

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 7 (1898)
Heft: 13

Artikel: Fachschule in Frankfurt a. M.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522141>

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: 24.04.2026

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

Erscheint
Samstage

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 Petteille oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprech. Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 10 Cts. netto per Petteille oder deren Raum.



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.

Annouces:

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

7. Jahrgang | 7^{me} 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.



Todes-Anzeige.

Mit tiefem Bedauern erhalten wir die Nachricht, dass unser Mitglied

Herr Konrad Arquint

Besitzer des Hotel Belvédère in Schuls

im Alter von 44 Jahren an einem Schlagfluss gestorben ist.

Indem wir Ihnen hievon Kenntnis geben, bitten wir, dem Heimgegangenen ein liebevolles Andenken zu bewahren.

Namens des Vorstandes:

Der Präsident:

J. Tschumi.

Concurrence roulante.

„Mes Messieurs, désirent-ils manger?“ „Merci, nous avons diné dans le wagon“. Tel est à peu près, de nos jours, le dialogue qui s'engage, en certains endroits, entre les maîtres d'hôtels et les clients qui leur arrivent par les trains du midi ou du soir, qui sont parvenus au terme de leur voyage ou bien qui veulent ou doivent l'interrompre. Bien que l'introduction de wagons-restaurants sur les deux principaux chemins de fer de touristes de la Suisse, le Gothard et le Jura-Simplon ne puisse pas être appelée une surprise, bien que, depuis longtemps, elle dût être envisagée comme une mesure d'utilité, au point de vue des voyageurs, et comme la conséquence des bonnes recettes que, d'autre part, réalisaient les entreprises, on se consolait en beaucoup de lieux à la pensée que cette innovation aurait peine à s'acclimater promptement en Suisse. Et l'on pensait avoir encore moins à craindre qu'elle ne prit un développement et une extension si dangereuse et si rapide. En fait, les espérances mêmes de la Société d'exploitation semblent dépassées.

Nous ne sommes pas de ceux qui désireraient voir par avance la route de l'industrie hôtelière débarrassée de cette petite pierre posée devant son développement et sa prospérité, d'autant moins qu'il s'agit ici d'une nouveauté destinée à rendre les voyages plus commodes et plus agréables. En effet, les cercles d'hôteliers eux-mêmes ne sauraient souhaiter rien de mieux que ce qui est susceptible de favoriser, le plus possible, le mouvement des étrangers et les voyages eux-mêmes, et, par-là, il faut comprendre en somme la circulation des chemins de fer, avec tous les agréments qu'elle peut offrir. Assurément, toute chose a deux faces et c'est le cas ici. L'étranger salue l'innovation, dont il se sert; la compagnie des wagons-lits et les chemins de fer en profitent, celle-là directement, celle-ci indirectement, et les tiers en subissent les conséquences. Parmi ces tiers, il faut compter d'abord le restaurateur du buffet de la gare, puis le maître d'hôtel. Mais celui des deux qui a le plus de raisons de se plaindre est le restaurateur, car il paie à la compagnie de chemins de fer un loyer de 30, 40, même 50,000 francs, et il rencontre en elle le plus dangereux des concurrents. Avec l'aide de la Société des wagons-lits, les

compagnies de chemins de fer ont poussé jusqu'à l'achèvement l'art d'amener de deux sources l'eau sous leur moulin; elles s'en portent bien, c'est là l'essentiel. Pour les industriels lésés, c'est une médiocre consolation que de savoir que, finalement, les wagons-restaurants sont soumis à l'impôt, car cette mesure ne rend pas la position de l'un meilleure, ni celle de l'autre plus mauvaise.

Les recettes quotidiennes des wagons-restaurants qui circulent sur le territoire suisse varient dans le moment actuel, où le mouvement des étrangers se maintient encore dans des conditions tout à fait normales, de 700 à 800 francs, et cette somme est perdue soit pour les restaurateurs, soit pour les hôteliers que cela touche. Nous connaissons des hôtels où, sur vingt voyageurs arrivant le soir à l'heure du repas, deux seulement éprouvaient le besoin de manger quelque chose; tous les autres ayant l'estomac satisfait.

On ne saurait blâmer les voyageurs de chercher à adoucir les désagréments du voyage et en abrégé l'ennui en s'asseyant à la table du wagon-restaurant; celui qui critique l'innovation ferait assurément la même chose, le cas échéant. Cela prouve seulement que les hôteliers de certaines stations et de certains centres de touristes devront compter, en bien ou en mal, avec ces circonstances nouvelles. La meilleure démonstration du préjudice qu'éprouvent les restaurateurs de gares avec leurs loyers énormes consiste en ce fait que, dans certain buffet, il n'est plus question de table d'hôte et que quelques dizaines de sandwiches suffisent à satisfaire les besoins des voyageurs.

Viennent le moment où l'un ou l'autre des baux de location des buffets arrivera à son terme, il y aura naturellement diminution de ces prix exorbitants, à moins que l'empressement à soumissionner ces locations n'ait été refroidi par les circonstances nouvelles, ce dont il est permis de douter jusqu'à nouvel ordre. Mais cette concurrence finira tôt ou tard par constituer au détriment de ceux qui sont en cause, (tenanciers de buffets ou maîtres d'hôtels, un facteur dangereux pour leurs intérêts, il ne faut conserver à cet égard aucune illusion. Quand bien même certaines places seront seules à en souffrir, elles devront examiner comment elles peuvent s'en accommoder. Les wagons-restaurants entraîneront une augmentation insensible du mouvement des voyageurs; l'hôtel ne saurait donc espérer dans l'accroissement des visiteurs une compensation au déchet des recettes provenant des repas; c'est un autre équivalent qu'il faut chercher et qui se trouve plus près.

