

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels

Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein

Band: 15 (1906)

Heft: 50

Artikel: Fremdenverkehr und Verkehrsverhältnisse in Japan [Schluss]

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-523348>

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: 10.01.2026

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

Der berü—hmte Dr. Heusmann.

Verleger des noch berü—hmteren Buches „Ratschläge für Gesunde und Kranke“, hat wieder einmal Heimweh nach der Schweiz, oder besser gesagt, nach Schweizergeld. Wie er in einem vor uns liegenden, an einen Hotelier der französ. Schweiz adressierten Briefe schreibt, hat er den Entschluss gefasst, von nun an seinem „Rategeber“ auch Annoncen beizugeben à 50 Fr. die Seite. „Wenn Sie auf eine Seite rezipieren, müsste die Einsendung der Annonce nebst 50 Fr. umgehend erfolgen“, heisst es in dem Brief. Das Pressante am der Sache werden wohl die 50 Fr. sein.

Hands off ist alles, was wir hiezu sagen können.



Man sei auf der Hut.

Von München aus wird die Herausgabe eines „Internationalen Adressbuches für Automobilstationen“ geplant, das Annonsensammler geht schon los und es werden natürlich die Hoteliers in erster Linie „beehrt“. Im Zirkular heisst es: „Bei neuen Auflagen des Adressbuches Inserate gratis.“ Es bringt uns dieser Satz auf den Gedanken, hinter diesem Adressbuch könnte der bekannte „Baron“ M. Hartung, alias v. Schlieben stecken; denn bei dem hat es nie eine zweite Auflage ein und desselben Werkes gegeben. Also aufgepasst und vorläufig Taschen zu.



Fremdenverkehr und Verkehrsverhältnisse in Japan.

(Schluss.)

In verkehrsreichen Gegenenden Japans ist nun ein weiteres Verkehrsmittel die auf Gleisen laufende Pferdebahn, die auch hier immer mehr der elektrischen Bahn weichen wird, wenn man daran geht, die reiche Wasserkraft des Landes immer mehr auszunutzen. Bequem kann man auch dieses Verkehrsmittel in Japan nicht gerade nennen. Wie bei allen anderen, was der Japaner an fremden Dingen und Einrichtungen übernommen hat, ist es auch hier: er versteht nicht, sie zu erhalten. Gleise und Wagen sind von vornherein denkbar schlecht und billig gewesen und durch unvernünftige Behandlung, Überladung der Wagen mit Passagieren usw., bald völlig abgenutzt. Wer einmal in solem engen, kleinen, dazu überschmutzigen Wagen nach zahlreichen Entgleisungen und in steter Gefahr des Lebens auf abschüssigen Stellen des Weges Meilen auf Meilen zurückgelegt hat, der wird auch gegen dieses Verkehrsmittel in Japan misstrauisch und vermeidet seine Benutzung, wenn er es irgend kann. Für den Fremden kommt noch dazu, dass er zumeist gezwungen sein wird, einen Extrawagen zu mieten, da er in den gewöhnlichen Wagen Furcht haben muss, von der Überfülle der Passagiere erdrückt zu werden, die rücksichtslos eingeladen werden. Dadurch wird dann aber dieses unbedeute, schlechte Verkehrsmittel noch dazu recht teuer, teurer als bei uns in Europa einer der besten Reisewagen, den man für verhältnismässig geringes Geld allenhalben im Gebirge mieten kann.

