

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 47

Artikel: Der elektrische Betrieb der Bundesbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-523321>

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: 29.12.2025

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

Der elektrische Betrieb der Bundesbahnen

In der „N. Z. Z.“ warnt ein Ingenieur vor Überstürzung bei Einführung des elektrischen Betriebes der Bundesbahnen. Die Kohlenlampenmaschinen seien für den Betrieb noch lange billiger als die Elektrizität. Es haben Probefahrten stattgefunden mit verbesserten Maschinen, die in bezug auf sparsamen Verbrauch den stationären Anlagen nahekommen und es sind weitere Verbesserungen zu erwarten durch Anwendung der bei stationären Anlagen schon bewährten Fortschritte. Anderseits ist der Bahn-elektromotor auch weniger gut als der stationäre. Besonders sind aber die Stromzuleitungen zu den schnelllaufenden Zügen sehr schwierig, nicht absolut zuverlässig und enorm teuer. Ein alleseitig befriedigendes System scheint es noch nicht zu geben. Daher sagt jedem Unbefangenen der gesunde kaufmännische Sinn, dass der elektrische Bahnbetrieb in vollem Umfang erst an die Reihe kommen kann, wenn die stationären Dampfmaschinen im Aussterben begriffen sind. Wenn die ersten Elektrizitätswerke der Schweiz immer neue Dampfmaschinen von Tausenden von Pferdekraften anstellen, so ist das ein Beweis, dass gerade diese Sachverständigen die Kohle zu einer ausgiebigen Aushilfe dauernd verwenden wollen. Wenn aber die Wasserkraft mit elektrischer Übertragung bei den für sie günstigen stationären Anlagen nur langsam und nicht überall durchzudringen vermag, so ist das ein Grund, bei der teuren Einführung der Elektrizität für die Eisenbahnen sehr vorsichtig zu sein.

Im Bericht der Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb ist mit besonderer Deutlichkeit hervorgehoben, dass zum Betrieb der Eisenbahnen bei weitem nicht alle Wasserkräfte geeignet sind. Ins Kaufmännische übersetzt, bedeutet das, dass die für den Bahnbetrieb brauchbaren Wasserkräfte einen höheren Wert besitzen als die anderen. Folglich kommt schon die blosse Wasserkraft die Eisenbahnen teurer zu stehen als die stationären Anlagen. Dieser Grund kommt zu dem obenstehenden hinzu und bekräftigt den Schluss, dass der elektrische Bahnbetrieb sich nur dann empfiehlt, wenn ausserdem genug Wasserkräfte zum Betrieb der Industrie und zur Verfüchtung der Bevölkerung vorhanden sind. Für die Alpenbahnen mag das zutreffen. Für die industriellen Gegenden ist aber erst zu beweisen, dass der elektrische Betrieb billiger kommt als die verbesserte Kohlenlokomotive. Jedenfalls hüte man sich vor Fehlschlüssen in einer Sache, die in die Hunderter von Millionen geht.

Diesen Ausführungen entgegnet der ständige technische Mitarbeiter der „N. Z. Z.“, indem er sie als nicht ernst zu nehmende hinstellt. Auch aus dieser Entgegnung wollen wir einige Sätze hier reproduzieren. Hr. S. H. schreibt u. a.: Dass die Lokomotiven der S. B. B. mehr Kohle als stationäre Dampfmaschinen brauchen, stimmt; die Meinung des „Ingenieurs“, dass ihre Oekonomie auf jene der stationären Maschinen gebracht werden dürfte, wird sich wohl nie erfüllen, denn hierzu fehlen die technischen Vorbereidungen. Uebrigens liegt der Hauptfehler der Lokomotiven nicht darin, dass sie etwas mehr Kohle brauchen, sondern dass sie überhaupt Kohle brauchen. Das ist es ja eben, was der elektrische Betrieb anstrebt: die Unabhängigkeit vom kohlenliefernden Ausland durch Abschaffung der Kohlenverbrauchenden Lokomotiven.

Dass die Stromzuleitungen zu den schnelllaufenden Zügen sehr schwierig sind, kann nur ein Gegner des elektrischen Bahnbetriebes behaupten. Eine Anfrage bei Brown Boveri & Cie. durften den Herrn „Ingenieur“ sofort darüber aufklären, dass die Firmen Schwierigkeiten bereitete. Dass die Stromzuleitungen — höher elementare Eingriffe in die Oberitalienischen Bahnen. Wären die Stromzuleitungen nicht zuverlässig, dann hätten die Bundesbahnen den elektrischen Betrieb am Simplon sicher schon eingestellt. Und so enorm teuer sind die Leitungen wohl auch nicht. Das ist eine Phrase, wie die anderen, wie jene von nicht vorhandenen alleseitig befriedigendem System.

