

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 8 (1899)
Heft: 36

Titelseiten

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: 24.01.2026

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

Basel, den 9 September 1899.

Bâle, le 9 Septembre 1899.

Erscheint • • Samstage

Abonnement:

Für die Schweiz:

3 Monate Fr. 2.—
6 Monate " 3.—
12 Monate " 5.—

Für das Ausland:

3 Monate Fr. 3.—
6 Monate " 4.50
12 Monate " 7.50

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

7 Cts. per 1 millimeterzeile oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen $3\frac{1}{2}$ Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.

Paraissant • • le Samedi

Abonnements:

Pour la Suisse:

3 mois Fr. 2.—
6 mois " 3.—
12 mois " 5.—

Pour l'Etranger:

3 mois Fr. 3.—
6 mois " 4.50
12 mois " 7.50

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:

7 Cts. par millimètre-ligne ou son espace. Rabais en cas de répétition de la même annonce.

Les Sociétaires payent $3\frac{1}{2}$ Cts. net par millimètre-ligne ou son espace.

*

Organ und Eigentum des
Schweizer Hotelier-Vereins

8. Jahrgang | 8. Année

Organ et Propriété de la
Société suisse des Hôteliers

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

Schweizerische Generalabonnements und Badische Kilometerhefte.

Unser verehrter Korrespondent *Ch. St.* hat in seinen Ausserungen über den Wert der Generalabonnements und Kilometerhefte dem Wunsche Raum gegeben, es möchten sich in dieser Frage Stimmen aus Eisenbahnkreisen vernehmen lassen. Wir sind nun zwar nicht in der Lage, mit Stimmen aus dieser Richtung aufwarten zu können, dagegen haben sich bereits die öffentliche Presse und mit dem Verkehrswesen vertraute Blätter dieser Frage bemächtigt und ist es interessant, wie grundverschieden die Ansichten über dieselbe lauten.

In der General-Versammlung des Verbandes schweizerischer Post- und Zollangestellter war die Anregung gemacht worden, es möchten speziell im Interesse des Postpersonals Generalabonnements mit achtjähriger Gültigkeitsdauer eingeführt werden.

Der Sekretär des Verbandes, *Nat.-Rat* Wullschleger, bezeichnete, dass einem solchen Begehr entsprochen würde. Es könnte sich überhaupt und bloss um eine Aenderung der kurzfristigen Billete handeln; natürlich nicht im Sinne, sie zu habtieren. Wullschleger möchte für die Post- und Zollangestellten eher die in Deutschland üblichen Kilometerhefte in Anregung bringen, mit welchen sie wenigstens nicht mit der gebundenen Route beschränkt sind, wie die Rundreisbillets.

Die „Allg. Verkehrszeitung“ in Basel, welche in unserem Blatte erschienene Korrespondenz nachdruckt, fügt derselben folgende Bemerkung bei:

„Wir stimmen fast in allen Punkten mit der Korrespondenz der „Hôtel-Revue“ überein, ja, wir werden zu Ende der Saison, wenn ein absolutes Urteil möglich sein wird, von den geradezu widerlichen Erscheinungen des heutigen Kredit-Plättchen-Verkehrs auf dem Lande wegberichten; nur in einem Punkte müssen wir dem Herrn Korrespondenten widersprechen, nämlich in dem, was er betrifft des Preises des Badischen Kilometerheftes sagt. Dieser ist nämlich mit 39 Pfennig per Kilometer in zweiter Wagenklasse und mit Schnellzugsbenutzung ein so niedriger, dass man billigerweise von dem Dringen nach einer immer weiteren Herabsetzung endlich absehen sollte. Welche Resultate diese anomalen Preisreduktionen in Reiseverkehr hervorbringen, das hat eben der Herr Korrespondent sehr richtig erfasst und wiedergegeben. Doch auch hierüber ein anderes Mal mehr.“

Die „Nat.-Ztg.“ lässt sich im Tagesbericht vom 31. August u. A. wie folgt vernehmen:

„Die Zeit der Hochsaison geht ihrem Ende entgegen. Das einstimmige Urteil der an dem Fremdenverkehr beteiligten Kreise lautet im Allgemeinen sehr befriedigend. Aber nichts destoweniger erlischt die Verpflichtung nicht, vorhandene Mängel und Fehler zu beseitigen und nach Verbesserungen und Verwaltungsumstößen zu streben, um diese für unser Land so wichtige Einnahmequelle zu sichern und zu mehren.“

Wer gegenwärtig mit der Eisenbahn fährt, macht leicht die Wahrnehmung, dass der Gebrauch des gewöhnlichen Billets ungemein zurückgegangen ist, während immer mehr das Kombinierbare Rundreisebillet und das Generalabonnement in Aufnahme kommen. Man würde sich indessen täuschen, wenn man daraus schließen würde, dass mit diesen beiden Billetarten allen billigen und gerechten Anforderungen entsprochen werden sei.

Alsbald wird die Schweizerischen Eisenbahngesellschaften die Generalabonnements eingeführen, gung das Bogenheu derjenigen solchen nach Billets, die sich mit der Frage befassten, dahn, es sei einer dem badischen Kilometerheft entsprechende Einrichtung zu treffen. Durch die Einführung des Generalabonnements wurde dieses Begehr momentan in den Hintergrund gedrängt. Aber nur momentan. Denn sehr bald zeigte es sich, dass die Generalabonnements sehr allgemein bestehenden Befürbissen und Wünschen nicht zu genügen vermögen und dass sie ebensoviel Eobeistand zu Folge haben, von der Bedürfnis, man ursprünglich keine richtige Vorstellung hatte.

Das Generalabonnement ist eine Einrichtung, die nur diejenige Klasse von Reisenden befriedigen kann, deren Geschäft die häufige und rasche Beförderung von Ort zu Ort mit möglichst kurzen Aufenthalt an diesen in sich schliesst. Das sind im Grunde genommen nur die Geschäftsreisenden. Wer

um sich zu erholen, um eine Gegend kennen zu lernen, für den ist das Generalabonnement nicht das geeignete Billet. Will er sich die dazu erforderliche Musse gönnen, so bezahlt er dasselbe zu teuer. Will er dasselbe ausnützen, so ist die Reise, die ihm zur Erholung oder zur Bereicherung seiner Kenntnisse dienen sollte, eine wilde Jagd, die ihren Zweck verfehlt. Weitauft dem grössten Teil des Publikums und in weitaus den meisten Fällen dient das Generalabonnement nicht. Aber auch den Interessen der Eisenbahnverwaltungen entspricht es keineswegs in dem erwarteten Maße. Wohl ist die Ziffer der Passagiere, welche infolge des Generalabonnements unzweiflbar erhöht werden, gestiegen. Allein was man schon im Anfange einwendete ist ebenfalls eingetroffen, dass nämlich die Eisenbahnen zu einer Vermehrung der Betriebskosten geführt haben, die sie nicht in dem Masse erwarteten, und dass nicht alle Gesellschaften in gleicher Masse davon tragen müssen. Am meisten leidet die Hotelindustrie unter dem gegenwärtigen Zustand der Dinge. Da beklagt man sich bitter darüber, wie sich der Touristenstrom in einen Passantenstrom zu verwandeln drohe, und wird dadurch der Fremdenverkehr geschädigt werden.

Wiederum ist die Interessen der Hotelindustrie da, wo sie sich mit den Interessen des Publikums im Allgemeinen kreuzen und ihnen entgegenstehen, nicht die ausschlaggebenden sein können, so verdienst sie doch alle Beachtung, da wo sie dieselbe Richtung wie diejenigen des Publikums aufweisen. Und dies ist bei der Frage der Generalabonnements unbedingt der Fall.