In den grossen Städten, vor allem in Tokio ist nun seit den letzten 2—3 Jahren die elektrische Bahn das Hauptverkehrsmittel geworden, das alle anderen in den Hintergrund gedrängt hat. Das hat solche Nachwirkung gehabt, dass von den 40,000 Jinnikshas Tokios fast $\frac{1}{3}$ in einem Jahr verschwunden ist. Der Hass dieser Leute hat sich denn auch in recht drastischer Weise verschiedentlich an den Wagen der elektrischen Bahnen ausgelassen. So wurden bei den Septemberunruhen des vorigen Jahres 20 Wagen völlig von den tobenden Jinniksha-Kulis auf offener Strasse verbrannt. Dieselbe Sache wiederholte sich im Frühling dieses Jahres und bereits zum dritten Male vor einem Monat, gleichsam am Jahrestage der letzten Septemberunruhen und zur Feier dieses Tages, dies mal aber aus anderen Gründen unter Sympathie und Beteiligung weiter Schichten der Bevölkerung. Wie es heute heisst, hat die Ausdehnung des Netzes der elektrischen Bahnen über ganz Tokio auch auf die Baupläne der Regierung Einfluss gehabt. Tokio, die Riesenstadt, an Ausdehnung fast London gleich, sollte nämlich einen Centralbahnhof und eine Stadtbahn erhalten, für welche die Pläne unter Leitung eines deutschen Eisenbahndirektors schon vor Jahren fertig gestellt waren. Man war sogar schon an die Ausführung des Projektes gegangen, und so sieht man heute in einigen Teilen der Stadt überall halbfertige Stadtbahnbogen, deren Ausführung dann wieder liegen gelassen wurde. Die ganze Anlage soll die Stadt bisher 2 Millionen Yen gekostet haben, würde aber zur vollen Ausführung noch weitere 5—6 Millionen beanspruchen. Und um diese zu sparen, da ja die Stadtbahn durch die elektrischen Bahnen überflüssig gemacht wurde, lässt man das ganze Projekt mitsamt jenen bereits verbaute 2 Millionen fahren. Allerdings wird der Verlust weit gemacht durch die ungeheure Steigerung des Wertes der Grundstücke, welche vor Jahren für den Bau der Stadtbahn angekauft wurden.

Wenn man über die elektrischen Bahnen Tokios ein Urteil fallen will, so muss man geheimerweise zunächst vorausschicken, dass sie für die Stadt nach jeder Beziehung von grossem Segen geworden sind. Strecken, die man früher

in 2 Stunden kaum für teures Geld in dem langsamen Tempo der Jinniksha-Kulis zurücklegen konnte, durchfahrt man heute für wenige Sen in $\frac{1}{4}$ der früheren Zeit. Alle Bewohner Tokios, auch wir Europäer, sind dadurch viel beweglicher geworden. Und der Arbeiter kann jetzt draussen in den äussersten Vorstädten billig und gut wohnen, während er früher in denkbar kleinsten Räumen mit seiner ganzen Familie in der Nähe seiner Arbeitsstätte hausen musste. So haben die Bahnen einen unmittelbaren Einfluss auf die soziale Lage der Arbeiterbevölkerung gehabt und werden es in den kommenden Jahren immer mehr haben.

Ferner hat das ganze Stadtbild infolge des Baus der Bahnen ein anderes Aussehen gewonnen, Fremde, die Tokio vor etwa 6 Jahren gesehen haben, erkennen die Stadt heute kaum wieder. Lange, breite Strassenzüge sind entstanden und haben die engen, schmutzigen Gassen und Winkel verdrängt. Und wenn dadurch zunächst gewissermassen eine Art Wohnungsnott entstanden ist, so wird diese bald infolge der nach dem Kriege enorm gestiegenen Bautätigkeit wieder auftreten.

Dennnoch sind die Zustände in dem Betrieb der Bahnen durchaus noch nicht ideal zu nennen. Die Konzessionen waren zunächst an drei verschiedene Gesellschaften vergeben worden, die jede für sich natürlich bestrebt waren, möglichst hohe Dividenden für ihre Aktionäre ohne Rücksicht auf das fahrende Publikum herauszuwirtschaften. Das führte dazu, möglichst billig zu bauen, möglichst billiges Waggonmaterial zu verwenden, die denkbar niedrigsten Arbeitslöhne an die Angestellten zu zahlen und bei geringer Zahl der laufenden Wagen durch ständige Ueberfüllung derselben möglichst hohen Gewinn herauszuschlagen. Der Fahrpreis war allerdings für die einzelnen Gesellschaften uniform; er betrug 3 Sen, etwa 7 Pfennig, wozu noch 1 Sen Bilettsteuer kam. Hatte man allerdings die Wagen verschiedener Gesellschaften zu benutzen, so verdoppelte oder verdreifachte sich der Fahrpreis sofort. Nach kurzer Zeit des Betriebs stellten sich denn auch bei 2 Gesellschaften Mängel über Mängel heraus. Das Waggonmaterial wurde schlecht, der lotterige Bau der Strassen machte sich allenhalben fühlbar; kurz, so konnte es bald nicht mehr weitergehen.

