

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 3 (1894)
Heft: 45

Rubrik: Verkehrswesen

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: 22.02.2026

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

würde, das am meisten geeignet ist, einem weiten Publikum einen richtigen Begriff von der Bedeutung der schweizerischen Hotel-Industrie und einen Einblick in ihre Verhältnisse zu geben: „Eine wohldurchdachte, klare, allgemein verständliche graphische Darstellung zuverlässiger statistischer Erhebungen.“ Dass bei einer solchen Darstellung nur vollkommen umfassende und durchaus genaue Aufstellungen Verwendung finden dürfen, jede unsichere Aufstellung zu vermeiden ist und man sich besser auf wenige einzelne Faktoren beschränkt, als unvollständiges und unklares Material verwendet, bedarf wohl keiner besondern Begründung. Ob es aber möglich sein wird, die seit Jahren angestrebte, im Berichte des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins für 1893 niedergelegten statistischen Zusammenstellungen mit genügender Zuverlässigkeit zu oben bezeichnetem Zweck zu ergänzen und zu verifizieren, bleibt fraglich in Anbetracht der geradezu unglaublichen Indolenz und der Vorurteile einer leider noch immer erheblichen Zahl von Hotelbesitzern, welche nur zu sehr die aus letzteren Kreisen so oft beklagte Geringsschätzung des Hotel- und Wirtschaftswesens von Seiten der Behörden und der Bevölkerung durch ihr eigenes Verhalten geradezu provozieren.

Eine richtige Darstellung des schweizerischen Hotelwesens und dessen Leistungsfähigkeit an der Ausstellung ist aber in erster Linie Aufgabe der Genfer Hotelbesitzer. Die wichtigste Lösung ist wohl in einer rechtzeitigen, klaren, verbindlichen Vereinbarung zu suchen, um dem zu erwartenden Massenandrang von Besuchern der 1896er Ausstellung durch geeignete Anordnungen zu begegnen und eine solide, reelle und gute Geschäftsführung durch Festsetzung civilier, mit den gebotenen Leistungen im Einklang stehender Preise aller Welt vor Augen zu führen. Auf dieser bereits 1883 in Zürich mit Erfolg angebahnten Grundlage wäre am sichersten die Anerkennung der schweizerischen und fremden Besucher der Ausstellung zu erlangen, auf diese Weise gleichzeitig der Besuch gefördert, und statt eines nur vorübergehenden Erfolges von zweifelhaftem Werte die beste, würdigste und dauerndste Reklame für den Platz Genf und damit auch für das gesamte schweizerische Hotelwesen gesichert.“

Anmerkung der Redaktion. Die gemachten Angaben betreffend graphischer Darstellung statistischer Erhebungen decken sich vortrefflich mit den vor drei Wochen in Bern im Schoosse des Verwaltungsrates des Schweizer Hotel-Vereins gefallenen Voten, wonach dieser Ausstellungsabteilung die grösstmögliche Erweiterung verschafft und mit peinlichster Sorgfalt punkto Zuverlässigkeit der Zahlen vorgegangen werden soll.



Stansstad-Engelberg. Die Frist zur Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten einer Eisenbahn von Stansstad nach Engelberg wird bis zum 31. Dezember 1895 verlängert.

Graubünden. Die Schmalspurbahn Landquart-Thusis soll nicht weniger als 15 Stationen erhalten, nämlich Neuhof, Zizers, Untervaz, Trimmis, Masans, Chur, Felsberg, Ems, Reichenau, Rätzüns, Bonaduz, Rotenbrunnen, Rodels, Kazis und Thusis; die Bauten an diesen Stellen müssen bis 1. April 1896 vollendet sein.

