

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

Rubrik: Vertragsbruch = Rupture de contrat

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: 16.05.2025

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

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

Von einem Oberkellner erhalten wir, mit Rücksicht auf den in letzter Nummer als Erwiderung auf das Pamphlet der Sektion Bern des Genfervereins erschienenen Artikel, ein Schreiben, dem wir folgende wesentliche Punkte entnehmen: In Bezug auf die Trinkgelder und das Tronc-System hat jener Einsender vollkommen recht. Gibt sich der Saalkellner Mühe, so bekommt er von jedem Gaste etwas, beim Tronc-System dagegen nur ein paar Franken. Ein Oberkellner, der sich mit seinen Gästen abgibt, wird nie zu kurz kommen. Tatsache ist auch, dass der Oberkellner mit jungen Kellnern, die erst aus der Lehre kommen, eine grosse Plage hat, davon kann ich selbst ein Liedchen singen. Die meisten von ihnen haben nicht die geringste Idee von einem Menu 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 den von Kollegen einzuholende Information über Angestellte sehr oft lange warten müsse, oder überhaupt keine Antwort erhalte trotz beigelegter Marke. Diese Klage scheint uns nicht unberechtigt, denn es ist nicht das erste Mal, dass sie uns zu Ohren kommt. Gerade in solchen Fällen sollte man immer prompt sein, denn diese Dienstverweigerung beruht auf Gegenseitigkeit. Aus diesem Wartenlassen resultiert dann, dass die Bewerber um Stellen auch auf Antwort warten müssen und hierüber wird in Angestelltenkreisen sehr geklagt. Allerdings kann man ihnen erwidern, dass sie es den Prinzipalen gegenüber nicht besser machen, dafür haben wir zahlreiche Beweise, jedoch gilt dies für die Prinzipale nicht als Entschuldigung. Wir sind am besten in der Lage, ein Urteil über diesen Missstand zu fällen, denn wir haben nach Wochen oft drei bis vier Reklamationen zu speidieren bis die Bewerber von Stellen in den Besitz einer Antwort seitens des Prinzipals oder wieder in den Besitz ihrer Zeugniskopien und Photographien gelangen. Also beidseitig etwas mehr Promptheit.

Aus der Fabrik „preisgekrönter Arbeiten.“

(Adolf Mahn in Leipzig.)

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

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

Also um derartigen Quatsch in die Welt 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 Zufahrtfrage zum Simplon, sondern im allgemeinen auch die Verkehrsverhältnisse zwischen Frankreich und Mitteleuropa und Italien in Sonderheit zu studieren. Daher beriet sie über die Projekte von Vallorbe und des Faucille-Tunnels, aber auch über die 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 Alpenbahnprojekten zugunsten einer Linie von Aosta nach Chamonix durch den Montblanc ausgesprochen. Es handelt sich natürlich um eine Vollbahn, die von Aosta (580 Meter) im Tale der Dora Baltea bis nach Pré-St-Didier (995 Meter) emporsteigen würde, dem Knotenpunkte der Strassen nach Courmayeur (1208 Meter) einerseits und dem Kleinen Sankt Bernhard andererseits. Von hier aus würde die Bahn jedoch nicht nach Courmayeur führen, sondern die gerade Linie nach Les Ouches im Arve-Tale, 7 Kilometer unterhalb Chamonix, einschlagen und zwar mittelst eines Doppeltunnels. Dessen erster Teil würde 5 Kilometer lang sein und Pré-St-Didier mit der Dora des Val Veni verbinden. Hier soll der eigentliche Montblanc-Tunnel in einer Länge von 13 Kilometern beginnen, dessen höchster Punkt 1065 Meter hoch liegen würde. (Chamonix liegt 1050 Meter hoch). Die ganze Bahnstrecke von Aosta nach Les Ouches wird 58 Kilometer lang sein. Die Steigungen sollen diejenigen der Linie Turin-Aosta nicht überschreiten und höchstens 12 Meter 50 auf 1000 Meter betragen. Von Les Ouches nach Genf würde man die schon bestehende Bahn über Le Fayet-St-Gervais, Sallanches, Cluses, La Roche-sur-Foron und Annemasse benutzen, die zu diesem Zwecke gründlich umgebaut und verbessert, sowie 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 Rhodane-Tale, die von Aosta im Tale des Grossen Sankt Bernhard aufwärts führt und letzteren untertunnelt wollte. Die Entfernung Turin-Genf hätte dann 340 Kilometer.