Seit Mitte September hat sich nun eine Aenderung in dem ganzen Betrieb vollzogen: die drei Gesellschaften wurden amalgamiert. Das Betriebskapital wurde bedeutend erhöht, der Betrieb selbst aber natürlich ebenso bedeutend verbilligt. Nun trat aber die neue Gesellschaft mit einer Fahrpreiserhöhung um einen Sen an das Publikum heran, wozu die Genehmigung vom Minister des Innern erteilt worden war; Hiergegen richtete sich nun der Unwillie der Bevölkerung. Bei einem Jahresverkehr von 15 Millionen Fahrgästen bedeutete das ohne weiteres eine Mehraufnahme von $\frac{1}{2}$ Millionen Yen pro Jahr für die Aktionäre. Ganz abgesehen von dem rohen Wüten der Plebs gegen die Wagen, deren Verkehr mehrere Tage lang durch Angriffe mit Knüppeln und Steinen gefährdet und gestört war, konnte man den Unwillen des Volkes wohl verstehen. Für die Vermehrung ihrer Einnahmen hätte man auch die Gesellschaft zu Gegenleistungen gegen das Publikum veranlassen sollen. Und das war vom Minister versäumt worden. Die Forderungen der Bevölkerung erstreckten sich vor allem auf Beschränkung der Fahrgäste in den einzelnen Wagen, auf Einstellung grösseren besseren Waggonmaterial und sonstige Bequemlichkeiten, an denen es vorläufig noch ganz mangelte. Einige Tage im September schiesst es fast, als sollte die Stadt infolge dieser Unruhen wieder unter Kriegsgesetz gestellt werden, doch wurde das noch eben vermieden, da die Wohlthaten des elektrischen Bahnverkehrs doch zu sehr überwunden, als dass der ruhige Teil der Bevölkerung sich nicht doch in die Neuordnung hätte fügen sollen. Einige Verbesserungen sind auch schon eingeführt worden, besonders die Ausgabe billigerer Fahrkarten für Arbeiter, Schüler und Soldaten. Es steht zu hoffen, dass die neue Gesellschaft auch weiterhin mehr auf die Wünsche und berechtigten Forderungen des Publikums Rücksicht nehmen wird.

Was hier über die Strassenbahnen Tokios gesagt ist, gilt schliesslich mehr oder weniger für alle elektrischen Bahnen der Städte und des Binnenlandes. Japan steht heute unter dem Zeichen der Amalgamation kleiner Konzerne auf allen Gebieten, und daran beteiligen sich auch die Bahngesellschaften. Das muss schliesslich auf den Bahnbetrieb im ganzen von günstiger, nachhaltiger Wirkung sein.

An der Amalgamation sind nun zuletzt auch die Eisenbahngesellschaften des ganzen Landes nicht zum geringsten beteiligt. In wenigen Jahren wird die Verstaatlichung derselben vollzogen sein. Es gibt oder gab vielmehr in Japan einige 20 verschiedene Privatbahnen, und nur die eine grosse Strecke von Tokio nach dem Süden war in den Händen der Regierung. Niemand kann bezweifeln, dass bei den früheren Zuständen sich vielerlei Misstände ergeben mussten, besonders in dem Güterverkehr. Die Güter hatten oft genug drei- oder gar viermal die Wagen und die Hände zu wechseln, ehe sie ihren Bestimmungsort erreichten, ganz abgesehen von den hohen Kosten der Beförderung, die davon die natürliche Folge war. — Vereinfachung der Betriebe, Besserung der Strecken und des Waggonmaterials, — das waren nach Angabe des Verkehrsministers die Absichten der Regierung, als sie sich im letzten Winter entschloss, einen Druck auf das Privatkapital, in diesen Bahnen festgelegt war, auszuüben, der fast einem Rechtsbruch ähnlich erschien. Etwa 450 Millionen Privatkapital werden durch die Nationalisierung der Bahnen in den kommenden Jahren frei werden. Und dies Kapital

muss neue Anlagemöglichkeiten suchen, was wiederum dem jetzt erwachenden regen Gründungseifer zugute kommen wird. — Allerdings müssen die Zustände auf der Staatsbahn, wie wir sie von der alten Staatsbahn her kennen, noch viel besser werden, ehe das reisende Publikum auch hier zu zufriedengestellt sein wird. Die Klagen beziehen sich hier meist auf den Betrieb selber, die mangelnde Zuverlässigkeit der Beamten vor allem.