Es wird nie ein alleseitig befriedigendes System geben, denn da spielen Privatmeinungen eine zu grosse Rolle. Der Drehstrombetrieb im Simplon geht tadellos, der Einphasenbetrieb auf der Strecke Seebach-Wettingen, auch der der Blankenesebahn, auf den schweizerischen Staatsbahnen ist einwandfrei, in La Mure ist man mit dem hochgespannten Gleichstrom sehr zufrieden, aber allen kann man es nie gleichzeitig recht machen, daher wird es nie ein alleseitig befriedigendes System geben. Fasst man jedoch das Wort „alleseitig“ als nach allen technischen, betriebs-technischen und ökonomischen Richtungen bei einer speziellen Anlage gemeint auf, dann kann konstatieren werden, dass unter den jeweiligen gegebenen Verhältnissen der elektrische Betrieb, das gewählte System mit ganz wenigen älteren Ausnahmen volllauf befriedigte.

Wie wenig das Wesen der Stromerzeugung erkannt wird, geht aus der falschen Beurteilung der Dampfreserven hervor. Diese zeigen im Gegenteile, dass die elektrische Kraftübertragung rasch und überall durchdringt und zwar in solchem Masse, dass die Stromlieferung auf hydroelektrischem Wege oft nicht nachkommen kann. Dann greift man in der Not, immer aber nur als Reserve und Aushilfe, für ganz kurze Zeiten zur Dampfmaschine. Wenn einmal das ganze Land in organisierter Weise mit einem Verteilungsnetze so überzogen sein wird, dass sich die einzelnen Werke gegenseitig werden ausheften können, wenn die unausbleiblichen Verständigungen unter den einzelnen Werken getroffen sein werden, wird die Dampfreserve

jedenfalls an aktuellem Werte verlieren. An technischem Wert aber nie, dies zu behaupten wäre unsinnig. Mit Behauptungen allein beweist man nichts. Wenn jener Herr „Ingenieur“ behauptet, dass die Einführung des elektrischen Betriebes bei Bahnen teuer ist, so kann dies nur anerkannt werden, wenn er hiefür auch den Beweis liefert. Da er ihm schuldig bleibt, fällt seine Behauptung dahin. Ihm ist die Hauptthese, dass er Argumente gegen den elektrischen Bahnbetrieb konstruiert, und weil bisher alle Argumente versagten, wird die Gefährdung der Industrie durch den elektrischen Bahnbetrieb schwarz ausgemacht. Doch dürfte die Liebesmüh vergebens sein.

Dies nur einige Stellen aus den Erörterungen eines Fachmannes, die in dem Laien immerhin den Eindruck erwecken, es sei mit der Zukunft des elektrischen Bahnbetriebs doch besser bestellt, als der Warner, der sich zwar auch als Fachmann vorstellt, in offenbar übertriebener Angestlichkeit ausführt. Wir werden ja sehen!

>><

Ein bedenklicher Haftpflichtfall

wird uns von einem Hotelier durch folgendes Bericht mitgeteilt, das wir ohne Kommentar wiedergeben. Es lautet:

„Bei mir wohnte ein Monteure, welcher bei einem elektrischen Unternehmen in Arbeit stand, Derselbe entfernte sich auf französische Art und Weise, indem er seine Siebzehnsachen, unter Nichtbezahlung seiner Pension, Logement etc., hinterliess.

