

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 20 (1911)
Heft: 30

Heft

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: 13.01.2026

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

SCHWEIZER HOTEL-REVUE

REVUE SUISSE DES HOTELS



Zwanzigster Jahrgang
Erscheint jeden Samstag

Organ und Eigentum des
Schweizer Hotelier-Vereins

ABONNEMENT: SCHWEIZ: Jährl. Fr. 10.—, halbjährl. Fr. 6.—, vierteljährl. Fr. 3,50, 2 Monate Fr. 2,50, 1 Monat Fr. 1,25. AUSLAND (inkl. Postzuschlag): Jährl. Fr. 15.—, halbjährl. Fr. 8,50, vierteljährl. Fr. 4,50, 2 Monate Fr. 3,20, 1 Monat Fr. 1,60.

INSSERATE: Die einsatzfähige oder deren Raum 25 Cts. (Ausland 35 Cts.); für Reklamen am Schlusse des Textteiles pro Zeile Fr. 1.—. Für Vereinsmitglieder Vergünstigung von 50%, auf diesen Ansätzen. Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt.

Allgemeine Annoncenannahme durch die Expedition dieses Blattes und durch die Unionreklame A.-G. in Bern, nebst ihren Filialen.

Postcheck- & Giro-

Konto No. V, 85 o Redaktion und Expedition: St. Jakobstrasse No. 11, Basel. ■■■■■

Verantwortlich für Redaktion und Herausgabe: E. Stigeler, Basel.

TÉLÉPHONE
No. 2406.

Rédaction et Administration: St. Jakobstrasse No. 11, Bâle. ■■■■■

Druck: Schweizerische Verlags-Druckerei G. Böhm, Basel.

Compte de chèques

postaux No. V, 85 o

Die Vereinsmitglieder erhalten das Blatt gratis. ■■■■■ Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

ABONNEMENTS: SUISSE: 12 mois Fr. 10.—, 6 mois Fr. 5,—, 3 mois Fr. 3,50, 2 mois Fr. 2,50, 1 mois Fr. 1,25. ÉTRANGER (franz. de part compris): 12 mois Fr. 15.—, 6 mois Fr. 8,50, 3 mois Fr. 4,50, 2 mois Fr. 3,20, 1 mois Fr. 1,60.

ANNONCES: La petite ligne ou son espace 25 cts. (étranger 35 cts.); pour les réclames à la fin de la partie rédactionnelle, la ligne Fr. 1.—. Les Sociétaires jouissent d'une remise de 50% sur ce tarif. Rabat en cas de répétition de la même annonce.

Les annonces sont uniquement acceptées par l'Administration de ce journal et l'Unionréclame S. A. à Berne et de ses succursales.

Vingtième Année

Parfait tous les Samedis

Organe et Propriété de la
Société Suisse des Hôteliers

Todes-Anzeige.

Den verehrlichen Vereinsmitgliedern machen wir hiemit die schmerzhafte Mitteilung, dass unser Alt-Vizepräsident und Aufsichtsrats-Mitglied

Herr Julius Boller vom Hotel Victoria in Zürich

am 21. Juli im Alter von 54 Jahren unerwartet rasch gestorben ist.

Mit dem Tode des Herrn Boller haben wir wiederum den Verlust eines um die Entwicklung des Vereins und seiner Bestrebungen hochverdienten Mitgliedes zu beklagen.

Julius Boller war ein echtes Kind der Stadt Zürich! Am 11. Februar 1857 erblickte er daselbst das Licht der Welt. Schon in früher Jugend war ihm Gelegenheit geboten, Einblick in das vielseitige Getriebe des Hotelwesens zu gewinnen, da seine Eltern vom Jahre 1862 an die altebekannte Pension „Schwanen“ am Mühlebach in Zürich innehatten. Nach Absolvierung der Alltagsschule besuchte er während 2 Jahren das Gymnasium und 2 Jahre lang die Industrieschule, um dann nach Lausanne überzusiedeln, woselbst er vier Semester an der Ecole industrielle studierte. Hier sehen wir den jungen Mann als Lehrling in einer Restaurant Uetliberg und rief den Sohn nach Hause zurück, um ihm in Gemeinschaft mit seinem Bruder Robert die Leitung dieses Etablissements zu übertragen. Wir sehen in der Folge den jungen Hotelier noch einmal sein Domizil wechseln. Im Jahre 1882 übernahm er mit seinem bereits genannten Bruder das Hotel Victoria in Zürich, das von ihrem Vater in diesem Jahr gekauft wurde und das seither unter ihrer geschickten Leitung zu hoher Blüte gelangte.

Der Verstorbene bekleidete vom Jahre 1903—1909 das Ehrenamt eines Vizepräsidenten unseres Vereins und wurde im Jahre 1909 in den Aufsichtsrat gewählt. Er vertrat ferner unseren Verein als Mitglied des Comité exécutif de la Fédération Universelle des Sociétés d'hôteliers, dem er bis zu seinem Hinschied angehörte. In diesen Ehrenchargen hat Herr Boller seine reichen Erfahrungen und vielseitigen Kenntnisse ohne Reserve in den Dienst des Vereins gestellt, wie namentlich auch als Kassier des Tschumifonds, den er seit Gründung dieser Institution in mustergültiger Weise verwaltete.

Grosse Verdienste hat sich der Dahingeschiedene auch um die Hotelindustrie der Stadt Zürich erworben, indem er während seiner mehr als 30-jährigen beruflichen Tätigkeit und besonders als langjähriger Vizepräsident des stadtzürcherischen Hotelier-Vereins für die Interessen seiner Standesgenossen und Kollegen unermüdlich tätig war.

Rastlose Arbeitsfreude, Noblesse in allen Handlungen, gewissenhafte Durchführung übernommener Verpflichtungen, treue Hingabe an seine Kollegen, das waren die Charaktereigenschaften des Entschlafenen, die ihm bei den Mitgliedern unseres Vereins ein dauerndes, liebevolles Andenken sichern werden.

Die Erde sei ihm leicht!

Namens des Vorstandes:
Der Präsident: O. Hauser.



Aufnahms-Gesuche. Demandes d'Admission.

Français
Litt. de culture

Mr. Theodor Koller, Bad Lüterswil in Bucheggberg 70

Paten: HH. Alfr. Pillau, Bahnhofbuffet, und G. Stettler, Hotel Bielerhof, Biel.

Mr. Léon Ripert, Hôtel de Paris, Genève 70

Parrains: MM. W. Michel, Hôtel des Bergues, et R. Kiesel, Hôtel des Alpes, Genève.

Wenn innerst 14 Tagen keine Einsprachen erhoben werden, gelten obige Aufnahmgesuche als genehmigt.

Si d'ici 15 jours il n'est pas fait d'opposition, les demandes d'admission ci-dessus sont acceptées.

Folgen der Automobilhetze.

(M.-Korrespondenz.)

Am 1. Juli hat die P. L. M.-Bahn auf der Route des Alpes, der grossen Alpenstrasse, die von Evian am Genfersee über zehn der höchsten Gebirgspässe nach Nizza erstreckt, einen öffentlichen Automobilverkehr eröffnet, der in Zukunft vorwiegend den Touristenverkehr dienen soll. Mit dieser Tat ist ein Ereignis vollzogen worden, das für den Reiseverkehr in den französischen Alpen und für den wirtschaftlichen Wohlstand der dortigen Bevölkerung von ausschlaggebender Bedeutung ist. Die Wichtigkeit des Ereignisses wurde durch eine von der Direktion der P. L. M. veranstaltete Eröffnungsfeier, zu der zahlreiche Vertreter der französischen Presse geladen waren, in gebührende Beleuchtung gerückt, wie die Franzosen es ja überhaupt meistert verstehen: einem Unternehmen durch Beigabe von aussermehr Pomp und durch geschickte Dekoration vermehrte Zugkraft zu verschaffen. — Der begeisterte Empfang, den der Teilnehmer der Eröffnungsfeier allenthalben in Savoyen und in der Dauphiné bereitet wurde, und das überall zutage tretende Verständnis für das Wesen des Kraftwagenverkehrs zeigten die Bevölkerung der französischen Alpenländer von der denkbar sympathischsten Seite. In einigen Orten der Route waren Ehrenpforten aufgerichtet worden, ganze Dörfer trugen reichen Flaggenschmuck, al und jung drängten sich in den engen Dorfstraßen, um die Autos der P. L. M. mit Böller-schüssen und Alpenrosensträußen zu begrüßen.

Wenn man diese Begeisterung über die Schaffung des regelmässigen Automobilverkehrs auf der grossen französischen Alpenstrasse mit den Pöbeln und Scherzen vergleicht, denen die Automobile in vielen Gegenden der Schweiz ausgesetzt sind, so wird man begreifen, warum unser Land von den Autotouristen mehr und mehr gemieden wird. Während in Savoyen und in Tirol dem Automobilismus stets neue Strassen geöffnet werden und der internationale Reiseverkehr überhaupt jede mögliche Förderung erfährt, machen sich die Behörden fast aller Kantone der deutschen Schweiz am Werk, den Kraftwagenverkehr durch unverständliche und lächerliche Beschränkungen immer mehr zu unterbinden. In Tirol und in Frankreich baut der Staat Automobilstrassen bis in die Regionen des ewigen Schnees, über Pässe von annähernd 3000 Meter Meereshöhe, am Zuger-, Vierwaldstätter- und Thunersee, den beschutzen Fremdengegenden der Schweiz, wird der Autoverkehr während langer Stunden des Tages ganzlich verboten. Die Hotels in Savoyen bauen Garagen im Umfange grosser Hallen, die bis zu hundert Fuhrwerke aufnehmen

können, während die Garagen in den Hotels in der Schweiz sozusagen leer stehen. Welch ein Kontrast! Wahrlich, das Ausland scheint im besten Zuge zu sein, uns hinsichtlich der staatlichen Förderung des Reiseverkehrs erheblich zu überflügeln.

