

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 6 (1897)
Heft: 40

Artikel: Litterarische Feinschmecker
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522328>

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>

raissent, se manifestent constamment; plusiers contrées de la Suisse, de petites et de grandes localités en fournissent la preuve irréfutable.

L'hôtellerie suisse jouit donc, bien au-delà de nos frontières, d'une grande considération; il est seulement à désirer que l'importance et la valeur de ses efforts en faveur du bien public trouvent plus d'encouragement auprès des autorités et des conseils et soient mieux compris du peuple.

C. E.

><

Litterarische Feinschmecker.

Aus Paris wird der "Frank. Ztg." berichtet: Alphonse Daudet vertritt einem Berichterstatter jüngst an, er wünsche, dass die von Goncourt geplante Vereinigung von Litteraten sich nicht Akademie, sondern einfach „Diner Goncourt“ nennen möge. Mit einem solchen Diner würden die Verehrer der Goncourt auch der Überlieferung treu verbleiben. Man erinnert sich hier noch des „Diner des Cinq“, das vor zwanzig Jahren Flaubert, Turgenvier, Edmond de Goncourt, Emile Zola und Alphonse Daudet an der gleichen Tafel allmählich vereinten. Sie waren sämtlich Feinschmecker, wichen aber alle fünf je nach ihren Heimatländern und individuellen Eigenheiten in ihren Geschmacksrichtungen von einander ab. Für Flaubert waren normändische Butter und Enten von Rouen das „Höchste“; der raffinierte und exotische Goncourt schwärmt für Ingwerkompots, Zola für kleine Schältiere und Seefische, während Turgenvier seinen Kaviar verzehrte. Werden die zehn Mitglieder des „Diner Goncourt“ auch so grundverschieden in ihren Tafelgenüssen sich zeigen, wie ihre illustren Vorgänger? Man darf das immerhin annehmen, da die Literaten von jeher für Feinschmecker gehalten wurden. Man braucht ja nur an den alten Dumas zu denken, der ein vorzüglicher Koch war, wie das zahlreiche Erinnerungen an ihn darlegen. Und auch sein Sohn war ein Feinschmecker, wie das Rezept des japanischen Salats in „Francillon“ vorzüglich beweist. Sardou liegt gleichfalls die Tafelfreuden, ist aber sehr schwer zu befriedigen. Viele Schriftsteller haben uns Rezepte hinterlassen. So gibt der Dichter Jean Aicard folgendes Rezept des provencalischen Leibgerichts „Ayoli“, das einem Nordländer ein gelindes Grausen einflossen dürfte: „Man legt auf den Boden eines Marmormörsers — das Salz nicht vergessen! — ungefähr eine Knoblauchzeche per Kopf, die Männer werden allein als Gäste gezählt.“

Das „Ayoli“ ist ein wahres Junggesellengericht, denn es tötet energetischer als der Tabak den Kuss. Mit einem harten Holztösser zerquetscht man die Knoblauchzeche und giesst, wenn sie einen feinen Brei bilden, tropfenweise frisches Oel hinein, den Mörser dabei im Kreise herumdrührend. Man gießt tropfenweise und dreht, man dreht und gießt: Die Sauce wird immer länger ohne Dichtigkeit zu verlieren, und wenn man genug zu haben glaubt, hält man eben inne. Jeder Gast wird sich mit zwei Löffel voll Ayoli befriedigt erklären.“ Derselbe Aicard hat auch die berühmte Marcellier Fischölsoße „Boullabaisse“ in Versen besungen, was ihm einen heftigen Vorwurf von Monselet, dem König der litterarischen Feinschmecker, eintrug, weil er die „Brandade de morue“ (Stockfisch in Knoblauchsauce) schmälich übergingen. Von Monselet ist kürzlich ein sehr amüsantes litterarisches Glaubensbekennnis in folgendem Briefe an Meihäusler und Halévy, das damals gefeierte Operettenlibretto- und Vaudeville-Diokurenpaar, zu Tage gefördert worden, das den „Gourmand“ im schönsten Lichte zeigt: „Meine lieben Kollegen! Das Theater teilt sich für mich in zwei Serien: in Stücke, in denen man iss, und in Stücke, in denen man nicht iss. Unnötig zu bemerkern, dass ich nur für die ersten schwärme. Das besagt gleichzeitig, dass ich Ihr Repertoire, in dem man so oft den Tisch deckt, über alles liebe. Ein ganzer Akt des „Reveillon“ (Fledermaus) spielt bei Tafel; es ist das nicht der schlechteste der drei. Einer Ihrer unvergänglichen Ruhmestile wird der sein, die Kartonspasteten und Holzfrische von der Bühne verbannen zu haben. Dank Ihnen taucht Fräulein Ollivier ihr rosige Näschen in ein Glas authen-

