

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 32: A

Rubrik: Verkehrswesen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.12.2025

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

laufen oder abzutropfen. Wasser ist bekanntlich immer wärmer als Eis und erwärmt sich auch verhältnismässig rasch. Es ist daher sehr geeignet, Wärme auf das Eis zu übertragen und dieses rasch zum Schmelzen zu bringen. Ein weiterer vielfach übersehener Umstand liegt darin, dass das Eis um so rascher schmilzt, je grösser seine mit Luft in Berührung kommende Oberfläche ist. Hat man nun kleine Eisstückchen, also einen ganzen Eimer voll Brocken, so geben deren Oberfläche zusammenaddiert eine sehr grosse Oberfläche, die der Luft ausgesetzt ist, und solches Eis schmilzt daher ausserordentlich rasch. Man sehe beim Bezug darauf, immer nur einen einzigen, möglichst grossen Block zu erhalten.

Ein gutes Mittel um das Eis zu konservieren, besteht darin, dass man den ganzen Eisbehälter nochmals mit einer trockenen Schicht geeigneten Materials umgibt und so den Zutritt der Wärme abhält. Hierzu können im allgemeinen alle wolleartigen Stoffe verwendet werden, auch Holzstämme, Korksteinplatten, die man auflegt, Seidenabfälle, ja sogar Papierbögen, sowie solche von Pappe, lassen sich mit Vorteil dazu anwenden. Wenn man den ganzen Eisbehälter nochmals mit einer Schicht derartiger leicht zu beschaffenden und billigen Materials einhüllt, kann man das Eis sehr lange konservieren.

Als eine selbstverständliche Massregel, gegen die jedoch sehr oft gefehlt wird, ist es zu bezeichnen, dass man die Türen des Eischranks niemals länger offen stehen lässt, als unbedingt nötig ist, denn hierdurch dringt nur warme Luft in das Innere des Eischranks, welche die darin befindliche Kühle verdrängt und das Eis rasch zum Schmelzen bringt.

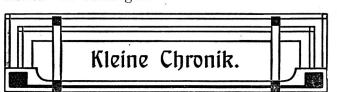
Hat man keinen Eisschrank zur Verfügung, kann man leicht einen Behälter zum Aufbewahren von Nahrungsmitteln unter Verwendung von Eiskühlung dadurch herstellen, dass man das Eis und die zu konservierenden Nahrungsmittel in eine Kiste packt und diese vollständig mit Stroh umgibt, oder dass man sie in einen Strohraufen hineinlegt. Auf diese Weise sind Nahrungsmittel und Genussmittel schon wochenlang mit vorzüglichem Erfolge frisch erhalten worden, ohne dass besondere Kosten erwachsen wären. Es ist zu empfehlen, das Fleisch usw. nicht direkt auf das Eis zu legen, sondern zwischen beiden eine wasserdicke Zwischenschicht aus Blech- und dergl. anzubringen, oder das Fleisch liegt in Pergamentpapier einzuhüllen. Ist die Strohschicht nicht genug und hat sie eine entsprechende Grösse, so dass die Wärme nicht leicht bis zur Kiste durchdringen kann, so tritt sogar meistens überhaupt kein Schmelzen des Eises ein. Will man noch ein besonderes tun, so kann man ja in der Kiste einen Ablauf für das Eiswasser anbringen. Dieses Eiskonservierungsverfahren eignet sich besonders für kleine Städte oder das Land, wo der Bezug von Eis mit Schwierigkeiten verbunden ist.

