lichen Aussichtsgipfel und gingen durch das Ultenthal über Mitterbad zum Laugenhof, wohin noch ein leidlich gut ausgetretener Pfad führte. Bald aber begann das ungemein ermüdende und zeitraubende Schneetreten, wobei man stets tief einbrach. Schneereifen erwiesen sich hier als sehr vortheilhaft und wäre ohne solche ein Fortkommen in dem pulvrigen, meist 2—3 Meter tiefen Schnee unmöglich gewesen. Gegen 11 Uhr Vormittags kam man zur Laugenalpe (1747 m), von wo nach einstündiger Rast aufgebrochen und gegen 1 Uhr endlich nach großen Anstrengungen die Baumgrenze erreicht wurde. Warm schien die Sonne hernieder, kein Lüftchen regte sich und kein Wölkchen trübte den azurblauen Himmel, an dem sich die prächtigen, im schönsten Silberglanz erstrahlenden Berggestalten mächtig abhoben. Neugestärkt durch die Erhabenheit der Natur kamen die kühnen Bergsteiger rasch vorwärts; bald war der letzte, sehr steile Hang genommen und der heiß erkämpfte Gipfel nach 15stündiger harter Arbeit um 3 Uhr Nachmittags glücklich erreicht. Der Rundblick von dieser Höhe aus war geradezu überwältigend und man konnte sich nur schwer von diesem Bilde trennen. Der Abstieg erfolgte gegen Unsere Frau im Walde, über Bad Gfrill und kam die wackere Schaar Nachts 12 Uhr wohlbehalten wieder nach Meran, Jeder das Bewußtsein in sich, einen schönen und ereignißreichen Tag in der herrlichen Alpenwelt verlebt zu haben.

(Familienabend.) Die Erzherzog Franz Ferdinand-Reservisten-Kolonne Meran veranstaltet am kommenden Samstag, Abends 8 Uhr, im Etablissement „Andreas Hofer" einen Familienabend mit sehr reichhaltigem Programm. Zu demselben sind außer den Mitgliedern und deren Angehörige auch Gönner und Freunde der Kolonne höflichst eingeladen.

(Im Konkurse der Firma R. Frank) hat der Gläubiger-Ausschuß eine Art Ausverkauf der Ladenwaaren beschlossen. (Siehe den Anzeigentheil.)

(Literarisches.) Soeben traf in S. Pötzelbergers Buchhandlung, neuerschienen, „Savonarola", Trauerspiel in 5 Aufzügen von Raimund Reichsritter v. Leon hier ein. Wir werden selbstverständlich auf das Werk noch näher zurückkommen.

(In Lana) wird ein Radfahrerverein gegründet; die Voreinleitungen sind bereits gemacht. Mögen dazu auch die Straßenverhältnisse etwas bessere werden, besonders aber die Strecke Lana-Tscherms-Meran, da dieselbe bald nicht mehr befahrbar ist.

(Tirol im Staatsvoranschlage.) Im Etat des Ministeriums des Innern finden sich in Bezug auf unseren engeren Gau folgende außerordentliche Staatsausgaben für Straßen- und Brückenzwecke in Tirol mit der Verwendungsdauer bis Ende nächsten Jahres: Staatsbeitrag zu den Kosten der Verbauung des Karlinbaches, politischer Bezirk Meran, 4320 *K*; behufs Schuldentilgung und Regelung der Erhaltung der Suldnerstraße, politischer Bezirk Meran, 10.000 *K*; Hebung und Versicherung der Vintschgauer Reichsstraße zwischen Kilometer 45.9 und 48.2 bei Tschars und Staben, politischer Bezirk Meran (2. Rate), 13.600 *K*; Umlegung der Vintschgauer Reichsstraße zwischen Naturns und Kompatsch, Kilometer 42.9 und 43.5, politischer Bezirk Meran (2. Rate), 10.000 *K*; Hebung der Vintschgauer Reichsstraße zwischen Kilometer 24.0 und 26.5 (Sinichbach—Untermais), politischer Bezirk Meran (2. Rate), 50.000 *K*; Grunderwerb, Stallbau und Adaptierungen beim Unterkunftshause auf der Franzenshöhe im Zuge der Stilfserjoch-Reichsstraße, politischer Bezirk Meran (3. Rate), 30.000 *K*; Rekonstruktion der Stütz- und Wandmauern im Zuge der Stilfserjoch-Reichsstraße, politischer Bezirk Meran (5. Rate), 70.000 *K*; Staatsbeitrag für den bereits ausgeführten Schnalser Straßenbau von der Abzweigung aus der Vintschgauer Reichsstraße bis nach Neu-Ratteis, politischer Bezirk Meran (8. Rate), 6000 *K*.

