

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 7 (1898)
Heft: 13

Artikel: Fachschule in Frankfurt a. M.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522141>

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: 21.02.2026

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

Basel, den 2. April 1898.

Bâle, le 2 Avril 1898.

Abonnement:

Für die Schweiz:
12 Monate Fr. 5.—
6 Monate " 3.—
3 Monate " 2.—

Für das Ausland:
12 Monate Fr. 7.50
6 Monate " 4.50
3 Monate " 3.—

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

20 Cts. per 1 spaltige Petitzeile oder deren Raum. Bei Wiederholungen entspricht. Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 10 Cts. netto per Petitzeile oder deren Raum.

+

Organ und Eigentum des
Schweizer Hotelier-Vereins7. Jahrgang | 7^e AnnéeOrgane et Propriété de la
Société suisse des Hôteliers

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel * TÉLÉPHONE 2406 * Rédaction et Administration: Rue des Etoiles No. 21, Bâle.



Todes-Anzeige.

Mit tiefem Bedauern erhalten wir die Nachricht, dass unser Mitglied

Herr Konrad Arquint

Besitzer des Hotel Belvédère in Schulz

im Alter von 44 Jahren an einem Schlagfluss gestorben ist.

Inden wir Ihnen hievon Kenntnis geben, bitten wir, dem Heimgegangenen ein liebvolles Andenken zu bewahren.

Namens des Vorstandes:

Der Präsident:
J. Tschumi.

Concurrence roulante.

Ces Messieurs, désirent-ils manger? « Merci, nous avons diné dans le wagon ». Tel est à peu près, de nos jours, le dialogue qui s'engage, en certains endroits, entre les maîtres d'hôtels et les clients qui leur arrivent par les trains du midi ou du soir, qui sont parvenus au terme de leur voyage ou bien qui veulent ou doivent l'interrompre. Bien que l'introduction de wagons-restaurants sur les deux principaux chemins de fer de touristes de la Suisse, le Gothard et le Jura-Simplon ne puisse pas être appelée une surprise, bien que, depuis longtemps, elle dût être envisagée comme une mesure d'utilité, au point de vue des voyageurs, et comme la conséquence des bonnes recettes que, d'autre part, réalisent les entreprises, on se console en beaucoup de lieux à la pensée que cette innovation aurait peine à s'accorder promptement en Suisse. Et l'on pensait avoir encore moins à craindre qu'elle ne prît un développement et une extension si dangereuse et si rapide. En fait, les espérances mêmes de la Société d'exploitation semblaient dépassées.

Nous ne sommes pas de ceux qui désirent voir par avance la route de l'industrie hôtelière débarrassée de cette petite pierre posée devant son développement et sa prospérité, d'autant moins qu'il s'agit ici d'une nouveauté destinée à rendre les voyages plus commodes et plus agréables. En effet, les cercles d'hôteliers eux-mêmes ne sauraient souhaiter rien de mieux que ce qui est susceptible de favoriser, le plus possible, le mouvement des étrangers et les voyages eux-mêmes, et, par là, il faut comprendre en somme la circulation des chemins de fer, avec tous les agréments qu'elle peut offrir. Assurément, toute chose a deux faces et c'est le cas ici. L'étranger salut l'innovation, dont il se sert; la compagnie des wagons-lits et les chemins de fer en profitent, celle-là directement, celles-ci indirectement, et les tiers en subissent les conséquences. Parmi ces tiers, il faut compter d'abord le restaurateur du buffet de la gare, puis le maître d'hôtel.

Mais celui des deux qui a le plus de raisons de se plaindre est le restaurateur, car il paie à la compagnie des chemins de fer un loyer de 30, 40, même 50,000 francs, et il rencontre en elle le plus dangereux des concurrents. Avec l'aide de la Société des wagons-lits, les

compagnies de chemins de fer ont poussé jusqu'à l'achèvement l'art d'amener de deux sources l'eau sous leur moulin; elles s'en portent bien, c'est là l'essentiel. Pour les industriels lésés, c'est une médiocre consolation que de savoir que, finalement, les wagons-restaurants sont soumis à l'impôt, car cette mesure ne rend pas la position de l'un meilleure, ni celle de l'autre plus mauvaise.

Les recettes quotidiennes des wagons-restaurants qui circulent sur le territoire suisse varient dans le moment actuel, où le mouvement des étrangers se maintient encore dans des conditions tout à fait normales, de 700 à 800 francs, et cette somme est perdue soit pour les restaurateurs, soit pour les hôteliers que cela touche. Nous connaissons des hôtels où, sur vingt voyageurs arrivant le soir à l'heure du repas, deux seulement éprouvent le besoin de manger quelque chose; tous les autres ayant l'estomac satisfait.

