Verkehrshygiene

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels**

Band (Jahr): **16 (1907)**

Heft 18

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-522581

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zum bernischen Lehrlingsgesetz.

Die von der Regierung des Kantons Bern erlassene Verordnung über die Berufslehre im Hotel- und Wirtschaftsgewerbe hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Im Hotel- und Wirtschaftsgewerbe wird die Dauer der Lehrzeit festgesetzt

a) für Kellner auf mindestens ein Jahr;

b) für Köche und Köchinnen auf zwei Jahre.

§ 2. Die Arbeitszeit der Lehrlinge darf grundsätzlich, dringende Notfälle und Saisonbetrieb vorbehalten, 66 Stunden für Lehrlinge und 60 Stunden für Lehrtöchter in der Woche nicht übersteigen. Bei Berechnung der Arbeitszeit wird die Zeit des Piketdienstes als halbe Arbeitszeit gerechnet.

Nachtarbeit ist, unter Wahrung der zusammenhängenden 9stündigen Nachtruhe, zulässig.

Arbeit an Sonn- und Festtagen ist gestattet, dafür aber dem Lehrling wöchentlich angemessener Ersatz an Werktagen zu gewähren.

Ueberdies hat er Anspruch auf einen freien Tag von 24 Stunden im Monat oder auf entsprechende Ferien im Jahre.

§ 3. Die Unterbrechung der Arbeit für eine Stunde kann auch bis zwei Stunden vor oder bis zwei Stunden nach der Mittagszeit erfolgen.

§ 4. Zwei Lehrlinge, beziehungsweise Lehrtöchter dürfen nur dann gehalten werden, wenn daneben mindestens ein gelernter Angestellter des betreffenden Berufes (Kellner, Koch oder Köchin) beständig beschäftigt ist, oder wenn der Geschäftsinhaber selbst gelernter Fachmann ist.

§ 5. Werden vom schweizerischen oder kantonalen Berufsverbande die Fachprüfungen der Lehrlinge seiner Mitglieder besonders durchgeführt, so ist die bezügliche Prüfungsordnung der kantonalen Lehrlingsprüfungskommission zu Handen der Direktion des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Diese Lehrlinge haben die Schulprüfung gemeinsam mit den Lehrlingen der andern Berufsarten zu bestehen.

§ 6. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. März 1905 über gewerbliche und kaufmännische Berufslehre.

§ 7. Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden nach § 34 des Gesetzes vom 19. März 1905 bestraft.

§ 8. Diese Verordnung tritt sofort in Kraft. Dieselbe ist in die Gesetzessammlung aufzunehmen.

Neues über den Hausschwamm.