Fremdenverkehr.

(Eingesandt)

In Kurzem wird sich unser Ländchen wieder rüsten auf den würdigen Empfang seiner Saison-Gäste. Es liegt uns von Jahr zu Jahr die immer steigende Pflicht ob, für die richtige Beleglichkeit der Fremden, für deren hygienische, materielle und gesellschaftliche Wohlfahrt besorgt zu sein, so weit dies in unseren Kräften liegt. Weite Kreise unserer Bevölkerung, die mit dem Fremdenverkehr sozusagen nicht unmittelbar in Berührung kommen, haben gleichwohl ein Interesse an dessen Gedeihen. Leider wird das unserm Volke so selten zum Bewusstsein gebracht! Und doch besteht die Gefahr, dass durch eine erhebliche Ablenkung des Fremdenstromes vom Besuch unseres Landes sich die Folgen einer solchen Eventualität bald genug recht wirksam und allen Volksschichten nachteilig bemerkbar machen müssten. Wir dürfen keck behaupten, dass unter den erhaltenden Faktoren unseres Erwerbslebens

das Fremdenverkehrsweesen wohl an erster Stelle steht. Nicht allein dadurch, dass es die grössten Summen unter allen andern Industrien dem Lande zuführt. Viel wichtiger ist, national-ökonomisch betrachtet, die Art und Weise, wie sie das thut. Unsere Export-Industrien bringen ihre Frucht den ausübenden Kräften der betreffenden Branche, darüber hinaus vermögen sie nicht recht wirksam zu sein. Ganz anders beim Fremdenverkehr: In die grossen Kanäle der Hotels, Eisenbahnen, Dampfschiffe zunächst, dann aber auch in die feineren Adern fast aller Gewerbe ergiesst sich der belebende Zufluss einer gesunden Bethätigung und angemessener Entlohnung.

Wenn wir aber eingesehen haben, wie wichtig das kräftige Emporblühen unseres Fremdenverkehrs dem ganzen Lande ist, so sollte auch nirgends verabsäumt werden, seinem Gedeihen obzuliegen und wo dies erforderlich, selbst mit grossen Opfern. Wie wenig aber unsere öffentlichen Angelegenheiten von dieser Erwägung berührt werden, können wir alle Tage sehen. Der Zopf, auf kommunalem und kantonalem, ja sogar auf nationalem Boden ist bei uns immer noch in behaglicher Länge gediehen und der Egoismus des Einzelnen lässt diesen nicht die sonstigen Höhen der Gesamtwohlfahrt der res publica überblicken. Dabei können wir diesen engherzigen Menschen nicht einmal gram sein, weil sie höchsten Falles unser Mitleid herausfordern, denn die Bosheit ist da ohne Frage geringer als der Unverstand!

Nicht nur die holde Ländlichkeit reizt uns zu berechtigter Kritik, nein, auch städtische Verkehrsverhältnisse — die wir viel richtiger mit dem Epitheton *verkehrte Verhältnisse* bezeichnen könnten, bietet uns hinreichenden Anlass dazu.

Jüngst reiste ich in den „Ländern“ (Vierwaldstättersee) und fuhr von einer grösseren Ortschaft mit der Strassenbahn auf's Dampfschiff. Auf der hinteren Plattform des Tram stand da angeschrieben: „9 Stehplätze“. Es waren unser 4 Passagiere da draussen, aber wo die weitem fünf hätten Platz nehmen können, war uns nicht ersichtlich. Kaum dass wir in die Tasche greifen konnten, um das Fahrgeld hervorzuholen. Der Kondukteur zwängt sich mit einem erstaunlichen Heroismus zwischen uns durch und als er vorbei war, erfolgte ein allgemeines Aufatmen der Erleichterung aus der unerhörten Pressung heraus. Links und rechts in den Ecken der Plattform aber waren leere Blechkannen, Kisten, Körbe, Päckchen u. s. f. bis oben hinaus aufgeschichtet, die eben den Platz der fehlenden 5 Passagiere einnahmen! Hinter dem Personenwagen aber trollte sich lustig ein leerer Gepäckwagen seawärts. Es geht sonst nichts über die Gemütlichkeit — doch! hier geht die Bequemlichkeit noch drüber!

Monumentale Prachtbauten, (nicht Mietkasernen), schöne, reinliche Strassen und vor Allen aus freundliche Anlagen, Garten-Rasenplätze mit einladenden Spaziergängen, schattenspendendes Gehölz und Baumgruppen machen die Haupt-Annehmlichkeiten einer Stadt aus.

In richtiger Würdigung dieser Sachlage wird nun in gewissen Städten unseres Vaterlandes von dem Behörden mit allen Mitteln versucht, überall da, wo sich etwa noch ein unbebauter Plätzchen in der Stadt unvorsichtiger Weise zeigen sollte, dieses, um goldenen Mammons willen, eiligst zu veräußern, damit es demnächst von dem erquickenden Anblick einer Mietkasernen oder sonst was gekrönt werde! Meister Götterfried sang nicht umsonst: „Krahwinkel will jetzt Grossstadt werden“ u. s. f. Der kannte sein Publikum, wie Wallenstein seine Pappenheimer! Aber es ist ja doch ein Glück, dass die elementaren Schönheitsbegriffe tief unten im Volke wurzeln und diese von Zeit zu Zeit seinen Auserwählten wieder eine Dosis erfrischenden Lebensbalsams unter die von den Akten verstaubte Ratsnase halten kann, was die Herren allemal zu einem gesunden Niessen

reizt! Helf' Dir Gott! tönt's dann aus dem Volke; aber um seine freien, gesunden, öffentlichen Plätze vor behördlichem Vandalismus zu retten, da muss es sich selbst helfen! —r.

