

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 1

Artikel: Zum Kapitel Hoteldiebstähle
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-521593>

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>

wir werden darum beseitigt. Anstatt diese vorsichtig zu pflegen und in weiser Fürsorge ihre Vorteile zu geniessen, wie wir sie anderer geiessen lassen, klagen wir sie als schädlich an, als Schädlinge für unsere Moral, unsere einfachen Sitten! Wirklich, — wenn wir so kurz-sichtig und schwach sind, wenn unser Urteils-vermögen so reduziert ist, dass wir nicht mehr unterscheiden können, was uns frimmt und passt, wenn wir nachhelfen zu müssen glauben, was Sache anderer Leute ist und weder der Tradition unserer Sitten noch der vielgerühmten Kraft des Schweizers entspricht, dann sind wir allerdings zu bedauern. Wenn wir trotz unsern Schulforschritten, trotz überliefelter Sitten und Lebens einfachheit so schwach sind, unter unser moralischen und materiellen Vermögen hinaus das Beispiel Fremder nachzuahmen, — wo ist denn der wahre, bleibende Nutzen unserer Schul-, Familien- und Kircheninstitutionen? Wenn unsere Familien den Nachwuchs nicht ihren und den allgemeinen Schweizer Verhältnissen entsprechend erziehen, sondern für andere Verhältnisse, die Fremde uns sehen lassen, sind dann letztere schuld oder die Eltern der Kinder?

Wahr ist, dass die Genussucht im Allgemeinen gewachsen ist. Das hängt aber mit dem Zeitharakter und den Kulturforschritten zusammen und es wird wahrscheinlich niemand dafür den Fremdenverkehr allein verantwortlich machen wollen. Dass letzterer schon vielfach zu Grundbesitzspekulationen geführt hat, welche für den Spekulantin gefährlich werden und den Grundbesitz bedenklich in die Höhe schnellen, wer wollte es bestreiten? Aber der Schuster soll bei seinem Leist bleiben, — wer nichts von solchen Spekulationen versteht, der bleibe davon fern, da bleibt er auch vom Schaden fern!

In der zitierten Korrespondenz ist auch von krassem Materialismus die Rede, — natürlich demjenigen im Fremdenverkehr, — der dem innerlichen Leben des Volkes harrt. Von krassem Materialismus der Fremden, die bei uns ihrer ökonomischen Situation gemäss sich wohl sein lassen und dafür bezahlen, daneben an vielbesuchten Zentralen Kirchen bauen und durch manche Spenden Wohlstand über! Unsere fremden Gäste werden sicher für das Kompliment des krassem Materialismus bedankten! Auch das Hotelpersonal, das gewiss im Grossen und Ganzen eine gute Note verdient, erhält seinen Nasenüber, indem der Korrespondent sagt, heimgekehrte junge Leute über mit ihren grossstädtischen Unsitzen einen verderblichen Einfluss aus auf die einheimische, in Hotels dienende weibliche Jugend, sodass die Armenbehörden die Folgen davon zu spüren bekommen. Als ob diese Gefahr nicht überall und immer vorhanden gewesen und noch vorhanden wäre! Und als ob es in diesem Punkte vor dem Einsetzen des Fremdenverkehrs etwas besser gewesen wäre! Das grenzt an Heuchelei!

Der Fremdenverkehr soll ferner schuld sein an Verwahrlosung und Verrohung der einheimischen Jugend, die infolge steter Insanspruchnahme der Eltern während der Saison sich selbst überlassen bleibt, oder in der Gesellschaft von Dienstboten Dinge vernimmt, die das Herz vergiften. Ist es nicht Pflicht der Eltern, dafür zu sorgen, dass ihre Kinder unter richtiger Aufsicht sind und keinen Schaden leiden? Ja sogar das politische Leben des Bürgers leidet unter dem Fremdenverkehr, heisst es weiter in der Korrespondenz, indem mancher Bürger seine freisinige Überzeugung dem Mammon opfere. Ein böses, böses Ding, dieser Fremdenverkehr, um den uns so manches Land beneidet!