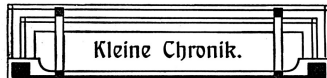
Höchste Schnelligkeit.

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 weitestgehend förmlich um den Ruhm, auf ihren Linien die höchsten Geschwindigkeiten zu erreichen. Es wurden schon Versuchsfahrten mit Lokomotiven unternommen, bei denen Geschwindigkeiten von 150–175 Kilometer erreicht worden sind und immer höher gehen, daher auch die an den Schnellzugverkehr gestellten Anforderungen. Diesen Forderungen nach praktisch unmöglichen Geschwindigkeiten tritt der Verfasser des anfangs dieses Jahres im Verlage von Julius Springer in Berlin erschienenen Buches „Die Dampflok-motiven der Gegenwart“, Herr Robert Garbe, Geh. Baurat und Mitglied der kgl. Eisenbahndirektion in Berlin, auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen im Lokomotivdienste entgegen, indem er unter anderem ausführt:

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

Zeit für längere Fahrt 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 Gefälle, 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 in stande sei, Schnelligkeit mit 140 km Geschwindigkeit sicher zu befördern. Dabei könnten nur wenige sich einen Begriff davon machen, was es heisst, eine Zuggeschwindigkeit von 120 auf 130 km zeitweise zu erhöhen. In Wirklichkeit sollte für absehbare Zeit das Hauptziel sein, die Haupt-schnellzuglinien auszubauen, damit mittelschwere Schnellzüge mit etwa 100 Kilometer-Stunden durchschnittlicher Geschwindigkeit im Flach-lande sicher gefahren werden könnten. Schon hierzu bedürfe es gelegentlicher Höchstgeschwindigkeiten von 120 bis 130 Kilometer-Stunden auf übersichtlicher, gerader Strecke; dies sei für einen allseitig sichern Betrieb die äusserste Grenze, und diese dürfe schon aus Gründen der Betriebssicherheit gegenüber der menschlichen Unvollkommenheit niemals überschritten werden.“



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

Heimatschutz. Im Grossen Rat des Kantons Luzern wurde die Anregung gemacht, der Regierung zu raten, nicht mehr, als es für die Fremden-übernehmenden Reklamations, zu besteuern seien. Der Regierungsrat hat eine Vorlage darüber in Aussicht gestellt.

Luzern. Hier starb im 65. Altersjahr Herr Gottlieb Humbel, der sich in seiner Jugend mit dem Hotelwesen vertraut gemacht hatte und das vier Jahre Besitzer und Leiter des Hotel Hecht in St. Gallen war. Seit mehreren Jahren lebte er im Ruhestande in Luzern.

Lungern. Das Kurhaus erhält auf die Saison 1907 einen bedeutenden Anbau mit 60 Betten, grossem Vestibule und Damensaal, elektrischem Personal- und neuen sanitären Installationen. Das vergrösserte Haus zählt dann 140 Betten und wird von den bisherigen Eigentümern als Kurhaus Park-hotel Lungern 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 Berufsinteressen. — Im Grossen Rat wurde eine Motion eingereicht, wonach der Regierungsrat eingeladen wird, die Frage zu prüfen, ob nicht zum Schutze des Hotel- und Gast-hofpersonals besondere gesetzliche Vorschriften zu erlassen seien.

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

Eine ganz unerwartete Wirkung übt die unterirdische elektrische Bahn in Paris auf die Weine aus, welche in den Kellern lagern, an denen der Métropolitain nahe vorüberläuft. Die Erschütterung macht sich besonders beim Burgunder in einer auffälligen Erschlechterung fühlbar. Deshalb haben die Lokalebesitzer ausserhalb der Kellerei nahe der Stadt-bahn haben, zwischen den Weinen, die nach dem Hofe und denen, die nach der Strasse hinaus lagern, nicht unbedeutende Preisunterschiede festgesetzt; die aus den Kellern an der Strasse werden billiger verkauft, als die andern.