Fachschule in Frankfurt a. M. Am 19. März fand die Prüfung von 16 Schülern der Radnisky'schen Fachschule für Gasthofgehilfen, Schwabenstrasse Nr. 8 in Frankfurt statt und entnahmen wir der „Wochenschrift“ hierüber folgendes: „Zu der Prüfung hatten sich eine Anzahl Interessenten aus Frankfurt und der Umgegend, sowie zwei Delegierte des Aufsichtsrates des Internationalen Vereins der Gasthofbesitzer, die Herren Th. Bieger-Ems und C. W. Müller-Frankfurt eingefunden.

Die Prüfung erstreckte sich auf die nachfolgenden Lehrgegenstände: 1. Deutsch, 2. Französisch, 3. Englisch, 4. Rechnen, 5. Buchführung, 6. Wechsellehre, 7. Geographie der Verkehrsweg und Bahndienst, 8. Waarenkunde, 9. Zerlegung der Schlachttiere und Werthbemessung der einzelnen Theile in Bezug auf Verwendung in der Küche, 10. Aufstellung und Verwendung von Menus, 11. Grundbegriff der Kochkunst, 12. Kellerwirtschaft, 13. Servicelehre, 14. Anstands- und Sittenlehre. Neu gelehrt gegen früher waren Nr. 1 und 14.

Vor Eintritt in die Prüfung hielt der Vorsteher der Anstalt eine kurze Ansprache an die Besucher, in welcher er für das durch den Besuch bewiesene Interesse dankte und in warmen Worten allen Förderern seines Unternehmens, insbesondere aber der werktätigen Hilfe des Internationalen Vereins der Gasthofbesitzer gedachte und um deren aller fernere Unterstützung bat. Es war im Allgemeinen nicht leicht, sich ein annähernd richtiges Urteil zu bilden über das, was die Schule bei jedem einzelnen Zöglinge in Wirksamkeit geleistet hat, denn die Verschiedenartigkeit im Alter und in den mitgebrachten wissenschaftlichen und praktischen Vorkenntnissen ist so gross, dass von der ziemlich gleichmässigen Erreichung eines bestimmten Maasses kaum die Rede sein kann. Genau die Hälfte der in der Prüfung stehenden Schüler hatte vorher bereits höhere Lehranstalten besucht und damit für einzelne Lehrfächer einen gewaltigen Vorsprung von der anderen Hälfte, die nur Elementarunterricht genossen hatte.

Nichtsdestoweniger war es erstaunlich, zu beobachten, wie Vieles diese Letzteren durch den verhältnismässig kurzen Besuch eines Winterhalbjahres eingeholt hatten, und welcher Fleiss insbesondere von den Lehrern hat aufgewendet werden müssen, um es dahin zu bringen. Zu bedauern ist es nur, dass so sehr wenige gerade solcher Fachschüler noch einen weiteren Lehrkursus durchmachen, welcher zur Festigung und zu einem gewissen Abschluss des im ersten Kursus Erlernten von so wesentlicher Bedeutung ist. „Bei allem Fleisse von Lehrern und Schülern ist es nicht möglich, einen so weit ausgedehnten Lehrplan wie die Radnisky'sche Fachschule ihn sich angelegt hat, in einem einzigen Kursus abschliessend zu bewältigen, und könnten wir nur anraten, denselben entweder bedeutend und auf das nur absolut Notwendigste als: Sprachen, Buchführung, Aufstellung von Menus, Grundbegriff der Kochkunst, Kellerwirtschaft und Anstand und Servicelehre einzuschränken, oder Doppel-Kurse zu errichten. Das Gesamtergebnis der Prüfung jedoch war solcher Art, dass man sich sagen musste: die Schüler haben alle mit Vorteil die Anstalt besucht; Jeder hat Vieles in dem halben Jahr gelernt, was ihm in der Zukunft einen grossen Vorsprung vor seinen weniger unterrichteten Kollegen sichern muss.

Im Interesse der höheren Würdigung unseres Gewerbes im allgemeinen, dessen Gehülfenstand aber im Besonderen, wäre zu wünschen, dass derartige Fachbildungsanstalten besser besucht würden, zumal die dafür gebrachten pecuniären Opfer in keinem Verhältnisse stehen

zu den Vorteilen, die sie gewähren, und niemals umsonst gebracht sind. Wie viel vorteilhafter wäre es für unsere jungen strebsamen Elemente, wenn sie vor ihrem Aufbruch in den Auslande einen solchen Lehrkurs durchmachen könnten oder wollten, um, mit den nötigen Unterlagen versehen, ihre Kräfte dort in würdiger Weise als durch Putzarbeiten zu verwenden, und um, wenn nach Hause zurückgekehrt, mit einem anderen als dem etwas verurteilten Kellner-Französisch (oder Englisch) dienen zu können. Wir wollen nicht unerwähnt lassen, dass die Radunsky'sche Anstalt während des letzten Winterhalbjahres einen Bestand von 31 Schülern aufwies, von denen 2 wegen Unbotmäßigkeit und 1 wegen Krankheit entlassen werden mussten, und 1 etwa 10 die Fachschule vor Kurzem verlassen haben, um demnächst in Stellungen einzutreten. Gegen früher bedeutet dies eine wenn auch geringe Steigerung des Besuches, die wir dem würdigen, um das Wohl seiner Zöglinge so überaus besorgten Leiter der Anstalt, Herrn Radunsky, von Herzen gönnen, und die er in Wahrheit verdient."