Die Schnüffelei nach Schänden, die der Fremdenverkehr angeblich uns bringt, erinnert an diejenige der lex Heinze in Deutschland betr. die Kunst. Wie damals in Deutschland die Anklage gegen die Kunst und ihr Wesen, so birgt im Grunde auch heute bei uns die Anklage gegen den uns in Wirklichkeit so eminenten Vorteile bringenden Fremdenverkehr gar nichts anderes als eine unbedachte, unvorsichtige und darum verwerfliche Selbstanklage unseres Geschlechtes. Anstatt den Fehler in der Schwachheit der Leute zu sehen, welche ausnahmsweise den Schwierigkeiten eines so viel verzweigten und so viele Tausende beschäftigenden Dienstes nicht zu widerstehen vermögen und ein blaues Auge davon tragen, wird die ganze einschlägige Organisation als krank und morsch dargestellt; anstatt durch die Faktoren von Familie, Schule und Kirche für starke, gesunde Moral ohne Prüderie und Heuchelei zu sorgen, anstatt bei sichselbstanzufangen mit Angewöhnung eines rechten Blickes und Urteils für das, was unsern Verhältnissen frimmt und passt, damit die schadhaften Erscheinungen verschwinden; — statt alles dessen klagt man in blinder, totaler Misskenntnis des wahren Sachverhaltes den Fremdenverkehr selbst an. Statt in den eigenen Spiegel zu schauen, hält man den fremden Gästen den Spiegel vor und sagt ihnen: „Sehet hier die Schädlinge für unser Land!“

Wir begreifen nicht, dass es richtig sein sollte, auf diese Art den Teufel an die Wand zu malen und im Handkundem kann dann wieder folgende Sätze zu schreiben, mit denen jene Korrespondenz schliesst:

Neben diesen Schattenseiten stehen auch Lichtseiten. So hat der Alpler die Schönheit der Natur recht eigentlich erst durch die Fremden kennen gelernt. Zunehmende Wohlhabenheit des Mittelstandes macht sich bemerkbar. Sitten und Gebräuche haben sich in mancher Hinsicht verfeinert. Mancher Handwerker verdankt sein Emporkommen dem Fremdenverkehr. Er hat uns ferner grosse Häuserbauten, Anstalten, Institute, Licht- und Wasserwerkanlagen, bessere Schulen gebracht. Auch der politische Freisinn, dem der religiöse langsam nachfolgt, ist auf ihn zurückzuführen. Reichere Geldmittel fördern auch die humanitären Werke in erheblicher Weise.

Der Fremdenverkehr sollte ähnlich dem Nilstrom wohltuend und überall befriedigend wirken; doch hütet wir uns vor den giftigen Pilzen, die über Nacht aus dem zurückbleibenden Schlamm emporschossen und für Land und Leute grosse Gefahren bringen. Behalten wir stets ein offenes Auge für alle Vorteile des Fremdenverkehrs, aber auch ein ungetriebenes und unerschrockenes Urteil gegenüber den sichtbaren Nachteilen, die wir bekämpfen müssen.“

Mit diesen Sätzen sind wir ganz einverstanden, nur mit dem Unterschiede, dass wir diese Nachteile nicht im Fremdenverkehr selbst suchen, sondern bei dem ihm dienenden Geschlecht, wenn es wirklich so schwach ist, dass allfälligen Auswüchsen nicht die Spitze ohne Schaden abzubrechen vermag.

Dass bei diesen Anklagen auch für die Hotelerie etwas, wenn nicht der grösste Teil, abfällt, das ist diese gewohnt. An ihrem wohlverdienten Rufe wird dies ihr nicht schaden. So weit es sie betrifft, darf sie sich bewusst sein, einen lebendigen Gegenbeweis gegen die erhobenen Anklagen zu bilden. Niemand bestreitet, dass in der Hotelindustrie nicht auch Uebelstände vorkommen. Aber erst derjenige, der im Stande ist, ein Gewebe sonder Fehl und Tadel zu nennen, der werfe den ersten Stein auf sie. A-n.

Zum Kapitel Hoteldiebstähle.

Es ist bekannt, dass internationale Hotelie, Hochstapler und Zechpreller mit Vorliebe bessere Hotels aufsuchen, weil sie sich dort sicherer fühlen, reichere Beute erhoffen und schon durch das Wohnen in einem feinen Gasthof ihren Kredit nach aussen erhöhen. Dabei wenden sie die verschiedensten Tricks an, um ihre verbrecherischen Pläne auszuführen. Die einen schleichen des Nachts in schwarze Trikotanzug in die Fremdzimmer, die sie, wo nötig, mit Nachschlüsseln öffnen und bestehlen die Hotelgäste; andere verschwinden in der Frühe zur Tucklassung bedeutender Zechschulden nach Mitnahme der Bettwäsche oder der Kleider und Stiefeln der Reisenden; wieder andere wissen sich unter falschen Vorspiegelungen bei Juwelieren etc. kostbare Waren zu erschwindeln und ins Hotel bringen zu lassen, mit welchen sie verduften, oder sie betrügen das Hotelpersonal um nicht unbedeutende Geldbeträge, oder lassen sich gegen Garantie und Verantwortlichkeit des Hotelwirtes bei der Post erschwindelte Wertbriefe und gefälschte Postanweisungen durch die Postboten in das Hotel bringen etc. etc. (Man denke nur an die Taten eines Manlesco, Samsson, Tanner, Toopfer, Marvanek und des angeblichen Grafen von Suchanow, Horner!) Dieses gemeingefährliche Gebaren solcher Gauner bringt nicht nur die Hotelbesitzer ohne jedes Verschulden in grösste Verlegenheit und Misskredit, sondern schädigt auch in empfindlicher Weise ihre Gäste.

