

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 24

Anhang: Beilage zu No. 24 der Schweizer Hotel-Revue = Supplément au no. 24 de la Revue Suisse des Hôtels

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

Schweizer Hotel-Revue.

Revue Suisse des Hôtels.

Boum!! Boum!!

Fragment d'un article, paru dans *Le Touring-Club de France*. (Numéro de mai 1906, signé de Camille Verginot et Henry Blanc-Fontenille)

Il faut enfin se délivrer des erreurs, préjugés et habitudes enracinées, et être fermement persuadé, qu'en moyenne et dans l'ensemble, la France ne le cède en rien aux pays qui l'entourent. Chauvinisme? Pas du tout, et quand même? ... mais expérience en vérité. Il ne s'agit pas des monuments, cela va sans dire, et nous ne songeons point à contester les beautés naturelles de la Suisse, du Tyrol, de l'Italie etc., Zermatt, le Cervin, l'Engadine, les lacs Lombards, etc., sont choses admirables. Mais comme l'on a su nous faire croire qu'elles sont incomparables et nos piques, ou sous mains, de ces merveilles qui crévent les yeux et que nous ne voulons pas voir ... Voilà cinquante ans que la Suisse attire et accapare les touristes des deux mondes, par tous les moyens, y compris l'astucieux et habile douanement du Jura et des Alpes françaises. Cette mauvaise plaisanterie a assez duré — et trop — mal. Croirait-on le Morvan, l'Auvergne, le Jura, les Pyrénées méprisables, par hasard? Qu'on y aille voir! ... Et quant aux Alpes françaises, il n'y a rien, rien, dans l'Oberland ou le Valais, le Tedi ou les Grisons, qui l'emporte sur notre Savoie et notre Dauphiné. Ce ne sont même plus des diamants bruts, des beautés inaccessibles. Il y a des cars alpins pour les Aravis, la Maurienne, la Tarentaise, pour les Pelvoux, des automobiles pour le Lautaret, etc. Et nous n'avons malheureusement pas vu la Vanoise, Pralognan et Termignon. ... Qu'on ne nous enliverne avec les funiculaires suisses (une fameuse *galléide*, immense et colossale) se réduit, présentement, à deux petites baies creusées dans la paroi du tunnel! ... Les diligences suisses, les caravansérails suisses, les cures d'altitude suisses, oh bien? Et le Chatelet? Et Chamonix? Et le Clusaz, Mégeve, Pralognan, la Bérarde, la Grave, le Lautaret, etc. ... le service suisse, (à St-Moritz, une bonne, prie d'apporter un tabouret à la femme d'un de mes amis, le lui avance ... avec son pied, et le même ami ne peut obtenir qu'on lui serve le petit déjeuner du lendemain parce qu'il part à 6 heures du matin, et que c'est trop tôt ... au mois d'août! ...) les repas suisses (les viandasses, exsangues et ligneuses, noyées dans une sauce puante au tonneau, les légumes insipides, la colle forte du riz, et les pruneaux). ... le lait suisse (qu'il faut faire venir de Genève, à travers le lac ...), la cordialité suisse (1.25 fr. le coup de casquette), etc., etc. ... Nous avons mieux que cela en France, et à meilleur compte, et assaisonné de gaieté et de complaisance, et ... eh bien! oui, c'est en France.

Boum! Boum!

Der Triumphzug des Automobils.

Eigentlich sollte man nicht von einem Zuge sprechen. Das Wort erweckt zu sehr die Vorstellung des Feierlichen und Gemessenen. Würde, die sich durch Langsamkeit ausdrückt. Das passt alles nicht auf das Automobil. Sein Triumph hat sich vor unserem Augen im Sturmschritt vollzogen, mit so schnellen Rossen hat die Geschichte einer Erfindung noch nie gegahgt. In zwei Jahrzehnten hat auf diesem Gebiete die Technik einen Weg zurückgelegt, für den sie auf anderen zwei Jahrhunderte gebraucht. Vergeblich sieht man sich in den Chroniken menschlichen Fortschritts nach Ähnlichem um. Man findet es nirgends, am allerwenigsten in dem Kreise der dem Verkehr und der Ortsveränderung dienenden Maschinen. Der Streitwagen, an dem Achilles die Leiche Hektors um die Mauern Trojas geschleift, die Wagen, aus denen die Nomaden der Völkerwanderung ihre von Ort zu Ort ziehenden Burgen bildeten — sie unterscheiden sich eigentlich blutwenig von den pferdebespannten Fahrzeugen unserer Tage. Wir bauen sie nur leichter, eleganter, solider; das ist der ganze, rein äusserliche Unterschied, das Prinzip ist immer dasselbe, um diese aus der Urzeit stammenden Dinge vom Flecke zu bringen, muss der Mensch, der sich rührt, die Naturkräfte selbst gebündelt zu haben, an eine Kraftquelle sich halten, die längst nicht mehr leisten kann, was eine neue Epoche verlangt. Gewiss, noch immer sind wir bereit, mit Buffon zu erklären, das Pferd sei die stolzeste Eroberung des Menschen, aber wir beziehen das mehr auf die Vergangenheit und den berühmten Dithyrambus des französischen Naturforschers lesen wir eher als ein im prächtigen grossprecherischen Louis XIV.-Stil abgefasstes Dienstbotenzugnis. Wir würden heute einfacher sagen: „Hat durch 20.000 Jahre treu, fleissig und ehrlich gedient.“

Und doch entlassen? Das gerade nicht, allem Anschein nach noch lange nicht. Soll aber immer mehr und mehr auf einen Altersposten gestellt werden, auf dem man von seiner

