Bezugsgebühr [illegible]

Fernsprechstelle Nr. 11.

Dresdner Nachrichten

41. Jahrgang. Dresden, 1896.

Lobeck & Co., Hoflieferanten Seiner Majestät des Königs von Sachsen. **Chocoladen, Cacaos, Desserts.** Einzelverkauf **Altmarkt 2.**

Pfund's Condensirte Milch in Dosen, ohne Zucker und Schweiz ... Beste Kindernahrung, als Kaffee-Sahne billig und bequem. Dresdner Molkerei Gebr. Pfund.

WEIN-Handlung -Stuben ← Portikus a. d. Markthalle | **Max: Kunath,** Wallstr. 8.

Anton Müller, Buchbindermeister **Dresden-A.,** Lüttichaustr. 19. **Grössere Aufträge werden schnell erledigt.** Bedienung prompt. — Preise billig. Fernsprecher: Amt III, Nr. 3717.

Modernste Wiener Corsets aus dem berühmten Mieder-Atelier „Palerma" in Wien | **Heinrich Plaul,** Hoflieferant Wallstr. 25.

Regenschirme in **grösster Auswahl.** Schirmfabrik **C. A. Petschke,** **Wilsdrufferstr. 17. Annenstr. 9** (Stadthaus).

Nr. 21. **Spiegel:** Personenbeförderung der Staatsbahnen. Hofnachrichten. Landtagsverhandlungen, Ständehaus. Bahnhofsbauten. Gesammtrathssitzung. Gerichtsverhandlungen. Tagesgeschichte. | Muthmaßliche Witterung: Heiter, trocken, Frost. | **Mittwoch, 22. Januar.**

Die Personenbeförderung auf den sächsischen Staatsbahnen.

Von sehr geschätzter Seite wird uns Folgendes geschrieben:

In letzter Zeit war häufig die ungenügende Geschwindigkeit sächsischer Schnellzüge der Gegenstand öffentlicher Kritik; man **betonte, daß der internationale Verkehr mehr und mehr Sachsen entzogen würde** und verlangte Schnellzüge **nach dem Muster des Auslandes, wo man allerdings** — wie z. B. in Amerika — **sehr schwere Züge auch** auf unebenem Terrain mit **Durchschnitts-Geschwindigkeiten von** über 80 Kilometer stündlich fährt. **Es besteht kein Zweifel, daß man im Auslande in diesem** Punkte mit **weit größerer Energie** vorwärts strebt oder infolge der **Konkurrenz vorwärts zu streben gezwungen ist, als bei uns,** und wir **halten rascheren Fortschritt** auf diesem Gebiete auch in Sachsen für **unerläßlich, möchten uns aber** heute vor Allem **eines Stiefkindes unserer Bahnen — der gewöhnlichen Personenzüge — dringend annehmen.**