† Konrad Arquint.

Aus Schuls trifft die Trauerkunde ein, dass dort unerwartet an einem Schlagflusse der weitbekannte und tüchtige Hotelier, Herr Konrad Arquint, im Alter von erst 44 Jahren, plötzlich verstorben ist.

Diese Nachricht wird in weiten Kreisen schmerzlich berührt, denn der Verstorbene war, wie wir einem Nachrufe im „Gastwirt“ entnehmen, in seinen Qualitäten als Gastgeber, wie auch als Mitglied der Gesellschaft ausserordentlich beliebt. Immer voll guten Humors, unermüdet thätig, wusste er überall das Richtige und den richtigen Ton zu treffen und auch den Weg durch die Mühseligkeiten der Existenz zu finden.

Seine berufliche Bildung hat der Verstorbene im Auslande geholt. Eine tüchtige Fundamentbildung und die Freude für das Hotel-fach kamen ihm hierbei trefflich zu statten, so dass er sich bei seiner Heimkunft der Leitung eines grösseren Etablissements gewachsen fühlte. Da seine Mutter, eine unternehmende und energische Frau, welche das „Hotel Belvedere“, jetzt „Hotel du Parc“ gebaut hatte, ihm kurze Zeit nachher durch den Tod entrissen wurde, sprang er mit seiner vollen Kraft ein und führte das Haus zu seiner jetzigen Blüte. Freilich ging das nicht ohne grosse Mühen ab; die damaligen Zeiten waren ungünstig, eine schlechte Saison folgte der anderen und die Verkehrsmittel liessen ebenfalls noch sehr zu wünschen übrig. Dann aber kam endlich die Arlbergbahn und später die Linie Landquart-Davos, welche dem Kurort Schenker-Taras rasches Aufblühen brachten. Auch ihm kamen damit die besseren Tage; sein Haus kam in Aufschwung und mit grosser Unermülichkeit und Umsicht legte er, die Situation klaren Auges überblickend, die Hand an Vergrösserungen, so dass er jetzt zwei Hotels mit Dependenz, mit grossen und wohlgepflegten Parkanlagen hinterlässt.

Sein neuestes Projekt, mit welchem er sich schon eingehend beschäftigt hatte, konnte er leider der Realisation nicht mehr entgegenführen. Auf dem Plateau von Sent beabsichtigte er nämlich ein neues Hotel und Kurhaus zu erstellen und demselben die Sauerquellen des Val Sinestra dienstbar zu machen. Schon vor längerer Zeit hatte er die letzteren gepachtet und sich gesichert und es steht ausser Zweifel, dass er der richtige Mann dafür gewesen wäre, hier eine Kuranstalt ersten Ranges in's Leben zu rufen. Es hat nicht sollen sein; der unerbittliche Tod rief ihn mitten aus seiner Arbeit weg. R. J. P.

Der Fremdenverkehr am Vierwaldstätter See.

Dem sechsten Jahresbericht der Verkehrskommission für Luzern, Vierwaldstätter See und Umgebung entnehmen wir folgende Mitteilungen:

„Mit dem Jahre 1897 brach für Luzern ein neuer bedeutsamer Zeitalter an, einerseits durch die Eröffnung des neuen Bahnhofes und andererseits durch Inbetriebsetzung der direkten Fahrtrassen nach Gotthard, Zug-Goldau und Luzern-Immensee.“

Der Ausbau der Linie Zürich-Thalwil-Zug-Goldau hat Luzern und Zürich einander näher gebracht. Der direkte Anschluss in Goldau dagegen wird einen Teil des Verkehrs aus der Ostschweiz ablenken. Diese Beobachtung konnte letzten Sommer schon gemacht werden. Eine neue Linie hat bei uns Schweizern stets eine grosse Anziehungskraft, und es mag zum Teil auch diesem Umstande der lebhaftere Verkehr auf dieser Route während des Sommers zuschreiben sein. Während von den Nordostbahnhöfen der Sonntagverkehr sich hauptsächlich über Luzern nach den Ausflugsplätzen am Vierwaldstätter See bewegte, ging derselbe nunmehr in stärkerem Umfange der Gotthardlinie entlang und nahm über den Vierwaldstätter See und Luzern den Rückweg.

Eine stärkere Ablenkung des internationalen Durchgangsverkehrs steht nicht zu befürchten, da durch die Verschmelzung der internationalen Zugverbindungen zwischen Frankfurt-Basel-Luzern-Mailand die Fahrzeiten derart vermindert sind, dass für Mittel- und Norddeutschlands westlichen Teil die Gotthardroute immer noch die direkteste und schnellste bleibt.

Bei der im Allgemeinen nicht ungünstigen Witterung waren letztes Jahr die Höhenstationen gut frequentiert, so dass die Saison als gute Mittelsaison bezeichnet werden darf. Leider machte der September mit einem jähen Wetter-

sturz einen Strich in die Rechnung und brachte die Saison zu einem plötzlichen Abschluss. Die Gesamtzahl der in Luzern vom 1. Mai bis 15. Oktober abgestiegenen Fremden betrug 95,258 (1896: 97,185; 1895: 101,654; 1894: 91,408). Das grösste Kontingent stammte Deutschland mit 31,876; dann folgen: Grossbritannien 17,149, Schweiz 13,934, Frankreich 8792, Vereinigte Staaten Nordamerikas und Kanada 8556, Belgien 3071, Russland (mit Ostsee-Provinzen) 2811 u. s. w.