Eisenbahnfahrtenpläne. Das schweizerische Eisenbahndepartement teilte den Kantonsregierungen durch Kreisschreiben mit, dass inskunftig die Entwürfe zu den Sommerfahrplänen wie bisher auf den 1. März, die Entwürfe zu den Winterfahrplänen dagegen auf den 1. Juli vorzulegen sind. Auf die Anregung, die Sommerfahrrordnung mit dem 1. Mai beginnen zu lassen, können nicht eingetreten werden.

Der Weltpostverein kann jetzt auf ein zwanzigjähriges Bestehen zurückblicken. Gegenwärtig um-

Was man vom Rigi gesagt: es sei thüricht und gessuslos, ihm binnien wenigen Stunden abzuhetzen, man solle mindestens eine Nacht oben schlafen, um einen Abend und einen Morgen dort zu erleben, mit dem erfreigten, wechselnden Licht von Sonne, Mond und Sternen — dasselbe gilt von der Bastei.

Und nun sehe man sich die rückwärtigen Schluchten im Mondlicht an, oder in der ersten Frühstunde, wenn „die Thäler dampfen, die Höhen glühn“! Wenn dann mitten in das liebliche Zwitschern der Singvögel, die vom kommenden Tage träumen, plötzlich das mächtige Flügelaussehen eines grossen Raubvogels ertönt und der Morgenwind den Tannenföhrl schüttelt und ein goldiger Frühsonnenstrahl durch das hellgrüne Buchengezweig fällt — dann spreche man rubig von der „Sächsischen Schweiz“. Fehlen die Schneberge, fehlen die starken Wasser, so sind ihre Thäler und Höhen doch von schweizerischen Reiz. Das Schönste aber sind die Zugangswege, sowohl durch den Utewalder Grund oder von Rathen aus zu Fuss, wie auch über die Hochebene von Copitz oder Schandau her auf den Waldstrassen. Am meisten erinnern die schroffen Wände und Zacken dieses Gebirges — von den Schluchten gesehen, nicht von oben, wo die Kuppen fast alle wie abgeschlagene Zuckerhüte aussehen! — an die Dolomiten. Wer von Arth-Goldau längs der Kribbelwand zum Rigi-Klösterli emporzahnraddet, oder über Dächli zu Fuss wandert, dem muss ganz heimatisch zu Mut werden. Fortwährend wird er an den pittoresken sächsischen Rabenauer Grund und an die Felswände der Teufelsküche oberhalb Wehlen erinnert. Das unendlich leuchtende Grün der

fassst der Verein 98.484.348 Quadratkilometer mit mehr als einer Milliarde Bewohner. Zu seinem Verbande fehlen nur noch die Kapkolonie nebst Britisch-Betschuanaland und der Oranje-Freistaat, die jedoch demnächst eintreten werden. Ueber den Verkehr gibt die „Nordd. Allg. Ztg.“ folgende Zahlen: Der gesamte Postverkehr, welcher für das Jahr 1872 in den heute zum Weltpostverein gehörigen Ländern auf rund 3300 Millionen Sendungen geschätzt wurde, ist bis 1892 auf 18,000 Millionen Sendungen jährlich, also auf 50 Millionen täglich gestiegen. Unter jenen 18 Milliarden befinden sich rund 8000 Millionen Briefe, 2000 Millionen Postkarten, 7300 Millionen Drucksachen und Waarenproben, 260 Millionen Postanweisungen über 12 Milliarden Mark, 3300 Millionen Pakete, 65 Millionen Wertsendungen und 45 Millionen Postauftrags- und Nachnahmesendungen. Die Zahl der Postanstalten ist von 85,443 auf 197,914 gestiegen, und an Werten, soweit solche auf den Sendungen angegeben sind, vermittelt die Post jährlich mehr als 70 Milliarden Mark.

Ostende-Douvrès. Le nombre des passagers transportés par la voie Ostende-Douvrès pendant les neuf premiers mois de l'année courante, s'élève à 103,416.

Le nombre dépasse de plus de 10,000 le mouvement des passagers par cette voie pendant toute l'année dernière.

