

**Zeitschrift:** SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** 1 (1927)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Gewerbliche Studienreisen  
**Autor:** Huonder, F.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-780904>

### **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:** 25.07.2025

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

# GEWERBLICHE STUDIENREISEN

Es gab eine Zeit, da der Mensch sich die Erde grösser vorstellte als heutigentags. Die modernen Verkehrsmittel: Eisenbahn, Dampf- oder Oel-Schiffahrt, Automobil und in allerjüngster Zeit das Flugzeug, haben die Distanzen verringert und die weite Welt im Begriffsvermögen der Menschen kleiner gestaltet. Das Verdienst, das Reisen «erfunden» zu haben, gehört zweifellos dem Kaufmannsstand. Schon im grauen Altertum wagten sich die Phönizier und Karthager hinaus auf die hohe See, nicht zuletzt um Handel zu treiben. Im Mittelalter bereisten Kaufleute fremde Länder und brachten fremde Schätze als Erzeugnisse fremden Fleisses heim. Sie lernten fremde Sitten und Gebräuche kennen, die Kulturwerte anderer Länder schätzen und wurden so zu Pionieren der Zivilisation. Die Entbehrungen und Leiden, die sie sich durch das Verlassen von Haus und Hof, Weib und Kind auferlegten, machten sich einigermassen bezahlt durch eine wertvolle Bereicherung ihrer Kenntnisse. Nicht selten zeitigte ihr rastloses Streben schöne Erfolge — man studiere die Geschichte der Patrizierfamilien Venedigs und anderer handeltreibenden Städte — und meistens waren es die Früchte reicher Arbeit, die ihnen die Gunst der Fürsten und der Mächtigen jener Zeit eintrugen.

Und heute ist es nicht anders geworden. Auch heute muss der tüchtig sein wollende Gewerbe- und Handeltreibende im Kleinen die Welt erobern. Er muss hinaus in die weite fremde Welt, um seine Augen und Ohren, ja oft alle fünf Sinne, zu schulen, damit er auf dem glatten Parkett des Lebens sich zurechtfinde und sein Gleichgewicht nicht verliere.

Wer mit offenen Augen durch die Welt geht, wird allen Gefahren trotzen! Dieser Ausspruch könnte den gewerblichen Studienreisen als Devise dienen. Diese Institution der gewerblichen Studienreisen wird wohl die erste in ihrer Art sein. Sie bezweckt vor allem eine preiswürdige und bequeme Reisemöglichkeit für Herren und Damen des Mittelstandes. Das Hauptaugenmerk wird ferner auf ein lehrreiches Programm gelegt; die Gefahren und Entbehrungen der Reise werden durch eine zuverlässige Organisation auf ein Minimum vermindert und die Voraussetzungen in bezug auf Sprach- und Geographie-Kenntnisse sehr erleichtert. Die gleichgeartete, homogene Reisegesellschaft aus gewerbe- und handeltreibenden Kreisen ersetzt zu einem grossen Teile das heimatliche Milieu. Wertvoll für das Geschäftsleben ist auch der Kontakt der Reisetilnehmer

unter sich, der im eigenen Lande, mangels Zeit, nicht so intime Formen annimmt. Bei der Betrachtung fremder Erzeugnisse dient erfahrungsgemäss ein Handwerker dem andern als Berater, sodass der eine mit seinen Kenntnissen und Erfahrungen dem andern nützliche Aufschlüsse geben kann. Diese Zusammensetzung einer Reisegesellschaft ermöglicht es, die Welt mit all ihren interessanten und lehrreichen Errungenschaften, Schönheiten und Reizen wie ein offenes Lehrbuch dem Menschen vor Augen zu führen. Wer sollte da nicht mit offenen Armen zugreifen?

Die beiden ersten gewerblichen Studienreisen, 1925 an die Kunstgewerbe-Ausstellung in Paris und 1926 nach Belgien und Holland, haben mit aller Evidenz bewiesen, dass in der Schweiz ein Bedürfnis für solche Reisen besteht. An der ersten Reise nahmen 357 und

an der zweiten 376 Personen teil. In Paris fanden nebst dem Besuch der Internationalen Kunstgewerblichen Ausstellung, verbunden mit einer Zusammenkunft mit dem Schweizerverein, eine Stadtrundfahrt mit Besichtigung verschiedener historischer Stätten, ein Ausflug nach Fontainebleau mit Schlossbesuch und ein Ausflug nach Versailles, ebenfalls mit Schlossbesuch, statt. Besonders genussreich gestaltete sich die Reise nach Belgien und Holland. Die Teilnehmer dieser Reise werden un-