On ne saurait blâmer les voyageurs de chercher à adoucir les désagréments du voyage et en abréger l'ennui en s'asseyant à la table du wagon-restaurant; celui qui critique l'innovation ferait assurément la même chose, le cas échéant. Cela prouve seulement que les hôteliers de certaines stations et de certains centres de touristes devront compter, en bien ou en mal, avec ces circonstances nouvelles. La meilleure démonstration du préjudice qu'éprouvent les restaurateurs de gares avec leurs loyers énormes consiste en ce fait que, dans certain buffet, il n'est plus question de table d'hôte et que quelques douzaines de sandwiches suffisent à satisfaire les besoins des voyageurs.

Vienne le moment où l'un ou l'autre des baux de location des buffets arrivera à son terme, il y aura naturellement diminution de ces prix exorbitants, à moins que l'empressement à soumissionner ces locations n'ait été refroidi par les circonstances nouvelles, ce dont il est permis de douter jusqu'à nouvel ordre. Mais cette concurrence finira tôt ou tard par constituer au détriment de ceux qui sont en cause, tenanciers de buffets ou maîtres d'hôtels, un facteur dangereux pour leurs intérêts, il ne faut conserver à cet égard aucune illusion. Quand bien même certaines places seront seules à en souffrir, elles devront examiner comment elles peuvent s'en accommoder. Les wagons-restaurants entraîneront une augmentation insensible du mouvement des voyageurs; l'hôtel ne saurait donc espérer dans l'accroissement des visiteurs une compensation au déchet des recettes provenant des repas; c'est un autre équivalent qu'il faut chercher et qui se trouve plus près.

><

Fremdenverkehr.

(Eingesandt)

In Kurzem wird sich unser Ländchen wieder rüsten auf den würdigen Empfang seiner Saison-Gäste. Es liegt uns von Jahr zu Jahr die immer steigende Pflicht ob, für die richtige Beaglichkeit der Fremden, für deren hygienische, materielle und gesellschaftliche Wohlfahrt besorgt zu sein, so weit dies in unseren Kräften liegt.

Weite Kreise unserer Bevölkerung, die mit dem Fremdenverkehr sozusagen nicht unmittelbar in Berührung kommen, haben gleichwohl ein Interesse an dessen Gedeihen. Leider wird das unserm Volke so selten zum Bewusstsein gebracht! Und doch besteht die Gefahr, dass durch eine erhebliche Ablenkung des Fremdenstromes vom Besuch unseres Landes sich die Folgen einer solchen Eventualität bald genug recht wirksam und allen Volksschichten nachteilig bemerkbar machen müssten.

Wir dürfen keck behaupten, dass unter den erhaltenen Faktoren unseres Erwerbslebens

das Fremdenverkehrswesen wohl an erster Stelle steht. Nicht allein dadurch, dass es die grössten Summen unter allen andern Industrien dem Lande zuführt. Viel wichtiger ist, nationalökonomisch betrachtet, die Art und Weise, wie sie das thut. Unsere Export-Industrien bringen ihre Frucht den austübenden Kräften der betreffenden Branche, darüber hinaus vermögen sie nicht recht wirksam zu sein. Ganz anders beim Fremdenverkehr: In die grossen Kanäle der Hotels, Eisenbahnen, Dampfschiffe zunächst, dann aber auch in die feinern Adressen fast aller Gewerbe ergießt sich der belebende Zufluss einer gesunden Betthätigung und angemessener Entlohnung.

Wenn wir aber eingesehen haben, wie wichtig das kräftige Emporblühen unseres Fremdenverkehrs dem ganzen Lande ist, so sollte auch *nirgends* verabsäumt werden, seinem Gedeihen zuoligen und wo dies erforderlich, selbst mit grossen Opfern. Wie wenig aber unsere öffentlichen Angelegenheiten von dieser Erwägung berührt werden, können wir alte Tage sehen. Der Zopf, auf kommunalem und kantonalem, ja sogar auf nationalem Boden ist bei uns immer noch in behaglicher Länge gediehen und der Egoismus des Einzelnen lässt diesen nicht die sonnigen Höhen der Gesamtwohlthat der *res publica* überblicken. Dabei können wir diesen engherzigen Menschen nicht einmal gram sein, weil sie höchsten Falles unser Mitleid herausfordern, denn die Bosheit ist da ohne Frage geringer als der — Unverständ!

