

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 7 (1898)
Heft: 7

Artikel: Vom Kochen und vom Essen [Schluss]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-521846>

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: 20.02.2026

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

Basel, den 19. Februar 1898.

Bâle, le 19 Février 1898.

Erscheint ++
++ Samstag

Abonnement:

Für die Schweiz:
12 Monate Fr. 5.—
6 Monate " 3.—
3 Monate " 2.—

Für das Ausland:
12 Monate Fr. 7.50
6 Monate " 4.50
3 Monate " 3.—

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

20 Cts. per 1 spaltige Petitzelle oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprechen Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 10 Cts. netto per Petitzelle oder deren Raum.



Organ und Eigentum des
Schweizer Hotelier-Vereins

7. Jahrgang | 7^{me} Année

Organe et Propriété de la
Société suisse des Hôteliers

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

Avis!

Diejenigen Mitglieder, welche vom Auslande her den fälligen Halbjahrsbeitrag einschicken, finden die bezügliche Quittung jeweils der glegenden Nummer der „Hôtel-Revue“ beigelegt.

Das Centralbureau.

Les sociétaires, domiciliés à l'étranger, trouvent la quittance de la cotisation semestrielle jointe au numéro de „Hôtel-Revue“ qui suivra l'envoi de leur mandat.

Le Bureau central.

An die unrichtige Adresse

ist das Centralkomitee des Schweiz. Velocipedisten-Bundes gelangt, als es uns vor 14 Tagen ein Schreiben zugehen liess, dessen Inhalt u. A. wie folgt lautet:

Tit. Redaktion der Hotel-Revue.
Geehrter Herr Redakteur!

Es ist Ihnen vielleicht nicht unbekannt, dass die Delegiertenversammlung des Schweiz. Velocipedisten-Bundes (S. V.-B.) die neue Centralleitung beauftragt hat, in jeder wichtigen Ortschaft und Stadt der Schweiz einen oder mehrere Gasthäuser zu finden, welche den Mitgliedern des S. V.-B. gegen Ausweisung für Zimmer und die wichtigsten Mahlzeiten eine Preisermässigung einräumen. Diese Hotels würden in unserem Tourenbuch speziell empfohlen und den selbsternannten „Gesetz“ der Auslagen im Schrift zum Ausdruck bringen, dass man in diesen Hotels noch besonders darauf aufmerksam gemacht würden. In unserem Tourenbuch sollten wir dann die Preise für Zimmer, Frühstück und Diner und wenn möglich Souper angeben können; auch müssten die betre. Hotels sichere Unterkunft für Maschinen bieten können.

In andern Ländern hat sich diese Institution für beide! Teil längst als vorteilhaft (?) bewährt und bedauert wir nur, dass diese Angelegenheit nicht schon früher in Angriff genommen wurde.

Dafür wir Sie nun um die Gefälligkeit ersuchen, in dem Tourenbuch der „Zeitung“ die Zeile: „Die Gasthaussitzer der ganzen Schweiz darf aufmerksam zu machen und Ihnen obiges darzulegen.“

Da wir diese Institution auch gerne auf die französische Schweiz und das Tessin ausdehnen möchten, wollen Sie uns gefälligst mitteilen, ob ein Verzeichnis der dortigen Hotels existiert oder ob ein Inserat in den betreffenden Sprachen in Ihrer geschätzten Zeitung genügenden Erfolg hätte.

Diesem Schreiben liessen wir sofort eine briefliche Antwort folgen in der Voraussetzung, die Angelegenheit werde damit erledigt sein, ohne sie an die Öffentlichkeit bringen zu müssen. Das Centralkomitee des S. V.-B. hat jedoch für gut gefunden, beide Briefe in seinem Organ „Der Schweizerische Velosport“ zum Abdruck zu bringen, wahrscheinlich um seinen Mitgliedern zu weisen, wie sehr es um das Interessen des Vereins besorgt ist. Wir machen ihm hierüber keinen Vorwurf, finden uns jedoch veranlasst, nun auch unsere Leser von dem Sachverhalt zu unterrichten. Unsere Antwort lautete wie folgt:

Tit. Centralkomitee
des Schweiz. Velocipedisten-Bundes.
Geehrte Herren!

Wir bekennen uns im Besitze Ihres Geschätzten vom 1. dies und bedauern, Ihnen mitteilen zu müssen, dass wir auf Ihre Anregung, die Vermittlerrolle zwischen Ihrem Bund und den Hoteliers um Erhalt von Preisermässigung für Ihre Mitglieder zu übernehmen, nicht näher einzutreten können.