Die **Personenzüge bilden das Beförderungsmittel** für die große Masse des **Publikums,** für **die meisten** Geschäftsleute, für die Bewohner **der mittleren und kleinen** Provinzialstädte, für den Arbeiter, **für die Touristen nach den herrlichen** Punkten unseres Erzgebirges u. s. w., **und auch Bewohner** größerer Städte werden, wenn sie viel **reisen, gezwungen sein, sich** in ausgiebiger Weise der Personenzüge **zu bedienen. Nur ein geringer Bruchtheil** der 40 Millionen **jährlicher Reisenden der** sächsischen Staatsbahnen entfällt auf die **Schnellzüge. Die Frage:** „Steht die Schnelligkeit unseres **Personenzugsverkehrs auf der Höhe** der Zeit, oder kann durch **Verbesserung desselben gerade dem geschäftigsten Theile unserer Bevölkerung, durch Ersparung großer Verluste an Zeit und somit an Arbeit und Vermögen, wesentlicher Nutzen gebracht werden"** ist **also von der einschneidendsten Wichtigkeit für das** Wohl **unseres Landes. Hierbei sei besonders betont, daß man** bei Beantwortung **dieser Frage durchaus nicht nöthig hat, sich lediglich auf** Vergleiche mit **Nachbarstaaten, z. B. Preußen** u. s. w., zu stützen, sondern daß **hier die höchsten Leistungen,** welche die Jetztzeit kennt und welche in **Amerika** und England zu suchen sind, unbedingt als Maßstab zu **Grunde** gelegt werden müssen. Eine Berechnung der durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Personenzüge aller unserer sächsischen Vollbahnlinien ergiebt folgendes Resultat (ausgeschlossen sind **alle die Linie nicht gänzlich** durchlaufende Theilzüge und die Sekundärzüge): Am schnellsten fahren sonderbarer Weise die Personenzüge **der Linie Dresden-Röderau** bei 40,6 Klm. stündlicher **Durchschnittsgeschwindigkeit,** dann folgt eine Gruppe von 9 Linien mit **Geschwindigkeiten** zwischen **38,5** Klm. und 30 Klm., größtentheils wenig über 30 Klm. liegend, und hierauf die Hauptgruppe von **20 Linien** zwischen 20 und 30 Klm. Im Mittel fahren die sächsischen **Personenzüge** mit 27,76 Klm. stündlicher Durchschnittsgeschwindigkeit. Nun darf man aber nicht glauben, daß dies auch die wirkliche **Beförderungsgeschwindigkeit** für die Reisenden ist, letztere **liegt** infolge Hinzukommens der häufigen und oft stundenlangen **Wartezeiten beim Uebergang** auf andere Linien noch wesentlich tiefer und **wird** wenig über 20 Klm. stündlich betragen. Würde man **weiter auch die Sekundärzüge** mit berücksichtigen, so käme man **auf ganz erschreckend** niedrige Ziffern. Die Langsamkeit der sächsischen **„Bummelzüge"** ist zwar altbekannt, daß man aber bei näherer Untersuchung auf Resultate wie oben kommen würde, dürfte **doch die meisten** noch überraschen. Man sieht hier vor Geschwindigkeiten, mit **denen das Fahrrad und der Motorwagen** die Konkurrenz aufnimmt.

Wenn auch **keineswegs die Schwierigkeiten zu verkennen sind,** die das sächsische Terrain **und die Häufigkeit der Stationen** theilweise **dem Zugverkehr bereiten, so muß doch** gesagt sein, daß der heutige Stand **der Eisenbahntechnik ein** solcher ist, daß die geschilderten **Zustände, welche vor mehreren** Jahrzehnten vielleicht befriedigten, besonders **in unserem engeren** Vaterlande nicht mehr haltbar **sind. Sachsen ist der gewerbfleißigste,** relativ bevölkertste und **regsamste** Staat Deutschlands und würde mit Sicherheit einen weit intensiveren **Verkehr aufweisen, wenn** bessere Gelegenheiten dazu vorhanden wären. **Bis zu welcher enormen** Entwickelung der Eisenbahnverkehr **steigen kann, dafür ist ein beredtes** Beispiel die nordamerikanische **Union, welche pro Kopf der Bevölkerung** sechs Mal soviel **Eisenbahnzüge besitzt als das Königreich** Sachsen, und deren **Zugsverkehr** den unsrigen — **gleichsituirte Gegenden** vorausgesetzt — an Schnelligkeit und **besonders Häufigkeit** weit übertrifft. Drüben aber wirbt **die Konkurrenz um die Gunst des Publikums** und bringt diesem thunlichst **alle Erleichterungen im Voraus** entgegen in der **Hoffnung auf fleißigere Benutzung der Bahnen,** während es bei uns gewöhnlich **erst längerer Bemühungen und Petitionen** bedarf, um auch nur **einen einzigen neuen Zuglauf** zu erringen. Im heutigen rastlosen **Konkurrenzkampfe,** der durch allerhand staatliche und **nichtstaatliche Lasten immer mehr** erschwert wird, ist **Jedem und vor Allem auch unseren kleinen Geschäftsleuten** der Spruch **„Zeit ist Geld" immer mehr zum Gesetz** geworden, das **beweist u. A. auch das fortwährende** Drängen zur **Verbesserung des Verkehrs in den Städten und die rapide Entwickelung des Fahrradverkehrs; und dieser allgemeinen Zeitströmung muß das große staatliche Verkehrsinstitut** in ausgiebigster Weise — **nicht nur Rechnung tragen** — sondern zuvorkommen. **Das auffällige, mehr und mehr zunehmende Zurückbleiben** der Reisen auf **größere Entfernungen gegenüber** den Fahrten auf kürzere Strecken, **welches die sächsische Eisenbahnstatistik lehrt, ist sicher zum großen Theile mit darauf zurückzuführen, daß man** sparsamer **mit der Zeit rechnen gelernt hat** und wegen schlechter Anschlüsse **und verhältnißmäßig zu langer Reisedauer häufig größere Fahrten im Lande ganz unterlassen muß.** Stillstand ist Rückschritt, **das gilt vor Allem für das Verkehrswesen.** Ebenso wie **das Reich mit unvergleichlicher Energie** an die Einführung **und weitgehendste Nutzbarmachung der großartigen** Errungenschaften **des Fernsprechwesens ging, hätte** Sachsen — und **kein anderer** Staat **Deutschlands war** geeigneter dazu — **sich den Lorbeer** in Bezug auf Einführung elektrischen Eisenbahn**verkehrs erringen können. Dazu sind aber vor der Hand aus** verschiedenen Gründen keine Aussichten da, und so kann man nur hoffen, daß es den weitblickenden und thatkräftigen Privaten und Gemeinden, welche größere elektrische Bahnen innerhalb Sachsens planen, gelingen möge, unter Ueberwindung aller Schwierigkeiten diesem neuesten und **aussichtsvollsten** Verkehrsmittel zum Siege zu verhelfen.