Nicht nur die hohe Ländlichkeit reizt uns zu berechtigter Kritik, nein, auch städtische Verkehrsverhältnisse — die wir viel richtiger mit dem Epitheton *verkehrte Verhältnisse* bezeichnen könnten, bietet uns hinreichenden Anlass dazu.

Jüngst reiste ich in den „Ländern“ (Vierwaldstättersee) und fuhr von einer grösseren Ortschaft mit der Strassenbahn auf's Dampfschiff. Auf der hinteren Plattform des Trams stand da angeschrieben: „9 Stehplätze“. Es waren unser 4 Passagiäre da draussen, aber wo die weiteren fünf hätten Platz nehmen können, was uns nicht ersichtlich. Kaum dass wir in die Tasche greifen konnten, um das Fahrgeld hervorzuziehen. Der Kondukteur zwängt sich mit einem erstaunlichen Heroismus zwischen uns durch und als er vorbei war, erfolgte ein allgemeines Aufatmen der Erleichterung aus der unerhörten Pressung heraus. Links und rechts in den Ecken der Plattform aber waren leere Blechkannen, Kisten, Körbe, Päcke u. s. f. oben hinan aufgeschichtet, die eben den Platz der fehlenden 5 Passagiäre einnahmen! Hinter dem Personewagen aber tröpfelte sich lustig ein — leerer Gepäckwagen seewärts. Es geht sonst nichts über die Gümmitlichkeit noch döhr!

Monumentale Prachtbauten, (nicht Mietsachen), schöne, reinliche Strassen und vor Allem aus freundlichen Anlagen, Garten-Rasenplätz mit eindämmenden Spaziergängen, schattenspendendes Gehölz und Baumgruppen machen die Haupt-Annehmlichkeiten einer Stadt aus.

In richtiger Würdigung dieser Sachlage wird nun in gewissen Städten unseres Vaterlandes von den Behörden mit allen Mitteln versucht, überall da, wo sich auch noch ein unbebautes Plätzchen in der Stadt unvorstichtigerweise zeigen sollte, dieses, um goldenen Mammons willen, eigist zu veräußern, damit es demnächst von dem erquickenden Anblick einer Mietkasernen oder sonst was gekrönt werde! Meister Gottfried sang nicht umsonst: „Krähwinkel will jetzt Grossstadt werden“ u. s. f. Der kannte sein Publikum, wie Wallenstein seine Pappenheimier!

Aber es ist ja doch ein Glück, dass die elementaren Schönheitsbegriffe tief unten im Volke wurzeln und dieses von Zeit zu Zeit seinen Auserwählten wieder eine Dosis erfrischenden Lebensbalsams unter die von den Akten verstaubte Ratsnase halten kann, was die Herren allemal zu einem gesunden Niessen

Erscheint ++
++ SamstagsParaissoit ++
++ le Samedi

Abonnements:

Pour la Suisse:
12 mois Fr. 5.—
6 mois " 3.—
3 mois " 2.—

Pour l'Etranger:

12 mois Fr. 7.50
6 mois " 4.50
3 mois " 3.—

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:

20 Cts pour la petite ligne ou son espace. Rabais en cas de répétition de la même annonce.

Les Sociétaires payent 10 Cts net par petite-ligne ou son espace.

* *



* *

reizt! Helf! Dir Gott! tönt's dann aus dem Volke; aber um seine freien, gesunden, öffentlichen Plätze vor behördlichem Vandalmus zu retten, da muss es sich *selbst helfen*! — r.

><

Fachschule in Frankfurt a. M. Am 19. März fand die Prüfung von 16 Schülern der Radunsky'schen Fachschule für Gasthofgehilfen, Schwabenstrasse Nr. 8 in Frankfurt statt und entnehmen wir der „Wochenschrift“ hierüber folgendes: „Zu der Prüfung hatten sich eine Anzahl Interessenten aus Frankfurt und der Umgegend, sowie zwei Delegirte des Aufsichtsrats des Internationalen Vereins der Gasthofbesitzer, die Herren Th. Bieger-Ems und C. W. Müller-Frankfurt eingefunden.

