

Verkehrswesen

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 48

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

nach der Grösse des Blumentopfes zurechtbleibt und stets bei der Hand hat. Jeder plötzliche stark e Temperaturwechsel schädigt die Pflanze, wie den Menschen, daher sind jene Blumentopfpflegern schlecht beraten, die fortwährend mit den Blumentöpfen umherziehen, sie bald aus Fenster, bald an den Ofen stellen.

Es gibt natürlich einzelne Pflanzen, die viel Wärme, andere wieder, die viel Kälte vertragen können. So ist z. B. der Oleander sehr leicht zu überwintern; er darf bis es friert im Freien bleiben, braucht aber viel Licht und Luft.

Ein nicht zu übersehender Punkt der Zimmerblumenpflege betrifft das Material, aus dem die Blumentöpfe verfertigt sind. Am geeignetsten werden immer die gewöhnlichen Blumentöpfe sein, deren Material porös ist. Das Bestreichen der Töpfe mit Lack oder Farbe ist durchaus schädlich, und ebensowenig können glasierte oder Porzellantöpfe empfohlen werden. Denn auch für die Wurzel einer Pflanze erscheint es durchaus nötig, dass ein dauernder Luftaustausch stattfindet. Selbst die Umhüllung der Blumentöpfe mit Papiermatten, und wären diese auch aus leichtem Seidenpapier, ist entschieden der guten Erhaltung der Pflanzen unzulässig. Scheut man aber die nicht elegant aussehenden rotgelben Blumentöpfe, so setze man diese in Porzellantöpfe, doch so, dass zwischen beiden Töpfen mindestens ein Luftraum von 1 cm frei bleibt.

Das Belegen der Blumentöpfe mit Moos kann für solche Pflanzen empfohlen werden, die dauernde Feuchtigkeit ertragen. Zuträglicher ist das Belegen mit Moos im Sommer, wo es die Pflanzen vor allzu raschem Austrocknen schützt, während sich im Winter viele Pflanzen dabei erkälten.

Übrigens mögen diejenigen, denen ihre Blumen lieb sind, nicht gleich den Mut verlieren, wenn ein Blumentopf einzugehen droht; ein Gang zum Gärtner kann oft Abhilfe schaffen und die kranke Pflanze erholt sich bald wieder.

Zur Blumenpflege im Winter gehört auch wohl noch die lange Erhaltung geschütteter Blumen. Glücklicherweise sind wir ja längst über die Geschmacklosigkeit der an Draht gebundenen Blumen hinaus, die sich oft nur wenige Stunden hielten. Auch andere, geschnittene Blumen, besonders solche von heller Farbe, welken meist schon dahin, wenn sie kaum einen Tag im Wasser gestanden haben. Doch kann man auch hier durch richtige Pflege viel erzielen. Vor allem gebe man täglich den Blumen frisches Wasser mit etwas Salpeter. Schon verwelte Blumen lassen sich nicht selten beleben, wenn man sie derart in heisses Wasser bringt, dass etwa der dritte Teil der Stiele darin steht. Mit dem Erkalten des Wassers beleben sich dann die Blumen und manche Arten erhalten ihre vollkommene Frische wieder. Ist dies erzielt, so schneidet man die Stiele ab und stellt die Blumen in anderes Wasser.

Natürlich sind das sog. Parföckuren, die in der Pflege von Blumen in Töpfen nicht ratsam sind.