Von dem Grundsatz ausgehend, dass es nicht korrekt und nicht, wie es zwei Geist, wobei gleichzeitige Zimmer beobachtet, dieselben Mahlzeiten und dieselben Bequemlichkeiten geniesen, dem einen weniger abverlangt wird als dem andern, bloss weil ersterer einem Verein angehört und letzterer nicht; von diesem Grundsatz ausgehend, haben wir seit Jahr und Tag alles bekämpft, was dahin tendierte, die ohnehin schon gedrückten Preise der Hotels und Pensionen noch mehr herabzusetzen. Was uns Ihre Anregung noch weniger annehmen erscheinen lässt, ist der Umstand, dass tatsächlich in allen unseren Hotels und Pensionen „Scheizer“ sowie „schweizer“ Vorratspreis angezeigt werden.

Sie sehen also, dass Sie an einen schlechten Verteidiger Ihrer Interessen, soweit es die Hotels betrifft, haben würden.

Es bleibt Ihnen daher nur der direkte Weg mit den Hoteliers offen, dabei möchten wir aber doch hervorheben, dass Ihr Verlangen nicht gerade beobachtet genannt werden kann. Denn auf der einen Seite verlangen Sie von den Hotels sichere Maschinen-Unterkunftsräume, die, wenn sie nicht vorhanden, eben gesucht werden müssen, und auf der andern Seite stellen Sie das Gesuch um Preisreduktion. Wir haben grosse Mühe, diese beiden Punkte mit einander in Einklang zu bringen. Was ein besonderes Inserat in unserem Blatte anbetrifft, so glauben wir auch dieses grundsätzlich ablehnen zu müssen. Genehmigen Sie etc. ⁴

Die Redaktion des „Velosport“ drückt mit Bezug auf obige Antwort Ihr Befremden darüber aus, dass das Centralkomitee so wenig Entgegenkommen finde von einer Seite, von welcher man mit Recht die grösste Bereitwilligkeit erwarten dürfte. Man könnte nach diesem Antwortschreiben glauben, unsere schweiz. Gasthöfe seien stets mit Gästen überfüllt, so dass diese froh sein müssten, für ihr Geld überhaupt noch eingelassen werden.

Wir können hierauf nur bestätigen, was wir brieflich erklärt haben. Hätte übrigens das Centralkomitee des Velobundes sich vergeben wärtig, dass die Interessen, die wir zu vertreten haben, den seignen diametral gegenüberstehen, so würde dasselbe das Gesuch wohl unterlassen und sich damit eine Enttäuschung erspart haben.

Zu den von uns bereit hervorgehobenen Einwendungen liesse sich noch die Frage aufwerfen, ob in diesem Falle, anstatt einer Ermässigung, nicht eher eine Erhöhung der Preise am Platze wäre. Denn erstens hat der Hotelier die volle Verantwortlichkeit für das Maschinen zu übernehmen und zweitens ist es noch gar nicht selbstverständlich, dass Velocipedisten, die ja in der Regel nur ihr Radfahrer-Kostüm mitführen, an jeder Table d'hôte willkommenen Gäste seien. Ist es jedoch so gemeint, dass „Radler“ à part serviert werden sollen, dann gehört ein Gesuch um Herabsetzung der Preise wiederum nicht zu den Verlangen, welche beschieden genannt werden können.

Englische Stimmen

über

Hotelwesen u. schweiz. Bergbahnen.

Die vielgelesene und der Schweiz als Touristland stets freundlich gesinnte englische Zeitschrift „The Queen“ enthält zwei bemerkenswerte Artikel, die wir in freier Übersetzung hier wiedergeben:

Verschiedene Auslassungen der Presse und private Mitteilungen über meine kritischen Bemerkungen betr. das Betragen englischer Reisenden im Auslande liegen vor mir. Die von mir zitierten Fälle, in welchen es sich um Nichtbezahlung von Hotelrechnungen, Abreise ohne Hinterlassung einer gentigenden Adresse oder um sonstige Prellereien gegenüber Hoteliers handelt, sind, so hoffe ich, selten; sie kommen aber doch vor und wenn es mir beliebt, könnte ich noch mehr derartige Fälle anführen, die mir persönlich bekannt sind.

Die allgemeine Ehrenhaftigkeit der besseren Klasse von Hotelbesitzer ist den erfahrenen Reisenden so offenbar, dass man dieselbe Eigenschaft auch auf Seite der Gäste finden sollte. Die Zeit ist vorüber, wo die Hoteliers je nach Länge ihre Rechnungen stellen oder die Abgabe einer Preliste verweigerten. In jedem guten Hotel finden Sie die Preise in allen ihren Details im Zimmer angeschlagen. Können Sie den Preis nicht bezahlen, dann verlassen Sie am nächsten Tag das Haus und suchen ein kleineres, billigeres auf. Denken Sie, der Hotelier werde sich darüber aufzuhalten? Im Gegenteil, wenn Sie zu ihm gehen und sagen Sie befürchten, den Preis nicht bezahlen zu können, ob er Ihnen ein an-

deres, billigeres Hotel empfehlen könnte, so wird er dies mit Vergnügen thun. Er steht immer mit Häusern in Verbindung, denen er diejenigen Gäste zuweist, denen seine Preise zu hoch sind. In einem für sein Mittel zu teuren Hotel verharren, eben gesuchte werden müssen, und auf der andern Seite stellen Sie das Gesuch um Preisreduktion. Wir haben grosse Mühe, diese beiden Punkte mit einander in Einklang zu bringen. Was ein besonderes Inserat in unserem Blatte anbetrifft, so glauben wir auch dieses grundsätzlich ablehnen zu müssen.