Zur wirksameren Bekämpfung dieser Gattung des internationalen Verbrechertums wäre es sehr dienlich, wenn das in drei Sprachen erscheinende „Internationale Criminal-Polizei-blatt“, welches im Januar den XX. Jahrgang beginnt, nicht nur in den Amtsstuben der Justiz und Polizeibehörden, sondern auch in den Lesezimmern der Hotels einen Platz finde. Abgesehen davon, dass sein Inhalt den Hotelgästen einen nicht uninteressanten Lesestoff gewährt, würde schon der Umstand, dass es im Hotel aufliest, manchen Hotelischwindler darauf aufmerksam machen, dass hier kein sicheres Arbeitsfeld für ihn ist, und ihn fernhalten; ferner würden die Hoteliers und ihr Personal durch die in demselben signalisierten und abgebildeten Hochstapler rechtzeitig gewarnt und in die Lage versetzt, der Polizei wertvolle Fingerzeuge zu geben. Der Verlag dieses Fachblattes, das bisher nur in amtlichen Kreisen gelesen wurde, hat beschlossen, es auch den Hotels zugänglich zu machen, da gerade in letzter Zeit viele Hotelischwindler ihr Wesen getrieben haben. Um den Besitzern entgegenzukommen, wurde für sie der sonst 20 Mark betragende Abonnementspreis um 50%, also auf 10 Mark reduziert. An Hand der im Blatte gegebenen Winke und reproduzierten Photographien sind die Hoteliers in Stand gesetzt, der Polizei resp. der Justiz gute Dienste zu leisten. Das rechtfertigt genügend die erhebliche Preise zu geben.

Das Blatt erscheint in Mainz. Für die Redaktion zeichnet Hr. J. Travers. Wir hielten es für angezeigt, die Interessenten in Hotelierkreisen auf dasselbe aufmerksam zu machen.

Schweizerische Eisenbahnprobleme.

In der „N. Z. Ztg.“ bespricht eine Korrespondenz die grossen die Schweiz betreffenden Eisenbahnprojekte, die in der Schweiz sind (Faucille oder Frasne-Vallorbe, Wildstrubel oder Lötschberg, Greina oder Spülgen) und kommt zu sehr beachtenswerten Schlussätzen. Wir lesen da Folgendes:

Ein jeder Plan für sich ist so bedeutend, dass er die Kräfte eines so kleinen Landes, wie die Schweiz, das nebenbei auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens natürlich auch noch andere Aufgaben zu lösen hat, für viele Jahre vollauf in Anspruch nimmt. Es werden daher die Projekte nur hintereinander und zwar in grösseren Zeitabschnitten ausgeführt werden können. Nur rüsten aber die betreffenden Landesgegenden alle auf einmal. Überall — in Bern, Fribourg, der Ostschweiz und im Tessin — herrscht eine lebhafte Tätigkeit; an allen diesen

Orten schreitet man ernstlich an die Realisierung der Projekte und rechnet dabei auf Bundeshülfe. Zugleich ist der Rückkauf der Gotthardbahn, welch letztere durch die neuen Projekte stark in Mitleidenschaft gezogen werden wird, im Wurfe. Da darf man sich billig fragen, wo das hinaus will! Alles kann, wie bemerkte, nicht auf einmal gemacht werden; das wurden die Schweizerischen Bundesbahnen nicht ertragen und deren Ruin wird wohl niemand herbeiführen wollen. Wer kommt aber zuerst an die Reihe? Wer hat die Priorität? Die einen sagen derjenige, welcher zuerst gerüstet sei, die anderen, es richte sich dies nach den gegebenen Versprechen, im Grunde weiß aber niemand etwas bestimmtes, alle aber hoffen und arbeiten unverdrossen auf das Ziel los. Wäre es da nicht in hohem Grade wünschenswert, ja notwendig, dass die Prioritätsrechte in aller Form festgesetzt, dass ein Programm aufgestellt würde. Die Projektstudien kosten viel Arbeit, Mühe und Geld und niemand will sie hintendrin umsonst gemacht haben. Dabei werden die Hoffnungen des interessierten Landesgegenden genährt und damit auf der einen und andern Seite auf Enttäuschungen hingearbeitet, die besser vermieden würden. Die Frage wäre, wenn nicht auf anderem Wege bald ein Entscheid herbeigeführt wird, wichtig genug, um Gegenstand einer Interpellation in den eidnössischen Räten zu bilden.

