

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

Rubrik: Kleine Chronik

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: 23.01.2026

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

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

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

Etwas mehr Promptheit.

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

Aus der Fabrik „preisgekrönter“ Arbeiten.“ (Adolf Mahn in Leipzig.)

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

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

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

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

Zufahrtslinien zum Simplon und Montblanc-Durchstich.

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

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

Höchste Schnellzugsgeschwindigkeiten.

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

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

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

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

Kleine Chronik.

Vom Harz. Die Hotelindustriellen des Harzes und der umliegenden Gebiete haben sich zu einem Verband mit Sitz im Bad Harzburg zusammengestellt, um der Hotelindustrie dortiger Gegend die gebührende Stellung zu verschaffen.

Heimatschutz. Im Grossen Rat des Kantons Luzern wurde die Anregung gemacht, der Regierungstätte einmal die Frage prüfen, ob nicht die übernehmenden Reklametafeln zu besteuern seien. Der Regierungsrat hat eine Vorlage darüber in Aussicht gestellt.

Luzern. Hier starb im 65. Altersjahr Herr Gottlieb Humberl, der sich in seiner Jugend mit dem Hotelwesen vertraut gemacht hatte und dann viele Jahre Besitzer und Leiter des Hotel Hacht in St. Gallen war. Seit mehreren Jahren lebte er im Ruhestand in Luzern.

Lungen. Das Kurhaus erhält, da die Saison 1907 einen bedeutenden Anbau mit 60 Betten, grossen Vestibülen und Dampfsaal, elektrischen Personenaufzug und neuesten sanitären Installationen. Das vorgrüssige Haus zählt dann 140 Betten und wird von den bisherigen Eigentümern als Kurhaus Park-hotel Lungen weitergeführt.

Luzern. Hier hat sich unter der Firma Hotelier-Verein der Stadt Luzern eine Genossenschaft gebildet zum Zwecke der Entwicklung und Förderung des Fremdenverkehrs und der Hotelindustrie in Luzern und der Wahrung der Berufssinnsessen. – Im Grossen Rat wurde eine Motion eingebracht, wonach der Regierungsrat eingeladen wird, die Frage zu prüfen, ob nicht zum Schutze des Hotel- und Gasthofswesens besondere gesetzliche Vorschriften zu erlassen seien.

Fremdenverkehr in Oesterreich. In Berlin wird demnächst von den österreichischen Bahnen ein Reisebüro errichtet werden. Dieses ist dazu bestimmt, den Verkehr nach Oesterreich zu unterstützen und die österreichischen Reisebüroschaften, durch Einführung von Rundfunk, in besonderen Vergnügungszonen den Besuch der wichtigsten Punkte Oesterreichs zu erleichtern. An der Errichtung dieses Reisebüros in Berlin sollen vorlängig nur die Staatsbahngesellschaft und die Südbahn teilnehmen.

Eine ganz unerwartete Wirkung übt die unterirdische elektrische Bahn in Paris auf die Weine aus, wenn in den Kellern liegen, an denen der Metropolitain nahe vorüberläuft. Die Erschütterung macht sich besonders beim Burgunder in einer auffälligen Verschlechterung fühlbar. Deshalb haben die Lokalbesitzer, die ausgedehnte Kellerreihen nahe der Stadtbahnen haben, zwischen den Weinen, die nach dem Hofe und denen, die nach der Strasse hinaus liegen, nicht unbedeutende Preisunterschiede festgesetzt; die aus den Kellern an der Strasse werden billiger verkauft, als die anderen.

Weinhandel in der Schweiz. Der Schweizer Weinbünderverband und der Schweizer Wirtswesen haben folgende Beschlüsse gefasst: Zum Zweck der Beseitigung verschiedener grosser Unstabilitäten in der Verkehrspraxis zwischen Weinbünden und Wirtsdörfern im gegenseitigen Verkehr zu bewirken. – Gleichzeitig ist ein Reglement festgelegt worden. Das Reglement unterliegt der Genehmigung der beiderseitigen höheren Instanzen. Vorkommne Fälle höherer Konkurrenz sollen in Zukunft, soweit sie den Vereinsverbänden zur Kenntnis gelangen, in den Vereinsorganen beider Organisationen schriftlos publiziert werden. Zur Sichtung von Streitigkeiten wird eine Schiedsgerichtsordnung aufgestellt.