Lassen wir für heute die so oft wiederholten Klagen über die Rückständigkeit und verkehrsfeindlichen Tendenzen eines Teiles unseres Landvolkes und nicht minder unserer Behörden beiseite. In der Tagespresse ist darüber nachgerade genug geschrieben worden. Beschäftigen wir uns dagegen mit den Folgen der beklagten Zustände, die sich allmählich zu einer schweren wirtschaftlichen Schädigung vieler Erwerbszweige unseres Geschäftes auswachsen beginnen. Es ist bereits in Nr. 25 dieses Blattes an Hand eines Beispieles dargelegt worden, dass die Interessen der Hotels durch das automobilfeindliche Gebaren der Behörden und der Bevölkerung vieler Kantone erheblich beeinträchtigt werden, indem sich die Zahl der Automobilreisenden von Tag zu Tag vermindert. Ein ähnlicher Fall, der in Nr. 25 Ausgeführt wurde nur noch erhärtet, wurde kürzlich von einem erstklassigen Hotel in Zürich gemeldet. Ein früherer Guest, dem sich das Haus in empfehlender Erinnerung gebracht hatte, schreibt jenem Hotel aus England:

Monsieur,

Je vous remercie pour votre aimable lettre du 21 juin; j'avais l'intention de faire partie de la réunion des ingénieurs à Zurich, mais par conséquent des misères que l'on fait subir les automobilistes dans votre charmant pays, je me suis décidé à attendre une amélioration des conditions de la circulation sur les routes avant de faire visite de nouveau à la Suisse.

Veuillez, agréer, Monsieur.

Man hört viel und oft sagen: es sei lächerlich, von einem Boykott der Schweiz durch die ausländischen Automobilfahrer zu sprechen; die Schweiz werde nie und nimmer boykottiert werden. Diese Redensarten werden durch offensichtliche Tatsachen nach Art der vorstehenden Lügen gestraft. Wenn auch ein Boykott durch die fremden Automobilclubs noch nicht offiziell ausgesprochen wurde, so scheint das Feuer doch in versteckten geschürt zu werden. Jedenfalls sieht die heutige Sachlage einem Boykott verzweigt ähnlich. In interessierten Gegenden des Auslands wird alles getan, um die Schweiz als automobilfeindliches Land hinzustellen; es wird alles kolportiert, verdreht und aufgebaut, was mit dem Automobilverhältnissen unseres Landes im Zusammenhang steht, um aus diesen Verhältnissen eigenen Vorteil zu ziehen. Ob die Autotouristen nun aus eigenem Antrieb oder auf Beschluss der Automobilclubs unserem Lande fernbleiben, kommt in der Wirkung wohl auf das gleiche heraus. Die Schweiz wird vom Automobil gejagt, und wenn die heutigen Verhältnisse nicht einer baldigen Gesundung zugeführt werden, so wetten wir zehn Automobile gegen ein Droschenpferd, dass der internationale Automobilclub an seiner nächsten Konferenz im Monat Dezember den allgemeinen Boykott proklamieren wird. Ob aber der Boykott über die Schweiz verhängt wird oder nicht, so bleibt die Tatsache doch bestehen, dass die Automobilhetze dem Lande schon heute Tausende von ehemaligen Gästen entfremdet hat, Gäste, die durchwegs den finanziell sehr gut gestellten Kreisen angehören und deren Fernbleiben der Hotelindustrie eine Schädigung von vielen Hunderttausenden, wenn nicht Millionen, zufügt.

Die Automobilgegner werden uns vielleicht entgegnen, das Befahren der schweizerischen Strassen sei ja gar nicht allgemein verboten; unser Volk verlangt von den Automobilisten

nur strikte Respektierung der gesetzlichen Fahrvorschriften und gehörige Rücksichtnahme auf die einheimische Bevölkerung, vorab die Fussgänger. Darauf haben wir zu antworten, dass sich die fremden Automobilreisenden weniger an den gesetzlichen Verordnungen als vielmehr an dem pöbelhaften Benehmen unserer ländlichen Bevölkerung stossen, die sich in Schmähungen und Grobheiten gegenüber den Automobilisten nie gesagt tun kann. Allerdings sind auch lächerliche Beschränkungen des Fahrtyps auf 20 km und weniger auf offener Landstrasse ein Humbug und jedenfalls eines Verkehrslandes *par excellence* unwürdig. Was speziell die Ruhestörungen durch das Auto und die Staubentwicklung anbelangt, so ist schon des öfteren konstatiert worden, dass erstere bei einem Tourenauto kaum grösser sind als bei einem gewöhnlichen Einspanner; hinsichtlich des zweiten Punktes aber wäre es Sache des Staates und der Gemeinden, durch Förderung bereits angehobener privater Studien ein rationnelles Mittel zur Bekämpfung des Strassenstaubes herbeizuführen. Wir haben übrigens die Beobachtung gemacht, dass Pferdegespanne sehr oft ebensoviel Staub entwickeln wie das Automobil. Wer einmal das Malheur hatte, bei einer Alpenwanderung auf einer stark frequentierten Bergstrasse einen Postzuge mit Hauptwagen und 20 Beiwagen zu begegnen, wird unsrer Behauptung, die durch Wahrnehmungen von anderer Seite bestätigt wird, wohl beipflichten. Es würde aber gleichwohl keiner Seele einfallen, deshalb über die Unzweckmässigkeit des Postwagenverkehrs zu räsonieren. Warum? Der Postwagen ist eine durch das Alter geheiligte Institution, an deren Existenz sich das Volk gewöhnt hat, während das Auto eine moderne Erfindung ist, die nur den sog. oberen Zehntausend zu Gebote steht — für viele Grund genug, sie zu befieheln.

Bei aller Vorliebe für ländliche Stille und ruhige, staubfreie Strassen, wird doch jedermann zugeben müssen, dass ein Fremdenverkehrsland wie die Schweiz, deren Wohlfahrt in erster Linie vom internationalen Reiseverkehr abhängt, die Entwicklung eines so zukunftsreichen Verkehrsmittels niemals wird hemmen dürfen, ohne sich selbst empfindlich zu schädigen. Der Kraftwagen wird allen Einschränkungen und Anfeindungen zum Trotz seinen Siegeszug über die Welt ausführen und auch die Schweiz wird sich früher oder später gezwungen sehen, vernünftige Verkehrsbedingungen zu schaffen, wenn sie ihren Rang als Verkehrsland nicht verscherzen will.

Als nachteilige Folge der Automobilhetze kommt nicht allein der Frequenzrückgang des mit dem Kraftfahrzeug reisenden Publikums in Betracht, sondern das Kesseltreiben gegen das Auto birgt ausserdem noch die Gefahr in sich, dass die Schweiz von einem Teil des übrigen Publikums als ungünstiges Land angesehen wird. Ein Autler, der jemals vom Landvolke belästigt, oder von einem Polizistenschikanier oder ungerechterweise in Busse genommen wurde, wird keine passende Gelegenheit vorübergehen lassen, unser kleines Bergland zu diskreditieren und seinen Bekanntenkreis von Besuchen der Schweiz abzuhalten. Zum mindesten wird eine einzige, einem fremden Gaste widerfahrene Unbill genügen, ihn und die Seinen auf jeden ferneren Besuch unserer Kurorte verzichten zu lassen. Nach dieser Seite hin besteht die ernsteften uns heute bedrohende Gefahr.

Die schädlichen Folgen der Automobilhetze hat als Hauptträger des Fremdenverkehrs in erster Linie die Hotelindustrie zu tragen. Dies ist eine Ungerechtigkeit, die umso nachhaltiger empfunden wird, als die Hoteliers gegenüber der internationalen Konkurrenz sowieso schwer anzukämpfen haben.

Neben der Hotelindustrie werden ausserdem sämtliche Lieferanten der Hotels: Landwirte, Metzger, Bäcker, Kolonialwarenhändler, sowie die Gewerbetreibenden, wie Schreiner, Wagner, Schmiede usw. in Mitleidenschaft gezogen. Im fernern die Inhaber der Magazine an Fremdenplätzen. Im höchsten Grade unverständlich muss nun die Tatsache anmuten, dass gerade diese Kreise, deren Interessen am Fremdenverkehr nachgewiesen sind, zum Grossteil Gegner des Automobils sind. Es muss denn auch versucht werden, diese Leute über ihre wahren Interessen aufzuklären und sie aus Gegnern zu Anhängern des Kraftwagenverkehrs zu machen.

Über das Mittel, diese Aufklärung mit Aussicht auf Erfolg durchzuführen, verfügt jeder Hotelier! Wenn nach der Saison die Lieferanten ihre Rechnungen präsentieren, so vertröste man die Herren auf bessere Zeiten, indem man auf den unbefriedigenden Geschäftsgang hinweist, hervorgerufen durch die schwache Frequenz infolge Ausbleibens der Automobilisten und ihrer Angehörigen. Der Zweck heiligt bekanntlich die Mittel und darum will uns scheinen, dieser Ausweg dürfte eingeschlagen werden, ohne dass der Hotelier dabei an seinem Ansehen starke Einbusse erleide. Ueberdies ist es nur recht und billig, dass diejenigen, die an den gegenwärtigen ungesunden Verhältnissen im Automobilwesen wesentliche Mitschuld haben, auch die Folgen ihrer kurzfristigen Handlungsweise mittragen helfen. — Viele unserer Leser mögen diese Idee vielleicht belächeln; aber wir sind überzeugt, dass die Herren Lieferanten, sobald ihr Portemonnaie touchiert wird, sich auf ihre wahren Interessen besinnen und ihren bisherigen Standpunkt in der Automobilfrage aufgegeben werden, hande es sich nun um Bauern, Metzger oder Handwerker. Diese Leute sind durchwegs nur durch ihren Geldsack verwundbar und für fortschrittliche Ideen auf dem Gebiete des VerkehrsweSENS nur zu gewinnen, wenn ihnen dabei ein persönlicher Vorteil winkt. Zeigen wir ihnen diesen Vorteil! Auf jeden Fall dürfen die Hoteliers nichts unversucht lassen, den Lieferanten vermehrte Rücksichtnahme auf

das Interesse ihrer besten Abnehmer, der Hotels, einzupflanzen. Diese Rücksichtnahme dürfen wir füglich beanspruchen, denn sie entspricht der kaufmannischen Tugend, die wechselseitigen Geschäftsbeziehungen neben der Wahrung des eigenen Vorteils auch zur Stärkung der wirtschaftlichen Position des Kunden auszunutzen.