„Durch die Einführung der Generalabonnements ist die Frage der Einführung des Kilometerheftes in den Hintergrund geschoben worden. Nun, da sich erwiesen hat, dass die ersten den gehörten Erwartungen nicht entsprechen, dass die Eisenbahngesellschaften nicht die Folge haben, tritt das Kilometerheft wieder aus der Vorsenkung hervor und verlangt sein Recht. „Wir zweifeln keinen Augenblick, dass ihm das selbe werden wird. Denn in ihm vereinigen sich die Vorzüge der Bequemlichkeit für das reisende Publikum mit denjenigen der Loyalität und Gerechtigkeit. Man kehrt damit wieder zu dem alleinigen Grundsatz zurück, dass Leistung und Gegenleistung einander proportional sein müssen. Die Billets für besondere Kästen und Klassen werden aufgehoben, und an ihrer Stelle tritt die genaue Rechnung zwischen Leistung und Gegenleistung. Die Befestigung in der Tischlerei stützt sich genau nach der Grösse der Leistung auf.“

„Die Tischlerei stützt sich genau nach der Grösse der Leistung auf.“

„Wir gehen wieder mit dem Kollegen von der „Nat.-Ztg.“ noch mit dem Verfasser obiger Erwiderung völlig ein. Nicht bloss eigene Erfahrung, sondern zahlreiche Ausserungen aus dem Publikum nötigen uns zu der Ansicht, dass die „Nat.-Ztg.“ mit ihrer Kritik des Generalabonnements für kurze Zeit (etwa 10 Tage) ein monatige ganz allein auf weiter Flur dasteht, das im Gegenteil gerade diese Neuordnung durchweg freudig aufgenommen worden ist und dass jedermann, der sich dem Gebrauch gemacht hat, die Abschaffung im höchsten Masse bedauern würde. Nur für die Leute, die ängstlich darauf halten, den einmal bezahlten Abtrag wirklich abzuführen, mag das Touristen-Generalabonnement Unbequemlichkeiten mit sich bringen. Wer reist, um sich zu erholen, wer frei sein will von dem Zwangsreiseplan, den das „Rundreisebillet“ enthält, wird sich nicht um den Billetschalter herumdrücken, und wer sich Aenderung der Reise wünscht, wird selbst vornehmen will, der wird den kurzfristigen Generalabonnement vor allen anderen Billetarten den Vorzug geben.“

„Dass nun gar unsere Hotelindustrie mit der neuen Einrichtung unzufrieden sein soll, dass ist eine Behauptung, wofür jeder Beweis fehlt. Wir glauben im Gegenteil, dass jede Erleichterung des Reisens den Fremdenverkehr hebt, und wir gestatten uns, vorläufig die Einführung des Generalabonnements, einschliesslich mit kurzer Frist, als eine der angenehmsten und vortheilhaftesten Errungenschaften des Publikums zu bezeichnen.“

Die „National-Ztg.“ lässt sich mit vorstehender Replik nicht von ihrer Meinung abbringen: sie führt in einem zweiten Artikel an, dass auch die „M. N. N.“ sich zu Gunsten des Kilometerheftes ausgesprochen. Ferner bringt sie einen Auszug in dem unserem Blatte erschienenen Korrespondenz und führt dann weiter:

„Die Argumentation des Eindenders in den „Basler Nachrichten“ zeigt von der Vorstellung aus, das Kilometerheft halte den Verkehr in dem Generalabonnement nicht aus. Die Kontrolle müsste in eine fiktive Chikanage ausarten. Wir gestehen unumwunden zu, dass in dieser Beziehung das Generalabonnement einen Vorzug besitzt. Indessen ist diese Kontrolle auch der Verbesserung fähig. Das Kilometerheft dagegen gewährt andere Vorteile und diese lassen erwarten, dass es bei dem grössten Teile des reisenden Publikums dem kombinierten Rundreisebillet und dem Generalabonnement vorzuziehen wäre – wenn es eingeführt wäre. Es hat eindeutige Gültigkeit und man muss, um diesen Vorzug zu erhalten statt 300 und 400 Fr. bloss zirka 30 Fr. bezahlen. Das bewirkt, dass es einem viel