Will man rasch eine sehr tiefe Temperatur erzeugen, also z. B. um Speiseeis herzustellen, oder um eine Bowle rasch zu kühlen, so verwendet man statt des gewöhnlichen Eises, das nur verhältnismässig langsam kühlt, vorteilhafter eine Kältemischung. Deren gibt es nun eine Anzahl, doch eignen sich nur verhältnismässig wenige für den häuslichen Gebrauch. Von solchen, die man sich schnell selbst herstellen und ohne Gefahr anwenden kann, seien die folgenden angeführt: Ein Teil Kochsalz und drei Teile Eis bewirken eine Temperaturerniedrigung von 81 Grad Celsius, also eine ausserordentlich starke Abkühlung. Diese Temperaturerniedrigung tritt jedoch nur ein, wenn man das vorgeschriebene Mischungsverhältnis genau inne hält. Nun steht aber nicht überall Eis zur Herstellung dieser so wirksamen Mischung zur Verfügung. Wo man deshalb kein Eis hat, hilft man sich in der Weise, dass man einen Teil Salmiak (nicht zu verwechseln mit Salmiakgeist) in drei Teilen Wasser auflöst. Die Temperatur sinkt dabei um 19 Grad. Noch wirksamer ist eine Mischung von einem Teil salpetersaurem Ammoniak mit dem gleichen Gewicht Wasser, wodurch die Temperatur um 29 Grad sinkt. Stellt man ein Gefäss mit Wasser in eine solche Mischung, so gefriert das Wasser darin leicht zu Eis und man kann sich also auf diese Weise leicht kleinere Mengen Eis selbst bereiten und noch dazu ohne alle Kosten; denn die vorgenannten Stoffe, Salmiak und salpetersaures Ammoniak können auf die einfachste und bequemste Weise wieder erhalten und zur Bereitung neuer Kältemischungen oder Eismengen verwendet werden. Zu diesem Zwecke ist es nur nötig, ihre Lösung in Wasser an die Sonne oder auf den Kochherd zu stellen. Das Wasser verdunstet dann und das Salz bleibt zurück und kann, sobald es trocken ist, wieder von neuem verwendet werden.

Diese Methoden eignen sich jedoch nur für kleine Verhältnisse, und da man vielfach grössere Eismengen benötigt, ohne in der Lage zu sein, sie zu beziehen, so haben sich die Techniker bemüht, eine Art der Kühlung zu finden, die uns in den Stand setzt, kleinere Kühlräume auf eine einfache und bequeme

Weise kühl zu erhalten. So hat z. B. der bekannte Kältetechniker, Professor Linde, der ja auch zuerst flüssige Luft in grösseren Mengen herstellte, eine Methode ausgearbeitet, die es ermöglicht, im Haushalte auf einfache und leichte Weise kühle Luft herzustellen. Der von ihm konstruierte Apparat hat elektrischen Antrieb. Deshalb ist es nötig, dass da, wo er zur Verwendung kommen soll, elektrischer Anschluss vorhanden ist. Er besteht aus einem kleinen Elektromotor, der eine doppelt wirkende Pumpe antreibt. Diese Pumpe saugt auf der einen Seite eine leicht verdampfende Flüssigkeit z. B. Ammoniak und Kohlensäure an und verdichtet sie auf der anderen Seite wieder. Durch das Ansaugen erfolgt eine rasche Verdampfung, die mit der Entstehung grosser Kälte verbunden ist. Die Röhren, durch die das Aufsaugen stattfindet und durch die also die Dämpfe der Flüssigkeit hindurchströmen, werden in die zu kühlenden Räume gelegt, so dass die darin befindliche Luft stark abgekühlt wird. Bei der Sache hat man selbst gar nichts zu tun, sondern man lässt einfach den Elektromotor laufen und hat dann Tag und Nacht einen gekühlten Raum. Die Kosten sind auch nicht gross, da ja die auf der einen Seite der Pumpe verdampfte Flüssigkeit auf der anderen Seite durch den von der Pumpe ausgeübten Druck wieder verdichtet wird. Mit demselben Material lässt sich also der Betrieb lange aufrecht erhalten.

Wie man sieht hat es die Technik verstanden, uns auch im heissesten Sommer von den Launen der Witterung unabhängig zu machen, und sie hat uns in den Stand gesetzt, auch die Folgen eiserner Winter, wie die des diesjährigen, mit verhältnismässig einfachen Mitteln zu beseitigen!



