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

Artikel: Schweizerische Generalabonnements und Badische Kilometerhefte
Autor: C.S.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-523076

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: 09.12.2025

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

Basel, den 9 September 1899. ✱ № 36. ✱ Bâle, le 9 Septembre 1899.

Erscheint ✦ ✦ ✦ ✦ Samstags

Paraissant ✦ ✦ ✦ ✦ le Samedi

Hôtel-Revue

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 spaltige Millimeterzeile oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt.
Vereins-Mitglieder bezahlen 3½ Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.

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 3½ Cts. net par millimètre-ligne ou son espace.

Organ und Eigentum des **Schweizer Hotelier-Vereins** | 8. Jahrgang | 8me Année | Organe et Propriété de la **Société suisse des Hôteliers**

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

Schweizerische Generalabonnements und Badische Kilometerhefte.

Unser verehrl. Korrespondent *Ch. St.* hat in seinen Aeusserungen 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 achttägiger Gültigkeitsdauer eingeführt werden.

Der Sekretär des Verbandes, Nat.-Rat Wullschleger, bezweifelte, dass einem solchen Begehren entsprochen würde. Es könnte sich überhaupt und bloss um eine Aenderung der kurzfristigen Billete handeln; natürlich nicht im Sinne, sie zu halbieren. 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 beschwert sind, wie die Rundreisebillets.

Die „Allg. Verkehrszeitung" in Basel, welche die 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 abschliessendes Urteil möglich sein wird, von den geradezu widerlichen Erscheinungen des heutigen Kreti-Pleti-Reisens und -Rasens frisch von der Leber weg berichten; nur in einem Punkte müssen wir dem Herrn Korrespondenten wiedersprechen, nämlich in dem, was er betreffs des Preises des Badischen Kilometerheftes sagt. Dieser ist nämlich mit 3,9 Pfennig per Kilometer in zweiter Wagenklasse und mit Schnellzugsbenutzung ein so niedriger, dass man billigerweise von dem Drängen nach einer immer weitern Herabsetzung endlich abstehen sollte. Welche Resultate diese anormalen Preisreduktionen im 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 aufzudecken und nach Verbesserungen und Vervollkommnungen 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 worden sei.

„Als von den schweizerischen Eisenbahngesellschaften die Generalabonnements eingeführt wurden, ging das Begehren derjenigen schweizerischen Blätter, die sich mit der Frage befassten, dahin, es sei eine dem badischen Kilometerhefte entsprechende Einrichtung zu treffen. Durch die Einführung des Generalabonnements wurde dieses Begehren momentan in den Hintergrund gedrängt. Aber nur momentan. Denn sehr bald zeigte es sich, dass die Generalabonnements sehr allgemein bestehenden Bedürfnissen und Wünschen nicht zu genügen vermögen und dass sie überdies Uebelstände zur Folge haben, von deren Bedeutung 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 kurzem Aufenthalt an diesen in sich schliesst. Das sind im Grunde genommen nur die Geschäftsreisenden. Wer reist, 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. Weitaus 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 Personentransporte infolge der Generalabonnements unzweifelhaft erheblich gestiegen. Allein was man schon im Anfange einwendete, ist ebenfalls eingetroffen, dass nämlich die Eisenbahnen zu einer Vermehrung der Betriebskosten geführt werden, die sie nicht in dem Masse erwarteten, und dass nicht alle Gesellschaften in gleichem Masse dieselben 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 wie dadurch der Fremdenverkehr geschädigt werde.

„Wenn nun auch 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 verdienen 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 der Kilometerhefte in den Hintergrund geschoben worden. Nun, da sich erweist, dass die erstern den gehegten Erwartungen nicht entsprechen, dass sie bedenkliche Uebelstände im Gefolge haben, tritt das Kilometerheft wieder aus der Versenkung herauf und verlangt sein Recht.

„Wir zweifeln keinen Augenblick, dass ihm dasselbe 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 alleinrichtigen Grundsatz zurück, dass Leistung und Gegenleistung einander proportional sein müssen. Die Billets für besondere Kasten und Klassen werden aufgehoben und an ihrer Stelle tritt die genaue Relation zwischen Leistung und Gegenleistung. Die Begünstigung in der Tarifierung stuft sich genau nach der Grösse der Leistung ab.

„Es unterliegt keinem Zweifel, dass infolge dessen die Verkehrsziffer gehoben und keineswegs herabgedrückt wird, und dass die Entwicklung des Reisendenverkehrs auf die richtige Bahn gelenkt wird.