Kraft und Ausdauer, von seiner Anstellung zu aller Art Arbeit, wie man sie jetzt braucht, nicht mehr als billig verlangt. Also vorläufig Entlastung, nicht Entlassung. Und wer einigermaßen mit der neuzeitlichen Entwicklung menschlicher Arbeit und menschlicher Arbeitsmethoden vertraut ist, dem ist auch nicht fremd geblieben, dass dieser Prozess fortschreitender Entlastung des Pferdes nicht erst mit dem Auftauchen des Automobils begann. Man denke sich einmal alle unsere Fabriken mit ihren hundertaufen von Pferdekraften wirklich nur durch Pferdegepöhl betrieben! Und doch war das einmal so, allerdings zu einer Zeit, da man die maschinellen Grossbetriebe der ganzen Welt beinahe an den Fingern abzählen konnte. Die Entwicklung war erst möglich, als das Pferd durch die Dampfmaschine ersetzt wurde. „Ewige Wahrheiten“ dieser Art kennt jeder Gebildete. Gewiss, aber es ist doch gut, daran zu erinnern, dass innerhalb weniger Jahre nach dem Baue der ersten Eisenbahnen in Frankreich zweitausend Dilligenten ausser Kurs gesetzt wurden und dass die in diesem Lande allein durch die Umgestaltung des Verkehrs entbehrlich gewordenen Pferde auf gut hundertaufen Stück zu verschlagen sind. Ähnliches geschah natürlich überall. Und doch haben wir jetzt so ziemlich überall einen höheren Pferdebestand als vor Einführung der Eisenbahnen. Wir drängen jetzt eben um so viel mehr Arbeit in derselben Spanne Zeit zusammen, dass wir alle nur verfügbaren Mittel brauchen, um die Arbeit und den damit verbundenen kleinen und grossen Verkehr zu bewältigen. Die Zeichner und sonstigen Zukunftsverkünder der grossen europäischen Eisenbahnleberzeit, die in West-europa ihren Höhepunkt in den Dreissiger- und Vierzigerjahren verwichenen Säkulums hatte, haben sich mit ihren Prognosen arg blamiert, denn sie zeichneten und prophezeiten eine Lokomotive beinahe vor jedem Bauernhofe, etwa wie die „Schnauffer“-Humoristen unserer Tage mit dem Automobil es tun. Aber noch schlimmer war die Blamage, als sie des damaligen Automobils sich bemächtigten. Das war vor allem eine zum Himmel schreiende Ungerechtigkeit. Wir wissen es ja heute ganz genau, dass die Eisenbahn das Kind des Automobils ist und dass Stephenson nie seine auf Schienen laufende Lokomotive gebaut hätte, wenn nicht seit der Mitte des siebenzehnten Jahrhunderts immer wieder der Versuch gemacht worden wäre, einen ohne Pferde auf der gewöhnlichen Strasse laufenden Wagen zu erbauen.

Da haben wir einmal den merkwürdigen Fall, dass ein Ei schneller kugl würde als die Henne. Der Gedanke des Kraftwagens war die Henne, die das Ei, Eisenbahn genannt, legte. Und das Ei für viele ein goldenes war, was konnte es Natürlicheres geben, als dass die Henne nicht gerne gesehen war? Die praktischen und theoretischen Ankünger, das heisst: die technischen und kapitalistischen Interessenten des Kraftwagenverkehrs auf Schienen waren seit jeher instinktive Gegner des reinen Motorwagens. Sie befürchteten, die Eisenbahn könnte rasch überholt, die Anlagen, die so viel Kapital erforderten, noch vor der Amortisierung entwertet werden. Heute freilich wissen wir, wie unbegründet solche Besorgnisse waren, weil wir heute viel genauer und richtiger die Zusammenhänge zwischen Eisenbahn und Automobil beurteilen. Wir wissen, dass zu Stephenson's Zeit und noch gegen achtzig Jahre nach dem Erbauer der „Rocket“-Lokomotive die Konstruktion eines wirklich brauchbaren Motorwagens scheitern musste an der Unzulänglichkeit der Hilfsmittel, über die die Motorbautechnik verfügte. Es ist dies genau dieselbe Frage, die auch für die Entwicklung der dynamischen Flugtechnik entscheidend ist. So lange der Techniker mit Dutzenden von Kilogramm toten Gewichts für jede Pferdekraft des Motors zu rechnen hatte, so lange ihm nur die noch immer primitive, umständliche Bedienung erfordernde und durch Rauchentwicklung auf der Landstrasse lastige Dampfmaschine zur Verfügung stand, so lange war auch an eine Emanzipation des Dampfagens vom Schienengeleise nicht zu denken. Theoretisch war die Schienenbahn ein Rückschritt gegenüber dem Gedanken eines aus eigener Kraft sich bewegenden Wagens, aber praktisch war es der einzig richtige Umweg, um den Erfordernissen einer Zeit zu genügen, deren Verkehrsverhältnisse so rapid stiegen, dass die grössten Opfer an Kapital gerechtfertigt erschienen, wenn nur dadurch der gesteigerten Güterproduktion die Möglichkeit noch immer gewinnbringender Güterverteilung gesichert wurde. Andererseits waren die Fortschritte im Baue der Dampfmaschinen und Lokomotiven jahrzehntelang nicht so grosse, als dass ein auf der gewöhnlichen Strasse rollender Dampfswagen, an denen es die ganze Zeit über nicht fehlte, die Eisenbahn hätte bedrohen können.

Das alles hatte sich nicht geändert, als Lenoir in Frankreich den Gasmotor erfand, der in Deutschland zu solcher Vollkommenheit gebracht wurde. An eine Gaspessung gefesselt, schien der Explosionsmotor ursprünglich ein gefährlicher Konkurrent für die stabile Dampfmaschine. Dann kamen aber geniale Techniker, die nahezu gleichzeitig den Einfall verwirklichten, den Gasmotor selbst mit einer Gaserzeugungs-

stelle im kleinen zu verbinden. Erst suchte man die dem Petroleum bei der Erwärmung entstehenden Dämpfe, die mit der atmosphärischen Luft ein explosives Gemenge ergeben, zu diesem Zwecke zu verwerten. Viele Leute erinnern sich wohl noch der Deimlerschen Petroleumbahn, die im Jahre 1889 in Paris ein ziemlich unbeachtetes Dasein — also nur wenige Passagiere — führte. Die Petroleumkraftmaschine, der Benz und Daimler, beide Gaskrafttechniker vom Hause aus, ihre Aufmerksamkeit zugewendet hatten, wurde, als man sie einmal von einem kleinen Geburtsfehler befreite, zum Beginne der so beispiellosen Entwicklung des Automobils. Der Geburtsfehler war, dass man das Petroleum erst vorwärmen muss, ehe es karburierbar, das heisst mit Luft sich mischende und dann explodierende Dämpfe gibt, infolgedessen musste man noch immer eine Feuerungsstelle mit in Kauf nehmen, die umständliche Bedienung und viele Vorsicht erforderte, ausserdem entwickelte das Petroleum einen sehr lästigen Russ und üblen Geruch. Benz und Daimler griffen nun auf Destillate des Petroleums, Produkte, die bei leichtem spezifischen Gewichte schon bei gewöhnlicher Temperatur Dämpfe entwickelten, also ohne Vorwärmen sich karburieren, und in einem Explosionsmotor verwenden lassen. Nun erst konnte der Motor so in sich abgeschlossen werden, dass seine Bedienung sich auf wenige leicht zu erlernende Handgriffe beschränkte und dass — was eine Hauptsache ist — die Gefahr einer Explosion ausserhalb der Explosionskammern völlig und ein für allemal beseitigt wurde. Diese Konstruktion des Benzinmotors war die entscheidende Tatsache in der Geschichte des Automobils, von da ab datiert in Wahrheit der Siegeszug des Automobils, aber von da ab datiert auch eine Befruchtung der gesamten Motorbautechnik mit neuen Ideen, die auf allen Gebieten nachzuweisen, heute nicht unsere Aufgabe sein kann.