tischen Champagners und haut Geoffroy mit seiner Gabel in eine wirkliche Gänseleberpastete ein. Gondinet war gleichfalls ein guter Schriftsteller, denn er hat „Le Homard“ (Hummer) geschrieben. Um übrigens, liebe Kollegen u.s.w. Ch. Monselet.“



Mailand. Einstimmig nahm am 29. Sept. die Handelskammer eine Resolution an, in der die Wichtigkeit des Simplon-Durchstiches anerkannt und die Hoffnung ausgedrückt wird, es möchte die Provinz den von ihr verlangten Beitrag an das Unternehmen beschliessen und die Stadt Mailand möge einen gleich hohen Betrag aussetzen.

Telephon. Vom 1. Oktober an ist das luxemburgische Fernsprechnetz an das belgische Netz angeschlossen. Luxemburg wird durch den Fernsprechdrat mit dem belgischen Arlen verbunden, so dass fortan Luxemburg mit Brüssel und Paris sprechen kann. Die belgische Regierung hat mit der deutschen Reichsregierung Unterhandlungen eingeleitet, um Metz und Trier an das Fernsprechnetz anzuschliessen.

Alpenstrassen. Wie man aus guter Quelle vernimmt, hat der Staatsrat des Kantons Wallis die Absicht und bereits die notigen Studien vornehmen lassen, Sitten mit Gsteig und Saanen über den Sanetschpass (3234 m über Meer) durch eine gute Fahrstrasse zu verbinden, zu welchem Zwecke genannte Regierung sich mit den Regierungen der an dieser Verkehrsverbesserung interessierten Kantone Bern, Waadt und Freiburg in Unterhandlung setzen wird.

PariserWeltausstellung. Der französische Handelsminister dem Kommerciausschusse mit, dass für die Weltausstellung im Jahre 1900 im vorigen Jahr 1,615,000 Fr. ausgegeben worden sind. In diesem Jahre werden nach dem Voranschlag 10,902,700 Fr., im nächsten 29,238,916 Fr., 1899, 24,193,000 Fr., 1900, 38,586,000 Fr. und 1901 2,785,975 Fr. ausgegeben werden. Von diesen 107 Millionen liefert die Stadt Paris bekanntlich 20 Millionen, die Ausstellungsbons 60 Millionen, so dass der Staat rund 27 Millionen beizutragen hat. Wahrscheinlich wird aber diese Ziffer durch die von den Submittenten bewilligten Rabatte in Höhe von 20—30 pCt. wesentlich verminderd werden. Die Bauten werden rührig betrieben.

Graubünden. Von den Gemeindevorständen von Davos, Klosters und Filisur ist die Initiative für Errichtung einer Bahn Davos-Filisur ergriffen worden. Man will alles aufbieten, um den Bau dieser Bahnstrecke zu fördern, sodass die Inbetriebsetzung derselben gleichzeitig mit der Eröffnung der Albula-Bahn erfolgen könnte. Gemäß Art. 3 des Eisenbahngesetzes würden von den interessierten Gemeinden und Privaten Beiträge, d.h. Aktienzeichnungen der „Rätischen Bahn“ von 25,000 Fr. per Kilometer verlangt. Die Linie Davos-Filisur hat eine Länge von 18—20 Kilometern. Die Gemeinde Davos hat beschlossen, im Maximum von 500,000 Franken Aktien zu übernehmen. Ebenso votierte Filisur 40,000 Fr. in Aktien zu übernehmen; damit ist diese Bahnstrecke gesichert.

