

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

Artikel: Schweizerische Eisenbahnprobleme
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-521598>

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: 04.04.2026

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

wir werden darum beneidet. Anstatt diese vorsichtig zu pflegen und in weiser Fürsorge ihre Vorteile zu geniessen, wie wir sie andere geniessen 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 Urteilsvermögen so reduziert ist, dass wir nicht mehr unterscheiden können, was uns frommt und passt, wenn wir nachhaken zu müssen glauben, was Sache anderer Leute ist und weder der Tradition unserer Sitten noch der vielerhundert Kraft des Schweizer entspricht, dann sind wir allerdings zu bedauern. Wenn wir trotz unsern Schulforschritten, trotz überlieferter Sitten und Lebens-einfachheit so schwach sind, über unser moralisches und materielles Vermögen hinaus das Beispiel Fremder nachzumachen, — 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 Zeitcharakter 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 Spekulant gefährlich werden und den Grundbesitzwert 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 hart zusetzt. Von krassem Materialismus der Fremden, die bei uns ihrer ökonomischen Situation gemäss sich wohl sein lassen und dafür bezahlen, daneben an vielbesuchten Zentren Kirchen bauen und durch manche Spenden Wohlthat üben! Unsere fremden Gäste werden sich für das Kompliment des krassem Materialismus bedanken! Auch das Hotelpersonal, das gewiss im Grossen und Ganzen eine gute Note verdient, erhält seinen Nasenstüber, indem der Korrespondent sagt, heimgekehrte junge Leute üben mit ihren grossstädtischen Unsitten 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 etwa besser gewesen wäre! Das grenzt an Heuchelei!

Der Fremdenverkehr soll ferner schuld sein an Verwahrlosung und Verrohung der einheimischen Jugend, die infolge steter Inanspruchnahme der Eltern während der Saison sich selbst überlassen bleibt, oder in der Gesellschaft von Diensthöfen 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 freisinnige Überzeugung dem Mammon opfere. Ein böses, böses Ding, dieser Fremdenverkehr, um den uns so manches Land beneidet!

Die Schnüffelei nach Schäden, 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 eminente 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 sich selbst anzufangen mit Angewöhnung eines richtigen Blickes und Urteils für das, was unsern Verhältnissen frommt und passt, damit die schadhafte 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 solle, auf diese Art den Teufel an die Wand zu malen und im Handumkehren 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 Einkommen 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 wohlthun und überall befruchtend wirken; doch hüten wir uns vor den giftigen Pilzen, die über Nacht aus dem zurückbleibenden Schlamm emporwachsen und für Land und Leute grosse Gefahren bringen. Behalten wir stets ein offenes Auge für alle Vorteile des Fremdenverkehrs, aber auch ein ungetrübtes 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 es allfälligen Auswüchsen nicht die Spitze ohne Schaden abzubrechen vermag.

Dass bei diesen Anklagen auch für die Hotelier etwas, wenn nicht der grösste Teil, abfällt, das ist dieses gewohnt. An ihrem wohlverdienten guten 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 Gewerbe sonder Fehl und Tadel zu nennen, der werfe den ersten Stein auf sie.

Zum Kapitel Hoteldiebstähle.

Es ist bekannt, dass internationale Hoteldiebe, 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 schwarzen Trikotanzug in die Fremdenzimmer, die sie, wo nötig, mit Nachschlüsseln öffnen und bestehlen die Hotelgäste; andere verschwinden in der Frühe unter Zurücklassung 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 betriegen 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 Manulesco, Samson, Tanner, Tooper, Marvanek und des angeblichen Grafen von Suchanow, Horner!) Dieses gemeingefährliche Gebahren 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 Verbrechenums wäre es sehr dienlich, wenn das in drei Sprachen erscheinende „Internationale Criminal-Polizeiblatt“, welches im Januar des XX. Jahrgang beginnt, nicht nur in den Amtsstuben der Justiz- und Polizeibehörden, sondern auch in den Lesezimmern der Hotels einen Platz fände. Abgesehen davon, dass sein Inhalt den Hotelgästen einen nicht uninteressanten Lesestoff bietet, würde schon der Umstand, dass es im Hotel aufliege, manchen Hoteldiebshinderer 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 Fingerzeige 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 Hoteldiebshinderer ihr Wesen getrieben haben. Um den Besitzern entgegenzukommen, wurde für sie der sonst 20 Mark betragende Abonnementpreis 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 Preisreduktion.