Der Benzinmotor von Siegfried Markus und unabhängig von diesem und von einander in Deutschland von Daimler und Benz konstruiert, fand seine eifrigste Pflege zuerst in Frankreich. Das war keine von technischen Momenten, sondern eine ganz von sozialen und historischen Bedingungen abhängige Erscheinung. Frankreich, wo keine einzige der grossen Verkehrserfindungen ihre wahre Heimat hat, wo Pulkons Dampfschiff sogar zurückgewiesen wurde, ist doch das klassische Land der praktischen Verkehrsverbesserungen. Man braucht nicht bis auf die Postenrichtungen des Frankreichs der Karolinger zurückzugreifen, in einer moderneren Zeit, seit der Mitte des siebenzehnten Jahrhunderts, sind in Frankreich, zunächst im Interesse des stark zentralistischen Staates, mit Mitteln, die uns heute ganz primitiv erscheinen, erstaunliche, ja bewundernswürdige Verkehrsleistungen vollbracht worden. Wenn durch den Verkehr die Erde kleiner wird, dann würde das Gebiet Frankreichs am raschesten verkleinert, weil man dort am energischsten bestrebt war, die Stundenentfernung zwischen Paris und den Reichsgrenzen zu verringern; und wenn Verkehr die Länder reich macht, dann hat in Frankreich noch jede Regierung seit 250 Jahren es verstanden, die so unerschöpflichen natürlichen Hilfsquellen des Landes durch Verbesserungen des Verkehrs zu erschliessen. So lange sich der Verkehr mit Pferden auf den Landstrassen abwickelte, blieben die einzigen Mittel seiner Verbesserung die Ausgestaltung des Dienstes mit unterlegten Pferden und die sorgfältigste Strassenrehabilitation. Das ist gewiss blutwenig nach unseren Begriffen, doch die Beharrlichkeit der Bestrebungen führte dazu, dass die Reise von Paris nach Strassburg, die im Jahre 1650 mit der königlichen Eilpost noch 218 Stunden in Anspruch nahm, im Jahre 1732 mit der Eilpost 108 Stunden dauerte und im Jahre 1804 (Malle-Post) im 70 Stunden zurückgelegt werden konnte; 1834 sinkt die Fahrtdauer auf 47 und sie beträgt heute nur 8 Stunden. Es war also schon zu Zeiten Ludwig XIV. und Napoleons Frankreich das Land des „Schnelligkeitswahnsinns“, weil es schon damals dort eine Menge reicher und vielbeschäftigter Leute gab, die ein schnelleres Reisen als das normale nicht nur gelegentlich bezahlten, sondern auch die Einrichtung dafür rentabel machten. Nun sah sich diese Klasse von Menschen einer neuen Erfindung gegenüber, die sie von dem Massen-transportmittel, der Eisenbahn, unabhängig machte und doch nicht den Verzicht auf die Schnelligkeit verlangte, an die sie seit jeher gewöhnt waren.

Das Automobil, glaubten sie, bedeute nicht nur das „Ende des Pferdes“, sondern auch das Ende der Eisenbahn. Sie sahen schon im Geiste die Schienengeleise von Gras überwuchert, die Landstrassen von zehntausenden, nein von hundertaufen automobilen Fahrzeugen neubelebt, die allen Aufgaben des Personen- und Gütertransports genügen sollten. Jene heroische Zeit der rastlosen technischen Arbeit, die neben den Benzinwagen, den Dampfswagen — leistungsfähig machte die Zeit der grossen Rennen, in denen die Wagen der schärfsten Probe unterzogen werden sollten, die Zeit, da man jeden Rekord als eine ungeheure Errungenschaft begrüsste und ihn nie eine Saison alt werden

lassen wollte. Bald griffen diese Bestrebungen über Frankreichs Grenzen hinaus und mit den Rennen Paris—Berlin und Paris—Wien erreichte diese Epoche einer zwar fieberhaften, aber, wie man jetzt doch zugeben muss, in der Hauptsache unentbehrlichen Entwicklung ihren nicht mehr zu überbietenden Höhepunkt.

Das Rennen Paris—Madrid (1903) schloss vorzeitig mit einer Katastrophe. Sie konnte der Sache des Automobils nicht mehr schaden. Denn schon vorher hatte eine Bewegung begonnen, die gegen die Exzesse der Schnelligkeit, durch die nichts mehr bewiesen werden konnte, sich wendete, die forderte, dass die praktische Erprobung der automobilistischen Neuerungen auf eine andere Weise organisiert werde als in Rennen über eine lange Distanz. Heute, wenig über zwanzig Jahre seit der Konstruktion des ersten brauchbaren Benzinwagens, findet sich kaum jemand, der den Automobilsismus nicht als vollberechtigtes und unentbehrliches Glied im System moderner Verkehrseinrichtungen ansehen würde. Vorbei sind allerdings die Tage, da die Enthusiasten die Bäume des Automobils bis in den Himmel wachsen sahen, da sie daran dachten, lieber morgen als heute der Eisenbahn den Krieg offen zu erklären und nicht an dem Siege zweifeln. „Raum für alle hat die Erde.“ Dass es zwischen Automobil und Eisenbahn niemals zu einem Kampfe kommen kann, dass hier zwei grundverchiedene Verkehrsaufgaben zu lösen sind, bei denen sich nur eine gegenseitige Förderung ergibt und jeder direkte Antagonismus zu einem Flasko des herausfordernden Teiles führen muss, das ist schon längst allen Einsichtigen klar. Ebenso klar ist es aber, dass wir noch so ziemlich fern sind von der Zeit, da das Pferd die letzte Vorspannform leisten wird. Wir Städter sehen das Automobil von Tag zu Tag mehr an Raum gewinnen in dem Alltagsbilde unserer Strassen. Wir haben das letzte Tramwaypferd tränenlos scheiden gesehen und die „Elektrische“ — in ihrer Art eine entfernte Verwandte des Motorwagens — hat uns nicht wenig von den einstigen Vorurteilen gegen das Automobil abgewöhnt. Die vielen Hunderte von Autos, die man jetzt in den Strassen achlos an sich vorbeiziehen lässt, auf deren Hupperton man schon instinktiv und ohne unnötiges Umschauen aufs Trottoir zu treten anfängt, fallen uns viel weniger lästig, als das halbe Dutzend, das man vor wenigen Jahren zählen konnte. Ja, man beginnt sie schon sehr gerne zu sehen. Es nützt nichts, immer wieder drängt sich der Gemeinplatz in die Feder: „Es ist mit dem Töff-Töff genau so, wie es vor zehn Jahren mit dem Zweirade war; erst gab's kein Ende des Geschimpfes und der Klagen, dann kein Ende der Sehnsucht, auch auf dem Rade zu sitzen, und jetzt denkt niemand an die Tage, da er vielleicht nachsichtig lächelte, wenn ein Gassenjunge rief: „All Heil — Brich das Genick in drei Teil!“ Ein Automobil möchte jetzt ein jeder und noch mehr eine jede haben. Die ernstesten Männer kommen zu wirklichen oder vermeintlichen Fachleuten mit der Frage, wann denn endlich ein billiges Automobil für den bürgerlichen Gebrauch zu haben sein werde, und zeigen sich mit dem Fortschritte sehr unzufrieden, sobald sie vernehmen, der Wagen, von dem sie träumen, der allen möglichen Zwecken gewachsen sein soll, koste noch immer etwa ebensoviel wie eine bescheidene Privatequipage. Sie haben ja eigentlich recht, diese Träumer. Das Ziel des Automobils ist ja der „Volkswagen“, aber gar vieles wirkt mit, dass es noch lange ein Ideal bleiben wird, also eine Sache, die man vorläufig nicht erreicht. Und wenn es erreicht sein wird, wenn auf seinem beispiellosen Siegeszuge das Automobil aus der Stadt das Pferd völlig verdrängt haben wird und auch auf dem flachen Lande in den Alltagsarbeiten an die zwanzigtausendjährige Dienststelle der „stolzesten Eroberung des Menschen“ getreten ist, was wird wohl dann ein Ideal sein? Gewiss der „Volksaéroplan“, die bürgerliche Flugmaschine für jedermann.