Alpenbahnen. Den „Basler Nachrichten“ wird geschrieben: „Das seiner Verwirklichung allmählich näherrückende Projekt einer Überschreitung des Simplon scheint unsern westlichen Nachbarn periodisch wiederkehrende Beklemmungen zu verursachen, denen Aussichten auf eventuelle Herstellung einer Alpenbahn auf französischem Gebiete abhelfen sollen. So lesen wir im „Sicle“: „Die von hohem patriotischen Gefühl geleitete Handelskammer in Genf hat dem Handelsminister Henry Boucher eine Studie zu Gunsten der Durchbohrung der Fauchille und des Mont-Blanc gewidmet. Seit 14 Jahren hat der Gotthard Frankreich um 560 Millionen d. h. um 40 Millionen jährlich benachteiligt. Die projektierten Durchbohrungen würden eine Wegverkürzung um 77 Kilometer gegenüber dem Gotthard und um 198 Kilometer gegenüber dem Simplon schaffen. Sie würden eine Handelsstrasse zwischen Nordfrankreich

und Italien herstellen und wesentlich zur Wiederaufbrichtung des Marseiller Handels beitragen. Würde aber der Verkehr des neuen Tunnels genügend Einnahmen verschaffen, um das bedeutende für diese Arbeiten benötigte Kapital zu amortisieren? Darin liegt die Schwierigkeit. Dem Projekte würde sicherlich die Ausführung an dem Tage folgen, wo dieses Hindernis nicht mehr als unüberwindlich anzusehen wäre.“

Das Engadin als Eldorado des Geld-ausgebens. Im kleinen Feuilleton der „Frank. Ztg.“ schreibt ein Korrespondent aus Pontresina u. A.: „Von den naheliegenden Orten Silvaplana, Sils-Maria-Maloja, diesen Perlen des Engadins, schweige ich lieber, die Teuerung in den Hotels verbittert Einem jeden Naturgenuss, und wer nicht Millionär ist — verzichte!“

Die „Engad. Post“ bemerkt hiezu in treffender Weise: „Ausgezeichnet — der Mann redet von Perlen und dann will er nix bezahlen! Mein lieber Herr Frankfurter, lassen sie mich mein, etwas unter Ihre Augen schauen. Uebrigens gehören gerade die genannten Perlen, wie Jedermann weiß, zu den billigeren im Engadin, so dass auch ein 10tel oder 20stels Millionär mit Seelenruhe zu einem noch ordentlich beliebig ausgedehnten Anblick derselben sich versteigen darf, wenn — nun, wenn er kein Reise-Racker ist, der über ein paar berechtigte mehr ausgegebene Franken sich mehr ärgert, als er sich über die ganze lange schöne teure Reise von Frankfurt hierher und umgekehrt gefreut hat: Sist hier, wie anderwärts — wer will, kann sparen und den breiten Korridor und prunkenden Vestibüls der Millionäre aus dem Wege gehen. Prätentiert man aber dasselbe wie sie, so soll man nicht ungerecht sein und dafür bezahlen, da darf auch kein scharfgeladener Feuilleton-Korrespondent eine Ausnahme machen. Man thut gut, solche frivole Knickerbomben nachgerade ohne geringste Notiznahme auszurüsten zu lassen. Die Welt weiß allmählich schon ziemlich ausgedehnt, was wahr ist!“

Verkehrswesen. Einem uns vorliegenden Verzeichnis der schweizerischen Bahnen — ausgegeben vom schweizerischen Eisenbahndepartement — entnehmen wir folgende beachtenswerte Daten:

Die Zahl der heute in der Schweiz in Betrieb stehenden Eisenbahnen beträgt 96, davon sind 27 Normalbahnen, 23 Schmalspurbahnen, 9 Zahnradbahnen, 18 Drahtseilbahnen, 19 Trambahnen. Die Betriebslängen aller dieser Bahnen stellt sich auf 3855 Kilometer und zwar 3104 Kilometer Normalbahnen, 532 Kilometer Schmalspurbahnen, 82 Kilometer Zahnradbahnen (Bergbahnen), 17 Kilometer Drahtseilbahnen, 120 Kilometer Trambahnen. Die grösste Maximalsteigung weist auf: von den Normalbahnen die Uetlibergbahn mit 70 Promille, von den Schmalspurbahnen die Visp-Zermatt-Bahn mit 125 Promille, von den Zahnradbahnen die Pilatusbahn mit 480 Promille, von den Drahtseilbahnen die Stanserhornbahn mit 630 Promille und von den Trambahnen das Lausanner Tramway mit 112,7 Promille Steigung. Alle Bahnen zusammen haben 1063 Stationen.