Richard Falck in Breslau hat soeben in der „Zeitschrift für Hygiene und Infektionskrankheiten" den Nachweis erbracht, dass der wilde und der echte Hausschwamm bei allen makro- und mikroskopischen Untersuchungen zwei physiologisch wohl unterscheidbare Arten darstellen. Das Wachstum des Myzels (der vegetativen Teile) vollzieht sich bei ersterem zwischen 0° und 34°, mit einer optimalen Temperaturzone zwischen 22° und 26°, bei letzterem zwischen 0° und 27° und der optimalen Temperaturzone zwischen 16° und 22°. Die Anpassungen beider an den natürlichen Standort kommen auch noch an einem andern wichtigen Unterschied zum Ausdruck: der Einwirkung ultramaximaler Temperaturen. Das Myzel des echten Hausschwamms der Häuser wird durch eine konstante Temperatur von 34° nach viertägiger Einwirkung, bei 38° nach 3 Stunden getötet, bei 40° nach 60 Minuten; das des Hausschwamms der Wälder stirbt dagegen bei 38° erst nach 7 Tagen, bei 40 bis 41° nach 4 Stunden ab. Für gerichtliche Entscheidungen ist es wichtig, nachzuweisen, ob es sich um den ersteren Schwamm, der allein der Urheber der Infektionskrankheit der Häuser ist, oder um den letzteren handelt. Nach Falck kann dieser Nachweis nur durch Ermittlung der physiologischen Werte erbracht werden. Man stelle zwei Kulturen her, von denen die eine im Thermostaten (der Vorrichtung zur Erhaltung einer bestimmten Temperatur) bei 22°, die andere bei 27° gehalten wird. Findet bei 22° üppiges Wachstum statt, während es bei 27° deutlich zurückbleibt oder völlig unterbleibt, so liegt echtes Hausschwammyzel vor, während es sich im anderen Fall um den wilden Hausschwamm oder einen anderen Holzzerstörer handelt. Können Teilen des Hauses die verhältnismässig niedrigen Temperaturen von 36 bis 40° für kürzere Zeit durchweg erteilt werden, dann besitzen wir in dieser Fiebertemperatur ein natürliches Mittel zur Heilung schwammkranker Häuser. Der wichtige Nachweis, dass es sich bei der Schwammkrankheit der Häuser um eine Infektion von Haus zu Haus oder Baustelle, nicht um Einschleppung der Krankheit aus dem Walde handelt, gewinnt noch an Bedeutung durch die Untersuchungen Falcks über das Sporenauswerfen bei den Fruchtkörpern des echten Hausschwammes. Während bei den Hutpilzen unserer Wälder durch die Eigenwärme der Fruchtkörper Strömungen entstehen, welche die Sporen auch nach oben verbreiten, bilden die Fruchtkörper des echten Hausschwammes zwar keine eigenen Wärmemengen, die für die Verbreitung ihrer Sporen in Betracht kämen, aber sie finden in den Räumen des Hauses, im Keller besonders im Spätherbst, ein genügendes Temperaturgefälle, das bei geöffneten Fenstern oder Luftschächten den Transport der Sporen in die umgebende Atmosphäre gewährleistet. Durch zahlreiche Zählungen konnte Falck feststellen, in welchen Mengen die Sporen aus den geöffneten Fenstern austreten, sobald die Temperatur der Aussenluft unter die der Kellerwärme herabsinkt. In der Nacht und an kälteren Tagen fanden sich in den verschiedenen Luftschichten oberhalb des offenen Fensters die meisten Sporen. Wie viele dabei in Betracht kommen, ergeben die folgenden Zählungen. Ein normaler Fruchtkörper wirft von 0,5 qmm Fläche Tag und Nacht gleichmässig in je 5 Minuten ab: an den jüngsten Stellen des faltigen Hymeniums 60, von den älteren Teilen mit mittlerer Differenzierung 150 und an den Stellen der höchsten Ausbildung 200 unmittelbar verbreitungsfähige Sporen. Bedenkt man, dass in einem schwammkranken Hause oft grosse Flächen der Kellerdecke überzogen sind und dass die Fruktifikation mehrere Monate dauert, so erhält man eine Vorstellung, welche ungeheuren Sporenmengen ein einzelnes Haus in die umgebende Atmosphäre ausstreuen kann. Man wird daher annehmen können, dass selbst bei einem geringen Prozentsatz schwammkranker Häuser die Luft in den Städten die Sporen des Pilzes überall enthält und allenthalben die freiliegenden Hölzer in Neubauten und auf Holzplätzen davon befallen werden. Nach diesem Nachweis ist die Schwammkrankheit eines Hauses nicht allein die private Sache eines geschädigten Hausbesitzers, sondern eine öffentliche Angelegenheit, das erkrankte Haus, in dem der Pilz gedeiht, gefährdet alle umliegenden Häuser in demselben Masse, wie bei menschlichen Infektionskrankheiten der einzelne Krankheitsträger seine Mitmenschen gefährdet.

Verkehrshygiene.