Da aber naturgemäß auch der elektrische Betrieb erst einen allmählichen Entwickelungsgang **durchzumachen haben wird,** entsteht die Forderung, unsere vorhandenen **Verkehrseinrichtungen** so zu verbessern und umzugestalten, daß dem fortschreitenden Bedürfniß der Zeit nach Verkehrsbeschleunigung thunlichst rasch Rechnung getragen wird. Und in der That dürfte es ohne unverhältnißmäßig hohe Unkosten möglich sein, mit den vorhandenen Mitteln wesentlich vermehrte und beschleunigte Zugsverbindungen zu schaffen. Es bedarf aber hierzu einer gründlichen Revision und Umarbeitung des sächsischen Fahrplanes unter weitgehendster Berücksichtigung aller Wünsche des Publikums, denn ohne wesentliche Eingriffe in die alte Fahrordnung sind alte festgewurzelte, theilweis aus den Anfängen des Eisenbahnwesens stammende Uebelstände, wie z. B. derjenige, daß man in Reichenbach bei sämmtlichen Personenzugsanschlüssen von Hof-Plauen nach Chemnitz-Dresden und umgekehrt etwa eine Stunde Zeit im Wartesaal unnütz absitzen muß, daß man vom oberen Erzgebirge fast keine Zuganschlüsse nach dem unteren Muldenthal hat rc., nicht zu beseitigen. Es ist unerläßlich, um häufigeren und schnelleren Zugsverkehr zu ermöglichen, von den schwerfälligen, langen, meist noch mit mehreren Güterwagen belasteten Personenzügen abzugehen und dafür kürzere, leichtbewegliche, ausschließlich mit Luftdruckbremsen ausgerüstete Züge in rascherer Aufeinanderfolge verkehren zu lassen. Hieraus ergiebt sich einestheils Gelegenheit zu besseren Anschlußkombinationen, anderentheils die Möglichkeit schnellerer Bewegung auch auf unebenem Terrain, rascheren Anfahrens und Haltens. Letzteres ist ganz besonders auch für die Betriebssicherheit von hohem Werthe, wie uns das Oederaner Unglück recht eindringlich zeigt. Das Wagenmaterial und Zugsbegleitungspersonal reicht für die vermehrten, aber kürzeren Züge aus, letzteres umsomehr, als infolge der geplanten **Bahnsteigsperre die Züge in Zukunft überhaupt mit geringster Begleitung gefahren werden können.** Lokomotiven sind in Ueberzahl vorhanden, man braucht nur das im Auslande geübte System einzuführen, die Lokomotiven, anstatt mit dem Führer ruhen zu lassen, möglichst ununterbrochen bei wechselndem Personal in Arbeit zu erhalten. Es genügt dann eine relativ viel geringere Zahl Maschinen zur Aufrechterhaltung des Betriebes, die tägliche Wiederanheizung der Maschinen würde gespart, und man könnte infolge rascherer Amortisation der Maschinen zeitiger an Ersatz durch neuere, bessere Systeme denken. Der Umstand, daß heute auf unseren Bahnen noch Lokomotiven gefahren werden, welche schon ein Dritteljahrhundert Dienst thun, begünstigt gewiß nicht den Fortschritt im Eisenbahnwesen.