Kleine Chronik.

Thun. Das Hotel Falken wird durch einen Anbau vergrössert, wodurch die Bettenzahl auf 70 steigt.

Cannes. † In Bad Nauheim verstarb im Alter von 68 Jahren Herr Hermann Daniel Foltz, Besitzer des Hotel Gray et d'Albion in Cannes.

Konstanz. Herr H. Föhrenbach hat in seinem Bahnhof-Hotel das elektrische Licht in allen Räumlichkeiten einrichten lassen.

Pilatus. An Stelle des Herrn Ch. Pfosi, der bekanntlich die Bahnhofrestauration der S. B. B. in Basel leitet, ist Herr Direktor des Hotel Pilatus-Kulm Herr Otto Rittichard gewählt worden.

Automobilverkehr über den Brünig. Der Berner-Oberländische Verkehrsverein hat Massnahmen getroffen, um den leidigen Zuständen zu steuern, und dies namentlich durch Verbreitung der bezüglich Vorschriften.

Paris. Herr Fritz Schwenter, seit einigen Jahren zweiter Direktor des Savoy Hotel in London, ist zum Direktor des im Bau begriffenen Hotel Maurice gewählt worden. Das Hotel wird nächstes Frühjahr dem Betrieb übergeben werden.

Baggio. Herr L. Breitshild, Besitzer des Grand Hotel Baggio hat die Villa Serbelloni samt dem berühmten Park und allen geologischen Liegenschaften von der Herzogin Crivelli-Serbelloni käuflich erworben. Die Villa wird von ihm in bisheriger Weise als Hotel L. Rangens weiterbetrieben.

Eine neue Glühlampe. Das „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung“ berichtet über eine neue, von Professor H. C. Parker erfundene Glühlampe. Die Lampe besteht aus einer äusseren Glasröhre, in der sich zwei Quarzröhren befinden. Die innere Oberfläche dieser Quarzröhren ist mit einer dünnen Iridiumschicht überzogen (Iridium ist ein Platin ähnliches, sehr schweres Metall). Das Innere der Röhren ist mit Quarzpulver fest verstopft. Die Drahtzuführungen sind mit einer, die Elektrizität gut leitenden Masse an den Enden der Röhren befestigt, sodass dadurch ein Kontakt zwischen Draht und Iridium hergestellt wird. Fliesst nun ein Strom durch die beiden Quarzröhren, so wird die Iridiumschicht zum Glühen gebracht und sendet Licht aus. Der Wirkungsgrad der Lampe ist relativ hoch. Sie soll ausserdem grosse Festigkeit und lange Brenndauer besitzen.

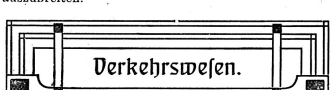
Die Automobilsteuer. macht sich, wie der „Strassb. Post“ aus Mammünster berichtet wird, in den Vogesen-Luftkurorten nicht an der Grenze in höchst unangenehmer Weise fühlbar. An Festtagen kamen immer zahlreiche Gäste aus dem benachbarten Frankreich im Automobil herüber und brachten so den Vogesenwirten ansehnlichen Verdienst. Nun muss aber für jeden fremden Kraftwagen, auch wenn er sich nur wenige Stunden dicht bei der Grenze aufhält, eine Mindeststeuer von 15 Mk. bezahlt werden. Die Folge davon ist, dass die Fremden das Ueberschreiten der Grenze möglichst vermeiden. Das Deutsche Reich hat also von einer solchen Bestimmung wenig Nutzen und die Vogesenwirte haben den Schaden. Den Bestrebungen des Vogesenklub, der Wirt- und Verkehrsvereine zur Hebung des Fremdenverkehrs und dem dringenden Wunsch so vieler Friedensfreunde nach einer Annäherung des französischen und des deutschen Volkes wird durch solche harten Grenzmassregeln gerade entgegen gearbeitet. „Können nicht, und wenn es durch besondere Gesetzgebung geschehen müsste, für diesen Grenzverkehr Ausnahmestimmungen geschaffen werden?“ fragt der Berichterstatter.