Wir sind alle dagegen, aber man zwinge sie uns auf. Die kantonalen Behörden glauben damit Reichtum ins Land zu bringen und alle anderen Interessen fallen damit ausser Betracht. Wir wünschten Engelberg als ausserwählt Fremdenstation zu belassen. Nun wird es, wie Zermatt, dem grossen Verkehr eröffnet werden und schaarenweise wird in der Hochsaison die grosse Masse Engelberg überflutet und billige Preise verlangen, also gerade Leute, nach denen wir kein Verlangen tragen. Die Schweiz. Ingenieure haben es stets siig, den Schweiz. Ihre Pläne aufzudrängen und deutsche Finanzmänner sind stets bereit, sie mit Geld zu unterstützen.⁴

Ein anderer Hotelier, Anteilhaber an der Stanserhornbahn, dem ich sagte: „Da Sie nun den Berg verdorben haben, steht doch wenigstens zu hoffen, dass Sie dabei ein gutes Geschäft machen“, antwortete mir hierauf: „Nein, es sind zu viele Bergbahnen und nur wenige davon kommen zu einem günstigen Resultat.“ Seine Begeisterung für Bergbahnen scheint demnach schon zu Ende zu sein.

„Die Monte Generoso-Bahn soll, wie ich höre, weit davon entfernt sein, zu rentieren. Die Rothornbahn, kaum nach ihrer Eröffnung fällt, wird ebenfalls nie etwas abwerfen. Nicht mehr als etwas 6 von den ca. 30 bereits erstellten Touristenbahnen bringen es auf ihre Kosten und doch werden immer wieder neue in Angriff genommen.

„Gäbe es eine zweite Schweiz, wir würden uns weniger über diese Thatsachen aufzuhalten, aber es gibt keine zweite. Tirol wird nie sein was die Schweiz. Seine Schönheiten sind nicht so leicht zugänglicher Art und die Seen und Berge nicht so vollkommen vereint, wie in der Schweiz; das Salzkammergut ist zu weit entfernt; Norwegen kann nur bei Wasser erreicht werden oder dann nur auf grossen Umwegen, via Calais, Hamburg, Kopenhagen und Malmö, und zudem ist dort der Sommer zu kurz. Es gibt nur eine Schweiz und die Schweizer sind mit ihrem verwerflichen System der Ausbeutung durch Bahnen, denen sie alles Schöne opfern, auf den besten Wege, ihr Land in eine Earl's Court-Clapham Junction-World's Fair-Variety-Show in grossem Massstabe umzuwandeln. Denken etwa die Schweizer, die Engländer und andern Reisenden besserer Klasse, seien darüber sehr erbaut? Der Rückgang des Fremdenverkehrs während des letzten Jahres hat bewiesen, dass sie es nicht sind. Es ist immer noch Zeit, etwas zu retten. Die zwar kühne, aber nichts-würdige Verwüstung der Jungfrau, des schönsten aller Schweizerberge, wird jedoch nie verzehren werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

„Wenn der erwähnte Fall mit Nennung des Hotels geschildert worden wäre, hätte man der Reisendewelt einen Dienst erwiesen; ich bin aber überzeugt, dass er vereinzelt dasteht und nicht in einem, was wir nennen Hotel ersten Ranges, vorgekommen sein kann. Es hat alles seine zwei Seiten und so wird auch in diesem Falle ebensoviel der Krankenwirten und dem Arzt, wie dem Hotelier selbst, aus Kerbolz zu schreiben sein. Mir sind nur ein oder zwei Fälle von Ueberforderungen seitens von Hoteliers bekannt und auch hier lag mehr Unwissenheit als Absicht vor. Unerfahren Hoteliers, d. h. solche, welche nicht vom Fach sind, oder solche, welche ein Hotel zum Vergnügen betreiben, sind am ehesten geneigt zu Ueberforderungen und diese Klasse ist es auch, unter denen ich zu leiden hatte. Wer meinem Beispiele folgen und nur in ersten und bestbekannten Hotels oder Pensionen absteigen würde, hätte nur selten oder nie Grund, sich zu beklagen. Diesen Thatsachen gegenüber, namentlich auch was Aufmerksamkeit in kleinen Dingen und Zuverlässigkeit anbetrifft, ist das Geringste, was wir thun können, das, dass wir den Hotelbesitzer mit Achtung, Ehrenhaftigkeit und Höflichkeit behandeln, wie er dies vermöge seiner Stellung voll und ganz verdient.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

Hotels interessiert ist, gefragt, was er und seine Kollegen von dieser Bahn halten; seine Antwort lautete:

„Wir sind alle dagegen, aber man zwinge sie uns auf. Die kantonalen Behörden glauben damit Reichtum ins Land zu bringen und alle anderen Interessen fallen damit ausser Betracht. Wir wünschten Engelberg als ausserwählt Fremdenstation zu belassen. Nun wird es, wie Zermatt, dem grossen Verkehr eröffnet werden und schaarenweise wird in der Hochsaison die grosse Masse Engelberg überflutet und billige Preise verlangen, also gerade Leute, nach denen wir kein Verlangen tragen. Die Schweiz. Ingenieure haben es stets siig, den Schweiz. Ihre Pläne aufzudrängen und deutsche Finanzmänner sind stets bereit, sie mit Geld zu unterstützen.⁴ Ein anderer Hotelier, Anteilhaber an der Stanserhornbahn, dem ich sagte: „Da Sie nun den Berg verdorben haben, steht doch wenigstens zu hoffen, dass Sie dabei ein gutes Geschäft machen“, antwortete mir hierauf: „Nein, es sind zu viele Bergbahnen und nur wenige davon kommen zu einem günstigen Resultat.“ Seine Begeisterung für Bergbahnen scheint demnach schon zu Ende zu sein.“

„Die Monte Generoso-Bahn soll, wie ich höre, weit davon entfernt sein, zu rentieren. Die Rothornbahn, kaum nach ihrer Eröffnung fällt, wird ebenfalls nie etwas abwerfen. Nicht mehr als etwas 6 von den ca. 30 bereits erstellten Touristenbahnen bringen es auf ihre Kosten und doch werden immer wieder neue in Angriff genommen.“

„Gäbe es eine zweite Schweiz, wir würden uns weniger über diese Thatsachen aufzuhalten, aber es gibt keine zweite. Tirol wird nie sein was die Schweiz. Seine Schönheiten sind nicht so leicht zugänglicher Art und die Seen und Berge nicht so vollkommen vereint, wie in der Schweiz; das Salzkammergut ist zu weit entfernt; Norwegen kann nur bei Wasser erreicht werden oder dann nur auf grossen Umwegen, via Calais, Hamburg, Kopenhagen und Malmö, und zudem ist dort der Sommer zu kurz. Es gibt nur eine Schweiz und die Schweizer sind mit ihrem verwerflichen System der Ausbeutung durch Bahnen, denen sie alles Schöne opfern, auf den besten Wege, ihr Land in eine Earl's Court-Clapham Junction-World's Fair-Variety-Show in grossem Massstabe umzuwandeln. Denken etwa die Schweizer, die Engländer und andern Reisenden besserer Klasse, seien darüber sehr erbaut? Der Rückgang des Fremdenverkehrs während des letzten Jahres hat bewiesen, dass sie es nicht sind. Es ist immer noch Zeit, etwas zu retten. Die zwar kühne, aber nichts-würdige Verwüstung der Jungfrau, des schönsten aller Schweizerberge, wird jedoch nie verzehren werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

* * *

In der Schweiz wird die Winterszeit hauptsächlich dazu benutzt, neue Bergtunnels zu bohren, die Abhänge durch Schienenträger zu durchfurchen und auf diese Weise die Natur-schönheiten zu zerstören, zu deren Bewunderung eine ganze Generation von Touristen nach der Schweiz reist. Die unternehmenden Schweizer glauben irrtümlicherweise in England, dem Lande der Eisenbahnen, Furore zu machen und schicken daher an die englische Presse Artikel über Artikel betr. die Entwicklung und Vermeidung ihrer Bergbahnen, so auch über die Jungfraubahn. Die Gornergratbahn hat ja bereits ihre Probe bestanden. Eine andere Zahnradbahn, noch über angebracht als die Gornergratbahn, wird jedoch nie verzeihen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mich bin froh, dass sie es nicht kann.“

was es heisst: essen können, savoir manger. Kaum hatte er gekostet, so kannte er auch schon alle Fehler oder Vorzüge der Zubereitung. Wovon unserein nicht den leitesten Begriff hatte, das spürte er auf der Zunge: sein Geschmack verriet ihm, ob ein jugendlicher Ochse das Joch schon getragen hatte oder nicht; leicht schmackhafte bestimmte er, ob ein aus Mühren abstammender Hammel auf englischen Salzwiesen oder auf den französischen Falaises taufähig geworden war. Von jedem essbaren Stoffe wusste er, woher er kam der Fahrt. Den Rittern vom Bratspissie, den eignlichen Fachmännern, graute ein wenig vor ihm. Kein Kniff des Handwerks entging seiner Witterung, kein Geheimnis der Küche blieb ihm verbüllt.