Schöllenbahn. Der „N. Z. Z.“ wird von Göschens geschrieben, dass die Gemeinde Göschens die Hoffnungen, die Uersern an das Projekt knüpft, keineswegs teilt. „Man verkehrt sich hier nicht, dass der Schaden unendlich viel grösser sein wird, als den Nutzen. Eines der schönsten Naturbilder der Schweiz wird völlig entstellt. Wir erinnern nur an das Ungeheuerliche, dass überhaupt der unendlich Teufelsbrücke eine entsprechende dauernde Befestigung aufzubauen scheint.“ In Echallens hat der Godensteck, dass die Schöllenbahn durch einen Sturz der Erdrutschungen aufwurten werden soll, einen Sturm der Entzündung wachgerufen, wie uns eine Unzahl von Briefen und mehrere Artikel in englischen Blättern, wie die „Times“ etc. bewiesen haben. In der Schweiz ist man leider gleichgültiger. Man lässt das hohe Amtlitz des Heimatlandes ruhig von Spekulanten zerfetzen.“ Der Korrespondent der „N. Z. Z.“ hofft überigens, das Projekt werde an der Finanzierung scheitern.

Vom Gontenbad. In Gonten und Umgebung macht sich eine Volksbewegung geltend, die dahin abzielt, Herrn Dr. Fastenrath, Besitzer des abgebrannten Gontenbades, zu veranlassen, das Kur- und Badetablissement wieder aufzubauen. Das Gontenbad ist ein altherübiger Badeort, schon im 16. Jahrhundert als solcher lobend erwähnt. Es war einst ein sehr schönes Bad, das der damaligen Konkurrenz nichts zu leideen gebracht. Die ganze Talschaft hat von jeher vom Betrieb des Gontenbades profitiert, das kommt Vielen natürlich erst jetzt zum Bewusstsein, da Herr Dr. Fastenrath Miene macht, das Bad nicht wieder aufzubauen. Das war von jeher und überall so. Wo alle Leute vom Fremdenverkehr profitieren, werden sie gewöhnlich diese Vorteile, die als selbstverständlich betrachtet werden, erst recht und deutlich bewusst, wenn sie ihnen verloren gehen. Dann erwacht die Erkenntnis, dass die Schenktur nach dem verlorenen Gontenbad, wenn man einen Kurort wieder aufbauen möchte, ein Mithilfe zu Haltung des Fremdenverkehrs, dann erhält man nicht selten die Antwort, „davon profitieren nur die Hotels, wir aber nicht.“

Amerikanische Verkehrsneuerungen. New-Yorks Straßen sind noch nicht finster genug, darum wird nun vorgeschlagen, nicht nur unter die Strasse zu gehen, wie dies schon vielfach geschehen ist, sondern auf den Strassen noch zwei Stockwerk hohe Aufbauten zu errichten, derart, dass sich der Verkehr unter der Erde, auf der Erde, im 1. und 2. Stockwerk abspielen würde. Unterirdisch würden die elektrischen Bahnen gefahren werden, die Kabel und Rohrleitungen offen liegen, so dass kein Aufreissen der Strassen die sämtlichen Kreuzungen liegen, ferner die Personalführwerke u. raschen Lastfahrzeuge verkehren. Von den Kreuzungsstellen aus würde in schiefen Ebenen der Aufgang zum 1. etwa 5° Meter hohen, bzw. weiterhin zum 2. Stockwerk erfolgen. Der erste Stock wäre für die schweren, langsam fahrenden Lastwagen bestimmt, das oberste aber für alle raschen Führwerke und Automobile. Man rechnet, dass sie mit 50 Kilometer durchschnittlicher Geschwindigkeit da oben fahren können. Es soll nämlich die Fähigkeit zu zwei Hälften für Pferdefahrwerk und für Automobile getrennt werden. Das wäre gute Einrichtungen haben, um die Automobilität wieder nur wieder andere Automobile umrunden. Freilich, wie es sein wird, wenn eines plötzlich in der rasenden Fahrt die seitlichen Geländer durchbricht – das ist nicht in dem Plane vorgesehen. Die Kosten für den zweistöckigen Aufbau würden kaum höher sein als die für die Untergrundbauten, für die New-York eben aufgekommen ist.