Alles in allem: das Reisen in Japan hat noch sehr seine Schattenseiten; man merkt auch überall zu sehr die junge Kultur, die sich erst ausstreifen muss, was freilich Zeit braucht und Arbeit und Pflege dazu. Hoffen wir, dass der junge Grossstaat, an den jetzt von allen Seiten die Aufgaben mit Macht herantreten, darüber den Kopf nicht verliert! Japan kann immer noch von den alten Kulturstäaten lernen, ehe es ebenbürtig an ihrer Seite stehen wird.

Personenverkehr im Mo. at November: Davos-Schatzalpsee 6687 (1905: 5910). Appenzeller Bahn 45000 (45008).

Sider—Zinal—Zermatt. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung die Erteilung der Konzession für eine elektrische Schnellspurbahn von Siders über Zinal nach Zermatt mit Drahtseilbahn von Vissoye nach St. Luc.

Automobilverkehr in Graubünden. Der Grossen Rat hat bekanntlich eine Verordnung erlassen, wonach diejenigen Lichtensteiner und St. Galler, welche die Thurgauer, Appenzeller, Davos-Graubünden und Castagnola-Vicosoppana dem Automobilverkehr geöffnet werden sollen, mit dem ausgesprochenen Vorbehalt, je nach eintretendem Bedürfnis auch noch andere Linien zugänglich zu machen. Vielleicht kommt die Sache zur Volksabstimmung; wie man hört, soll nämlich der Versuch gemacht werden, die Abstimmung auf dem Wege der Initiative zu erzwingen. Dann möchte es aber um die Neuerung geschehen sein, denn sie ist sehr unpopulär, wie den „Bas. Nachr.“ geschrieben wird.

Drahtseilbahn Weggis—Rigiblick. Der Bundestrat unterbreitet der Bundesversammlung einen Konzessionsentwurf für eine elektrische Drahtseilbahn Weggis—Rigiblick. Sie wird 520 Meter lang mit mittlerer Steigung von 3 %, die Fahrzeit soll fünf Minuten betragen. Die Wagen erhalten nur eine Klasse und bieten in vier offenen Abteilungen Raum für 86 Personen. Die obere Abteilung hat aufklappbare Sitze, die mittleren sind für 10 Personen zu zwei Personen oder für Gruppen und Warenträger benutzt werden zu können. Die untere Station beschränkt sich auf eine Wagenhalle, die sich an ein zubauendes Hotel anlehnt. Die obere Station erhält ausser der Wagenhalle eine gedeckte Terrasse über dem Maschinenzimmer. Letzterer dient auch als Werkstatt und Magazin. Der summarische Kostenanschlag beläuft sich auf total 220,000 Franken.

Drahtseilbahn Tellspalte—Axenstein. Der Vorstand der Schweizer Vereinigung für Heimat- schutz erlässt in der Tagesspresse ein Protestschreiben gegen den Bau einer Drahtseilbahn von der Tellspalte zum Hotel Tellspalte. Er bittet die Mitglieder des Bundesversammlung, entsprechend dem Entscheid des Bundesrates die Konzession für diese Bahn zu verweigern. — Entgegen diesen Gesuchs beantragt die Mehrheit der nationalrätslichen Kommission: 1. Es sei auf das Konzessionsgesuch des Herrn H. Rousse für eine Drahtseilbahn von der Tellspalte zum Axenstein verzichtet und der Bundesrat einzuhören, den Entwurf zu einer Konzession vorzulegen. In diesen Entwurf sei die Be stimmung aufzunehmen, dass bei der Genehmigung und Ausführung der Pläne Vorschriften gegen die Verunstaltung und Entweihung der Stätte getroffen werden. Die Minderheit der Kommission beantragt Zustimmung zum Antrag des Bundesrates, Ab weisung des Konzessionsgesuches.

