

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 47

Rubrik: Verkehrswesen

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: 16.05.2025

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

Hotels in früherer Zeit.

Unter der Spitzmarke „Wie man früher reiste“ gibt H. de Gallier in drei Nummern der „Revue“ ein anschauliches Bild von dem Hotelleben im Laufe der letzten fünf Jahrhunderte. Wenn wir zwischen einem doppelten Spalier von Kellnern und Pförtern, die uns mit grosser Dienstfertigkeit zum Fahrstuhl geleiten, die mit Teppichen belegte und mit Blumen und Blattplanzen dekorierte Schwelle eines unserer modernen Hotelpaläste überschreiten, denken wir sicher nicht daran, dass einst der Reisende, wenn er nach mühevoller Ritt oder langer Wanderung eine Herberge bemerkte, zuallererst seine sündige Seele Gott empfahl und zähneklappend alle Heiligen zu seinem Schutze anrief. Die Gasthäuser, vor allem die Gasthäuser Frankreichs, hatten in jenen alten Zeiten keinen allzu guten Ruf; diejenigen, aus denen man lebendig wieder herauskam, waren als Hotels ersten Ranges berühmt, und Bäder hätte sie durch einen doppelten Stern der allgemeinen Beachtung empfohlen. Trotz einer alten Polizeiverordnung vom Jahre 1564, die den Gastwirten aus Herz legte, nur durchreisende Leute zu beherbergen, war das Gasthaus gewöhnlich der Unterschlupf zweifelhaften und unheimlichen Gesindels. Beim trüben Licht der Lampen sah der das Gasthaus betretende Reisende an den Schenklischen wandernde Musikanten, Bettelmonche, Karten- oder Würfelspieler, Kunstreiter mit abgezehrten Gesichtern und zerissenen Kleidern. Der anständige Gast nahm nur zitternd und widerwillig neben der Gesellschaft Platz und wagte bei Nacht nicht einzuschlafen. Man lebte ständig in der Angst, umgebracht zu werden, und weil in diesen Räuberhöhlen, die sich Hotels nannten, ein bisschen häufig mysteriöse Todesfälle vorkamen, erging im Jahre 1315 eine königliche Verordnung, nach welcher der Gastwirt, der die Sachen eines bei ihm gestorbenen Reisenden zurückbehielt, den dreifachen Wert des zurückbehaltenen Gegenstandes ersetzen musste. Um genau über die Zahl der Leute, die in ein Gasthaus hineingingen und nicht wieder herauskamen, unterrichtet zu sein, führten die Behörden im Jahre 1407 die Hotelisten ein; jeder Gastwirt hatte die Verpflichtung, die Namen der bei ihm einkehrenden Reisenden genau zu verzeichnen.

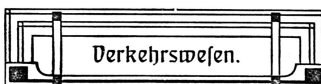
Die Gastwirte standen auch in dem Rufe, mit dem Teufel auf du und du zu stehen. In ihren Tavernen spukte es bei Nacht, denn „die Geister der Verstorbenen zeigen sich mit Vorliebe an den Orten, an welchen einst ihre Körper niedergeschlagen worden sind“. Um den Reisenden das Gruseln abzugewöhnen, pflegten daher die Herbergswirte die Wände ihrer Zimmer mit zahllosen Heiligenbildern zu schmücken. Aus jenen fernen Zeiten datieren auch die Gasthausnamen „Zur Dreieinigkeit“, „Zum heiligen Geist“, „Zur Mutter Gottes“ usw.; manche Gasthausbesitzer stellten geradezu Rebusse dar. Da sah man z. B. einen Schwan und ein Kreuz, und das sollte „Au signe de la croix“ („cygne“ und „croix“) heissen, oder einen Hirsch und einen Berg, was „Le Sermon“ („serf und mont“) bedeuten sollte.

