

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 14

Artikel: Saison-Annoncen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522478>

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: 30.03.2025

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

meinen Aufschwung im Verkehrswesen. Der Zustrom nach dem Berner Oberlande von aussen ist dem Vorjahre nicht nur ebenbürtig, sondern übertrifft dasselbe um die Quote des normalen Zuwachses, auf welche das Land bei gesunder Entwicklung ohnehin rechnen muss. Natürlich tritt für den Verkehr der Transportanstalten dazu noch ein Plus bei dem prächtigen und beständigen Wetter hervorragend gesteigerten Promenadeverkehrs. Dieser letztere wirkt ja natürlich nicht ausschliesslich für Bahnen und Schiffe befruchtend; seine Wirkung wird auch von vielen besonders der Passantenbewegung dienenden Geschäften, Restaurants, Magazinen etc. in förderlichem Sinne empfunden. Immerhin steht fest, dass die Verkehrsmehrung vorwiegend dem Zuwachs der billigen Clientèle zu verdanken ist, was auch die Inhaber der Saisonmagazine während des ganzen Sommers bestätigt haben. Diese von Jahr zu Jahr prägnanter hervortretende Erscheinung steht im engsten Zusammenhang mit der enormen Benützung der 14tägigen Schweiz. Generalabonnemente. Pro 1906 sind allerdings weniger solcher Abonnemente verkauft worden, als pro 1905, eine Folge der mit dem Beitritt der Rätischen Bahnen verbundenen Taxerhöhung. Andererseits ist es Tatsache, dass der Einzelne im Verlauf der Sommersaison 1906 nie das Gefühl einer Jahreszeit entsprechend hochgehenden Völkerwoge hatte, dass sich kaum je eine Anstauung und Ueberfüllung bemerkbar machte, wie z. B. in dem so launenhaften Sommer von 1905 der Fall war. Das andauernde Schönewetter — und das ist ein Hauptgrund — hatte eine andere, gleichmässige und damit bessere Verteilung zur Folge. Nicht zu unterschätzen ist der Faktor der Verkehrsverschiebung durch die neue Simplonroute, die sich namentlich bei uns, in einem zu jenen Relationen toten Winkel, empfindlich geltend macht. Da müssen wir der Wiederausgleichung dieser Verschiebung durch den Lötschberg mit um so grösserem Interesse entgegensehen. Der Reiseverkehr, der im Mai sich etwas lau angelassen hatte, kam dann Mitte Juni gut in Zug. Der Juli entwickelte sich entsprechend, liess aber mit dem August jene Ueberfüllung vermissen, welche so oft in Schlechtwetterjahren in der Hochsaison eintritt und den Eindruck der wirklichen Anfüllung bis auf den letzten Platz, ja der gewaltigen Anstauung gibt. Auch in den Bergkurorten des Landes machte sich diese Erscheinung geltend, auch dort eine ebenmässige Verteilung.

«Wenn wir nach diesen Erwägungen für unser Touristenland das Facit der Saison 1906 ziehen, so gibt dieselbe allerdings zu Ueberschwinglichkeiten keinerlei Anlass. Andererseits darf sie aber auch nicht als gering oder minderwertig bezeichnet werden. Die vorzüglichen Resultate einzelner Geschäfte oder Orte werden freilich im Ganzen berechnet durch die Tiefstadien anderorts paralysiert. Allein es ist trotzdem für das Ganze Prosperität zu konstatieren, die auch bei Masshalten in der Schaffung neuer Verkehrswerte (Hotel- und Bauunternehmungen) andauern dürfte, wenn nicht unvorhergesehene grosse Katastrophen eintreten werden, wie das Herannahen einer solchen zu Beginn des Jahres 1906 in der Marokko-Konferenz vorübergehend wie ein schwerer Alp auch von uns empfunden worden ist.»

Dem Jahresbericht des Kur- und Verkehrsvereins Ragaz ist zu entnehmen, dass der Fremdenverkehr letztes Jahr unter der Eröffnung der Simplonbahn und der Mailänder Ausstellung zu leiden hatte. Immerhin konnte man von einer Mittelsaison sprechen.

Eine Engländerin Korrespondenz der „N. Z. Z.“ sagt, „alle Geschäfte in St. Moritz und im ganzen Engadin haben im Sommer 1906 schlechter gearbeitet als in den Vorjahren. Die Zahl der Besucher des Engadins war zwar im Sommer 1906 grösser als in den Vorjahren, wenn auch der Prozentsatz dieser Zunahme hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben ist. Im weiteren ist zu betonen, dass das Geschäft im Monat August ungefähr auf der Höhe früherer Jahre geblieben ist, in den Monaten Juli und September war es entschieden schwächer. Die Erklärung für diese Erscheinung liegt wohl vor allem in der Tatsache, dass der Platz St. Moritz im Jahre 1906 gegen tausend gute Betten mehr gehabt hat als früher und dass die Zunahme der Fremden lange nicht im gleichen Verhältnis eingetreten ist. Ferner muss konstatiert werden, dass die Zunahme der Besucher nur eine quantitative, nicht aber eine qualitative war. Das teilweise Wegbleiben der guten Clientèle in Verbindung mit der Ueberproduktion an Betten hatte zur Folge, dass der Durchschnittspreis der früheren Jahre per Bett nicht erhältlich war. Die ausserordentliche Zunahme der Winterfrequenz von St. Moritz bringt dem Sommerverkehr absolut keine Belebung. Mancher Gast, der bisher im Sommer nach St. Moritz kam, wählt nunmehr den Winter für den Aufenthalt im Engadin und wählt im Sommer andere Orte.“

Aus diesen Berichten kann entnommen werden, dass heutzutage wie früher das Wetter die Vorbedingung für den Fremdenverkehr bildet, dass aber, wie oben vorübergehend bemerkt, daneben noch ganz andere Faktoren einwirken, die besonders von den veränderten Verkehrsverhältnissen herrühren. Da ist gegenüber früher ein grossartiger Umschwung eingetreten, nicht zu gunsten einer qualitativ guten Saison.

Wir empfehlen die oben angeführten Sätze aus dem Bericht des Oberländischen Verkehrsvereins besonders zur Erdäuerung, denn er enthält wertvolle Winke für die weiter einschlagende Tätigkeit von Kur- und Verkehrsvereinen. Sie soll dahin wirken, die ausserhalb des Wetters liegenden Faktoren, die eine ausgiebige und qualitativ gute Fremdenfrequenz bedingen, möglichst günstig zu gestalten. Da-

durch haben die Interessenten des Touristenverkehrs es selbst in der Hand, die eventuelle Gunst des Wetters noch nutzbringender zu machen oder eventuelle Ungunst auszugleichen. Wir wiederholen, was wir am Schlusse unseres Berichtes über 1905 geschrieben haben:

Der Beweis, dass der Fremdenverkehr in der Schweiz noch stark zunehmen und sich noch weit mehr ausbreiten darf, um für weite Kreise gute Resultate zur Verfügung zu stellen, erbracht worden. Auch die alte Wahrheit findet sich dadurch wieder bestätigt, dass Tatkraft und Geschicklichkeit der Leute, die im Dienste des Fremdenverkehrs arbeiten, also auch derjenigen der Hotellerie, hauptsächlich im Hinblick auf die Anstrengungen anderer Länder, nicht müde werden, nicht erschaffen und am allerwenigsten auf Erfolge pochen und auf ihren Lorbeeren ausruhen dürfen, wenn der Nutzen der Aufwertung von Kapital und Arbeit entsprechen soll. Es gilt, der Schweiz als Touristenland trotz vermehrter Konkurrenz und erhöhter Schwierigkeiten ihren ersten Rang zu bewahren.

Schwarzbuch.

Unter diesem Titel lesen wir im „Verband“: In der „Schweiz. Hotel-Revue“ vom 16. März wurde der schon längere Zeit andauernde, oft nicht gar schmeichelhafte Gedankenaustausch zwischen ihr und dem Genferverein wieder um eine Nummer erweitert. Wer jeweiligen Recht hat, das überlasse ich andern zur Entscheidung. Aber über den zuletzt erschienenen Artikel finde ich mich doch veranlasst, meiner Meinung Ausdruck zu geben. Es handelt sich um die alte Schwarzbuchgeschichte, die von den Genfern mehr oder weniger kritisiert wurde. Darauf hat Herr Hotelier Kuss den Genfern zu beweisen gesucht, dass der Prinzipal durch Vertragsbruch meistens in Schaden komme, was bei den Angestellten nicht der Fall sei, da sie meistens schon zum Voraus sich eine bessere Suppe eingebrockt hätten. Der Fall zwischen Herr Kuss und Herrn Hausener, Oberkellner, der, wie Herr Kuss bemerkte, das Geschäft bis zu seiner Ankunft aus Rom hätte leiten sollen, ist kein gewöhnlicher und kann zu den allerersten gezählt werden. Ein jeder recht denkende Leser muss dies zugeben. Das war ein verantwortungsvoller Posten und ich kann die missliche Lage von Herrn Kuss begreifen. So sollte im eigenen, sowie im Interesse des Prinzipals kein höherer Angestellter handeln. Auch der Angestellte würde es schmerzhaft empfinden, wenn ihm kurz vor der Saison sein Engagement gekündigt würde. Aber was mir zu diesen Zeilen Veranlassung gibt, das ist die Vertragsbruchveröffentlichung eines Officeburschen in derselben Nummer der „Hotel-Revue“. So bedeutend der Schaden beim ersten Falle gewesen sein mag, so unbedeutend ist er bei diesem. Einem Officeburschen gegenüber, der vielleicht die Wichtigkeit eines Engagements nicht einmal kennt, ist eine solche Empfindlichkeit geradezu lächerlich.

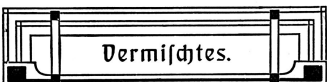
Anmerk. d. Red. der „Hotel-Revue“: Es will uns scheinen, dass gerade deshalb, weil der Officebursche vielleicht die Wichtigkeit eines Engagements nicht einmal kennt, eine Publikation wegen Vertragsbruch angezeigt ist, da sie erzieherisch auf ihn wirkt und er sich künftig besinnen wird, ehe er denselben Fehltritt wieder tut.

Saison-Annoncen.

(Eingekandt.)

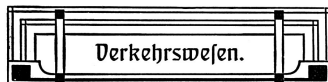
Ich lese in No. 19 der „Hotel-Revue“ den Beschluss des Hotelier-Vereins von Homburg v. d. H. gegenüber dem „Guide Continental Bradshaw“. Ich habe aus demselben Grunde, nämlich, weil Bradshaw keine Saisonannoncen aufnehmen will, die Annonce für mein Hotel auch zurückgezogen und wäre es sehr erwünscht, wenn der Schweizer Hotelier-Verein in gleicher Weise vorgehen würde, wie die Kollegen in Homburg v. d. H.

Anmerk. d. Red. Der Schweizer Hotelier-Verein wird in dieser Angelegenheit nicht viel machen können, da er keine Annoncen zu vergeben hat, dagegen dürften die Lokalvereine eher in der Lage sein, in dieser Hinsicht etwas zu erreichen. Wenn einmal der Schweizer Hotelier-Verein die Reklame seiner Mitglieder zentralisiert haben wird, dann kann derartige Wünsche mit Leichtigkeit und Erfolg entsprochen werden.



Ueber die Gastfreundschaft plaudert in der Zeitschrift „Ueber Land und Meer“ der englische Schriftsteller Sidney Whitman und stellt dabei interessante Vergleiche zwischen den einzelnen Nationen an. In Frankreich, sagt er, soll es mit der Gastfreundschaft nicht weit her sein. Wenigstens kann ein Fremder dort jahrelang in guten Kreisen verkehren, ohne dass ihm entsprechende Gelegenheit geboten wird, etwas Wesentliches von Gastfreundschaft, geschweige von ihrer feineren Art kennen zu lernen. Schon dass der Franzose seinen Wein mit Wasser gemischt trinkt, erniedrigt für uns — die wir doch eine ideellere Auffassung von dem Weine als von einem blossen Genuss- und Begeisterungsmittel haben — das Niveau der Gastfreundschaft und stört unser ästhetisches Behagen. Wesentlich anders liegen die Dinge bei den Russen und bei den Deutschen. Wenn die Deutschen sich die Gastfreundschaft kaum ohne Wein denken können, so die Russen nicht ohne Schnaps, aber alt muss er sein.

Dem Fürsten Bismarck — niemand, der je seine Gastfreundschaft genossen hat, wird seiner ohne Erherbietung und Dankbarkeit als eines Meisters der hier erörterten Kunst gedenken — wäre der Gedanke an ein Mahl mit verdrümt Wein geradezu empörend gewesen. Die Gastfreundschaft des Zaren im Petersburger Winterpalast ist das Glänzende, was es auf der ganzen Erde gibt, der Champagner fliesst dabei in Strömen. Man denke sich zweitens kaiserliche Gäste, die bei einem solchen Hofest im Monat Januar unter anderem sämtlich mit frischem Spargel bewirtet werden. Auch bei dem reichen russischen Adel wird die Gastfreundschaft als Standesgebot geübt. Allerdings soll auch ein russischer Magen nötig sein, um das, was die Ueberschwinglichkeit bietet, zu vertragen. England ist das Land par excellence, in dem die Gastfreundschaft von alters her, durch gesellschaftliche Sitten und Wohlstand begünstigt, als Kunst am ausgiebigsten und längsten gepflegt worden ist. Auch existiert heute gewiss kein zweites Volk, bei dem jede Einzelheit der Gastfreundschaft so genau nach Herkommen und Vorschrift durchgeführt wird. Die englische Gastfreundschaft bildet ein wichtiges Glied in der Kette jener gesellschaftlichen Einflüsse, die dem England unserer Tage die soziale Hegemonie der Welt eingebracht hat.



Elektrische Bahn Aigle-Orion-Monthey. Der Bundesrat hat die Eröffnung des regelmässigen Betriebes der elektrischen Bahn Aigle-Orion-Monthey ab Dienstag den 2. April bewilligt.

Elektr. Bahn Bellinzona-Misox. Letzte Woche fanden die ersten offiziellen Probefahrten auf der demnächst dem Verkehr zu übergebenden Teilstrecke Bellinzona-Lostallo statt.

Elektr. Drahtseilbahn Cassarate-Monte Bré. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung die Übertragung der Konzession auf die Società Banoria Ticinese in Lugano.

Station Martinswand. In der letzten Monatsversammlung der Innsbrucker Alpenvereinssektion gab der Obmann die Anregung, anzustreben, dass beim Bau der Mittenwalder-Bahn beim Austritte aus dem Martinswand-Tunnel eine Aussichtshaltestelle mit einer Galerie und Geländern nach Art der Station Bismarck der Jungfraubahn angelegt werde.

Tellplattebahn. An die Mitglieder der Bundesversammlung wurde am 3. d. Mts. eine Eingabe der schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz und der schweizerischen Geschichtsforschenden Gesellschaft ausgeteilt, worin das Gesuch begründet wird, es möchte die verlangte Konzession für eine Tellplattebahn nicht erteilt werden. Das nämliche Gesuch stellt in einer besonderen Eingabe auch die schweizerische Kunstgesellschaft.

Brienzerseebahn. In der gegenwärtigen Frühjahrssession der Bundesversammlung soll endlich auch die Brienzerseebahn-Angelegenheit, Normalspur oder Schmalspur, erledigt werden. Das Generalstabsbureau hat sich schon früher ganz entschieden für die Normalspur ausgesprochen. Nun hat der Generalstabschef, Oberst v. Sprecher, dem Bundesrat ein neues Memorandum vorgelegt, in welchem er eindringlich die Notwendigkeit der normalspurigen Anlage von militärischen Gesichtspunkten aus begründet.

Eine neue Zugzusammensetzung. Auf der Strecke Winterthur-Romanshorn fand neulich eine Probefahrt mit einer ganz neuen Zugkomposition der Bundesbahnen statt. Der neue Zug „Zürcher“ war der Zug aus vollständig neuem Material zusammengesetzt: Lokomotive, Gepäckwagen und 10 Personenwagen mit durchgehenden Faltenbügeln. Von den Wagen waren 5 vierachsige, 2 davon für I. und II. Klasse, 50 2-achsige, für III. Klasse mit 20 Plätzen. In diesen grossen Drittklasswagen, die ungemein sauber, hell und freundlich gearbeitet sind, dürfte der Hauptschritt des neuen Wagenparks der Bundesbahnen liegen. Der Probefahrt hat Geschwindigkeit bis auf 95 km erreicht.

Von der Klausenpost. Im Sommer 1906 beförderte sie 2768 Reisende; der belebteste Monat war der August, bekanntermassen. Seit dem Jahre der Eröffnung, 1900, hat sich die Frequenz allerdings verdoppelt. Aber zwischen dem Vorjahre und 1905 ist nur eine unbedeutende Vermehrung, ein 34 — zu verzeichnen, so das in unersichtlichen Kreisen nach dem Grunde geforscht wird, warum der Klausen gegenüber den andern einheimischen Alpenstrassen eine derart geringe Frequenz aufweise. Und da spricht sich eine Stimme dahin aus, dass die Reklame für den Klausen im Auslande nicht tatkräftig genug einsetze; auch die Hoteller in Luzern müssen mithelfen den Klausen bekannt zu machen, ebenso die eidgenössische Postverwaltung selbst und die Bundesbahnen.