Hotel-Gauner. Wir lesen im „Luzern. Tagbl.“: Mit dem Wachsen des Fremdenstromes nimmt auch die Zahl derer zu, die auf raffinierte Weise ihr Glück versuchen, und ihre Kunststücke sind nicht immer leicht zu durchschauen. Das beweist folgende Geschichte, die unlängst sich ereignete: Vor ein erstklassiges Hotel am Quai kam ein adrett gekleideter „Stallmeister einer hohen Herrschaft“, fragte nach Stallungen für Pferde, bestellte als Kurier Zimmer für seine Herrschaft, erkundigte sich nach einer Manège und meldete, die Pferde würden per Bahn gleich eintreffen. In der Tat kam er gegen Abend zu Pferde angereitet, stellte es in die Hotelstallung ein, erbat aber, da ihm das nötige

Geld zur Bezahlung von Transportkosten etc. fehle, einen Vorschuss von 500 Fr. Da eines der Pferde bereits im Stalle stand und der Herr Stallmeister sehr verbindlich war, kam ihm die Hotelleitung nicht Anstoss, dem Quartierbesitzer die gewünschte Summe auszuliefern, womit sich dieser dankend entfernte. Nicht lange, so erschien ein Reitknecht der Luzerner Reitschule im Bureau, um ein Pferd abzuholen, das ein Herr für einige Stunden gemietet und im betreffenden Hotel abzuholen die Ordre gegeben habe. Es war der alte Rappe des Kuriers! Den Reiter und die geborgten 500 Fr. sah man nicht wieder!

Der französische Raucher als Steuerzahler. Kann man sich nicht grossartigen Steuerzahlern vorstellen als den französischen Raucher? fragt ein Pariser Blatt. Es scheint, dass die Regie, im heimlichen Einverständnis mit der „Liga gegen den übermässigen Tabakkonsum“, sich grosse Mühe gibt, ihn vor seinen Leidenschaften zu heilen. Die schlecht gehaltenen Zigarren sind nicht zu rauchen, die Zigarretten gehen auseinander, oder man findet nirgends die Sorte, die man haben möchte; die Tabakpakete taugen auch nichts — und trotzdem steigen die Einnahmen der Regie beständig! In diesem Jahre wird der Staatsschatz für Tabak etwa 40 Millionen steigen. Und wie hoch sind seine Ausgaben? 83 Millionen! Also ein Reingewinn von 37 Millionen. Die Erträge des letzten Jahres werden danach um etwa 14 Millionen übertroffen werden. Und in demselben Verhältnis um 13—14 Millionen steigen die Einnahmen nun schon seit 10 Jahren. Inzwischen führt die „Liga gegen den übermässigen Tabakkonsum“ ihren Kampf weiter; sie kann nicht nur heilen, sondern sie blüht sogar und macht auch Fortschritt! Die Zahl ihrer Mitglieder wuchs in jedem Jahr um mehrere Tausende. Es ist schwer einzusehen, wie diese beiden Statistiken miteinander in Einklang zu bringen sind; aber trotzdem sind sie beide richtig.

Zum diesjährigen Sommerwetter schreibt ein Meteorologe der „Wiener Neuzeit“ (Freie Presse): Hitze und Kälte in rasch wechselnder Aufeinanderfolge; das scheint immer mehr die Charakteristik des heurigen Sommers werden zu wollen. Der 14. Juli hatte als Tagesmittel der Temperatur nur 11,8°, und die auf ihn folgenden Tage, vom 17. angefangen bis einschliesslich den 20., hatten durchschnittlich eine mittlere von 21° C., mit einem Maximum von 27,6° am 20. Juli im Schatten, indes das Minimum der Temperatur am 14. Juli 1,0° betrug. Es muss jedoch hier bemerkt werden, dass ein Tagesmittel der Temperatur von etwa 20° für die jetzigen Tage der Juli ganz normal ist. Die Kälte vom 14. Juli verursachte eine Depression über Ungarn. Dieselbe löste sich bald auf und hoher Luftdruck drang nunmehr vom Westen aus gegen Zentraleuropa vor. So bildete sich daselbst schliesslich am 18. Juli ein grösseres Maximum aus, das nach der kalten, niederschlagsreichen Witterung des 14. Juli wieder warme trockene, schöne Sommerwitterung brachte. Doch vermögen sich heuer grössere Luftdruckmaxima nicht über Europa zu halten, und so zog sich dieses Maximum gar bald wieder nach seinem Ausgangspunkt im Westen Europas über den Atlantischen Ozean zurück. Es stellten sich dann am 20. Juli wieder die regengröndlichen Westwinde ein, die die Schweiz in den letzten Tagen des zweiten Morgenschneezuges Bern-Ofen zuversetzen haben. Statt um 7 Uhr geht dieser Zug künftig um 6.50 von Bern ab. Damit werden direkte Anschlüsse nach Deutschland, speziell nach Norddeutschland hergestellt und die Fahrzeiten wesentlich verkürzt.



Verkehrswesen.

Die Pilatusbahn beförderte Montag den 6. Aug. 1093 Personen, eine Zahl, die letztes Jahr nie erreicht wurde. Im Juli wurden 12,503 Personen befördert und seit der diesjährigen Eröffnung 24,003.

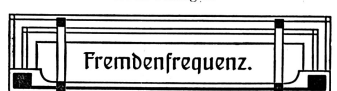
Der elektrische Betrieb der Simplonbahn ist, nachdem die in den letzten Wochen durchgeführten Proben befriedigende Resultate ergeben haben, mit 1. August auf allen Zügen eingeführt worden.

Schweizerische Fahrplankonferenz. Aus den Verhandlungen der dieser Tage abgehaltenen schweizerischen Fahrplankonferenz ist hervorzuhoben, dass die Bundesbahnen einen Preisniedergang des zweiten Morgenschneezuges Bern-Ofen zuversetzen haben. Statt um 7 Uhr geht dieser Zug künftig um 6.50 von Bern ab. Damit werden direkte Anschlüsse nach Deutschland, speziell nach Norddeutschland hergestellt und die Fahrzeiten wesentlich verkürzt.

Die badischen Schnellfahrversuche werden schon im kommenden Winterfahrplan ein praktisches Ergebnis bringen, indem die Verbindung zwischen der Schweiz und Berlin, Hamburg, Bremen, Frankfurt eine wesentliche Beschleunigung und Verbesserung erfährt. Die Badische Eisenbahnverwaltung richtet einen Schnellzug ein, der zwischen Mannheim und Basel nur zweimal, in Karlsruhe und in Freiburg, hält. Insbesondere fährt der Zug nach dem ersten Entwurf des neuen Fahrplans die 135 km lange Strecke von Karlsruhe bis Freiburg in 97 Minuten ohne Aufenthalt durch, während bisher Maschinenwechsel in Offenburg stattfanden. Von Norddeutschland fährt man nur wenig früher als bisher ab, von Berlin über Erfurt nach Frankfurt 7.50 statt 8.00 morgens, von Leipzig 8.35, von Hamburg Klostersee 7.19 statt 7.31, von Bremen etwa 9.20, fährt aber schon 4.30 statt 5.32 von Frankfurt weiter, um 6.22 in Karlsruhe und 9.10 in Basel, Bundesbahnhof, einzutreffen. Von Mannheim geht ein Parallelzug über Strassburg. Man erreicht so Basel zwei Stunden früher als bisher, und kommt von Norddeutschland nach Zürich, Luzern, Bern in einer Tagesfahrt, was bisher nicht möglich war. Man ist 12.03 in Bern, 10.50 in Zürich usw. Genua erreicht man fast drei Stunden früher, 9.25 statt 12.10, und die Verbindung von Basel nach Zürich wird wesentlich beschleunigt. Man fährt erst 9.29 statt 7.52 morgens von Basel, Bundesbahnhof, ab, kommt aber ungefähr ebenso früh wie bisher nach Frankfurt, Bremen, Hamburg und Berlin. Es wird also auch eine Tagesverbindung von Zürich über die schweizerischen Hauptstationen nach Norddeutschland geschaffen, ab Zürich 7.35. Wie weit die Anschlüsse aus Italien dadurch verbessert werden, stellt noch nicht fest.