Der Aufenthalt in den Gasthäusern war nicht billig; im sechzehnten Jahrhundert erst schützten die Behörden den Reisenden vor der Ausbeutung. Eine strenge Verordnung setzte den Preis der Pinte Wein auf zwei Sous fest. Eine andere Verordnung gab den Gastwirten

auf, an sichtbarer Stelle einen Tarif aufzuhängen. In den Gasthäusern, in denen nur wandernde Handwerksburschen zu wohnen pflegten, stand über der Eingangstür: „Essen des Reisenden sechs Sous; Schlafen acht Sous.“ In besseren Herbergen, die grosse Küchen und Pferdeställe hatten, kostete das Essen zwölf und das Bett zwanzig Sous. Das war für die damalige Zeit viel Geld, und der Tarif wurde in einigen Gasthäusern, in denen man aus Zinngeschirr — „eine grosse Seltenheit“, sagt Montaigne — speiste und in feineren Betten schlief, noch bedeutend überschritten. Es war die Zeit, in welcher ein Lateiner, der wahrscheinlich von den Gastwirten stark ausgebeutet worden ist, der Welt kundtat, dass das Wort „hoste“ (Gastwirt) von dem lateinischen Worte „hostis“ (der Feind) komme, „sintemal jeder Gastwirt der geborene Feind seines Gastes ist.“ In manchen Gasthäusern bekam man überhaupt nichts zu essen: Als im Jahre 1742 Frau de Picquigny in einem Gasthause zu Gournay weilt, bekam sie als „Diner“ ein Stück Brot und ein Stückchen Butterkuchen. Um dieselbe Zeit zahlte in einem Gasthause zwischen Marseille und Antibes der Präsident de Brosses für sechs Eier zehn Francs! Wegen seiner guten Küche berühmt war nur ein Gasthaus in Bessay bei Moulins. Hier bekam man Wild, Geflügel und vortrefflichen Wein, und die zwanzig Gästezimmer waren grossartig ausgestattet. Als eines Tages die Postkutscher in Bessay, das auf der von Paris nach Lyon führenden Strasse liegt, nicht halten wollten, wurden die Reisenden so wild, dass sie die ganze Post demolirten. . . .

Wer kann Auskunft erteilen?

Dieser Tage erhielt der Ortsvorsteher der Gemeinde Ander ein Brief aus Jone (Kanton Fribourg), worin er gebeten wird, Nachforschungen über eine Dame anzustellen, die im Oktober 1905 eine Europareise unternahm und seither vermisst wird. Da die Nachforschungen resultatlos verblieben, wurde uns der Brief zur Verfügung gestellt, mit der Bitte, in der „Hotel-Revue“ einen Auszug davon zu veröffentlichen: Im Oktober 1905 verliess die betreffende Dame, welche unter dem Namen Mrs. Francis Churchill, oder Mrs. J. O. Churchill, oder Miss Francis Maria Rooney reisete, New-York, um in Begleitung der beiden Misses France M. Roddiss und Vera K. Vollmar eine Vergnügungsreise auf unserem Kontinent zu unternehmen. Am 29. Oktober 1905 schrieb sie von Malta aus an ihre Angehörigen, hat aber seither kein Lebenszeichen mehr von sich gegeben. Man weiss nur, dass sie im Winter 1905 in der Schweiz war. Die Angehörigen waren nun für jede Auskunft, die auf ihre Spur leiten könnte, ausserst dankbar und bitten die Hotelbesitzer in ihren Fremdenregistern gütigst Nachforschungen anstellen zu wollen. Mrs. Francis Churchill ist 52 Jahre alt, kräftig und etwas untersetzt gebaut, wiegt ca. 130 Pfund, hat blaue Augen, einen feinen Teint, dunkle Haare, trug einen massiven Goldring am kleinen Finger. Sie ist in Dublin geboren und wohnte in San Francisco. — Allfällige Nachrichten über den früheren oder gegenwärtigen Aufenthalt sind an den Gatten: Mr. Frederick C. Churchill, Jone, Amador County, California, U. S. A. zu richten.



Automobilverkehr auf der Simplonstrasse. Gemäss einer amtlichen Statistik zirkulierten vom Juli bis zum Oktober auf der Simplonstrasse insgesamt 381 Automobile und zwar 188 nach und 115 von Italien.