Teilnehmer einer Studienreise vor dem Invalidendom in Paris  
Les participants à un voyage d'étude devant le dôme des Invalides à Paris

vergessliche Erinnerungen von den besuchten Städten Brüssel, Ostende, Antwerpen, Rotterdam, Den Haag, Scheveningen und Amsterdam, sowie vom Verkehr mit Land und Leuten mitgenommen haben. Ein Teilnehmer, der im Gewerbestand als rühriger Vertreter und Anhänger der mittelständischen Idee bekannt ist, äusserte sich am letzten Abend im Kreise des Schweizerklubs in Amsterdam, dass dank der modernen Verkehrstechnik die Sehenswürdigkeiten fremder Länder wie ein lebendiger Film mit unübertreffbarer Regie vor Augen geführt würden. Die schweiz. Bundesbahnen hatten den Gewerbeleuten einen Extrazug mit nur erstklassigem Wagenmaterial zur Verfügung gestellt. Selbst die Holländer, die punkto Exaktheit und Sauberkeit mit uns Schweizern wetteifern, bewunderten mehrmals die flotten Zweitklasswagen der SBB. Man glaubte vielfach, es handle sich um einen Reklamezug der Schweizer-Hoteliere. Die in Zürich und Basel eingenommenen Polsterplätze wurden für die ganze Fahrt beibehalten.

Niemals werden die Teilnehmer den SBB so dankbar gewesen sein wie auf dieser Reise.

Für das Jahr 1927 ist vom 24. September bis 3. Oktober eine gewerbliche Studienreise nach der italienischen und französischen Riviera geplant. (Mailand, Genua, San Remo, Monte Carlo, Nizza, Marseille, Avignon und Lyon.) Die Durchführung dieser Reise liegt wiederum in den Händen der bisherigen, bewährten Organisatoren. Ausführliche Prospekte sind erhältlich bei Hrn. Hans Galeazzi, Gewerbesekretär, Bürgerhaus, Bern, oder durch das Postfach Nr. 102053 Seidenpost, Zürich.

F. Huonder.

\*

### Wie können Zugverspätungen vermieden werden?

Die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ist unablässig bestrebt, durch sorgfältige Ausarbeitung der Fahrpläne, gründliche Anweisung des Personals und andere Massnahmen, die Zugverspätungen einzuschränken. Die Einwirkungsmöglichkeiten der Bundesbahnen auf eine genauere Einhaltung des Fahrplans sind aber beschränkt, weil sie auf allen Seiten mit einer verhältnismässig sehr grossen Anzahl Grenzbahnhöfen an ausländische Bahnen stossen und somit die Verspätungen von dort übernehmen müssen. In welchem Umfange dies der Fall ist, zeigt eine vor kurzem gemachte Erhebung, wonach in den Bahnhöfen Basel, Chiasso, Buchs und Domodossola einzig im Zeitraum eines Monats von 1411 ausländischen Zügen 482 oder 34 % mit einer durchschnittlichen Verspätung von 23 Min. pro Zug eingetroffen sind. Ausser den direkten Anschlusszügen werden durch solche Verspätungen an der Grenze auch unsere Inlandverbindungen in empfindlicher Weise störend beeinflusst.

Nicht weniger als die Verwaltung mit ihren Massnahmen, kann aber auch das reisende Publikum viel zur Vermeidung von Zugverspätungen beitragen. Fünf Minuten vor der Abfahrtszeit des Zuges erlischt der Anspruch auf Verabfolgung eines Fahrbillettes, und die Annahme von Gepäck, das nicht spätestens zehn Minuten vor Abgang des Zuges aufgeliefert wird, kann auf Stationen mit grösserm Verkehr verweigert werden (§§ 10 und 30 des schweizerischen Transportreglementes). Diese Bestimmungen sind dem Publikum vielfach nicht bekannt, und es hält sich daher auch nicht an sie. Es hat vielmehr die Gewohnheit, sich erst kurze Zeit vor Abgang der Züge zum Lösen der Billette und zur Gepäckaufgabe auf den Stationen einzufinden. An den Schaltern entsteht alsdann Gedränge, und die Bedienung der Reisenden kann nicht mit der wünschbaren Raschheit erfolgen. Der oft ohnedies aufgeregten Reisenden bemächtigt sich dann die Angst, den Zug zu verfehlen. Eine Ausscheidung der rechtzeitig und der verspätet eingetroffenen Reisenden ist nicht möglich. Es müssen vielmehr alle Reisenden bedient werden, auch wenn wegen der Billetaussgabe und der Gepäckabfertigung Züge über die fahrplanmässige Zeit hinaus zurückgehalten werden müssen.