Elektrischer Bahnbetrieb. Herr L. Thomann, Ingenieur der A.-G. Brown, Boveri & Cie, hielt im Berner Ingenieur- und Architektenverein einen Vortrag über den elektrischen Bahnbetrieb und kam laut Bericht des „Bund“ zu dem Schlusse, es handle sich bei Einführung des elektrischen Bahnbetriebes weniger darum, Geld zu sparen, als darum, Geld zu verdienen. Der elektrische Bahnbetrieb sei dort mit Vorteil zu verwenden, wo der Dampfbetrieb infolge steiler Rampen und langer Strecken bedenklich ist. Da die elektrische Lokomotive keine Adhäsion benötigt, kann sie, bei welcher suden die Adhäsion bedeutend grösser gestaltet werden können als bei der Dampflokomotive, so können beim elektrischen Betrieb grössere Steigungen so leicht überwunden werden, dass die virtuelle Länge einer Bahnstrecke bei weitem nicht mehr die Rolle spielt wie beim Dampfbetrieb. Beim Lötschberg können infolge dieser Umstände am Bau 16 Millionen erspart werden. Herr Thomann gibt zu, dass es sich nicht darum handeln kann, nur alle Bahnen für elektrischen Betrieb einzurichten. Unsere Wasserfälle können dabei nicht ausgenutzt werden, sondern müssen dafür industrielle Betriebe. Aber da, wo in der Nähe einer neu zu erbauenden Bahn, wie beim Lötschberg, genügende Wasserkräfte vorhanden sind, und da, wo die Steigungsverhältnisse der Bahn für Dampfbetrieb nicht günstig sind, da ist das Feld für den elektrischen Bahnbetrieb. Man gönne den Elektrikern dieses Arbeitsfeld auch bei grossen Vollbahnen und überlassen ihnen nicht nur die Tramways und die Bergbahnen.

Eine interozeanische Eisenbahn. Aus New-York wird berichtet: Die grosse interozeanische Eisenbahn von Tschantepet ist jetzt vollendet worden, ohne dass trotz der Grösse und der Bedeutung des Werkes viel darüber gesprochen worden ist. Die Bahnlinie folgt ziemlich genau dem Wege, den Cortez und Montezuma von einem Isthmuskanal oder Landweg zwischen den Meeren in Aussicht genommen hatten; sie ist auf demselben Weg über den Panamakanal verlaufen. Es ist eine Bahnlinie erster Klasse nach dem neuesten Typus mit geräumigen künstlich gebauten Endhöfen und allen Einrichtungen, die zu Pferden und zu Fuhrwerken gehören. Sie hat sich nicht nur der Panamakanal konkurriren, sondern auch dem Panamakanal, wenn natürlich auch nicht zu befürchten ist, dass sie den Erfolg des Kanals verhindern wird. Die Eisenbahn und ihre Endhöfe sollen in diesem Monat den Handel eröffnet werden. Anfang Januar werden auch die Flottern der Amerika-Hawaii-Linie mit einer Tragfähigkeit von 108,000 Tons den regelmässigen Dienst in der pacifischen und der Golfküste be-

ginnen. Jede europäische Linie, die jetzt nach Mexiko, nach Zentralamerika und der Nordküste von Südamerika geht, wird auf den Hafen Coatzaocales anlaufen. Verschiedene pacifische Linien sind auf Salina Cruz zusammenlaufend. In einem Jahre werden vielleicht zwanzig Dampferlinien in Verbündung mit dieser Eisenbahn stehen und dadurch die beiden neuen Häfen zu den lebhaftesten in jenem Teile der Welt machen. So werden jahrelang vor der Eröffnung des Panama-Kanals zahlreiche Handelswege in Tschantepet begründet sein und es wird keine leichte Aufgabe sein, den Handel von dort nach Panama zu ziehen. Für allen Verkehr nördlich vom Äquator wird der Weg von Tschantepet grosse Vorteile in der Entfernung und Zeit bieten und für einige Zwecke ein Gegen gewicht gegen den ununterbrochenen Wasserweg Panamus bieten.

Fremdenfrequenz. Lausanne. En séjour dans les hôtels de 1^{er} et 2^{me} rang de Lausanne-Ouchy du 15 au 18 novembre: Angleterre 2103, Russie 1420, France 1814, Suisse 2048, Allemagne 676, Amerique 556, Italie 113, Divers 489.

Amts. Amt. Fremdenstatistik. 24 bis 30 Nov. Deutsche 1177, Engländer 361, Schweizer 318, Franzosen 199, Holländer 98, Belgier 36, Russen und Polen 403, Österreicher und Ungarn 127, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 129, Dänen, Schweden, Norweger 26, Amerikaner 49, Angehörige anderer Nationalitäten 36. Total 2959.