Es wäre wirklich an der Zeit, dass auch mit der Verstechnik vertrauter Automobilbauer die stark antiquierte horazische Ode zu Ruhm und Preis der menschlichen Rastlosigkeit im Erfinden mit einem moderneren Inhalt erfülle. Doch halt! Auch der Klassiker spricht „nur“ vom Luftschiffe. Der Traum ist alt, neu nur die Aussicht seiner Erfüllung.

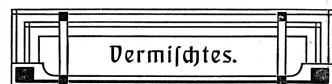
Sardinen und Sprotten.

Man gabelt sich wohl aus den Delikatessen der Tafel auch gern ein paar Sardinen oder Anchovis heraus. Sie sind pikant und wetzen den Appetit. Aber man findet sie nicht so häufig, selbst nicht auf reich besetzten Teischen, wie die ungeheure Menge der Fische an Ort und Stelle erwarten liesse. Auf den Feldern von Kent in England werden sie manchmal fuderweise als Düngerdickgestreut, während die Novemberwinde wütend über die Ebene jagen. Für diese Menge kosten die kleinen Bleichwischen voll noch immer zu viel, und etwas Mühe macht auch das Öffnen derselben, und das macht sie rar. Man hilft sich dann

wohl lieber mit Sardellen oder Sprotten, die viel zugänglicher und meistens ganz dieselben Fische sind. Nur der Name Sardinien und Anchovis und die Zubereitung und Verpackung gibt ihnen Wert und Würze. Sardinen sind Sprotten. Als sie an der Küste Sardiniens in grösstem Ueberflusse gefangen wurden, taufte man sie Sardinen. Sprotte ist der deutsche, spart der englische, garvie der schottische und sardine der französische Name für den Fisch, und die Zoologen unterscheiden 33 Arten von Sprotten, 2 Sorten Sardellen und 92 Spezies von Anchovis. An den Küsten von Malabar und Indien werden einige Arten davon in so grosser Fülle gefangen, dass sich eine ganze Familie für 5 Pfennige mehr kaufen kann, als sie auf einmal zu verzehren in Stande ist. Doch wissen sie nichts vom Einmachen und Salzen. Nur wenige werden eine ganze Anchovis gesehen haben, sie kommen immer enthauptet vor Gabel und Schnabel. Die Fischerinnen an den Küsten Frankreichs, Elbas, Korsikas besitzen eine wunderbare Fertigkeit, die Köpfe mit dem Daumennagel abzukneifen. Der Erfinder der Kunst, Sprotten als Sardinen oder Anchovis in Öl zu bereiten, verdiente es wohl, verberlicht zu werden, denn die Industrie ist grossartig und geht in die Millionen. Die Sprotten oder Anchovis, während des greulichen Novembers an den Küsten Englands und der mittelländischen Meeres gefangen, werden zunächst in Seewasser sorgfältig gewaschen, dann in der Einmachwerkstatt sorgfältig ausgebreitet und mit feinem Salze überstrut. Nach einigen Stunden fliegen sie schnell durch weibliche Hände, die ihnen Köpfe und Kiemen abreissen. Durch eine neue Wäsche werden sie nun auf Weidenzweige oder Drahtgeflechte zum Trocknen in Wind und Sonne gelegt, wodurch sie zugleich bleichen. Jetzt werden sie in Öl gesotten und so gut wie möglich abgetrocknet in Blechbüchsen geschichtet. Die gefüllten Büchsen werden mit Öl übergossen und endlich zugelötet. Die so luftdicht geschlossenen Büchsen müssen nun in grossen Kesseln oder in Dampf so lange gekocht werden, bis der Inhalt für gar und weich gilt. Die guten, luftdicht gebliebenen, zeigen sich auf beiden Seiten konvex, nach aussen geschwollen, die leeren konvex oder eingesunken. Wer also eine gute Büchse voll kaufen will, achte darauf, dass die beiden Seiten etwas aufgetrieben erscheinen.

Die Köpfe und sonstigen Abfälle werden als Dünger sehr geschätzt und bezahlt. — Um die französischen Küsten herum gibt es unzählige grosse Sardinien-Etablissements, die jährlich viele Millionen Büchsen auf die angegebene Weise füllen und für Kunden in der ganzen Welt exportieren, auch nach Australien und Kalifornien usw. Es gibt echte und unechte Sardinen unter- und nebeneinander, besonders aber letztere, denn es ist gar zu verführerisch, die wertlosen Heringe wie Sprotten zu behandeln und zu sardiniieren. Wir kennen und schätzen gelegentlich Sardinen, Sardellen, Anchovis und geräucherte Sprotten, die vielleicht oft alle echte Kinder echter Heringseltern sind,

und wollen uns, wenn sie nur schmecken, nicht zu ängstlich um deren Stammnamen bekümmern, auch nicht zuviel davon essen, da sie schwache Verdauungswerkzeuge eher verderben, als den Appetit reizen. Sie dürfen höchstens zwischen soliden und nahrhaften Speisen und Getränken als bescheidene und pikante Zwischengänge gelten.