„Es ist zu hoffen, dass die Bahnverwaltungen diesem immer dringender geäusserten Wunsche des Publikums nachkommen werden".

In den „Basler Nachr." vom 5. September, tritt nun ein Einsender obigen Ansichten direkt entgegen, indem er u. A. schreibt:

„Der Verfasser des Artikels der „Nat.-Ztg." hat offenbar die 14tägigen Generalabonnements im Auge, die nicht diejenigen Vorteile bringen, die erwartet worden sind, sondern für verschiedene Eisenbahngesellschaften sogar unliebsame Inkonvenienzen."

„Ganz anders verhält es sich mit den Jahres- und Halbjahres-Abonnementen, dieselben entsprechen einem wirklich vorhandenen Bedürfnis und eine Aufhebung dürfte auf wohlberechtigten Widerstand stossen.

Es sind das keine Kastenbillette, wie der Unzufriedene behauptet, sondern Billette, die den Bedürfnissen angepasst sind, und von denen nicht nur die Inhaber Nutzen ziehen, sondern in ebenso grossem, ja noch viel grösserem Masse die ganze Geschäftswelt und damit die Eisenbahngesellschaften selbst.

Gerade der Geschäftsverkehr ist die Grundlage der Blüte des ganzen Eisenbahnverkehrs. Eine Beschränkung und Einengung des Geschäftsverkehrs durch Erschwerung der Reisen ist gleichbedeutend mit Schädigung des Gesamtverkehrs und damit der Eisenbahnen selbst. Der Tourist hat andere Interessen und andere Ziele. Dass er sich jetzt auch auf die Generalabonnements stürzte, und dass gerade daraus den Bahnen allerhand Inkonvenienzen entstehen und den Hoteliers ein Passantentum, dafür darf man die Geschäftswelt nicht verantwortlich machen. Wenn man jedoch die riesige Zunahme des Touristenverkehrs ein wenig in betracht zieht, so lässt sich feststellen, das gerade diese Verkehrserleichterungen tausende von Touristen in unsere Berge gebracht haben, Leute, die eben nicht kommen würden, wenn diese Verkehrserleichterungen nicht vorhanden wären. Es lässt sich nun sehr fragen, ob es zweckmässig und für unsern Fremdenverkehr vorteilhaft wäre, wenn die kurzfristigen Generalabonnemente abgeschaft würden. Der Thatbestand spricht entschieden dagegen. Unsere Hoteliers würden vielleicht bei den angestrebten Verkehrsbeschwerungen sich gerne mit Passanten einlassen, die bekanntlich auch zahlen. Die grosse Freiheit, die durch die Generalabonnemente auch den Touristen eingeräumt wird, ist durch kein Kilometerheft zu gewähren. Die ewige Nachschreiberei und Kontrollierung bei jeder neuen Route ist absolut kein Vorteil, und würde in unserem Lande vielmehr in eine lästige Chikane ausarten und wäre schon aus dem Grunde absolut unbrauchbar. Für unsere Hoteliers würde dadurch der Zustand in keiner Weise besser. Wer die Schweiz kreuz und quer sehen will und dazu nur 14 Tage Zeit hat, wird auch mit einem Kilometerheft zum einfachen Passanten. Passanten hat es immer gegeben, auch bevor die Generalabonnemente da waren, und Passanten wird es auch nachher geben, wenn dieselben abgeschafft würden, dafür sorgen in ebenso reichlichem Masse die in aller Welt anerkannten Rundreisebillete zur Genüge.

Würde an Stelle des Generalabonnements das Kilometerheft treten, so würde der Touristenpassant geradezu aus unsrem Lande herausgequält, weil er in seiner freien Beschlussfassung wesentlich beschränkt und mit ewigen Kontrollierungen belästigt werden müsste. Wenn der Urheber des Artikels von Hotelinteressen spricht, so ist er offenbar der Sache zu wenig auf den Grund gegangen. Es liegt auf der Hand, dass jede Erschwerung des Reisens die Hotelinteressen schwer schädigen würde. Etwas anders verhält es sich mit den Bahngesellschaften. Es ist ganz natürlich, dass bei den kurzfristigen Generalabonnements die Gotthardbahn stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