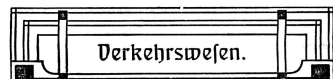
Weinhandel in der Schweiz. Der Schweizer Weinhandelsverband der Schweizer Wirtverein haben folgende Beschlüsse gefasst: Zum Zweck der Beseitigung verschiedener grosser Uebelstände in der Verkehrspraxis zwischen Weinbändler und Wirt sollen die im gegenseitigen Verkehr zu befolgenden Regeln in einem gemeinsamen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

Schöllenenbahn. Der „N. Z. Z.“ wird von Göschenen geschrieben, dass die Gemeinde Göschenen die Hoffnungen, die Ursen an das Projekt knüpfte, keineswegs erfüllt. „Nicht“, behauptet sich hier, „dass der Schaden, der endlich viel grösser sein wird, als der Nutzen. Eines der schönsten Naturbilder der Schweiz wird völlig entstellt. Wir erinnern nur an das Ungeheuerliche, dass oberhalb der wunder-vollen Teufelsbrücke eine Eisenbahnbrücke die gran-diose Stille der Teufelschlucht entweihen soll. In England hat der Gedanke, dass die Schöllenen durch eine Bahn verunstaltet werden soll, einen Sturm der Entrüstung wachgerufen, wie uns eine Unzahl von Briefen und mehrere Artikel in englischen Blättern beweisen. In der Schweiz ist man leider gleichgültiger. Man lässt das hehre Antlitz des Heimatlandes ruhig von Spekulanten zerlegen.“ Der Korrespondent der „N. Z. Z.“ hofft übrigens, das Projekt werde an der Finanzierung scheitern.

Vom Gontenbad. In Gonten und Umgebung macht sich eine Volksbewegung geltend, die dahin abzielt, Herrn Dr. Fastenrath, Besitzer des abge-brannten Gontenbades, zu veranlassen, das Kur- und Badeabstammung wieder aufzubauen. Das Gontenbad ist ein altberühmtes Badeort, schon im 16. Jahr-hundert hat es seinen Ruhm erlangt und erst in der neuesten Zeit hatte er unter der enormen Konkurrenz moderner Institute zu leiden. Die ganze Talschaft hat von jeher vom Betrieb des Gontenbades profitiert, das kommt wieder natürlich erst jetzt zum Bewusst-sein, dass die Talschaft, wenn sie nicht, 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 zu verteidigen bestreben, wenn sie ihnen verloren gehen. Dann erwacht die Erkenntnis und damit die Sehnsucht nach dem verlorenen Gute. Wenn man aber einmal an ihre Türe klopft um Mithilfe zur Hebung des Fremdenverkehrs, dann erhält man nicht selten die Versicherung, „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 Strasse und auf den Stockwerken abspielen würde. Unterirdisch würden die elektrischen Bahnen geführt werden, die Kabel und Rohrleitungen offen daliegen, so dass kein Aufreißen der Strassen nötig wäre. Auf dem Strassenniveau würden die sämtlichen Kreuzungen der Strassen, die Per-sonenfuhrwerke u. raschen Lastfuhrwerke vorsehen. Von den Kreuzungsstellen aus würde in schiefer Ebene der Aufgang zum 1. etwa 5½ Meter hohen, weiter zum 2. Stockwerk erfolgen. Der erste Stock wäre für die schweren, langsam fahrenden Lastwagen bestimmt, das obere aber für alle rasch fahrenden Fuhrwerke und Automobile. Man rechnet, dass sie mit 50 Kilometer durchschnittlicher Ge-schwindigkeit da oben fahren können. Es soll näm-lich die Fahrbahn in zwei Hälften für Pferde fuhrwerk und für Automobile getrennt werden. Das eine Gate würde diese Einrichtungen haben: Automobile könn-ten nur wieder andere Automobile umrennen. Freilich, wie es sein wird, wenn es plötzlich in der raschen Fahrt die seitliche Kurven der Strassen — das ist nicht in dem Plane vorgesehen. Die Kosten für den zweistöckigen Aufbau würden kaum höher sein als die für die Untergrundbahnen, für die New-York eben aufkommen 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 Kil-dampferlinie ins Leben gerufen, welche auf dem kürzesten Wege eine vorzüglich tägliche Verbindung des österreichischen Littoral mit der Landhaupt-stadt herstellen soll. Das innerländische Eisenbahn-netz, dessen Ausbau das Programm enthält, wird dann überall dort, wo der Landweg dem Seeweg vorzuziehen ist, die Möglichkeit bieten, auf dem Seeweg von der Hauptstadt des Landes bis in die Bocche di Cattaro zu gelangen und gleichzeitig Dalmatien mit dem Hinterlande Bosnien und letzteres mit der Adria zu verbinden. Durch Herstellung kleinerer Lokalbahnen sollen jene Orte leichter zu-gänglich gemacht werden, die für den Fremden-verkehr von so grosser Bedeutung sind, wie bei-spielsweise Trau, dessen Verbindung mit Spalato bisher fehlt. Zara, Sebenico, Spalato, Metkovich, Gravoso und Cattaro erhalten grosse, modern aus-gestattete Hafenanlagen, an deren Herstellungen zu-mächst schon im laufenden Jahre geschritten werden wird. Das Programm sieht ferner Erstellung von Strassen und Brücken auf Staatskosten vor, die so-fort in Angriff genommen werden, weiter Förderung der Seefischerei, der Landwirtschaft, des Wein- und Obstbaus. Dem für Dalmatien und seinen wirt-schaftlichen Aufschwung eminent wichtigen Frem-denverkehr werden die besseren Verbindungen zu Wasser und zu Lande zugute kommen, welche die vierzigsten interessanten Punkte des Landes zu-gänglich machen und auch die Küstenorte in den nahen Orient erleichtern sollen. Vor allem ist es aber notwendig, dass für eine entsprechende Ent-fernung und Verkostigung der Fremden gesorgt wird, und gerade an den am günstigsten gelegenen Orten entbehrt wird. Hier wird die Privatität eintreten müssen, um Hotels zu schaffen, welche den internationalen Komfort und seine Bedürfnisse zu befriedigen in stande sind. Die Regierung wird diese Tätigkeit unterstützen. Es soll auch ein Ver-ein speziell zur Hebung des Fremdenverkehrs gegründet werden.