Fischfleisch. Der Fischgenuss wird oft genug noch für einen Luxus angesehen; man meint, dass das Fleisch der Schuppenträger wenig Saft und Kraft gebe. Man weiss aber doch, dass Hering nahrhafter ist als mittleres Rindfleisch. Einen Beweis geben gewiss die Japaner, die so gut wie kein Fleisch von Warmblütern geniessen, dagegen Sackalmfische, und dabei eine Riesenstärke in ihren kleinen Körpern entwickeln. Die deutschen Strandfischer, die durchweg von getrockneten Fischen leben, heben sechs Zentner schwere Anker. Der Eiweisgehalt vom Stör ist grösser als der vom Rindfleisch, und andere gute Fische, wie Salm, stehen diesem mindestens gleich. Auch die Zweifel, welche in die Verdaulichkeit der Fische gesetzt werden, sind durchaus nicht berechtigt, die Albuminoide (Eiweissstoffe) in jedem Fleisch: Rind, Schwein, Hammel gehen nicht über 86, die im Fisch nicht unter 89 Prozent. Allerdings muss zugegeben werden, dass für manchen Binnenländer besonders die Seefische einen eigentümlichen Geruch haben, doch ist das Sache der Gewöhnung.

Abstinenten-Fanatismus. In Washington floss unlängst eines Tages der beste Wein in einer der fashionablen Strassen in Strömen. Herr John Henderson, ein früherer Senator, und Frau Henderson, die bei ihrem Reichtum lange Zeit ein Vergnügen daran fanden, Freunde zu bewirten, wurden im Jahre 1903 Abstinenten. Seitdem lag es ihnen auf dem Gewissen, dass sie noch immer grosse Weinvorräte in den Kellern ihres Palais liegen hatten. Da sie es mit ihren neuen Überzeugungen unvereinbar fanden, den Wein zu verkaufen oder zu verschenken, so warfen sie, um nicht in Versuchung zu kommen, den Kellerschlüssel in das Meer. Kürzlich schlossen sich die Hendersons dem „Unabhängigen Orden der Rechabiten“ an und sie luden die Mitglieder der Sekte nach ihrem „Henderson's Schloss“ genannten Hause ein, um zu entscheiden, was mit dem Wein geschehen solle. Die Rechabiten stimmten ohne Ausnahme dafür, den Wein in die Gasse fliessen zu lassen. Die Kellertüren wurden erbrochen und unter Absingen von Hymnen der Wein in endlosem Zuge auf die Strasse geschüttet und die Flaschen dort zerbrochen. Die Sache blieb natürlich nicht unbemerkt und bald darauf fanden sich Scharen von Negern, Männern, Frauen und Kinder, mit Blechkanen bewaffnet ein und schöpften den Champagner und die andern

edlen Weine, die in der Gasse flossen, auf. Es währte nicht lange, so war das fashionable Viertel, wo die Hendersons wohnten, der Schauplatz des tollsten Treibens und die Neger führten unter Hochrufen auf den Gastgeber ihren Cake-Walk auf.

Seltsame Speisesäle. Zu Ehren des Präsidenten der Ungarischen archäologischen Gesellschaft, August Söler, der tausend alte Gräber entdeckt, wurde vor einigen Monaten ein Bankett veranstaltet. Der Speiseraum ähnelte einer prähistorischen Trogolytenhöhle, zahlreiche Steinaxte und bronzene Schwerter hingen an den Wänden, während auf den Gemäsen des Kamins eine auserlesene Sammlung von Knochen und Skeletten standen. An Stelle von Gläsern wurden Kuhlhörner benutzt, und auch die Teller und Schüsseln waren der Steinzeit angepasst. — Vor kurzer Zeit veranstaltete ein New-Yorker Photograph ein Festessen in einem Saale, der nur von Dunkelkammer-Laternen beleuchtet wurde. Um die Illusion zu erhöhen, waren die Menus auf Trockenplatten gedruckt, vor den Gästen standen photographische Apparate, die bei näherem Zusehen Esswaren enthielten. — Der unerschrockene Luftschiffer Santos Dumont hat seine Leidenschaft für die Aeronautik so weit getrieben, dass er sich sogar in dem Speiseraum seiner Wohnung in den Champs Elysées einen Ballon hat aufstellen lassen, in dessen Gondel der exzentrische Brasilianer seine Mahlzeiten einnimmt, die zeitweise hier von einzelnen intimen Freunden geteilt werden. — Bei der Aufstellung der Riesenorgel zu Sidney Town Hall wurde von den Schöpfern des Rieseninstrumentes Hill & Sohn, im Innern desselben ein Bankett veranstaltet. Diese Idee war nicht ganz originell, denn schon im Jahre 1858 hatte man im Innern der Riesenorgel von Leeds ein derartiges Bankett gegeben, bei welchem 19 Gäste bequem im Innern der Orgel Platz fanden. Die Firma Fruhinshantz & Co. in Nancy gab 155 Gästen ein prächtiges Diner in einer Riesenorgel, die für die Pariser Weltausstellung gebaut worden war. Der eigentliche Speiseraum, den herzustellen 48 000 Mark gekostet hatte, war 31 Fuss lang und fasste nicht weniger als 92 000 Galonen. Die Herstellungszeit dauerte über ein Jahr und 155 Arbeiter, die Zahl der eingeladenen Gäste, waren dabei tätig. — Im Juli letzten Jahres veranstaltete der Erfinder des Unterseebootes Argonaut, Kapitän Lake, 30 Fuss unter dem Wasser in einem eleganten, mit elektrischem Licht versehenen Salon für 13 Gäste ein prächtiges Diner. Als dieselben wieder an die Oberfläche kamen, empfanden sie einen leichten Kopfschmerz, erklärten aber, dass sie sich in dem Boote ebenso behaglich wie im Salon eines Hotels befunden hätten. — In dem bekannten Restaurant von Sherry in New-York fand kürzlich für 35 Gäste ein Diner in einem Raume statt, der die Form eines Eies hatte. Der Boden war dick mit Stroh bestreut, und unter den Gästen tummelten sich alle Bewohner eines Prachthofes, Schweine, Hühner, Gänse, Ziegen, ja sogar Lämmer und Hunde, während die Wände des Saales mit

ländlichen Szenen bemalt waren und Produkte des Landlebens von der Decke herabhingen.

