLÉPHONE 2406 * Rédaction et Administration: Rue des Etoiles No. 21, Bâle.

Mitglieder-Aufnahmen. Admissions.

Fremdenbetten
Lits de maîtres

Hr. F. Hoffmann, Direktor, Bad Gurnigel, bei Bern 500
Mr. Th. Sutter, Grand Hôtel de Chaumont sur Neuchâtel 74
Hr. Theodor Witzig, Bahnhofrestaurateur, Winterthur.

Die Verkehrsvereine und ihre Bestrebungen.

Vor uns liegen eine Anzahl Jahresberichte der verschiedenen lokalen Verkehrsvereine und genügt ein flüchtiger Blick in dieselben, um die Überzeugung zu gewinnen — wenn dieselbe nicht schon vorhanden — dass ein jeder dieser Vereine redlich bestrebt ist, sein Möglichstes zur Hebung des Fremdenverkehrs und zur Förderung der lokalen Interessen zu leisten. Wir haben nicht die Absicht, uns heute näher über deren Wirken zu verbreiten, es soll dies in einer spätern Nummer geschehen, sondern wir möchten in diesen Zeilen darauf hinweisen, wie sehr sich das System der Verkehrsvereine im Laufe der Jahre bewährt hat und welche Blüthen es zu zeitigen vermochte. Jene Kurzsichtigkeit, welche den Blick nur bis zur Hausthüre gleiten liess und alles das, was nicht durch diese Hausthüre ein- und ausging, vornehm oder misstrauisch ignorierte, ist verschwunden; man ist zu der Einsicht gelangt, dass es dem einzelnen heutzutage, im Zeitalter der Reklame, unmöglich ist, das zu leisten, was ihm der Konkurrenzkampf gebietet. Sind nun aus dieser Erkenntnis der Ohnmächtigkeit des Einzelnen die Verkehrsvereine entstanden, oder aber ist es dem Entstehen und Wirken der Verkehrsvereine zu verdanken, dass diejenige Überzeugung immer mehr Boden gewinnt, nach welcher ein bescheidenes Zurücktreten der persönlichen Sonderinteressen und ein Vordrängen der Allgemeinheit für den Einzelnen nur von Vorteil sein kann? Wir glauben, den Verkehrsvereinen das Zeugnis ausstellen zu dürfen, dass letzteres der Fall ist. Es hat Beweise, Thatsachen bedurft, um diese Metamarphose zu bewerkstelligen, und diese Beweise haben die Verkehrsvereine geliefert und liefern sie noch. Wie hoch die Schranken waren, welche ihren Bestrebungen in Gestalt von Engherzigkeit, Kurzsichtigkeit und Vorurteilen hemmend in den Weg traten, darüber dürften die bezüglichen Protokolle genügend Aufschluss geben.

Wir würden die gegenwärtigen Verhältnisse aber zu rosig malen, wollten wir behaupten, dass nun alle Hindernisse gehoben und ein erspriessliches Arbeiten Kinderspiel geworden. Immer noch sind Vorurteile zu bekämpfen, immer noch stehen eine grosse Zahl Interessenten abseits, sehen den Anstrengungen der Verkehrsvereine lächelnd zu, da ja auch für sie von dem Fruchtbaume des Fremdenverkehrs ein Teil abfällt, aber mitwirken wollen sie nicht. Hoffen wir, dass auch bei diesen die Erkenntnis ihrer wenig lobenswerten Haltung bald durchsickert und sie ebenfalls Stützen dieser gemeinnützigen Bestrebungen werden lässt.