Nach ethlichen Wochen schreibt er mir, dass er sich schäme, wegen Mangel an Geld den sogen. Finkenstrich genommen zu haben und ersucht mich, seine sämtlichen hinterlassenen Sachen verpackt, unter Nachnahme an seine dermale Adresse zu senden. Das ist geschehen! Das Paket geht gut verpackt ab, wird aber „Mangels Einlösung“ retour gesandt. Unterwegs auf dem Rücktransport erleidet das Paket, infolge Hin- und Herworfens, äusserlich ein grosses Loch. Es fallen Revolver, Patronen heraus und verteilen sich auf dem Boden des Postwagens. Wegen Gefährdung des Verkehrs, Zuwidderhandlung gegen die Post-, resp. Transport-Ordnung, wird gegen mich eine grosse Untersuchung veranstaltet und ich werde mit 10 Fr. gestraft! Nun frage ich: War und bin ich berechtigt, ein Paket, welches liegen gelassen wird, zu öffnen, bevor ich es versetze? Liest darin nicht ein grober Verstoss gegen die Disziplin? Ich bin doch kein Schusswaffenhändler, sondern ich habe nur aufräugsgerecht das zurückgelassene Paket (Inhalt mir unbekannt) abgesandt, konnte also nicht wissen, was das Paket enthält. Wie kann ich, resp. ein Hotelier befugt sein, vor Absendung erst alles zu visiteren? Es ist diese Zumutung der Eidgen. Postverwaltung eine jedem Recht zuwidderlaufende. Ich setze den Fall voraus, es lässt ein Bundesamt im Hotel ein verschürtes, versiegeltes, grösseres Paket liegen. Letzterer ersucht um Zusendung. Pflichtgemäß entspreche ich ihm; es tritt nun der Fall ein, dass sich zufälligerweise ein Revolver und Patronen im Paket befinden, die im gegebenen Moment herausfallen und die Transportordnung gefährden — du sollte ich, resp. der questi. Versender, strafbar werden? Kann ich für den mir unbekannten Inhalt der Sendung verantwortlich resp. haftbar gemacht werden? Hat ein Hotelier das Recht oder die Befugnis oder sogar die Pflicht, ein geschlossenes Paket mit fremdem Eigentum indirekt zu behandeln und vor Absendung seine Nase hineinzusticken und ist er im Unterlassungsfalle für die eventuellen Folgen haftbar und straffällig?

Zweck dieser Zeilen ist, dieses Vorkommnis als Warnung zur Kenntnis zu bringen, denn es könnten analoge Fälle eintreten, wo ohne Pflichtverletzung, resp. ohne Verletzung der Disziplin, schwere Folgen resultieren könnten.“

>><

Tout comme chez nous!

Kulturhistorische Skizze aus dem Hotel- und Pensionsleben von Ernst von Matt.

„Null von Null geht auf!“ so sprach Herr Karl, als er den Schlussstrich zu seiner Gewinn- und Verlustrechnung gezogen hatte. Er sprach es zu sich selbst. Niemand war mit ihm in seiner Stube anwesend und gedanken-voll stützte er das Haupt in seine Hand. „Dies also“ so dachte er bei sich, „ist das Resultat unserer Bemühung, dieses also der Lohn dafür, dass sich meine kleine Frau während des letzten Jahres beinahe aufgerieben hat.“ Von morgens früh bis abends spät war sie immer auf den Beinen, diese kleine Frau Käthe, nichts war ihr zu viel; morgens die erste, abends die letzte, sorgte sie immer für die 15 Pensionäre, als ob sie alle ihre liebhaften Kinder wären. Freilich, sie genoss auch den Ruf einer ganz vorzüglichen Pensionsmutter, nirgends laufend, landab war man so gut und so billig aufgehoben, wie bei Frau Käthe, und zweifellos, wenn sie noch mehr Zimmer zur Verfügung gehabt hätte, wären auch diese besetzt gewesen. — Ein Glück nur, dachte Herr Karl, dass dem nicht so ist, denn, wenn bei dieser Pensionat und bei solcher Einschränkung der Betriebsausgaben nichts herausschaut, so wäre auch alles Weiteres verlorene Liebesmüh.

Herr Karl erhob sich hüstelnd von seinem Stuhle. Durchzug konnte er mit seiner kranken Lunge nicht vertragen, und so ging er das offene Fenster zu schliessen. — Uinwillkürlich bliekte er hinaus, gerade vis-à-vis auf die seine Familienplanung der Fräulein Alma. Und sie, (Schluss folgt.)

da stand ja auch Fräulein Alma am Fenster; sie sah allerdings recht gelangweilt aus; Gründ dazu, so dachte Herr Karl weiter, kann doch die keinen haben, und er kam zum Schlusse: Ja, wenn man eben dieses verfligte Pensionsgewerbe nur zu seinem Vergnügen betreiben könnte, wenn man nicht selbst davon leben müsste, wie diese beiden da drüb, — wenn man nebenbei noch etwas Kapital hätte, sodass man nicht so ganz abhängig wäre von seiner Hände Arbeit, — aber so, so, nein, 's ist zu ärgerlich. —