In diese Zahlen sind nach bisherigem Usus Gesellschaften, Vereine, Schulen, Geschäftsreisende und Lokalverkehr nicht begriffen. Besonders fühlbar machte sich gegenüber dem Vorjahre der Ausfall von englischen (1896: 19,704) und amerikanischen (1896: 10,145) Touristen. Der Grund hiezu lag wohl in dem Jubiläumsfeste der Königin Viktoria, welches alle offiziellen Notabilitäten bis tief in die Saison in London festhielt, und bezüglich Amerikas in der grossen wirtschaftlichen Krise, welche nunmehr überwunden scheint, so dass wir für das kommende Jahr mit Vertrauen auf normalere Verhältnisse in anglo-amerikanischen Touristenverkehr rechnen dürfen. In Norddeutschland hat die Ausstellung in Stockholm den Reisetourismus etwas beeinflusst, während Belgien trotz der Ausstellung in Brüssel noch besser vertreten war, als in früheren Jahren. Der übrige Verkehr, mit Ausnahme von Frankreich, der einen kleinen Rückgang zeigt, erwies sich den früheren Ergebnissen ebenbürtig.“

Vermischtes.

Elektrische Post.

Die „Deutsche Verkehrszeitung“ berichtet von einer elektrischen Post, mit welcher in Boston der Anfang gemacht worden ist. Die Beförderung der Mitteilungen erfolgt in ähnlicher Weise wie bei den Rohrposten der Grossstädte; während bei diesen jedoch die Übermittlung von Korrespondenzen auf pneumatischem Wege besorgt wird, bewirkt dies bei der Bostoner Post die Elektricität. Das Verdienst, die erste Anregung zu dem neuen Betriebssystem gegeben zu haben, gebührt dem italienischen Elektriker Caplet. Der Bahnkörper besteht aus zwei mit einem gewissen Abstand übereinander auf Pfosten liegenden Schienen, zwischen denen ein langer, hoher Eisenzylinder läuft, der durch seine Form auch bei sehr grosser Geschwindigkeit die Luft leicht durchschneidet. Zwischen den Schienen sind ferner in Abständen, die etwa der halben Zylinderlänge entsprechen, Drahtrollen von isoliertem Kupferdraht angebracht, durch welche der Zylinder hindurch läuft und die mit einer elektrischen Leitung in Verbindung stehen. Die beiden Schienen bilden die elektrische Leitung. Die elektrische Rohrpost, die in der Minute eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 1000 Meter ermöglichen soll, lässt sich nach Bedarf auf den einzelnen Stationen anhalten, um dem Zylinder Sendungen zu entnehmen oder neue hinzuzulegen.

Die seltenste Eisenbahn

die im County Sonora in Kalifornien, welche an den Spitzen hoher Bäume entlang über eine tiefe Schlucht zwischen Stear Point und den Clipper Mills angebracht ist und tatsächlich über die Gipfel der Bäume dahingehet. Die Abhänge der Schlucht sind stark bewaldet, zwei der berühmten kalifornischen Rottannen ragen hoch aus dem Baumwuchs empor. Statt über die Schlucht eine kostspielige Brücke für die Bahn zu bauen, hat man jene beiden Baumriesen als Brückenpfeiler von 70 Fuss abgesehen. Ebenso wurden die anderen Bäume in entsprechender Höhe gestutzt und so erhielt man den Unter- und Oberbau einer Brücke, welche die Natur selbst geliefert hat. Als der Plan entworfen wurde, hielten ihn Viele für unausführbar. Aber die Bahnbauer liessen sich nicht irre machen und es dauerte nicht lange, so brauste die erste Lokomotive, mit Cabuse und vier Güterwagen, trümpelnd über die Baumgipfel dahin. Es ist Aussicht vorhanden, dass die beiden Rottannen, welche die Bahnhöhle tragen, noch lange dem Sturm der Zeiten trotzen werden, — und sollten sie einmal ihre Aufgabe nicht mehr erfüllen können, so wird man hoffentlich zeitig genug Kunde davon erhalten.

Als Monstrum für die Weltausstellung,

welche in den nächsten Jahren auf Cayuga-Island, Niagara-Falls, stattfinden soll, ist eine Schrauben- oder Spiralbahn von erstaunlich grossen Abmessungen bestimmt. Die Höhe des Turmes beträgt 500 Fuss, der Durchmesser desselben am unteren Ende 80 Fuss und 50 Fuss am oberen Ende. Das Schienengeleise wird ausserhalb des Turmes von Consolen gestützt, so dass man während der gleichzeitigen Auf- und Abfahrt einen freien Ausblick hat. Die Steigung des Geleises beträgt 40 Fuss auf einer Umdrehung, so dass man also auf der Höhe von 400 Fuss schon zehnmal den Turm umkreist hat. Selbstverständlich wird der Betrieb als Zahnradbahn vorausgesetzt. Am oberen Ende des Turmes ist eine Plattform angebracht, um den Passagieren Gelegenheit zu geben, das grossartige Panorama, welches die wunderbare schöne Gegend darstellt, mit Muse zu besichtigen. Der erhöhten Sicherheit wegen wird ein Doppelgeleise angeordnet, so zwar, dass zwei Schraubengänge ineinander geschoben werden.

