

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 21

Artikel: Spritz-Salat : Skizze aus der Polackei
Autor: A.S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522683>

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: 22.02.2026

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



Samstag, den 25. ds., ist mit dem Versand (per Paketpost) nachstehender Drucksachen an die Mitglieder begonnen worden:

1. Die Jubiläums-Gedenkschrift;
2. Der Jahresbericht;
3. Das Mitglieder-Verzeichnis;
4. Die Anmeldekarte für Lugano. (Anmelde-termin: 1. Juni).

Wer die Sendung bis zum 29. nicht erhalten haben sollte, ist gebeten, sie zu reklamieren.

Das Zentralbureau.

Samedi, le 25. ert., nous avons commencé avec l'envoi aux Sociétaires, en colis postaux, des imprimés suivants:

- 1^o La brochure du Jubilé;
- 2^o Le rapport de gestion;
- 3^o La liste des membres;
- 4^o La carte d'inscription pour Lugano. (Terme d'inscription: 1^{er} juin).

Ceux qui ne seraient pas en possession de cet envoi le 29 sont priés de le réclamer.

Le Bureau central.



Fr. F. Naescher-Pitz, Direktor des im Bau befindlichen Hotel Waldhaus, Tenigerbad. (Vorläufig persönliches Mitglied).

Patent: HH. J. Giger, Hotel Bristol, Ragaz und Alfr. Janssen, Hotel Engadiner-Kulm, St. Moritz.

Extrait du procès-verbal

des

Délibérations du Comité

le 14 Mai 1907,

à l'Hôtel Bellevue à Zürich.

La séance est ouverte à 9 1/2 heures.

Sont présents:

Messieurs F. Mortlock, président,
J. Boller, vice-président,
C. Kracht, suppléant,
E. Meeklin,
W. Hafner,
O. Amsler, secrétaire.

Ordre du jour.

1^o Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

2^o Le Rapport annuel et les comptes de l'année sont lus et adoptés. Le budget pour 1907/08 est fixé.

3^o En vue de l'Assemblée générale et pour le Conseil de surveillance on discute les différentes propositions de la Commission de propagande, celles concernant la centralisation de la réclame, les propositions concernant l'admission ou l'exclusion de membres, la proposition concernant une subvention. Le Comité fixe l'ordre du jour et désigne les personnes devant être invitées officiellement à venir à l'Assemblée.

4^o Assurance en cas de chômage. La convention passée avec la maison Denner, frères à Zurich, est ratifiée et signée. Le Comité projette d'entretenir maintenant un pourparler avec différentes agences pour obtenir des conditions favorables pour nos membres, en cas d'inondation et autres dommages causés par l'eau.

5^o Examens d'apprentis-cuisiniers. Le Comité a reçu plusieurs lettres au sujet de ces examens. Il décide de remettre sa décision à l'année prochaine, afin de voir quelle tourne cette affaire prend. Il convoquera alors une assemblée de tous les experts d'exams pour avoir leur opinion, ce qui permettra au Comité d'élaborer un système uniforme d'examen.

6^o L'expulsion d'un membre est proposée pour cause de concurrence déloyale. Après discussion, le Comité vote un blâme à son adresse, avec menace d'expulsion en cas de récidive.

7^o Fédération des Sociétés suisse de développement. MM. W. Hafner, Grand Hôtel, Baden et O. Amsler sont envoyés comme délégués à l'assemblée de la Fédération, qui aura lieu le 16 juin, à Zermatt.

Clôture de la séance à 5 heures.

Le président: **F. Mortlock.**

Le secrétaire: **O. Amsler.**

Die Berechnung des Logis.

Ueber des Tages Anfang und Ende, führt Herr Franz Vollborth in der "Deutsche Worte", herrscht oft arger Meinungsaustausch. Es hat dies durchaus nichts zu sagen, weil es sich eben nur um Meinungen handelt. Dem einen ist der Tag zu kurz, dem andern der Tag zu lang, je nach Stimmung, Lage und Verhältnisse. Anders gestaltet es sich, wenn geschäftliche Interessen obwalten. Ein Gericht, das über Recht und Unrecht, über Hunderte und Tausende zu Recht sitzt, würde verblüfft sein, wollte man ihm die Frage vorlegen: Wann fängt z. B. der Tag in Halle an? — Nachdem man sich von Schrecken erholt hat, wird man vielleicht an sich selbst denken und sagen, da man um 8 Uhr aufgestanden ist, ist der Anfang des Tages für dich um 8 Uhr. Natürlich weiß man, dass die Zeitungsfrau, die uns schon zum Frühstück mit dem Neuesten aus der Weltgeschichte überrascht, schon um 7 Uhr aufgestanden ist und dass ihr Mann, der Maurer ist, schon um 6 Uhr zur Arbeit muss. Also wann fängt der neue Tag an? Bei uns im Fache wird öfter die Frage erörtert. Es ist neulich infolge eines Prozesses, den ein Hotelier mit einem Gaste führte, die Handelskammer gutachtlich gehört worden, damit festgestellt werde, wann der Tag in Berlin anfange.