Im Feuilletonteil der „M. N. N." veröffentlicht unter diesem Titel Herr Ingenieur Otto Feeg in Wien allerlei zeitgemässe Vorschläge, die zu Beginn der diesjährigen Reisesaison auch von unsern Lesern mit Interesse gelesen werden dürften. Herr Feeg schreibt:

„Es ist wahr, dass sich unsere Verkehrsmittel, in erster Linie das rollende Material der Eisenbahnen (mit Ausnahme Belgiens), in den letzten Jahren in einer sehr stark fortschreitenden Entwicklung befanden. Aber immerhin bleibt — namentlich in hygienischer Beziehung doch noch vieles zu tun übrig. Der Wunsch, die Gesundheit zu erhalten, ist beinahe ein so lebhafter, wie das Streben nach Reichtum und es muss ausgesprochen werden, dass die öffentliche Gesundheitspflege, die allerorts die gebührende Beachtung gefunden hat, von unseren Verkehrsanstalten noch viel mehr gewürdigt werden sollte, als dies bisher geschieht.

Wird das Wort „Verkehr" laut, so denkt man unwillkürlich zuerst an die Eisenbahnen. Sind deren hygienische Einrichtungen zeitgemäss oder sind Verbesserungen wünschenswert? Ohne Zweifel sind viele berechtigte und viele — fromme Wünsche zu erfüllen. Zu den letzteren gehört zum Beispiel die Vergrösserung des auf den Einzelnen entfallenden Luftraumes. Man kann vom Eisenbahnwagen, da er zu vorübergehendem Aufenthalt dient, nicht das gleiche verlangen, wie von der hygienischen Wohnung. Fordern wir daheim 30 bis 40 Kubikmeter Luft für jede Person, so wird man den Anspruch auf 3 bis 4 Kubikmeter, entsprechend vergleichbaren Verhältnissen, vermindern, doch selbst diesem ist nicht entsprochen. Nicht einmal in grossen I. Klasse-Coupés ist der „Luftkubus" mit 4 Kubikmeter pro Person angesetzt. In dieser Richtung müsste etwas geleistet werden, denn die Ventilation, die über die knappen Raumverhältnisse hinüberhelfen könnte, liegt erst recht im Argen. Es gibt zu diesem Zweck nach Anzahl, Grösse und Form mehr oder minder unzureichende, verschliessbare Oeffnungen, die gegen den Durchlass von Staub und Russ nicht im geringsten gesichert sind. Zugegeben muss werden, dass eine Bahnwagen-Lüftung eine viel weniger einfache Sache ist, als die meisten wahrscheinlich glauben; die Luftbewegung darf nicht übertrieben werden, da sie sich sonst einerseits als Zug dem Passagier bemerkbar macht, was nicht gesundheitsförderlich ist, und weil anderseits ein zu sehr gesteigerter Luftwechsel im Winter zu Kalamitäten führen würde, da die Lokomotiven nicht Dampf genug für die Heizung der Wagen liefern könnten. Aber die Furcht vor diesen Schwierigkeiten darf nicht zu weitgehen. Eine vierzigmalige Erneuerung der Luft, welche nach amerikanischen Vorschriften notwendig wäre, wird sich im Bahnwagen schwerlich zugfrei ausführen lassen, wohl aber eine 5 bis 10malige Erneuerung der Luft pro Stunde, die zudem regulierbar eingerichtet sein könnte. Die wirksame Ventilation eines Raumes erfolgt durch Störung des Gleichgewichtes seiner Luftmasse, und zwar so, dass entweder die Temperaturdifferenz von nahen und frei kommunizierenden Luftschichten oder aber mechanischer Druck oder Zug auf die Luft in bestimmter Richtung angewendet werden. Diese letztere Art ist bereits, wie die Fachpresse mitteilt, von einigen amerikanischen Eisenbahngesellschaften, zum Beispiel von der Baltimore & Ohio Railroad Co. benützt worden, insbesondere sei es die Pensylvania Railroad Co., die bei mehr als 1000 Wagen eine Ventilationseinrichtung angebracht hat, die, ohne jedwede mechanisch bewegte Einrichtung, nur unter Vermittlung des bei der Zugbewegung entstehenden Luftdruckes bewirkt, den Inhalt eines Wagens 15 Mal in der Stunde mit frischer Luft zu versehen.