Ein Hochstapler. Aus Brüssel wird den „Vaterland“ geschrieben: Ein sehr geriebener Gaunerstreich, der von seinem Autor vielleicht auch an andern Orten probiert werden dürfte, wurde hier von einem Deutschen verübt. Am 29. November um 11 Uhr wurde bei dem Portier eines Hotels der Rue de la Montagne von Seiten der internationalen Schlafwagen gesellschaft telefonisch angefragt, ob dort ein Herr Zirkenbach abgestiegen sei. Auf seine verneinende Antwort erhielt der Portier den Bescheid, dass jener Herr ganz bestimmt in dem Hotel abstiegen würde und dass er denselben sofort nach seiner Ankunft nach der Direktion der Schlafwagen gesellschaft in der Rue Ducale schleichen solle. Um 6 Uhr traf der Angeklagte auch wirklich in dem Hotel ein. Er überreichte dem Portier seine Visitenkarte, auf der unter dem Namen Zirkenbach, Handelsvertreter und Agent der transalpinen Zirkel, der Handels- und Warenagenten, sowie der Mittler von der Bank in Paris—New-York, Metz, 2 zu lauchten. Herr Zirkenbach und er nummer von der Mitteilung der Schlafwagen kompanie hörte, bogab sich sofort nach der Rue Ducale. Um 7 Uhr meldete sich die Kompanie wieder am Telefon. Diesmal erschien sie den Portier, Herr Zirkenbach zu sagen, dass er sein mit Banknoten gefülltes Portefeuille auf ihrem Bureau hätte liegen lassen und dass er dasselbe am nächsten Morgen dort abholen könnte. Als Herr Zirkenbach, der um 7½ Uhr nach dem Hotel zurückkehrte, um die Meldung Kunden erhielt, was er hierfür im höchsten Grade schätzte, hörte er diesen beauftragte, die vorgelegte Brieftasche in Empfang zu nehmen, nach der Rue Ducale. Dort wurde dem Portier indessen die überraschende Mitteilung gemacht, dass ein Herr Zirkenbach der Kompanie gründlich unbekannt sei, und als er hierauf in grosser Aufregung nach seinem Hotel zurückkehrte, vermochte er nur zu konstatieren, dass der interessante Fremdling, ohne seine Rechnung bezahlt zu haben, verschwunden war. Dem Be trogenen blieb nichts anderes übrig, als der Polizei sein Leid zu klagen, die bis dahin vergeblich nach dem Flüchtigen gesucht hat.

Im Restaurant. Kritiker: „Hören Sie mal, Kellner, was ich hier eben gegessen, war doch keine Omelette soufflé! Das war doch höchstens der Vorzug einer schwachen Parodie darauf!“

In der Sommerfrische. Fremder: Die am Ge meindehaus angeschlagenen Witterungsberichte lauten immer günstig und dabei regnet es fortwährend! — Einheimischer: „Ja wissen, der Ver schönerungsverein tut halt sein Möglichstes!“

Die Säuferliste. Ein köstliches Intermezzo, das wahr sein soll, gab es unlängst in einem lutherischen Bauerndorf. Der Kreisdirektor (Bezirksvor stand) hatte vor einiger Zeit an alle Werte des Bezirks die sogenannte „Säuferliste“ hinausgegeben, d. h. ein Verzeichnis aller derjenigen Personen des Bezirks, an welche unter Strafandrohung seitens der Werte keine alkoholischen Getränke verabreicht werden durften. Das Verzeichnis trug die Unter schrift: „Nun ist es endlich soweit!“ — Einheimischer: „Mein Name ist... ich bin kaiserlicher Kreisdirektor in...“ Die Antwort, die der Herr Kreisdirektor erhielt, war wahrhaft verblüffend: „Ihnen darf ich kein Cognac und kein Bier geben, Sie stehen ja auf die Säuferliste.“

Vertragsbruch. — Rupture de contrat. Antonio Baroni, Oberkellner, aus Mailand. A. Becker, Excelsior Palace Hotel, Palermo.

Hiezu eine Beilage.

Zur gefl. Beachtung. Sie sie ein Hotel, Pension oder Kurtablaisse men kaufen oder mieten, verfehlen Sie nicht, vorher vom Hotels-Office in Genf Auskunft und Schätzung über das Ihnen proponierte Geschäft zu verlangen. Das Hotels-Office in Genf ist von einer Gruppe bestbekannten Hoteliers geleitet und beweckt, Käufe durch erfahrene, uninteressierte Kauf zu unterstützen.