Leicht ist diese Frage nicht zu beantworten, so einfach diese auch auszusehen scheint. Es wird diese Frage von Fall zu Fall mit Anlehnung an frühere Rechtsprechungen zu beurteilen sein. Zuerst wird die Frage aufgeworfen: Ist das Geschäft ein Saison- oder Eisenbahn-Hotel? Wenn z. B. Herr Tröbholz aus Russland, dessen Zug um 7 Uhr in Berlin von Petersburg eintrifft, ein Zimmer im Hotel gemietet hat, so will er womöglich früh noch schlafen und sein Zimmer in Ordnung und bereit finden. Er weigert sich aber drei Tage Logis zu bezahlen, wenn er am selben Tage mit dem 11 Uhr Schnellzug wieder abreist. Und das mit Unrecht, denn streng genommen, muss er drei Tage Logis bezahlen. Das Zimmer hat seiner Bestellung gemäss die vorangegangene Nacht nicht besetzt werden können, das ist eine Nacht. Am Tage hat er geschlafen und das Zimmer benutzt, das ist die zweite Benutzung. Und da er abends mit dem Nachzug abreist, eine Unmasse von Sachen ein- und umgepackt hatte, das Zimmer auch noch mit Zigarettenendampf angefüllt ist und man unmöglich noch um 11 Uhr ein Zimmermädchen zum Reinemachen veranlassen kann, auch die Fremdenzüge schon eingetroffen sind, so ist für den folgenden Tag der dritte Logisbetrag fällig. Keine Macht der Welt sollte den Hotelier hindern, diesen Betrag zu verlangen — doch halt, ich hatte einen vergessen — die ungesunde Konkurrenz und die Kulanz. Gerade die letztere ist ein sehr heikler Punkt für den Hotelier. Verlangt er, da er ein Geschäft hat und nicht zum Vergnügen arbeitet, seine Rechnung von 3 Tagen beglichen, so setzt er sich der Gefahr aus, dass der Guest nie wieder kommt, und dass er in den Reisecoups heruntergemacht wird. Und dann wird es immer heissen, auch wenn es keine ernsthafte Klage gibt: Ach, der Wirt in X ist kein kulanter Mann. Bei der Berechnung des Logis ist es egal, wann der Tag anfängt, ein Tag ist immer ein Tag, ob bis 6 oder 7 oder 8 oder 9 Uhr, das ist egal. Es richtet sich hier alles nach der Ankunft des Gastes und den Reiseverhältnissen. In manchen Hotels findet man den Zimmeranschlag, der beliebig gesagt, nicht bindend ist, da er nur einseitig geschlossen ist, dass das Zimmer bis um 6 Uhr freigegeben werden muss. Es hat dies seine Berechtigung, da die Abendzeit bis um 6 Uhr eintrifft. Wenn dann das Zimmer nicht mehr besetzt werden kann, so ist es für den Hotelier verloren, da dann erst der Frühzug Zuwachs bringt.

In Häusern, die durch die Eisenbahn sowie in Saisons ihren Geschäftsgang haben, bedingt es die eigene Selbsterhaltung, dass prinzipiell auf die Festhaltung der Logis-Einnahme ge-rechnet werden muss. In grossen Städten und Hauptstädten sollte man mit zweierlei Logisberechnungen rechnen und zwar mit solchen, die in der Stadt und solchen, die an der Eisenbahn liegen, abends voll und früh leer sind, und man wird es nicht übelnehmen, wenn der Eisenbahnhotelwirt zwei Logis aufschreibt.