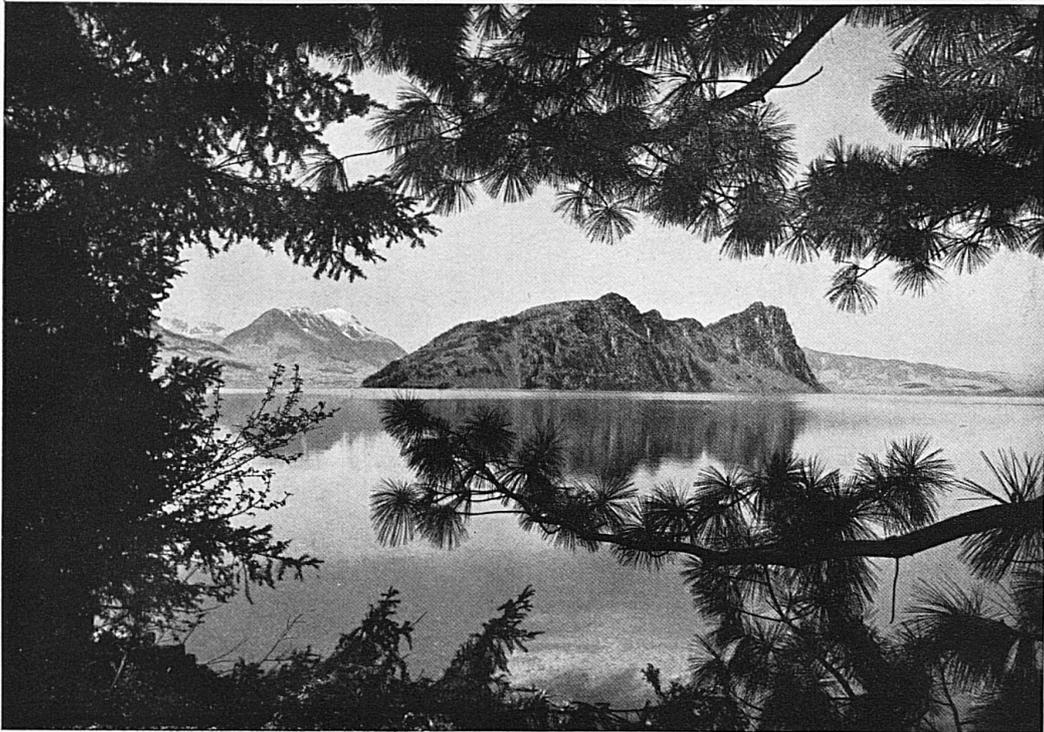
Es läge im Interesse der Reisenden und eines reibungslosen Bahnbetriebes, wenn die Billette so rechtzeitig als möglich gelöst würden. Für die Morgenzüge an Sonn- und Feiertagen, auf die erfahrungsgemäss ein grosser

Verkehrsandrang besteht, wäre es erwünscht, wenn die Billette am Vorabend gekauft würden. Die Reisenden könnten in vielen Fällen auch rascher bedient werden, wenn sie das Fahrgeld möglichst abgezahlt bereithalten und die Schalterbeamten nicht erst kurze Zeit vor dem fahrplanmässigen Abgang der Züge durch Auskunftbegehren aller Art in Anspruch nehmen würden. Es sei noch darauf aufmerksam gemacht, dass auf grossen Bahnhöfen Billette ununterbrochen während des ganzen Tages ausgegeben werden.