Ist erst einmal ein Bruchteil der gewerbetreibenden, auf das Fremdenverkehrswesen angewiesenen Bevölkerung so weit, ihre heutige Kurzsichtigkeit hinsichtlich des Automobils einzusehen, so dürfte die Zeit der praktischen Reformen im Kraftwagenverkehr nicht mehr ferne sein. Der veränderten Stimmung des Volkes werden dann auch die Behörden Rechnung tragen müssen. Setzen wir also den Hebel der Auflösung beim gewöhnlichen Bürger an, die tonangebenden Persönlichkeiten werden dann aus Rücksicht auf ihre Popularität von selbst nachinkinen.

Der Autotourismus ist ein Glied des Reiseverkehrs, das die Schweiz ohne tiefgründige wirtschaftliche Schädigung nicht ausschalten kann und die Hotelindustrie ist ein so bedeutender wirtschaftlicher Faktor, dass sie die weitgehendste Rücksichtnahme verdient. Die Automobilfrage ohne Berücksichtigung der Hotelinteressen nur nach dem einseitigen Standpunkt der Automobilgegner lösen zu wollen, wäre eine verfehlte Massnahme, die unbestreitbar eine schwere Schädigung breiter Schichten unserer Bevölkerung im Gefolge hätte. Aus diesem Grunde muss die Gesetzgebung eine Gesundung der heutigen Verhältnisse ermöglichen und wir glauben, wenn einerseits die Automobilgegner nur ein Geringes ihrer übertriebenen Forderungen fallen lassen und andererseits die Automobilbesitzer und Chauffeure sich den Vorschriften des Gesetzes, namentlich bezüglich der Fahrgeschwindigkeit, strikte unterziehen, so dürfte es nicht allzuschwer halten, eine beide Parteien befriedigende Lösung der brennenden Frage zu finden.



Die erste Ersteigung der „Jungfrau“.

Zur Erinnerung an den 2. August 1811.

Von Gerhard Reiser.

Nachdruck verboten.

Es ist heute nur noch eine „alpine Leistung“, wenn irgendein Anhänger des Bergsports die Jungfrau ersteigten hat. Die Männer, die vor hundert Jahren dies Ziel erreichten, dürfen wohl als kühne Helden gefeiert werden, und sie erscheinen denen würdig, dass man auch noch heute ihrer „Ta“ gedenkt.

Denn eine Tat war das allerdings. So lange ein Berggipfel noch nicht ersteigert ist, ist der erste Versuch, seinen Gipfel zu erreichen, immer eine Kühnheit, und diese Kühnheit war vor hundert Jahren eben deshalb besonders gross, weil überhaupt noch wenige Male erst der Versuch gemacht worden war, den Riesen der Alpen beizukommen. Viele derselben hielt man überhaupt für vollkommen unzugänglich, weil auch die Topographie der Umgebung dieser Bergriesen völlig unbekannt war.

Erst die wissenschaftliche Erforschung des Alpengebietes, die wir vor allem einem Manne danken, der auch einer der ersten Ersteiger des Mont-Blanc war, ermöglichte die Ersteigung der anderen Berggipfel und regte dazu an. Dieser Mann war der Naturforscher Horace Bénédict de Saussure (1740–99), der Begründer einer Naturforscher-Dynastie, ein ungemein vielseitig gelehrter Herr, der als der „Humboldt des Alpengebietes“ betrachtet werden kann.

Noch im Jahr 1786 schrieb Johannes Müller in dem ersten Buche der Geschichte der Schweiz: „Man weiss keinen Menschen, welcher den weissen Berg (Mont-Blanc) oder das Schreckhorn ersteiget hätte.“ Freilich ist die Vorsicht, die in diesen Worten liegt, immerhin geboten; man weiss keinen Menschen, aber es ist doch nicht unmöglich, dass es schon in früheren Zeiten kühne Ersteiger dieser Berggipfel gab, ohne dass sie bekannt wurden, und ohne dass man ein Interesse daran nahm, ihre Namen der Nachwelt zu überliefern.

Die Welt trat damals erst in das Zeitalter exakter Naturforschung, die derartige Berg ersteigungen, die Untersuchung der Berggipfel, der Höhenluft usw. für wertvoll und wichtig hielt.

Gerade aber in jenem Jahre, als der grosse helvetische Geschichtsschreiber jene Wortschreib, wurde die erste bekannte Ersteigung des Mont-Blanc ausgeführt. Ein einfacher Mann, Jakob Balmat von Chamoniex, unternahm sie im Jahre 1786, um bald darauf dann auch den Dr. Pacard aus Genf hinaufzugehen. Indessen war doch erst die am 3. August 1787 von de Saussure in Begleitung von 18 Trägern und Führern unternommene Ersteigung dieses höchsten Berges Europas recht bedeutungsvoll, weil diese durch die physikalischen Beobachtungen de Saussures wissenschaftliche Bedeutung erlangte. Erst ein Vierteljahrhundert später wurde die Jungfrau zum ersten Male ersteigert.

Natürlich gab es auch schon in früheren Zeit einzelne kühne Männer, die leichter zugängliche Berge der Alpen bezwangen. So wurde der Titlis schon im Jahre 1739, der Mont Velan 1779, die Dent du Midi 1784, der Gross-Glockner in Kärnten 1799, der Ortler 1804 bestiegen. Indessen erreicht man erst nach der Ersteigung der Jungfrau den Gipfel des Finsteraarhorn 1812; der Piz Bernina wurde erst 1850, die höchste Spitze des Monte Rosa erst 1855 und nach manchen vergleichbaren Versuchen das Schreckhorn erst im Jahre 1861 bewältigt.

Natürlich ist es nicht Zufall, dass die einen Berggipfel so früh, andere, die keineswegs so hoch sind, um so vieles später ersteigert wurden.

Dass der Mont-Blanc, als der höchste Berg Europas, am meisten das wissenschaftliche Interesse erregte, ist selbstverständlich. Hatte die Saussure diese Tat vollbracht, brauchte ihm, dem es vor allem auf die geologischen, barometrischen und physikalischen Beobachtungen ankam, nicht mehr viel an der Untersuchung niedrigerer Berge zu liegen. Andere Bergriesen aber entstiegen weitläufigen Gletscherrrevieren oder wilden, abgelegenen Bergtälern, die in damaliger Zeit noch von allen Kulturländern so entfernt lagen, dass es oftmals viertägiger Unternehmungen bedurfte hätte, um durch diese Wildnis zu gelangen, Unternehmungen, die von ganz anderen Gefahren begleitet waren, als sie nur der Kühnheit des Bergsteigers begegneten.

Heute sind eben der Sportheitenschaft der Alpinisten die Wege völlig geebnet. Heute gehören zur Ersteigung eines Berggipfels wohl auch noch körperliche Gewandtheit, Ausdauer, Kraft und Verwegigkeit, um Gefahren zu überwinden, aber man kennt doch diese letzteren genau und kann sich daher gegen sie besser rüsten.

Unter solchen Umständen ist dann die erste Ersteigung der Jungfrau vor einem Jahrhundert immerhin als ein sehr bedeutsames Ereignis in der Alpinistik anzusehen.

Die Brüder Joh. Rudolf und Hieronymus Meyer aus Aarau waren die Männer, die in Begleitung zweier Walliser Gemüsjäger, die ihnen als Führer dienten, den Ruhm dieser ersten Ersteigung der Jungfrau erwarben.

Die Brüder Meyer reisten am 29. Juli 1811 von Aarau ab, stiegen über die Grimsel ins Wallis und nahmen ihren Weg ins Lötschental. Ausser von den genannten Walliser Führern, aus den sie jedem 25 Batzen für den Tag bezahlten, nahmen sie noch einen Träger aus Guttannen und drei ihrer Leute aus Aarau mit sich, und ersteigten am 1. August, ausgerüstet mit Lebensmittel, Holz, einer Leiter und Seilen von hundert Fuß Länge, den Lötschen-gletscher. Nachdem die Lötschenbücher überstrichen war, schickten sie ihre drei Dienstleute aus Aarau wieder zurück. Die des Bergsteigens Ungewohnten hatten sich zu ängstlich gezeigt und ihnen mehr Mühe gemacht, als ihre Mitnahme ihnenförderlich war.

Die anderen aber schritten weiter auf dem Wege zur Jungfrau, und, um den Weg besser auszumitten zu können, trennten sie sich zunächst. Indes der Guttanner beim Gepäck zurückgelassen wurde, nahm Rudolf Meyer mit einem Gemüsjäger seine Richtung südwärts, um eine Eishöhle zu erklettern, wo er sich orientieren wollte, während Hieronymus mit dem anderen Jäger sich nordwärts einem anderen Schneegebirge zuwandte, bis er die Jungfrau bestimmt erkannte. Als dies geschehen, vereinigte sich die ganze Expedition wieder an einer etwas hochliegenden, aus dem Eismeer hervorragenden Felsklippe an der nördlichen Seite des Gletschers, da wo sich der Aletschgletscher mit dem Aletsch-gletscher vereinigt. Hier übernachteten sie, um der ersten Tageshelle des 2. August die Reise fortzusetzen.

Durch das von der Jungfrau und dem Mönch herabziehende Gletschertal, den Jungfrau-firn, aufwärts zog die Gesellschaft, bis man den obersten Gipfel der Jungfrau vor sich liegen sah. Vielfache Zerklüftungen des Firn zwangen die Bergsteiger, an gefährlichen Stellen die Leiter zu gebrauchen. Und als man im Begriff war, den letzten Gipfel zu bestiegen, brach der Föhn los und zwang die Reisenden, zu ihrem letzten Nachtquartier zurückzukehren, das sie um 2 Uhr nachmittags erreichten.

Nachmittags zogen sie nach einem östlich liegenden, ebenfalls von der Jungfrau herabziehenden Eistal und suchten sich dann zur Übernachtung einen bequemeren, sichereren und höher gelegenen Punkt aus. Wo das gewesen ist, ist nicht mehr recht ersichtlich, da der Bericht über diese erste Besteigung der Jungfrau, welche Zschokke nach den Angaben der Brüder Meyer lieferte, den Angaben widerspricht, welche einer der Brüder gelegentlich einer späteren Ersteigung über diese erste Tour machte.