den beabsichtigten Bau einer Matterhornbahn. Dieser Protest wurde einstimmig angenommen, nachdem Sir Martin Conway den Standpunkt der Engländer durch den folgenden Speech klargestellt hatte: "Wir Engländer", sagte er, "haben kein anderes Recht als andere Länder zu protestieren, aber wir haben das nämliche Recht wie alle anderen Leute in der Welt, welche das 'Schöne' bewundern und welche die Alpen für einen Teil ihres Lebens zu ihrem zweiten Heim (home) gemacht haben; wir haben das Recht zu sagen, was wir gerne sehen, und zu protestieren gegen das, was wir nicht gerne sehen. Wenn von den Gegnern des Heimatschutz behauptet wird, dass die Alpen für die unumwundene Erklärung abgeben, Aletsch-Gletscherbahn etc. im wohlverstandenen und wohlgemeinten Interesse der Touristen, Reisenden und Fremden auf das Tapet gebracht worden sind, dann geziemt es uns als Touristen, Reisenden und Fremden die unumwundene Erklärung abzugeben, dass wir solche Projekte nicht nur nicht verlangen, sondern im höchsten Grade missbilligen. Warum hat eine so grosse Anzahl von Engländern regelmässig einen Teil des Sommers in den Alpen zugebracht? Die Schönheit der Natur in einer ihrer grandiossten Formen hat sie immer wieder angezogen. Es gibt frische Luft auch anderswo, einer jeden Form der Leibesübung kann auch anderswo geadelt werden, und es gibt viele andere Länder, welche Naturschönheiten in verschiedenen Projekten, wie Matterhornbahn, Anziehungspunkten aufweisen, welche die Aufmerksamkeit der Welt wohl verdienen — aber bei den Alpen ist es ein Anderes; ihr einziger Anziehungspunkt ist ihre Schönheit und sollte diese Schönheit derzeit zerstört werden, dann wird der Tourist, der Reisende und Fremde nicht mehr hingehen wollen. Das ist das fundamentale Argument, das wir der Beherrschung der Schweiz empfehlen; wir bitten sie dringend, nicht dasjenige anzustehen und anzugreifen, was wir in einem Worte die *bonitas* eines lieblichen Landes nennen gewohnt sind." Der in den westlichen Kreisen bekannte Jurist Sir Frederik Pollok gab dem von dem Bischof von Bristol geprägten Lösungswort "keine Bahn über die Schneegrenze hinaus" seine volle Zustimmung; das Prinzip sei durchaus vernünftig und durchführbar, protestierte gegen die Veranstaltung von Gottes Werken nur des Geldes wegen, und gegen die Verdrängung des ersten Stadiums der Schönheit der Natur durch trügerische und blosses unwissendes Glauben. Der Flühenmacher würde er auf die Bibel verweisen und ihm zurufen *Vade Satan*! Diese beiden Worte hätten durch viele Generationen hindurch schon manchen guten Mann in seiner Bekämpfung des Bösen gestärkt, des Bösen aller Art, irdisch und himmlisch, äusserlich und innerlich.

Das Eisenbahn-Automobil. Herr Harriman, ein bekannter amerikanischer Bahnmagat, hat sich schon seit mehreren Jahren mit der Herstellung eines "Eisenbahn-Automobil" beschäftigt. Soeben ist nun sein neuestes Modell "Motor Car Nr. 8" fertig gestellt und dem praktischen Betrieb zwischen Omaha und Beatrice, Nebraska, eingefügt worden. Dieses Motorgefährt ist aus massivem Stahl konstruiert und derart gebaut, dass es dem Luftdruck möglichst geringen Widerstand entgegensetzt. Daneben wird durch einige patentierte Vorrichtungen der Gefahr vorgebeugt, dass das Automobil — auch bei der grössten Schnelligkeit — nicht vom Geleise hebt. Der Motor, eine 200 Pferdekraftmaschine, ist für Gasolin und Alkohol eingerichtet. Harriman glaubt, das "Eisenbahn-Automobil" habe eine grosse Zukunft auf Eisenbahnen und Nebenlinien und er lässt soeben eine umfangreiche Anlage für die Herstellung solcher Gefährte errichten.