Anders ist es mit dem Hotelwirt, der sein Haus in der Stadt hat, dann kommt es auch noch auf den Gast an, ob er Kunde ist, ob er viel verzeichnet hat usw. Jedenfalls ist der Wirt berechtigt, wenn bestimmte Grenzen überschritten werden, zwei Logis zu fordern. Selbst bei einfachen Zimmerbestellungen ist der Wirt berechtigt, zwei Logis zu rechnen, da um den Gast aufnehmen zu können, das Logis reserviert werden muss. Oft hat man Fälle, wo es beim besten Willen nicht klappt; der Guest macht dann dem Wirt Vorwürfe und sagt: Ich hatte einen Zimmer bestellt und bezahle es auch, selbst wenn ich nicht komme! Es ist für den Wirt schwer, das Richtige zu treffen. Er muss oft, um kulant zu sein, seine eigenen Vorteile hinzusetzen, um seine Gäste zu halten. Jedoch das Recht ist unzweifelhaft auf seiner Seite.

Epidemienachrichten u. Fremdenverkehr.

Um den Schaden, welchen eine absichtlich übertriebene Zeitungsnotiz dem Hotelwesen und dem Fremdenverkehr zufügen kann, nachzuweisen, hat der Genfer Verkehrsverein letzthin eine diesbezügliche Untersuchung veran-

staltet. Anlass zu derselben gab ihm ein Artikel des "Petit Nîçois", der von einem Pockenepidemie-ausbau in Genf zu berichten wusste und sich dabei auf das eidgenössische sanitatische Bulletin berief, das wirklich zwei einzelne Fälle notiert hatte, welche aber sofort isoliert wurden, so dass es dank den weiteren fürsorglichen Massnahmen bei diesen zwei Fällen blieb. Nichtsdestoweniger hat die Nachricht von dieser "Pockenepidemie" die Runde durch die europäische Presse gemacht.

Der Verkehrsverein konnte nämlich feststellen:

Die "Frankfurter Zeitung" und eine Reihe anderer deutschen Zeitungen haben die Nachricht von einer Pockenepidemie publiziert, und von einer Personensinhaberin unserer Stadt hat der Verkehrsverein vernommen, dass zwei junge Deutsche, die hier angekommen waren, um dem Studium obzuliegen, telegraphisch von ihren Angehörigen in Berlin zurückgerufen wurden, weil dieselben eine Ansteckungsgefahr befürchteten.

Einige französische Zeitungen, darunter die "Action" in Paris, haben ebenfalls die Nachricht aufgenommen; eine davon hat sie noch nach Noten ausgeschmückt. Wenn man zu diesen unvollständigen Listen der ausländischen Zeitungen noch die 28 Schweizerblätter hinzufügt, von welchen der Verkehrsverein die Aus-schnitte erhielt, so kann man erschien, welch grosses Publikum die aufgebauten Nachricht von den zwei einzigen Pockenfällen als "Epidemie" serviert wurde. Es ist noch zu bemerken, dass am 4. Mai, also 6 Wochen später, die gleiche Notiz immer noch in den einheimischen Blättern herumspukte. Die gleichlautende Fassung derselben liess sie allerdings als das Werk einer nachrichtenarmen Agentur erscheinen.

Ueber die Folgen dieser Tendenzenachricht stellt der Verkehrsverein folgendes fest: Bis zum 1. April laufenden Jahres verzeichneten die offiziellen statistischen Erhebungen eine regelmässige Zunahme in der Zahl der in den Hotels übernachtenden Fremden gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahrs; am 15. April trat jedoch ein plötzlicher Stillstand ein, der sich bis zum 30. April sogar in einem Monat 1215 Logistagen verwandte.

Ist dies dem Zufall zuzuschreiben, oder ist's nicht viel mehr die Wirkung des erwähnten Artikels in der Presse, deren Macht ja kein leerer Wahn ist?

Es ist noch zu erwähnen, dass das Department des Innern dem "Petit Nîçois", der als erster die Nachricht brachte, eine Berichtigung zukommen liess. Sie fand sofort Aufnahme, doch war das Uebel bereits geschehen, denn eine von einem grossen Blatte gebrachte Nachricht muss, durch Nachdruck und Ueberwollen befördert, ihre Rundreise durch die Welt vollenden, bevor sie endgültig begraben wird.

Und manchmal steht sie noch wieder auf!

Th. G.