„Ganz eigentümlich klingt es, wenn die „Nationalzeitung" sich als Sprachrohr des Publikums hinstellt, um demselben das Kilometerheft mit allen seinen Mängeln genehm zu machen. Man nehme sich die Mühe, mit denjenigen, die mit dem Kilometerheft beglückt sind, Rücksprache zu nehmen, oder selbst ein solches Ding zu lösen, da hat man Gelegenheit Stimmen aus dem Publikum zu vernehmen, die ganz anders lauten. Wir zweifeln lebhaft daran, dass die massgebenden Eisenbahnverwaltungen, die nach eingehenden Untersuchungen sich seinerzeit zum Generalabonnement und nicht für das Kilometerheft entschieden, einen solch enormen Rückschritt antreten werden, um so mehr, da bereits zur Genüge bewiesen, dass seit der Einführung der Generalabonnements die Einnahmen der Bahnen nicht zurückgegangen, sondern sich bedeutend gehoben haben. In keinem Falle aber würde das Schweizervolk ein solches Danaer-Geschenk hinnehmen."

Zu dieser Korrespondenz bemerkt die Redaktion der „Basl. Nachr.":

„Wir gehen weder mit dem Kollegen von der „Nat.-Ztg.", noch mit dem Verfasser obiger Erwiederung völlig einig. Nicht bloss eigene Erfahrung, sondern zahlreiche Aeusserungen aus dem Publikum nötigen uns zu der Ansicht, dass die „Nat.-Ztg." mit ihrer Kritik der Generalabonnements für kurze Frist (vierzehntägigé und monatliche) ganz allein auf weiter Flur dasteht, dass im Gegenteil gerade diese Neuerung durchwegs freudig aufgenommen worden ist und dass jedermann, der einmal davon Gebrauch gemacht hat, die Abschaffung im höchsten Masse bedauern würde. Nur für die Leute, die ängstlich darauf halten, den einmal bezahlten Betrag wirklich abzufahren, 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, wer sich nicht um den Billetschalter herumdrücken will, und wer sich Aenderung der Reise während der Fahrt selbst vorbehalten will, der wird dem 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, auch desjenigen mit kurzer Frist, als eine der angenehmsten und vorteilhaftesten Errungenschaften für das Publikum 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 der in unserem Blatte erschienenen Korrespondenz und fährt dann weiter:

„Die Argumentation des Einsenders in den „Basler Nachrichten" geht von der Vorstellung aus, das Kilometerheft halte den Vergleich mit dem Generalabonnement nicht aus. Die Kontrolle müssen in eine lästige Chikane 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 vorgezogen würde — wenn es eingeführt wäre. Es hat einjährige Giltigkeit und man muss, um diesen Vorteil zu erhalten statt 300 und 400 Fr. bloss zirka 30 Fr. bezahlen. Das bewirkt, dass es einem viel grössern Personenkreis dienen kann, als das Generalabonnement, nämlich allen denjenigen, die per Jahr zirka 1000 Kilometer per Eisenbahn zurücklegen. 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 dieselbe 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 wollen die Vorteile nicht weiter auseinanderlegen. Man hat ja hier in Basel Gelegenheit, dieselben auf den badischen Staatsbahnen kennen zu lernen. Der Kilometerheftverkehr auf denselben hat von 1897 auf 1898, 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 heben. Führe man das Kilometerheft neben dem Generalabonnement und dem kombinierten Rundreisebillet ein und gewärtige man die Resultate. Es ist uns nicht bange dafür, dass dasselbe bei dieser Konkurrenz seinen Weg machen werde."

So weit die „Nat. Ztg."

Es ist nicht zu leugnen, dass in Verkehrsangelegenheiten in erster Linie das die Verkehrserleichterungen benutzende Publikum in Betracht fällt; wenn aber in zweiter Linie die Verkehrsanstalten selbst und in dritter Linie diejenigen, die von den Vor- und Nachteilen der Verkehrserleichterungen ebenfalls direkt berührt werden, wir meinen die Interessenten 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 dieselbe durch Verkehrserneuerungen 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 Ueberzeugung 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 Nachr." die halbjährlichen und jährlichen Generalabonnemente 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, dem kann erwiedert werden, dass die Kehrseite der Medaille für die Geschäftsreisenden-Hotels weniger rosig ist. Die Hotels an kleineren Ortschaften beklagen sich, dass die Geschäftsreisenden, wenn immer thunlich, sich jeden Abend in die nächstgelegene Stadt zurückziehen, wo mehr Unterhaltung zu finden ist und die Geschäftsreisenden-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 ihr Heim, sofern dasselbe nicht ausserhalb der Schweiz liegt, aufsuchen. Wer will es ihnen verargen? In dieser Beziehung hat das Generalabonnement einen Vorzug 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 das Kilometerheft den Sieg davontragen würde zur Befriedigung aller am Geschäfts- und Fremdenverkehr interessierten Kreise.