Am Morgen des 3. August brachen die Reisenden dann von ihrem zweiten Nachtlager auf, und indem sie den Guttanner zu den Lötscheralpen zurückzanden, um neue Vorräte von Lebensmittel und Holz dort abzuholen, rückten die übrigen vier zur Jungfrau vor. Was sie jedoch für ein ununterbrochenes Schneefeld gehalten hatten, war Täuschung gewesen. Sie sahen vor sich plötzlich eine Tiefe von 40 bis 50 Fuss, zu welcher sie nur mit Mühe gelangen konnten. Der Weg hinab zum Fusse des Jungfraugipfels war ein schmaler Gletscher-rücken oder Sattel, von dem sich steile Bergwände in die Tiefe senkten. An einem tiefliegenden Schnee eingestossenen Stock befestigte man das Seil, und einer nach dem andern glitt hinab, um sich dem Fusse des Gipfels zu nähern.

Zwischen nackten Felsklippen zog sich ein schmales Schneeband hinauf bis zur Höhe, die man mit Hilfe des Seils, das vom Voransteigen den befestigt wurde, erklimm. Aber obgleich es 8 Uhr war, als man mit dem Ersteigen begann, war man mittags noch nicht auf dem Gipfel. Als man die letzte Kuppe der Jungfrau vor sich sah, zeigte sich kein anderer Weg auf, als über einen scharf zugespitzten Eiskamm, auf dem man sich reitend setzte und vorsichtig, halb sitzend, halb kletternd, aufwärts glitt, links in das dunkle Tal von Lauterbrunnen, rechts nach den Eiszapfen hinter dem Mönch hinabblickend. Noch war eine tiefe Eisapsalte zu überschreiten, die den Schneekamm von der Kuppe des Bergens trennte, dann ebnete sich das Schneelager, und nach wenigen Schritten standen die Reisenden, 2 Uhr nachmittags, auf dem Gipelpunkte des Jungfrau-gletschers, der damals etwa 12 Fuss im Durchmesser hatte.

„Diese Gestaltung“, so schreibt uns G. Studer in seinem Werk „Über Eis und Schnee“ in welchem diese und die späteren Jungfrau-bestiegeungen mit genauer Kenntnis des Terrains geschildert und miteinander verglichen werden, entspricht keineswegs der Form des Jungfrau-gipfels, wie sie von allen späteren Jungfrau-bestiegeuren wahrgenommen wurde, und es lässt sich die damalige Beschaffenheit desselben nur dadurch erklären, dass eine mächtige Schneewächte dem sonst scharf zulaufenden Gipfelgrat anhangen musste. Der Himmel wölbte sich wolkenlos in schöner dunkler Bläue, doch nicht blauer, als man ihn bei dunstreiner Atmosphäre in den Tälern zu sehen gewohnt ist, über den ersten Besteigern der Jungfrau. Vom Gipfel hinabgeschen, schienen alle Gletscher Ebenen zu sein, ohne bedeutende Erhöhung oder Vertiefung. Das bewohnte Land mit seinen Alpen und Tälern sah einem unermesslichen Blaichfeld gleich. Schaudernd senkte sich der Blick in die entsetzliche finstere Kluft des Lauterbrunnentales. Obschon der Himmel wolkenlos, die Luft heiter war, lag unter ihnen alles schwarz, dunkel, lichtlos. Da war keine Stadt, kein See, kein Fluss. Man suchte vergebens die Kette des vaterländischen Jura. Alles war ein triebes verschwimmendes Einerlei. So lautet die Schilderung der Reisenden.

Die Nachricht von dieser ersten Ersteigung der Jungfrau erschien den Leuten ganz unglaublich. Obwohl die Gebrüder Meyer einer durchaus geachteten Familie angehörten, begleitete man ihre Erzählungen mit Misstrauen.

Lediglich um dieses Misstrauen zu heben und seinen Vater und Onkel von dem Odium des Bergsteiger-Lateins zu befreien, unternahm im folgenden Jahre der Sohn des einen der beiden Brüder, Gottlieb Meyer, am 3. September 1812, die zweite Jungfrau-Besteigung.

Was damals unglaublich, ungewöhnlich und eine kühne Tat war, ist es heute nicht mehr, wenn auch immerhin noch eine rechte ansehnliche Leistung. Mit Hotels, Schutzhütten und Bergbahnen rückt man dem Gipfel der Jungfrau näher, die noch vor hundert Jahren so unüberwindlich erschien.

Aus andern Vereinen.

Verband der Verkehrsvereine vom Zürichsee und Umgebung. Dem sechsten im Drucke erschienenen Bericht über die Tätigkeit des Vorstandes im Jahre 1910 entnehmen wir folgende Daten:

Das Hauptaugenmerk des Verbandsvorstandes war neben der Propagandatätigkeit darauf gerichtet, dem noch jungen Verband den Boden immer fester und solider auszubauen. Der Verband zählt fast alle um den See herum gelegenen Gemeinden zu seinen Mitgliedern, zu denen sich noch eine schöne Anzahl Hoteler und Wirtse der Seegegend zusellen. Die Mitgliederbeiträge haben sich seit der Gründung des Verbandes, die vor dreizehn Jahren erfolgte, mehr als verdoppelt und die Zahl der Mitglieder ist Subsistanz ist von 33 auf 56 gestiegen. Diese Entwicklung hat der Verband fast ausschliesslich der neu vergrösserten Tatkraft seines Präsidenten, Herrn Kantonsrat Gattiker, zu verdanken. Für das Jahr 1910 hat der Verband 30,000 Kärtchen vom Zürichsee erstellen lassen und zwar 15,000 Stück mit deutschem und 7000 Stück mit französischem Text. Die Verteilung des letzteren 15,000 Stück erfolgte durch die Verkehrs- und Reisebüros der Schweiz und des Auslands und durch Auslandsbüros in den Weltmetropolen. Der Verband ist in Berlin ein weiterer Teil in grösseren Hotels ausgehängt. Im weiteren beschickte der Verband gemeinsam mit dem Verkehrsverein der Stadt Zürich, den Uetlibergbahn, der Zürcher Dampfboot-Gesellschaft, der Dolderbahn und der Arth-Rigi-Bahn die Brüsseler Weltausstellung. Vom Verband aus waren ein 10 Meter langes Bild vom Zürichsee und kleinere Bilder aus der Seegegend ausgestellt. Die Jahresrechnung zeigt ein Einnahmen von 366,50, Ausgaben von 369,50, geschied also mit einem Defizit von Fr. 73.— ab. Von den Ausgaben entfallen die Hauptosten auf das Plakat vom Zürichsee (Fr. 175,80) und auf die Exkursionskarten (Fr. 175,70).

Kleine Chronik.

Lausanne. Das Hotel Jura-Simplon, welches seit Oktober geschlossen war und neu erbaut wurde, wird am 1. August unter dem Namen Modern Hotel Jura-Simplon wieder eröffnet. Das Etablissement verfügt über allen Komfort der Neuzeit, kalt und warm Wasser in allen Zimmern und Vakuum Cleaner.

Minusio. Hier wurde eine A.-G. Kinotheke eingerichtet für den Erwerb von Terrain und zum Bau eines Hotels. Das Aktienkapital beträgt 300,000 Fr., die Aktien laufen auf 100 Fr. Als Verwaltungsräte sind genannt die Herren Dr. Luciano Bacchero, Locarno, und Albert Joos-Pohl, Minusio.

Wehr (Baden). Bei der statthalterlichen Zwangsversteigerung wurde das vor etwa 10 Jahren auf 300,000 Mk. erworbenen gesamtlich geschätzte Areal des Hotel Wehrbach für 80,000 Mk. von der Handwerkerbank Basel, als I. Hypothekargläubiger, erworben. Zuschlag ist bereits erteilt.

Bad im Hotel. In St. Gallen brach am 25. d. um Mitternacht ein Hotel-Hirsch am Marktplatz Feuer im Dachraume aus. Der Dachstock brannte vollständig nieder. Das oberste Stockwerk ist teilweise ausgebrannt. Die Fremden konnten sich retten, ebenso das Personal, das den Dachstock bewohnte. Die Brandursache ist unbekannt.

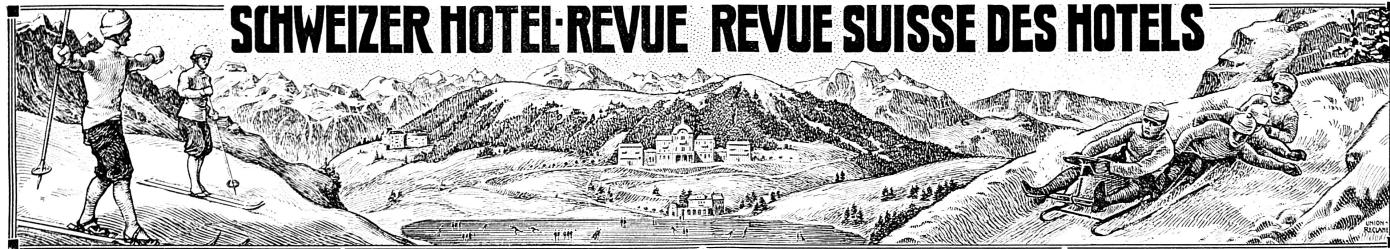
BASEL, Hotel Jura

Grösstes Hotel II. Raumes, gegenüber dem Bundesbahnhof, Zentralheizung, 90 Betten von Fr. 2,50 an.

AVIS.

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

SCHWEIZER HOTEL-REVUE REVUE SUISSE DES HOTELS



Cuisine internationale.

A peine la saison des voyages a-t-elle vraiment commencé qu'on rencontre de nouveau dans la presse quotidienne des plaintes plus ou moins fondées sur la vie à l'hôtel. Un jour, on disserte sur la plaine des pourboires, le lendemain, ce sont les prix „trop élevés“ auxquels on s'attaque ; c'est ensuite „la cuisine d'hôtel“ sur laquelle on tombe à bras raccourcis. Si toutefois on étudie ces plaintes de plus près, on ne tarde pas à s'apercevoir qu'elles ne résistent généralement pas à un examen objectif. L'hôtelier compétent, le spécialiste, doit notamment trouver où ne peut plus grotesque la façon dont la cuisine d'hôtel moderne est décrite et celle dont „l'heureuse époque“ des anciennes et primitives auberges est portée aux nues. Le critique superficiel semble généralement ne pas se rendre compte que les temps ont changé, devaient changer, même pour les menus d'hôtel ; que la carte des mets a subi une métamorphose fondamentale depuis „le bon vieux temps“ et qu'elle a du se plier aux exigences du jour. D'où le peu de compétence que l'on rencontre dans les nombreuses critiques.