Das Blatt erscheint in Mainz. Für die Redaktion zeichnet Hr. J. Traverser. Wir hielten es für angezeigt, die Interessenten in Hotelkreisen 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 (Faullice oder Frasse-Vallorbes, Wildstrubel oder Lötschberg, Greina oder Splügen) 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. Nun rüsten aber die betreffenden Landesregierungen alle auf einmal. Ueberall — in Genf, Bern, der Ostschweiz und im Tessin — herrscht eine lebhaftige Tätigkeit; an allen diesen

Orten schreitet man ernstlich an die Realisierung der Projekte und rechnet dabei auf Bundeshilfe. Zugleich ist der Rückkauf der Gotthardbahn, welche letztere durch die neuen Projekte stark in Mitleidenschaft gezogen werden wird, im Wurf. Da darf man sich billig fragen, wo das hinaus will! Alles kann, wie bemerkt, nicht auf einmal gemacht werden; das würden 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 andern, 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 hindere umsonst gemacht haben. Dabei werden die Hoffnungen der interessierten Landesregierungen 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 eidgenössischen Räten zu bilden.

Was nun die Anspruchsrechte der Ostschweiz anbelangt, so sind sie nach der geschichtlichen Entwicklung der Alpenbahnfrage und den aus derselben hervorgegangenen mehrfachen 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 ansieht, als letzte der im Gesetz von 1872 an erster Stelle genannten Landesregierungen, die Verkehrsverbindung mit Italien und dem Mittelländischen Meere zu verbessern.“

Allein 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 andererseits werden hierzu Veranlassung geben. Denn es liegt auf der Hand, dass man nicht die Gotthardbahn teuer zurückkaufen und daneben zwei sie scharf konkurrenzierende 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 einzuwenden 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 für die Einberufung des Grossen Rates zu einer ausserordentlichen Session, damit die oberste kantonale Landesbehörde einmal zur Ostalpenbahnfrage Stellung nehme und zwar zu Gunsten des Splügens.

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 verlossene 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 Verzinsung der Hypothek verblieb ein hübscher Einnahmehüberschuss, der in erster Linie zu Abschreibungen auf Immobilien, Mobilien und Musikalien verwendet wurde. Nach Dotierung eines Erneuerungsfonds zum Neubau der altersschwachen Magazine beim Kursaalgebäude bekamen die Aktionäre eine Dividende von 5 1/2%, und nach einem kleinen Vortrag auf neue Rechnung blieben noch 3000 Franken zu Vergabungen. Diese schöne Summe wurde verteilt auf drei Frauervereine, das gründende Waisenhaus, die Anstalt für Schwachsinnige, die Gotthelfstiftung, das Krankenhaus und die Anstalt 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 beschränkte 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 Konzertsaales, 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 letzteren Bau wurden Fr. 15,000 gesprochen, zahlbar in drei jährlichen Raten.

Sollte Interlaken die Erstellung einer protestantischen Kirche ernstlich anstreben, so so derselben schon jetzt eine namhafte Subventio 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 erblickt man hierin das sicherste Mittel einer „Saison-Verlängerung“.

Verkehrswesen.

Personenverkehr im November. Arth-Rigibahn 700 (1904: 3795). Vitanau-Rigibahn 2851 (8000). **Automobilverkehr.** Mit Beginn der Saison 1906 sollen auch für die deutsche Schweiz für die Automobilfabrik Autobahn-Stationen mit plombierten Kassen errichtet werden.

Direkte 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-Boycott. Einer der Mitbegründer des deutschen Automobilklubs, der Geheime Kommerzienrat Goldberger in Berlin, wurde darüber interessiert, was er von dem Boykott aus dem internationalen Automobilklub gegenüber der Schweiz halte. Goldberger sprach sich folgendermassen aus: Eine solche Resolution sieht aus, als ob sich ein Mann aus Aegerig selbst die Nase abschneidet. Bestraft sind durch den Boykott eigentlich nur die Automobilisten, die sich so von dem 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 Beschluss wäre.

Neue Personenwagen. Zur Anschaffung von 227 neuen Personenwagen genehmigte der Verwaltungsrat der Bundesbahnen die abgeschlossenen Lieferungsverträge mit der Schweizer Industrie-Gesellschaft in Neuchâten über den Bau von 90 dreiwägen Personenwagen I. und II. Klasse und 47 vierwägen Personenwagen I. Klasse, insgesamt 137 Wagen und mit der Schweiz. Waggonfabrik A.-G. in Schlieren über die Lieferung von 20 dreiwägen Personenwagen II. Klasse und 70 dreiwägen Personenwagen III. Klasse, total 90 Wagen.