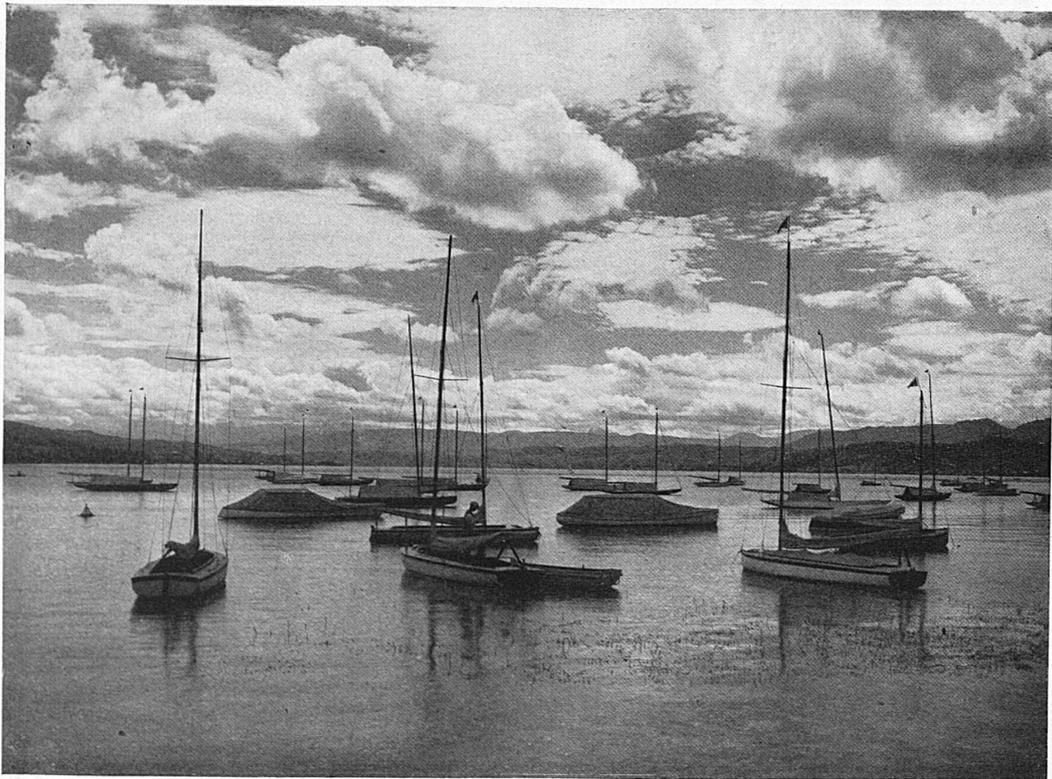
Die Dienstabwicklung würde oft erleichtert und manche Zugverspätung vermieden, wenn sich die Reisenden den Anordnungen des Personals zur Einnahme der Sitzplätze besser fügen und namentlich beim Ein- und Aussteigen eine grössere Ruhe und Ordnung beobachten würden. § 14 des Transportreglementes enthält die Vorschrift, dass das Dienstpersonal berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet ist, ihnen ihre Plätze anzuweisen. Oft kann aber beobachtet werden, dass den Aufforderungen des Bahnpersonals, in bestimmte Wagen einzusteigen, nicht Folge gegeben wird, und dass die Reisenden sich in Wagen drängen, die bereits besetzt sind oder aus denen noch ausgestiegen wird. Dadurch werden Zeitverluste verursacht.

Das Aussteigen erfolgt auch nicht immer mit der nötigen Raschheit. Die Reisenden sollten es sich angelegen sein lassen, ihre Vorbereitungen schon vor der Ankunft auf der Bestimmungsstation zu treffen, um die Wagen sofort nach dem Anhalten der Züge verlassen zu können.

Ein Hemmnis für ein rasches Ein- und Aussteigen bildet das Handgepäck. Gemäss § 21 des Transportreglementes ist es gestattet, kleine, leicht tragbare Gegenstände, deren Aufnahme in die Personenwagen als zulässig zu erachten ist, bis auf ein Gesamtgewicht von 10 kg taxfrei mitzunehmen, sofern ihre Versorgung ohne Belästigung der Mitreisenden unter den Sitzen, an den Haken oder in den Netzen möglich ist. Wird Gepäck, das nicht im Sinne des Vorstehenden als Freigeäck betrachtet werden kann, im Wagen getroffen, so hat es das Zugpersonal in den Gepäckwagen zu verbringen und dem Reisenden hierfür einen Empfangsschein auszuhandigen. Auf der Bestimmungsstation kann dieser das Gepäck gegen Rückgabe des Empfangsscheins und Bezahlung der Taxe wieder in Empfang nehmen. In den letzten Jahren hat sich die Unsitte eingeschlichen, unmässig grosse Mengen Handgepäck, das an Gewicht und an Umfang die zulässigen Grenzen weit übersteigt, in die Wagen mitzunehmen. Dadurch werden die übrigen Reisenden belästigt, sei es, dass sie zur Unterbringung ihrer kleineren Handgepäckstücke keinen Platz mehr finden oder dass Gegenstände auf Sitzplätze, in den Gängen der Wagen oder zwischen den Bänken untergebracht werden. Die von der Bahn bezüglich der Mitnahme von Handgepäck geübte grosse Nachsicht hat bereits Anlass zu schwerster Kritik in der Presse gegeben. Die Rücksicht auf die Mitreisenden und die Unterstützung der Bahn in ihrem Bestreben, eine rasche, sichere und regelmässige Abfertigung der Züge zu erzielen, gebietet, dass nur Gegenstände, die den erwähnten Vorschriften entsprechen, als Handgepäck mitgenommen werden.

*HERBSTFERIEN AM SEEGELÄNDE / L'AUTOMNE SUR LES LACS*

*Vierwaldstättersee mit Bürgenstock und Stanserhorn / Lac des Quatre-Cantons avec le Bürgenstock et le Stanserhorn*  
*Phot. Gaberell, Thalwil*



*Am Quai von Zürich / Au quai de Zurich*  
*Phot. Steiner, St. Moritz*