

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: 17.05.2025

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 Urteils-
vermögen so reduziert ist, dass wir nicht mehr
entscheiden 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 vielerhürnten
Kraft des Schweizer entspricht, dann sind wir
allerdings zu bedauern. Wenn wir trotz unsern
Schulfortschritten, trotz überlieferter Sitten und
Lebens Einfachheit so schwach sind, über unser
moralisches und materielles Vermögen hinaus
das Beispiel Fremder nachzuahmen, — wo ist
dann der wahre, bleibende Nutzen unserer
Schul-, Familien- und Kircheninstitutionen?
Wenn unsere Familien den Nachwuchs nicht
ihren und den allgemeinen Schweizer Verhält-
nissen 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 Kulturfortschritten 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 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
denjenigen 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 krassen 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
grössständlichen Unsitten einen verderblichen
Einfluss aus auf die einheimische, in Hotels
denkenden 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 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 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
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
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 zurück-
zuführen. Reichere Geldmittel fördern auch die
humanitären Werke in erheblicher Weise.“

Der Fremdenverkehr sollte ähnlich dem Nil-
strom wohlthun 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 abbrechen vermag.

Dass bei diesen Anklagen auch für die
Hotellerie etwas, wenn nicht der grösste Teil,
abfällt, das ist diese gewohnt. An ihrem wol-
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. Nie-
mand bestreitet, dass in der Hoteldindustrie 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. A.-M.

Zum Kapitel Hoteldiebstähle.

Es ist bekannt, dass internationale Hotel-
diebe, 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 bestehen 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 betrügen das Hotelpersonal
um nicht unbedeutende Geldbeträge, oder lassen
sich gegen Garantie und Verantwortlichkeit des
Hotelwirts bei der Post erschwandene Wert-
briefe und gefälschte Postanweisungen durch
die Postboten in das Hotel bringen etc. etc.
(Man denke nur an die Taten eines Manueleco,
Samson, Tanner, Tooper, Marvane 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-
lichster Weise ihre Gäste.

Zur wirksameren Bekämpfung dieser Gat-
tung des internationalen Verbrechertums wäre
es sehr dienlich, wenn das in drei Sprachen
erscheinende „Internationale Criminal-Polizei-
blatt“, 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 Hotel-
gästen einen nicht uninteressanten Lesestoff
bietet, würde schon der Umstand, dass es im
Hotel aufliegt, 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 entgegen-
zukommen, 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 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 Re-
daktion zeichnet Hr. J. Travers. Wir bitten 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-Vallores, 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 Zeiteabschnitten ausgeführt werden
können. Nun rüsten aber die betreffenden Lan-
desregierungen alle auf einmal. Ueberall — in
Genf, Bern, der Ostschweiz und im Tessin —
herrscht eine lebhaft Tätigkeit; an allen diesen

Orten schreitet man ernstlich an die Realisierung
der Projekte und rechnet dabei auf Bundes-
hülfe. Zugleich ist der Rückkauf der Gotthard-
bahn, welche letztere durch die neuen Projekte
stark in Mitleidenschaft gezogen werden wird,
im Wufte. 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
denjenigen, welcher zuerst gerüstet sei, die an-
dern, es richte sich dies nach den gegebenen
Versprechen, im Grunde weiss aber niemand
etwas bestimmtes, alle aber hoffen und arbeiten
unverrossen 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
wird. Die Projektstudien kosten viel Arbeit,
Mühe und Geld und niemand will sie hinten-
drein umsonst gemacht haben. Dabei werden
die Hoffnungen der interessierten Landesge-
genden genährt und damit auf der einen und
anderen 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 eidge-
nössischen 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 bis sechs 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
zur 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
Kursaalgesellschaft vom 27. Dezember war von
32 Aktionären besucht, welche 1048 Aktien
mit 213 Stimmten 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 Verzinsung der Hypo-
thek verblieb ein hübscher Einnahmenüberschuss,
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
Frauenvereine, das zu 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 wohltä-
tige 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-
kuranstalt, 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 7700 (1904: 3795). Vitanau-Rigibahn 2851 (8000).
Automobilverkehr. Mit Beginn der Saison
1906 sollen auch für die deutsche Schweiz für die
Automobilfabrik Autobenzin-Stationen mit plom-
bierten Kannen 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-Boykott. Einer der Mitbegründer
des deutschen Automobilklubs, der Geheime Kom-
merzienrat Goldberger in Berlin, wurde darüber
interviewt, 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 Aegeris sich selbst die Nase abschneidet.
Bestraft sind durch diese Resolution eigentlich nur
die Automobilisten, die sich so von den schönsten
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 werde.

Neue Personenwagen. Zur Anschaffung von
227 neuen Personenwagen genehmigte der Verwal-
tungsrat der Bundesbahnen die abgeschlossenen
Lieferungsverträge mit der Schweizer Industriege-
sellschaft in Neuchâten über den Bau von 90 drei-
achsigen Personenwagen I. und II. Klasse und 47
viersachsigen Personenwagen I. und II. Klasse, ins-
gesamt 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 97 Wagen.

Diese 227 neuen Personenwagen werden erhalten
geschlossene Plattformen mit Faltenbügeln, doppelte
Westinghousebremse und elektrische Dynamoble-
uchtung. Die ganze Ausgabe für diese 227 Wagen
mit Inbegriff der eigenen Zuzuten der Verwaltung
mit 320,350 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.

Brienzsee-Bahn. Zu der dem „Oberländer
Volksblatt“ entnommenen Note in letzter Nummer
der „Hotel-Revue“ betr. die Haltung der Bundes-
bahnen zum Bau der Brienzsee-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 Brienzsee-Bahn, den sie im letzten
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 abtrennen, mit dem Beschluss: es sei die
Brienzsee-Bahn nach dem Antrag des Ständerates
endlich zu erstellen. Die weiteren Studien über die
Spurweite, die Einmündung in Interlaken und Zentr-
albahn in Interlaken, seitens der Generaldirektion
der Bundesbahnen dem eidgen. Post- und Eisen-
bahndepartement eingereicht am 11. November 1905,
geben alle wünschbare Auskunft über das Erreich-
bare in dieser Bahnfrage. Das Unzukümmliche von
allen wirsen 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-Bahnsystem 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 es der Zahl der
mitreisenden Angehörigen brauchen. Dieses Vor-
gehen ist nicht statthaft. Es wird deshalb dem
Zugpersonal und dem mit der Zugabfertigung
betrauten Stationspersonal die Vorsehrift in Er-
innerung gebracht, welche lautet: „Die Plätze
steigen 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 verschaffen,
ist es notwendig, dass sich das Zugpersonal an
der Platzierung der Reisenden in den Zügen mehr
anmimmt, 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-
mehrtem 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 Transport-
reglements aufmerksam zu machen. Bei Wider-
setzlichkeiten ist nach Massgabe der Vorschriften
über Handhabung der Bahnpolizei zu verfahren.
Die Zugabfertigungsbeamten haben das Zugpersonal
in der Ausübung dieser Eigenheiten zu über-
wachen und zu unterstützen.

* Briefkasten. *

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

Hiezu eine Beilage.

Genf • Hôtels-Office • Genève

18, rue de la Corrairie, 18

Internationales Bureau für Verkauf und Pacht von Hotels, Gasthöfen und Ex-
perten, Inventar-Aufnahme, Begründung und geleitet von
Höteliers.

Bureau International pour Ventes, Achats et Loca-
tions d'Hôtels, d'Immeubles, Ex-
perts, Inventaires, Créés et admini-
strés par un groupe d'Höteliers.

Demander les prospectus et les formulaires.