In welchem Stadium der Entwickelung sich das Verkehrsvereinswesen befindet, beweist am besten die Thatsache, dass in neuerer Zeit Vereine entstehen, die nicht nur lokale Interessen, sondern auch die Hebung grosser Verkehrsgebiete im Auge haben. Wie schon das Verkehrsbureau in Luzern sich der Interessen der gesamten Zentralschweiz annimmt, so ist nun vor einiger Zeit das Zentralbureau des Berneroberländer-Verkehrsvereins ins Leben getreten und als Benjamin dieser weitverzweigten Institutionen wird sich der Engadiner Verkehrsverein anreihen. Über die bevorstehende Gründung und das Bestreben dieses Vereins, für welchen die Herren J. Saratz, J. Töndury, Dr. O. Töndury, C. Hoffmann, P. Perini, A. Robbi und L. Fredig die Initiative ergriffen, lesen wir in der „Engadiner Post“ das bezügliche Einladungszirkular, welches verdient, nicht nur in direkt interessierten Kreisen, sondern auch anderwärts gelesen zu werden, denn es darf als weiterer Beweis gelten, für die hohe Bedeutung der Verkehrsvereine zu Gunsten des Fremdenverkehrs unseres Schweizerlandes. Das Zirkular lautet:

„Der Oberengadiner Kurverein hat seit seinem Bestand eine doppelte Aufgabe verfolgt, die wir der Kürze halber in die zwei Worte zusammenfassen: Verschönerung der Gegend und Reklame. In der Erkenntnis, dass der Verein in seiner gegebenen Organisation und mit dem ihm zu Gebote stehenden Mitteln, unter den heutigen Verhältnissen, diese doppelte Aufgabe nicht genügend zu erfüllen imstande sei, hat er beschlossen, die letztgenannte von seinem Programm abzutrennen und die Initiative zur Gründung eines neuen Vereins zu ergreifen, der, das ganze Engadin umfassend, unter dem Namen *Engadiner Verkehrsverein* diejenigen Mittel zur Anwendung bringen soll, die zur Hebung des Fremdenverkehrs geeignet und dienlich sind.

Dass ein solcher Verein seine Berechtigung hat, steht ausser allem Zweifel; dass er heute zur Notwendigkeit geworden, ist die Überzeugung Vieler. Es sind in den letzten Jahren in unserm Thale so viele neue grosse Gasthöfe entstanden, in unserem Kanton und ausserhalb der Grenzen desselben so viele neue Kurorte aufgekommen, dass ein richtiges, gesundes Verhältnis zwischen der Zahl der reisenden Fremden und der ihnen zu Gebote stehenden Räume hier nicht wie früher besteht. Es ist da eine Differenz zwischen Angebot und Nachfrage entstanden, die wo möglich ausgeglichen werden sollte.

Unstreitig bietet unser Thal, durch seine Natur, sein Klima, seine Mineralquellen etc. Vorzüge, die andere Gegenden in gleichem Masse nicht aufweisen können. Auch steht seine Hotelerie in bestem Rufe sowohl was Darbietung modernen Komforts als gute Verpflegung anbelangt. Aber trotzdem ist es Thatsache, dass die Zunahme der Fremdenzahl mit der Zunahme der Fremdenzimmer nicht Schritt gehalten hat und da muss eben in irgend einer Weise der Hebel angesetzt werden.

Wie das zu machen ist, können wir von unseren Konkurrenten lernen, von unseren Kollegen aus dem Berneroberland, am Vierwaldstättersee, aus Zürich und Basel, von den Deutschen und Oesterreichern, die sich alle wehren und kämpfen, die obenauf sein wollen, so dass alle Welt sie sehe und höre, die nicht ruhen noch rasten, bis jedermann von ihnen spricht oder wenigstens den Wunsch hegt, sie einmal zu besuchen. Durch Verkehrsvereine suchen sie das zu erreichen und sparen daran keine Kosten.

Warum sollten wir Engadiner dieses nicht auch thun können und wollen, wenn wir einmal zur Einsicht gelangt sind, dass es für das Gedeihen unserer Industrie und unseres Landes nützlich, ja notwendig geworden ist? *Einst* und *jetzt* sind eben verschieden, uns aber ziemt es, mit dem *jetzt* zu rechnen.