Fein abgeführt.

In einer grosseren rheinischen Stadt erhielt eines Morgens — so erzählt die „Köln. Volkszt.“ — ein Philologe ein grosses Packet. Von Freude wird er geöffnet, und es enthält — sechs Kistchen Cigarren mit folgendem Brief: „Sehr geehrter Herr! Wir erlauben uns, Ihnen abet sechs Kistchen unserer anerkannt guten Cigarren zu schicken. Wir zweifeln nicht,

dass sie Ihnen gefallen werden, und bitten Sie, uns auch in Ihrem werten Bekanntheitskreise zu empfehlen! (Den Betrag — 6 Mk. per Kiste — erbringen wir per Post-Verbandsung.) Hochachtungsvoll. . . . Cigarren-Versand-Haus.“ Postwendend geht an die Firma folgender Brief seitens des Philologen ab: „Sehr geehrter Herr! Ich erlaube mir, Ihnen abet zwölf Stück meiner anerkannt guten Doktordissertation zu senden. Ich zweifle nicht, dass Sie Ihnen gefallen wird; sollte in Ihrem Bekanntheitskreise sich jemand dafür interessieren, so bin ich gern bereit, Ihnen weitere Exemplare zu liefern. (Den Betrag — 3 Mk. das Stück — bitte ich mir gutzuschreiben.) Hochachtungsvoll. . . .“ Umgehend hat ein Schreiben des Cigarren-Versand-Hauses ein: „Wir ersuchen Sie höflichst, uns die betreffenden Cigarren zurückzusenden. Anbei die Gebühren für Porto und Verpackung. Ihre Dissertationen senden wir heute noch zurück. Hochachtungsvoll. . . .“

Keine Chronik.

Ragaz.

Das Hotel Hof Ragaz ist mit 15. März wieder eröffnet.

Genf.

Das Grand Hotel National ist seit 1. April für die Saison eröffnet.

Luzern.

Die Gütschbahn hat mit Sonntag den 27. März ihren diesjährigen Betrieb eröffnet.

Vitznau-Rigibahn.

Die Aktionärsversammlung beschloss am 18. März die Ausrichtung einer Dividende von 3 Prozent.

Kreuznach.

Soobilder A.-G. In 1897 wurde ein Reingewinn von 10788 Mark erzielt, wovon 3% Dividende verteilt werden.

Karlsruhe.

Das Hotel Victoria hat Herr Ernst Haus in Ulm (zum Hotel Baumarkt) für 300000 Mk. käuflich erworben und wird es am 1. Februar 1898 übernehmen.

Luzern.

Der Verwaltungsrat des „Grand Hotel National“ beantragt für 1897 für die Stammaktien 1 Prozent, für die Prioritätsaktien 3 Prozent Dividende, beides wie im Vorjahre.

München.

Herr Fritz Schulte (früher Hotel Métropole in Brüssel und zuletzt Frankfurt) Hof in Frankfurt a. M.) übernimmt am 1. April die Direktion im Rheinischen Hof hiersebst.

Zürich.

Für den Bau eines Klubhauses mit Variététheater auf dem freien Gartenland östlich vom alten Thonalle-Areal hat der Regierungsrat als letzte Rekrutinstanz die Bewilligung erteilt.

Freiburg.

Der Freiburgerische Hotelier und Wirtverein hat Herausgabe eines Führers durch den Kanton Freiburg beschlossen in einer Auflage von 10,000 französischen und 5000 deutschen Exemplaren.

Lenzburg.

Die Conservenfabrik Lenzburg, vormals Henckel & Roth, ist in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Aktiven und Passiven sind mit Wirkung vom 1. Februar 1898 an die neue Gesellschaft übergegangen.

St. Moritz.

Die Wintersaison ist, wie der „N. Z.“ berichtet wird, nun als abgeschlossen zu betrachten. Diese und die nächste Woche ist Massenauswanderung. Die Winterreise 1897/98 registriert sich als ein durchaus befriedigendes.

Bern.

Herr Alex. Kraft macht durch Zirkular bekannt, dass infolge Hinscheidens des Herrn Wieland das Hotel Bernerhof nunmehr mit Herbeiziehung seiner beiden Söhne, Herrn Eugen und Rudolf Kraft, unter der Firma Kraft & Söhne, weitergeführt wird.

Paris.

Einladungen zur Beteiligung an der Weltausstellung zu Paris im Jahre 1900 sind von der französischen Regierung an 56 Länder ergangen, von denen bereits 49 zugehende Antworten eingegangen sind. Anzeigen sind bezüglich der Einladungen Folgende listeten und 6 Staaten stehen noch mit ihrer Entscheidung aus, darunter Brasilien.

Schwarzwald.

† Am Sonntag starb in Tübingen der Besitzer des Schwarzwaldhotels, Herr Jäger, ein geborener Frankfurter. Er erbaute vor etwa zehn Jahren das Hotel an Ufer des Schwarzwaldsees und machte sich um die Hebung des Fremdenverkehrs der Gegend sehr verdient. Der Verschönerungsverein Tübingen wurde von ihm ins Leben gerufen und geleitet.

Davos.

Antliche Fremdenstatistik. In Davos anwesende Kurgäste von 11. März bis 18. März 1898: Deutsche 78, Engländer 12, Schweizer 332, Holländer 121, Franzosen 163, Belgier 72, Russen 104, Oesterreicher 39, Amerikaner 46, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 56, Dänen, Schweden, Norweger 31, Angehörige anderer Nationalitäten 3. Total 2202, Davon waren 63 Passanten.