On reproche avant tout à la cuisine d'hôtel moderne sa trop grande „internationalité“. Le client d'hôtel, dit-on, doit trop et trop souvent renoncer „aux plats nationaux“ originaux et charmants et se voit ainsi privé d'un attrait particulier de son voyage. Il en était tout autrement jadis ; chaque pays, chaque hôtel avait sa cuisine spéciale, de sorte qu'un voyage, même bref, offrait des variétés nombreuses et de piqûrants contrastes, des surprises qui le rendaient agréable et plein de charme. Chaque hôtel possédait une ou plusieurs spécialités connues de lui seul, qui faisaient sa fierté et sa gloire, et sur lesquelles l'hôtelier veillait comme sur la prunelle de ses yeux.

Et bien qu'en introduisant dans chaque menu un véritable mets national on puisse le compléter et le relever d'une façon heureuse pour les gastronomes, il n'en ressort pas moins de ce que nous venons de dire que les hôtels, en adoptant la cuisine internationale, ont moins suivi leur propre inclination que sacrifié à la nécessité des temps, c'est-à-dire qu'ils sont allés au devant du désir général du public voyageur dont ils ont toujours eu en vue le bien-être. Considérez sous cet angle, les élucubrations des gognoins professionnels apparaissent comme de ridicules exagérations qu'il convient de ne pas prendre au sérieux.

Il faut accorder une toute autre importance aux voix qui plaident la cause d'une cuisine plus végétarienne.

Il se manifeste à cet égard depuis un certain nombre d'années de nouvelles tendances et de nouveaux courants qui proviennent de la modification des idées dominantes sur la valeur des substances nutritives, voire même de conceptions moins étroites sur la plus ou moins grande utilité de tel ou tel aliment. Il y a incontestablement beaucoup de gens qui doivent la santé à leur régime végétarien et qui, pour cette raison, ont une tendance peut-être excessive à chanter les louanges et les vertus d'une alimentation strictement végétarienne. Sans vouloir suivre ces fanatiques bien intentionnés dans le domaine des exagérations ni les couvrir de ridicule, on sera obligé d'avouer que le végétarisme a produit toute une série de guérisons surprenantes. D'où la ferme croyance des végétariens endurcis à l'insuffisance de leur théorie.

L'industrie hôtelière ne saurait suivre le nouveau mouvement sans un examen mûri et approfondi ; mais elle aussi doit se réserver sa part dans la solution de cette importante question dont le but final tend à créer une opposition vigoureuse à l'exagération dans la consommation de la viande. L'industrie hôtelière sera probablement même appelée à jouer un rôle prépondérant dans ce domaine. Aussi longtemps qu'il ne s'agit que de combattre l'excès de la consommation de la viande et non de supprimer complètement cette dernière, le mouvement peut être sûr de la sympathie et de l'appui d'un grand nombre d'hôteliers.

Le concours ouvert par la Société suisse des Hôteliers pour l'élaboration de menus réformé a fourni la preuve que notre industrie accueille avec intérêt et bienveillance les innovations qui paraissent rationnelles et nécessaires ; par contre, elle ne „marchera“ jamais pour soutenir des exagérations manifestes.

L'expérience des dernières années a montré que la consommation de la viande peut être considérablement restreinte sans danger pour l'organisme et nous sommes persuadés que les hôtels en tiendront compte à l'avenir plus que ce n'était le cas jusqu'ici. Sans aucun doute la viande sera dans les années qui vont suivre mise quelque peu à l'arrière-plan au profit des légumes et des fruits. Plus de variété dans la liste des mets et davantage de végétaux, telle sera la solution de la question culinaire.

L'hôtel lui-même ne pourra qu'y gagner, car il est prouvé que la cuisine végétarienne revient sensiblement meilleur marché que l'alimentation carnée. Le bénéfice net de la cuisine pourrait donc augmenter dans une certaine mesure sans prestation plus forte de l'hôtel, et l'industrie hôtelière ne saurait que profiter du changement. En tout état de cause, les hôteliers peuvent considérer tranquillement la transformation progressive des opinions en matière culinaire et la modification des principes d'alimentation. Ils n'ont rien à y perdre. Au contraire, la dite transformation provoquera une amélioration de la situation générale de l'industrie hôtelière, puisque, d'avis général, l'exploitation de la cuisine semble devoir être à la fois plus simple et plus profitable.

Telles sont les plaintes amères exhalées par les fervents enthousiasmes des spécialités. Mais on ne se trompera pas beaucoup en prétendant que ces gognoins regrettent moins les plats spéciaux que les prix peu élevés d'autrefois. Car chacun sait que les hôtels modernes connaissent les „plats nationaux“ tout aussi bien que les modestes auberges de jadis. Aujourd'hui plus que jamais la direction de l'hôtel se conforme aux désirs des hôtes, et, dans chaque établissement, il est loisible à quiconque n'aime pas la table d'hôte de manger à part et d'élaborer son menu à sa convenance. Mais pour cela — et c'est ici qu'on découvre l'origine de mainte critique peu aimable — il doit puiser un peu plus profond dans sa bourse que ce n'était peut-être le cas il y a un certain nombre d'années.

Jadis, lorsque le mouvement des étrangers n'était encore qu'à l'état d'embryon, il se peut que les mets nationaux aient été à leur place ; mais aujourd'hui le mouvement des voyageurs est devenu si considérable qu'aucun établissement très fréquent ne pourrait renoncer sans préjudice à la cuisine internationale. Les différents plats nationaux y sont du reste servis dans la mesure des circonstances et figurent sur la table comme partie intégrante des grands menus. Mais il n'est décidément pas possible à un hôtel dont la clientèle se recrute parmi toutes les nations civilisées de fournir aux Allemands un menu spécialement allemand, aux Anglais un menu purement anglais et de servir aux Français et aux Italiens présents à l'hôtel leurs plats nationaux. Un service de ce genre disséminerait trop les moyens dont on dispose, rendrait l'exploitation trop coûteuse et l'empêcherait d'être rentable. Qu'on songe seulement à l'augmentation du personnel de cuisine que nécessiterait une exploitation de ce genre. La cuisine internationale doit précisément jouer le rôle d'intermédiaire.

Le fait que la cuisine française s'est élevée au rang de cuisine internationale tient à ce que, depuis des siècles, les Français ont montré l'exemple dans la confection et la découverte de nombreux plats. Le sol de la France a non seulement engendré les gourmets les plus raffinés mais, aujourd'hui encore, ce pays fournit les cuisiniers et les chefs les plus réputés. En outre, les livres de cuisine de toutes les nations ne sont que des imitations de la littérature pro-

L'industrie des automobiles.

Sous ce titre, M. V. Potterat, ingénieur-directeur de la S. A. Russo-Baltique pour la construction de wagons, à Riga, publie dans la *Gazette de Lausanne*, un intéressant article, que nous reproduisons ci-après :

J'ai lu avec un très vif intérêt la lettre de M. Mégevet, de Genève, parue dans la *Gazette de Lausanne* du 4 juillet, contenant, avec une légitime protestation, quelques renseignements sur la production de l'industrie automobile suisse pendant ces dernières années.

Les chiffres qui témoignent de cette production sont très élégants et honorent hautement ceux qui luttent avec opiniâtreté pour introduire une nouvelle industrie de grand avenir dans notre patrie, mais il est très regrettable qu'un si grand nombre de nos compatriotes, mal initiés sans doute au plus bel instrument de progrès que nous devons à la science moderne, puisque l'automobile porte en elle toutes ses conquêtes, lui donnent un coup funeste en entravant son développement et en ternissant le bon renom de notre pays à l'étranger.

Je regrette bien vivement, avec ceux de mes compatriotes qui travaillent à la réussite, qui vivent de cette industrie et qui rendent un grand service à la Suisse, en un mot, je regrette, dis-je, cet état d'esprit qui règne à l'état endémique dans certaines contrées de notre chère patrie, esprit qui consiste à employer tous les moyens pour barrer la route au progrès.

Ils sont libres d'agir à leur gré, me dira-ton. Je dis non, car la liberté des uns, dans une question d'intérêt général, comme dans d'autres d'ailleurs, finit où commence celle des autres.

Il m'est toujours apparu que lorsque l'opinion de la majorité est favorable, la minorité doit s'incliner et persuader que je suis que la majorité du peuple suisse est pour le progrès, je trouve et j'estime qu'en agissant ainsi, mes autres compatriotes sont tout simplement égoïstes, car ils entraivent la marche d'une industrie de premier ordre que chacun de nous devrait avoir à cœur de protéger et d'encourager comme une future et grande industrie nationale et aussi à l'égal de ce qui précède pour que l'étranger qui nous fait l'honneur de visiter notre pays en automobile en emporte un bon souvenir, conforme à l'opinion dans laquelle l'étranger s'est plu à la considérer, dans tous les domaines.

Je sens qu'une place plus grande devrait être réservée à cette industrie, chez nous, parce que nos ouvriers sont d'une habileté justement reconnue à l'étranger tout comme la probité mécanique et l'ingéniosité de nos constructeurs et aussi parce que les qualités inventives d'une partie de notre peuple sont aussi élevées que celles de ceux qui nous entourent : la terre est bonne, il suffit d'y semer le grain et la moisson germera.

Pour marcher résolument de l'avant, il faudrait d'abord suivre l'exemple de ceux qui réussissent dans la même voie et ensuite, il serait désirable que nos autorités, si soucieuses d'encourager d'autres progrès, non moins dignes d'intérêt, prissent en mains très sérieusement la cause de l'automobile en favorisant son expansion au milieu de nos populations, en leur montrant tout le profit qu'elles peuvent retirer de la locomotion nouvelle, qui finira malgré tout par supplanter toutes les autres.

Au sujet de la réglementation des vitesses, point n'est besoin de lois disparates et vieillottes, de règlements aussi stupides que surannés, que chacun applique à son gré. Il est entendu que tant que le monde sera monde, il y aura des riches et de ceux qui ne le sont pas, ceux qui ont une automobile et ceux qui n'en ont pas, ceci dans la même proportion que ceux qui peuvent se payer cheval et voiture ; alors pourquoi cette animosité sourde contre l'œuvre de quelques-uns et le plaisir des autres, si le net est profitable à chacun de nous et à l'avenir de notre pays ?