Ebenso wie für eine vernünftige Lüftung gesorgt sein soll, ist auch der Vermeidung schädlicher Zugluft die erforderliche Aufmerksamkeit zu widmen. Was in dieser Hinsicht in der Bauart der Waggons getan werden kann, erscheint wohl am besten in den Korridor (D-) Wagen erreicht, insofern hier eine direkte Verbindung des Coupés mit dem Aussenraum vermieden ist. Die Fensterkonstruktionen der Waggons sind zwar in den letzten Jahren bedeutend verbessert worden, aber gegen das Eindringen von Zugluft im Winter, besonders wenn bei stärkerem Wind der Zug über freies Feld fährt, gewähren sie keinen Schutz Die D-Wagen der ungarischen Staatsbahnen werden deshalb mit Doppelfenstern gebaut.

Gegen das Eindringen spärlicher Zugluft nützt auch eine wirksame Beheizung der Wagen. Auf den kontinentalen Bahnen kann man sich im allgemeinen über die Heizung nicht beklagen, insbesondere muss anerkannt werden, dass die deutschen Bahnen viel Sorgfalt auf die Heizung verwenden. So werden lange Züge im Winter geteilt fahren, um sie besser heizen zu können, viele Bahnhöfe besitzen stabile Niederdruck-Dampfheizungen, zum Vorwärmen der Garnituren und dergleichen, während in England zum Beispiel vielfach noch die Wärmeflasche herrscht.

Die Beleuchtung der Wagen entspricht wohl im allgemeinen insofern den Bedingungen der Gesundheitspflege als die Verbrennungsprodukte, die den Beleuchtungskörpern entströmen, wohl nur bei ganz veralteten Konstruktionen in die Abteile gelangen können. Zumeist ist aber die Beleuchtung eine unzureichende. Das Lesen während des Fahrens ist zwar den Augen im allgemeinen nicht zuträglich, indessen oft schwer zu vermeiden und in gut gebauten Waggons auch keineswegs schädlich, weil die vibrierenden Bewegungen und Erschütterungen praktisch genommen entfallen und es verbleibt sonach lediglich die schlechte Beleuchtung zur Abendzeit zu beseitigen. Dass das elektrische Licht dasjenige ist, welches den hygienischen Anforderungen am meisten genügt, ist unbestritten, speziell für die Bahnwagen-Beleuchtung hat sich die Anordnung von Leselampen ausser den der Allgemein-Beleuchtung des Raumes dienenden Beleuchtungskörpern als eine Wohltat erwiesen. In Deutschland wird leider mit der elektrischen Zugbeleuchtung immer noch „versucht", ohne dass es zu einer radikalen Einführung käme.

Ein Gebiet, auf welchem sich die Eisenbahnverwaltungen nicht in letzter Linie betätigen müssten, ist die Bekämpfung der Staubgefahren. Die Bedeutung der Staubgefahr im allgemeinen wird wohl richtig gewürdigt, jene auf der Eisenbahn jedoch noch viel zu wenig. Man braucht nur daran zu erinnern, welche Mengen von Staub nach einer Bahnfahrt sich im Gesicht, an unbehandschuhten Händen, in Nase, Ohren, Augen, sowie auch in den Kleidern festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh" schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzt, die dadurch zu Bakterienherden werden. Es ist unerlässlich, dass in dieser Beziehung Wandel geschaffen wird. Nun, die Bahnverwaltungen bemühen sich darum, wenigstens konnte man in letzter Zeit wiederholt von Versuchen lesen, welche die Einführung von Staubabsauge-Apparaten beziehungsweise deren versuchsweise Erprobung betreffen. Das Prinzip derselben ist überall das gleiche: es wird wie bekannt mit kleinen Luftpumpen, die elektrisch oder mit Benzinmotoren betrieben werden, ein Vacuum erzeugt, sodass ein an den Behälter mit der verdünnten Luft angeschlossener Schlauch einen einziehenden Luftstrom durchlässt. Am Ende des Schlauches werden verschieden geformte Mundstücke angebracht, welche, an die Polster gehalten, nun die Absaugung des Staubes aus dem Gewebe vermitteln. In neuester Zeit hat man den Rand der Mundstücke mit Borsten besetzt, um eine noch gründlichere Aussaugung zu bewirken. Der abgesaugte Staub wird in einem besonderen Behälter gesammelt, er wird bei der Arbeit nicht aufgewirbelt, das die Reinigung durchführende Personal wird also nicht gefährdet.