Dem „Kurgast“,

der Neugründung des uneigennützigen Freunde des Hoteliers, Herrn Richard Alexander von Schlieben, leuchtet die "Wochenschrift" nochmals gründlich hinter die Kulissen, und ist dadurch im Falle, die erste Warnung (von uns in Nr. 19 erwähnt) mit weiteren Belegen zu bestreiten: Sie schreibt:

„Der Kurgast“ ist ein neues Blatt, das eine Gesellschaft m. b. H. herausgibt. Diese Gesellschaft trägt den Namen: „Verlag Erfolg“ und hat zum Begründer und Geschäftsführer den besagten Herrn von Schlieben (der in München unter der Firma Schlieben-Hartung auftrat), der auch Gründer und Inhaber des sogenannten D.-Oe.-Schw. Fremdenverkehrsvereins ist.

Inzwischen erfahren wir nun weiter, dass das neue, in Wirklichkeit von Schliebensch Blatt als das Organ des von Schliebensch Verkehrsvereins ist. Man hat es hier also mit einem wahren Rattenkönig zu tun: von Schlieben-Fremdenverkehrsverein — von Schlieben-Verlag Erfolg — von Schlieben-Der Kurgast.

Der von Schliebensch Fremdenverkehrsverein mit dem auf Irreführung berechneten Namen: „Deutsch-Oesterreichisch-Schweizerischer Fremdenverkehrsverein“ ist nur ein Privatunternehmen des Herrn von Schlieben und ist kein gemeinnütziger Verein, kein Verein, der zur allgemeinen Wohlfahrt, zur Hebung des Fremdenverkehrs beizutragen geschaffen wurde. Der sogenannte „Deutsch-Oesterreichisch-Schweizerischer Fremdenverkehrsverein“ ist ein Erwerbsunternehmen des Herrn von Schlieben; was beim Betrieb dieses angeblichen Verkehrsvereins nach Abzug der Geschäftskosten übrig bleibt, dient lediglich zum Wohle seines Inhabers, des Herrn von Schlieben.

Unerfreulich ist es, sehen zu müssen, dass die zur Hebung der allgemeinen Wohlfahrt errichteten Fremdenverkehrsvereine sich trotz der fortwährenden Aufklärung immer und immer wieder von Herrn von Schlieben zur Mitarbeit für dessen Privatunternehmungen gewinnen lassen, natürlich in dem besten Glauben, dadurch den Mitgliedern ihrer Vereine einen guten Dienst zu leisten. Das neueste Beispiel hierfür liegt eben vor uns.

Wie schon an viele andere gemeinnützige Verkehrsvereine, so sandte Herr von Schlieben auch an einen verhältnismässig noch jungen, aber rührigen und umsichtig geleiteten Verkehrsvereine eine Anzahl von Mitgliedskarten seines D.-Oe.-Schw.-Verkehrsvereins (der gar kein Verkehrsverein ist) zur Gratisverteilung und der Verein hat sie denn auch versandt.

Auf solche Weise gewinnt der Herr von Schlieben die gewaltigen Mitgliederzahlen für seinen D.-Oe.-Schw.-Fremdenverkehrsverein, wo-

mit er dann die allerbeste Reklame auch für seine anderen geschäftlichen Unternehmungen machen kann und macht.

Und so helfen die gemeinnützigen Verkehrsvereine, ohne es zu ahnen und zu wollen, den Erwerbsgeschäften des Herrn von Schlieben auf die Beine. Die öffentliche Wohlfahrt wird dadurch nicht gefordert; das Hotelgewerbe aber, das doch auch an den Fremdenverkehrsvereinen überall mit namhaften Beiträgen beteiligt ist, wird dadurch mittelbar stark geschädigt, und dieses nicht nur geschäftlich, sondern auch an seinem Rufe."

Spritz-Salat.

Skizze aus der Polackei von A. S.
Aus der "N. Z.-Ztg."

Unbarmherzig brannte die Sonne auf die zweien jungen Leute, die eilig auf die staubige Landstrasse dahinradelten. Felder und wieder Felder erblickte man in weitem Umkreis, nur ganz in der Ferne war ein dunkler Waldstreifen sichtbar und dahinter in ganz feinen, schwachen Linien ein niedriger Höhenzug; wie Maulwurfsmauern nahmen sich die Berge aus, sonst erschien die ganze Umgebung flach wie ein Tisch. Und doch war dies nicht der Fall, es war vielmehr ein eigentlich wellenförmiges Terrain, die Steigungen waren zwar so gering, dass sie leicht mit dem Rad überwunden werden konnten — es lohnte sich wirklich nicht abzusteigen — aber doch erwiderte dieses beständige Hinauf, Hinab die munteren Radfahrer auf die Dauer.