Wenn auch die empfohlenen Reformen zunächst in mancher Hinsicht gewisse Mehrausgaben mit sich bringen, so kommen diese jedoch gegenüber dem Ziele, die Wohlfahrt des ganzen Landes zu heben, nicht in Betracht, bald aber wird auch das unzweifelhafte Anwachsen der Verkehrsziffern den Ausfall reichlich decken. In dankenswerthester Weise sind schon zu wiederholten Malen hervorragende Mitglieder beider Kammern unseres Landtags für den Fortschritt unseres Eisenbahnwesens eingetreten, hoffen wir, daß das allgemein hervortretende Verlangen nach zeitgemäßer Verbesserung des Personenverkehrs auf Grund der oben entwickelten Gesichtspunkte auch an dieser berufenen Stelle eine kräftige, wohlwollende und erfolgreiche Fürsprache finden möge. Ein ganzes Land mit Millionen fleißiger Bewohner würde es zu schätzen und zu danken wissen.

Vor 25 Jahren.

Versailles, 22. Jan. Vor Paris **erzielte die Beschießung** gegen St. Denis gute Resultate. Am 22. verstummte dort das feindliche Feuer fast ganz. In St. Denis **wie auch in Paris** bemerkte man mehrere Feuersbrünste.

Eine fliegende Kolonne unter Oberstleutnant Dobschütz versprengte in **der Gegend** von Bourmont, an **der oberen** Maas, Mobilgarden; **feindlicher Verlust** über 180 Mann, diesseits 4 Mann verwundet.

Bourogne, 22. Jan. In der Nacht vom 21. zum 22. die Laufgräben gegen die Perches in der Linie Danjoutin bis Perouse ohne Verlust eröffnet.

Am 21. besetzten Abtheilungen der **deutschen Süd-Armee nach leichtem Gefechte** Dôle und nahmen 230 mit **Lebensmitteln,** Fourage und **Bekleidung** beladene Eisenbahnwagen.

Am 22. wurde die Eisenbahn-Moselbrücke **zwischen** Nancy und Toul durch eine Franctireurbande gesprengt.

Im Norden **hat** die I. Armee das Terrain **bis zu den** Festungen vom Feinde gesäubert.

Fernschreib- und Fernsprech-Berichte vom 21. Januar.

* **Wien.** Die heute von Professor Mosetig an zwei zu operirenden Kranken mit den Röntgen'schen X-Strahlen gemachten Versuche hatten einen vollständigen Erfolg. Die photographischen Bilder zeigen bei größter Schärfe und Präzision die Defekte in der durch einen Revolverschuß verletzten linken Hand eines Mannes deutlich und den Sitz des kleinen Projektils, sowie bei einem zu operirenden Mädchen deutlich den Sitz und das Wesen einer Mißbildung im linken Fuße. Die Aufnahmen liefern sonach die Handhabe für eine genaue Bestimmung der Operationspunkte.

* **Paris.** Die Kammer berieth die Tonkinanleihe von 80 Millionen Francs. Abg. Demontfort verlangt eine Untersuchung über die frühere Verpflichtung betreffend Tonkin, die der vom Berichterstatter getadelte frühere Sekretär der Kolonien, Etienne, unterstützt. Die Berathung findet am Donnerstag statt. Heute wurde das Gelbbuch der Mekongfrage vertheilt, wonach England und Frankreich eine Kommission zur Festsetzung der Grenze des Gebietes westlich des unteren Niger ernennen werden, welche auch die Zollfrage betreffend Tunesien regeln wird.

* **Paris.** Das Abkommen zwischen Frankreich und England, welches heute im Gelbbuche veröffentlicht ist, setzt die Mekong-Grenze der englischen und französischen Besitzungen fest und enthält nichts über die in der Presse gemeldeten Zugeständnisse Frankreichs an England betreffs Malakka.

* **Jekaterinoslaw.** Die Zahl der bei dem Theaterbrande verbrannten Personen wurde auf 21 festgestellt. Das Feuer brach in einer Garderobe aus und verbreitete sich mit rasender Schnelligkeit. Das Publikum, welches sich anläßlich einer Zwischenpause theilweise auf den Korridoren befand, rettete sich größtentheils; ein kleiner Theil, vornehmlich Kinder, blieb flüchtend im Ankleidezimmer einer Schauspielerin stecken und kam dortselbst um.