Fräulein Alma stand am Fenster. Ja, sie war eine Dame, im wahren Sinnes des Wortes, nicht jung, nicht alt, nicht schön, nicht hässlich, und doch eine angenehme, sogar imposante Erscheinung. Ein energetischer Zug um ihre Lippen liess erraten, dass sie sich nicht von jeder Widerwärtigkeit des Lebens beeinflussen liess; heute aber war sie ärgerlich und was das Traurige an der Sache war, sie konnte mit dem besten Willen ihres Aergers nicht Herr werden, denn je mehr sie über alles nachdachte, um so klarer und deutlicher sah sie in die Zukunft, und das war fatal. — Vor mehreren Jahren war sie mit ihrer Schwester Martha, welche krank war, an diesen Ort gekommen, die seines heilenden Klimas wegen einen guten Ruf genoss. Sie dachte ja nie daran, sich an diesem Ort endgültig niederzulassen, doch, der Mensch denkt, und der liebe Herrgott thut eben doch was er will. — Ihrer Schwester ging es von Stunde an zusehends erträglicher, aber genesen konnte sie nicht. Auf den Rat des Arztes entschlossen sich die beiden Schwestern, am Orte zu bleiben. Aber auf die Dauer müsste hier zu bleiben, war der Gesunden aus zwei Gründen nicht möglich; denn erstens hatte sie keine Anlagen zum Müsiggange, und zweitens erlaubten es auch die Mittel den Damen nicht, sich ganz einem far niente hinzugeben. Fräulein Alma hatte es bald heraus, wie es anzustellen wäre, um sich über Wasser halten zu können, und der gemachte Versuch erwies sich als untrügerisch, wenigstens bis vor einem Jahre. Darüber war sich ja Fräulein Alma von Anfang an klar gewesen, dass die Zinsen ihres kleinen Vermögens zur Verwirklichung ihrer Pläne herhalten müssten was tat's, solange das Kapital wenigstens nicht angegriffen werden musste. Und die Zinsen hatten bis anhin gereicht, und sie hatten bis anhin dazu beigetragen, dass Fräulein Alma ihre Familienpension so führen konnte, wie es in ihren Intentionen gelegen hatte.

Wer in ihr Haus hinein kam, war die mit Eleganz und gutem Geschmack eingerichtete Wohn- und Schlafräume betrachtete, dem schien es nicht, als ob er in einer Fremdenpension sei, denn alles erweckte das Gefühl äussersten Wohlbehagens, welches an eine gediegene Häuslichkeit erinnert. Auch bei Tisch liess nichts, gar nichts zu wünschen übrig, und nichts liess durchblicken, dass das harte Miss des Lebens die Triebfeder gewesen ist, welche diese Familien-pension entstehen liess.

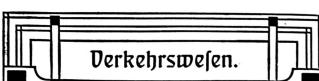
Fräulein Alma bewegte sich auch inmitten ihrer Gäste nicht wie eine Geschäftsdame, welche des Dienstes halber die Pension betrieb, hätte sie spielt sich als Hausdame auf, als angenehme, nie lästige, aber vollkommen Gastgeberin. Und gewiss ist auch, dass alle, welche unter ihrem Dache lebten, in ihr nichts anders erblickten als eine vollkommenste Hauswirtin. Wer bei ihr wohnte, der bezahlte einen guten Preis, im Vergleich zu anderen Häusern vielleicht sogar einen enorm hohen Preis, aber die Herrschaften, (es waren auch wirklich „solche“) empfanden die zu bezahlenden Preise keineswegs als übertriebene, hatten sie doch das Gefühl, dass eben nur das Allerbeste und in der gediengten Zubereitung auf den Tisch kam.

Man kannte ja Fräulein Alma, und wusste, dass sie kein Geld verdienen wollte. — Nein, Geld verdienen, das wollte sie nicht, aber Geld zuzusetzen, mehr als ihre Kapitalzinsen, welche noch jedes Jahr mit der flotten Hauswirtschaft drangegangen waren, — das wollte sie auch nicht. Wiederum hatte der Postbote zwei um bezahlte Rechnungen gebracht, und ihre Kasse war leer. „Früher war doch dies nicht der Fall, wenn die Saison vorbei war, so sprach Fräulein Alma zu sich selbst, und nun würdigte sie endlich einmal die hinter ihr liegenden Rechnungen eines Blickes, und siehe da, bald wurde ihr alles klar, und in Nu lagern sämtliche Rechnungen der vergangenen Jahre weit ausgebreitet auf dem grossen Tische.