Was nun die Anspruchsrechte der Ostschweiz anbelangt, so sind sie nach der geschichtlichen Entwicklung der Alpenbahnfrage und den aus derselben hervorgegangenen mehrfach gemachten Versprechungen über alle Zweifel erhaben und niemand in eidgenössischen Landen wird offen den Mut haben, der Ostschweiz hinderlich in den Weg zu treten, wenn sie sich endlich anschickt, als letzte im Gesetz von 1872 an erster Stelle genannten Landesgegend anderweitig verlassen werden. Die Verkehrsverbindung mit Italien und dem Mittelländischen Meere zu verbessern.⁴

Alein uns will scheinen, es bereiten sich im stillen Dinge vor, welche die Eidgenossenschaft in die Unmöglichkeit versetzen werden, das gegebene Wort einzulösen. Der Gotthardrücklauf einerseits und der allem Anschein nach so gut wie beschlossene Bau der Lötschbergbahn anderseits werden hierzu Verlassung geben. Denkt es liegt auf der Hand, dass man nicht die Gotthardbahn teuer zurückkaufen und daneben zwei sie scharf konkurrenzirende Bahnen bauen kann. Wir werden kaum auf Widerstand stossen, wenn wir der Ansicht Ausdruck verleihen, dass es hohe Zeit sei, alle diese Dinge offiziell zur Sprache zu bringen und ein für allemal mit aller Gründlichkeit abzuklären, damit man weiß, woran man ist und nicht weiter umsonst Zeit und Geld opfert.

Gegen die Berechtigung dieser in der „N. Z. Ztg.“ lancierten Mahnung zur Abklärung wird wohl nicht viel einzuhinden sein. Dass man das Bedürfnis danach auch anderwärts hat, beweist folgende Meldung aus Graubünden:

Eine Versammlung von Grossräten hat einstimmig beschlossen, die Initiative zu ergreifen zur Einberufung des Grossen Rates zu einer außerordentlichen Session, damit die oberste kantonale Landesbehörde einmal zur Ostalpenbahnstellung Stellung nehm und zwar zu Gunsten des Splügen.

Vom Kursaal in Interlaken.

(Korrespondenz.)

Die Generalversammlung der Aktionäre der Kurhausgesellschaft vom 27. Dezember war von 32 Aktionären besucht, welche 1048 Aktien mit 213 Stimmen vertraten.

Der Jahresbericht bezeichnet die verflossene Saison als eine gute für den Kursaal, trotz der schlechten Vor- und der noch viel schlechteren Nachsaison.

Das finanzielle Resultat war denn auch ein recht günstiges. Nach Zinszurung der Hypotheken verblieb ein hübscher Einnahmentuberschuss, der in erster Linie zu Abschreibungen auf Immobilien, Mobilien und Musikalien verwendet wurde. Nach Dotierung eines Erneuerungsfonds zum Neubau der altertümlichen Magazine beim Kursaaileingang bekamen die Aktionäre eine Dividende von 5½ %, und nach einem kleinen Vortrage auf neue Rechnung blieben noch 3000 Franken zu Vergabungen. Diese schöne Summe wurde verteilt auf drei Frauenvereine, das zu gründende Waisenhaus, die Anstalt für Schwachsinnige, die Gotteshilf-Stiftung, das Krankenhaus und die Anstalt für Gottesgnad. Ausser diesen Vergabungen weist die Rechnung noch eine grosse Anzahl von grösseren und kleineren Posten auf für wohltätige und gemeinnützige Zwecke.

Für die von der Generalversammlung letzten Sommer beschlossene Erweiterung und Verschönerung des Kurgarten-Entrées wurde eine beströmte Plankonkurrenz erlassen. Aus den eingegangenen Arbeiten wird nun ein definitiver Plan erstellt und ein fertiges Projekt einer späteren Versammlung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Jahresbericht und Jahresrechnung wurden einstimmig gut geheißen.