Ostalpbahn. Im Bericht der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen über das Memorial, das die Ostalpbahnkantone letztes Jahr an den Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung abgeben liessen, wird erklärt, dass die Verpflichtung des Bundes zur Gewährung einer Subvention von 4.5 Millionen an eine Ostalpbahn ausser allem Zweifel stehe und daher nur darüber Diskussion wälten könne, welches der verschiedenen Projekte für die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz das vorteilhafteste sei und in welchem Zeitpunkt zu dessen Ausführung geschritten werden könne. Bezüglich der Tracewahl sei noch bessere Abklärung durch weitere Studien der Interessenten abzuwarten.

Vom Simplontunnel. Wie die Bundesbahnen mitteilen, haben die italienischen Staatsbahnen ihre grundsätzliche Zustimmung zur Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Strecke Iselle-Domo-dossola gegeben. Da sich im Dezember auf der Nordseite im ersten Kilometer des Tunnels Eisbildungen zeigten, wurde versuchsweise die bisherige Ventilationsrichtung umgekehrt, also in Iselle Luft eingeblasen und in Brig angesaugt. Dadurch erhöhte sich aber der Feuchtigkeitgehalt der Luft auf drei Viertel der Tunnellänge, was einen nachteiligen Einfluss auf die elektrischen Apparate in den Tunnelkammern, auf die Stellwerke und in der Tunnelstation und namentlich auf die elektrischen Lokomotiven ausübte, weshalb diese Ventilationsweise wieder aufgegeben wurde. Die Eisbildung zeigte sich für den elektrischen Betrieb weniger nachteilig, als befürchtet wurde. Der Kontaktbleib entfernt die Eiszapfen an der Kontaktleitung ganz leicht, so dass nur die Eisbildungen im Geleise und an den Wänden durch Arbeiter entfernt werden mussten.

Der neue deutsche Personen- und Gepäcktarif. Vom 1. Mai 1907 ab werden auf den deutschen Eisenbahnen einheitliche Fahrpreise und ein einheitlicher Gepäcktarif bestehen. Um zu dieser Einheitlichkeit zu gelangen, war die erste Vorbedingung die Beilegung der Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen. Die normalen Preise der zweiten und dritten Klasse wurden auf die Hälfte der zweiten Klasse festgesetzt, die der I. Klasse auf einen etwas höheren Betrag. Die Folge davon ist, dass in Zukunft alle Einzelreisen

in den drei ersten Wagenklassen billiger sind. Die Preise für den Personenkilometer, die heute für die Personenzüge in Preussen und Sachsen 8, 6 und 4 Pfg. in den süddeutschen Staaten 8.0, 5.3 und 3.4 Pfg. betragen, werden herabgesetzt auf 7.0, 4.5 und 3.0 Pfg. Diese Ermässigung kommt etwa 25 bis 30% aller Reisenden der I. bis 3. Klasse zugute, die heute ihre Reisen mit einfachen Fahrkarten zurücklegen müssen. Die Ermässigung bedeutet einen Ausfall für die Eisenbahnen. Zum teilweisen Ausgleich dieses Ausfalles wird ein fester Zuschlag für einen Teil der nicht mit einer Platzkarte angekauften belegten Abteil-schnellzüge und ein neuer Gepäcktarif eingeführt, durch welchen Freigepäck auf den norddeutschen Bahnen nicht mehr bewilligt wird.

Eine zweite Bahn auf die Jungfrau? Wie das „Oberl. Volksl.“ aus sicherer Quelle vernimmt, hat dieser Tage ein Konsortium beim Bundesrat ein Konzessionsgesuch für einen neuen Aufzug zur Jungfrau vom Rottal aus eingereicht; dieses Projekt setzt auch eine Drahtseilbahn von Stechelberg ins Rottal voraus, von wo dann ein Aufzug, ähnlich demjenigen am Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzessioniert worden, so ist kaum aus dem Wetterhorn in zwei Sektionen die Höhe des Hochfirsns, ca. 3800 m gewinnt. Die Bahn wird vorläufig hienieden, indem sie nur mit unverhältnismässig hohen Kosten unterirdisch weitergeführt werden könnte, der Aufstieg zu Fuss bis zum Gipfel über den nicht allzu steilen, spaltenlosen Firn jedoch keine Schwierigkeit bietet und für die Reisenden ein Zugsticht ersten Ranges bilden dürfte. Ist vor Jahren, glossiert dasselbe Blatt diese Nachricht, die Jungfraubahn konzession