An konzessionierten Eisenbahnen zählen wir 94, mit einer projektierten Länge von 1916 Kilometern. Davon sind 33 Normalbahnen und 61 Kleinbahnen (Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways). Nach Betriebssystem geordnet ergeben sich: 56 Lokomotivbahnen, 26 elektrische Bahnen und 3 Bahnen mit Wassergewicht. Bei 9 Bahnen ist das Betriebssystem noch unbestimmt. Die älteste Koncession ist die des Simplon-Durchstiches, 24. September 1873. Die 6,775 Kilometer lange Bergbahn St. Immer-Chasseral ist einschienig projektiert und soll elektrisch betrieben werden.

Schutz gegen Nebelgefahr zur See. Ein Vorschlag, der uns ganz ausgezeichnet erscheint, hat der Direktor der Sternwarte der Universität Cambridge in den Vereinigten Staaten, Pickering, gemacht, um Schiffe beim Nebel vor dem Abweichen von der Fahrstrasse und vor dem Zusammenstoß mit anderen Schiffen zu schützen. In dem ersten Falle, wo es sich um das Einhalten einer schmalen Fahrstrasse handelt, wie in Kanälen und bei Hafen einfahrt, empfiehlt Pickering, zu beiden Seiten der Fahrstrasse in gleichen Abständen von der Mitte des Kanals oder der Hafenfahrt Nebelhörner

aufzustellen, deren Tonhöhe beiderseits eine verschiedene ist. Diese Signale werden bei Nebel in regelmässigen Zeitabständen z. B. von einer Minute in Thätigkeit gesetzt. Dann kann der Kapitän eines Schiffes dann recht genau erkennen, ob sein Schiff sich in der Mitte des Kanals bzw. in der richtigen Fahrstrasse befindet. Wenn die Töne der Nebelhörner von beiden Seiten gleichzeitig gehört werden, so befindet sich das Schiff genau in der Mitte des Kanals; werden sie jedoch einer nach dem anderen vernommen, so lässt sich nach dem zeitlichen Zwischenraum zwischen beiden feststellen, wie weit das Schiff nach einer Seite hin aus der Fahrstrasse herausgeraten ist. Der Kapitän kann dann den Kurs des Schiffes ändern, bis er nach den Signalen darauf schliessen kann, dass er die rechte Fahrstrasse wieder-gewonnen hat. Um den Zusammenstoß von Schiffen zu vermeiden, wird vorgeschlagen, dass jedes Schiff sein Nebelhorn sofort in Thätigkeit setzt soll, sobald es das Nebelhorn eines anderen Schiffes hört. Dann kann der Kapitän eines jeden Schiffes aus dem Zeitraume, welcher zwischen dem Tone des eigenen Nebelhörners und dem des fremden vergeht, feststellen, wie weit die Schiffe von einander entfernt sind. Wenn z. B. zwischen dem Pfiff des eigenen Nebelhörners und der Ankunft des Schalles von dem fremden 10 Sekunden vergehen, so wird die Entfernung beider Schiffe eine solche sein, wie der Schall sie in 5 Sekunden zurücklegt d. h. etwa 1700 Meter. Noch eine andere Vorrichtung würde sich vielleicht zur Vermeidung von Schiffszusammenstossen als praktisch erweisen, besonders wo es sich auf der einen Seite um einen grossen Dampfer, auf der anderen um ein Segelschiff handelt. Auf dem Dampfer sollen zwei verschiedene Nebelhörner aufgestellt werden, eines am Bug, das andere am Stern; diese sollen so gerichtet sein, dass ein Beobachter, der sich genau in der Längsrichtung vor oder hinter dem Dampfer befindet, die Töne beider Nebelhörner gleichzeitig vernimmt. Die Gefahr eines Zusammenstoßes ist also so lange nicht vorhanden, als von dem einen Schiffe aus die beiden Nebelhörner getrennt gehört werden, als dann kann der bisherige Kurs ruhig beibehalten werden; wenn aber die Nebelsignale gleichzeitig vernommen werden, so muss der Kurs schnell geändert bzw. ein Kanonenenschuss oder ein anderes lautes Notsignal abgegeben werden, damit der Dampfer seinen Kurs ändert denn alsdann befinden sich beide Schiffe ganz genau in der Kursrichtung gegen einander. Es würde jedenfalls sehr wünschenswert sein, wenn diese Vorschläge eine praktische Prüfung erfahren würden, denn der Nebel ist von den Seeleuten mit vielen Rechten fast mehr gefürchtet als der Sturm.



