

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 10

Artikel: Zufahrtslinien zum Simplon und Montblanc-Durchstich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522219>

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: 14.03.2025

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

An die Adresse der Herren Oberkellner Müller und Strehle, Bern.

Von einem Oberkellner erhalten wir, mit Rücksicht auf den in letzter Nummer als Erwiderung auf das Pamphlet der Sektion Bern des Genfervereins erschienenen Artikel, ein Schreiben, dem wir folgende wesentliche Punkte entnehmen: In Bezug auf die Trinkgelder und das Tronc-System hat jener Einsender vollkommen recht. Gibt sich der Saalkellner Mühe, so bekommt er von jedem Gaste etwas, beim Tronc-System dagegen nur ein paar Franken. Ein Oberkellner, der sich mit seinen Gästen abgibt, wird nie zu kurz kommen. Tatsache ist auch, dass der Oberkellner mit jungen Kellnern, die erst aus der Lehre kommen, eine grosse Plage hat, davon kann ich selbst ein Liedchen singen. Die meisten von ihnen haben nicht die geringste Idee von einem Table d'hôte-Service oder von einem Menu. Ist man dann mit ihnen endlich so weit, dass man sagen kann, sie machen jetzt ihre Arbeit richtig, so gehen sie weg oder werden frech. Wird fernst in Rechnung gezogen, was von diesen erst noch lernenden jungen Leuten im Jahre an Geschirr etc. zerbrochen wird, so macht der Schaden eine beträchtliche Summe aus. Aber davon wird eben nicht gesprochen, es wird als selbstverständlich betrachtet, dass das Haus den Schaden selbst ersetzt.

Etwas mehr Promptheit.

Von einem Mitglied in Thun erhalten wir die Klage, dass es auf den Kollegen einzuholende Information über Angestellte sehr oft lange warten müsse, oder überhaupt keine Antwort erhalte trotz beigelegter Marke. Diese Klage scheint uns nicht unberechtigt, denn es ist nicht das erste Mal, dass sie uns zu Ohren kommt. Gerade in solchen Fällen sollte man immer prompt sein, denn diese Dienstverweigerung beruht auf Gegenseitigkeit. Aus diesem Wartenlassen resultiert dann, dass die Bewerber um Stellen auch auf Antwort warten müssen und hierüber wird in Angestelltenkreisen sehr geklagt. Allerdings kann man ihnen erwidern, dass sie es den Prinzipalen gegenüber nicht besser machen, dafür haben wir zahlreiche Beweise, jedoch gilt dies für die Prinzipale nicht als Entschuldigung. Wir sind am besten in der Lage, ein Urteil über diesen Missstand zu fällen, denn wir haben nach Wochen oft drei bis vier Reklamationen zu spedieren bis die Bewerber von Stellen in den Besitz einer Antwort seitens des Prinzipals oder wieder in den Besitz ihrer Zeugniskopien und Photographien gelangen. Also beidseitig etwas mehr Promptheit.

Aus der Fabrik „preisgekrönter Arbeiten.“

(Adolf Mahn in Leipzig.)

Wenn wir auch annehmen dürfen, dass von unsern Lesern keiner nur wenig ist, um auf den Leipziger Schwindel der „preisgekrönter“ Arbeiten hereinzufallen, so wollen wir doch à titre de curiosité, aus einer von uns liegenden, an ein Schweizer Hotel adressierten und mit dem Aufdruck „Preisgekrönt“ versehenen „Arbeit“ einen kurzen Auszug bringen. Es heisst darin u. a.:

„Im allgemeinen wird in den letzten Jahren sehr darüber geklagt, dass die Hotelverhältnisse in der Schweiz sehr schlechte geworden seien. Man muss überall hohe Preise bezahlen, auch in den Gasthöfen 2. Ranges und das Gebotene dafür ist nicht entsprechend. Ein Gast hat einmal zum Besten gegeben, dass ihm unter der Bezeichnung „Bonjour“ für das Geweckterwerden 1 Fr. in Rechnung gebracht worden sei. Auch seien ihm auf ein und derselben Rechnung *Eclairage* und *Bougie* jedes besonders notiert worden.“

Also um derartigen Quatsch in die Welt hinauszuposaunen zu können, wird dem Schweizer Hotelier zugemutet, seine Batzen nach Leipzig zu senden.

Es ist nur schade, dass diesem Schwindel gerichtlich nicht beizukommen ist, denn die Fabrik arbeitet eben nur für die, die nicht „alle“ werden und in der Tat scheinen sie nicht „alle“ zu werden, sonst würde sie den Betrieb wohl einstellen.

Zufahrtlinien zum Simplon und Montblanc-Durchstich.

Aus Paris schreibt man der „Nationalzeitung“: Im Ministerrat besprachen die Minister nicht nur die interessante Frage der Zufahrtlinien zum Simplon, sondern auch diejenige des Montblanc-Durchstichs, zu dessen Gunsten sich die eingesetzte Prüfungskommission ausgesprochen hat. Letztere war beauftragt worden, nicht allein die Zufahrtfrage zum Simplon, sondern im allgemeinen auch die Verkehrsverhältnisse zwischen Frankreich und Mitteleuropa und Italien in Sonderheit zu studieren. Daher beriet sie über die Projekte von Vallorbe und des Faucille-Tunnels, aber auch über die Unternehmung des Montblanc und des Kleinen Sankt Bernhard. Der Montblanc-Durchstich soll der Verwirklichung schon sehr nahe gerückt sein. Er wird von italienischer Seite ebenfalls mit Eifer betrieben. Eine von der Stadt Turin ernannte technische Kommission hat ihre Ar-

beiten beendet und sich von verschiedenen ihr vorgelegten Alpenbahnprojekten zugunsten einer Linie von Aosta nach Chamonix durch den Montblanc ausgesprochen. Es handelt sich natürlich um eine Vollbahn, die von Aosta (580 Meter) im Tale der Dora Baltea bis nach Prêt-St-Didier (995 Meter) emporsteigen würde. Dem Knotenpunkte der Strassen nach Courmayeur (1208 Meter) einerseits und dem Kleinen Sankt Bernhard andererseits. Von hier aus würde die Bahn jedoch nicht nach Courmayeur führen, sondern die gerade Linie nach Les Ouches im Arve-Tale, 7 Kilometer unterhalb Chamonix, einschlagen und zwar mittelst eines Doppeltunnels. Dessen erster Teil würde 5 Kilometer lang sein und Prêt-St-Didier mit der Dora des Val Veni verbinden. Hier soll der eigentliche Montblanc-Tunnel in einer Länge von 13 Kilometern beginnen, dessen höchster Punkt 1065 Meter hoch liegen würde. (Chamonix liegt 1050 Meter hoch.) Die ganze Bahnstrecke von Aosta nach Les Ouches wird 58 Kilometer lang sein. Die Steigungen sollen diejenigen der Linie Turin-Aosta nicht überschreiten und höchstens 12 Meter 50 auf 1000 Meter betragen. Von Les Ouches nach Genf würde man die schon bestehende Bahn über Le Fayet-St-Gervais, Sallanches, Cluses, La Roche-sur-Foron und Annemasse benutzen, die zu diesem Zwecke gründlich umgebaut und verbessert, sowie für eine zweigleisige Anlage würde. Durch die neue Montblanc-Bahn würde Chamonix von Turin nur noch 185 Kilometer und Genf von Turin 266 Kilometer entfernt sein. Die Turiner Kommission hat dieses Projekt zwei anderen bei weitem vorgezogen, von welchen das eine, von dem Ingenieur Corazza, von Aosta eine Linie nach Martigny im Rhonetales plante, die von Aosta im Tale des Grossen Sankt Bernhard aufwärts führte und letzteren unternehmen wollte. Die Entfernung Turin-Genf hätte dann 340 Kilometer.

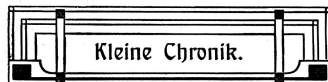
Höchste Schnellzugsgeschwindigkeiten.

Der Basler „Nat.-Zig.“ wird geschrieben: „Die Fortschritte, die in den letzten Jahren im Bau von Schnellzuglokomotiven erreicht worden sind, haben es mit sich gebracht, dass auch die Geschwindigkeiten der Schnellzüge mehr und mehr gesteigert wurden. Die Bahnverwaltungen aller Länder weitestens förmlich um den Ruhm, auf ihren Linien die höchsten Geschwindigkeiten zu erreichen. Es wurden schon Versuchsfahrten mit Lokomotiven unternommen, bei denen Geschwindigkeiten von 150—175 Kilometer erreicht worden sind und immer höher gehen, daher auch die an den Schnellzugverkehr gestellten Anforderungen. Diesen Forderungen nach praktisch unmöglichen Geschwindigkeiten tritt der Verfasser des anfangs dieses Jahres im Verlage von Julius Springer in Berlin erschienenen Buches „Die Dampflokomotiven der Gegenwart“, Herr Robert Garbe, Geh. Baurat und Mitglied der kgl. Eisenbahndirektion in Berlin, auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen im Lokomotivwesen entgegen, indem er unter anderem ausführt:

Mit der in Nürnberg ausgestellt gewesenen Riesenlokomotive von Maffei werden es wohl möglich sein, eine Höchstgeschwindigkeit von 150 Kilometer-Stunden auf waggerter, schunrugerader, und vorzüglich gebauter Strecke mit einem Zuge von drei bis vier Wagen auf einige Sekunden zu erreichen, im Gefallen könnte es besonders kühnen und geschickten Führern sogar glücken, diese tolle Geschwindigkeit auf etwa drei Minuten aufrecht zu erhalten. Der Zug würde aber dann in den drei Minuten eine deutsche Meile (7420 Meter) durchgehen haben, und die Luftgeschwindigkeit eines starken Orkans wäre damit erreicht! Allein Krümmungen oder irgend welche Hindernisse dürfen auf der Bahnstrecke nicht vorkommen, denn sonst müsste der Führer die Augen eines Falken, stählerne Nerven und ausserordentliche Geistesgegenwart besitzen, um einen Blitzzug, der erst auf etwa 2 Kilometer Entfernung zum Stillstand zu bringen ist, noch einigermaßen in der Hand zu behalten. Welcher Fachmann wollte es wagen, nicht nur auf einer besonders hergerichteten Strecke, am hellen Tage, bei einer wohl vorbereiteten Versuchsfahrt, derartige „Kunststücke“ für „Augenblicke“ höchster Anspannung vereinzelt vorzuführen, sondern auch im regelmässigen Schnellzugsdienst der Lokomotivmannschaft gestatten, einen mit Reisenden besetzten Zug mit 150 Kilometer-Stunden auch nur kurze Zeit fahren zu dürfen? Wer jemals erhebliche Schnellfahrten auf Lokomotiven mitgemacht und am eigenen Leibe erfahren habe, welcher Anspannung aller Sinnesorgane es schon bei 120 bis 130 Kilometer-Stunden-Fahrt bedürfe, um noch mit der Möglichkeit der Verantwortung, selbst bei gutem Wetter und gar bei Regen, Schnee und Staub, Herr der Lage zu bleiben, der sehe sich nicht nach grösseren Geschwindigkeiten im regelmässigen Zugsdienst, der übertrage nicht die mit leichten Versuchszielen erreichten Augenblicke-Kunstleistungen auf den geregelten Schnellzugsdienst und fordere nicht leichten Mutes von seinen Mitmenschen (dem Lokomotivpersonal) Leistungen, welche, dauernd ausgeübt, normale Menschenkraft überspannen müssen. Aber auch die Leistungsfähigkeit der Maschine habe ihre Grenzen; der Betrieb werde so unwirtschaftlich, dass nur wenige Reisende die hohen Fahrpreise daran wenden würden. Sobald die Zylinderfüllungen ein gewisses Höchstmass im schnellen Wechsel erreichen, steigt die Luftleere in der Rauchkammer derartig an, dass das Feuer nicht mehr ruhig gehalten werden kann; die Lokomotive wird durch die unvermeidliche Kohlenvergeudung und übermässige Beanspruchung aller Gängeile in kurzer

Zeit für längere Fahrt untauglich. Verfasser erinnert an eine Glanzleistung, bei welcher es galt, eine bekannt gewordene Höchstleistung von 142 Kilometer-Stunden zu übertrumpfen.

Tatsächlich gelang dies bei einer einzelnen Maschine im Gefälle, aber nur auf einen Augenblick, und die Lokomotive kam mit ausgeschmolzenen Lagern am Ziele an, während Kreisen nahm man danach klamm an, dass die betreffende Lokomotivgattung wirklich imstande sei, Schnellzüge mit 140 km Geschwindigkeit sicher zu befördern. Dabei könnten nur wenige sich einen Begriff davon machen, was es heisst, eine Zugsgeschwindigkeit von 120 auf 130 km zeitweise zu erhöhen. In Wirklichkeit sollte für absehbare Zeit das Hauptziel sein, die Haupt-schnellzuglinien auszubauen, damit mittelschwere Schnellzüge mit etwa 100 Kilometer-Stunden durchschnittlicher Geschwindigkeit im Flachlande sicher gefahren werden könnten. Schon hierzu bedürfe es gelegentlicher Höchstgeschwindigkeiten von 120 bis 130 Kilometer-Stunden auf übersichtlicher, gerader Strecke; dies sei für einen allseitig sichern Betrieb die äusserste Grenze, und diese dürfe schon aus Gründen der Betriebssicherheit gegenüber der menschlichen Unvollkommenheit niemals überschritten werden.“



Vom Harz. Die Hotelindustriellen des Harzes und der umliegenden Gebiete haben sich zu einem Verbandsrat in Bad Harzburg zusammengesetzt, um der Hotelindustrie dortiger Gegend die ihr gebührende Stellung zu verschaffen.

Heimatschutz. Im Grossen Rat des Kantons Luzern wurde die Anregung gemacht, der Regierung zu empfehlen, die bestehenden, ob nicht viele Jahre Besitzer und Leiter des Hotel Hecht in St. Gallen vor. Seit mehreren Jahren lebte er im Ruhestande in Luzern.

Luzern. Das Kurhaus erhält auf die Saison 1907 einen bedeutenden Anbau mit 60 Betten, grossen Vestibule und Damensaal, elektrischem Personalzimmer und neuer Installationen. Das vergrösserte Haus zählt dann 140 Betten und wird von den bisherigen Eigentümern als Kurhaus Parkhotel Luzern weitergeführt.

Luzern. Hier hat sich unter der Firma Hotelierverein der Stadt Luzern eine Genossenschaft gebildet, welche die Entwicklung und Förderung des Fremdenverkehrs und der Hotelindustrie in Luzern und der Wahrung der Berufsinteressen. — Im Grossen Rat wurde eine Motion eingereicht, wonach der Regierungrat eingeladen wird, die Frage zu prüfen, ob nicht zum Nutzen des Hotel- und Gasthofpersonals besondere gesetzliche Vorschriften zu erlassen seien.

Fremdenverkehr in Oesterreich. In Berlin wird demnächst von den österreichischen Bahnen ein Reisebureau errichtet werden. Dieses ist dazu bestimmt, den Verkehr nach Oesterreich zu heben und durch Vermittlung günstiger Reisegelegenheiten durch Einführung von Rundreisen in besonderen Vergnügungszügen den Besuch der wichtigsten Punkte Oesterreichs zu erleichtern. An der Errichtung dieses Reisebureaus in Berlin sollen vorläufig nur die Staatsbahngesellschaft und die Südbahn teilnehmen.

Eine ganz unerwartete Wirkung übt die unterirdische elektrische Bahn in Paris auf die Weine aus, welche in den Kellern lagern, an denen der Métropolitain nahe vorbeiflässt. Die Erschütterung macht sich besonders beim Burgunder in einer auffälligen Verschlechterung fühlbar. Deshalb haben die Lokale, welche in der Nähe der Kellereien nahe der Stadtbahn haben, zwischen den Weinen, die nach dem Hofe und denen, die nach der Strasse hinaus lagern, nicht unbedeutende Preisunterschiede festgesetzt; die aus den Kellern an der Strasse werden billiger verkauft, als die anderen.

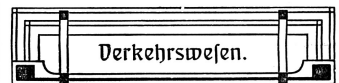
Weinhandel in der Schweiz. Der Schweizer Wein- und Wirtverein hat die Schweizer Wirtverein haben folgende Beschlüsse gefasst: Zum Zweck der Beseitigung verschiedener grosser Uebelstände in der Verkehrspraxis zwischen Weinbändler und Wirt sollen die im gegenseitigen Verkehr zu befolgenden Regeln, die in dem Reglement festgelegt werden. Das Reglement unterliegt der Genehmigung der beiderseitigen höheren Instanzen. Vorkommende Fälle illoyaler Konkurrenz sollen in Zukunft, soweit sie den Vereinsverbänden zur Kenntnis gelangen, in dem Vereinsorgan veröffentlicht werden. Zur Schlichtung von Streitigkeiten wird eine Schiedsgerichtsordnung aufgestellt.

Schöllenenbahn. Der „N. Z. Z.“ wird von Göschenen geschrieben, dass die Gemeinde Göschenen die Hoffnungen, die Ursen an das Projekt knüpfte, keineswegs auf „Nur“ erhalten, nicht nur nicht, sondern endlich viel grösser sein wird, als der Nutzen. Eines der schönsten Naturbilder der Schweiz wird völlig entstell. Wir erinnern nur an das Ungeheuerliche, dass oberhalb der wunderwundern Teufelsbrücke eine Eisenbahnbrücke die grandiose Stelle der Teufelsbrücke entziehen soll. In England hat der Gedanke, dass die Schöllenen durch eine Bahn verunstaltet werden soll, einen Sturm der Entrüstung wahgerufen, wie uns eine Unzahl von Briefen und mehrere Artikel in englischen Blättern, die Herr Dr. Caspary in der Schweiz ist man leider gleichgültig. Man lässt das hehre Antlitz des Heimatlandes ruhig von Spekulanten zerlegen.“ Der Korrespondent der „N. Z. Z.“ hofft übrigens, das Projekt werde an der Finanzierung scheitern.

Vom Gontenbad. In Gonten und Umgebung macht sich eine Volksbewegung geltend, die dahin abzielt, Herrn Dr. Fastenrath, Besitzer des abgebrannten Gontenbades, zu veranlassen, das Kur- und Badeabstammung wieder aufzubauen. Das Gontenbad ist ein alterthümlich Badeort, schon im 16. Jahrhundert, als Herr Dr. Caspary es wieder aufbaute und erst in den neuesten Zeit hatte er unter der enormen Konkurrenz moderner Institute zu leiden. Die ganze Talschaft hat von jeher vom Betrieb des Gontenbades profitiert, das kommt vielen natürlich erst jetzt zum Bewusstsein, da Herr Dr. Caspary es wieder aufbaute, das Bad nicht wieder aufzubauen. Das war von jeher und überall so. Wo alle Leute vom Fremdenverkehr profitieren, werden sie gewöhnlich dieser Vorteile, die als selbstverständlich betrachtet werden, erst recht nicht wertig bemessen, wenn sie ihnen entzogen werden. Dann erwacht die Erkenntnis und damit die Sehnsucht nach dem verlorenen Gute. Wenn man aber einmal an ihre Türe klopft um Mithilfe zur Hebung des Fremdenverkehrs, dann erhält man nicht selten die Antwort, „dass profitieren nur die Hotels, wir aber nicht.“

Amerikanische Verkehrsveränderungen. New-York's Strassen sind nicht nur finstere Gassen, sondern werden nun vorgeschlagen, nicht nur unter der Strasse zu gehen, wie dies schon vielfach geschehen ist, sondern auf den Strassen noch zwei Stockwerk hohe Aufbauten zu errichten, derart, dass sich der Verkehr unter der Erde, auf der Erde, in 1. und 2. Stockwerk abspielen würde. Unterirdisch würden die elektrischen Bahnen geführt werden, die Kabel und Rohrleitungen offen daliegen, so dass kein Aufreißen der Strassen notwendig wäre. Auf dem Strassenniveau würden die sämtlichen Kreuzungen, die Personenfuhrwerke u. raschen Lastfuhrwerke vorkommen. Von den Kreuzungsstellen aus würde in schiefer Ebene der Aufzug zum 1. etwa 5 1/2 Meter hohen, weiter zum 2. Stockwerk erfolgen. Der erste Stock wäre für die schweren, langsam fahrenden Lastwagen bestimmt, das oberste aber für alle rasch fahrenden Fuhrwerke und Automobile. Man rechnet, dass sie mit 50 Kilometer durchschnittlicher Geschwindigkeit da oben fahren können. Es soll nämlich die Fahrbahn in zwei Hälften für Pferde fuhrwerk und für Automobile getrennt werden. Das eine würde diese Einrichtungen haben: Automobile könnten nun wieder andere Automobile umrönnen. Freilich, wie es sein wird, wenn es plötzlich in der Stadt Fahrt die schweben, langsam fahrenden Lastwagen — das ist nicht in dem Plane vorgesehen. Die Kosten für den zweistöckigen Aufbau würden kaum höher sein als die für die Untergrundbahnen, für die New-York eben aufgenommen ist.

Aus Dalmatien kommt die Kunde, dass die österreichische Regierung ein detailliertes Programm aufgestellt hat, auf Grund dessen der wirtschaftliche Hebung dieses Landstriches in einem Zeitraum von 10 Jahren vor sich gehen soll. Es wird eine Eil-dampferlinie ins Leben gerufen, welche auf dem kürzesten Wege eine vornehmlich tägliche Verbindung des österreichischen Littorale mit der Landeshauptstadt herstellen soll. Das innerländische Eisenbahnnetz, dessen Ausbau das Programm enthält, wird dann überall dort, wo der Landweg dem Seeweg vorzuziehen ist, die Möglichkeit bieten, auf dem Seeweg von der Hauptstadt des Landes bis in die Bocche di Cattaro zu gelangen und gleichzeitig Dalmatien mit dem Hinterlande Bosnien und letzteres mit der Adria zu verbinden. Durch Herstellung kleinerer Lokalbahnen sollen jene Orte leichter zugänglich gemacht werden, die für den Fremdenverkehr von grosser Bedeutung sind, wie beispielsweise Trau, dessen Verbindung mit Spalato bisher fehlt. Zara, Sebenico, Spalato, Metkovich, Gravoso und Cattaro erhalten grosse, modern ausgestattete Hafenanlagen, auf deren Herstellung zu-mächst schon im laufenden Jahre geschrieben werden wird. Das Programm sieht ferner Erstellung von Strassen und Brücken auf Staatskosten vor, die sofort in Angriff genommen werden, weiter Förderung der Seefischerei, der Landwirtschaft, des Wein- und Obstbaus. Dem für Dalmatien eminent wirtschaftlichen Aufschwung eminent wichtigen Fremdenverkehr werden die besseren Verbindungen zu Wasser und zu Lande zugute kommen, welche die verschiedenen interessanten Punkte des Landes zugänglich machen und auch die Küstenorte in den nahen Orient erleichtern sollen. Vor allem ist es aber notwendig, dass für eine entsprechende Unterkunft und Verköstigung der Fremden gesorgt wird, eine Vorsorge, welche gegenwärtig noch vielfach und gerade an den am günstigsten gelegenen Orten entbehrt wird. Hier wird die Privatinitiative eintreten müssen, um Hotels zu schaffen, welche den internationalen Komfort und seine Bedürfnisse zu befriedigenden Instanzen sind. Die Regierung wird diese Thätigkeit unterstützen. Ein Verein, speziell zur Hebung des Fremdenverkehrs gegründet werden.