„Ist denn in diesem wunderlichen Lande überhaupt keine Ortschaft anzutreffen?“ fragte der jüngere der beiden den älteren Genossen. „Wir radeln sicher bald zwei Stunden auf dieser langweiligen Chaussee, die scheinbar eben dahin führt und dabei doch fortwährend steigt und fällt, und kommen weder an einem Haus, noch an einem Wagen, noch an einem Fussgänger vorbei. Man könnte meinen, das Land sei ausgestorben, wenn einem nicht dieses Getreide das Gegenteil bewiese, denn wo solche Getreidefelder sind, muss es doch auch Leute geben, die sie bestellen.“

„Bald kommt die Ernte, dann sieht's anders aus, dann erwacht Leben auf der Strasse und auf den Feldern,“ erwiderte der Gefährte. „Wir müssen uns übrigens beelten, wenn wir nicht nass werden wollen,“ fügte er hinzu, „die schweren dunklen Wolken hinter uns verkünden nichts Gutes; das nächste Dorf ist sicher noch eine halbe Stunde entfernt.“

Gerade als wollte er dieser Rede mehr Nachdruck verleihen, liess sich ein ferner Donner vernehmen.

Die Radler begolten diese Mahnung und jagten mit gekrümmten Rücken in Windeseile die staubige Strasse entlang. Sie erreichten das nächste Dorf eben noch, ehe ein heftiger Gewitterregen herniederprasselte und stiegen vor dem einzigen Wirtshaus, einer wenig sprechenden Kneipe, ab.

Nachdem sie ihre Räder in dem schmutzigen, von Hühnern bevölkerten Hause untergebracht hatten, betraten sie die grosse, niedrige Wirtsstube. Eine schwere, mit Alkohol und schlechten Tabakgerüchen geschwängerte Luft drang ihnen entgegen, dichter Staub lag auf den Möbeln, überall wo Reste von Bier oder Schnaps auf den Tischen zurückgeblieben waren, hatten sich ein Heer von Fliegen gesammelt, auch die von Schmutz und Staub fast undurchsichtigen Fenster waren von ihnen bedeckt.

„Hier sind wir ja in ein hübsches Nest geraten!“ rief der jüngere der Reisenden aus, indem er sich vergebens bemühte, ein verquollenes Fenster zu öffnen. „Die Reinlichkeit scheint hier nicht zu Hause zu sein, hingegen fühlen sich Fliegen, übler Geruch, Schmutz und Staub hier heimisch!“

„s' ist halt polnisch“, erwiderte gelassen der andere.

„Ihr Ober-Schlesier seid merkwürdige Menschen, wenn man sich bei euch darüber verwundert, dass in einem Dorf die Mehrzahl der Häuser krumm und schief oder dem Einsteu nahe sind, die Dächer grosse Löcher aufweisen, durch die Regen und Sonnenschein ungehindert eindringen, dass die Bauernhöfe schmutzig und unordentlich und die Gartenzäune defekt sind, dass die Weiber mit wirrem Haar und unsauberen Kleider herumlaufen und die Kinder vor Schmutz starren, immer erhält man eine fast stereotype Antwort: 's ist halt polnisch'!“

„Es ist eben die einzige Antwort, die man geben kann“, entgegnete der Freund. „Unsere Wasserpolacken besitzen manche gute Eigenschaft, aber der Sinn für Ordnung und Reinlichkeit gehen ihnen vollständig ab. Ohne die Ortschaft zu kennen, noch ihren Namen zu wissen, will ich dir beim Betreten eines Dorfes sofort sagen, ob sein Bewohner Deutsche oder Polen sind. Auf dem Hofe und in dem Häuschen des geringsten deutschen Arbeiters trifft du mehr Ordnung und Sauberkeit als beim reichsten polnischen Bauern.“

Indessen war mit dem polnisch-katholischen Gruss: Gelobt sei Jesus Christus! die Wirtin eingetreten und warnte auf die Befehle ihrer Gäste.

„Können wir etwas zu essen bekommen?“ fragte der ältere der jungen Leute.

Statt aller Antwort schüttelte sie den Kopf, „Aber etwas zu trinken? Haben sie Bier?“ fragte er weiter.