grössem Personenkreis dienen kann, als das Generalabonnement, nämlich allen denjenigen, die per Zirkira 1000 Kilometer per Eisenbahn zurückfahren. Diese 1000 Kilometer können innerhalb Jahresfrist zu beliebiger Zeit und in beliebiger Weise abgefahren werden. Man ist nicht gezwungen, innerhalb 14 Tagen, einem Monate etc. so viele Reisen auszuführen. Wird der Inhaber auf der Reise krank, kann er diese unterbrechen ohne Einbusse und Verlust des Billets befürchten zu müssen. Nicht nur das Reisebedürfnis einer oder zweier Personen, sondern dasjenige einer ganzen Familie kann mit ein und demselben Billet befriedigt werden. Doch wir möchten die Tischlerei nicht weiter ausdennerlegen. Man hat ja hier in Basel Gelegenheit, dass den badischen Staatsbahnen kennenzulernen. Der Kilometerheftvorkauf auf denselben hat von 1898 auf 1899, was die Zahl der Hefte anbetrifft, um 16,63 Prozent und was den Ertrag anbetrifft, um 15,53 Prozent zugenommen. Diese Zahlen beweisen die Popularität der Einrichtung. Uebrigens gibt es ein einfaches Mittel, um jeden Zweifel zu haben. Führe man das Kilometerheft neben den Generalabonnement und dem kombinierten Rundreisebillet ein und gewürge man die Resultate. Es ist uns nicht bange dafür, dass dasselbe bei dieser Konkurrenz seinen Weg machen würde.“

So weit die „Nat.-Ztg.“

Es ist nicht zu leugnen, dass in Verkehrsangelegenheiten in erster Linie das die Verkehrs erleichterungen benutzende Publikum in Betracht fällt; wenn aber in zweiter Linie die Verkehrs anstalten selbst und in dritter Linie diejenigen, die von den Vor- und Nachteilen der Verkehrs erleichterungen ebenfalls direkt berührt werden, wir meinen die Interessen der Hotelindustrie, ihren Standpunkt einzunehmen sich erlauben, dann wird man auch ihre Einwendungen, die auf gemachte Erfahrungen beruhen, gelten lassen müssen. Die Hotelindustrie hat am Ende dieses Jahrhunderts eine solch volkswirtschaftliche Bedeutung für die Schweiz gewonnen, dass es nicht gleichgültig sein kann, in welcher Weise diese durch Verkehrsneuerungen berührt wird. Allerdings sind in Bezug auf die segensreiche Wirkung der Generalabonnements nach dieser Richtung hin die Ansichten noch geteilt, weil nicht alle Gegenden in gleichem Masse und gewisse Gegenden überhaupt nicht davon berührt werden. Mehr und mehr gewinnt jedoch die Überzeugung Boden, dass die Reisenden zu Rasenden werden. Schon vor Einführung der Generalabonnements machte sich diese Metamorphose unter dem reisenden Publikum geltend, um wie viel mehr seit der Einführung derselben! Wir stellen uns ganz auf Seite unseres Korrespondenten und der beiden Blätter „Nat.-Ztg.“ und „Allg. Verkehrszeitung“. Wenn die „Basler Nachrichten“ die halbjährlichen und jährlichen Generalabonnements als die höchste Errungenschaft für den Handel in Schutz nehmen, so lässt sich dagegen nichts einwenden, soweit dies eben die Geschäftswelt selbst betrifft, wer sich dagegen für den Hotelierstand interessiert, denn kann erwiesen werden, dass die Kehrseite der Medaille für die Geschäftsreisenden-Hotels weniger rosig ist. Die Hotels an kleineren Ortschaften beklagen sich, dass die Geschäftsrreisenden, wenn immer thunlich, sich jeden Abend in die nächstgelegene Stadt zurückziehen, wo mehr Unterhaltung zu finden ist und die Geschäftsrreisenden-Hotel der Städte haben eine empfindliche Abnahme des Verkehrs vom Samstag auf den Montag zu verzeichnen und zwar als direkte Folge der Generalabonnements, mit welchen die Inhaber am Samstag der Heim, sofern dasselbe nicht ausserhalb der Stadt der Schweiz liegt, aufsuchen. Wer will es ihnen verargen? In dieser Beziehung hat das Generalabonnement einen Vortzug aufzuweisen gegenüber dem Kilometerheft, aber nur für den Reisenden.

Sehr einleuchtend erscheint uns der Vorschlag der „Nat.-Ztg.“, nämlich, die Einführung von Kilometerheften neben dem Generalabonnement und dem Rundreisebillet, das reisende Publikum wird das Richtige schon herausfinden und auch wir Zweifeln nicht daran, dass in diesem Falle der Kilometerheft den Sieg davontragen würde zur Befriedigung aller am Geschäfts- und Fremdenverkehr interessierten Kreise.