Le Gouvernement belge qui en ces dernières années a complètement renouvelé sa flotte de paquebots desservant le trafic des voyageurs entre l'Angleterre et le continent, via Ostende-Douvrès, vient de commander un nouveau steamer à la célèbre Société Cockerill. dont les chantiers de construction maritime se trouvent à Hoboken près d'Anvers.

C'est la firme Cockerill qui a livré l'année dernière au gouvernement belge le splendide paquebot: „Marie Henriette“, le plus rapide marcheur des navires à aubes du monde entier et qui effectue en moins de trois heures la traversée d'Ostende à Douvrès.

La ligne Anglo-Belge via Ostende sera ainsi desservie par huit navires neufs qui pourront aisément assurer en toutes circonstances les trois départs quotidiens dans les deux sens entre l'Angleterre et le continent.

Eisenbahnfahrtenpläne. Wir lesen in der „Schweiz. Handelszg.“: Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat die seinerzeit angeregte Frage der Erstellung eines Jahresfahrplanes in Erwägung gezozen, ist aber nach eingehender Prüfung derselben zu der Überzeugung gelangt, dass vorläufig mit der Erstellung eines solchen Fahrplanes keine wesentlichen Vorteile erzielt werden dürften, zumal die Betriebseröffnung auf den noch rückständigen Moratormühllinien und den Zufahrtlinien zum Gotthard, sowie auch der durchzuführende Umbau der Bahnhöfe Basel, Luzern und Zürich eine durchgreifende Änderung der Fahrpläne mehrerer Hauptlinien nach sich ziehen werden. Anderseits ist gegen die Erstellung des vorgeschlagenen Jahresfahrplanes auch der Umstand geltend zu machen, dass die Fahrpläne der ausländischen Bahnen jährlich zweimaliger Änderung unterzogen werden, während die schweizerischen Kursbücher gewöhnlich nur auf den Zeitpunkt der jeweiligen Änderung der inländischen Fahrpläne herausgegeben werden. Wenn, beispielweise gesagt, die schweizerischen Bahngesellschaften auf 1. Mai einen Fahrplan erstellen würden, so müssten in demselben auf 1. Juni resp. 1. Juli die Anschlüsse aus Frankreich und Italien, auf 1. Oktober die Anschlüsse aus Deutschland und Oesterreich und auf 1. resp. 3. November wieder die Anschlüsse aus Frankreich und Italien geändert werden, was auch den Wert unserer schweizerischen Kursbücher sehr beeinträchtigen würde, falls nicht deren Verleger sich dazu herbeilassen möchten, eine neue berichtigte Ausgabe jeweilen auf den Zeitpunkt der Änderung der Fahrpläne des Auslandes zu veranstalten. Mit einem Worte gesagt, die Schweiz ist als ein vielseitigen Transitverkehr vermittelndes Land nicht in der Lage, einen Jahresfahrplan aufzustellen, vielmehr auf besondere Berücksichtigung des sie berührenden Verkehrs ihrer Nachbarländer angewiesen.

Moos und Farren übertrifft vielleicht noch das Grün des Arthur-Thales am Rigi.