Verständnisvoll nickte sie sie davon, um bald mit zwei gefüllten Biersiebeln zurückzukehren, die sie vor den Gästen auf den schmutzigen Tisch setzte.

Wischen Sie doch einmal den unsauberen Tisch ab", befahl nun der jüngere der Gäste und mache, um seinen Wunsch zu verdeutlichen, ohne die Tischplatte damit zu berühren, mit seinem Taschentuch in der Luft die Bewegung des Abwischens.

"Ja, abwischen!" rief die Frau, und ehe sich der Gast dessen versah, hatte sie sich seines Taschentuches bemächtigt und rieb mit viel Eifer und Anstrengung den ganzen langen Tisch der Wirtsstube damit ab. Dann gab sie mit einem freundlichen Lächeln dem betroffenen Besitzer sein entwöhntes Eigentum zurück. Die harmlose Freundlichkeit der Wirtin und das Entsetzen, ja der Ingram des Freuden bildeten einen so komischen Kontrast, dass sein Begleiter in ein nicht enden wollendes Gelächter ausbrach.

"Deine oberschlesische Heimat ist ein entsetzliches Land!" brummte wütend der andere, entschuldigte du diese Unverschämtheit auch wieder mit dem Wort: 's ist halt polnisch?"

"Natürlich, womit denn sonst? stieß der Angeredete unter Lachen hervor. "Einer Deutschen fiele es doch überhaupt nicht ein, den Tisch mit einem Taschentuch abzuwischen, darum würde sie auch nicht auf den Gedanken kommen, dass du ihr das deinetwegen dazu abtestest. Ich will aber doch versuchen, von dieser Priesterin der Sauberkeit einen Mittagessen zu erpressen."

"Hier in diesem Hause esse ich keinen Bissen, man kann ja nicht wissen, was für eklige Dinge man mit der Speise hinunter schluckt", versicherte der Gefährte.

"Aber Eier wirst du doch geniessen, sollten sie auch etwas unsauber aussehen, so ist das ja nur äußerlich. Haben Sie Eier?" wandte er sich hierauf an die Wirtin.

"Ja, sarr frische Eier!", entgegnete diese.

"Gut, so kochen Sie uns sechs Eier."

"Arte Eier, oder weiche Eier?" fragte die Frau.

"Harte" lautete die Antwort. "Wie ich eben sehe, haben Sie im Garten sehr schönen Salat, können Sie uns nicht etwas Specksalat dazu geben?"

"Nicht Specksalat, aber Spritzsalat", antwortete die Polin.

"Spritzsalat? Was ist denn das?" fragte verwundert der Fremde.

"Was! Sie nicht kennen Spritzsalat? Spritzsalat ist Salat mit Butter, Essig und Salz, Spritzsalat sarr gut!" sagte erstaunt die Wirtin.

"Nun gut, dann machen Sie uns einen guten Spritzsalat, aber schnell, wir sind sehr hungrig!" befahl der junge Mann der dann rasch Davonleilende.

"Ich esse jedenfalls nicht von deinem Spritzsalat, ich werde mich mit den Eiern begnügen, auch das Bier überlasse ich dir gern", bemerkte nun der Jüngere; "lieber hungrig ich, als dass ich in einem so unsauberen Nest etwas zu mir nehme!"

"Nun, drei harte Eier werden wohl den ersten Hunger stillen", antwortete lächelnd der Freund. "Der Salat ist übrigens von dem strömenden Regen so sauber abgewaschen, dass ihm keine polnische Unsauberkeit mehr etwas anhaben kann."

"Aber die Gefäße?" warf der Genosse ein.

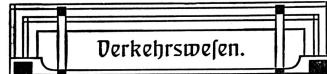
"Was ich nicht weiss, macht mir nicht heiss! Wenn man in Ober-Schlesien auf Reisen ist, darf man nicht zu peinlich sein. Am besten ist es, wenn man sich um die Zubereitung der Speisen nicht weiter bekümmert, und ein Auge zu drückt", sprach der Schlesier, indem er mit langen Schritten die Wirtsstube durchmass, während sein Freund, ein Liedchen pfeifend, am Fenster stand und in den strömenden Regen hinaussah.