Il faudrait à mon avis, tout en distribuant un guide complet, contenant, avec les règles modernes de la circulation, des conseils et des renseignements indispensables aux voyageurs, avec la liste des routes impropre à la circulation des automobiles et aux autres véhicules en attendant que celles-ci aient reçu une amélioration les adaptant à la locomotion nouvelle, il faudrait, dis-je, et mon opinion prévaudra, j'en suis certain, laisser la liberté absolue des vitesses, mais frapper avec la plus grande sévérité ceux qui par imprudence ou excès quelconque, auront causé des accidents tombant sous leur responsabilité. Les bons conducteurs eux-mêmes auraient intérêt à ce que les mauvais chauffeurs soient démasqués et l'épuration se fasse très rapidement d'elle-même, la prudence deviendrait la mère de la vertu et chacun y trouverait son compte. Les meurs détestables que nous pratiquons actuellement, très volontiers même, à tort ou à raison, l'étranger, se dissiperaient bien vite devant une réputation d'organisateurs de premier ordre et de traditionnelle hospitalité.

Moi qui ai parcouru l'Europe en tous sens et qui ai 200,000 km. environ à mon actif, sans avoir causé d'accident à autrui et sans avoir eu malheur à partir avec la justice, je ne réponds nullement de mes capacités à pouvoir affronter les routes suisses sans enfreindre l'un quelconque de ses règlements en roulant à 20 km. à l'heure au lieu de 18 et malgré que cette différence est à peine perceptible et représente l'allure d'un cheval, et alors même que je n'aurais causé aucun accident, je serais considéré comme le pire des chauffards et condamné comme tel. Et, d'ailleurs, si cela nous fait plaisir ou bien nous est utile, personne ne peut nous empêcher de parcourir une route déserte dans le laps de temps le plus petit possible, d'être ici et là dans le même temps. J'ai roulé des centaines de kilomètres à l'allure de 100 km., 120 km., et même quelquefois 150 km. à l'heure, lorsque la route était plate et libre sans difficulté et j'avais beaucoup de peine à circuler à l'extrême ralenti comme aujourd'hui encore, au tiers de la vitesse autorisée dans la plupart de nos grandes villes d'Europe et à cette allure-là, croyez-moi, on échappe moins souvent qu'on n'est sujet à le penser, à la malencontreuse collision, parce que le code de la rue est mal fait et que chacun s'y promène en long et en large suivant son gré, sans se soucier de ce qui s'y passe. Le résultat en est que les accidents causés par les attelages sont de beaucoup les plus nombreux et les plus graves.

Nos routes et nos rues devraient être doubles en somme, d'un côté les allants et de l'autre les venants, ainsi que cela se pratique dans certaines rues de Glasgow pour le gros camionnage. Les piétons devraient de même s'habituer à marcher sur le trottoir, rien que sur le trottoir, et ne jamais traverser la chaussée à l'arrivée d'un véhicule sans calculer s'ils ont encore le temps de le faire en toute sécurité.

Mes compatriotes qui ne sont pas du même avis que moi m'excuseront, j'en suis sûr, de leur dire des choses qui sont peut-être contraires à leurs désirs, mais je leur répondrai que, bien souvent, j'ai été douloureusement peiné de l'opinion émise dans tous les journaux et devant moi, au sujet de l'attitude de la Suisse vis-à-vis de l'automobile.

— ■ ■ ■ —

La Psychologie du Touriste.

Un écrivain parisien de race et de talent, M. Albert Dauzat, vient de faire paraître chez Henri Didier à Paris, un volume fort intéressant : *Pour qu'on voyage* dont nous extrayons le chapitre suivant. Ajoutons que M. Dauzat, un observateur et un styliste, est l'auteur de nombreux volumes dont l'un d'eux, la *Suisse moderne*, paru en 1910 — très étudié, est fort bienveillant pour notre pays.

„Le touriste un peu expérimenté n'a pas besoin de considérer le registre de l'hôtel pour connaître la nationalité de ses commensaux : mieux encore qu'à leur accent ou à leur langue maternelle, on les distingue infailliblement à leur manière d'être, à leur façon de comprendre et de pratiquer le voyage. Le type physique lui-même varie plus que la psychologie de la race.

Voyez celui-ci. Il a appris à voyager ; il sait où il va, toujours le guide dans la poche ; il connaît mieux encore l'art de se faire servir. Avec une politesse brève et un peu hautaine, ses demandes sont des ordres. Sans prodigalité inutile, il ne regarde pas à la dépense, pourvu qu'il en résulte pour lui un agrément correspondant ; car, sous ses dehors graves, il a les gouts d'un grand enfant qui ne pense qu'à s'amuser et qu'à jouer à la balle. Le voyage doit réaliser pour lui le maximum de confort : aussi emporte-t-il de nombreux bagages, sans en être jamais embarrassé. Très exigeant pour l'hygiène et la propreté, on peut passer derrière lui dans les hôtels où il a coutume de descendre. Jaloux de son intimité comme de son *home*, il garde une extrême réserve vis-à-vis des autres touristes et se lie rarement avec eux quand ils lui ont pas été présentés. Affable, cordial et dévoué avec ses amis, il ignore les autres et agit avec eux en prenant ses aises, comme s'ils n'existaient pas. Pourquoi se gêner vis-à-vis du voisin ? il n'a qu'à agir de même. Chacun pour soi dans le *struggle for life*. Celui-là, vous l'avez reconnu, c'est l'Anglais.

L'Allemand, lui aussi, sait voyager, mais par une autre méthode. Au confort il préfère l'économie. Il dépense moins, mais en revanche, il est moins exigeant ; aussi les hôteliers le préfèrent-ils à son voisin. Il réduit ses bagages au minimum, se contentant au besoin d'un sac

tyrolien, qu'il chargerait sur ses épaules, afin de faire quelques trajets à pied, ce qui lui permettra d'éviter des frais de voiture et de funiculaire, tout en l'instruisant davantage, car il songe au moins autant à s'instruire qu'à se divertir. Mieux documenté encore que l'Anglais, il est observateur, se lie facilement, et cherche à tirer parti — trop lourdement parfois — des hommes comme des choses. Gai compagnon, bon enfant, on est à l'aise avec lui. Rarement moqueur, il fait fi de la toilette pour lui comme pour les autres. Quoique l'orgueil de sa race lui fasse parfois manquer de tact et qu'il manifeste — surtout l'Allemand de l'Est et du Nord — une certaine rudesse primitive et inconsciente, c'est peut-être, à mon sens, le plus agréable compagnon de rencontre pour un touriste, même Français, à condition, bien entendu, d'éviter les questions irritantes, et de ne pas entrer en matière en lui parlant de l'Alsace-Lorraine et de l'excellence de nos armements.

Le Français a encore beaucoup à faire pour apprendre la pratique du voyage, bien que la clientèle des "circulaires" et du tourisme en montagne soit plus expérimentée que celle des villégiatures cotières ou balnéaires à poste fixe. Mais a-t-il beaucoup changé depuis 1840, lorsque Tepper nota déjà qu'il emporte avec soi ses habitudes? Cette remarque n'a généralement pas cessé d'être vraie. Il se documente mal — je l'ai dit — bien que les progrès à cet égard soient déjà sensibles. Il voyage — surtout les femmes — beaucoup pour se faire voir et écouter, pour plastronner et montrer ses toilettes. Il parle haut, content de lui-même, discutant un peu sur tout — souvent à tort et à travers — affectant parfois, par genre, la critique systématique, volontiers railleur, car il ne manque pas d'esprit: économie au fond, mais dépenser à l'occasion par ostentation. En revanche, complaisant et serviable, même avec les inconnus, galant avec les femmes, sachant faire preuve, quand il le faut, de discrétion et de tact, sa politesse le fait aimer partout où il est reçu. Il sait reconnaître la moindre prévenance, complimenter lorsqu'il est content; il s'intéresse à ses hôtes, a un mot aimable, même pour les gens de service, qui — aux yeux de l'Allemand et surtout de l'Anglais — n'existent pas. Au lieu de donner des ordres, il exprime des désirs. Il a le sens des nuances."

trop grand; mais déjà la seule intention de vouloir causer un préjudice devrait suffire à persuader nos membres de cesser une fois pour toutes toutes relations d'affaires avec M. le docteur Felbermann. Le manque de tact de ce personnage dans les affaires commerciales et le fait patent que sa plume est à bout devraient suffire à montrer que la réclamation qu'il peut faire est complètement dépourvue de valeur.

—><

La concurrence.

Dans certains petits endroits de stations d'étrangers, la propagande se fait d'une façon plus ou moins honnête.

Je connais par exemple un endroit où la propagande est tout à fait déloyale. Voici ce qui se passe :

Une station se trouve dans le fond d'une vallée; naturellement, pour y parvenir, il faut traverser bien des villages. La station possède plusieurs hôtels. Avant qu'une personne arrive à destination, elle passe par diverses mains, le long de la vallée, qui toutes dénigrent abominablement les autres maisons à part une, qui, entre parenthèses, est la plus mal tenue de toutes.

Il me semble que la Société des Hôteliers devrait surveiller de pareils procédés, qui, tout en faisant tort aux hôteliers en premier lieu, montrent à l'étranger un triste côté du caractère suisse.

Je serais heureux d'apprendre si dans d'autres parties de la Suisse, les choses se passent de la même façon que chez nous.

L. G.



Herr A. L. aus Hamburg, zurzeit in einem schweizer Kurorte sich aufhaltend, schreibt uns: Ich No. 29 der „Fremden-Revue“ wird dem Wald ein Lob und geschenkt und zwar mit Recht. Die Erhaltung des Wälders ist ganz im Interesse des Fremdenverkehrs, speziell auch der Schweiz. Der Ruf nach Schutz des Wälders ist überhaupt in volkswirtschaftlicher Hinsicht wohl begründet. Auf etwas anderes sollte man aber in ihrem schönen Lande ebenfalls noch die grösste Sorgfalt und Umsicht legen; auf die Schaffung von Parkanlagen. Nach dieser Richtung wird meine Überzeugung gemäss in der Schweiz an manchen Orten zu wenig getan, trotzdem die notwendigen Vorbereckungen für die Errichtung von Parkanlagen, sowohl kleineren wie grösseren Stiles, vorhanden sind. Es mag dies wohl dahin kommen, dass die Bevölkerung solcher Anlagen doch unterschätzt wird. Die Schweiz ist die Fremdenland par excellence. Sie sollte speziell solchen Anlagen, vornehmlich an den mittleren und grösseren Fremdenzentraten, vermehrte Aufmerksamkeit schenken. Es darf nicht übersehen werden, dass der Fremde solche Anlagen liebt und sie wohl zu schätzen weiss. Sie dienen ihm als Erholungsauftenthalt, an dem seine Freude hat und der auch seiner Gesundheit zuträglich ist. Leider wird beobachtet gar oft der letzte Platz eines Ortes der Spekulation geöffnet. Ein solches Vorgehen muss sich mit der Zeit bitter rächen.