Ein Automat.

der die Briefe, sobald sie in den Kasten geworfen werden, mit dem Datumstempel versieht, ist von zwei Turinern erfunden und denselben bereits patentiert worden. Ein Vorbild hatten die Erfinder in den Bahnhofen aufgestellten Automaten mit Lebensversicherungskarten oder der automatischen Waage, welche nach Abwägung ein Billet mit aufgedrucktem genauem Körpergewicht herausgab.

Paris.

Hotel Maurice in Paris sollte einer auch von uns gewürdigten Meinung zufolge an eine Aktiengesellschaft übergegangen sein, wie nun aber der „Wochenrichter“, welcher die Notiz entnommen hatten, authentisch mitgeteilt wird, ist jene Nachricht gänzlich unbegründet. Das Hotel Maurice ist nicht verkauft, weder an eine englische Gesellschaft noch an irgend Jemand; Eigentümerin ist, wie schon seit 33 Jahren, Comtesse Jaworska.

Luzern.

(Einges.) Die Hotels Schweizerhof, Luzernerhof und Grand Hotel National in Luzern haben sich vereinigt. Diese drei weitverbreiteten Hotels erwarten nunmehr in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, an deren Spitze für eine Reihe von Jahren die bewährten bisherigen Chefs der drei Etablissements, nämlich die Herren Hauser vom Schweizerhof und Pfyfer vom Grand Hotel National, verbleiben werden, so dass in der Führung derselben eine Aenderung nicht eintreten wird.

Appenzell.

(Einges.) Das „Weissbad“ bei Appenzell ist nebst Dependenz und Liegenschaften an eine Aktiengesellschaft übergegangen für den Betrag von Fr. 260,000. Die Aktiengesellschaft konstituierte sich mit einem Kapital von Fr. 400,000 (800 Aktien à Fr. 500), die zum grössten Teil in Appenzell L./Rh. gezeichnet wurden. Es ist für die Ostschweiz und speziell für das herrliche Appenzellerland sehr zu beglücken, dass das altbekannte und prachtvoll gelegene „Weissbad“ einem neuen Aufschwung entgegengeht.

Luzern.

(Einges.) Die Versteigerung des Bau-terrains am Bahnhof in Luzern (westlicher Teil) hat so brillante Resultate ergeben, wie wohl der Stadtrat kaum erwarten durfte, nämlich Block I. 424 m² haltend, ca. 848,000 Fr., Block II. 2175 m² haltend, ca. 215,000 Fr. und Block III. 2118 m² haltend, ca. 195,000 Fr. Bei Block I war also der erste Durchschnittspreis ca. 200 Fr. per m², während der Preis für die im Bau befindliche gelegene Parzelle I bis auf Fr. 407 per m² gesteigert wurde, ein bis dahin auf hiesigem Platze wohl unerreichter Preis.

Villeneuve.

En attendant que les projets de reconstruction de l'Hotel Byron soient terminés, il sera démonté dès le 1er avril de la saison, sous la direction de M. et Mme Gehrig. Les éléments anglais qui se sont récemment joints à la société actuelle de Byron, semblent assurer le succès de cette entreprise. D'autre part, on nous assure que les travaux de correction de la route Grandchamp-Villeneuve vont commencer ces jours. Cette correction a pour but la suppression du passage à niveau sous l'Hotel Byron et permettre la continuation du chemin de Chillon à Villeneuve.

Bern.

Die Lötschbergbahn, neue verbessertes Projekt Thun-Brig, nebst Annahme Vergleichung mit dem Gegenprojekt Thun- und Simmenthal (Wildstrubelbahn) betitelt sich eine soeben erschienene starke Broschüre des Herrn Oberlehrer Feussler. Auf Grund eingehender Studien hat er sich früher ausgeprochen, ein Projekt in Berücksichtigung neuer Vorkommnisse, die den Gedanken der Zufahrtsbahn zum Simplon förderten, umgearbeitet und in jeder Richtung verbessert und durch die Vergleichung mit dem Gegenprojekt den Beweis erbracht, dass alle Interessen in einer Bahn durch die Gebirgsmassen, die Bern und Wallis trennen, sich dem Lötschberg zuwenden müssen.

Reise um die Erde in 32 Tagen.

Dank der mehr als halb vollendeten transsibirischen Eisenbahn und der neuen, das Territorium von Alaska durchschneidenden Linie, dürfte man bald in der Lage sein, in 32 Tagen um die Erde zu reisen, wobei der Weg — mit Ausnahme der Überfahrt von New-York nach Bremen und des Uebersetzens der Beringsstrasse zwischen Asien und Nordamerika — mit der Eisenbahn zurückgelegt wird. Die Reiseorte gehen von Bremen nach Petersburg, Kottomango über die Beringsstrasse, New-York nach dem Ausgangspunkt der Reise. Für die einzelnen Etappen kommen folgende Zeiten in Anwendung: von Bremen nach Petersburg 1 1/2 Tage, von Petersburg nach Kottomango 8 Tage, von Kottomango nach der Beringsstrasse 2 Tage, von der Beringsstrasse nach New-York 14 1/2 Tage, von New-York nach Bremen 6 Tage, das macht zusammen 32 Tage.

Sachen G. Balsiger gegen G. Stüchel.