Eine einschienige Bahn in Indien. Wie aus London berichtet wird, ist der Bau einer Gyroskophahn in Indien beschlossene Sache. Die indische Regierung hat dem Erfinder dieser neuartigen einschienigen Bahn, Louis Brennan, bereits eine grössere Summe zugewiesen, und die Beamten und Ingenieure werden baldigt nach Indien abreisen, um an Ort und Stelle mit den Arbeiten zu beginnen. Die Strecke ist bereits festgelegt. Das Beispiel der indischen Regierung hat nun auch schon auf andere Kolonialbehörden anspornend gewirkt und die Chancen der Einschienenbahn werden sorgsam erwogen. Mehrere Deputationen afrikanischer Bahngesellschaften sind in den letzten Wochen bei Gillingham eingetroffen, um sich das Versuchsmodell vorführen zu lassen. "Wir machen immer weitere Fortschritte und hoffen noch weiter zu kommen", so erklärte der Erfinder einem Besucher. "Noch arbeiten wir an Versuchen für die indische Bahn, unsere ersten Züge werden klein sein, aber wir hoffen sie bald zu reisenden Hotels auszustatten." Die Grösse des Wagengeräts spielt bei der Gyroskophahn keine Rolle. Die indische Bahn wird sowohl ebene Gelände, als auch im Gebirge zu starkem Nutzen zu überwinden haben. Die Ingenieure rechnen dabei auf eine ausserordentliche Fahrschnelligkeit; 100 englische Meilen in der Stunde sind vorgesehen.

Brienzseebahn. Der Bundesrat hat in Bezug auf die Brienzseebahn folgenden Beschluss gefasst: Der Bundesrat kann der Linie Interlaken-Brienz nicht eine direkte Bahnverbindung einräumen, wenn er bemessen, dass es sich rechtfertigen würde trotz entgegenstehenden Gründen bahn- und verkehrstechnischer, sowie finanzieller Natur dieselbe normalspurig zu bauen. Die Linie Luzern-Meiringen-Brienz bildet ein einheitliches Ganzes und es ist daher durchaus wünschenswert, dass die Fortsetzung der bestehenden schmalspurigen Brüningbahn Brienz-Interlaken ebenfalls normalspurig erstellt werde. Die Erteilung einer Konzession für eine normalspurige Bahn Interlaken-Brienz an die Herren Dr. Michel (Interlaken) und Konsorten ergibt keine befriedigende Lösung, da auf der ganzen Linie Luzern-Meiringen-Brienz-Interlaken ein einheitliches Spurstystem bestehen sollte. Die neue Linie Brienz-Interlaken würde als Fortsetzung der Brüningbahn in absehbarer Zeit zurückgekauft werden müssen. Würde diese Fortsetzung normalspurig erstellt, so käme der Bund in die unangenehme Lage, mit verhältnismässig grossen Kosten eine Linie zurückzukaufen zu müssen, die betriebstechnisch nicht die richtige Spurweite aufweist, oder es müsste dem Bund die Linie Interlaken-Luzern mit einheitlicher Spurweite zu erstellen, die Brüningbahn ebenfalls auf Normalspur ausgebaut werden, was der grossen Kosten wegen nicht empfehlenswert erscheint. Wenn es im Falle der Erteilung einer Konzession an die Herren Michel und Konsorten nicht gelänge, rechtzeitig den Finanzausweis vorzulegen, so würde dadurch der Bau der Bahn Brienz-Interlaken für längere Zeit verzögert, was im Interesse der beteiligten Landesgemeinden zu vermeiden ist. Der Bundesrat empfiehlt daher den eidgenössischen Räten den mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 vorgelegten Entwurf eines Bundesgesetzes betr. den Bau einer schmalspurigen Bahn Brienz-Interlaken als Fortsetzung der Brüningbahn durch den Bund.

Personenverkehr im Monat Oktober 1907. Schweizerische Südbahnen: 136,000 Personen; Territet-Glion-Biè: 12,848; Artib-Rigibahn 15,100.

Bergbahnen im Südtirol. Die soeben eröffnete Drahtseilbahn auf den Virgil ist die steilste Seilbahn für Personenbeförderung in Europa. Sie hat an ihrem oberen Ende 70 m, im übrigen 86 % Steigung bei 288 Meter Horizont, und 186 Meter Vertikalhöhe.

Lötschbergbahn. Der Übergang der Spiez-Frütingenbahn in das Eigentum der Berner Alpenbahngesellschaft ist nun definitiv vollzogen und die offizielle Firmbezeichnung lautet jetzt: Bern-Lötschberg-Simplonbahn.

Schweizerische Generalabonnements. Das Geltungsbereich der schweizerischen Generalabonnementskarten wird vom 1. Januar 1908 an, unter Beibehaltung der bisherigen Preise, auf folgende Bahnhöfe ausgedehnt: 1. Eisenbahn Nyon-Grosser (im Betrieb der Bundesbahnen), 2. Elektrische Greyselbahn (Palézieux-Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon), 3. Bern-Schwarzenburgbahn, 4. Solothurn-Münsterbahn (Weissensteinbahn), 5. Langental-Jurabahn, 6. Bern-Sumiswald-Huttwilbahn mit Zweischiene Sumiswald-Wasen (Eröffnung voraussichtlich im Frühjahr 1908), 7. Elektrische Strassenbahn Bremgarten-Dietikon, 8. Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen, 9. Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim. Die im Jahre 1907 ausgegebenen Generalabonnements-

karten werden ab 1. Januar 1908 auf diesen Bahnen, soweit sie den Betrieb übergeben, ebenfalls als gültig anerkannt.

Das "Eisenbahn-Automobil". Herr Harriman, ein bekannter amerikanischer Bahnmagat, hat sich schon seit mehreren Jahren mit der Herstellung eines "Eisenbahn-Automobil" beschäftigt. Soeben ist nun sein neuestes Modell "Motor Car Nr. 8" fertig gestellt und dem praktischen Betrieb zwischen Omaha und Beatrice, Nebraska, eingefügt worden. Dieses Motorgefährt ist aus massivem Stahl konstruiert und derart gebaut, dass es dem Luftdruck möglichst geringen Widerstand entgegensetzt. Daneben wird durch einige patentierte Vorrichtungen der Gefahr vorgebeugt, dass das Automobil — auch bei der grössten Schnelligkeit — nicht vom Geleise hebt. Der Motor, eine 200 Pferdekraftmaschine, ist für Gasolin und Alkohol eingerichtet. Harriman glaubt, das "Eisenbahn-Automobil" habe eine grosse Zukunft auf Eisenbahnen und Nebenlinien und er lässt soeben eine umfangreiche Anlage für die Herstellung solcher Gefährte errichten.

Eine einschienige Bahn in Indien. Wie aus London berichtet wird, ist der Bau einer Gyroskophahn in Indien beschlossene Sache. Die indische Regierung hat dem Erfinder dieser neuartigen einschienigen Bahn, Louis Brennan, bereits eine grössere Summe zugewiesen, und die Beamten und Ingenieure werden baldigt nach Indien abreisen, um an Ort und Stelle mit den Arbeiten zu beginnen. Die Strecke ist bereits festgelegt. Das Beispiel der indischen Regierung hat nun auch schon auf andere Kolonialbehörden anspornend gewirkt und die Chancen der Einschienenbahn werden sorgsam erwogen. Mehrere Deputationen afrikanischer Bahngesellschaften sind in den letzten Wochen bei Gillingham eingetroffen, um sich das Versuchsmodell vorführen zu lassen. "Wir machen immer weitere Fortschritte und hoffen noch weiter zu kommen", so erklärte der Erfinder einem Besucher. "Noch arbeiten wir an Versuchen für die indische Bahn, unsere ersten Züge werden klein sein, aber wir hoffen sie bald zu reisenden Hotels auszustatten." Die Grösse des Wagengeräts spielt bei der Gyroskophahn keine Rolle. Die indische Bahn wird sowohl ebene Gelände, als auch im Gebirge zu starkem Nutzen zu überwinden haben. Die Ingenieure rechnen dabei auf eine ausserordentliche Fahrschnelligkeit; 100 englische Meilen in der Stunde sind vorgesehen.

Brienzseebahn. Der Bundesrat hat in Bezug auf die Brienzseebahn folgenden Beschluss gefasst: Der Bundesrat kann der Linie Interlaken-Brienz nicht eine direkte Bahnverbindung einräumen, wenn er bemessen, dass es sich rechtfertigen würde trotz entgegenstehenden Gründen bahn- und verkehrstechnischer, sowie finanzieller Natur dieselbe normalspurig zu bauen. Die Linie Luzern-Meiringen-Brienz bildet ein einheitliches Ganzes und es ist daher durchaus wünschenswert, dass die Fortsetzung der bestehenden schmalspurigen Brüningbahn Brienz-Interlaken ebenfalls normalspurig erstellt werde. Die Erteilung einer Konzession für eine normalspurige Bahn Interlaken-Brienz an die Herren Dr. Michel (Interlaken) und Konsorten ergibt keine befriedigende Lösung, da auf der ganzen Linie Luzern-Meiringen-Brienz-Interlaken ein einheitliches Spurstystem bestehen sollte. Die neue Linie Brienz-Interlaken würde als Fortsetzung der Brüningbahn in absehbarer Zeit zurückgekauft werden müssen. Würde diese Fortsetzung normalspurig erstellt, so käme der Bund in die unangenehme Lage, mit verhältnismässig grossen Kosten eine Linie zurückzukaufen zu müssen, die betriebstechnisch nicht die richtige Spurweite aufweist, oder es müsste dem Bund die Linie Interlaken-Luzern mit einheitlicher Spurweite zu erstellen, die Brüningbahn ebenfalls auf Normalspur ausgebaut werden, was der grossen Kosten wegen nicht empfehlenswert erscheint. Wenn es im Falle der Erteilung einer Konzession an die Herren Michel und Konsorten nicht gelänge, rechtzeitig den Finanzausweis vorzulegen, so würde dadurch der Bau der Bahn Brienz-Interlaken für längere Zeit verzögert, was im Interesse der beteiligten Landesgemeinden zu vermeiden ist. Der Bundesrat empfiehlt daher den eidgenössischen Räten den mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 vorgelegten Entwurf eines Bundesgesetzes betr. den Bau einer schmalspurigen Bahn Brienz-Interlaken als Fortsetzung der Brüningbahn durch den Bund.

Verkehrswesen.

Personenverkehr im Monat Oktober 1907. Schweizerische Südbahnen: 136,000 Personen; Territet-Glion-Biè: 12,848; Artib-Rigibahn 15,100.

Bergbahnen im Südtirol. Die soeben eröffnete Drahtseilbahn auf den Virgil ist die steilste Seilbahn für Personenbeförderung in Europa. Sie hat an ihrem oberen Ende 70 m, im übrigen 86 % Steigung bei 288 Meter Horizont, und 186 Meter Vertikalhöhe.

Lötschbergbahn. Der Übergang der Spiez-Frütingenbahn in das Eigentum der Berner Alpenbahngesellschaft ist nun definitiv vollzogen und die offizielle Firmbezeichnung lautet jetzt: Bern-Lötschberg-Simplonbahn.

Schweizerische Generalabonnements. Das Geltungsbereich der schweizerischen Generalabonnementskarten wird vom 1. Januar 1908 an, unter Beibehaltung der bisherigen Preise, auf folgende Bahnhöfe ausgedehnt: 1. Eisenbahn Nyon-Grosser (im Betrieb der Bundesbahnen), 2. Elektrische Greyselbahn (Palézieux-Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon), 3. Bern-Schwarzenburgbahn, 4. Solothurn-Münsterbahn (Weissensteinbahn), 5. Langental-Jurabahn, 6. Bern-Sumiswald-Huttwilbahn mit Zweischiene Sumiswald-Wasen (Eröffnung voraussichtlich im Frühjahr 1908), 7. Elektrische Strassenbahn Bremgarten-Dietikon, 8. Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen, 9. Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim. Die im Jahre 1907 ausgegebenen Generalabonnements-

Fremdenfrequenz.

Lausanne. En séjour dans les hôtels de 1^{er} et 2^e rang de Lausanne-Ouchy du 7 au 13 novembre: Angleterre 748, Allemagne 409, France 929, Suisse 811, Russie 528, Amérique 478. Divora 767. Total 4671.

Davos. Amtl. Fremdenstat. 8. bis 15. November: Deutsche 908, Engländer 208, Schweizer 316, Franzosen 127, Holländer 109, Belgier 32, Russen und Polen 279, Oesterreicher und Ungarn 175, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 136, Dänen, Schweden, Norweger 30, Amerikaner 61, Angehörige anderer Nationalitäten 51. Vom 15. bis 22. Oktober 1907 in den Gasthöfen und Pensionen Luzerns abgestiegenen Fremden.

Nationalität	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.
Deutschland	7,314	8,878	18,281	19,936	9,288	9,250
Oesterreich-Ung.	120	851	2,973	2,813	1,465	810
Grossbritannien	3,702	4,394	4,216	5,323	4,114	633
Vereinigte Staaten und Canada	1,740	3,177	6,166	7,777	2,038	373
Frankreich	1,104	1,845	4,335	7,654	3,448	461
Italien	493	688	1,119	1,903	1,382	514
Belgien u. Holland	787	1,228	2,041	2,945	1,295	252
Dänemark, Schweden, Norwegen	365	360	511	289	223	76
Spanien, Portugal	103	177	355	495	327	37
Russland	622	976	2,211	2,278	1,036	236
Balkanstaaten	71	207	910	355	178	21
Schwiz	4,468	4,296	5,163	5,281	1,141	2,230
Asien (Ind.), Afrika	195	231	398	477	271	59
Australien	138	95	138	106	79	43
Verst. Länder	95	127	342	652	303	82
Total 1907:	21,472	28,110	46,648	58,474	30,588	7,277
Total 1907:	191,579	Personen.				
1906:	180,297					

Total 1907: 191,579 Personen.
1906: 180,297

Zarter Wink. Tourist: "Was bedeutet denn der Dankstein hier?" — Führer: "Den habe ich selbst gestellt. An dieser Stelle gab mir ein Herr einmal 20 Mark Trinkgeld!"

Vertragsbruch. — Rupture de contrat. Marie Jenny, Zimmermädchen, von Herzogenbuchsee.

G. Abel, Hotel Terminus, Solothurn.

Auskunft erteilt über Josef Fink, Saalkeller, Georges Breuer, Hotel Breuer, Montreux.

über Max Hopfensitz, Officebursche oder Unterportier, aus Bayern. Aug. Plagen, Directeur, Hotel de l'Ours, Château d'Eex.

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

Inseraten-Annahme nur durch die Expedition dieses Blattes und durch die "Union-Reklame" in Luzern.

Junges Schweizerhepaar
im Hotelfach in jeder Beziehung erfahren, der vier Hauptsprachen mächtig, sucht, gestützt auf feine Referenzen, die **Direktion** eines mittelgrossen Hotels ersten Ranges zu übernehmen, event. Pacht eines solchen per Sommersaison 1908.
Offerten unt. Chiffre **H 912 R** an die Exped. ds. Bl.

Hotel mit Restaurant
in einer grossen Garnison und Industriestadt im Elsass zum 1. April 1908 zu verpachten.
Offerten an die Expedition des Blattes unter Chiffre **H 931 R**.

CAFARDS
le les tue tous !!
CE PRODUIT tue infailliblement tous les cafards (et leurs œufs) quel que soit le degré de la contamination.
UN SEUL ESSAI VOUS CONVAINCRA.
Conditions générales: FRANCE, envoi franco contre remboursement. ÉTRANGER, envoi 1 franc supplément de port.

Hotel-Direktor
3 jähriger Leiter eines erstklassigen, grossen Hotels (300 Zimmer) Festküche, Restaurant und Five o'clock, sucht sofort Saison- oder Jahresstelle. Schweiz, Frankreich oder Italien.
Offerten unter Chiffre **H 906 R** an die Expedition dieses Blattes

Gelegenheitskauf.
Infolge Familienverhältnisse ist weit unter dem Selbstkostenpreis zu verkaufen ein prachtvoll gelegenes grosses **Wohnhaus** 935 im Villastil mit 2800 m² grossem Garten am Thunersee. Bestens geeignet zur Errichtung einer **Fremdenpension.**
Unverbaubare, wundervolle Aussicht auf See u. Alpenketten. Nähere Auskunft erteilt G. Mader, Waldhaus-Finns (Graub.)

Les annonces ne sont acceptées que par l'administration du journal et par l'Union-Reklame à Lucerne.

OUTREMER CALCAINE
En vente dans tous les hôtels de premier ordre.

Directeur.
Directeur, Suisse, 30 ans, disposant de capitaux, cherche place comme directeur intéressé ou reprendrait affaire de 60 à 80 lits en Suisse ou à l'étranger.
Adresser offres sous chiffre **H 922 R** à l'admin. du journal.

J. Rukstuhl, Basel
Centralheizungen aller Systeme Warmwasser — Niederdruckdampf etc.
erstellt auf Grundlage vielfähriger Erfahrung

Haben Sie
schon für Ihre Drucksaechen etc. den prachtvollen **Stahthick-Druck (sog. Rollen-Druck)** eingeführt? Heute unbestritten das feinste und modernste Druckverfahren für Briefbogen mit oder ohne Haus-Ansicht, Menus, Hotel-Empfehlungskarten etc. etc.
Nehmen Sie sich bitte behufs Anfertigung von Entwürfen, Kostenvorschlägen und Mustern an die Kunststalten **Manissadjian & Co., Basel - Zürich** oder an den Generalvertreter: **August Kreis Filz, Basel.**
Moderne Hotel-Restaurant aller Art, Eisenbahn-Plakate, Geschäftszweige: Prospekt u. Broschüren in trefflicher Ausführung, Plakate, Katalog-Zeichnungen für jede Branche, Clichés in Zink und Kupfer für Schwarz- und Farbendruck, Stahthick-Druck.

Recommandé à mes compatriotes!
Hôtel Victoria et des Ambassadeurs
à Hyères-les-Palmiers (Var).
Ascenseur. Bonne cuisine. Electricité.
933 Arnold, prop., de Lucerne.

Dispensiere
in grosses Hotel nach Menton gesucht. Nur Bewerberinnen, welche bereits solche Stellen in grösserem Haus innegehabt, finden Berücksichtigung.
Offerten mit Zeugnissskopen, Altersangabe und Gehaltsansprüchen sind an **Hôtel du Louvre, Menton**, zu richten.

Schreib- und Handels-Schule, Zürich
C. A. O. Gademann, — Gessnerallee 50
Moderne praktische Unterrichts-Anstalt für sämtliche handelsfachliche Spezialkurse für Hotelkontorpraxis: (0 2183 Z)
Moderne Hotel- und Restaurantführung (Kolonnensystem), Schön-schreiben, Handschrift, Maschinenschriften, Hotelkorrespondenz, Rechnen etc. etc. 3169 Jeden Monat beginnen neue Kurse. Man verlange Prospekt.

Zu kaufen gesucht
von tüchtigem schweizer. Hotelier ein gutgehendes Hotel in der Schweiz event. auch in Deutschland, das mit einer Anzahlung von Fr. 150—200.000 übernommen werden kann.
Offerten unter Chiffre **H 333 R** an die Exp. ds. Bl.

MAISON FONDÉE EN 1811.
BOUVIER FRÈRES NEUCHÂTEL.
SWISS CHAMPAGNE.
Se trouve dans tous les bons hôtels suisses.
HORS CONCOURS (membres du jury) EXPOSITION UNIVERSELLE 1900.