Anmerkung der Redaktion. Der geschätzte Einwohner dieser Meinungsausserung sieht die Situation etwas zu schwarz, was die Schweiz anbelangt. Gewiss liegt es in Deutschland namhaft grosses Gewicht auf die Verhältnisse in privaten Parks, und es gibt speziell Kurorte, die in dieser Hinsicht geradzu vorbildlich sind. Wir sind die letzten, die den Wert solcher Anlagen, speziell für den Fremdenverkehr, verkennen; anderseits ist aber doch zu sagen, dass wir in der Schweiz mit wesentlich anderen Verhältnissen zu rechnen haben. Unser Land birgt Seen und Berge und ist überreich an Naturseeren von überwältigender Pracht. Ja, man kann doch wohl ohne Uebertriebung sagen, dass unsere Fremdenzentren, wie Zentralschweiz, Berner Oberland, Emmental u. s. w., ein grosser Naturpark sind. Bei solchen Verhältnissen ist das Mangel an Parkanlagen nicht in dem Massse fühlbar, wie es eben an den Orten der Fall ist, die in erster Linie auf solche Anlagen angewiesen sind. Immerhin wird man ja auch bei uns im Interesse einer noch intensiveren Förderung des Fremdenverkehrs diesen Punkt nicht ausser acht lassen können.

Herr F. aus Dresden in L. Ihre Reklamation, die Bezug hat auf die Gültigkeitsdauer der Eisenbahnfahrkarten in der Schweiz, ist nicht stichhaltig. Die Personenkarten für einfache Fahrt haben nur für den Tag ihrer Ausgabe Gültigkeit; eine Ausnahme hiervon machen nur die Billette nach Stationen, die mehr als 200 Kilometer von der Ausgabestadt entfernt sind; diese Billette haben Gültigkeit für den Tag ihrer Ausgabe und bis Mitternacht des folgen-

den Tages. Da nun die Strecke Basel-Lauterbrunnen nur 180 Kilometer beträgt, so waren Sie gehalten, die Fahrt von dort vorliebgerewesen, eine Rundfahrtkarte zu Ersuchen, die zwischen Basel-Otten-Bern-Thun-Interlaken-Wengen-Latzenbach-Zermatt-Oberalp. Dieses Billet kostet Fr. 41,90 und ist 45 Tage gültig. Wenn Sie sich einige Zeit, d. h. über 8 Tage, am Thunersee aufhalten wollen, so tun Sie gut, ein Generalabonnement für diesen See zu lösen. Ein solches Billet kostet für 8 Tage Fr. 10 und für 15 Tage Fr. 15 (1. Platz) und berechtigt zur beliebigen Benutzung der fabrillanmässigen Dampfbootfahrt. Ihre Frage, welcher von den beiden Seen, der Thuner- oder der Brienzersee, lohnender sei, kann ohne weiteres nicht beantwortet werden. Das liegt vom Geschmack ab. Genau so verhält es sich mit den drei obertäglichen Seen, von denen jeder seine eigenen Reize hat. Ihr Generalabonnement berücksichtigt Sie übrigens auch, auf dem B. Juobersee herum zu fahren und dessen Schönheiten zu genießen.

Verkehrswesen.

Die Bundesbahnen haben im Monat Juni 6,920,000

Reisende und 1,109,000 Gütertonnen befördert. Die Transporteinheit beträgt 15,561,000 Fr. Die gesamte Betriebsinhalnahme für die Zeit ab 1. Januar 1911 beträgt 88,036,582 Fr. oder 4,116,309 Fr. mehr als für den gleichen Zeitraum des Vorjahrs; die gesamten Betriebsausgaben betragen 57,690,584 Fr. oder 4,477,827 Fr. mehr als für den gleichen Zeitraum des Vorjahrs. Der Überschuss der Betriebsausgaben für die Zeit ab 1. Januar 1911 bis 30. Juni beträgt 30,345,988 Fr. oder 361,517 Fr. weniger als in der gleichen Periode des Vorjahrs.

Neue elektrische Bahn Lugano-Como-Mailand. Die Verbindungen von Como sollen eine neue direkte Verbindung mit der lombardischen Metropole erhalten. Das Unternehmen Itala, welche arbeitete Projekt sieht eine normale spurgleiche zweigleisige elektrische Bahn vor, die in der Nähe der öffentlichen Anlagen in Como ihren Anfang nehmen und über Camerlata, zum Teil unterirdisch, auf die Piazza Cordusio in Mailand ausmünden soll. Die für 46,6 km — davon 5661 m Tunnels — berechnete Linie wäre um 7,4 km kürzer als die Staats- und um 5,4 km als die Nordbahn. Da keine Zwischenstationen vorgesehen und Niveaualängen mit Ausnahme weniger in Como selbst vermieden werden, könnte die Zuggeschwindigkeit auf 100 Stundenkilometer gesteigert werden. In jeder Richtung möglicherweise 27 Züge geführt werden, jeder Zug würde aus einem Kraft- und einem Anhängewagen bestehen. Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant. Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem Rhythmus zwischen den Achsen entströmt strahlähnlich das Wasser, dessen Druckstärke sich bequem regulieren lässt. Eine Sturzwelle am hinteren Ende des Wagens mit spiralförmig angebrachten Gummistreifen reicht Wasser und Schmutz zur Seite und stumpt die Strassen ab, sodass das lastige Sandtreiben in Zukunft wegfallen wird; zwei vorläufige Versuchsfahrten haben eine bemerkenswerte Sparsamkeit der Strassenflächen gezeigt.

Unter einer Breite von 5 m ermöglicht die Maschine eine Sprungelastifizierung von 1000 m.

Eine solche Anlage ist in der Schweiz noch nicht gesehen.

Die Bahn ist ausschliesslich für die Förderung von Reisenden und Gepäck, sowie der Post geplant.

Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 14 Millionen Franken. Sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, wäre der neue Schienennetz von der allergrössten Bedeutung für Lugano und den südlichen Kantonsteil.

Die erste elektrische Strassenwaschmaschine

ist letzter Tage in Strassburg in Dienst gestellt worden.

In Gegenwart des Beigeordneten Tinne, des Direktors Clauss und einiger Gemeinderatsmitglieder wurde die originelle Maschine in ihre Tätigkeit erprobt.

Das Elektromotor bewirkte sich ausgezeichnet. Im Nu waren die Strassen blitzblank und wieder getrocknet.

Die elektrische Strassenwaschmaschine stammt aus dem Betrieb von C. & Cie Berlin. Sie wiegt 3800 kg und kann 2500 m Wasser pro Minute aussaugen.

Die Kraft liefern 2 Motoren von 4 Pferdestärken und eine elektrische Batterie von 40 Zellen. Eine einzige Ladung reicht 14 Stunden. Für eine 10 stündige Arbeitszeit belaufen sich die Betriebskosten auf Fr. 2,25 bis 2,50. Einem R



Hotelverpachtung.

Für die Sommersaison 1912 wird das Grand Hotel Lavarone, 1200 m., in Lavarone, Valtagana (Südtirol) verpachtet. Neues Hotel, vollständig eingerichtet, schöne Zimmer, Post-, Telegr.- u. Telefonamt im Hause. Mod. Kühlräume, Garage, Lawn Tennis-Platz, Wald, herrl. aussichts. Lage mit best. Klima, gr. Zukunft für Wintersport sowie als Sanatorium geeignet. Das Hotel ist auch verkäuflich. Ausk. erteilt die Banca Mutua Popolare in Rovereto (Oester.).

Lausanne.

Dans un quartier au centre des affaires, on offre à louer dans bâtiment à deux étages, de l'ordre d'environ 4 chambres, 60 lits, avec confé-brisserie au rez-de-chaussée. Situation excellente. G 85
Sadr. à MM. J. Redard, notaire & A. Grossi, régieur, 4 Rue Centrale 4, Lausanne.

F. Trümpli, Comestibles, Glarus
offert:
Bulgaren-Eier 1000 St. Fr. 80
ab Buhs. per Kg. Fr.
Nidel-Kochbutter 3.10
Centrifugen-Tafelbutter 3.40
pt Glarus. (Ue 9729)
Prager Schinken 3.20
franko jeder Schweizer Talbahnticket.

EXTRACT MONOPOL
Feinste Tafelsauce
bestes Kochhilfsmittel
A. G. MONOPOL
Gutenberg (Kt. Bern)
Ue 9532

Unterstelle mein in
grösserer Stadt Thüringen,
gelegenes, gutgelebtes Hotel I. Ranges
dem Verkauf. Anzüglich
nach Verhandlung. Off.
von mir Schätzbar. Ue 1392 an die Union-Rekl.
Annonc.-Expedition, Bern.

Walliser Aprikosen
G 88 franco 5 kg. 10 kg.
Extra Ausw. Fr. 5.50 10.80
z. Einmach. 4.50 8.80
Emile Bender, Handelsg., Fully (WaL.)

Die vorteilhafteste Bezugssquelle für
Centrifugen-, Tafel- & Koch-Butter sind
SCHWEIZ. MOLKEREIEN
RENENS (WAADT). Lieferung täglich!
(Ue 9 14) IV

Wanzen
Schwabenkäfer,
Motten, Mäuse etc.
Wer eine gründliche Ausrottung von Ungeziefer ausführen lassen will, wende sich an unterzeichnete Firma

Reelle vertragliche mehrjährige Garantie. (Ue 1038)
Spezialität in Ausrottung der schädlichen und lästigen Motten in Polstermöbeln.

Promoter Versand von Mitteln mit Gebrauchsanweisung.

Strenge reelle u. discrete Bedienung.

Aeltestes, seit 43 Jahren bestehendes Geschäft für Verteilung von Ungeziefer.