Berlin. Reichstag. Der Präsident theilt mit, daß dem Hause von der hiesigen Firma Max Schulze ein monumentales Tintenfaß als Geschenk überreicht worden sei. Er habe dasselbe dankend angenommen und dem Wunsche der Spenderin gemäß dem Reichskanzler zur Benutzung im Reichstage überwiesen. Das Tintenfaß ist auf dem Tisch des Hauses zur Ansicht ausgestellt. Die Berathung des Postetats wird fortgesetzt. — Abg. Lenzmann (freis. Volksp.): In der Postverwaltung herrscht eine gewisse Stagnation. Die Vernachlässigung der Unterbeamten hat zur Folge, daß diese Leute sozialdemokratisch wählen. Für das geringe Briefträgergehalt sind ältere Leute nicht zu gewinnen und so kommt es, daß junge Leute von 15 Jahren heute schon als Briefträger beschäftigt werden. Mit ihren Ueberschüssen kann uns die Post nicht imponiren, so lange sie dieselben dadurch erzielt, daß sie sich ihre Sendungen unentgeltlich von den Eisenbahnen befördern läßt. Sparen könnte die Post an ihren Monumentalbauten. Redner befürwortet die Ermäßigung des Stadtbriefportos und des Zeitungstarifs. Der letztere ist so theuer, daß einzelne Zeitungen ihre Verbreitung durch Reisende besorgen lassen, weil sie dadurch billiger wegkommen. Auch die Telephongebühren sind zu hoch. In Schweden, Dänemark und in der Schweiz sind sie niedriger und das Fernsprechwesen ist deshalb dort stärker entwickelt als bei uns. — Staatssekretär Dr. v. Stephan: Auf die Transportfreiheit auf den Bahnen könnte die Post verzichten, wenn Sie die Portofreiheit aufheben wollten. Die Erhöhung der Sekretärgehälter war dringend nöthig, aber wir konnten sie nicht durchführen, weil der Reichstag nicht die nöthigen Mittel bewilligte; überall lagen Mindereinnahmen und Mehrausgaben vor. Im nächsten Etat werden wir große Forderungen für Telephonanlagen aufstellen müssen, da werden Sie sich wundern! (Heiterkeit). Bei uns sind die Telephongebühren geringer als in anderen Staaten, wo die Verhältnisse ebenso liegen als bei uns; deswegen ist ein Vergleich nicht möglich, denn dort sind die Tarife zwar niedriger, aber mit den unsrigen nicht vergleichbar, denn dort müssen die Leute die **Apparate und die Leitungen bezahlen, die wir unentgeltlich liefern.** Der ungarische Zonentarif, auf den sich Vorredner berief, hat ganz erheblich erhöht werden müssen. Bei der Revision des Zeitungstarifs wird von einer Herabsetzung nicht die Rede sein können, denn er ist heute schon auf ein Minimum reduzirt. Alle Reformvorschläge, die uns gemacht worden sind, namentlich von der Presse, gehen immer von dem Interessenstandpunkt des betreffenden Verlegers aus. Auf die Privatkonkurrenz im Zeitungsvertrieb sind wir nicht eifersüchtig, wir gönnen den Leuten ihren Erwerb. Wenn das vielleicht auch nicht kaufmännisch ist, so ist es doch human. — Abg. Dr. Förster (Reformp.): Die Postverwaltung hat nicht in erster Linie die Aufgabe, für die Reichsfinanzen zu sorgen. Sind neue Posteinrichtungen nöthig oder neue Postausgaben, so müssen sie gemacht werden. Ueber die Mittel des Beschaffens, das ist cura posterior. Der Erholungsurlaub der Beamten sollte ihr gutes Recht sein und nicht eine besondere Vergünstigung. Von der Drangsalirung des Postassistentenvereins sollte man doch endlich ablassen, dadurch gewinne nur die Sozialdemokratie. Redner kritisirt schließlich das Telephonprivileg der Post- und Depeschenbureaus. Es ist ein Mißstand, wenn diesen Bureaus gegenüber andere Depeschen zurückstehen müssen. — Abg. D. Hammacher (nat.