Die Eisenbahnen der Erde Ende 1894 und 1904. Nach dem vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Archiv für Eisenbahnen stieg die Länge der auf der Erde vorhandenen Eisenbahnen in dem letzten Jahrzehnt von 687.389 km auf 886.313 km, d. i. das 22fache des Erdumfangs und das Doppelte der Entfernung der Erde vom Monde. Die Bahnkilometer Amerikas wuchsen von 364.975 km auf 450.574 km, Europas von 245.139 km auf 305.407 km, Asiens von 41.970 km auf 77.206 km, Australiens von 22.202 km auf 27.052 km, Afrikas von 13.103 km auf 26.074 km. Die meisten Bahnen besaßen 1904 (1894) die Vereinigten Staaten von Amerika, nämlich 344.172 (288.460) km, dann folgten Deutschland mit 55.564 (45.462) km, das europäische Russland mit 54.708 (39.979) km, Frankreich mit 45.773 (39.979) km, Britisch-Ostindien mit 44.352 (30.220) km, Oesterreich-Ungarn mit 39.168 (30.038) km, Grossbritannien und Irland mit 36.297 (33.641) km, Kanada mit 31.554 (25.731) km. Ferner hatten Ende 1904 (1894) Italien 16.117 (14.626) km, Spanien 14.134 (12.052) km, Schweden 12.577 (9234) km, 7041 (5545) km, die Schweiz 4249 (3477) km, die Niederlande mit Luxemburg 3433 (2267) km, Rumänien 3177 (2515) km, die europäische Türkei mit Bulgarien und Rumelien 3142 (2010) km, Portugal 2494 (2340) km, Norwegen 2439 (1726) km, Griechenland 1118 (915) km, Serbien 578 (540) km, Malta, Jersey und Man 110 (110) km. Von den deutschen Staaten hatten Preussen 35.510 (26.858) km, Bayern 7409 (5979) km, Sachsen 2978 (2627) km, Baden 2104 (1713) km, Württemberg 1984 (1595) km, Elsass-Lothringen 1969 (1623) km, der Rest von 5615 (5067) km fiel auf die kleineren Staaten. Von den deutschen Kolonien besaßen Ende 1904 Südwestafrika 713 km, Ostafrika 130 km, Togo 45 km. Das dichteste Netz der Welt besitzt Belgien mit 23.9 km auf 100 Quadratkilometer, dann folgen Sachsen mit 19.8 km, Baden mit 13.9 km, Elsass-Lothringen mit 13.6 km, Grossbritannien und mit 11.7 km, die Schweiz und Württemberg mit 10.2 km, Bayern mit 9.8 und Preussen mit 9.6 km. Die Anlagekosten sämtlicher Bahnen der Erde erreichten Ende 1904 (1894) rund 178 (137) Milliarden Mark. Mit dieser Summe könnte man Mark an Mark, einen 2^{ten} Meter breiten Gürtel rings um die Erde legen. Von den Anlagekosten entfielen auf Europa 90, auf die übrigen Erdteile 88 Milliarden Mark. Während diese das Kilometer um 151,409 Mark herstellen, kostete in Europa 294,461 Mark. In Grossbritannien kostete das Bahnkilometer 682,000 Mark, in Frankreich 317,000 Mk., in Oesterreich-Ungarn 280,000 Mk., in Deutschland 263,000 Mk. und in Norwegen 106,000 Mk.

Einfach. A.: „Wie konserviert man Schweinefleisch am besten? — B.: „Ja, das lässt man am besten die Sau am Leben.“

An die tit. Inserenten!

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

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

S. GARBARSKY
ZÜRICH
Feine Herren-Wäsche-Ausstattungen

DIRECTEUR-CHEF DE RÉCEPTION.

Jeune homme, 27 ans, sachant le français, allemand, anglais, italien et hollandais, actuellement gérant d'un Gd. Hôtel de prem. ordre (250 lits), cherche place comme tel pour la saison d'hiver 1906/1907, dans un établissement de prem. ordre, Riviera, Egypte ou ailleurs. Références excellentes. Disponible le 1^{er} novembre.
Ecrire sous chiffre H. 184 R. à l'adm. du journal.

Zu verkaufen auf Gebiet der Gemeinde St. Moritz (Graubünden) einige sehr gut gelegene

Bauplätze

sehr geeignet für Hotel- oder Villabauten. 197
Nähere Auskunft erteilt das Agenturbureau J. Cartieni, St. Moritz.

Direktor.

Schweizer, 29 Jahre alt, der drei Hauptsprachen mächtig, im Hotelfach durchaus bewandert, mit prima Referenzen, sucht Stelle auf nächste Wintersaison; würde auch ein gutgehendes Saisonsgeschäft von 80—120 Betten pachtweise übernehmen.
Offerten unter Chiffre H 206 R. an die Exped. ds. Bl.

Goldene Früchte

zeitigt ein gut abgefasstes Inserat.
Wenden Sie sich zwecks kostenloser Erstellung von Kosten-Anschlägen, Klischee-Entwürfen und packenden Texten an die Union-Reclame in Luzern oder verlangen Sie den Besuch eines Vertreters.

Union schweiz. Zeitungen für den Inseraten-Verkehr.

Gasthof.

An sehr schöner Lage, unweit Liestal, in der Nähe einer Bahnstation, ist ein alrenommierter Gasthof mit prächtiger Gartenwirtschaft, grossen Sälen, Metz, Gärten etc. billig zu verkaufen. (HJ1954) 1437
Nähere Auskunft erteilt Wilh. Nägelin, Liestal.

Direktor.

tüchtiger, erfahrener Fachmann, Deutschschweizer, 29 Jahre alt, deutsch, französisch, englisch perfekt, sucht für Winter 1906/07 die Leitung eines guten Hotels zu übernehmen. Prima Referenzen aus ganz ersten Häusern zu Diensten.
Offerten unter Chiffre H 205 R. an die Exped. ds. Bl.

Verwalter oder Geschäftsführer.

Infolge Verkaufs des Geschäftes sieht sich der bisherige Leiter desselben veranlasst, anderweitige Position zu suchen. Würde event. auch Stelle als Küchenchef oder Chef de service annehmen, da in diesen Eigenschaften in ersten Häusern tätig gewesen. Beste Referenzen.
Offerten unter Chiffre H 204 R. an die Exped. ds. Bl.

Directeur d'Hôtel.

homme d'affaires, 32 ans, bien présentant, capable et sérieux, cherche à changer sa position. Se trouve actuellement comme directeur d'un hôtel 1^{er} ordre (150 lits). Entrée novembre ou plus tôt ou plus tard. Meilleures références, bonnes relations.
Adresser les offres sous chiffres H173R à l'adm. du journal.

Schreib- u. Handels-Akademie
C. A. O. Gademar n. ZÜRICH I Gessnerallee 50
Moderne praktische Unterrichtsmethode für schriftliche Handelsfächer.
Spezialkurse für Hotelkomptoirpraxis:
Moderne Hotel- und Restaurationsbuchführung (Kolonnen-system), Selb- und Maschinenschreiben, Hotelkorrespondenz, Rechnen etc. etc. Jeden Monat beginnen neue Kurse. — Man verlange Prospekt. 297

DIRECTEUR
qui dirige grand établissement cherche place de saison ou à l'année.
Adresser les offres sous chiffres H 314 R à l'adm. du journal.