Baden. Die Gesamtzahl der Kurgäste betrug am 30. September 8800.

Telephon. Man strebt die Errichtung einer Telephonlinie Bellinzona-Bernhardin-Chur-Zürich an.

Cannes. L'Hôtel de Provence, directeur M. A. Bullo, co-propriétaire de l'Hôtel Victoria à Menaggio, sera réouvert dès le 10 November.

Hamburg. Hotel St. Petersburg zu Hamburg, am Jungfernstieg, ist für anderthalb Millionen Mark von Herrn G. Neidlinger angekauft worden.

Lindau. Der Besitzer des Baden Schachen, welches in neuester Zeit sehr in Aufnahme gekommen, will einen grossen Neubau errichten lassen.

Alpnach. Die Pilatusbahn beförderte in den letzten drei schönen Tagen etwa 600 Personen. Alle am Pilatus sind schneefrei. Täglich verkehren fünf Züge.

St. Gallen. Eine in St. Johann abgehaltene Versammlung von Grossräten und Gemeinderäten beschloss die Initiative zu ergreifen für eine Bahnlinie Ebnat-Nesslau.

Turin. Herr C. Kraft hat sein Grand Hotel de Turin an Herrn Louis Kommerell, bisher Direktor des Grand Hotel in Neapel, verkauft. Die Übernahme hat mit 1. Oktober stattgefunden.

Die Vitznau-Rigi-Bahn. führt von 1. bis 15 Oktober nach je drei Berg- und drei Talzüge aus, so wie die Schnee und Witterungsverhältnisse das gestatten.

Ein neues Alpenpanorama. Der bekannte Maler Segantini wird für die Pariser Weltausstellung von 1900 ein Panorama des Engadin malen. Das Kolossalgemälde soll etwa 300 Quadratmeter umfassen.

In tausend Ängsten.

Eben begann der Zug sich in Bewegung zu setzen, als eine junge Dame, gerade noch zur rechten Zeit, die Coupéthür aufriß und sich hastig auf die Polster des Wagens fallen liess. Wahrhaftig — es wäre kein Vergnügen gewesen, zwei Stunden auf den nächsten Zug warten zu müssen. Sie lehnte sich behaglich zurück und entfaltete eine Zeitung, in deren Lektüre sie bald vertieft war. Was da alles in der Welt vorging! Entsetzt! Krieg, Pest, Elend aller Art und da — schon wieder ein Raubmord auf der Eisenbahn. In einem Coupé zweiter Klasse hatte man eine Dame bestialisch ermordet aufgefunden. Der Mörder hatte ihr die Brillanthonnen aus den Ohren gerissen und ähnliche scheußliche Details mehr. Von dem Thäter fehlte selbstverständlich jede Spur.

Gertrude Schröder war zwar gerade kein allzu furchtloses Mädchen, aber immerhin war sie jetzt einen scheinre Blick um sich. Ausser ihr war bloss ein Herr im Wagen, ein untersetzter, breitschultriger Mann mit buschigen Augenbrauen, unter denen sie zwei stechende Augen fortwährend forschend und erwartungsvoll anblickten. Anfänglich liess es sie ziemlich gleichgültig, als aber der Mann nicht aufhörte, sie anzustarren, legte sich ihr allmählich

die Furcht, gleich einer kalten Schlange, aufs Herz. Was er nur haben konnte? Er blickte auch zeitweise unständig hin und her, wobei sein Gesicht einen immer grimmigeren Ausdruck annahm.

