

**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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

wir werden darum beneidet. Anstatt diese vor- sichtig zu pflegen und in weiser Fürsorge ihre Vorteile zu geniessen, wie wir sie andere ge- niessen lassen, klagen wir sie als schädlich an, als Schädlinge für unsere Moral, unsere ein- fachen Sitten! Wirklich, — wenn wir so kurz- sichtig und schwach sind, wenn unser Urteilsv ermögern 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 Allge- meinen gewachsen ist. Das hängt aber mit dem Zeitcharakter und den Kulturforschritten zu- sammen 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 Grund- besitzwert bedenklich in die Höhe schnellen, wer wollte es bestreiten? Aber der Schuster soll bei seinem Leiste 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 Armen- behörden die Folgen davon zu spüren bekom- men. Als ob diese Gefahr nicht überall und immer vorhanden gewesen und noch vorhanden wäre! Und als ob es in diesem Punkte vor dem Ein- setzen des Fremdenverkehrs etwa besser ge- wesen wäre! Das grenzt an Heuchelei!

Der Fremdenverkehr soll ferner schuld sein an Verwahrlosung und Verrohung der einhei- mischen Jugend, die infolge steter Inanspruch- nahme der Eltern während der Saison sich selbst überlassen bleibt, oder in der Gesell- schaft 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 lei- den? 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 Frem- denverkehr angeblich uns bringt, erinnert an diejenige der lex Heinze in Deutschland betr. die Kunst. Wie damals in Deutschland die An- klage 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 Ge- schlechtes. Anstatt den Fehler in der Schwach- heit 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 rich- tigen 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 ver- feinert. Mancher Handwerker verdankt sein Em- porkommen 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 zurückzu- führen. Reichere Geldmittel fördern auch die humanitären Werke in erheblicher Weise.“

Der Fremdenverkehr sollte ähnlich dem Nil- strom wühlend und überall befruchtend wir- ken; doch hüten wir uns vor den giftigen Pil- zen, 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 sicht- baren Nachteilen, die wir bekämpfen müssen.“

Mit diesen Sätzen sind wir ganz einver- standen, nur mit dem Unterschiede, dass wir diese Nachteile nicht im Fremdenverkehr selbst suchen, sondern bei dem ihm dienenden Ge- schlecht, 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 wohl- verdienten 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 der- jenige, 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 Hoteldie- be, 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 Gast- hof ihren Kredit nach aussen erhöhen. Dabei wenden sie die verschiedensten Tricks an, um ihre verbrecherischen Pläne auszuführen. Die einen schleichen des Nachts in schwarzen Trikot- anzug 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 Hotelwirts bei der Post erschwindelte Wert- briefe 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 empfind- licher Weise ihre Gäste.

Zur wirksameren Bekämpfung dieser Gat- tung des internationalen Verbrechenwesens 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 fände. Abgesehen davon, dass sein Inhalt den Hoteldie- bsten einen nicht uninteressanten Lesestoff bietet, würde schon der Umstand, dass es im Hotel aufliege, manchen Hoteldiebstahl 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 ab- gebildeten Hochstapler rechtzeitig gewarnt und in die Lage versetzt, der Polizei wertvolle Fingerzeige zu geben. Der Verlag dieses Fach- blattes, das bisher nur in amtlichen Kreisen gelesen wurde, hat beschlossen, es auch den Hotels zugänglich zu machen, da gerade in letzter Zeit viele Hoteldiebstahl ihr Wesen getrieben haben. Um den Besitzern entgegenzu- kommen, 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 Photo- graphien 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 Redak- tion zeichnet Hr. J. Traverser. Wir hielten es für angezeigt, die Interessenten in Hotelier- kreisen auf dasselbe aufmerksam zu machen.

## Schweizerische Eisenbahnprobleme.

In der „N. Z. Ztg.“ bespricht eine Kor- respondenz die grossen die Schweiz betreffenden Eisenbahnprojekte, die in der Schweiz sind (Faulle 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 an- dere 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 Lan- desregierungen 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 Bundes- hilfe. Zugleich ist der Rückkauf der Gotthard- bahn, 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 herbeifüh- ren wollen. Wer kommt aber zuerst an die Reihe? Wer hat die Priorität? Die einen sagen derjenige, welcher zuerst gerüstet sei, die an- deren, 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 not- wendig, dass die Prioritätsrechte in aller Form festgesetzt, dass ein Programm aufgestellt würde. Die Projektstudien kosten viel Arbeit, Mühe und Geld und niemand will sie hinten- drein umsonst gemacht haben. Dabei werden die Hoffnungen der interessierten Landesgegen- den genährt und damit auf der einen und an- deren Seite auf Enttäuschungen hingearbeitet, die besser vermieden würden. Die Frage wäre, wenn nicht auf anderem Wege bald ein Ent- scheid herbeigeführt wird, wichtig genug, um Gegenstand einer Interpellation in den eidgenössischen Räten zu bilden.