Unsere Statuten besagen in ihrem zweiten Paragraphen, auf welchem Wege man zu gedachtem Ziele gelangen will, welches das Arbeitsprogramm des neuen Verkehrsvereins sein soll. Es ist eine grosse, ausgedehnte und weitläufige, darum auch kostspielige Aufgabe, die sich der Verein steckt, zu deren Lösung eine Konzentration aller Kräfte nötig ist. Wohl sind schon auf diesem Gebiete, speziell in Reklame, grosse Opfer gebracht worden, namentlich seitens der grossen Aktiengesellschaften und auch von kleineren Geschäften, die, alles zusammengerechnet, eine bedeutende Geldsumme repräsentieren würden. Allein es fehlte die Organisation, die Planmässigkeit, ein allseitiges, richtiges zielbewusstes Vorgehen, Dinge, die der Verkehrsverein nun zustande bringen sollte.

Wie schon angedeutet, kann aber der Zweck nur dann erreicht werden, wenn dem Verein ausgiebige Mittel zu Gebote stehen und dazu braucht es eine allgemeine Beteiligung aller Interessenten.

In erster Linie ist es die Hotelerie, welche ins Treffen muss; von ihr erwartet man ausnahmsloses Einstehen für die Sache. Durch die in den Statuten vorgesehene Klassifikation der Beitragspflicht ist eine billige Verteilung der Lasten gewährleistet, welche es dem Grössten wie dem Kleinsten ermöglicht, an dem gemeinsamen Werke mitzuwirken.

Sodann muss auf die Unterstützung aller anderen Erwerbsklassen gerechnet werden, deren Gedeihen mit dem Fremdenverkehr im Zusammenhang steht. Es braucht kaum nachgewiesen zu werden, wie eine ganze Anzahl Berufs- und Geschäftsarten vom Fremdenverkehr direkt abhängig sind und kann ohne Übertreibung behauptet werden, dass es heute im Engadin sehr wenige giebt, die völlig unbeeinflusst von ihm bleiben. Nach dem teilweisen Rückgang des früheren Erwerbes in der Fremde, ist die neue, die sogenannte Fremdenindustrie, fast die einzige Quelle unseres heimischen Erwerbes und Wohlstandes. Der Wirt, der Kaufmann, der Handwerker, der Führer, der Kutscher, der Taglöhner, der Bauer, der Kapitalist, der Grundbesitzer, der Industrielle — mit ihren zugehörigen Ehehälften — sie alle schöpfen aus dieser Quelle, die je nach dem Ausfall der Saison reichlicher oder kärglicher fliesst. Sie reichlicher fliessen zu machen, ist Zweck des Verkehrsvereins und dazu sollen alle mitwirken, die aus ihr trinken.

Wer abseits bleibt, wer partikularistisch oder sich selbst genügend nicht mitzumachen für nötig findet, wird bald fühlen, dass es auf die Länge nicht gut ist, sich von der Allgemeinheit abzusondern und allein eigene Wege gehen zu wollen; er wird isoliert werden und wird es auch geschäftlich empfinden müssen. Wo man allgemein ein Zusammenwirken aller erwartet, wo man berechtigterweise an die Solidarität appelliert, da ist das Ausweichen des Einzelnen misslich für ihn selber und die Allgemeinheit.

Wir hoffen und erwarten, dass im Engadin das nötige Verständnis und wie schon oft erprobt der richtige Geist für ein gemeinnütziges Werk vorhanden seien, und dass der „Engadiner Verkehrsverein“ zum Wohl und Gedeihen seines heimatlichen Thales und Kantons erstehen, wachsen und blühen werde.

Die konstituierende Versammlung findet am 19. März in Samaden statt.

Wir hoffen mit dem Initiativkomitee, dass seinen lobenswerten Bestrebungen die nötige Einsicht und das nötige Verständnis aus den interessierten Kreisen entgegengebracht werde.

Die älteste Reisefirma.

Im Anschluss, oder besser gesagt zur Berichtigung der in den letzten Tagen durch die Presse gegangenen Notiz betr. den Rücktritt des Herrn John Cook aus der Firma Cook und Sohn, erhalten wir von einem in die Verhältnisse näher eingeweihten Mitgliede nachstehende Aufklärungen:

Thomas Cook war der Vater von John Cook und somit der eigentliche Gründer der Firma Thomas Cook & son.