Pfänderbahn. Das Projekt einer elektrischen Zahnradbahn von Brezgan auf den 1000 Meter hohen Pfänder schlägt die Anlagekosten auf 1,080,000 Kronen an. In Brezgan hat sich ein Aktionskomitee gebildet, welchem die Vorsitzenden der verschiedenen Bodenseeverkehrskorporationen angehören. Die Stadt Brezgan hat bereits für 150,000 Kronen Stammaktien gezeichnet.

Coups für Hochzeitsreise. Aus London wird der „Pkt. Zig.“ geschrieben: Coups I. Klasse für Hochzeitsreise werden jetzt in neuen Durchgangswagen der Midland-Eisenbahn eingeführt. Hochzeitsreise sind gern allein, und um ein Coupé für sich reservieren zu erhalten, mussten sie bis jetzt 4 Billets lösen. Für die zweistöckigen Coups I. Klasse, welche sich in der Mitte der neuen Durchgangswagen befinden, brauchen Hochzeitspaare nur 2 Billets zu lösen.

Zollrevision in Riva am Gardasse. Das italienische Finanzministerium erliess eine Verordnung, nach der es weiblichen Passagieren ermöglicht ist, auf spezielles Ersuchen ihre Gepäckstücke durch weibliche Zollorgane revidieren zu lassen. Die nahen österreichischen Veranlassungen sind besonders die unzulässige Verbreitung dieser Revisions-Erleichterungen in Riva. Ebenso soll eine andere Bequemlichkeit Platz greifen, die bereits im Vorjahr vor dem Inkrafttreten des bezüglichen Erlasses bestand; es dürfen nämlich Gepäckrevisionen auch auf den Dampfern, besonders in jenen der Linie von Triest über Mori-Aro-Rivabahn verspätet, d. i. erst kurz vor Dampfer-Abgang eintreffen, vorgenommen werden.

Eisenbahnen durch die Pyrenäen. Die Gaceta de Madrid veröffentlicht einen zwischen Frankreich und Spanien abgeschlossenen Vertrag über den Bau von drei die Pyrenäen durchschneidenden Eisenbahnen. Die erste Linie soll in Aix-les-Thermes ihren Anfang nehmen, zwischen Bourg-Madame und Puigcerda die Grenze überschreiten und in Rivoli sich mit den spanischen Bahnen vereinigen. Die zweite Linie wird von Oloron ausgehen und in Zuera sich mit den spanischen Bahnen vereinigen. Die dritte Linie geht von St. Girou aus und schliesst sich in Sort an die von Spanien nach zu bauende spanische Bahn an. Beide Staaten haben sich verpflichtet, den Bau jeder dieser Linien in spätestens 10 Jahren fertigzustellen.

Vertragsbruch. — Rupture de contrat.

Arnold Zwahlen, Zimmerkellner.

F. Kligl, Direktor, Hotel d'Angleterre, Vevey.

Luise Gascard, Etagegouvernante, von

Lugano und Bern.

W. Seeger, Direktor des Grand Hotel Brissago.

Hiezus als Beilage: „Personal-Anzeiger“.

AVIS.

Avant que vous ayez en Suisse ou à l'Étranger un Hôtel, Pension, etc., ne manquez pas de demander à l'Hôtels-Office à Genève des renseignements sur le rendement possible, la situation, l'avenir et l'estimation de la valeur réelle de l'affaire que l'on vous propose. L'Hôtels-Office, dirigé par un groupe d'experts, est bien connu, et le principe de réconfort et conseiller les acheteurs moins expérimentés.