Die Prüfung erstreckte sich auf die nachfolgenden Lehrgegenstände: 1. Deutsch, 2. Französisch, 3. Englisch, 4. Rechnen, 5. Buchführung, 6. Wechsellehre, 7. Geographie der Verkehrswege und Bahndienst, 8. Waarenkunde, 9. Zeitlegung der Schlafchäthiere und Wertbemessung der einzelnen Theile in Bezug auf Verwendung in der Küche, 10. Aufstellung und Verwendung von Menus, 11. Grundbegriff der Kochkunst, 12. Kellerwirtschaft, 13. Servicelehre, 14. Anstands- und Sitzenlehre. Neu gelehrt gegen früher waren Nr. 1 und 14.

Vor Eintritt in die Prüfung hielt der Vorsteher der Anstalt eine kurze Ansprache an die Besucher, in welcher er für das durch den Besuch bewiesene Interesse dankte und in warmen Worten allen Förderern seines Unternehmens, insbesondere aber der werkältigen Hölfe des Internationalen Vereins der Gasthofbesitzer gedachte und um deren aller fernere Unterstützung bat. Es war im Allgemeinen nicht leicht, sich ein annähernd richtiges Urteil zu bilden über das, was die Schule bei jedem einzigen Zöglinge in Wirksamkeit geleistet hat, denn die Verschiedenartigkeit im Alter und in den mitgebrachten wissenschaftlichen und praktischen Vorkenntnissen ist so gross, dass von der ziemlich gleichmässigen Erreichung eines bestimmten Maassens kaum die Rede sein kann. Genaue die Hälfte der in der Prüfung stehenden Schüler hatte vorher bereits höhere Lehranstalten besucht und damit für einzelne Lehrfächer einen gewaligen Vorsprung von der anderen Hälfte, die nur Elementarunterricht genossen hatte.

Nichtdestoweniger war es erstaunlich, zu beobachten, wie Vieles diese Letzteren durch den verhältnissässig kurzen Besuch eines Winterhalbjahres eingeholt hatten, und welcher Fleiss insbesondere von den Lehrern hat aufgewendet werden müssen, um es dahin zu bringen. Zu bedauern ist es nur, dass so sehr wenige gerade solcher Fachschüler noch einen weiteren Lehrkursus durchmachen, welcher zur Festigung und zu einem gewissen Abschluss des im ersten Cursus Erlerten von so wesentlicher Bedeutung ist.

Bei allem Fleisse von Lehrern und Schülern ist es nicht möglich, einen so weit ausgedehnten Lehrplan wie die Radunsky'sche Fachschule ihn angelegt hat, in einem einzigen Kursus abschliessend zu bewältigen, und könnten wir nur anratzen, denselben entweder bedeutend und auf das nur absolut Notwendigste als: Sprachen, Buchführung, Aufstellung von Menus, Grundbegriff der Kochkunst, Kellerwirtschaft und Anstand und Servicelehre einzuschränken, oder Doppel-Kurse zu errichten. Das Gesamtergebnis der Prüfung jedoch war solcher Art, dass man sich sagen musste: die Schüler haben alle mit Vorteil die Anstalt besucht; Jeder hat Vieles in dem halben Jahr gelernt, was ihm in der Zukunft einen grossen Vorsprung vor seinen weniger unterrichteten Kollegen sichern muss.

Im Interesse der höheren Würdigung unseres Gewerbes im allgemeinen, dessen Gehülfenstand aber im Besonderen, wäre zu wünschen, dass derartige Fachbildungsanstalten besser besucht würden, zumal die dafür gebrachten pecuniären Opfer in keinem Verhältnisse stehen

zu den Vorteilen, die sie gewahren, und niemals umsonst gebracht sind. Wie viel vorteilhafter wäre es für unsere jungen strebsamen Elemente, wenn sie vor ihrem Aufenthalte im Auslande einen solchen Lehrkursus durchmachen könnten oder wollten, um mit den nötigen Unterlagen versehen, ihre Kräfte dort in würdiger Weise als Putzarbeiten zu verwenden, und um, wenn nach Hause zurückgekehrt, mit einem anderen als dem etwas verfahrenen Kellner-Französisch (oder Englisch) dienen zu können. Wir wollen nicht unerwähnt lassen, dass die Radunsky'sche Anstalt während des letzten Winterhalbjahres einen Bestand von 31 Schülern aufwies, von denen 2 wegen Unbotmäßigkeit und 1 wegen Krankheit entlassen werden mussten, und etwa 10 die Fachschaft vor Kurzem verlassen haben, um demnächst in Stellungen einzutreten. Gegen früher bedeutet dies eine wenn auch geringe Steigerung des Besuches, die wir dem würdigen, um das Wohl seiner Zöglinge so überaus besorgten Leiter der Anstalt, Herrn Radunsky, von Herzen gönnen, und die er in Wahrheit verdient.“

† Konrad Arquint.