Es brauchte für Fräulein Alma kein langes Nachsehen, um sich überzeugen zu können, dass sich die Zeiten eben bedeutend geändert hatten, und dass man selbst mit den veränderten Zeiten nicht Schritt gehalten hatte. Fräulein Alma ärgerte sich riesig hierüber, und in dieser Stimmung stellte sie sich an das Fenster, an welchem sie Herr Karl erblickt hatte. Da ging ja auch die kleine Frau Käthe zum Hause hinaus; wie befriedete sie diese Frau um ihrer Geschäftskennisse. Auf ihrem Gesichte konnte man es ja ablesen, dass ihr das Leben eine Wonne war, denn immer war sie vergnügt und des Lebens Sorgen schienen die kleine muntere Frau nicht schwer zu drücken.

Während Fräulein Alma ihren Gedanken so freien Raum gab, schlich sich die Kammerzofe in die Stube hinein und mit einem: „Wollte gnädiges Fräulein nur daran erinnern, dass Fräulein vor der Steuerkommission zu erscheinen hat,“ war sie auch wieder verschwunden. So unlieb Fräulein Alma der Gedanke an diesen Gang zu anderen Zeiten war, so war die Mahnung der Zofe ihr jetzt doch willkommen, lenkte dies doch ihre Gedanken einen anderen Gegenstand zu und bald hernach treffen wir Fräulein Alma in dem Gemeindhaus, wo die Steuerkommission eben versammelt war.

(Schluss folgt.)



Verkehrswesen

Nichtraucher-Abteilung in Bayern. Die bayrische Staatsbahnverwaltung hat im Interesse der Nichtraucher eine sehrfe Verfügung erlassen, die darin gipfelt, dass das Zugpersonal jederzeit sofort selbständig gegen vorschriftswidrige Rauchen in Frauen- und Nichtraucher-Abteilungen einzuschreiten und nicht etwa zuzuwarten hat, bis von Mitreisenden über das Rauchen in den Abteilungen für Nichtraucher Protest erhoben und Abhilfe verlangt wird.

Sitter-Rawyl-Lenk. Die projektierte elektrische Schmalspurbahn Sitter-Rawyl-Lenk erhält eine Länge von 43 Kilometer. Sie wird das Mittelland mit dem Simmental und dem Berner Oberland verbinden, in einer Höhe von 2050 m mit einem Tunnel von 2800 m Länge den Rawyl durchfahren und auf der Berner Seite in der Lenk endigen. Der jeweilige Betrieb soll vom 1. Mai bis 30. September dauern und vor allem dem Touristenverkehr dienen. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 8% Millionen Franken.

Automobilverkehr im Bündnerland. Der Grosser Rat des Kantons Graubünden hat folgenden Beschluss gefasst: Das Fahren mit Motorfahrzeugen ist im Kanton unter besonderen, durch die Regierung festzustellenden Bestimmungen erlaubt auf den Steecken: St. Gallen- und Lichtensteiner-Grenze bis Thusis, Landquart-Davos, Chur-Lenzener-Grenze und Castasega-Vicosoprano. Der Grosser Rat kann je nach Bedürfnis weitere Strecken für den Motorverkehr freigeben. Für die andern Strassen kann die Regierung im Bedürfnisfall periodische Konzessionen erteilen.

Personenverkehr im Monat Oktober. Direkte Bern-Neuenburg, 65,700 (1905: 51,500); Montreux-Berner-Oberland-Bahn 31,255 (28,050); Thunersee-Bahn 46,500 (42,480); Gürbetalbahn 60,700 (51,367); Spiez-Frutigen-Bahn 11,100 (9,467); Spiez-Erlenbach-Bahn 16,400 (14,584); Erlenbach-Zweisimmen-Bahn 13,400 (12,948); Erlenbach-Biel-Bienne 6,000 (5,885); Bielerhöhe-Bahn 10,000 (10,729); Rüttihubel-Bahn 8,917 (7,474); Schweizerische Sesselalp-Bahn 57,100 (45,858); Gotthardbahn 313,000 (299,352); Vitznau-Rigi-Bahn 9,936 (9,968); Appenzeller-Bahn 57,300 (51,867); Berner-Oberland-Bahn 97,118 (94,736); Bergbahn-Lauterbrunnen-Mürren 18,116 (17,534); Schweizerische Bundesbahnen 57,000 (5,356,006); Arth-Rigi-Bahn 9,450 (8,462); Elsass-Lothringer-Bahnen 3,284,007 (3,092,520); Rorschach-Heiden-Bahn 7,220 (6,708).