Direktor, Chef de réception, Kassier.

Wegen Wechsel der Direktion sucht ein junger Mann, Mitte Dreissiger, seit fünf Jahren in einem der feinsten Hotels Italiens als Kassier, ähnliche Stelle. Von zwanzig Jahren die besten Referenzen allererster Häuser. Eintritt sofort oder später, Jahresstelle bevorzugt.
Offerten unter Chiffre H 203 R. an die Exped. ds. Bl.

Schilf-Matten

sind das Beste für Teppich-Unterlagen, weil sich die Teppiche hierdurch viel schwerer anfühlen, man viel leichter darauf geht und der Boden dadurch egal gemacht wird!

Die Rollen sind 16 m lang und 1 m breit und liefern ich bei Abnahme von mindestens 12 Rollen ab Arnheim (Holland) und vorheriger Kassa-Einsendung oder gegen Nachnahme die Rolle für Mk. 3. 25.

J. VREDENBURG — Brüssel — 85, Rue Cauchet, 85.
Lieferant von Palace Hotel, Ostende; Orange Hotel, Scherpeningen; Grand Hotel National, Genève, u. s. w. 307

GASBACKOFEN

BLITZ

mit indirekter HEIZUNG
UEBERALL AUFZUSTELEN.
Unverdorben für BRATEN & BACKWERK
in 30 Minuten GEBRAUCHSFERTIG.
Transport leicht
Ermitt. Nahrungsmittel
PROSPEKTE KOSTENLOS

Bauterrain zu verkaufen.

In allerschönster Lage der italienischen Riviera ist ein grosses Bauterrain zu verkaufen.

Interessenten wollen Offerten unter Chiffre H 76 R an die Exped. ds. Bl. senden.

MONTREUX

Hotel Eden.

In allerbesten ruhiger Lage am See
neben dem Kursaal. 305
Modernster Komfort. Garten.
Fallegger-Wyrsch, Bes.

HOTEL

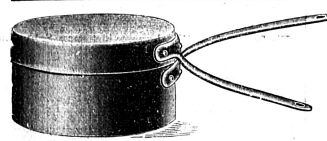
In einer industriellen Ortschaft des Kantons Zürich ist ein gut rentables **Geschäftsreisenden- und Passanten-Hotel** mit schöner, geräumiger Stallung wegen Familienverhältnissen billig zu verkaufen. Für tüchtiges Ehepaar sichere Existenz. Off. an die Exped. ds. Bl. unter Chiffre H 193 R.

Für Aktien-Unternehmen

Junger energischer, im erstklassigen Hotel- sowie Winterkurort-Betrieb erfahrener Fachmann, mit geschäftstüchtiger Frau, sucht auf nächsten Winter die

Direktion

eines Hotels I. Ranges zu übernehmen.
Offerten an die Expedition unter Chiffre H. 188, R.



Kupfer-Casserolen
Sauterues
Bratpfannen
Marmites
Bain-maries

Sämtliche Küchengeräte für Hotels.

Viele Spezialitäten!

Christen & Cie., Marktgasse No. 28/30 Bern.

Mech. Verweberei Wyl (St. Gallen)

C. A. Christinger

empfiehlt sich den tit. Hotels und Pensionen zum fachgemässen maschinellen Verweben von
defekten Gardinen,
Tüll- und Spitzen-Arten etc., sowie jeder Art Wäsche-Gegenstände, auch farbige Tischdecken. Prompteste und billigste Ausführung, auch der kleinsten Aufträge. Garantie für Nicht-Ausreissen und Haltbarkeit.
Die Ware muss jeweils gewaschen eingesandt werden. 2422

Hotelbesitzung zu verkaufen.

Auf erstklassigem Zentral-Saison-Fremdenplatz der Schweiz ist Familienverhältnisse halber eine

grosse Hotelbesitzung

mit 230 Betten, in einem Park von 25,000 m² zu verkaufen. Die Besitzung befindet sich in vorteilhaftester Position. Die Ortsverhältnisse und das grosse Terrain ermöglichen die Erstellung des auf diesem Platze noch fehlenden Palast-Hotels. Auch können Verkaufsmagazine, Fremdenrestaurants, event. auch einige Villen, vermöge der günstigen Lage, erstellt werden. Für Hoteliers, Hotelgesellschaften und Bauspekulanten ist ein ertragsreiches Unternehmen nachweisbar gesichert.

Anfragen sind zu richten an die Firma Haasenstein & Vogler in Bern unter Chiffre B 4502 Y. (HJ2003) 1434

A VENDRE

aux Brenets, canton de Neuchâtel (altitude 800 m) des terrains admirablement situés; vue magnifique, contrée ravissante, très fréquentée pendant la saison d'été mais manquant d'installations modernes et suffisantes. Ces terrains, à proximité de la gare, conviendraient spécialement pour hôtel-pension. S'adresser à Mr. L. H. Courvoisier-Guinand, Les Brenets (Neuchâtel). 198

Beste
Küchengeräte
EISENSTÄBE
ELEGANT
Verm. E. Schneider
ZÜRICH

Direktor-Gérant

(eventuell Chef de réception in ganz grosses Haus).

Ein in allen Branchen des Hotelwesens erfahrener und energischer Mann sucht Stellung als Direktor für den Winter oder Jahrestellung. Eintritt ersten November oder noch früher. Prima Referenzen zur Verfügung.

Offerten unter Chiffre H 322 R an die Exped. ds. Bl.

Das Neueste in Servietten
Leinen- und Fantasiedessins. Billige Preise. Musterkollektion zu Diensten

Für Bahnhöfe, Buffets
feine durchsichtige
Einwickelpapier
mit Aufdruck
Sandwiches
etc.

Schweiz. Verlagsdruckerei G. Böhm, Basel

Für Hoteliers oder Private.

Infolge Total-Ausverkauf günstige Gelegenheit.

Ein hübsches eichen geschnitztes

Speisesaalbuffet

2,00 x 2,80 m.

Ein Dressoir

mit rot- u. Marmorpl. u. Etagérenaufsatz.

Ein Silberschränke

Zwei Pfeilerspiegel

mit Konsole, alles zusammen passend.

Appartes Eckmöbel

als Heizkörperversteller mit Marmorplatte, darüber Etagérenaufsatz mit Spiegel und Fayencearrangement.

Ein Paneeldivan

mit Spiegelauflage.

Wegen baldiger Räumung der Lokalitäten wird sämtliches mit hohem Rabatt abgegeben.