Es mochte eine Vierstundige vergangen sein, da erschien die Wirtin wieder, setzte

zuerst Teller, Brot und Butter auf den Tisch, und brachte dann die Eier und eine grosse Schüssel voll grünen Salat herbei, der eigentlich sehr verlockend aussah, wenn man den staubigen Rand der Schüssel nicht beachte. Nun ergriff die Frau ein Messer, schnitt ein grosses Stück Butter ab und schob es zur grossen Verwunderung ihrer Gäste in den Mund. Während die beiden sich noch im stillen fragten, was das wohl zu bedeuten habe, neigte sie sich ein wenig über die Schüssel und spritzte mit viel Geschick durch die zugespitzten Lippen einen feinen gelben Strahl der im Munde zerlassene Butter auf die schönen, grünen Salatblätter, während sie diese zu gleicher Zeit mit ihren unsauberen Händen durcheinander mache.

Das also war Spritzsalat! —

Ich empfehle dem geneigten Leser dieses Küchenrezept, das sich in keinem Kochbuch finden soll und in keiner Kochschule gelehrt wird zur Nachahmung und wünsche ihm guten Appetit!



Bahnlinie Wil-Konstanz. Der St. Galler Grossrat bewilligte an den Bau dieser Linie eine Subvention von Fr. 250.000.

Von der Greina. Die Konzessionsbewerber für das Greinaprojekt reichten den Eisenbahndepartement eine Variante des Eisenbahndepartement eine Variante des Eisenbahndepartement einer Variante der Greina, 57 km Länge ein. Dadurch wird die effektive und namentlich die virtuelle Länge der Greinalinie wesentlich verkürzt. Die Gesamtkosten der Greinalinie stellen sich nach der neuen Variante auf Fr. 124.884.000.

Eisenbahnlisches aus dem Tessin. Für die Vorstudien zu einer Linie Locarno-Fondo-Tocco (Verbindung zwischen Gotthard- und Simplonbahn) votierte die Gemeinde Locarno 30.000 Fr., die Gemeinde Muralto Fr. 20.000. — Die Gemeinde Biasca bewilligte einen ersten Beitrag von Fr. 150.000 für die Greinabahn. — Die Erstellung der Misoxerhahn überschreitet den Voranschlag um Fr. 140.000.

Internationale Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen. Nachdem Freitag, den 17. Mai, die Beratungen der Plenarversammlungen zum Abschluss gekommen waren, fand am 18. in Bern die Unterzeichnung des Gesetzesprojekts über die technische Einheit und bestätigung den Vollzchluss der Güterverwaltung statt. Das erste stand gegenüber dem bestehenden Inhalt bedeutende Erweiterungen durch Aufnahme von Basislinien und über den Unterhaltungszustand des Rollmaterials und über die Beladung der Güterwagen erfahrene. Am Zollverschlussprotokoll sind dagegen nur un wesentliche Änderungen angebracht worden.

Vereinfachung der Gütertarife in Italien. Wie die Zeitung für den internationalen Eisenbahntransport dem "Giornale dei Trasporti" entnommt, ist in dem Gesetzesentwurf über die definitive Ordnung des Staatsbetriebes der Eisenbahnen Italien vorgesehen, dass die Tarifabstimmungen innerhalb drei Jahren von der Promulgation des Gesetzes an revidiert werden. Die internationale Übereinkunft ist angepasst worden, und dass innerhalb der gleichen Frist auch die Gütertarife zu vereinfachen sind. Eine solche Vereinfachung ist in der Tat höchst notwendig. Die Tarife sind viel zu kompliziert und daher für den Verkehr höchst beschwerlich. Die Güterklassifikation hat z. B. 3000 verschiedene Positionen.

Personenverkehr im Monat April 1907. Goldharn 304.000 Personen (1906: 319.993); Wittenbahn 30.500 (44.302); Thunerseebahn 41.500 (40.920); Gürbetalbahn 65.200 (53.067); Spiez-Frutigenbahn 9100 (9305); Spiez-Erlenbachbahn 13.400 (13.109); Erlangen-Zweissimmenbahn 10.400 (10.338); Tössatalbahn 3.600 (3.550); Langenthal-Huttwilbahn 18.000; Huttwil-Wohlenbahn 15.000; Seetalbahn 51.800; Sihltalbahn 40.600; Vitznau-Rigi-Bahn 2.997; Montreux-Oberlandbahn 26.047 (29.439); Appenzeller-Bahn 52.000; Bern-Neuenburgbahn 55.700; Sennetalbahn 7.060; Regionalbahn Saigeneig-La Chaux-de-Fond 29.400; Oensingen-Balsthal-Bahn 20.000; Rorschach-Heiden-Bahn 8964; Rüttische Bahn 82.194; Schweizerische Südostbahn 36.000; Schweizerische Bundesbahnen 5.884.000.