Aus Schuls trifft die Trauerkunde ein, dass dort unerwartet an einem Schlafglusfeil des weitbekannte und tüchtige Hotelier, Herr Konrad Arquint, im Alter von erst 44 Jahren, plötzlich verstorben ist.

Diese Nachricht wird in weiten Kreisen schmerzlich berühren, denn der Verstorbene war, wie wir einem Nachrufe im „Gastwirt“ entnehmen, in seinen Qualitäten als Gastgeber, wie auch als Mitglied der Gesellschaft ausserordentlich beliebt. Immer voll guten Humors, unermüdlich thätig, wusste er überall das Richtige und den richtigen Ton zu treffen und auch den Weg durch die Mühseligkeiten der Existenz zu finden.

Seine berufliche Bildung hat der Verstorbene im Auslande geholt. Eine tüchtige Fundamentalbildung und die Freude für das Hotelgeschäft kamen ihm beiwohl trefflich zu statten, so dass er sich bei seiner Heimkunft der Leitung eines grösseren Etablissements gewachsen fühlte. Da seine Mutter, eine unternehmende und energische Frau, welche das „Hotel Belvedere“, jetzt „Hotel du Parc“ gebaut hatte, ihm kurze Zeit nachher durch den Tod entrissen wurde, sprang er mit seiner vollen Kraft ein und führte das Haus zu seiner jetzigen Blüte. Freilich ging das nicht ohne grosse Mühen ab; die damaligen Zeiten waren ungünstig, eine schlechte Saison folgte der anderen und die Verkehrsmittel ließen ebenfalls noch sehr zu wünschen übrig. Dann aber kam endlich die Arlbergbahn und später die Linie Landquart-Davos, welche dem Kurort Schuls-Tarasp rasches Aufblühen brachte. Auch ihm kamen damit die besseren Tage; sein Haus kam in Aufschwung und mit grosser Unermüdblichkeit und Umsicht legte er, die Situation klaren Auges überblickend, die Hand an Vergrosserungen, so dass er jetzt zwei Hotels mit Dependenzen, mit grossen und wohlgeflegten Parkanlagen hinterlässt.

Sein neuestes Projekt, mit welchem er sich schon eingehend beschäftigt hatte, konnte er leider der Realisation nicht mehr entgegenführen. Auf dem Plateau von Sent heabsichtigte er nämlich ein neues Hotel und Kurhaus zu erstellen und denselben die Sauerquellen des Val Sinestra dienstbar zu machen. Schon vor langerer Zeit hatte er die letzteren gepachtet und sich gesichert und es steht ausser Zweifel, dass er der richtige Mann dafür gewesen wäre, hier eine Kuranstalt ersten Ranges in's Leben zu rufen. Es hat nicht sollen sein; der unerbittliche Tod rief ihn mitten aus seiner Arbeit weg. R. J. P.

Der Fremdenverkehr am Vierwaldstätter See. Dem sechsten Jahresbericht der Verkehrscommission für Luzern, Vierwaldstätter See und Umgebung entnehmen wir folgende Mitteilungen:

Mit dem Jahre 1897 brach für Luzern ein neuer bedeutsamer Zeitabschnitt an, einerseits durch die Eröffnung des neuen Bahnhofes und anderseits durch Inbetriebsetzung der direkten Zufahrtslinien zum Gotthard, Zug-Goldau und Luzern-Immensee.

Der Ausbau der Linie Zürich-Thalwil-Zug-Goldau hat Luzern und Zürich einander näher gebracht. Der direkte Anschluss in Goldau dagegen wird einen Teil des Verkehrs aus der Ostschweiz ablenken. Diese Beobachtung konnte letzten Sommer schon gemacht werden. Eine neue Linie hat uns Schweizern stets eine grosse Anziehungskraft, und es mag zum Teil auch diesem Umstand der lebhafte Verkehr auf dieser Route während des Sommers zuzuschreiben sein. Während von den Nordostbahnen der Sonntagsverkehr sich hauptsächlich über Luzern nach den Ausflugspunkten am Vierwaldstätter See bewegte, ging derselbe nunmehr in stärkerem Umfange der Gotthardlinie entlang und nahm über den Vierwaldstätter See und Luzern den Rückweg.