Von selbst glich übrigens das Gespräch aus dem engeren Geleise auf weitere Gebiete hinüber. Er war ein grundgescheiter Mann, er ist es gottlob noch, ein Mann von Lebenserfahrung und gesunden Menschenverstandes, aus dessen Mund die Weisheit sprach und dem man gerne zuhörte, wenn er von anno Dreissig oder gar von anno Zwanzig erzählte. Alle Zeiten stiegen auf, fernher summierten freundliche Stimmen der Vergangenheit, indess er der Frau des Hauses eine fachmännische Lobrede über die so schmackhaft zubereitete Gegenwart hielt oder kunstgerecht ein Huhn zerlegte. Dieses letztere traf er wohl nicht so gut, als der französische Tragöde Monet-Sully, der bedeutendste Vorschneider der Gegenwart, dem wir eines Abends zuschauen konnten, wie er ein Huhn auf die Gabel spießte und es mit ungemeiner Schnelligkeit frei in der Luft tranchierte, als ob es selbststet Luft wäre und nicht ein Geflügel mit Fleisch und Knochen. Aber auch Jupiter, wenn er gleich ein derartiges Stückchen nicht zuwege brachte, wusste mit dem grossen Messer gewandt und elegant umzugehen, und niemals beginn er den geringsten Verstoss gegen irgend eine der üblichen Tischregeln, die ja fast alle einem feinen Grund haben, zumeist aus hygienischen Rücksichten entstanden sind.

Wie anders einige der Trabanten! Einer war darunter, der als Vielfrass jeden Gegner überwältigt hätte. Doch schon der Spitzname, den er, der nimmersatte Kaugraf, sich erworben, bewies, dass er kein edler Esser war, nur ein Fresser. Beinahe erschrecklich war es, bei dem Vernichtungsgeschäfte ihm zuzuschauen. Der Kopf lag auf dem Teller, die Nase schwamm in der Tunke; man sah, wie der Hals sich dunkel rötete, wie die Muskeln schwollen; der Saft troff ihm von den Lippen, er hantierte unreinlich mit dem Besteck — kurz, das Muster einer unschönen Gabel. Zum Reden fühlte er sich selten aufgelegt. Essen und Sprechen zu verbinden, leibliche Nahrung mit einer Prise Geist zu würzen, von dieser anmutigen Gesellschaftskunst wollte er nichts wissen; er atzte sich bloss, schlang hinab, was seinen Fängen erreichbar war, immer mehr, dass man zuletzt sich fragen musste, ob es wirklich ein Mensch war, was man hier essen sah. Erstaunliche Mengen von Fleisch, Fisch, Gemüse, Brot verschwanden in dieser unheimlichen Fresse, rasch und lautlos. Die grösste Schüssel, kaum aufgetragen, war auch schon aufgezehrzt. Aehnliches kann man in den Menigen sehen, zur Fütterungsstunde.

Das erste Frühstück dieses Riesenmagens bestand aus acht Tassen Thee, zwölf Eiern, und ungezählten Kipfeln. Sonntags vergönnte er sich etwas mehr und ass zu dem gewöhnlichen Frühstück noch einen ganzen Prager Schinken. Dann erst begann der Tag, dann erst kamen die ernsten Mathezien, die heroischen Leistungen, die grossen Schlachten, in welchen halbe Ochsenviertel, ganze Lämmer, Hühner und Enten paarweise verzehr wurden. Es war der brutale Materialismus im Essen. Brillat-Savarin, der an sich gemeine Schnabelweide stets zu idealisieren trachtete, hätte diesen rücksichtslosen Nahrungsvertilger in seiner edlen Körperschaft nicht geduldet. Hinzu mit dem Vielfrass aus der schmekkenden Zunft! Zu ihr gehören nur Leute, Männer oder Frauen, die im triiben Laufe der Jahre, ach, um den Preis ihrer Jugend es gelernt haben, die Gaben Gottes mit geistig geschärften Sinnen und, wie man so richtig sagt, mit Verstand zu gemessen, Leute, die zugleich wissen, dass es sich nicht um Völkerei und schnöde Überfüllung handelt, wenn man vom Kochen und Essen spricht, sondern um sehr ernste Fragen, eigentlich um den Inbegriff aller menschlichen Dinge. „Sage mir, was du issst, und ich sage dir, was du bist.“ lautet eine der erwähnten Aphorismen, was sonst auch wohl kürzer ausgedrückt wird: „Der Mensch ist, was er issst.“ Die Weisheit des Volkes hat in diesem Punkte stets das Richtige gefunden. „Satir Mensch, guter Mensch“, lautet ein altes Sprichwort, und bisweilen hört man auch sagen: Guter Magen, guter Mensch. Unstreitig übt die Nahrungswise ihren Einfluss auf den Charakter, und aus einem gütigmütigen durch zweckwidrige Ernährung einen bösartigen Menschen zu machen, dürfte kein Ding der Unmöglichkeit sein.