Zum Schutz der Strassen gegen Automobile kündigte im französischen Ministerium der Minister für öffentliche Arbeiten an, er werde die Abhaltung eines internationalen Kongresses im Jahre 1908 behufs Beratung des Strassenschutzes veranlassen.

Rückkauf der Gotthardbahn. Nach einem Berner Telegramm des „Tag“ hat der Bundesrat die freihändigen Rückkaufverhandlungen mit der Gotthardbahn einer Delegation übertragen, gebildet von den Bundesräten Zemp und Comtesse und Weissenbach, Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen.

Schmalspurbahn Landquart-Maienfeld-Ragaz. Der Bundesrat beauftragt den eidgenössischen Räten auf das von einem Initiativkomitee vorgelegte Gesuch um Erteilung einer Subvention für eine elektrische Schmalspurbahn von Landquart (Station der Bundesbahnen) über Maienfeld und Ragaz (Stationen der Bundesbahnen) nach der Liechtensteinischen Grenze beim Elhorn nicht einzutreten.

Säntisbahn. Für die Strecke Appenzel-Ausser-Roden der Säntisbahn liegt ein definitives Bauprojekt vor. Die Kosten betragen 900,000 Fr. Für die B-Strasse besteht ein neues generelles Projekt von Ingenieur Strub. Von dem Baubüro sind 60% gezeichnet. Mit dem Bau der Talstrasse, wofür Umlaufnahmen vorliegen, kann sofort begonnen werden.

Elektrischer Betrieb auf der Rätischen Bahn. Die leitenden Kreise der Rätischen Bahn denken laut dem letzten Jahresberichte daran, in absehbarer Zeit zum elektrischen Betrieb überzugehen. Im „Bündner Tagblatt“ wird nun angeführt, dass aus finanziellen Gründen der elektrische Betrieb nur allmählich, auf einer Linie nach der andern, eingerichtet werden könne. Der Anfang soll mit der Strecke von Chur nach Davos gemacht werden. Eine zweite Strecke gemacht werden, deren Umbau und neue Installationen am wenigsten kosten und deren neuer Betrieb den übrigen Linien am wenigsten stört; das sei die Linie Reichenau-Ilanz mit Fortsetzung nach Disentis.

Der Tunnel unter der Themse. Im kommenden Mai wird in London ein neuer Verkehrsweg eröffnet werden, der die beiden durch die Themse getrennten grossen Londoner Verkehrsadern, die Union Road und die Commercial Road East, auf eine neue Weise verbindet wird; keine Brücke sondern ein Tunnel, der unter dem Flussbett der Themse sich seine Bahn grabend, in einer Länge von insgesamt 2065 Metern sich ausdehnt. Die Strecke unter dem Fluss selbst hat eine Länge von 471 Metern. Die Kosten des grossen Unternehmens sind auf Fr. 27,750,000 festgesetzt. Die Arbeiten wurden im Jahre 1904 begonnen.

Personenverkehr im Monat Oktober. Emmen-talbahnhof 88,000 Personen; Burgdorf-Thunbahn 51,000; Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds 19,900; Langenthal-Huttwilbahn 30,000; Huttwil-Wolhusenbahn 16,000; Tössalbahn 56,000; Thunerseebahn 61,000; Bern-Schwarzenburgbahn 18,700; Gürbetalbahn 58,500; Spiez-Frutigenbahn 12,300; Bern-Neuenburgbahn 62,000; Montreux-Berner Oberlandbahn 28,716; Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (Juli) 15,238; Berner Oberlandbahnen (Juli) 98,617; Seetalbahn 59,200; Spiez-Erlenbachbahn 17,200; Erlenbach-Zweisimmenbahn 14,600; Drachensalbahn St. Immer-Sonnenberg 7,099; Appenzelbahn 58,230; Gotthardbahn 825,000; Schweizerische Bundesbahnen 6,224,000; Rätische Bahn 84,743; Vitznau-Rigibahn 10,065; Rorschach-Heidenbahn 5,105; Wyrethbahn 40,660.