Eine stärkere Ablenkung des internationalen Durchgangsverkehrs steht nicht zu befürchten, da durch die Verschneidung der internationalen Zugverbindungen zwischen Frankfurt-Basel-Luzern-Mailand die Fahrzeiten derart vermindert sind, dass für Mittel- und Norddeutschlands westlichen Teil die Gotthardroute immer noch die direkteste und schnellste bleibt.

Bei der im Allgemeinen nicht ungünstigen Witterung waren letztes Jahr die Höhenstationen gut frequentiert, so dass die Saison als gute Mittelsaison bezeichnet werden darf. Leider machte der September mit einem jähnen Wetter-

sturz einen Strich in die Rechnung und brachte die Saison zu einem plötzlichen Abschluss.

Die Gesamtzahl der in Luzern vom 1. Mai bis 15. Oktober abgestiegene Fremden betrug 95.258 (1896: 97.155; 1895: 101.654; 1894: 91.408). Das grösste Kontingent stammt aus Deutschland mit 31.876; dann folgen: Grossbritannien 17.149, Schweiz 13.934, Frankreich 8792, Vereinigte Staaten Nordamerikas und Kanada 8556, Belgien und Holland 3673, Österreich-Ungarn 3071, Russland (mit Ostsee-Provinzen) 2811 u. s. w.

In diese Zahlen sind nach bisherigem Usus Gesellschaften, Vereine, Schulen, Geschäftsräume und Lokalverkehr nicht inbegriffen.

Besonders fühlbar machte sich gegenüber dem Vorjahr der Ausfall von englischen (1896: 19.704) und amerikanischen (1896: 10.145) Touristen. Der Grund hierzu lag wohl in dem Jubiläumstage der Königin Victoria, welches alle offiziellen Notabilitäten bis tief in die Saison in London festhielt, und bezüglich Amerikas in der grossen wirtschaftlichen Krise, welche nunmehr überwunden scheint, so dass wir für das kommende Jahr mit Vertrauen auf normale Verhältnisse im anglo-amerikanischen Touristenverkehr rechnen dürfen.

In Norddeutschland hat die Aussstellung in Stockholm den Reisestrom etwas beeinflusst, während Belgien trotz der Aussstellung in Brüssel noch besser vertreten war, als in früheren Jahren.

Der übrige Verkehr, mit Ausnahme von Frankreich, der einen kleinen Rückgang zeigt, erwies sich den früheren Ergebnissen ebenbürtig.“



Ragaz. Das Hotel Hof Ragaz ist mit 15. März wieder eröffnet.

Genf. Das Grand Hotel National ist seit 1. April für die Saison eröffnet.

Luzern. Die Gütschbahn hat mit Sonntag den 27. März ihren diesjährigen Betrieb eröffnet.

Vitznau-Rigi-Bahn. Die Aktionärsversammlung beschloss pro 1897 die Ausrichtung einer Dividende von 8 Prozent.

Kreuznach. Sohlbäder A.-G. In 1897 wurde ein Reingewinn von 10.786 Mark erzielt, woraus 3% Dividende verteilt werden.

Karlsruhe. Das Hotel Victoria hat Herrn Ernst Haus in Ulm (zum Hotel Baumstarck) für 360.000 Mk. käuflich erworben und wird es am 1. Februar 1899 übernehmen.

Luzern. Der Verwaltungsrat des „Grand Hotel National“ beantragt für 1897 für die Stammaktien 1 Prozent, für die Prioritätsaktien 3 Prozent Dividende, beides wie im Vorjahr.

München. Herr Fritz Schulte (früher Hotel Métropole in Brüssel und zuletzt Frankfurter Hof in Frankfurt a. M.) übernahm am April die Direction im Rheinischen Hof hier selbst.

Zürich. Für die neu erbaute Clubhäuser mit Varietétheater und den beiden Gartenhäusern östlich der Reichenbach-Areal hat der Regierungsrat als letzte Rekunstszug die Baulicenz erteilt.

Freiburg. Der Freiburger Hotelier und Wirtesverein erließ eine Haushaltung eines Führers durch den Kanton Freiburg beschlossen in einer Auflage von 10.000 französischen und 5000 deutschen Exemplaren.

Lenzburg. Die Conservafabrik Lenzburg, vornehm Henckell & Roth, ist in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Aktiven und Passiven sind mit Wirkung vom 1. Februar 1898 an die neue Gesellschaft übergegangen.

St. Moritz. Die Wintersaison ist, wie der „N. Z. Z.“ berichtet wird, nun als abgeschlossen zu betrachten. Diese die nächste Woche ist Massenwanderung. Die Wintersaison 1897/98 registriert sich als eine durchaus befriedigende.