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

Coups für Hochzeitsreisende. Aus London wird der „Pkt. Ztg.“ geschrieben: Coups I. Klasse für Hochzeitsreisende werden jetzt in neuen Durch-gangswagen der Midland-Eisenbahn eingeführt. Hoch-zeitsreisende sind gern allein, und um ein Coupé I. Klasse für sich reserviert zu erhalten, mussten sie bis jetzt 4 Billets lösen. Für die erhaltenden Coups I. Klasse, welche sich in der Mitte der neuen Durch-gangswagen befinden, brauchen Hochzeitspaare nur 2 Billets zu lösen.

Zollektion in Riva am Gardasee. Das italie-nische Finanzministerium erliess eine Verordnung, nach der es weiblichen Passagieren ermöglicht ist, auf speziellen Ersuchen ihre Gepäckstücke durch weibliche Zollorgane revidieren zu lassen. Die nahen österreichischen Verhältnisse genossen besonders aus-tüchlicher Verbreitung dieser Revisions-Erleichterungen in Riva. Ebenso soll eine andere Bequemlichkeit Platz greifen, die bereits im Vorjahr vor dem In-krafttreten des bezüglichen Erlasses bestand; es dürfen nämlich Gepäckrevisionen auch auf den Dam-pfern, besonders in jenen der Füllen, wo die Züge der Mori-Aro-Rivabahn verstopfen, d. i. erst kurz vor Dampfer-Abgang eintreffen, vorgenommen werden.

Eisenbahnen durch die Pyrenäen. Die Ga-ceta de Madrid veröffentlicht einen zwischen Frank-reich und Spanien abgeschlossenen Vertrag über den Bau von drei die Pyrenäen durchschneidenden Eisen-bahnen. Die erste Linie soll in Aix-les-Thermes ihren Anfang nehmen, zwischen Bourg-Madame und Puig-orda die Grenze überschreiten und in Rivoli sich mit den spanischen Bahnen vereinigen. Die zweite Linie wird von Oloron ausgehen und in Zuera sich mit den spanischen Bahnen vereinigen. Die dritte Linie geht von St. Giron aus und schliesst sich in Sort an 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. Kligl, Direktor, Hotel d'Angleterre, Vevey.

Luise Gascard, Etagegouvernante, von Lugano und Bern.

W. Seeger, Direktor des Grand Hotel Brissago.

Hiez als Beilage: „Personal-Anzeiger.“

AVIS.

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