-l.): Für die Organisation und Leistungsfähigkeit unserer Post sind wir Herrn v. Stephan großen Dank schuldig. Namentlich danken wir es seiner Voraussicht und Energie, daß unser Fernsprechwesen mit den Einrichtungen Englands und Frankreichs konkurriren kann. Herr v. Stephan wird sicher bemüht sein, die ihm unterstehenden Betriebe so billig für das Publikum zu machen wie nur möglich; freilich muß dabei die Finanzlage in Betracht gezogen werden. — Abg. Frhr. v. Stumm (Reichsp.) wendet sich gegen die Aeußerung Förster's, daß die Postbeamten durch Nichtberücksichtigung ihrer Wünsche den Sozialdemokraten zugetrieben würden. Wenn das einem so humanen Chef wie Herrn v. Stephan passirt, dann sollte man doch erwägen, ob Strenge nicht bessere Wirkung habe. Der Antrag Lingens (Centr.) wegen Freigabe der katholischen Feiertage Allerheiligen und Frohnleichnam sei unannehmbar, denn er schaffe eine bedenkliche Kluft zwischen evangelischen und katholischen Beamten und würde zu weiteren Forderungen in anderen Ressorts führen. Die Frage kann nur in den Einzelstaaten entschieden werden. Nach Auskunft des preußischen Handelsministers ist Frohnleichnam in den Rheingegenden kein geschäftlicher Feiertag. — Abg. Dr. Lingens (Centr.) wünscht, daß von der Centralstelle aus gesprochen werde, daß den Beamten eine volle und uneingeschränkte Sonntagsruhe gewährt werde, ohne vorherigen Nachtdienst u. s. w. — Abg. Iskraut (Antis.): Es war mir sehr interessant, gestern zu hören, daß orientalische Sozialdemokratie der Deutschen darin voranginge, Sonntagsruhe zu empfehlen, während die deutsche Sozialdemokratie nur eine Ruhepause allgemein zu fordern pflege. — Abg. Hitze (Centr.) bleibt bei dem Verlangen, die Feiertagsfrage reichsgesetzlich zu regeln. — Abg. Schall (kons.): Meine Freunde billigen das Verlangen nach Gleichstellung von Frohnleichnam und Allerheiligen mit den Sonntagen, meinen aber, daß zur Regelung dieser Frage nicht der Reichstag, sondern der Landtag zuständig ist. Wir wünschen dringend, daß der Reichsstaatssekretär seine Bemühungen fortsetze, um allen Beamten volle Sonntagsruhe zu sichern. — Die Position Staatssekretär wird genehmigt und die von der Kommission vorgeschlagene Resolution, den Reichskanzler zu ersuchen, daß die Annahme und Bestellung gewöhnlicher Packete an Sonn- und Festtagen, mit Ausnahme der Zeit vom 18. bis 31. Dezember, auf Eilsendungen beschränkt werde, angenommen. Die Abstimmung über die Resolution betreffs der katholischen Feiertage findet später statt. Ebenso erfolgt die Abstimmung über die Anträge des Abg. Werner (Antis.) und Dr. Schaedler (Centr.), betreffend Gleichstellung der Post- und Telegraphen-Assistenten aus den Civil-Anwärtern mit den gleichen Beamten aus den Militäranwärtern in der Zulassung zur Sekretärprüfung, später statt. Gegen die Anträge hatten sich Unterstaatssekretär Fischer und Staatssekretär Dr. v. Stephan entschieden ausgesprochen. — Morgen: Anträge aus dem Hause, betreffend Vorrechte der Bauhandwerker, Sicherung der Wahl- und Koalitionsfreiheit.

Berlin. Das preußische Abgeordnetenhaus begann heute die erste Lesung des Etats. Abg. Richter (freis. Volksp.) polemisirte gegen den sog. Finanz-Automat, der bekanntlich größere finanzielle Selbstständigkeit des Reiches im Interesse der einzelstaatlichen Finanzen bezweckt und sprach sich gegen das vom Finanzminister angekündigte Schuldentilgungsgesetz schon um deswillen aus, weil er angesichts der staatssozialistischen Projekte Miquel's dem Staate keine weiteren Mittel zur Kapitalisirung

Wein-Grosshandlung Heinrich Grell Zahnsgasse 2 **Wein-Restaurant** mit feinster Küche