Diese 227 neuen Personenwagen sind zum Preise von 7,058,990 Fr. Es kostet ein dreiwägen Wagen I. Kl. 31,380 Fr.; ein dreiwägen Wagen II. Kl. 28,750 Fr.; ein dreiwägen Wagen III. Kl. 24,050 Fr.; ein vierwägen Wagen II. Kl. 50,000 Fr. und ein vierwägen Wagen III. Kl. 40,160 Fr. Von den 227 Wagen sollen 157 Stück im Jahre 1906 und 70 Stück im Jahre 1907 abgeliefert werden.

Brienzersee-Bahn. Zu der dem „Oberländer Volksblatt“ entnommenen Notiz in letzter Nummer der „Hotel-Revue“ betr. die Haltung der Bundesbahnen zum Bau der Brienzersee-Bahn, die wir von kundiger Seite eine Korrespondenz, der wir, ohne uns in eine Polemik in dieser Sache einlassen zu wollen, folgendes entnehmen: Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat ihren Beschluss über die Errichtung der Brienzersee-Bahn, der im Jahre 1905 dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht; diesem Beschluss ist der Ständerat beinahe einstimmig beigetreten und der Nationalrat wird in der nächsten Session wohl auch dieser Seeschlange den Kopf abtreten, mit dem Beschluss, es sei die Brienzerseebahn nach dem Antrag des Ständerates endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zentralbahnhof in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben alle wünschbare Auskünfte über das Erreichbare in dieser Bahnfrage. Das Unzukümmlichste von allem wären wohl zwei Bahnsysteme zwischen den zwei grossen Fremdenplätzen Interlaken — Luzern. Welche Belästigung und Zeitverlust ein Bahn-Umstieg von dieser Bedeutung zur Folge hätte, darüber braucht man wohl kaum Worte zu verlieren; gegen ein Doppel-Bahnssystem sollten die Interessenten des Fremdenverkehrs Stellung nehmen.

Belegen von Sitzplätzen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen macht das Personal darauf aufmerksam, dass häufig darüber geklagt wird, dass von Reisenden durch Gepäckstücke und auf andere Weise in den Zügen mehr Sitzplätze belegt und in Anspruch genommen werden, als im Fahrplan und ihre mitreisenden Angehörigen brauchen. Dieses Vorgehen ist nicht statthaft. Es wird deshalb dem Zugpersonal und dem mit der Zugabfertigung betrauten Stationspersonal die Vorsehrift in Erinnerung gebracht, welche lautet: „Beim Einsteigen ist es den Reisenden gestattet, für sich und mitreisende Angehörige je einen Platz zu belegen; das Belegen von mehr Plätzen ist verboten.“ Um nun dieser Bestimmung Nachachtung zu verschaffen, ist es notwendig, dass sich das Zugpersonal der Platzierung der Reisenden in den Zügen mehr annimmt, als es zurzeit geschieht, dass die Kondukteure zu diesem Zwecke während des Einsteigens auf Hauptstationen so oft als möglich durch die Wagen gehen und dabei ihr Augenmerk in vermehrter Masse auf das unberechtigte Belegen der Sitzplätze richten. Das Dienstpersonal muss sich anlegen sein lassen, fehlbare Personen in höflicher Weise auf die fragliche Bestimmung des Transportreglements aufmerksam zu machen. Bei Widerstreben der Reisenden ist nach Massgabe der Vorschriften über Handhabung der Bahnpolizei zu verfahren. Die Zugabfertigungsbeamten haben das Zugpersonal in der Ausübung dieser Obliegenheiten zu unterstützen und zu unterstützen.

* Briefkasten. *

E. R. Ihr Artikel betr. Koehlehringsprüfungen ist der Publikation wert, jedoch bitten wir, aus Ihrer Anonymität herauszurücken und uns Ihren werten Namen kundzugeben.

Hiezü eine Beilage.

Genf • Hôtels-Office • Genève

18, rue de la Corraeterie, 18

Internationales Bureau für Verkauf und Pacht von Hotels, Gasthöfen und Exterieur-Immobilien. Gepründet und geleitet von Hoteliers.

Bureau International pour Vente, Achat et Location d'Hotels, Restaurants, Exterieur-Immobilien. Créé et administré par un groupe d'Hoteliers.

— Demander les prospectus et les formulaires. —