Sonderwagen für Betrunkene. Im Schaffhauser „Intelligenzblatt“ redet, wie man uns mitteilt, Professor Forst der Einstellung eines Sonderwagens für Betrunkene in die Bahnzüge das Wort. Er macht folgenden, gewiss originellen Vorschlag: „Das eidgenössische Eisenbahndepartement bestimmt, dass am Sonntag Abend an jeden Zug ein oder zwei Wagen mit spezieller Inschrift für betrunkenen Reisenden angehängt werden. Dahinein werden befördert alle Leute, die sich vom Stadium leichter An-

heiterung bis zum Stadium des schweren Rausches bewegen. Falls die Eidgenossenschaft es zu schwierig finden sollte, diese Herrschaften in die Trinkerwagen zu dirigieren, schlage ich umgekehrt vor, Spezialwagen für alkoholfreie Personen jedem Zuge anzuhängen.“

Ostalpendurchstich. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat dem Bundesrat ihren Bericht über die Frage des Ostalpendurchstichs unterbreitet. Sie schlägt vor, dass der Bau der Ostalpenbahn den Bundesbahnen vorbehalten werde, und dass man Konzession an Privatunternehmungen verweigere. Die Generaldirektion spricht sich weder zugunsten des Spligen noch der Greina aus. Der Bericht, der mehr als 50 Quartseiten zählt, behandelt vor allem die allgemeine Verkehrsfrage. Der technische Teil des Berichts wird später folgen, nachdem die Bundesversammlung sich darüber ausgesprochen haben wird, ob der Bau der Ostalpenbahn den Bundesbahnen oder der Privatinitiative zu überlassen sei. Die Vorstudien für die verschiedenen Projekte für einen Ostalpendurchstich werden 8 Jahre erfordern, und am Ende dieser Frist wird es möglich sein, ein Gesetz zur endgültigen Lösung dieser Frage auszubringen. Die Generaldirektion will ihre Studien keineswegs beschränken auf Spligen und Greina, sondern auch auf andere Projekte ausdehnen.

Ein Wettkampf zwischen Dampf und Elektrizität. Aus New-York wird berichtet: In Clayton (New-Jersey) hat kürzlich ein interessanter Wettkampf zwischen elektrischen und Dampflokomotiven stattgefunden. Es galt eine praktische Erprobung der für die grossen Eisenbahnen so überaus wichtigen Frage, welche von den Maschinen sich als leistungsfähigere erweist. Zwei gewaltige Dampflokomotiven traten mit zwei mächtigen elektrischen Maschinen in Konkurrenz, und der Dampf blieb dabei überlegen. Einer der Dampflokomotiven nahm die scharfe Kurve bei Franklinville mit einer Schnelligkeit von 144.85 Kilometer in der Stunde und gewann damit den Sieg. Nr. 100,001 ist die kleinere der beiden neuen elektrischen Maschinen in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und übersteigt 1200 Pferdekräfte. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 138.5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19,003, die am Tage vorher 138.5 Kilometer zurückgelegt hatte. Obwohl die Dampflokomotive als eine der besten Maschinen der Pennsylvania Railroad gilt, glaubte niemand daran, dass sie die Kurve von Franklinville mit der gleichen Geschwindigkeit wie die elektrische nehmen könne; bei der Dampfmaschine liegt der mittlere Schwerpunkt ungemein höher als bei der elektrischen, und die Gefahr einer Gleitbahn bei Kurven erscheint daher grösser. Ingenieur Doughty übernahm für das gefährliche Wagstück selbst die Führung der Maschine. Mit einer Automobilbrille bestieg er das Führerhäuschen, das Zeichen wurde gegeben und fauchend und knatternd setzte sich das Ungetüm in Bewegung. Dann, in ungläublich kurzer Zeit, entschwand sie den Blicken. In wahnsinniger Schnelligkeit wurde die Kurve genommen. Die erreichte Geschwindigkeit betrug 143.9 Kilometer, also fast 8 Kilometer mehr als die Höchstgeschwindigkeit der Elektriklokomotive.

Auskunft erteilt

über Hugo Frey, Portier, von Oppenheim
Fr. Brunner, Hotel Glarnerhof, Glarus.

Wer die Adresse von Esther Meyer weiss, ist gebeten, dieselbe der Redaktion dieses Blattes einsenden zu wollen.

