

**Zeitschrift:** Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels  
**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:** 17.11.2024

**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 Blattpflanzen dekorierte Schwelle eines unserer modernen Hoteldarste übersichten, 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 1254, 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 Schenktischen wandernde Musikanten, Bettelmönche, Karten- oder Würfelspieler, Künstler mit abgezehrten Gesichtern und zeršķissenen Kleidern. Der anständige Gast nahm nur zitternd und widerwillig neben dieser Gesellschaft Platz und wagte in der Nacht nicht einzuschlafen. Man lebte ständig in der Angst, umgebracht zu werden, und weil in diesen Räuberhöhlen die sich Hotels nannten, ein bischen 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 Gutes 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 einkindernden 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 zeigten 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 Dreieinigkeith“. „Zum heiligen Geist“. „Zur Mutter Gottes“ usw.; manche Gasthauseinrichtungen stellen 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 Zinngeßchir — „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 weilte, 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 Brogues für sechs Eier zehn Francs! Wegen seiner guten Küche berühmt war nur ein Gasthaus in Bessay bei Moulins. Hier bekam man Wild, Geflügel und vortreflichen Wein, und die zwanzig Gastzimmer 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 demolierten. . . .

## Wer kann Auskunft erteilen?

Dieser Tage erhielt der Ortsvorsteher der Gemeinde Ander einen Brief aus Jone (Kallifornien), 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 riste, New-York, um in Begleitung der beiden Misses France M. Rodditt 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 seitdem 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, äusserst dankbar und bitten die Hotelbesitzer in ihren Fremdenregistern gütigst Nachforschungen anstellen zu wollen. Mrs. Francis Churchill ist 52 Jahre alt, kräftig und etwas unternetzt 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, Amadore County, California, U. S. A. zu richten.

## Verkehrswesen.

**Automobilverkehr auf der Simplonstrasse.** Gemäss einer amtlichen Statistik kultureten von Juli bis zum Oktober auf der Simplonstrasse insgesamt 381 Automobils und zwar 186 nach und 115 von Italien.

**Zum Schutz der Strassen gegen Automobile** kündigte im französischen Ministerre der Minister für öffentliche Arbeiten an, es 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 freiwilligen Rückkaufverhandlungen mit der Gotthardbahn einer Delegation übertragen, gebildet von den Bundesräten Zemp und Comesse und Weissbach, Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen.

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

**Säntisbahn.** Für die Strecke Appenzel-Wasser-aan der Säntisbahn liegt ein definitives Bauprojekt vor. Die Kosten betragen 900,000 Fr. Für die B-rgstrecke besteht ein neues generelles Projekt von Ingenieur Strub. Von dem Bauprojekt der 40% gezeichnet. Mit dem Bau der Talstrecke, wofür Untersuchungen vorliegen, kann sofort begonnen werden.

**Elektrischer Betrieb auf der Rätischen Bahn.** Die leitenden Kreise der Rätischen Bahn denken seit dem letzten Jahresberichte daran, in absehbarer Zeit zum elektrischen Betriebe überzugehen. Im „Bündner Tagblatt“ wird nun angeführt, dass aus finanziellen Gründen der elektrische Betrieb nur allmählich, auf einer Linie nach der andern, eingeführt werden könne. Der Anfang soll mit derjenigen 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 Verkehrswege 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. 27,716,250 festgesetzt. Die Arbeiten wurden im Jahre 1904 begonnen.

**Personenverkehr im Monat Oktober.** Emmentalbahnhof 88,000 Personen; Burgdorf-Thunbahn 51,000; Regionalbahn Saageglegier-La Chaux-de-Fonds 19,900; Langenthal-Huttwilbahn 30,000; Huttwil-Wolhusenbahn 16,000; Tösstalbahn 56,000; Thunerseebahn 51,000; Bern-Schwarzburgerbahn 18,700; Gürbetalbahn 58,500; Spiez-Frutigenbahn 12,800; Bern-Neuenburgbahn 62,000; Montreux-Berner Oberlandbahn 28,716; Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (Juli) 15,238; Berner Oberlandbahnen (Juli) 98,617; Seetalbahn 59,200; Siver-Erlenbachbahn 17,000; Erlenbach-Zwiswilmerbahn 14,600; Drahtseilbahn 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-Helberbahn 405; Wynentalbahn 40,650.

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

theuerung bis zum Stadium des schweren Raschbes 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 Verkehrsfähigkeit. 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 auszuarbeiten. 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 die leistungsfähigere erweist. Zwei gewaltige Dampflokomotiven traten mit zwei mächtigen elektrischen Maschinen in Konkurrenz und der Dampf blieb dabei überlegen Sieger. Einer der Dampfmotoren 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 entwickelt 1200 Pferdekraft. 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 134,5 Kilometer Stundenleistung erzielte und sich zu einer Entgleisung bei Kurven neigte. Die zweite Maschine, 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 elektrischen nehmen könnte; bei der Dampfmassine liegt der Schwerpunkt ungleich höher als bei der elektrischen, und die Geschwindigkeit bei Kurven erscheint daher grösser. Ingenieur Doughty übernahm für das gefährliche Wagstück selbst die Führung der Maschine. Mit einer Automobilbrille beobachtete er das Führerhäuschen, das Zeichen wurde gegeben und fauchend um knatternd setzte sie sich Ungemitt in Bewegung. Dann, in unglaublich 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 Elektrolokomotive.

## Auskunft erteilt

über Hugo Frey, Portier, von Oppenheim  
Fr. Brunner, Hotel Garlnerhof, 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 bestbekannter 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. — **seid. Mantelplüsch** — sowie fleisch das Neueste in Schwarz, weißer u. farbiger  
„Henneberg-Seide“ v. 95 bis Fr. 25. — p. Met. — glatt, gestreift, farctiert, gemallert, Damaste etc.  
Seiden-Damaste „ v. Fr. 1.30 — Fr. 25. — | Ball-Seide „ v. Fr. 25. — |  
Seiden-Bastkleider p. Mode „ 16.80 — 85. — | Braut-Seide „ Fr. 1.35 — 26.70  
Foulard-Seide bedruckt „ 95 Cts. — 5.80 | Blousen-Seide „ 95 Cts. — 24.50

fr. Seid. Volles, Messaline, Taffet Caméléon, Armure Sirene, Cristalline, Ottoman, Surah u. l. v. Franco ins Haus. Wäfler 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 Haamesser, Stähle etc.  
Kienast & Bäuerlein, Zürich.

## MONTREUX EAU MINÉRALE ALCAINE

En vente dans tous les hôtels de premier ordre.  
Bauplätze für Hotel oder Villa  
in verkehrsreicher 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 secondar dans la direction.  
Adresser les offres sous chiffre H 909 R à l'administration du journal.

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

Hotel-Direktor  
für gut eingeführtes, erstklassiges 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 hôtel suisses.  
HORS CONCOURS (membre du jury)  
EXPOSITION UNIVERSELLE PARIS 1900.