Eine neue Signalmethode für Eisenbahnzüge. Das Signalsystem für Eisenbahnen ist ein sehr ausgebildetes und bis in kleine Details sorgfältig durchgearbeitetes. Im allgemeinen hat es sich bewährt und es kommen jetzt verhältnismässig selten Unfälle vor, doch sind sie trotz aller Vorkehrungen nicht immer zu vermeiden, da es gewisse Fälle gibt, die sich nicht voraussehen lassen,

und auf die daher bei der Durcharbeitung des Signalsystems keine Rücksicht genommen werden kann. Ein solcher Fall ist z. B. der, dass sich zwei Züge auf einer eingeleisteten Strecke in einem schmalen Einschnitt oder in einer Kurve begegnen, wo kein Ueberblick über die Strecke ist, wie dies z. B. bei dem Spremberger Eisenbahnhügel der Fall war. Ein anderer Fall wieder wäre der, dass bei dichtem Nebel die Signale nicht deutlich sichtbar sind und es dem Lokomotivführer wünschenswert erscheint, zu wissen, ob sich noch ein anderer Zug auf der Strecke befindet. Für diese hat man nun in Amerika eine ganz neue Art des Signalisierens eingeführt, die in jüngster Zeit auch in europäischen Staaten probiert worden ist und sich vorzüglich bewährt hat. Sie besteht darin, dass auf der Lokomotive ein dynamisches Antriebsmittel, die mittels einer kleinen Turbine, die wiederum durch den Dampf der Maschine in Bewegung gesetzt wird, ihren Antrieb erhält. Mittels dieser Vorrichtung, der „Turbo-dynamo“, wird so viel Elektrizität erzeugt, dass ein starker, an der Vorderwand der Lokomotive befestigter Scheinwerfer damit gespeist werden kann. Dieser Scheinwerfer gleicht im allgemeinen den Marinescheinwerfern, noch unverschiedener ist von diesen dadurch, dass vor seiner vorderen Glasfläche noch ein schief nach aufwärts gerichteter Spiegel angebracht ist. Das grelle Licht des Scheinwerfers wird durch diesen Spiegel in zwei Lichtbündel geteilt, von denen das eine geradeaus auf die Strecke fällt, während das andere senkrecht nach oben geworfen wird, und in Form eines grellen Lichtstreifens, der weithin sichtbar ist, sich vom dunklen Nachthimmel abhebt. Das geradeaus geworfene Lichtbündel lässt den Zug auf weitere Entfernungen erkennen, als die beiden bisher gebräuchlichen, ein verhältnismässig schwaches Licht gebenden Signallampen. Das nach oben geworfene Lichtbündel ist aber selbst dann immer noch weithin sichtbar, wenn sich der Zug in tiefen Einschnitten befindet, sodass er selbst nicht mehr zu erblicken ist. Man kann auf viele Kilometer Entfernung ihn noch sehen, wo sich ein Zug befindet, sein Lauf kann von den Stationen aus beobachtet werden, und in Gegenden, wo ein starker Verkehr herrscht, ist es überhaupt kaum möglich, dass er jemals dem Blick ganz entschwundet. Diese Art des Signalisierens vereint mit grosser Einfachheit den Vorteil grosser Zweckmässigkeit und sie dürfte bestimmt zur Sicherung des Eisenbahndienstes erheblich beitragen.



Fremdenfrequenz.

Baden. Anzahl der Kurgäste bis 5. Aug. 6806 343 mehr als die Woche vorher.

Lausanne. En séjour dans les hôtels de 1^{er} et 2^e rang de Lausanne-Quai du 19 au 25 juillet: Angleterre 742, Russie 819, France 1749, Suisse 653, Allemagne 727, Amérique 658, Italie 179, Divers 738. — Total 6145.

Ober-Engadin. Am 31. Juli 1906. Deutschland 3224, Grossbritannien 593, V. S. Nordamerika 542, stark 652, Frankreich 630, Italien 359, Oesterreich 364, Russland 140, Holland 135, Belgien 101, verschiedene Nationen 118. — Total 6898.

Davos. Amtl. Fremdenstatistik. 21. bis 27. Juli: Deutsche 923, Engländer 157, Schweizer 458, Franzosen 128, Holländer 86, Belgier 20, Russen und Polen 200, Oesterreicher und Ungarn 143, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 73, Dänen, Schweden, Norweger 31, Amerikaner 44, Angehörige anderer Nationalitäten 37. Total 3205.

Witterung im Juni 1906.

Bericht der schweizer. meteorologischen Centralanstalt.

	Zahl der Tage					
	Regen	Schnee	Nebel	heile	trübe	mit stark Wind
Zürich. . . .	14	0	0	5	8	5
Basel.	11	0	1	3	9	3
Neuchâtel. . .	8	0	0	6	11	15
Genf.	3	0	0	9	8	13
Montreux. . .	6	0	0	11	6	13
Bern.	10	0	0	7	7	9
Luzern.	13	0	0	5	11	2
St. Gallen. . .	16	0	1	4	11	4
Lugano.	6	0	0	14	4	4
Chur.	10	0	0	7	13	2
Davos.	18	3	0	3	13	2
Rigi.	16	4	11	3	16	2

Sonnenscheindauer in Stunden: Zürich 230, Basel 186, Bern 270, Genf 281, Montreux 203, Lugano 314, Davos 186

Vertragsbruch. — Rupture de contrat.

Fritz Fuchs, Restaurationskellner, aus Nürnberg.

M. Brunner, Direktor, Inselhotel, Konstanz.

Martin Waldis, Portier, von Weggis.

R. Huber-Zepfel, Hotel Krone, Solothurn.

Auskunft erteilt über:

Arend de Smit, Saalkellner, aus Holland, M. Brunner, Direktor, Inselhotel, Konstanz.

Hiezu eine Beilage.

Zur gefl. Beachtung.

Beyor Sie ein Hotel, Pension oder Kuretablissement kaufen oder mieten, verfehlen Sie nicht, vorher vom Hotels-Office in Genf Auskunft und Schätzung über das Ihnen proponierte Geschäft zu verlangen. Das Hotels-Office in Genf ist von einer Gruppe bestbekannter Hoteliers gekrönt und beehrt, Käufer durch erfahrene, uninteressierten Rat zu unterstützen.

An die tit. Inserenten!

Gesuche um Empfehlung im redaktionellen Teil werden nicht berücksichtigt. — Reklamen unter dem Redaktionsstrich finden keine Aufnahme. — Ein bestimmter Platz wird nur auf längere Dauer und gegen einen Zuschlag von 10 bis 25% reserviert.

Messaline-
u. Radium-

Seide

Gestreifte
u. karierte

Louisine-
u. Taffet-

Satin Chine-
u. Ajourée-

G. Henneberg, Seiden-Fabrikant, Zürich.

für Blüten und Rosen in allen Breislagen, sowie stets das Beste in schwarz, weißer u. farbiger „Henneberg-Seide“ v. 95 Cts. bis Fr. 25. — p. Met. — Granit ins Haus. Winter umgeben.