Was von Einzelnen gilt, muss dann auch von der Allgemeinheit gelten. „Das Schicksal der Völker hängt von der Art ihrer Ernährung ab,“ sagt weiter unser vielfolterter Aesthetiker des Tisches und Philosoph der Küche. In seinen Pfannen, Modellen, Kacheln spiegelt sich ihm die Zukunft der Menschheit. Wie Jakob Böhme sucht er die Lösung des Welträtsels im Runde eines Tellers, aber eines wohlgefüllten. Er ahnte nicht, wie prophetisch er sprach. Man behauptet, seine Landsleute, die Franzosen, seien durch reichlicheren Biergenuss jetzt schon in ihrem nationalen Temperament bedroht: sie spielen Ibsen und Gerhart Hauptmann, was vor Zeiten einfach undenkbar gewesen wäre. Man sieht, die Frage führt ins Unendliche.

(N. Fr. Pr.)

Keine Erfindung

ist so vollkommen, dass sie nicht noch verbessert werden könnte. Bekanntlich hatte vor Jahren ein Münchner Blatt den Anfang gemacht, diejenigen Hotels, welche zu seinen Abonnenten zählten, in einer sogenannten „Liste empfehlenswerter Hotels“ „gratis“, d. h. gegen Entrichtung des Abonnementsbetrages, aufzuführen. Wenn das betr. Blatt und mit ihm viele andere Blätter auf diese Weise auch manchen „erzwungenen Fang“ gemacht haben mögen, so seien sie doch immerhin noch anständig genug, nur wirkliche Abonnementszusagen zu notieren. Etwas leicht macht es sich die „Rheinisch-Westfälische Zeitung“ in Essen: sie verwendet, wie die „Wochenschrift“ zu berichten weiß, gedruckte Postkarten folgenden Inhalts:

„Nachdem wir bis heute ohne Antwort auf unser beider Schreiben geblieben sind, nehmen wir Ihr Stillschweigen als bejahende Antwort auf. Wir werden daher den Namen Ihres werten Etablissement in unserem Hotel und Bade-Anzeiger weiterführen und hoffen, dass wir Sie nunmehr als treuen Abonnenten begrüssen können.“

Man möchte staunen ob solchem Erfindungsgeist, wenn das Gebahren nicht an Gauñerei grenzt. Zum Glück ist die Nichtbeantwortung eines Angebotes rechtlich nie und nimmer eine stillschweigende Annahme, aber — probieren geht über studieren?



Amerika. Bei New-York wurde kürzlich ein Etablissement errichtet, in dem Pferdefleisch zur Versendung nach dem Ausland zubereitet wird. Jede Sendung soll mit einem Certifikat begleitet werden, dass der Inhalt untersucht und als durchaus rein und gesund gefunden worden sei. Diesen Certifikaten scheinen aber die Amerikaner selber keinen besonderen Wert beizulegen. Sie gönnen das Pferdefleisch wohl den Europäern, wollen aber selber nichts davon. Es wurde nämlich Bürgschaft dafür gestellt, dass die Produkte des erwähnten Etablissements nicht auf den amerikanischen Markt gelangen und ausschliesslich für den Export bestimmt sind. Wir Europäer sind offenbar gut genug, um zu essen, was die Amerikaner selber verschmähen.

Elektrisches Licht. Professor Dr. Walter Nernst, der Leiter des Instituts für physikalische Chemie und Elektrochemie in Göttingen, hat eine Erfindung in der Beleuchtungstechnik gemacht. Es handelt sich um die Benützung elektrischer Wechselströme für die Beleuchtung und Herstellung eines neuen Glühkörpers für elektrisches Licht. Es soll gelungen sein, Körper durch den elektrischen Strom zum Glühen zu bringen, welcher bisher als Nichteiter für Elektrizität galten, und sie so zu präparieren, dass sie hohen Temperaturen längere Zeit widerstehen vermögen. Das neue Licht soll sowohl als Gasglühlicht als auch die Acetylentflamme an Leuchtkraft übertreffen.

Eisenbahnen aus Aluminium wollen französische Eisenbahngesellschaften versuchsweise in Betrieb nehmen und haben dazu bereits die Genehmigung seitens des Eisenbahministers erhalten. Nur die Räder, Achsen, Federn, Bremsen und Kupplungen sollen noch aus Eisen bestehen. Stahl gefertigt werden, aber alle Teile, zu denen bisher Messing, Kupfer, Nickel verwendet werden, aus Aluminium. Man hofft dadurch das Gewicht des Wagens um etwa 30 Zentner verringern zu können. Ist dem so, so würde, da ein Zug gewöhnlich 20 Wagen mit sich führt, eine Gewichtsverminderung um 600 Zentner eintreten — eine Gewichtsmenge, die eine erhebliche Ersparnis an Zugkraft und Abnutzung bedeuten würde. Abzuwarten bleibt freilich, ob solche Wagen aus Aluminium auch als dauerhaft genug sich erweisen werden.