(Vereinsleben.) In Gratsch hat sich ein Kirchenbau-Verein für die Pfarre St. Peter zum Zwecke der Erbauung einer neuen römisch-katholischen Kirche in Gratsch gebildet, dessen Statuten von der k. k. Statthalterei zur Kenntniß genommen worden sind.

(Eisenbahnfragen.) In der Volkswirthschaftlichen und Handels-Beilage zur Münchener „Allgemeinen Ztg." Nr. 53 vom 23. Februar findet sich ein Artikel: „Mittenwald-Innsbrucker-, Fern-Ortler-, Splügen-Bahn, eine Studie in österreichischer Beleuchtung", worauf wir Interessenten aufmerksam machen. Der Schreiber des Artikels betont die Schädlichkeit der im Bau begriffenen Tauern-Bahn für Tirol. „Als eine drängende und in erster Linie nothwendige Bahnverbesserung" — sagt der Schreiber weiter — „wird nun von ganz Tirol die Eröffnung einer neuen Linie zwischen den bisherigen nördlichen Zugängen zum Tirolerlande zwischen Bregenz und Kufstein bezeichnet. Zwei Linien kommen dafür in Betracht: die direkte Linie Innsbruck-Mittenwald und die Linie Innsbruck-Fernpaß-Lermoos, von da mit Abzweigung einerseits nach Garmisch, andererseits nach Reutte." Im weiteren Verlaufe des Aufsatzes wird auf die drohende Splügen-Linie hingewiesen, durch welche „die Tiroler Interessen auf das empfindlichste, besonders in ihrer Fremdenindustrie, getroffen" würden. „Auch der Umstand, daß der Brenner noch in Privathänden sich befindet, kann und darf Oesterreich nicht veranlassen, seine sonstigen Interessen — besonders jene des Fremdenverkehrs — durch den Splügen-Bau schädigen zu lassen." „Durch den Bau der Splügen-Bahn wird die Hauptstadt Bayerns nicht nur zum Theil vom Güter-Transitverkehr ausgeschlossen, da der Weg von Treuchtlingen-Donauwörth über Augsburg-Kempten dahin führt, vielmehr wird München — und mit ihm Tirol — auch noch ganz wesentliche Einbuße an dem viel wichtigeren Personenverkehr erleiden, denn bei einer solchen Neugestaltung der Schienenwege liegt München entschieden zu weit östlich, als daß es noch im Stande wäre, durch eigene Kraft dem Personenverkehr den Weg „über die Frauenthürme" vorzuschreiben! München speziell hat das größte Interesse, zu verhindern, daß der Schwerpunkt der durchgehenden Linien noch weiter nach Westen verschoben wird, als dies ohnehin schon durch den Bau der Donauwörth-Treuchtlinger Linie geschehen ist." Dem weder den österreichischen, noch den bayerischen Interessen entsprechenden Splügenbahn-Projekte wird das vom österreichischen wie vom deutschen Standpunkte freudig zu begrüßende Projekt der Fern-Ortler-Bahn entgegengestellt, deren Lage in Mitte zwischen Gotthard und Brenner schon als unleugbar vortheilhafter bezeichnet wird. „Die Ortler-Linie führt — und das ist das Wichtigste — direkt nach dem Zentrum des itlaienischen Verkehrs, nach der kommerziellen und in gewisser Beziehung sogar politischen Hauptstadt Italiens, nach Mailand. Ganz wesentlich an Bedeutung aber gewinnt die Ortler-Linie ferner noch, wenn wir die Querlinie betrachten, welche in kürzester Zeit in der Schweiz fertig gestellt sein wird, die Simplon-Linie. Die Linie Lyon-Genf-Visp-Simplon-Locarno-Bellinzona ist eine Rochadelinie „erster Güte"." .... Die Zufahrtslinie zum Ortler — aber auch zu einer Engadin-Linie — führt über den Fernpaß; man könnte meinen „ausschließlich". Schreiber des Artikels verneint die Frage, ob für die beabsichtigte Ortler-Bahn die Ueberschienung des Fern eine unabweisbare Nothwendigkeit ist. Im Folgenden wird die Mittenwalder Linie besprochen, die „unleugbar außerordentliche Bauschwiergikeiten, lange Steilrampen und theuere Kunstbauten" bietet. ... „Die Ueberschienung des Fernpaß wird ebenso wie der Abstieg von Seefeld nach Innsbruck außerordentliche Kosten verursachen und den Betrieb durch den Aufstieg zum Fern und Abstieg ins Innthal ungünstig beeinflussen; — damit wird gleichzeitig ein ungünstiger Einfluß auf die Verhältnisse der anschließenden Ortler-Bahn ausgeübt." Da gäbe es nur einen Ausweg, wie die zweite Garmischer Eisenbahn-Denkschrift ausführt: die Neuherstellung einer allen Anforderungen des modernen Verkehrs genügenden direkten Linie München-Ostufer des Starnberger Sees-Garmisch-Partenkirchen. ... „Für diese neue Linie spreche ein besonderer Umstand, daß diese „doppelseitig brauchbar" sei, sowohl zum Anschluß an den Fen über Lermoos, wie zum Anschluß an die Mittenwald-Innsbrucker Linie. Da drängt sich beim Lesen sofort die Frage auf: Könnte denn diese doppelseitig brauchbare Linie nicht direkt nach Tirol weitergeführt werden? — Hier stellt sich nun das gewaltige Massiv der Wetterstein- und Miemingerkette hinderlich entgegen." Der Schreiber erinnert dabei an ein Kaiserwort — „unten durch, nicht drüber weg" — man baut einen Tunnel. „Ueber ein solches Projekt hat vor ein paar Jahren ein Münchener Ingenieur, seiner Herkunft nach ein Schweizer, eine Vorlage an die bayerische und die österreichische Regierung gemacht. So viel uns bekannt geworden, soll bei Garmisch der Wettersteinstock angebohrt und das Tunnelende bei St. Maria gegenüber der Station Flaurling der Arlbergbahn gefunden werden. In einer schnurgeraden Linie mit einem ununterbrochenen Gefäll von 4 pro Mille würde durch den 18 Kilometer langen Tunnel ohne einen einzigen Meter Steigungsverlust die Differenz der Höhe von Garmisch 700 und jener von Flaurling-Station 610 Meter überwunden werden. An der Arlbergbahn theilen sich dann die Wege, und das ist, unseres Erachtens, der Hauptvortheil des Tunnelprojektes: es werden die Wünsche der