Nun wurde das Budget pro 1906 in Angriff genommen. Aus den einzelnen Posten ging zur Genüge hervor, was für neue Ziele ins Auge genommen werden. Es seien hier hervorgehoben:

Die Beteiligung an der Ausstellung in Mailand, der endliche Bau eines grossen Konzertsäales, die Errichtung einer den modernen Anforderungen entsprechenden Bade- und Wasserheilanstalt, der Neubau der Magazine beim Kurgarten-Eingang, die Subventionierung des Baus einer römisch-katholischen Kirche etc. Für diesen letztmaligen Bau wurden Fr. 15,000 gesprochen, zahlbar in drei jährlichen Raten.

Sollte Interlaken die Erstellung einer prätestamentischen Kirche ernstlich anstreben, so so derselben schon jetzt eine namhafte Subvention seitens der Kurhausgesellschaft zugesichert sein, sofern es dessen Mittel alsdann auch gestatten. Das Budget wurde unverändert und einstimmig gut geheißen.

Die von der Kurhausverwaltung in Sachen Wasserheilanstalt Interlaken getanen Schritte wurden von der Versammlung lebhaft begrüßt und verdankt. Allseitig wurde die eminente Wichtigkeit eines Etablissements, das allen Anforderungen der Neuzeit an eine vollständige hydrotherapeutische Anstalt grossen Stiles genügt, für Interlaken als Kurort hervorgehoben und erklärte man hierin das sicherste Mittel einer „Saison-Verlängerung“.

Verkehrswesen.

Personenverkehr im November. Arth-Rigi-Bahn 7700 (1904: 3795). Vitznau-Rigi-Bahn 2851 (3000).

Automobilverkehr. Mit Beginn der Saison 1906 sollen auch für die deutsche Schweiz für Automobilfahrer Autobenzin-Stationen mit plombierten Kanälen errichtet werden.

Montreux-Glion. Die Gesellschaft für diese Bahn hat sich mit Fr. 800,000 Aktienkapital konstituiert, sie hofft im Juli 1907 den Betrieb eröffnen zu können.

Automobil-Boykott. Einer der Mitbegründer des deutschen Automobilclubs, der Geheimer Kommerzienrat Goldberger in Berlin, wurde darüber interviewt, was er von dem Boykottbeschluss des internationalen Automobilclubs gegenüber dem Schweiz. Goldberger sprach sich folgendermassen aus: Einige der Resolutions sind auf, als ob sich ein Mann aus Aachen sich selbst als Nasenabschneider bestraft durch diese Resolutionen, sie sind so schändlich, dass die Automobilisten, die sich so vom schönsten Lande Europas ausschliessen. Diese Ansicht stimmt mit der von uns in No. 52 der „Hotel-Revue“ ausgesprochenen, dass der Boykottbeschluss wahrscheinlich nur ein papierener bleiben werde.

Neue Personewagen. Zur Anschaffung von 227 neuen Personewagen genehmigte der Verwaltungsrat der Bundesbahnen die abgeschlossene Lieferungsverträge mit der Schweizer Industriegesellschaft in Neuhausen über den Bau von 90 dreiachsigem Personenwagen I. und II. Klasse und 47 vierachsigen Personenwagen I. und II. Klasse, insgesamt 320,250 Fr. beläuft sich auf die Summe von 7,068,990 Fr. Es kostet ein dreiachsiger Wagen I. Kl. 31,380 Fr.; ein dreiachsiger Wagen II. Kl. 28,750 Fr.; ein dreiachsiger Wagen III. Kl. 24,050 Fr.; ein vierachsiger Wagen I. Kl. 50,000 Fr. und ein vierachsiger Wagen III. Kl. 40,160 Fr. Von den 227 Wagen sollen 157 Stück im Jahre 1906 und 70 Stück im Jahr 1907 abgeliefert werden.

Brienzsee-Bahn. Zu der dem „Oberländer Volksblatt“ entnommenen Notiz in letzter Nummer der „Hotel-Revue“ betr. die Haltung der Bundesbahnen zum Bau des Brienzseebahn erhalten wir von kundiger Seite eine Korrespondenz, der wir, ohne uns in eine Polemik in dieser Sache einzulassen zu wollen, folgendes entnehmen: Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat ihren Beschluss über die Errichtung der Brienzseebahn schon vor 2 Jahren dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement mitgetragen; dieses Beschluss ist der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht und der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss: es sei die Brienzseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zenstralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben also wünschbare Auskunft über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukünftliche von Wohl und Wehl ist nicht zu erwarten. Da die Bahn-Züge zwischen dem zweiten und dritten Zugabschnitt, dem mit dem Zugabschnitt begrenzt ist, der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschl