

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 6 (1897)
Heft: 39

Rubrik: Feuilleton

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: 25.12.2025

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

Basel, den 25. September 1897.

Bâle, le 25 Septembre 1897.



Rédaction und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel * TÉLÉPHONE 2406 * Rédaction et Administration: Rue des Etoiles No. 21, Bâle.



1. Mr. Edmond Pache, Hôtel Beau-Séjour, Lausanne 98
 2. Mr. Bazzi Gaetano, Hôtel Volta, Como 75
 3. Mr. Marinoni Primo, Marinoni Hôtel Bellevue, Como 40
 4. Mr. Horace Ferrario, Hôtel Britannia, Cadenabbia 74

Zur gell. Nofiz.

Von verschiedenen Seiten sind wir angefragt worden, ob es noch Zeit habe, sich für das Reklamebuch „Die Hotels der Schweiz“ anzumelden, und müssen wir hieraus den Schluss ziehen, dass Mancher im Drange der Sommergeschäfte die erhaltene Einladung aus Mangel an Zeit unberücksichtigt gelassen oder verlegt und vergessen hat. Wir haben daher eine **letzte Anmeldefrist bis Ende dieses Monats** angesetzt.

Die nötigen Anmeldeformulare werden auf Wunsch sofort zugesandt.

Das offizielle Centralbureau.

AVIS IMPORTANT.

On nous a demandé de divers côtés s'il est encore temps de s'inscrire pour le livre-réclame: „Les Hôtels de la Suisse“. Nous devons en inférer que beaucoup d'hôteliers, pressés par les affaires de la saison d'été, n'ont pas eu le loisir de répondre à notre invitation ou l'ont mise de côté et oubliée.

Nous avons par conséquent fixé à la fin du mois courant un dernier délai d'inscription.

Les formulaires d'inscription sont envoyés immédiatement sur demande.

Le Bureau central officiel.

Im Dienste einer Kulturaufgabe.

(Korrespondenz.)

Wer dem Fremdenverkehr sich mit Erfolg in den Dienst stellen will, muss sich selbst im Ausland umsehen, mit Sprachen und Sitten verschiedener Nationen sich vertraut machen oder ausserordentliches Beobachtungs- und Anpassungsvermögen besitzen. Nur derjenige Hotelier und Wirt, welcher seine Gäste und ihre Lebensgewohnheiten kennt und ihnen sein Hausheimisch zu machen versteht, vermag sein Geschäft zur Blüte zu bringen.



Die erste Fahrt des grössten Dampfers der Welt „Kaiser Wilhelm der Grosse“.

Dieser Riesendampfer hat am 18. September mit 650 Kajut- und 220 Zwischendeck-Passagieren seine erste Fahrt von Bremen nach New York angetreten. Eine Beschreibung dieses zurzeit grössten Schnelldampfers der bekannten Gesellschaft „Norddeutscher Lloyd“ dürfte unsern Leserkreis besonders interessieren.

Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ übertrifft in seinen Dimensionen bei Weitem alle bisher in Fahrt befindlichen Schiffe der Gegenwart und dürfte auch punkto Schnelligkeit allen Dampfern der Jetzzeit überlegen sein.

Mag der Gesichtskreis solcher, die auch nur ein bisschen in der Welt sich umgeschen haben, ursprünglich ein recht beengter gewesen sein, er wird und muss sich erweitern im Beachten, Kennen lernen und Berücksichtigen der Anschauungen und Meinungen anderer; Vorurteile schwinden beim Wertschätzen von edlen Charakterzügen der verschiedensten Völkerstaben und das eigene Ich profitiert vom Guten, wo immer es sich findet.

Der geringste Gastwirt hat sich übrigens mehr und mehr kaufmännische Kenntnisse angeeignet und ihnen verdankt die schweizerische Hotellerie zu nicht geringem Teil ihre Prosperität. Geordnetes, promptes kaufmännisches Wesen durchzieht ein gutgeleitetes Geschäft, ob Hotel, Gasthaus oder Restaurant, wie ein roter Faden nach allen Zweigen und alles hat sich darnach zu richten. Genaue, stramme und pünktliche Dienste und Pflichterhebungen leben sich ein durch alle Schichten der Angestellten und übt auch mannigfache Rückwirkung aus aufs Volksleben. Ordnung und Reinlichkeit sind zwei Grundpfeiler der schweizerischen Hotellerie und sie sind auch solide Stützpunkte des Familien- und Gemeindelebens.

Der kaufmännisch gebildete Wirt rechnet nicht nur mit grossen, sondern auch mit vielen kleinen Faktoren und ist sich gewöhnt, auf's kleinste zu achten, ja richtige Einteilung und bestmöglich Nutzbarmachung der vorhandenen Mittel sind als Hauptthebel der Hotellerie zu bezeichnen. Sie sind dies aber auch nicht minder im Familien- und Gemeindeleben. Dervielflügige Einfluss eines tüchtig geschulten Wirtschaftspersonals im Privatleben ist daher auch in dieser Beziehung von Bedeutung.

Kaufmännische und Sprachkenntnisse, wie sie die heutige Hotellerie erfordert, gereichen in der Folge auch andern Berufszweigen, dem privaten und öffentlichen Leben zum Nutzen und Vorteil und sind so und anders willkommen.

Nicht selten gehen auch bei uns in der Schweiz aus dem Hotellerie- und Wirtstand gewiegte Staatsmänner hervor, denen die engere und weitere Heimat oft viel zu verdanken hat. Auch ist der Einfluss mancher Ausländer, die als Gäste unser Land und und Volk in längeren und öfteren Aufenthalt kennen und schätzen lernen, im heutigen internationalen Völkerverkehr nicht gering anzuschlagen.

Früher wurde wiederholt die Frage aufgeworfen, ob die Art und Weise, wie mitunter Freunde an unsrer Kurorten und auf Reisen Luxus treiben und Geld verschwenden, nicht von üblen Einflusse sei auf Sitten und Lebenshaltung in unserm Volke. Dies ist aber, wie vieljährige und mannigfache Erfahrung lehrt, absolut nicht der Fall, ja der Volkscharakter scheint auch inmitten des mächtigen Stromes der Reisewelt und ihrer zu Tage tretenden guten und bösen Eigenschaften sich meistens nach dem Erfahrungssatz zu richten: Prüfe alles und wähle das Beste.

Und wo sich die Hotellerie mit Geschick und Umsicht in den Dienst des Fremdenverkehrs zu

stellen weiss, da macht sich allmälig auch der materielle Nutzen, so bescheiden und schwer rechenbar er mitunter auch ausfällt, recht vorteilhaft geltend. Dafür legen manche Landesteile, kleinere und grössere Ortschaften der Schweiz unvergleichbares Zeugnis ab.

Mit Recht geniesst daher die Schweizer Hotellerie grosses Ansehen weit über unsere Landesgrenzen hinaus, und es wäre nur zu wünschen, dass sie mitunter mehr Berücksichtigung bei den Behörden und Räten und im Volke mehr Sinn für den Wert und die Bedeutung ihrer Förderung des allgemeinen Wohl finden würde.

K. E.

INDÉLICATESSE SANS EXEMPLE.

La critique que, sous ce titre, nous avons faite dans notre précédent numéro, du livre-réclame qui devait voir le jour à Nuremberg et qui aurait été l'exacte copie de la publication de la Société suisse des Hôteliers, nous a valu de Mr. Friedrich, chef du soi-disant Bureau central des Hôtels, et éditeur du livre susmentionné, une partie ainsi conçue:

„Le champ d'exploitation des annonces à paraître dans mon ouvrage ayant pris une trop grande extension, le livre deviendrait trop volumineux; je renonce, par conséquent à la Suisse.“

Que cette renonciation résulte de l'article publié dans notre précédent numéro, c'est à-dire de l'action judiciaire que nous avons introduite, ou qu'elle soit volontaire, en raison de l'accroissement de l'ouvrage, cela peut, en fin de compte, nous être indifférent. L'essentiel est que la Société ne soit pas lésée dans ses droits et que les hôteliers suisses soient mis à l'abri d'une nouvelle tentative d'exploitation.

Nach 8 tägigem unaufhörlichem Regen scheint seit 2 Tagen die Sonne wieder kräftig vom wolkenlosen Himmel hernieder und alle Züge und Dampfschiffe sind dicht besetzt mit Touristen aus aller Herren Länder. — Die sorgenvollen Gesichter unserer Hôteliers hellen sich auf und schmunzeln überblicken sie die langen Zahlenreihen ihrer Arrivées-Register und die schwelenden Stösse von Depeschen und Briefen, welche das Eintreffen des langerschauten Fremdenstromes verkünden.

Allmälig erwacht auch in den Luganesen das Gefühl, dass es ihre Pflicht ist, etwas zur Hebung des Fremdenverkehrs beizutragen, und wenn auch die ersten Versuche noch nicht recht zielsbewusst sind, so lässt sich doch Gutes für die Zukunft voraussehen.

Das Schiff ist 648 Fuss über Deck lang, besitzt eine Breite von 66 Fuss und vom Hauptdeck bis zum Kiel eine Tiefe von 43 Fuss. Sein Inhalt beläuft sich auf nahezu 14.000 Register-Tonnen. Bei diesen grossen Dimensionen des Schiffes ist von vorneherein darauf zu rechnen, dass es sich als ausgezeichnetes Seeschiff erweisen wird, da die grosse Länge des Schiffes die unangenehmen Stampfbewegungen nicht aufkommen lässt. Außerdem ist der Dampfer an beiden Seiten mit hohen Schlingerkielen versehen. Die vorzüglichen Erfahrungen, welche der Norddeutsche Lloyd bei seinen Dampfern der „Barbarossa-Klasse“ hinsichtlich der Verminderung des Rollens durch die Anbringung von Schlingerkielen gemacht hat, lassen erwarten, dass auch bei dem neuen Schnelldampfer die so lästigen Schlingerbewegungen auf ein Minimum beschränkt bleiben werden. Die heftigen Vibrations, wie sie sich bei vielen Schnelldampfern mit grosser Maschinenkraft gezeigt haben, werden bei diesem Schiffe welche nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die höchste Klasse als Vierdeckschiff mit ausgedehnten Extra-

verstärkungen und mit besonderer Sorgfalt erwartet werden, nicht auftreten, da die Maschinen nach dem Schlick-schen System derartig ausbalanciert sind, dass Schwingungen der mächtigen auf und nieder arbeitenden Massen auf den Schiffskörper nicht übertragen werden.

Eine besondere Erwähnung verdienen die nach den neuesten Erfahrungen getroffenen Massregeln für die Sicherheit des Schiffes und der Passagiere. Das Schiff ist durch 16 ohne Ausnahme bis zum Oberdeck reichende nach den neuesten Vorschriften des Germanischen Lloyd und der See-Berufsgenossenschaft besonders gut verstärkte Querschotte und ein Längsschott im Maschinenraum in 18 wassererdichte Abteilungen geteilt, deren Abmessungen so getroffen sind, dass selbst das Vollanfallen von drei Abteilungen das Schiff nicht zum Sinken bringen kann. Besonderer Wert ist bei diesem Schiff auch darauf gelegt, dass die 4 Kesselgruppen jede in einer für sich abgeschlossenen wasserdrückenden Abteilung untergebracht worden sind, sodass bei einer Kollision niemals der Fall eintreten kann, dass das Schiff ohne Dampf zum Betrieb

Die Gründung eines Verkehrsvereins wird geplant, wahrscheinlich durch Fusion des schon existierenden Hotellerie- und Verschönerungsvereins. Das neue, wirklich ausgezeichnet gebaute Theater Apollo wird in wenigen Wochen eröffnet werden; die Konzession zu einer elektrischen Ringbahn, welche den oberen Stadtteil (Gothardbahnhof) mit dem schon seit einem Jahre zirkulierenden, ebenfalls elektrischen Tram verbinden soll, ist erteilt worden.

Über eine Million Franken wurde ausgegeben zur Erwerbung der reichen Quellen von Sigirino, welche die städtische Wasserleitung und deren wirklich prachtvolle öffentlichen Springbrunnen mit krystallhellem Wasser versorgen.

Die früher so vernachlässigte Piazza Castello wurde in einen schönen englischen Garten umgewandelt und allenhalben beweisen stilvolle elegante Neubauten, dass der Luganeser Bürger nicht hinter den in grosser Zahl einwandernden Innerschweizern und Fremden zurückbleiben will und eifrig bemüht ist, seiner Heimatstadt ein schöneres neues Kleid anzuziehen.

Gemüse-, Frucht- und Blumenausstellungen wechseln ab mit Velociped-Rennen und öffentlichen Konzerten. Lugano beginnt sich zu regen und den Fremden kommt dies zu Gute. Für nächstes Frühjahr werden grösste Festlichkeiten vorbereitet zur 100-jährigen Unabhängigkeitfeier des Kanton Tessin, der im Jahre 1798 vom Joch der Landvögte befreit und der cäcilipanischen Republik befreit wurde, der er dann 1803 endgültig in den Bund der schweizerischen Eidgenossenschaft aufgenommen worden ist.

Noch ein anderes ganz intimes Jubiläum wird in aller Stille von den Freunden und Bekannten des Herrn A. Böha zum Hotel du Parc in Lugano vorbereitet, dieses Nestors der Hotellerie der oberitalienischen Seen, der als echter Pionier der schweizerischen Hotelindustrie, vor 40 Jahren hier mit Mut und Geschick das erste wirkliche Fremdenhotel eröffnete, und durch eisernen Fleiss und nie erlahmende Energie, trotz Widerwärtigkeiten aller Art, siegreich durch 40 lange Jahre eine führende Stellung unter seinen hiesigen und benachbarten Kollegen erwarb und bis auf den heutigen Tag beibehielt. Doch ich darf nicht aus der Schule schwatzen, die Details daher für ein anderes Mal.

Saison-Plauderei aus Lugano.

Bekannter Unbekannter.

In der „Kehl. Volksztg.“ erschien kürzlich unter obigem Titel ein etymologischer Streifzug ins Tierreich, dem wir folgenden, für unsere Leser interessant scheinenden Auszug entnehmen: „Zu den Gebieten, die in den letzten Jahrzehnten einem grösseren Publikum näher gerückt sind, gehört ohne Zweifel auch das der deutschen Sprachforschung, und spezieller das der Etymologie der Muttersprache. Man fängt an,

den Hauptmaschinen oder Pumpen bleibt. Die Pumpen sind insbesondere so angeordnet, dass auch beim etwaigen Vollaufen des Maschinenraums in allen Räumen des Schiffes mit Dampfpumpen gepumpt werden kann. Damit gehen die Sicherheits-Einrichtungen des Dampfers erheblich über dasjenige heraus, was bis jetzt in dieser Richtung auf den grossen Passagierdampfern vorgesehen ist.

Außerdem ist noch ein Doppelboden vorhanden, der wieder in 22 Unterabteilungen geteilt, sich über die ganze Länge des Schiffes erstreckt und so einen wesentlichen Schutz gegen Beschädigungen im Schiffsboden bietet. Trotz aller dieser Sicherheitsmassregeln ist der Dampfer noch mit 24 grossen, auf dem Sonnendeck zum sofortigen Gebrauch fertig aufgestellten Rettungsbooten versehen.

Zu erwähnen ist noch, dass das Schiff in Uebereinstimmung mit den Anforderungen der Kaiserlich Deutschen Marine erbaut wurde, um im Kriegsfall mit einer grossen Anzahl von Geschützen ausgestattet, als Kreuzer Verwendung zu finden.

diesem Zweig der noch so jungen germanischen Philologie grösseres Interesse entzutragen, und es darf als eine erfreuliche Thatsache bezeichnet werden, dass bereits eine Reihe von popular bezeichneten Schriften dem Geschmacke des gebildeten Publikums an solchen Dingen Rechnung getragen hat. Es ist auch eine eigenartig interessante Wissenschaft, die sich den bretterigen Gegenstand als Forschungsgebiet ausserken. Man erstaunt über die Ausblicke, die sich einem öffnen; man steht plötzlich vor einer ganz neuen Geisteswelt, deren Geheimnisse sich allmälig entfalten, und man ist überrascht von der Fülle des Lichtes, das sich plötzlich über Gebiete ausstießt, die bisher im tiefsten Dunkel lagen. So manche Worte und Wörter, bei deren Klang wir uns bislang eigentlich recht wenig dachten, gewinnen Fleisch und Leben; andere zeigen sich uns in einem ganz anderen Gewande, als es auf den ersten Blick scheinen wollte, und von diesen verkannten und missverstandenen Schöpfungen unserer Muttersprache wollen wir heute einen ganz kleinen Teil, nämlich nur Tiernamen, herausgreifen. Wir werden finden, dass so manche bekannte uns eigentlich, soweit es auf ihren wahren Namen ankommt, recht fremd geblieben sind.

Das weibliche Wildschwein, um auf das Borstenzug zu kommen, nennen wir Bache, ein sehr interessantes Wort, dessen Deutung auf den ersten Blick wohl nicht recht gelingen will. Der Schweizer Dialekt gibt uns hier eine Handhabe. Für Speck hat nämlich der Schweizer das Wort Bachen, althochdeutsch *bahho* (Schninken, Speckseite), verwandt vielleicht mit unserm „Bäcke.“ Bache ist also eigentlich das „Specktier.“ Ebenso unverständlich wird den meisten der Name Spanferkel sein. Haben sie „mal über dieses Wort, das für manchen einen culinaren Genuss bedeutet, nachgedacht? Was hat so ein Ferkel mit „Span“ oder gar mit „spannen“ zu thun? Offenbar nichts. Spanferkel heisst vielmehr ein junges, noch sanges Tier vom alten span. *spūnne* = Milch (vergleiche die mittelhochdeutsche Form *spūnverscheln*). Ebenfalls hochgeschätzt von manchem Gaumen sind Eisbeine, ein eigenartliches, sicher sehr altes Wort, dessen erster Teil mit Eis nichts zu thun hat; denn wo liegt eine Spur von Beziehung zwischen beiden Begriffen? „Eis“ führt sich wohl zurück auf ein altes Substantiv *isa* – gehen (vergl. die indogermanische Wurzel *i*). Eisbein wäre also soviel wie Schenkelbein, Hüftbein, eine Deutung, die der Sache sehr gut entspricht. Sanders vermutet aus dem holländischen *Ischbeen* Zusammenhang mit griechisch *λοζού* = Hüte, was auf dasselbe hinweist (vergl. dessen grosses Wörterbuch der deutschen Sprache).

Auch die Fische tragen manch' dunkeln Namen. Um nur einen herauszuzeigern: Was bedeutet eigentlich Schellfisch? Mit „schellen“ hat das Wort natürlich nichts zu thun; es führt sich vielmehr zurück auf „Schale“ in der nicht seltenen Bedeutung von Muschel, vergl. englisch *shell*. Man hat wohl mit Recht an den von Muscheln bezw. „Schallfisch“ lebenden Fisch gedacht (vergl. Schellack = Schalenlack, weil so dünn wie eine Schale).

Noch einiges vom Wildbret! Zunächst das Wort selbst. Man darf es beileibe nicht, wie wohl geschieht, mit doppelt *t* schreiben; denn was soll in dem Worte das „Brett“? Der zweite Theil kommt vielmehr von „Braten“, vergl. die alte Form *wilbraete*. Zum Wildbret gehört unser Rebbuhn, ein Wort, das mit der Reber nichts zu thun hat, denn das widerspricht der Sache. Eher ist heranzuziehen „das russische *rijba* von *rijboj* = bunz.“ Die Schreibung Rebbuhn ist durch nichts gerechtfertigt. Vorläufig stehen wir hier vor einem Rätsel. Vom Rebbuhn kommen wir auf die Ente, zwar nicht die wilde, sondern auf eine sehr zahme, nämlich die Zeitungs-Ente. Wunderbarer Zusammenhang! wird man denken. Gewiss wäre er wunderbar, wenn er bestände, aber er besteht nicht. Ente in letzterem Sinn ist nichts als eine Verstümmelung von Leg-ende, für das man auch wohl, um den Gegner besser zu treffen, *Lug-ente* setzte. Gewiss ein ebenso eigenartliches, wie interessanter Vorgang! Nebenbei erwähne ich das Wort Kriech-Ente, die natürlich niemals „kriecht.“ Das Wort wird ja auch gewöhnlich in der richtigen Form Kriech-Ente geschrieben, vom Lateinischen: *anas crecca*. Ein feines Wild ist der Krammetsvogel, eigentlich Wacholdervogel, denn Wacholder heißt althochdeutsch *kranawitū* = Kranichholz, vergl. das mittelhochdeutsche *kranewitvogel*, das der Grundbedeutung also noch ziemlich nahestehet. Das alte *witu* hat sich übrigens noch erhalten im Wiedehopf = Holzkippe.

Ein gewaltiges Deckhaus übertragt in einer Länge von 400 Fuss den Mittelteil des Dampfers. Die gesamten Passagiereinrichtungen für die 1. Klasse sind fast ausschliesslich auf dem Ober- und Promenadendeck untergebracht. Diese Einrichtung trägt insofern zur Sicherheit des Schiffes bei, als die sämtlich unter Deck gelegenen Schottentüren bei Nacht und dicken Wetter geschlossen gehalten werden können, ohne dass der Passagierverkehr darunter leidet.

Für die 1. Klasse stehen 200 Kabinen zur Verfügung, welche für 400 Passagiere berechnet sind. Die 2. Klasse enthält 109 Kabinen mit etwa 350 Betten, die 3. Klasse ist für 800 Passagiere eingerichtet.

Als besondere Annehmlichkeit ist das nahezu 400 Fuss lange, durch ein festes, bis an die Schiffsseiten reichendes Sonnendeck geschützte und an den Seiten offene Promenadendeck zu betrachten.

Die Besatzung des Schiffes wird aus nicht weniger als 450 Köpfen bestehen.

Die Maschinenanlage, die Seele des Schiffes, ebenfalls vom Vulkan in Stettin erbaut, besteht



Rollendes Boot. Das vielgerühmte „rollende Boot“ des Erfinders Knapp, welches die Zeit der transatlantischen Ueberfahrten nach der Ansicht seines Schöpfers auf zwei Tage reduzieren wird, wurde am 8. September in Toronto in Gegenwart einer grossen Menge von Zuschauern vom Stapel gelassen. Das mechanische Prinzip der Erfindung ist, dass das Boot über das Wasser fortrollt, anstatt es zu durchschneiden, wodurch der Erfinder eine enorme Fahrgeschwindigkeit zu erreichen hofft. Das Boot kostet 50,000 Fr. und wurde auf Rechnung des kanadischen Generalpostmeisters Mulik erbaut.

In Goldlande. Wie lange wird es dauern, dann machen Uebersättigte eine Badereise nach Klondike im Goldlande. Vieelleicht haben sich die Hotelverhältnisse bis dahin etwas gebessert. In dem vornehmsten Hotel Klondikes sind folgende Wirtshaussregeln nach dem „Daily Telegraph“ angeschlagen: „Die Pension muss vorausbezahlt werden, und zwar mit Gold-Bohnen 100 Mark, ohne Bohnen 48 Mark. Das Einstecken von Essen bei Tisch ist streng verboten. Man erwartet von den Herren, dass sie sich ausserhalb des Hotels waschen und selbst für ihr Wasser sorgen. Ein unsonst Handtuchersäcke am Ende des Hauses. Die Gäste haben für ihr eigenes Stroh zu sorgen. Für Sitz in der Nähe des Ofens wird besonders bezahlt. Nur für regelmässige Gäste werden Betten auf dem Boden der Gaststube reserviert. Personen, die in der Scheune schlafen, werden gebeten, nicht ihre Stiefel auszuziehen. Die im Hause wohnenden Gäste müssen um fünf Uhr, die in der Scheune schlafenden um sechs Uhr aufstehen. Prügeleien bei Tische sind nicht gestattet. Wer die vorstehenden Regeln verletzt, wird erschossen.“ *Bum!*

Austern Aufschlag. Den Feinschmeckern steht eine unliebsame Ueberschlagschau bevor. Kaum hat mit dem Eintreten der Monate mit „¹⁴“ die Austernzeit wieder begonnen, so macht sich schon ein Preisaufschlag, der bis zu 20 Fr. für je 1000 Stück geht, bestrickbar und weckt die Befürchtung, dass damit die Verteuerung erst begonnen hat. Was ist die Ursache davon? Der Fang ist weit weniger ergiebig, was auf die heftigen Stürme zurückgeführt wird, welche in der letzten Zeit an den europäischen Westküsten geherrscht haben. Man schätzt die Zahl der durch diese allein von französischen Austernbanken losgerissenen und fortgeschwemmten Austern auf etwa 30,000,000. Dazu kommt die Vermehrung kleiner schwarzer Muscheln, welche auf den Austernbänken sich ansetzen, dort wachsen und den Austern den Nährboden verkümmern. Aus diesen und ähnlichen Gründen haben ja auch die auf Staatskosten unternommenen Versuche, an der schleswig-holsteinischen Küste die Austernzucht in Schwung zu bringen, bekanntlich keinen guten Erfolg gehabt, was um so mehr zu bedauern ist, als der Austern-Verbrauch stetig wächst. Paris allein verzehrt jährlich etwa 20 Millionen Stück Austern!

Fahrbilletterhöhung. Seit einigen Tagen werden die Italienfahrer, deren Zahl während der Sommermonate sehr zusammenschrumpfte, wieder häufiger. Wer seine italienische Reise noch in diesem Herbst vornehmen will, entgeht der Erhöhung der Billettepreise, die in einigen Monaten droht. Um das Defizit der Pensionskassen der Eisenbahnbeamten zu decken, haben nämlich Regierung und Parlament beschlossen, die ohnehin sehr hohen Billettepreise der italienischen Eisenbahnen zu erhöhen. Die Hauptbelastung soll auf die Fremden abgewälzt werden. Während nämlich für den Nahverkehr nur eine Erhöhung von einem Prozent festgesetzt ist, werden die Preise der Schnellzugbillette, sofern es sich um grossere Entfernung handelt, um zehn Prozent erhöht. Die Italiener selber unternehmen nur selten längere Reisen, vielmehr sind die Schnellzüge überwiegend von Fremden besetzt, und im Sommer werden mit Rücksicht auf den geringeren Fremdenverkehr viel weniger Schnellzüge abgelaufen als im Winter. Die Fahrpreiserhöhung hätte eigentlich schon diesen Herbst in Kraft treten sollen, aber das betreffende Gesetz enthielt eine Reihe von Widersprüchen und es konnte deshalb noch nicht zur Anwendung gelangen. Sobald das Parlament diese Widersprüche aus dem Gesetze ausgeräumt hat, wird auch der zehnprozentige Zuschlag zu den Schnellzugbillettepreisen in Kraft treten.

aus 2 dreifachen Expansionsmaschinen, jede mit vier Kurbeln und vier hintereinanderliegenden Dampfzylindern, welche zur Erzielung eines ruhigen Ganges mit Massenausbalanzierung nach dem bekannten Schlik'schen System konstruiert sind. Die Durchmesser der Zylinder sind folgende: Hochdruckzylinder 52", Mitteldruckzylinder 83", die beiden Niederdruckzylinder 96 1/4". Beide Maschinen sind zur Vermeidung der Sicherheit durch wasserdrücktes Längsschott von einander getrennt. Dass die gesamte Anlage unter Benutzung der neuesten Erfahrungen auf dem Gebiete der Schiffsmaschinentechnik in bester und solidester Weise konstruiert und ausgeführt ist, bedarf kaum der Erwähnung. Die beiden dreiflügeligen Propeller haben einen Durchmesser von 22' 3 1/2" und eine Steigung von 32° 10' ; sie sind aus Bronze hergestellt und wiegen jeder ca. 26 Tons. Die Kurbel- sowie die Schraubenwellen, welche einen Durchmesser von 24" besitzen, sind aus bestem Nickelstahl von der Firma Krupp in Essen, einem Material, das sich bekanntlich durch ganz ungewöhnliche Festigkeit auszeichnet, hergestellt. Das Gewicht der Kurbel-

maschine beträgt 40 To. 1000 Kilo. Die Länge der Wellenleitung beträgt 198'.

Die beiden Kondensatoren haben eine Kühlfläche von 35,522 Quadratfuss, die Zahl der Rohre in denselben beträgt 11,060, welche, von einander gelegt, eine Länge von 65 Kilometern abgeben würden.

Für die verschiedensten Zwecke werden in den Maschinen- und den Kesserräumen ein Anzahl Dampfpumpen und andere Hilfsmaschinen, im Ganzen 47 Stück, aufgestellt, darunter vier grosse Dynamomaschinen, zwei Luftpumpenmaschinen, vier grosse Zentrifugalpumpen, eine Kahlflutmaschine und andere mehr. Die Gesamtzahl der überhaupt auf diesem Schiff befindlichen Maschinen beträgt nicht weniger als 68 mit zusammen 124 Dampfzylindern.

Falls es erforderlich werden sollte, in das Schiff eingedrungenes Wasser zu bewältigen, so sind für diesen Zweck vier Zentrifugalpumpen, 2 Maschinenpumpen und 6 Duplexpumpen eingerichtet, welche zusammen pro Stunde 3600 Tons Wasser über Bord befördern können.

welle jeder Maschine beträgt 40 To. 1000 Kilo. Die Länge der Wellenleitung beträgt 198'.

Die beiden Kondensatoren haben eine Kühlfläche von 35,522 Quadratfuss, die Zahl der Rohre in denselben beträgt 11,060, welche, von einander gelegt, eine Länge von 65 Kilometern abgeben würden.

Für die verschiedensten Zwecke werden in den Maschinen- und den Kesserräumen ein Anzahl Dampfpumpen und andere Hilfsmaschinen, im Ganzen 47 Stück, aufgestellt, darunter vier grosse Dynamomaschinen, zwei Luftpumpenmaschinen, vier grosse Zentrifugalpumpen, eine Kahlflutmaschine und andere mehr. Die Gesamtzahl der überhaupt auf diesem Schiff befindlichen Maschinen beträgt nicht weniger als 68 mit zusammen 124 Dampfzylindern.

Falls es erforderlich werden sollte, in das Schiff eingedrungenes Wasser zu bewältigen, so sind für diesen Zweck vier Zentrifugalpumpen,

see, noch das Umstürzen eines Transportwagens kann ihnen irgend welchen Schaden verursachen.

Schädlichkeitsgrenze der in geschwefelten Weinen sich findenden schwefeligen Säure. Herr Dr. Leuch, der Zürcher Stadtarzt, schreibt über dieses Thema in „Korrespondenzblatt für schweizerische Aerzte“: Wenn ich einerseits eine definitive Grenzzahl nicht festzustellen vermöge, so kann ich anderseits doch soviel mit Sicherheit behaupten, dass kein Grund vorliegt, Weine mit 8, resp. 14 mgr. Schwefelsäure (= SO_2) zu beanstanden, als gesundheitsschädlich oder auch nur gesundheitsgefährlich zu erklären. Solche unmotivierte Beanstandungen schädigen nur unsere Weinwirtschaft in hohem Masse und rufen in den beteiligten Kreisen mit Recht grosser Erbitterung. Nicht viel besser steht es mit dem in mehreren Kantonen zulässigen Maximalgehalt von 80 mgr. Es fehlt hier die unerlässliche Trennung zwischen freier und gebundener Säure. Vorläufig, d. h. bis nach Abklärung der Schwefelsäuren-Frage auf Grund weiterer Versuche am gesunden Menschen hat jedenfalls der Verein schweizerischer analytischer Chemiker mit seinen letzjährigen Beschlüssen das Richtige getroffen: Pro 1 Liter Wein 200 mgr. Gesamt- und nicht mehr als 2 mgr. reine Schwefelsäure. Wohl könnte nach meinen Erfahrungen wenigstens die für die freie Schwefelsäure festgesetzte Grenze ohne Risiko für die Weinkonsumen noch etwas höher angesetzt werden, vielleicht auf 30, 35 oder gar 40 mgr. pro Liter. Allein ein solches Höhergehen hätte keinen Sinn, da durch dasselbe nur einen missbräuchlichen, d. h. über das Massen des Notwendigen hinausgehenden Anwendung des Schwefels gerufen würde. „Gelbe Weine sollen dadurch grau gefärbt werden, um Liebhaberinnen des Käufers nachzukommen oder um, obwohl spanischer Herkunft, als Waadtländer verkauft zu werden. Selbstverständlich muss solch unlauteren Manipulationen ganz energisch entgegnet werden, am besten durch rücksichtlose Beanstandung aller Weine, deren Schwefelsäure-Gehalt die vom Verein schweizerischer analytischer Chemiker gezeigte Grenze überschreitet. Zum Schluss möchte ich alle Kollegen davor warnen, geschwefelte Weine, deren Schwefelsäure-Gehalt sich unterhalb der von dem soeben genannten Vereine festgesetzten Limite hält, als gesundheitsschädlich zu erklären. Sollte der eine oder andere dies dennoch tun, gestiftet auf die in seinem Kanton bestehenden Gesetze und Verordnungen, so genügt der diesen damit formell, begeht aber zugleich materiell ein Unrecht gegenüber dem Weinproduzenten. Das soll nicht sein.“



Die Arth-Rigi-Bahn beförderte im Monat August 18,477 Personen.

Baden. Die Gesamtzahl der Kurgäste betrug 21. September 8694.

Bern. In den Gasthöfen der Stadt Bern sind im August 14,735 Fremde abgestiegen.

Die Rhätische Bahn beförderte im August 64,002 Personen.

Die Vitznau-Rigi-Bahn beförderte im August 35,314 Personen (1896 29,813).

Wengernalp-Bahn. Im August 1897 wurden 28,363 Personen befördert gegen 29,519 im Vorjahr.

Zürich. In den hiesigen Gasthäusern sind vom 1.—15. September 10,048 Fremde abgestiegen.

Danzig. Herr Regierungs-Baumeister Schade kaufte für 165,000 Mk. das Hotel „Deutsches Haus“ am Holzmarkt von Hrn. Kurhauspächter Reissmann.

Dampfschiffe auf dem Thuner und Brienzsee. Die Frequenz im Monat August 1897 betrug 137,553 Personen (1896 124,697). Vom 1. Januar bis 31. August 1897 404,117 (1896 355,111).

Zug. Die Wasserheilanstalt „Pension Hürlimann“ in Walchwil ist durch Kauf in den Besitz der Herren Brüder Neidhardt in Ramsen (Schaffhausen) übergegangen.

Baden. Im Grand Hotel wird täglich an der Ergänzung des Dachstuhles an dem geschädigten Flügelbau gearbeitet. Das Hotel wird noch vor Eintritt des Winters wieder vollständig in Stand gesetzt sein.

Rom. Das von der Schweizer Firma Bucherer-Durand betriebene Grand Hotel Quirinal ist für die Wintersaison eröffnet worden. Diesen Sommer wurden wieder verschiedene Verbesserungen und Veränderungen vorgenommen.

Weinhandel. Die Weinreiter Italiens wird für 1897 auf 30 Millionen Hektoliter geschätzt. Das Jahr 1896 hatte eine solche von nur 22 Millionen. Immerhin darf die neueste Ernte nur eine mittelmässige der Quantität nach genannt werden.

Zugerische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die ausserordentliche Generalversammlung der Zugerischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft beschloss mit Mehrheit teilweise Winterbetrieb, trotzdem keine Rendite zu erwarten ist.

Die Kessellräume werden auf natürlichem und auch künstlichem Wege durch 16 kräftige Ventilationsmaschinen in ausreichender Weise ventiliert. Die Kessel sind in 4 Gruppen angeordnet, und sind dementsprechend 4 mächtige Schornsteine vorhanden, welche bei einem Durchmesser von 12' 2" eine Höhe von 106' über Kiel besitzen und deren Zahl und Grösse sofort die Bestimmung des Schiffes als Schnelldampfer erkennen lässt. —

Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Gross“ wird nicht nur den grössten, sondern wohl auch den schönsten aller gegenwärtig den Ozean befahrenden Dampfern darstellen. Ganz ähnliche Einrichtungen hat auch der auf der Werft der Firma F. Tschichau in Danzig hergestellte neue grosse Doppelschrauben-Schnelldampfer „Kaiser Friedrich“ erhalten, dessen Stapellauf vor einigen Monaten stattfand.

Mit diesen beiden Schiffen wird der Norddeutsche Lloyd, der heimlich jetzt über die grösste Schnelldampferflotte verfügt, seine Stellung in der Passagierfahrt aufs neue um ein Bedeutendes vorwärts rücken.