Reste-Verkauf

bis 10. März.

Aus unserem grossen Stoflager geben wir Reste für Herren-Anzüge, Ueberzieher, Haveloks, Ulster zu **bedeutend reduzirten** Preisen ab. Lagernd sind englische, Brünner und Reichenberger Schafwollstoffe, Tiroler und Vorarlberger Loden. Solider Anzugstoff für ganzen Herren-Anzug 3,10 m von 6 fl. aufwärts. Anfertigung nach Mass wird billigst berechnet.

Zum Touristen, Meran,

Habsburgerstrasse 16, vis-à-vis dem Kurhause.

Täglich

treffen Neuheiten in Double-Krägen, Frühjahrs-Jakets und Paletots ein. — Winterware zu bedeutend reduzirten Preisen.

J. Zupancic,

zur STADT ROM, Meran, Habsburgerstrasse 20.

Gummischuhe

inländische	von 1.60 aufw.
russische u. englische	„ 1.90 „

Elegante

Damen-Schnürstiefl.	3.50	Herren-Schnürstiefl.	4.50
Damen-Knopfstiefl.	4.50	Herren-Lackstiefl.	5.80

Grösstes Sortiment in Kinderschuhen

E. Kraft's Schuhgeschäft,

Meran, Habsburgerstrasse 2.