

Mitglieder-Aufnahmen = Admissions

Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **8 (1899)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Ercheint am 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 Pettizeile oder deren Raum. Bei Wiederholungen entsprech. Rabatt.



Organ und Eigentum des Schweizer Hotelier-Vereins

8. Jahrgang | 8^{me} Année

Organe et Propriété de la Société suisse des Hoteliers

Abonnements:

Pour la Suisse: 12 mois Fr. 5.—, 6 mois „ 3.—, 3 mois „ 2.—

Pour l'Étranger: 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.

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

Mitglieder-Aufnahmen. Admissions.

- 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 würden die gegenwärtigen Verhältnisse aber zu rosig machen, 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.

In welchem Stadium der Entwicklung sich das Verkehrsvereinswesen befindet, beweist am besten die Tatsache, dass in neuerer Zeit Vereine entstehen, die nicht nur lokale Interessen, sondern auch die Hebung grosser Verkehrsgebiete im Auge haben.

tretlen 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 Einladungs-zirkular, 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 Heilung. 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 Hotellerie 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 gedachten 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 Hotellerie, 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 in 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 Tagelöhner, 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 karglicher 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 heimalischen 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 bet. 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 Buchdruckergehilfe. In den vierzig 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 verfolgte er seine ganze Energie auf das Reise- und Tourenvermittlungsgeschäft.

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 Bürgerschaft der Herren Häfeli und Wengenstein, für richtige Bezahlung seiner ausgegebenen Billette, 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 % Skonto; 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 Schlappie 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 Kenntnissen 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 gesundheitsshalber zurückgetreten. Es wird dies jedoch die Weiterführung des Geschäftes nicht hindern; denn der Boden ist geackert und besät.

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 Zehung von