Tischregeln aus dem Jahre 1624. Den zum Wiener Hofe geladenen kaiserlichen Offiziere musste folgendes mitgeteilt werden, bevor sie an der kaiserlichen Tafel Platz nehmen durften. „Man soll bei Tische nicht den Gurtel vom Bauch schallen und nicht mit den Fingern in Senf und Salz und in die Schüssel längen, sondern die Speisen, die man aus der Schüssel holt, mit dem Löffel oder einer Brodkrume aufzufassen, die man vorher mit der Hand und nicht mit dem Munde zugespitzt hat. Niemand soll aus der Schüssel trinken und sprechen, bevor man die Speisen hinuntergeschluckt hat und nicht schmatzen noch glucken und sich nicht in das Tischtuch schneuzen und nicht über den Tisch liegen und nicht krumm sitzen und sich nicht auf die Ellenbogen stützen. Man soll beim Essen gegen seinen Mitgäst billig sein und nicht seinen Anteil wegessen und endlich die Zähne mit dem Messer stockern.“

Correspondances-Rapides Bâle-Londres. On lit dans la correspondance suisse, datée de Bâle, d'un journal anglais, le passage suivant:

„Ondit communément: „Tous les chemins conduisent à Rome.“ Il serait plus opportun de dire: „Tous les chemins conduisent à Londres.“

En effet, il n'existe pas moins de 8 routes, ayant chacune sa clientèle, pour se rendre de Bâle à Londres; toutes les meilleures correspondances sont organisées par Calais et par Ostende; encore la route par Ostende-Douvres l'emporte-t-elle sur l'autre, car, tandis qu'il n'y a que deux services quotidiens par Calais, il y en a trois par Ostende.

Par Calais le voyageur a le choix entre deux services: parti de Bâle à 10.40 matin pour arriver à Londres le lendemain à 5.40 matin (durée du trajet 19 heures) ou en partir à 10.20 soir pour arriver à 4.55 soir.

Par Ostende, en partant de Bâle à 9.45 matin, il arrive à Londres à 5.30 matin: en partant à 4.50 après-midi, il arrive à 11.22 matin le lendemain (durée du trajet 18.32) et en partant le soir à 9.45, il arrive à 4.48 à Londres.

Notons qu'il circule, de Bâle à Ostende, des trains composés de voitures à intercommunication, avec places à dossiers reversibles, constituant d'excellentes couchettes, la nuit, et dont l'usage ne donne lieu à aucun supplément de prix, ainsi que des wagons-lits et des wagons-

Abazia. Nach Mitteilungen der „Neuen freien Presse“ hat der Verwaltungsrat der Städtbahn über die Verpachtung des Hotels und Villen in Abazia an die Internationale Schlafwagengesellschaft beraten, und wurden auf Grund der in dieser Sitzung gefassten Beschlüsse die Verhandlungen mit der gesuchten Schlafwagengesellschaft fortgesetzt. Es wurde hierbei eine derartige Annäherung des beiden Standpunktes erzielt, dass der Abschluss des Pachtvertrages ziemlich wahrscheinlich geworden ist. Wenn der Vertrag zustande kommt, so wird die Pachtung der Anlagen in Abazia das erste Hotelgeschäft sein, welches die Schlafwagengesellschaft in Oesterreich unternimmt.

Säntisbahn. Ueber dieses Projekt weiss die schweizerische Verkehrszeitung nachstehendes zu berichten: Das steigende Interesse für das Säntisbahnprojekt verpflichtet uns, an kompetenter Stelle eine bezügliche Anfrage zu stellen, auf die wir folgendes Antwort erhalten: „Ich kann Ihnen mitteilen, dass der Projekt ein grosses Interesse geniert ist. Nach dem neuen Projekt wäre der elektrische Betrieb von Appenzell bis zum Säntispass vorgesehen. Kraftabgabe aus dem Seetalpsee. Von Seetalp bis Meglisalp soll dann eine Seetalpsee — wie Rheineck-Walzenhausen — den Verkehr bewerkstelligen. Nach meiner Ansicht ist durch die projektierten Vorlagen die Säntisbahn der Verwirklichung einen ganz wesentlichen Schritt näher gerückt — um so mehr, als der Staat Innerhoden die Konzession zur Ausnutzung der Kräfte des Seetalpsees erteilt hat. Auch ist für das Unternehmen in dieser Ge- stalt eine sichere Rendite auszurechnen.“

Verkehrsverein für Bern und Umgebung. Die Verkehrscommission konstatiert in ihrem Bericht über das abgelaufene Jahr (1. Nov. 1898 bis 31. Okt. 1897) die erfreuliche Thatsache, dass die Bestrebungen und Dienstleistungen des Vereins unter dem beobachteten Rückum und in ebenso grossem Masse unter freiem Beobachtung des Staates und der gesamten Bevölkerung anerkannt werden. Ein Beispiel hießt liegen, in der jedes Jahr sich steigenden Frequenz des Verkehrsbüros. Die Zahl der Mitglieder hat wieder einen bescheidenen Zuwachs erfahren; sie ist von 512 auf 537 gestiegen. Dem entsprechend steigerte sich auch die Summe der Beiträge von Fr. 4372 auf Fr. 4619. Dieser Zuwachs kommt den Finanzen des Vereins sehr gelegen, denn der Bericht klagt, es sei bislang noch nie möglich gewesen, ein Rechnungsjahr ohne Defizit abzuschliessen. Die Kommission müsse mit aller Energie darauf bedacht sein, die Betriebsmittel zu vermehren.