Eine Fähre über den Kanal. Neben dem Projekt, den Kanal zu untertunneln, taucht ein Plan auf, der gleichfalls einen Transitverkehr zwischen England und dem Kontinent ohne Umladung der Waren zulässt, ohne die enormen Kosten zu seiner Ausführung zu beanspruchen, die der Bau des Tunnels erfordert. Es handelt sich um Einrichtung eines regelmässigen Fährdienstes zwischen Dover und Calais, für den das britische Parlament bereits im Juni vorigen Jahres seine Genehmigung erteilt hat. Die Kosten für drei grosse Fähren und Elevatoren, die beiden Uferdächer, sich noch nicht auf 20 Millionen mark beliefen, wären durch die Ausbaustufen, die Zahn- bis Zwanzigfache verstellungen dürften. Die Fähren, die mit Dampfturbinen angetrieben werden sollen, um eine Geschwindigkeit von 23 Knoten pro Stunde zu erhalten, sollen auf das Luxuriöseste ausgestattet sein. Grossre gemeinschaftliche Säle, ein Tag und Nacht geöffnetes Restaurant, Rauchsalon und auch Privatkabinen werden den Passagieren zur Verfügung stehen, die während der Überfahrt den Zug zu verlassen wünschen. Eine zweite Klasse von Dampfzügen soll zur Bewilligung des Transports der Güterzüge dienen.



Warnungstafel.

Dr. Seelig's Tours, London. Ein Hotelier teilte uns als Warnung vor Geschäftsverbindungen mit obigenannten Reisebüro folgenden Fall mit: Ein im letzten September vom Bureau Seelig dem Hotel zugewiesener Tourist hatte seine Extrazahlungen für den Koffer, der auf dem Weg nach Südtirol verloren gegangen war, angetreten. Ein anderer Tourist, der ebenfalls vom Bureau Seelig gestellte Cheque über kam von der Bank uneingelöst zurück. Der Hotelier glaubte an einen Irrtum und schrieb dem Bureau am 12. Oktober mit dem Gesuch um Bezahlung der Rechnung im Betrag von Fr. 26,75 inkl. Kosten. Darauf erfolgte keine Antwort, ebenso wenig auf ein zweites Schreiben vom 26. Oktober. Am 10. November wurde das Gesuch um Bezahlung mit einem geschriebenen Brief zum dritten Mal gestellt und dem Bureau eine Frist gesetzt bis 20. November. Auch dieser Frist auf eine unlautere Geschäftspraxis gegen das Bureau schliesst nicht, so wurde er uns zur Publikation überwiesen, die hiermit erfolgt, andern zur Warnung.



Briefkasten.

An Anonymous in Zürich. Sie schreiben, dass die statistischen Fragebögen den reichsten Mittelpunkt des nicht aufgefüllten werden seien, weil die Saison sie daran gehindert habe. Wir möchten dem gegenüberstehen, dass um Mitte Januari, zu welcher Zeit der Bogen verschickt wurden, noch nicht von Saison gesprochen werden kann, sondern, dass gerade dieser Zeitpunkt uns als ein verhältnismässig ruhiger bekannt ist, den wir für diesen Zweck benutzen wollten. Freilich, wer solche Sachen auf die lange Bank schiebt, der kommt dann nicht mehr dazu und findet auch später den Fragebogen nicht mehr. Wenn sich Einer sagt: „Ob man vom eigenen Geschäft die Angaben hat oder nicht, kann keine Bedeutung haben,“ so kann er sich auf den andern verlässt, dann kommt eben ein Resultat heraus, wie es diesmal zu verzeichnen war. Wir hoffen, dass Sie nun in Besitz des Fragebogens gelangt sind, wenn wir Ihnen an Alle ein zweites Exemplar per eingeschriebenen Brief abgeben lassen.

Hiezu eine Beilage.

AVIS.

Avant que vous achetez en Suisse ou à l'étranger un Hôtel, Pension, etc., ne manquez pas de demander à l'Hôtel-Office à Genève des renseignements sur le rendement possible, la situation, l'avvenir et l'estimation de la valeur réelle de l'affaire que l'on vous propose. L'Hôtel-Office, dirigé par un groupe d'hôteliers bien connus, a le principe de seconder et conseiller les acheteurs moins expérimentés.