Äigentliche Matten kann die sächsische Schweiz nicht haben. Matten sind sanft geneigte, üppig mit Rasen bedeckte Flächen. Unser Sandsteinengebirge ist zu zerklüftet. In Lauenstein, am Erzgebirge, da wird man an Alpenwiesen stark erinnert. Dazu kommt im Herbst der Anblick weidender Kühe. Selbst wasserreicher ist unser Erzgebirge, aber freilich nicht so phantastisch gestaltet wie die sächsische Schweiz, deren Felsformationen das Volk bald eine Gans, bald Napoleons Bild, bald eine Lokomotive, bald ein Raubschloss u. s. w. getauft hat. Vom Heimweg nach den Alpen, das nur einmal manche Naturfreunde nimmer los werden, kuriert am besten der öftere Einblick in die Schönheit der sächsischen Schweiz. Nach und nach tritt zu der grossartigen Natur auch eine ausreichende Bewirtung. Es ist noch nicht lange her, da konnten Leute mit schwachem Magen in der sächsischen Schweiz schlecht reisen. Sie lobten immer den Uebertritt über die Grenze nach Böhmen, dort gäbe es sogar Kaffe, geschweige beseres Bier und guten österreichischen Wein. Das war einmal. Vollends in Schandau trägt man den grössten Dankbaren Ansprüchen Rechnung. Etwas, das vorläufig noch die Elb-Schweiz von den wirklichen Alpen unterscheidet, sind die abwesenden Bergbahnen und meist die Abwesenheit der Mittags- und Abendtafel. Das Wort table d'hôte ist leicht zu verwinden; der Begriff ist nicht schlechterdings zu verworfen. Das gemeinsame Essen und das Pensionsverhältnis, das aber z. B. auf der Bastei existiert, erleichtert dem Schweizer Wirt den Haushalt

Ueber rauchlose Lokomotiven lesen wir in der Wiener „N. Fr. Presse“. Theodor Langer, Ingenieur der österreichischen Nordwestbahn, hat eine für die Menschheit äusserst wichtige Erfindung gemacht. Es gelang ihm, die sehr verwickelten Vorgänge des Heizbetriebes theoretisch richtig zu erklären und das Gesetz der Rauchbildung aufzufinden. Dieses Gesetz entsprechend führt nun eine an der Aussenseite des Kessels angebrachte automatische Luftsteuerung genau so viel Luft in den Feuerraum, als zur Verbrennung der Rauchgase jeweilig notwendig ist. Im Feuerraum wirkt in einer ganz eigenartigen Weise ein Dampfschieber, so dass die eingeführte Luft und die Heizgase, in eine wirbelnde Bewegung versetzt, auf das inigste gemischt und die dabei vollkommen verbrannten Heizgase an die Kesselwände gepresst und daher möglichst ausgenutzt werden. Der grosse Vorteil, der hierdurch erzielt wird, liegt auf der Hand. Nebst der wesentlichen Ersparnis an Brennstoff — die auf Grund genau durchgeführter Vergleichsergebnisse je nach der Beschaffenheit der verwendeten Kohle 10 bis 25% beträgt — wird die ebenso lästige als gesundheitsschädliche Rauchbildung gänzlich vermieden, denn der Lokomotive entweichen nicht mehr wie bisher Funken, Kohlenpartikel und überliechender Rauch und Russ, sondern nur der ausgestossene Arbeitsdampf. Dieses Verfahren gewinnt um so mehr an Bedeutung, als die Coaksfeuerung wohl zwar nahezu rauchlos ist, dafür aber sehr unangenehm, insbesondere die Schleimhäute affizierende giftige Gase entwickelt und sehr kostspielig ist. Der Rauchverzehrungsapparat ist bisher an 35 grössenteils Schnellzugslokomotiven der österreichischen Nordwestbahn angebracht und bewährt sich seit mehr als zwei Jahren in so vorzüglicher Weise, dass die Weiterausrüstung ununterbrochen fortgesetzt wird; weiter liegen auch schon von anderen Bahnen sehr günstige Ergebnisse vor. Die mit dem Langerschen Rauchverzehrungsapparate ausgerüsteten Lokomotiven der österreichischen Nordwestbahn wurden u. a. vom preussischen Eisenbahndirektor Garbe im Auftrage des Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin studiert, welcher sich über die neue Erfindung in Ausdrücken unbedingen und rückhaltlosesten Lobes äusserte. Direktor Garbe fasste sein Urteil in den Worten zusammen, dass die Langersche Erfindung einen ausserordentlichen Fortschritt für die weitere Entwicklung des Lokomotivbetriebes darstelle, ferner dass sich die Einrichtung in der Praxis erstaunlich einfach gestalte und handhaben lasse, vollkommen eisenbahntüchtig sei, und dass die verhältnismässig geringen Kosten der Einrichtung (1200 Mark) sehr bald durch die Ersparnisse eingebracht werden.