Zur gefl. Beachtung.

Bevor Sie ein Hotel, Pension oder Kuretablissement kaufen oder mieten, verfehlen Sie nicht, vorher vom Hotels-Office in Genf Auskunft und Schätzung über das Ihnen proponierte Geschäft zu verlangen. Das Hotels-Office in Genf ist von einer Gruppe best-known Hoteliers geleitet und bezweckt, Käufer durch erfahrenen, uninteressierten Rat zu unterstützen.

Inseraten-Annahme nur durch die Expedition dieses Blattes und durch die „Union-Reklame“ in Luzern.

Les annonces ne sont acceptées que par l'administration du journal et par l'„Union-Reclame“ à Lucerne.

Plüsch u. Samte 90 Cts.

bis Fr. 56.80 p. Met. — **fr. Hantelplüsch!** — sowie flets das Neueste in schwarz, weißer u. farbiger „Henneberg-Seide“ v. 95 bis Fr. 25. — p. Met. — glatt, gefaltet, farziert, gemalt, Damaste etc. Seiden-Damaste v. Fr. 1.30 — Fr. 25. — p. Met. — **Bail-Seide** v. 95 Cts. — Fr. 25. — Seiden-Bastkleider p. Wobe „ 16.80 „ 85. — **Braut-Seide** „ Fr. 1.35 „ 26.70 Foulard-Seide bedruckt „ 95 Cts. — 5.80 **Armure-Seide** „ 95 Cts. — 24.50 p. Met. **Berner Seid. Volles, Messaline, Taffet Caméleon, Armure Sirène, Cristalline, Ottoman, Surah u. l. v. Granito ins Haus.** Wulfer umgeben.

G. Henneberg, Seiden-Fabrikant, Zürich.

Recommandé à mes compatriotes!
Gd Hôtel Victoria et des Ambassadeurs
à Hyères-les-Palmiers (Var).
Ascenseur. Bonne cuisine. Electricité.
Arnold, prop., de Lucerne.

Directeur.
Directeur, Suisse, 30 ans, disposant de capitaux, cherche place comme directeur intéressé ou reprendrait affaire de 60 à 80 lits en Suisse ou à l'étranger.
Adresser offres sous chiffre H 922 R à l'admin. du journal.

Kühlanlagen
mit Eis- oder Maschinenbetrieb Q 2199 Z.
bestes System für Hotels, Comestibles etc.
Wir empfehlen ferner:
Kaubänke, Küchen- und Hausräder, Stühle etc.
Kienast & Bäuerlein, Zürich.

MONTREUX
EAU
ALCALINE
En vente dans tous les hôtels de premier ordre.
Bauplätze für Hotel oder Villa
in verkehrsreichster Lage von Davos zu verkaufen.
Offerten unter Chiffre D 956 Ch an Haasenstein & Vogler, Davos.
(H P 10,347) 2239

DIRECTEUR
Agé de 30 à 40, marié et expérimenté est demandé pour un **GRAND HOTEL**, ouvert toute l'année. Il doit connaître les langues étrangères; on exige des références de tout premier ordre autant pour lui-même que pour sa dame qui doit le seconder dans la direction. Adresser les offres sous chiffre H 909 R l'administration du journal.

Anzeige.
Allen, die es interessiert, teilen wir hierdurch mit, dass die Direktorstelle in unserm Posthotel in Thuisun nunmehr besetzt ist.
Die Administration.
Thuisun, im November 1907.

Hotel-Direktor
für gutegeführte, erstklassige Saison-Hotel der Ostschweiz (Restauration, 100 Betten, 1000 M. u. M.) gesucht.
Nur tüchtige Fachmänner mit gewandten Frauen können Berücksichtigung finden.
Offerten unter Chiffre H 911 R an die Expedition dieses Blattes.

BOUVIER FRÈRES
NEUCHÂTEL.
SWISS CHAMPAGNE.
Se trouve dans tous les bons hôtels suisses.
HORS CONCOURS (membre du jury)
EXPOSITION UNIVERSELLE PARIS 1900.