J. Bürgisser
Desinfektionsanstalt
Nachfolger von A. Egli, Chemiker

Zürich I
Augustinergasse 14.

Für jedes Hotel unentbehrlich

ist ein gutes Desinfektionsmittel.

Automors desinfiziert giftfrei und geruchlos!

Automors reinigt die Luft!

Automors vertreibt Fliegen u. andere Insekten!

In allen Droguerien, Apotheken usw. erhältlich;
wo nicht erhältlich, direkter Versand durch:

C. C. Denner-Meier, Zürich II

Generaldepot.

Bordighera □ Riviera □ Italien.

Zu verkaufen oder zu vermieten grösseres

HOTEL

in geschützter Lage mit herrlicher Aussicht. Reich möbliert. Erstklassige Kundschaft. 100 Betten. Zentral-Heizung. Gas, Elektrizität. Lift. Grosse Halle, Terrasse, Garten. Garage. Vorteilhafte Bedingungen. Mässiger Preis. Offeren: Architekt Winter, Bordighera (Italien).

BASEL

HOTEL STORCHEN

Einziges Haus mit Garten im Zentrum der Stadt. Ruhige Lage. 120 Betten von Fr. 2.50 an. Moderner Komfort. Prima Küche und Keller. Grosses Café-Restaurant. 8 Billards. Pilsner und Münchner Bier direkt vom Fass. Vollständig umgebaut und renoviert. — Omnibus — Tram No. 1 und 5.

G. Jaekle, Besitzer.



Generalvertreter für die Schweiz: Adolf Maier, Weissenbühlweg 12, Bern.



Hotel-Verkauf.

Landgasthof in industriereichem Hauptorte der Ostschweiz ist Verhältnisse halber an solventer Käufer zu verkaufen.

Das Hotel befindet sich nächst dem Bahnhof, hat grossen Saal, Stallung, Bad, elektr. Licht, Gas, gut frequentiertes Restaurant und ist in Geschäftseisenkreis vorzüglich eingeführt.

Offeren unter Chiffre Z. G. 9457 an die Annonc.-Expedition Rudolf Mosse, Zürich.

G 71

Woll- und Baumwollfriese endlose Filze und Gurten
bis zu den grössten Breiten, liefern
für Dampfmangel beli-biger Konstruktion und alle Plättterei-Zwecke
Dollfus & Noack, G.m.b.H.
Mülhausen im Elsass. Ue 8911



Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleterre et le continent et la "Princesse Elisabeth" qui définit longtemps le record mondial de la vitesse. Télégraphie Marconi et service postal à bord de chaque paquebot. H 1089

Pour renseignements, guides et prospectus GRATUITES, s'adresser à l'AGENCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, St. Albangraben No. 1, à BALE.

Cette ligne est desservie par des splendides paquebots à Turbines qui le baptisent le "Jan Breydel" et le "Pieter De Coninck", les plus rapides paquebots faisant le service entre l'Angleter

Zentralheizungs-Fabrik Bern A.-G.

vormals J. Ruef

1040

Ue 8897

empfiehlt sich zur Erstellung von Zentralheizungen aller Systeme. Wäschereien, Tröcknereien, Bade-Einrichtungen u. Desinfektions-Apparate, Giesserei, Kupfer- u. Kesselschmiedearbeiten, Fabrik: STATION OSTERMUNDINGEN.

Depot: SPEICHERGASSE 35, BERN



CEYLINDO TEA

A PERFECT TEA.

8 verschiedene Qualitäten.

In Kisten von 5, 10, 20, 30 oder 50 Kilos.

Zu inklusiven Preisen franco Fracht, Zoll und jeglichen Spesen ins Haus überall hin geliefert.

Man verlange Preise und Gratis Muster.

Allineige Exporteure

Kearley & Tonge, Ltd.,

Hauptsitz - LONDON: MITRE SQUARE, E.C.
Indische Filiale. CALCUTTA: 10, Government Place.
Ceylon Filiale. COLOMBO: Union Place.
Englische Filialen: 350.

Man richte alle Anfragen an das "Continental Department":
Mitre Square, London, E.C.

(Ue 10395)

Excellent petit orchestre

(6 personnes) existant depuis dix ans, dirigé par professeur diplômé de conservatoire, cherche engagement pour les saisons d'automne et printemps dans hôtel ou établissement de premier rang dans la Suisse Romande. Prétentions modestes. Meilleures références. — Adr. les offres sous "Orchestra 777" à l'administration du journal.

Cacao De Jong.

Seit über 100 Jahren anerkannt erste holländische Marke.

Gegründet 1790. Ue 10376
Garantiert rein, leicht löslich, nahrhaft und billig,
da sehr ertragreich. Feinstes Aroma.

Höchste Auszeichnungen.

Vertreter: Paul Widemann, Zürich II.



Le Floccus Passepartout
breveté
est le bâton de coton perfectionné.
Sans rival.
L'essayer c'est l'adopter.
Article spécial p. Hôtels: No. 3 à fr. 4.50
4 G No. 2 à , 3.80
Echantillons sur demande envoyés gratis.
E. Steib, Lucerne.

A. SCHERER SOHN & MEGGEN (LUZERN)

KIRSCH-
DESTILLATION

Ue 9318

Reine, frische Tafel- und Kochbutter,
Alten, fetten Schweizer Sbrinz-Reib-Käse
(so gut wie Parmesan, aber billiger) liefert

Otto Amstad in Beckenried (Unterwalden).

"Otto" ist für die Adresse notwendig. (Ue 10588)

Grand Prix Weltausstellung Mailand 1906.

EIER

zum Kochen und Trinken. Lieferung in jedem
Quantum, garantiert nur kontrollierte Ware.

Erstklassige Referenzen.

Wenger & Hug, Gümligen bei Bern
Spezialgeschäft für Eierversand.

G 33



Zweiggeschäfte in Nizza: Hôtel de Berne und Hôtel de Suède.

NICE. Terminus-Hotel

Einziges das ganze Jahr geöffnetes Haus i. Ranges, vis-à-vis dem Hauptbahnhof.
150 Zimmer und Salons, 25 Apartments mit Privatbad und Toilette.
Heisswasserheizung.
Vacuum-Cleaner.
Kein Omnibus nötig.
Öffentliche Restaurant für Passanten. H 1086
Besitzer: Henri Morlock.

Bad-Schwimm-Seife Savon liège. Bains

Délicieusement parfumé
Rose ou blanc.
De la grandeur ci-dessous.

zu Fr. 25.— die 500 Stück
fco., gegen Nachnahme
à Fr. 25.— les 500 morceaux
fco., contre Remboursement

Indiquer la couleur désirée.
Un morceau suffit pour un bain complet.

Jules Masson, 9 Avenue Druey, Lausanne.



Hotel und Pension Schloss Uster

am Greifensee, 476 m. ü. M.
Berühmte Lage, ruhig u. vollständig staubfrei, moderner Komfort, Terrasse, Aussichtsturm, prachtvoller Rundblick, prima Küche und Keller. (Ue 10733)

Vollständig renoviert :: Mässige Preise :: Neuer Besitzer:

Frau Witten Iten-Schnyder.
Historischer Waffensaal. Gesellschaftssäle für 200 Personen.

Schwabenland's



Allineige Lieferanten von
Hotel-Kupferschirren
mit Rand- und Gelenkverstärkung
+ Pat. 35079.

Extrastarke Hotel-Artikel

für Kochküche,
Pâtisserie, Garde-
manger, Kaffeeküche,
Office und Keller

sind für die Sommersaison in reicher Auswahl am Lager
und bestens empfohlen.

Gebrüder Schwabenland, Zürich

Schweizer Alpenrahm

Weltbekannt
als Schlagsahne zu Süßspeisen u. Glaces

Höchst ausgiebig
infolge seines hohen Fettgehaltes

Unentbehrlich

Bären-Marke

Feinstes Aroma - Grösste Haltbarkeit

Zu beziehen in Delikatess-Geschäften oder direkt bei der

Berner Alpenmilch-Gesellschaft

Stalden (Emmenthal, Schweiz).

HOTEL.

Ein altbekanntes Hotel mit Restaurant, 2 Konzerte und Ballsälen und grossem Garten in bester Lage der Bergstrasse — gegenwärtig im Umbau nach den Plänen eines der ersten Baukünstler — ist unter sehr günstigen Bedingungen zu verkaufen oder zu vermieten. Es bietet sich hier einem tüchtigen Fachmann Gelegenheit, sich eine sehr lukrative Existenz zu gründen, indem die Stadtverwaltung und die ersten Bürgerschaftskreise durch finanzielle und sonstige Beteiligung dem Unternehmen das grösste Interesse entgegenbringen. Die Zinsbedingungen sind die denkbar günstigsten, indem ein Teil des Kapitals zu sehr billigem Zinsfuß und der weitere Teil auf 3 Jahre unverzinslich steht, der später zu 2, 3 und 4% zu verzinsen ist.

Gefällige Anfragen beantwortet Herr Paul Karl Glass in Worms a. Rh. Telephon No. 514.

Zuverkaufen Villa

prächtig gelegen, in Hauptstadt der Schweiz, vorzüglich passend als Fremdenpension oder Klinik, 32 Zimmer, modern. Nachfrage unter Ch. N 213 Y an Haasenstein & Vogler, Bern.

Ue 9060

Universal-Kistenöffner

auch vorzüglicher Türheber

Produktion pro Jahr mehr als 50,000 Stück



Vorzeile:
Ganz aus Stahl. Kistenmeissel, Nagelzieher, Hammer und Beil in einem Werkzeug vereinigt.

Doppelspaten zum Graben v. Löchern in weichem Boden, statt Pickel etc., viel schneller als bisher.

LIGADO herlichstes und erfrischendes Desinfektionsmittel der Gegenwart. Ligado tötet alles Ungefeier.

H. Tröger, Handel und Agenturen in Bauartikeln, Zürich V.



Maison fondée en 1796

Vins fins de Neuchâtel
SAMUEL CHATENAY
propriétaire à Neuchâtel. II 1122

Marque des hôtels de premier ordre

Dépot à Paris: Fr. Thomi, 41 Rue des Petits Champs.

Dépot à Londres: J. & W. Cracke, 18 Bathgate, Canning St.

Dépot à New-York: Cusener Company, 400-402 West 23rd Street.

DEPOSÉ