Bern. Herr Alex. Kraft macht durch Zirkular bekannt, dass infolge Hinsichtes des Herrn Wiedersatzes und Hotel Bernerhof nunmehr mit Herbeziehung seiner beiden Söhne, Herren Eugen und Rudolf Kraft, unter der Firma Kraft & Söhne, weitergeführt wird.

Paris. Einladungen zur Beteiligung an der Weltausstellung zu Paris im Jahre 1900 sind von der französischen Regierung an die Länder gerangen, von denen bereits die meisten Antworten eingingen. Diejenigen, welche noch abgelenkt waren, haben sich abgelehnt. Der Einladung folge zu leisten und 6 Staaten stehen noch mit ihrer Entscheidung aus, darunter Brasilien.

Schwarzwald. Am Sonntag starb in Titisee der Besitzer des Schwarzwaldbadels, Herr Jüger, ein geborener Frankfurter. Er erbaute vor etwa zehn Jahren das Hotel am Ufer des Schwarzwaldees und machte sich um die Hebung des Fremdenverkehrs der Gegend sehr verdient. Der Verschönerungsverein Titisee wurde von ihm ins Leben gerufen und geleitet.

Davos. Amtliche Fremdenstatistik. In Davos anwesende Kurgäste vom 11. März bis 18. März 1898: Deutsche 751, Engländer 512, Schweizer 332, Holländer 121, Franzosen 163, Belgier 72, Russen 104, Österreicher 39, Amerikaner 46, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 56, Dänen, Schweden, Norweger 31. Angehörige anderer Nationalitäten 5. Total 2262. Darunter waren 63 Passanten.

Ein Automat. Bei der Briefe, sothat sie in den Kursen geöffnet werden, mit dem Datumsstempel versehen, ist nun zwei Turmern erfunden und denselben bereits patentiert worden. Ein Vorbild hatten die Erfinder in den Bahnhöfen aufgestellten Automaten mit Lebensversicherungskarten oder der automatischen Wage, welche nach Abwiegen ein Billet mit aufgedrucktem genauen Körpergewicht herausgab.

Paris. Hotel Meurice in Paris sollte einer auch von uns gebrauchten Meldung zufolge an ein Amtliche gesellschaft übergeben werden, so dass aber der Wochenschriften, welche die Notiz entnommen hatten, autorisiert mitgeteilt wird, dass Hotel Meurice ist nicht ganzlich unverändert. Das Hotel Meurice ist nicht soviel weder an eine englische Gesellschaft noch an irgend jemand; Eigentümlicher ist, wie schon seit 33 Jahren, Comte Jaworska.

Luzern. (Einges.) Die Hotels Schweizerhof, Luzernerhof und Grand Hotel National in Luzern haben sich vereinigt. Diese drei weiterläufigen Hotelunternehmungen werden in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, an deren Spitze für eine Reihe von Jahren die bewährten bisherigen Chefs der drei Etablissements, nämlich die Herren Hauser vom Schweizerhof und Pflyffer vom Grand Hotel National, verbleiben werden, so dass in der Führung derselben eine Aenderung nicht eintreten wird.

Appenzell. (Einges.) Das „Weissbad“ bei Appenzell ist neben dem Hotel eine Gesellschaft an einer Gemeinschaft übergegangen für den Betrag von Fr. 990.000. Die Aktiengesellschaft konstituierte sich mit einem Kapital von Fr. 400.000 (800 Aktien à Fr. 500), die zum grössten Teil in Appenzell I/Rh. gezeichnet wurden. Es ist für die Ostschweiz und speziell für das herrliche Appenzellerland sehr zu begrüssen, dass das altebekannte und prachtvolle gelegene „Weissbad“ einem neuen Aufschwung entgegensteht.

Luzern. (Einges.) Die Versteigerung des Bauernhauses am Bahnhof in Luzern (westlicher Teil) hat so bunte Resultate ergeben, wie sie selten zu erwarten waren. Der Block I, 4344 m² halbtand, ca. 185.000 Fr., Block II, 2175 m² halbtand, ca. 215.000 Fr., Block III, 2118 m² halbtand, ca. 195.000 Fr. Bei Block I war also der erlöste Durchschnittspreis ca. 200 Fr. per m², während der Preis für die dem Bahnhof gegenüberliegenden Parzelle I bis auf Fr. 407 per m² gesteigert wurde, ein bidam auf hiesigen Platze wohl unerreichter Preis.