Aus Dalmatien kommt die Kunde, dass die österreichische Regierung ein detailliertes Programm aufgestellt hat, auf Grund dessen die wirtschaftliche Hebung dieses Landstriches in einem Zeitraum von 10 Jahren vor sich gehen soll. Es wird eine Eisenbahnlinie im Leben gerufen, welche auf dem kürzesten, eige einer wöchentlich täglichen Verbindung zwischen der österreichischen Litorale mit dem Landeshauptstadt herstellen soll. Das insgesamt 100 Kilometer lange Programm enthält, wenn überall dort, wo der Landweg den Seeweg vorziehen ist, die Möglichkeit bieten, auf dem Schiffswege von der Hauptstadt des Landes bis in die Bocche di Cattaro zu gelangen und gleichzeitig Dalmatien mit dem Hinterland Bosnien und letzteres mit der Adria zu verbinden. Durch Herstellung kleiner Lokalbahnen sollen jene Orte leichter zu zugänglich gemacht werden, welche für den Fremdenverkehr von so grosser Bedeutung sind, wie beispielsweise Trau, dessen Verbindung mit Spalato fehlt. Kurz, Sebenico, Metkovich, Gravosa und Cattaro erhalten grosse, modern ausgestattete Hafenanlagen, an denen Handelswaren ausgestellt werden. Das Programm sieht ferner Erstellung von Strassen und Brücken auf Staatskosten vor, die sofort in Angriff genommen werden, weiter Förderung der Seefischerei, der Landwirtschaft, des Wein- und Olsbaus. Dem für Dalmatien und seinen wirtschaftlichen Aufschwung eminent wichtigen Fremdenverkehr werden die besseren Verbindungen zu Wasser und zu Lande zugute kommen, welche die verschiedensten interessanten Punkte des Landes zu gewinnen und zu erschließen scheinen. Es wird demnächst die Hafenanlagen an den Handelsorten im Orient erleichtern sollen. Vor allem ist es aber notwendig, dass für eine entsprechende Unter- und Verstärkung der Fremdenverkehr gesorgt wird, eine Vorsorge, welche gegenwärtig noch viel schwierig und gerade an den am günstigsten gelegenen Orten entbunden wird. Hier wird die Privataktivität eintreten müssen, um Hotels zu schaffen, welche den internationalen Komfort und seine Bedürfnisse zu befriedigen imstande sind. Die Regierung wird diese Möglichkeit unterstützen. Es soll auch ein Verein speziell zur Hebung des Fremdenverkehrs gegründet werden.

Verkehrsweisen.

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

Coups für Hochzeitsreisende. Aus London wird der „F. K. T. Z.“ geschrieben: Coups I. Klasse für Hochzeitsreisende werden jetzt in neuen Hochgangswagen der Midland-Eisenbahn eingeführt. Hochgangwagen sind eine Art von luxuriösen, um 1500 Gulden kostenden, für die ersten drei Klasse, welche sich in der Mitte der neuen Durchgangswagen befinden, brauchen Hochzeitspaare nur 2 Billets zu lösen.

Zollrevision in Riva am Gardasee. Das italienische Finanzministerium erliess eine Verordnung, nach der es weiblichen Passagieren ermöglicht ist, auf weibliche Zollorgane zu revidieren. Die nahen Osterreisenden veranlassen ganz besonders zu tunlichster Verbreitung dieser Revisions-Erlieichterungen in Riva. Ebenso soll eine andere Bequemlichkeit Platz greifen, die bereits in der Mitte der neuen Durchgangswagen befinden, brauchen Hochzeitspaare nur 2 Billets zu lösen.

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

Vertragsbruch. — Rupture de contrat.
Arnold Zwahlen, Zimmerkellner.

F. Klug, Direktor, Hotel d'Angleterre, Vevey.
Louise Giscard, Etagengouvernante, von Lugano und Bern.

W. Seeger, Direktor des Grand Hotel Brissago.

Hieu als Beilage: „Personal-Anzeiger“.

AVIS.

Avant que vous achetez en Suisse ou à l'Etranger un Hotel, Pension, etc., ne manquez pas de demander à l'Hotels-Office, Genève, des renseignements sur le endroit, possible, la situation, l'avenir et l'estimation de la valeur réelle de l'affaire que l'on vous propose. L'Hotels-Office, dirigé par un groupe d'hoteliers bien connus, a le principe de seconder et conseiller les acheteurs moins expérimentés.