Aber auch die häufige Desinfektion der Abteile müsste ausser einer gründlichen Entfernung des Staubes als eine dringende Notwendigkeit erkannt und durchgeführt werden. Es gibt heute so viele und billige Desinfektionsmittel, und so einfache, rasch und sicher wirkende Desinfektions-Apparate und -Methoden, dass ihre Anwendung zu einer oft zu gebrauchenden Einrichtung erhoben werden müsste, die viel zur Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse beitragen würde. Nebenbei sei übrigens erwähnt, dass der von den preussischen und badischen Staatsbahnen, sowie einigen anderen Verwaltungen eingeführte Plüschbezug in hygienischer Beziehung nicht als zweckmässig betrachtet werden kann, weil sich eben der Staub und Keime in ihm leicht ansetzen. Viel besser geeignet sind Bezüge aus Wachstuch, Spritzleder und dergleichen, wie solche in der II. Klasse auf österreichischen und ungarischen Staats- und Privatbahnen und anderwärts in Verwendung stehen, weil sie eine glatte Oberfläche haben und feucht gereinigt werden können. Am meisten entspricht die Ausstattung der III. Klasse hygienischen Anforderungen, doch ist vielfach die Reinigung eine viel zu oberflächliche. Für die Fussbodenbeläge ist das Linoleum, weil waschbar, am besten; Holzböden müssten unbedingt lackiert oder wenigstens mit den sogenannten Staubölen eingelassen sein. Dem Reisenden kann für die heute geltenden Verhältnisse nur geraten werden, auch im Sommer einen Staubmantel auf der Bahn zu tragen und besonders nie ohne Reisemütze oder eigenes Kopfpolster zu fahren.

Der Rauchbelästigung wird ebenfalls viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Abgesehen von dem Funkenflug, der auf manchen Linien (bei Anwendung minderwertiger Kohle) gemeingefährliche Dimensionen aufweist, kann die Rauchplage allein schon die schönste Eisenbahnfahrt ausserordentlich beeinträchtigen. Die gesundheitsschädlichen Wirkungen brauchen kaum besonders hervorgehoben zu werden. Der elektrische Betrieb von Hauptbahnen ist bisher nur in bescheidenem Masse zur Ausführung gelangt; unter normalen Verhältnissen haben sich die Bahnverwaltungen nur dort zum elektrischen Betrieb entschlossen, wo schon beinahe Lebensgefahr für den Reisenden droht, zum Beispiel beim Durchfahren sehr langer Tunnels, die infolge der feuchtkühlen Luft sehr schwer ventilierbar sind (Simplontunnel). Wenn aber schon elektrischer Betrieb nicht von heute auf morgen in Betracht kommen kann, so hätten doch schon längst die rauchlosen oder rauchschwachen Lokomotivfeuerungen (nach Langer-Marcotty u. a.) eingeführt werden müssen.

Gegen Hitzewirkungen im Sommer ist bis jetzt im Eisenbahnwesen kein anderer Schutz zu verzeichnen, als der, dass in tropischen Gegenden die Waggons doppelte Dächer und einen weissen Anstrich erhalten. Von einer Luftkühlung hat man bisher nichts vernommen. In unseren Gegenden sind in dieser Richtung nur die mechanisch bewegten (rotierenden) Fächer in manchen Speisewagen zu erwähnen. Im allgemeinen hilft sich das reisende Publikum durch Oeffnen aller Fenster, wobei natürlich Kohlendunst, Russ und Staub ungehinderten Einzug in die Abteile halten.

