

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

Rubrik: Verkehrswesen

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 Schulforschriften, trotz überliefelter Sitten und Lebenseinfachheit so schwach sind, über 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 Kulturforschriften 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 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 sich für das Kompliment des krassem Materialismus bedanken! Auch das Hotelpersonal, das gewiss im Grossen und Ganzen eine gute Note verdient, erhält seinen Nasenuber, indem der Korrespondent sagt, heimgekehrte junge Leute über 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 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 freisinnige Überzeugung den 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 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 verweigten 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 ehrlichen Blickes und Urteils für das, was unsern Verhältnissen frimmt und passt, damit die schadhaften Erscheinungen verschwinden; — statt alles dessen klagt man in blinder, totaler Misskennung 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 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 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 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 Hotel 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 Tucklussung bedeutender Zechschulden nach Mitnahme der Bettwäsche oder der Kleider und Stiefeln der Reisenden; wieder andere wissen sich unter falschen Vorspiegelungen bei Juwelierei 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 jeden 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 aufliegt, manchen Hotelsschwindler 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 Hotelsschwindler 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 Preisreduktion.

Das Blatt erscheint in Mainz. Für die Redaktion zeichnet Hr. J. Travers. 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 (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 Zeitschnitten ausgeführt werden können. Nur rüsten aber die betreffenden Landesgegenden alle auf einmal. Überall — in Genf, Bern, 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 bemerkert, 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 hintendrein 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 der im Gesetz von 1872 an erster Stelle genannten Landesgegenden bereits veranlassung geboten. Anderseits werden hierzu 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 allein Anschein nach so gut wie beschlossene Bau der Lötschbergbahn anderseits werden hierzu Veranlassung geben. Alein 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 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 zur Einberufung des Grossen Rates zu einer ausserordentlichen Session, damit die oberste kantonale Landesbehörde einmal zur Ostalpenbahnfrage Stellung nehmne 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 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 Hypotheken verblieb ein hübscher Einnahmentuberschuss, der in erster Linie zu Abschreibungen auf Immobilien, Mobilien und Musikalien verwandt wurde. Nach Dotierung eines Erneuerungsfonds zum Neubau der altertümlichen Magazine beim Kursaal eingang 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 Gotteshälfte, das Krankenhaus und die Anstalt für Gottesgut. Ausser diesen Vergabungen weist die Rechnung noch eine grosse Anzahl von grösseren und kleineren Posten auf für wohltrüte 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 sein Auge genommen. Nur wurde es 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 letztern Bau wurden Fr. 15,000 zugesprochen, zahlbar in drei jährlichen Raten.

Sollte Interlaken die Erstellung einer prätestamentischen Kirche ernstlich anstreben, so so derselben schon jetzt eine nähmliche 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 Neuzelte an eine vollständige hydrotherapeutische Anstalt grossen Stiles genugt, 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 Automobilklubs, der Geheimer Kommerzienrat Goldberger in Berlin, wurde darüber interviewt, was er von dem Boykottbeschluss des internationalen Automobilklubs gegenüber dem Schweiz. Goldberger sprach sich folgendermassen aus: Ein Boykott ist eine Resolution, die sich auf einen Mann aus Ausland richtet, nicht auf den Nasenabreißer. Man stellt durch diese Resolutionen, die sich so vom schlimmsten Lande Europas ausschliessen, diese Automobilisten, die sich so vom schlimmsten 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 dreiachigen Personewagen I. und II. Klasse und 47 vierachsigen Personewagen I. und II. Klasse, insgesamt 137 Wagen. Ein Wagen der Schweiz. Waggonfabrik A.-G. in Schlieren über die Lieferung von 10 dreiachigen Personewagen II. Klasse und 70 vierachsigen Personewagen III. Klasse, total 90 Wagen. Diese 227 neuen Personewagen erhalten geschlossene Plattformen mit Faltenbälgen, doppelter Westinghousebremse und elektrische Dynamoleuchten. Die ganze Ausgabe für diese 227 Wagen mit Inbegriff der eigenen Zutaten der Verwaltung mit 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 letzterer Nummer der „Hotel-Revue“ betr. die Haltung der Bundesbahnen zum Bau des Brienzseebahn erhaltene 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 mitgetheilt; 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 abtragen, 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 Zentrale Bahnhof, die Befestigung und Zeitverlust in der Bahn-Umstieg von dieser Bedeutung zur Folge hätte, darüber braucht man wohl kaum Worte zu verlieren; gegen ein Doppel-Bahnsystem sollten die Interessenten des Fremdenverkehrs Stellung nehmen.

Belagen von Sitzplätzen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen macht das Personal darauf aufmerksam, dass häufig darüber geklagt wird, dass auf Reisenenden durch Gepäckstücke und auf andere Weise in den Zügen mehr Sitzplätze belegt und in Anspruch genommen werden, als sie für sich und ihre mitreisenden Angehörigen brauchen. Dieses Vorgehen ist nicht statthaft. Es wird deshalb dem Zugpersonal und dem mit dem Zugabschnitt begleiteten Dienstpersonal die Vorschrift erlassen, dass auf den Sitzplätzen, welche die Bahn-Verwaltung schreibt, welche die Bahn-Umstieg von mehr Plätzen ist verboten.“ Ein Wagen nun dieser Bestimmung Nachachtung zu verhoffen, ist es notwendig, dass sich das Zugpersonal auf die Plazierung der Reisenden gestattet, für sich und mitreisenden Angehörige je einen Platz zu belegen; das Belegen von mehr Plätzen ist verboten.“ Um nun dieser Bestimmung Nachachtung zu verhoffen, ist es zurzeit geschieht, dass die Kondukteure zu diesem Zwecke während des Einsteigens an Hauptstationen so oft als möglich durch Wagen gehen und dabei in Ansehung in welcher Sitzplätzen sie anliegen zu lassen, fahrbare Personen in höflicher Weise auf die fragliche Bestimmung des Transportreglements aufmerksam zu machen. Bei Widerständen ist nach Massgabe des Vorschriften über Handhabung die Bahn-Polizei zu verfahren. Die Zugabsertigungsbeamten haben das Zugpersonal in der Ausübung dieser Obliegenheiten zu überwachen und zu unterstützen.

Briefkasten.

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

Hiezu eine Beilage.

Hôtel-Office + Genève

18, rue de Corraterie, 18

Internationales Bureau für Verkauf und Vertrieb, Gutachten und Experienz, Inventur-Aufnahmen, Gegründet und geleitet von Georges V. H. H. Hollerer.

Demander le prospectus et les formulaires.