Gef. Anfragen unter Chiffre H166 R an die Exped. ds. Bl.

Verlangen Sie gratis den neuen Katalog ca. 1000 photogr. Abbildungen über

garantierte

Uhren, Gold- & Silber - Waren

E. Leicht-Mayer & Cie.
LUZERN 23
bei der 41
Hofkirche

MAISON FONDÉE EN 1829.

SWISS CHAMPAGNE

EXPOSITION GENEVE 1896
MÉDAILLE D'OR



LOUIS MAULLER & CO
MOTIERS - TRAVERS
(Suisse).

Hôtelier.

Une société en formation pour la construction d'un hôtel de saison sur rang aux bords, 300 chambres, cherche un maître d'hôtel capable, disposant d'un certain capital.

A adresser les offres sous chiffre H 201 R à l'adm. du journal.

Die Champagner - Kellerei

A. G. (G 151)

Biel (Schweiz)

empfiehlt

ihre anerkannt vorzüglichen und preiswürdigen Marken

Champagne Etoile
und
Champagne Etoile Extra Cuvée.

Neuhauser
S. Gall. Suisse

Rideaux

en tous genres

Echantillons sur demande

2919 (H 1507 G)

Nur 90 Cts.

kostet ein

Semi - Emaille - Portrait

passend für Broche, Uhrgehäuse, Cravattenknöpfe, Manschettenknöpfe etc.

Nur Fr. 2.50

kostet ein schön vergoldeter, Grösse 44/54

Semi - Emaille - Industrie

ZÜRICH 1, Kuttelgasse 7
(G. 1557) 2918

Wanzolin tötet alle Wanzen

mit Brat unter Garantie radikal. 20jähriger Erfolg. Weder Schwefel, Gas noch Pulver. Probeflaschen à 1.20, 2.-, 3.-, 8.-, Liter 5.- franko.

2932 Diskret von (G1813)

Apoth. Reischmann, Nafels.

Als Spezialfirma für den

Hotelbau

empfehlen sich

Prof. Billing und W. Vittalli, Architekten, Karlsruhe.

Filialbureau in Baden-Baden und Metz.

Grosse praktische Erfahrungen.

Hauptstützpunkte 78

Hotel-Neu- und Umbauten:

B.-Baden, Hotel Stephanie
" " Messm.-r
" " Europ. Hof
" " Holland
" " Franz. Hof
" " Parkhotel
" " Hirsch
" " (Peters Hotel)
" " Darmstädter Hof
" " Schirnhof
" " Goldenes Kreuz
" " Stadt Baden
" " Sanatorium Quisisana
" " Annaberg
" " (Neuer Teil)
" " Sanator. Dr. Heitschheimer
" " Hotel Viktoria
" " Bellevue
" " Donauessingen
" " Schützen
" " Salinenhof
" " Badhotel
" " Hotel Waldlust
" " Post
" " Gardone (Gardasee), Grand Hotel
" " Hornberg, Schlosshaus
" " Hudebeck, Kurhaus
" " Königswinter, Gd. Hotel Mattern
" " Metz, Hotel Royal
" " Naumburg, Parkhotel
" " Schluchsee, Hotel Sternen
" " Schneekwitz, Kurhaus
" " Villingen, Waldhotel
" " Wüdingen, Hotel Fürstehof
" " Kaiserhof

284

betzte

Neuheit!



Schwabenland's
Forellen-Kessel
D. R. G. M. O. Brevets 3276

Ein vollendetes Service von Forellen und anderen Fischen direkt im Sud- bieten unsere

Neuesten patentierten Forellen-Fischkessel
aus Kupfer, Nickel und Silber.

GEBR. SCHWABENLAND, Zürich.

Konkurs-Steigerung.

Konkursamt Schwarzenburg.

1. Im Konkursverfahren gegen die Aktiengesellschaft Karort Schwefelberg w.rden Samstag, den 23. Juni 1906, nachmittags 3 Uhr, in der Wirtschaf Herren in Schwarzenburg auf Requisition des Konkursamtes Bern-Stadt öffentlich versteigert:

A. Die Badbesitzung im Schwefelberg, Gemeindebezirk Rüschegg, Brandversicherung

- | | |
|--|--------|
| 1) Ein Saalgebäude mit Zimmern, Nr. 47 | 28,200 |
| 2) Ein Entréegebäude, Nr. 47 a | 9,000 |
| 3) Ein Mittelgebäude mit Küche und Postlokal, Nr. 47 b | 21,300 |
| 4) Ein Gaststubezwischenbau und Treppenhans, Nr. 47 c | 5,300 |
| 5) Ein Badhaus mit Saal, Damensalon, Warmwasserheizung, Bäder und Doucheneinrichtungen, Nr. 47 d | 12,300 |
| 6) Ein Kesselhaus mit Lingerie und Trüchlokal, Nr. 47 e | 8,500 |
| 7) Eine Scheune mit Zimmern, Nr. 48 | 3,300 |
| 8) Ein Kegelhängegebäude, Nr. 48 a | 1,600 |
| 9) Ein Wohngebäude mit Stall und Remise, Nr. 48 b | 6,200 |
| 10) Ein Sommerpavillon, Nr. 49 | 100 |
| 11) Eine Kurhalle, Nr. 50 | 2,500 |
| 12) Ein Schlachthof, Nr. 50 a | 1,000 |
| 13) Ein Sägebäude, Nr. 50 b | 200 |
| 14) Ein Pensionsgebäude mit gewölbtem Keller, Bäckerei und Waschanstalt, Nr. 51 | 29,000 |
| 15) Ein Eishaus, Nr. 50 c | 600 |
| 16) Die auf dem Schwefelberg ausfliessende Mineralquelle mit Wasser-sammeln und Leitungen. | |

17) Ein Stück Matte und Ackerland, worauf obige Gebäude stehen und die Brunnen auslaufen, nebst Garten und anstossendem Azeidland und Waldung, ferner ein Stück Wald im Schachen, von zusammen 12 Hektar 62.95 Ar.

B. Für 7/8 Rind Recht am Schwefelberg, samt verhältnismässigem Anteil am Hütten- und Lagerrecht.

C. Für drei Kühe oder drei Rinder Recht am Stierenmoosberg, mit beziehendem Anteil an Hütten- und Lagerrecht, Holz und Feld nach Seordnung und Reglement.

Grundsteuerschätzung: Fr. 116,180. (HJ2002) 1435

Anteilige Schätzung: Fr. 120,000.

Die Steigerungsgedinge liegen vom 6. Juni 1906 an auf dem Konkursamt Schwarzenburg zur Einsicht auf.

Schwarzenburg, den 11. Juni 1906.

Der Konkursbeamte: J. Bill, Notar.