Auch bei Bemessung des für den einzelnen zugemessenen Raumes sollte man weniger engherzig vorgehen. In den schlafwagenlosen Nachtzügen ist ein vollbesetztes Abteil die Vorbedingung zu einer qualvollen Fahrt, gleichgültig, ob man sie in der ersten oder dritten Klasse zurücklegt. Auf russischen Privatbahnen ist man uns in dieser Beziehung voraus. Abgesehen davon, dass die grössere russische Spurweite an sich eine bequeme Bauart der Wagen ermöglicht, sind vielfach selbst in der dritten Klasse Schlafbretter über den Sitzen angebracht, sodass in jedem Abteil vier Personen ausgestreckt liegen können. Wenn auch in Russland viel längere Strecken vorherrschen, so würde auf den grossen westeuropäischen Routen immerhin eine ähnliche Einrichtung erwünscht sein. Mit Rücksicht auf die Möglichkeit freier Bewegung während der Fahrt ist den Durchgangswagen das Wort zu reden; die Seitengänge sind aber viel zu schmal.

Schliesslich sei noch auf die Verminderung unnötigen Lärms hingewiesen. Der Stationslärm ist zwar in den letzten Jahren wesentlich reduziert worden, aber man könnte auf die Nerven der Reisenden noch weitergehende Rücksicht nehmen und in der angebahnten Richtung weiter fortschreitend manches unnötig geräuschvolle Treiben hintanhalten. Immer noch gibt es allzu grelle Lokomotivpfeifen und andere akustische Signale, schlecht schliessende Coupétüren, die mit Macht zugeworfen werden müssen, stossende Personenwagen, vibrierende Fensterscheiben, Bremsvorrichtungen, die nervenzerreissende Töne hervorbringen und dergleichen. Am geräuschlosesten sind die D-Wagen infolge ihrer langen Bauart, der Drehgestelle und einer zweckmässigen Wagenkasten-Konstruktion.

Man sieht, dass es nicht zu viel gesagt ist, wenn man behauptet, es gäbe noch mancherlei in hygienischer Beziehung zu leisten. Viele Massnahmen wären aber nicht nur im Interesse des Publikums, sondern auch in jenem der Bahnverwaltung gelegen. So z. B. würde die Einführung von Stossfangschienen oder eine andere zweckmässige Umgestaltung des Oberbaus (Schienenschweissung) nicht nur ein weniger entnervendes Fahren, sondern auch eine Schonung des rollenden Materials herbeiführen, welche die Auslagen vielfach bezahlt machen würde."

Saison-Eröffnungen.

Beatenberg: Hotel Kurhaus Beatenberg, 1. Mai.
Bürgenstockbahn: 28. April.
Chamonix: Hôtel de la Mer de Glace, 15 mai.
Hohfluh: Kurhaus Schweizerhof, 15. Mai.
Interlaken: Parc-Hotel Ober, 1. Mai; Hotel du Nord, 4. Mai.
Loèche-les-Bains: 15 mai.
Mannenbach: Hotel Wartburg, 1. Mai.
Meiringen: Hotel Oberland, 1. Mai.
Ragaz: Hotel Hof Ragaz u. Hotel Quellenhof, 15. Mai.
Bad Schinznach: 15. Mai.
Bad Stachelberg: 15. Mai.
Visp-Zermattbahn: 1. Mai.
Bad Weissenburg: 15. Mai.
Zermatt: Hotels Seiler, 1. Mai.

Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt der Firma **Max Krauss & Co.** in **Zürich** bei betr. ihr **„Erdal"**, worauf wir hiemit aufmerksam machen.

Vertragsbruch. — Rupture de contrat.

Charles Stuccki, Wäscher, aus Mailand.
G. Muth, Hotel Bristol, Luzern.

Hermann Panzer, Kellner, zuletzt in Monte Carlo in Stellung.
Spillmann & Sickert, Hotel du Lac, Luzern.

Hiezu als Beilage: „Personal-Anzeiger".