Kleine Chronik.

Montreux. Graf Caprivi ist hier eingetroffen und in der Pension Liorus zu längeren Aufenthalt abgestiegen.

Aarburg. Der Gasthof zur Krone in Aarburg ist um die Summe von 93,000 Fr. an Hrn. Ringier-Schiesser von Zofingen in Auverney, übergegangen.

Basel. Laut den Zusammstellungen des Polizeidepartements haben während des verflossenen Monats Oktober in den Gasthäusern Basels 12,580 Fremde genächtigt. (Oktober 1893: 12,325.)

Davos. Amtliche Fremdenstatistik. In Davos anwesende Kurgäste vom 20. Oktober bis 26. Oktober. Deutsche 381, Engländer 341, Schweizer 148, Holländer 97, Franzosen 92, Amerikaner 29, Russen 49, Diverse 72, Summe 1213. Davon waren Passanten 65. Seit Januar 1894: 11,000. (Im gleichen Zeitraum 1893: 10,988.)

Zürich. Wie der „Gastwirt“ mitteilt, verwirrte die kantonale Gewerbe-Ausstellung in Zürich während der vier Monate ihrer Dauer an Zürcher Weinen 50,242 ganze und 64,270 halbe Flaschen oder ca. 575 Hektoliter. Der Rebensaft wurde aus allen Weingegenden des Kantons bezogen und zwar direkt von den Produzenten. Es kamen 43 Sorten, weißer und roter, alter und neuer zum Aus- schank. An Bier, ebenfalls nur von zürcherischen Brauereien geliefert, wurden statt der in Aussicht genommenen 500 Hektoliter im ganzen 1580 Hektoliter konsumiert, was auf den Tag 12—13 Hektoliter ausmacht.



Briefkasten.

Nach Luzern. Unter der in letzter Nummer im Briefkasten erwähnten Reise-Zeitung ist nicht die von Ihnen zuerst genannte, d. h. die „Illustrierte“ gemeint, sondern die andere.

sehr, lassen sichere Dispositionen zu. Wenn in einem deutschen Restaurant zwanzig Gäste oder Parteien eintreten, so richten die Tische kaum zu. Jeder setzt sich für sich allein, fast feindlich sich gegen die Berührung aussperrnd. Man kann erleben, dass an 20 Tischen 20 Personen einsam sitzen. Auch bestellt jeder, nach langem Studium der Speisekarte, etwas anderes. Die Arbeit für die Küche! In der Schweiz kommt der Tourist um 6 Uhr abends an. Seine Frage lautet einfach: „Wann wird gegessen?“ Um 7 Uhr setzt er sich mit Fremden zur Tafel, um halb 9 Uhr hat er vielleicht sehr schätzbare Bekanntschaften gemacht, für weitere Touren Anschluss, für seine botanischen oder geognostischen Interessen bei irgend einem Professor, der in der Pension wohnt, Belehrung gefunden . . . Ist es denn so schrecklich, table d'hôte zu speisen? Billiger ist es in den meisten Fällen sicher. In der Schweiz macht es niemand anders.

Ahnt man hierin das Dorado der Reisenden nach, so kann das nur nützen. Die Bergbahnen aber ahme man nicht oder nur sehr sparsam nach. Der moralische Wert des Reisens und die Poesie der Natur wird herabgedrückt durch üriechende Zahnradschienen und Naphta rauchende Lokomotiven. Mögen unsere herlichen sächsischen Wälder ihren Duft nach Blüten und Tannen sich bewahren. Dann bilden sie eine Schönheit, die man mit vollen Zügen auch dann atmet, wenn man direkt vom Himmel auf Erden, von Rigi kommt.