Hotelschwindler. Eine betrügerische Manipulation eigener Art hat dieser Tage einen Schwindler ins Werk gesetzt, um einen Zürcher Gastwirt zu prellen. Bereits hatte sich die Hotelrechnung des angeblichen Kaufmanns, der sich Franz Klusmann aus Frankfurt am Main nannte und sich sehr distinguiert zu geben wusste, bis zum Betrage von 136 Fr. belaufen, als der Betrüger, zur Zahlung von 136 Fr. die folgenden Tage, Begleichung der Ansicht stellte. Ein solcher Betrug ist ein Punkt, der der Klusmann-Werbrief an die Adressen des „Herrn Klusmann“ ein und da sich der Wirt durch diesen Unstand für eine Forderung gedeckt glaubte, war es dem unbekannten angeblichen Klusmann ein Leichtes, unbehelligt das Hotel zu verlassen. Als sich aufgefallen Weiss niemand um den Werbrief, den der Fremde liegen gelassen, beklimmerte, wurde derselbe unter befrüchtlicher Aufsicht geöffnet, wobei sich ergab, dass dieser fingiert, wertlos und nur dazu berechnet war, den Hotelier über die Insolvenz seines Gastes zu täuschen.

Lausanne. Vor den Grossen Rat gelangte eine Petition des Pensionsinhaber von Lausanne, welche eine Ergänzung des Strafgesetzbuches wünschen, zur Behandlung. In den zahlreichen Pensionen, die sich in der Hauptstadt vorfinden, giebt es eine Anzahl undankbarer Subjekte, welche die ihnen gebotene Gastfreundschaft missbrauchen, indem sie nach einer gewissen Frist während der gleichen an der gleichen Pensionen Atmen gelassen und einen längeren einschliessenden ohne irgend ein Wort des Dankes oder des Abschiedes zu äussern und was noch schlimmer ist, den materiellen Gegenwert für das Gebotene alljährlich um erhebliche Summen — 300—800 Fr. per Pension — geschädigt werden. Der Grosser Rat hat indessen, da er in dem Missbrauch, welchen solche zahlungsfähige Individuen von dem seitens der Pensionsinhaber ihnen gewährten Kredit machen, kein Vergehen erblicken konnte, sonst nicht bekrügerische Vorspiegelungen zur Erlangung des Kredits angewendet werden, die Petition dem Staatsrat zu günstigend Behandlung überwiesen.

Ehrenwort. Wirt: „Meine Herren, hier eine neue Sorte Compagnie, ich versichere auf mein Ehrenwort, er ist unbehizbar!“ Gast: „Schön, stellen Sie einige Flaschen davon kalt. Ihr Ehrenwort soll an uns nicht zu schanden werden.“

Im Eifer. Gast: „Herr Wirt, Ihr Essen ist noch schlechter als im vorigen Jahre.“ Wirt: „Unmöglich —“

Theater.

Repertoire vom 20. bis 27. Februar 1898.

Stadttheater Basel. Repertoire ausgeblichen.

Stadttheater Bern. Repertoire ausgeblichen.

Stadttheater Luzern. Repert. ausgeblichen.

Stadttheater St. Gallen. Repertoire ausgeblichen.

Stadttheater Zürich. Sonntag 3 Uhr: *Rösi von Sintis*, Oper. Sonntag 7 $\frac{1}{2}$ Uhr: *Die Jugendfreunde*, Lustspiel. Montag 7 $\frac{1}{2}$ Uhr: *Der Freischütz*, Oper. Mittwoch 7 $\frac{1}{2}$ Uhr: *Der Erdkinder*, Schwank. Dazu: *Das fliegende Ballet*. Donnerstag 7 $\frac{1}{2}$ Uhr: *Der Mikado*, Operette, und: *Das fliegende Ballet*. Freitag 7 $\frac{1}{2}$ Uhr: *Der Geizige*, Lustspiel. Der eingebildete Kranke, Lustspiel, und: *Das fliegende Ballet*. Samstag 7 $\frac{1}{2}$ Uhr: *Charley's Tante*, Schwank, und: *Das fliegende Ballet*. Sonntag 3 Uhr: *Die Regimentsstochter*, Oper. Sonntag 7 $\frac{1}{2}$ Uhr: *Der Raub der Sabinerinnen*, Schwank.

Verantwortliche Redaktion: Otto Amsler-Aubert.

Zeugnishefte & Anstellungsverträge

stets vorrätig für Mitglieder.

Offizielles Centralbureau in Basel.