Villeneuve. En attendant que les projets de reconstruction de l'hôtel Byron soient terminés, il sera réouvert le 1er avril pour la saison, sous la direction de M. et Mme Gehrig. Les éléments anglais qui se sont récemment joints à la société actuelle de Byron, semblent assurer le succès de cette entreprise. D'autre part, on nous assure que les travaux de correction de la route Grandchamp-Villeneuve vont commencer ces jours. Cette correction pourra faciliter la suppression du passage à niveau sous l'hotel Byron et permettre la continuation du tramway de Chillon à Villeneuve.

Bern. — Die Lötschbergbahn, neuer verbessertes Projekt Thun-Burgdorf-Lötschberg, Kritische Vergleichung mit dem Gegeuprojekt Thun-Simplon (Wildstrubelbahn) stellt sich eine eben erschienene starke Broschüre des Herrn Oberrichter Teuscher. Auf Grund eingehender Studien hat er sein früher ausgearbeitetes Projekt in Berücksichtigung neuer Vorkommnisse, die den Gedanken des Zufahrtsbahns zum Simplon forderten, umgearbeitet und in jeder Richtung verbessert und durch die Vergleichung mit dem Gegeuprojekt den Beweis erbracht, dass all Interessen an einer Bahn durch die Gebirgsmassen, die Bern und Wallis trennen, sich dem Lötschberg zuwenden müssen.

Reise um die Erde in 32 Tagen. Dank der mehr als bald vollendeten transsibirischen Eisenbahn und dem schnellen Verkehr auf dem Simplon in schmiediger Linie, dürfte man bald in der Lage sein, in 32 Tagen um die Erde zu reisen, wobei der Weg — mit Ausnahme der Überfahrt von New-York nach Bremen und des Ubersetzens der Beringstrasse zwischen Asien und Nordamerika — mit der Eisenbahn zurückgelegt wird! Die Reiseroute geht von Bremen nach Petersburg, Kottomango über die Beringstrasse, New-York nach dem Ausgangspunkt der Reise. Für die einzelnen Etappen kommen folgende Zeiten in Anwendung: von Bremen nach Kottomango 1½ Tage; Petersburg nach Kottomango 8 Tage, von Kottomango nach der Beringstrasse 2 Tage, von der Beringstrasse nach New-York 14½ Tage, von New-York nach Bremen 6 Tage, das macht zusammen 32 Tage.

Basler Appellationsgericht. Gegen das in Sachen G. Balsiger, Hoteldirektor contra G. Stüchelin, Besitzer des Hotel Storchen ergangene Urteil des Strafgerichts vom 9. März hatten sowohl Kläger wie der Beklagte appelliert. In jener Sitzung wurde auf Klage des G. Balsiger der Baumeister und Eigentümer des Hotel Storchen, wegen Beleidigung und Verleumdung zu 500 Fr. Busse verurteilt. Der Kläger hatte appelliert, weil ihm die Geldbusse keine genügende Sühne sei, es müsse in diesem Falle auf eine Haftstrafe verzichten. Der Richter entschied, dass der Kläger recht habe.

Der Kläger appelliert, weil die Klage nicht als ordentliche und ausserordentliche Kavalkade aufgefasst wird. Der Beklagte appelliert, weil die Klage nicht als ordentliche und ausserordentliche Kavalkade aufgefasst wird.

Die Klage wird jetzt neben den D-Zügen eingeführt. Die „Expresszüge“ der internationalen Eisenbahn-Schlafwagen führen auf den preussischen Städten anstrengend vorbei die Bezeichnung „Luxus, aber nicht L-Züge“ und werden unter dieser Bezeichnung in die Fahrpläne der Kursbuches aufgenommen. Diese unterscheiden sich deutlich von den schnellfahrenden Zügen in S-Züge (gewöhnliche Schnellzüge), D-Züge (Durchgangszüge mit Platzgebühr) und L-Züge. Die Bezeichnung Express- oder B-Züge wird hierneben von fremden Bahnen beibehalten. Die L- oder E-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B-Züge und L-Züge führen nur Schlaf- und Speisewagen mit sich und können nur von Reisenden mit Fahrkartens I. Klasse und gegen Nachzahlung eines etwa 20% betragenden Zuschlages benutzt werden. Es sind folgende B-Züge und L-Züge aufgeführt: B-Züge: „Württemberg“ und „Sachsen“. L-Züge: „Bayerische Zug“ und „Württemberg“. Die B