Plötzlich sprang er auf und blickte um sich, scheu und ängstlich, nach allen Richtungen, hinauf und auf den Boden, als fürchte er, beobachtet zu werden.

Ein jähre Schreck durchzuckte Geträufe! Wenn das ein Räuber war — vielleicht ein Mörder? Sicherlich hätte er es auf sie abgesehen. Sie wollte rufen, um Hilfe schreien, aber ihre Kehle war wie zusammengeschroten, keinen Laut konnte sie hervorbringen. Mit einem Male trat er ganz nahe an sie heran, wobei er seine Hand in die Tasche seines Ueberrocks versenkte. Was suchte er dort? Einen Revolver? Einen Dolch? Einen Schlagring?

Sie sprang auf und starnte ihn entsetzt an.

„Was wollen sie von mir?“ Er lächelte grimmig, dann sagte er: „Ich habe Sie doch nicht erschreckt? Das wollte ich. Se dem doch wirklich und wahrhaftig nicht. Aber sehen Sie, mein kleutes Freiblein, ich muss Se neulich gleich aussteigen und Se sitze scho, seit Se eingestiege sind, auf meinem Hut!“

Gertrude stammelte tausend Entschuldigungen. Der Hut war zum Glück ein weicher.

Ein Original.

Eines der hervorragendsten Originale des Senats der Vereinigten Staaten, Senator Islam G. Harris, ist dieser Tage gestorben. Er war ein aufbrausender alter Haudegen, der ein unauslöschliches Vorurteil gegen Zeitungsschreiber und schlechten Whisky besass. „Wenn ich die Macht hätte,“ pflegte er mit dem ihm eigentlichen Nachdruck zu sagen, „so würde ich aus allen Druckerpressen Kanonen machen und alle Typen in Kugeln umgießen und jedem bedauerten Zeitungsschreiber den Kopf damit abschliessen lassen.“

Nach einer stürmischen Sitzung stürzte Senator Harris einmal aus dem Senatsaal hinaus, ingrimmig wie ein türkischer Pasha, dem eine schöne Sklavin durchgebrannt, als ihn ein Journalist ansprach, um seine Ansicht über die Lage zu erfragen: „Junger Mann,“ donnerte Harris ihn an, „wenn ich die Welt dadurch vom Untergange retten könnte, dass ich Ihnen etwas mitteile, so würde ich es dennoch nicht tun!“

Senator Harris und der gleichfalls schon verstorbene Senator Beck von Kentucky waren grosse Feinde, beide anerkannte Sachverständige in Bezug auf „Rye“ und „Bourbon“-Whisky. Sie pflegten häufig Chamberlins Hotel heim-

zusuchen, weitberühmt als Tummelplatz seltsamer Geister. John Chamberlin hielt sehr auf einen guten Tropfen für seine Gäste und für sich. Da hatte er einstens ein kleines Fässchen „ganz was Altes“ zugesandt bekommen. Beck sass gerade in einem Eckchen, als Chamberlin mit einer Probe hereintrat. Er wünschte das Urteil des Sachverständigen. Beck schlürfte ein Schlückchen, rollte es auf der Zunge hin und her und sah dann den Bonifaz an: „Hm, guter Tropfen, aber schmeckt merkwürdig nach Eisen!“ Chamberlin schaute ihn unglaublich an, nahm selbst einen Schluck und schüttelte den Kopf; das war ihm ein Rätsel. In dem Augenblick kam Harris herein. Chamberlin ging sogleich auf ihn zu und lud auch ihm zum Probieren ein. Der Senator von Tennessee liess sich auf einen Stuhl nieder, nahm das Glas und liess den braungoldenen Trank bedächtig über die Lippen gleiten; er schnalzte mit der Zunge und strich sich den langen weissen Piraten-Schnurrbart. „Nicht schlecht,“ brummte er grimmig vor sich hin, „aber der Stoff hat‘nen sonderbaren Beigeschmack — nach Leder!“ Jetzt sprang der Wirt wütend auf, lief in den Keller und liess sogleich das ganze Fässchen abzapfen. Auf seinem Grunde fand man — einen kleinen Teppichnagel mit lederner Kappe. Beck hatte das Eisen herausgeschmeckt, aber Harris sogar das winzige Lederstückchen!