Thomas Cook war ein armer Arbeiter, Schriftsetzer oder Buchdruckergehülfe. In den vierziger Jahren kam die Temperenz in Flor. Er wurde ihr eifriger Apostel und Wanderprediger. Um den Temperenzvereinsgenossen eine weltliche Freude zu schaffen, welche mit der Nüchternheit allein nicht zu erreichen war, kam er zuerst auf die Idee, von der Bahngesellschaft einen ganzen Zug zu mieten und eine fixe Summe dafür zu bezahlen, womit er seine Temperenzgenossen in eine entfernte (aber bekannte, schöne) Gegend führte. Es hatte dies grossen Erfolg und weil es ihm persönlich auch pekuniären Erfolg sicherte, so verlegte er seine ganze Energie auf das Reise- und Tourenvermittelungsgeschäft.

Seine ersten ausserhalb England ausgeführten Unternehmungen erstreckten sich nach Paris. Später mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn über Marseille nach Italien. Die P.-L.-M. zahlte ihm 5 % Rabatt. Nach einigen Jahren kündigte sie ihm allen Verkehr. In seinen Büchern aber fand Thomas Cook, dass er für eine halbe Million mit der P.-L.-M. verkehrt hatte; er liess nicht los, unterhandelte weiter und erklärte, von der ersten halben Million Verkehr gar keinen Rabatt zu beanspruchen, dagegen 15 % von der zweiten halben Million. Die Bahngesellschaft bewilligte dies und fiel hinein, denn er überstieg die Summe, mit dem Eifer den er entwickelte. Erst im Jahre 1863 kam er zum ersten Mal in die Schweiz. Mit der Bürgschaft der Herren Häfeli und Wegenstein, für richtige Bezahlung seiner ausgegebenen Bilette, arbeitete er 5 bis 6 Jahre in der Schweiz. Der alte Herr Siegfried, Betriebschef der Schweiz. Zentralbahn, kündigte ihm ebenfalls allen Verkehr, wegen dem Unmuss der Verrechnungen. Thomas Cook aber — immer zäher und nicht nachlassend — offerierte, eine bestimmte Anzahl Billette gegen volle und vorherige Bezahlung zu nehmen, jedoch mit 5 % Sconto; dies wurde angenommen und damit sein Erfolg gesichert. Nach und nach sahen die verschiedenen Transport-Gesellschaften seine Macht ein und suchten ihn, öffentlich wurden ihm wenig Konzessionen gestattet, dafür aber mehr im Geheimen und unter der Hand.

Sein Sohn John war ein gewiegter Kornhändler, kaufmännisch sehr gebildet und unternehmend. Er wollte lange nichts mit seines Vaters Unternehmen zu thun haben. Als er jedoch einmal eine Schlappe im Handel erlitt, welche ihn veranlasste, bei seinem Vater Hilfe zu suchen, gewährte sie dieser unter der Bedingung, dass er in das väterliche Geschäft eintrete.

Das Unternehmen des Vaters „Thomas“ hatte schon solche Dimensionen angenommen, dass sie dessen kaufmännische und organisatorischen Talente und Kenntnisse überstiegen und ohne den Eintritt des Sohnes ihm über den Kopf gewachsen wären. (Es war dies Mitte der siebenziger Jahre.) Mit des Sohnes kaufmännischen Kentnissen und Talenten aber entwickelte sich das Geschäft zur Blüte. Der Vater Thomas ist vor ca. 10 Jahren schon gestorben. Die Firma Thomas Cook & son ist eine Aktiengesellschaft, John war der Leiter und dieser ist nun gesundheitshalber zurückgetreten. Es wird dies jedoch die Weiterführung des Geschäftes nicht hindern; denn der Boden ist geackert und besäet.

Das Hotelleben im 16. Jahrhundert.

Die Klagen über zu hohe Rechnungen von Wirten scheinen in früheren Jahrhunderten bereits genau so vorhanden gewesen zu sein, wie in unserem Zeitalter.

Durch Mandat vom 1. Dezember 1578 bestimmte der Bischof Julius von Würzburg: „Der Wirth soll jedem Gast sein Zehrung von