Besitzer des Hotel Storchen ergangen Urteil des Strafgerichts vom 9. März hatten sowohl Kläger wie der Beklagte appelliert. In jener Sitzung wurde auf Klage des G. Balsiger der Baumeister und Eigentümer des Hotel Storchen, wegen Betrug und Verurteilung zu 500 Fr. Busse verurteilt. Der Kläger hatte appelliert, weil ihm die Geldbusse keine genügende Sühne sei, es müsse in diesem Falle auf eine Haftstrafe und eine Entschädigung an den Kläger erkannt werden. Der Beklagte appellierte, weil die Haftstrafe bereits verhängt, wo nur eine Verurteilung wegen Übertretung erfolgen könne, die eine solch exorbitant hohe Strafe nicht rechtfertige. Das Appellationsgericht hat aber nach einer ziemlich langen Beratung das erstinstanzliche Urteil bestätigt, mit dem Zusatz jedoch, dass die Entschädigungsforderung auf den Civilweg verwiesen wird. Dem Beklagten G. Stüchel werden auch die ordentlichen und ausserordentlichen Kosten der zweiten Instanz auferlegt.

L-Züge werden jetzt neben den D-Zügen eingeführt.

Die „Expresszüge“ nämlich Eisenbahn-Schlafwagen führen auf den preussischen Staatsbahnstrecken fort die Bezeichnung „Luxus“, abgekürzt L-Züge“ und werden unter dieser Bezeichnung in die Fahrpläne der Kursbücher aufgenommen werden. Diese unternehmende und Vermeidung der schnellfahrenden Züge in S-Züge (gewöhnliche Schnellzüge), D-Züge (Durchgangszüge mit Platzgeblüh) und L-Züge. Die Bezeichnung Express- oder E-Züge wird hierneben von fremden Bahnen beibehalten. Die L- oder E-Züge werden nur auf Speisewagen mit sich können nur von Reisenden mit Fahrkarten L. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Gegenwärtig sind folgende Luxuszüge im Betriebe: der Nord-Express (Göttingen-Berlin), der Ostende-Wien-Express, der Ostend-Paris-Express (Paris-Konstantinopel), der Nord-Süd-Express (Berlin-Venedig), der Mittelmeer-Express (Paris-Marseille-Ventimiglia), der Peninsular-Express (Paris-Brindisi), der Luzerner-Express (Paris-Matigny-Birsbrunn) und der Express Wien-Cannes oder Nizza.

Luzern.

(Einges.) Die Generalversammlung des „Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee und Umgebung“ vom 29. März 1898 genehmigte die Jahresrechnung für 1897. Als Rechnungsvorsitzenden wurden gewählt die Herren Dr. Zimmerli-Glasser und Schnaas. Dem offiziellen Verkehrsverein Luzern wurde eine Subvention von 6000 Fr. zugesprochen und für die üblichen Annoncen und Reklamen, sowie für einige spezielle Reklamewerke Kredite bewilligt. Y. Auflage der Reliefkarte der Central-Schweiz, welche demnächst an die Subscribers zum Versand gelangt, wurden für den Verein 500 Exemplare als Reserve bestellt. Das „Fremdenblatt“ wird im Laufe des Monats Mai in gewohnter Weise erscheinen; den Mitgliedern wird empfohlen, auf die richtige Abfassung der Fremdenlisten eine besondere Sorgfalt zu verwenden. Der ausserordentliche Jahresbeitrag für 1898 wurde auf 40 Cts. per Fremdenblatt festgesetzt. In den Vorstand wurden gewählt Herr Oskar Hauser Herr Hans Pfyfer vom Hotel National gewählt. Die Herren Oberle und Döpfer wurden für eine neue Amtschreibung als Präsident.

Briefkasten.

A. C. in P.

Der Same der in der letzter Nummer besprochenen Luftballon-Pflanze (Cardospermum birsutum) kann bei Herrn Albert Fürst in Schmalhof, Post Vilshofen (Nieder-Bayern) bezogen werden.

L. M. in G.

Unser Blatt geht regelmässig an Ihre Adresse ab und wenn Sie dasselbe nicht immer erhalten, so können wir uns die Sache nicht anders erklären, als dass sich in Ihrem Hause ein Zeitungsmarder befindet. Wer ein Interesse hat, sich jenen das Blatt anzeigen, bevor es in Ihren Besitz gelangt, dürfte nicht schwer zu erraten sein. Namentlich die Hoteliers bei den Hotels, die in unserem Blatt inserieren, haben sich die unberufenen Liebhaber für dasselbe und damit auch die Reklamationen wegen Nichterhalt gemehrt; an der Expedition liegt der Fehler nicht.

W. M. in F.

Ein Auszug aus dem in der „Wochenrichter“ erschienenen Bericht über die Fachschule war bereits gesetzt und legen wir deshalb Ihre ausführliche Korrespondenz dankend beiseite.

Theater.

Repertoire vom 3. bis incl. 10. April 1898.

Stadttheater Zürich.

Sonntag 7 1/2 Uhr: Der Obersteiger, Operette. Montag 7 1/2 Uhr: Die Zaubervögel. Dienstag: Keine Vorstellung. Mittwoch 7 1/2 Uhr: I. Vorstellung im Wagner-Zyklus: Rienzi, Oper. Donnerstag u. Freitag: Keine Vorstellung. Samstag 7 1/2 Uhr: 2. Vorstellung im Wagner-Zyklus: Der fliegende Holländer. Sonntag: Keine Vorstellung.

Hiezu eine Beilage.

Verantwortliche Redaktion: Otto Amsler-Aubert.