Was nun die Anspruchsrechte der Ost- schweiz anbelangt, so sind sie nach der ge- schichtlichen Entwicklung der Alpenbahnfrage und den aus derselben hervorgegangenen mehr- fach gemachten Versprechungen über alle Zweifel erhaben und niemand in eidgenössischen Landen wird offen den Mut haben, der Ostschweiz hin- derlich in den Weg zu treten, wenn sie sich endlich ansieht, als letzte der im Gesetz von 1872 an erster Stelle genannten Landesgegend „die Verkehrsverbindung mit Italien und dem Mittelländischen Meere zu verbessern.“

Allein uns will scheinen, es bereiten sich im stillen Dinge vor, welche die Eidgenossen- schaft in die Unmöglichkeit versetzen werden, das gegebene Wort einzulösen. Der Gotthard- rücklauf 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 da- neben zwei sie scharf konkurrenzierende Bahnen bauen kann. Wir werden kaum auf Wider- stand 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 ein- stimmig beschlossen, die Initiative zu ergreifen für Einberufung des Grossen Rates zu einer ausserordentlichen Session, damit die oberste kantonale Landesbehörde einmal zur Ostalpen- bahnfrage 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 Hypo- theken verblieb ein hübscher Einnahmehüberschuss, der in erster Linie zu Abschreibungen auf Immobilien, Mobilien und Musikalien ver- wendet wurde. Nach Dotierung eines Erneue- rungsfonds 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 Gotthelf- stiftung, 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 Ver- schönerung 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 vorge- legt 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 Mail- land, der endliche Bau eines grossen Konzert- saales, die Errichtung einer den modernen An- forderungen entsprechenden Bade- und Wasser- heilanstalt, der Neubau der Magazine beim Kurgarten-Eingang, die Subventionierung des Baus einer römisch-katholischen Kirche etc. Für diesen letzteren Bau wurden Fr. 15,000 ge- sprochen, zahlbar in drei jährlichen Raten.

Sollte Interlaken die Erstellung einer pr- testantischen 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 ein- stimmig 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 ge- nügt, für Interlaken als Kurort hervorgehoben und erblickt man hierin das sicherste Mittel einer „Saison-Verlängerung“.

## Verkehrswesen.

**Personenverkehr im November.** Arth-Rigi- bahn 700 (1904: 3795). Vitanau-Rigibahn 2851 (3000). **Automobilverkehr.** Mit Beginn der Saison 1906 sollen auch für die deutsche Schweiz für die Automobilfabrik Autobahn-Stationen mit plom- bierten Kennen 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 Mitgründer des deutschen Automobilklubs, der Geheime Kom- merzienrat Goldberger in Berlin, wurde darüber informiert, 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 Aegerer sich selbst die Nase abschneidet. Bestraft sind durch den Boykott eigentlich nur die Automobilisten, die sich so von dem schäbsten Lande Europas ausschliessen. — Diese Ansicht stimmt mit der von uns in No. 52 der „Hotel-Revue“ aus- gesprochenen, dass der Boykottbeschluss wahr- scheinlich nur ein papierener Beschluss wäre.

**Neue Personenwagen.** Zur Anschaffung von 227 neuen Personenwagen genehmigte der Verwal- tungsrat der Bundesbahnen die abgeschlossenen Lieferungsverträge mit der Schweizer Industrie- gesellschaft in Neuchâten über den Bau von 90 drei- achsigen Personenwagen I. und II. Klasse und 47 vierachsigen Personenwagen I. Klasse, insge- samt 137 Wagen und mit der Schweiz Waggonfabrik A.-G. in Schlieren über die Lieferung von 20 drei- achsigen Personenwagen II. Klasse und 70 drei- achsigen Personenwagen III. Klasse, total 90 Wagen.

Diese 227 neuen Personenwagen sind mit ge- schlossenen Plattformen mit Faltenbälgen, doppelte Westinghousebremse und elektrische Dynamob- leuchtung. Die ganze Ausgabe für diese 227 Wagen mit Inbegriff der eigenen Zuzuten der Verwaltung mit Fr. 220,250 Fr. beläuft sich auf die Summe von 7,058,990 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 vier- achsiger Wagen II. 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 Jahre 1907 abgeliefert werden.

**Brienzersee-Bahn.** Zu der dem „Oberländer Volksblatt“ entnommenen Notiz in letzter Nummer der „Hotel-Revue“ betr. die Haltung der Bundes- bahnen 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 Er- stellung der Brienzersee-Bahn, die im Jahre 1906 dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement ein- gereicht; 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 Zen- tralbahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisen- bahndepartement eingereicht am 11. November 1905, geben alle wünschbare Auskünfte über das Erreich- bare 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 auf- merksam, 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 Vor- gehen ist nicht statthaft. Es wird deshalb dem Zugpersonal und dem mit der Zugabfertigung betrauten Stationspersonal die Vorsehrift in Erin- nerung gebracht, welche lautet: „Beim Einsteigen ist es den Reisenden gestattet, für sich und mitreisende Angehörige je einen Platz zu be- legen; das Belegen von mehr Plätzen ist verboten.“ Um nun dieser Bestimmung Nachachtung zu ver- schaffen, ist es notwendig, dass sich das Zugpersonal der Platzierung der Reisenden in den Zügen mehr annimmt, als es zurzeit geschieht, dass die Kon- dukteure zu diesem Zwecke während des Einsteigens auf Hauptstationen so oft als möglich durch die Wagen gehen und dabei ihr Augenmerk in ver- mehrt 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 Transpor- treglements aufmerksam zu machen. Bei Wieder- vorkommen ist nach Massgabe der Vorschriften über Handhabung der Bahnpolizei zu verfahren. Die Zugabfertigungsbeamten haben das Zugpersonal in der Ausübung dieser Obliegenheiten zu über- wachen 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.

## Hiez u ein Beilage.

Genf • Hôtels-Office • Genève

18, rue de la Corraterie, 18

Internationales Bureau für Verkauf und Pacht von Hotels, Gasthöfen und Ex- pansionen, Investitions- und Grundbesitz und geleitet von Hoteliers.

Bureau International pour Vente, Achat et Loca- tion d'Hotels, Restaurants, Ex- pansiones, Investissements, Ex- pansiones et Administré par un groupe d'Hoteliers.

Desandier le prospectus et les formulaires.