In vier Tagen über den Atlantischen Ozean. Aus New-York wird berichtet: Der bekannte amerikanische Marinearchitekt Louis Nixon, der für die amerikanische Marine bereits mehrere Schiffe entworfen hat, teilt mit, dass er soeben das Patent auf eine neue Schiffsmaschine erhalten hat, mit deren Anwendung die Reise über den Atlantischen Ozean nur vier Tage dauern soll. Die neue Maschine wird durch Gas betrieben. Nixon gäbt an, dass das erste Fahrzeug, das mit seinen Maschinen in vier Tagen die Überfahrt von Amerika nach Europa aufnehmen wird, ein Torpedozister von 650 Tons sein wird. Die Maschine wird 12.000 Pferdestärken indizieren; das Fahrzeug soll das im Innern seiner Geschwindigkeit von 33 Knoten die Stunde, bei einer Maximalgeschwindigkeit von 33, durchhalten. Die Maschinerie hat ein Gewicht von nur 210 Tons. Der Erfinder will die Macht nicht nennen, in deren Auftrag die neue Zerstörer gebaut wird, aber nach den Verhandlungen, die Nixon in letzter Zeit mit der russischen Regierung geführt hat, nimmt man an, dass es sich um einen Auftrag der russischen Marine handelt.

Die Bahn über die Anden. Wie es heisst, wird die Anden-Bahn, welche Chile mit Argentinien, den Stillen mit dem Atlantischen Ozean verbinden soll, wahrscheinlich im Jahre 1908 vollendet sein und Verkehr übergeben werden. Es wird die erste Eisenbahnlinie des Bahn sein, welche die Südamerika durchzieht. Die Konzession wurde im Jahre 1888 von der argentinischen Regierung erteilt. Die Ausführung des Baus begegnete jedoch grossen finanziellen Schwierigkeiten und im Jahre 1892 mussten die Arbeiten eingestellt werden. Die englische Gesellschaft "Argentina Great Western Company" übernahm dann die Fortsetzung des Baus und ihr ist es zu danken, dass das Werk heute nahe vor seiner Vollendung steht. Die Bahn, welche eine Spurbreite von einem Meter hat, geht von Mendoza aus und führt durch den Anden, die Anden durchquert diese in einer Höhe von 4000 Metern mittels einer dreikilometer langen Tunnel. An der chilenischen Abdachung gelangt sie sodann nach Los Andes und endet am Stillen Ozean. Die Bahn wird eine grosse Bedeutung erlangen. Bis jetzt können die Erzeugnisse Chiles nur auf dem Seeweg nach Osten befördert werden, in Zukunft werden sie mit der Eisenbahn nach den argentinischen Häfen gelangen.

Zwangslösigkeit auf amerikanischen Eisenbahnen. Der Amerikaner erhebt den Vorwurf gegen die Europäer, dass sie den Ortsveränderungen der Bürger allzuviel Hinderissen in den Weg legten. In Amerika haben keinerlei verwickelte und unübersichtliche Veranlassungen, so begann eine kurze Erzstraße von einer Gitarre zu führen. Die Bahn, welche die Greina verläuft, ist eine der längsten in Chile und wird nach San Francisco reisen. Ich gehe zur Station, wo es keine Bahnsteigsperrre gibt wie bei euch, wo jedermann frei zwischen den Zügen umherwandern darf. Schnell sucht man sich eine hübsche Ecke aus. Niemand fragt mich, ob ich ein Billett habe. Während man noch mit den Freunden plaudert, während man das Geleit gegeben hat, merkt man, dass der Zug sich langsam in Bewegung setzt. Ist man zu Stadt hinaus, so liegen Ebenen und Wälder auf einem vorüber. Ein Tag vergeht, der zweite kommt und nach dem zweiten Frühstück erscheint ein Kontrollor. "Bitte die Billette", sagt der Schaffner, "wohin fahrt Sie?" "Nach dem Salzsee", "Allright, Kostet so und so und so", "Hier ist das Geld", "Danke. Und Sie Herr?" sagt der Schaffner und wendet sich an mich. "Hier ist mein Billett", "Danke", antwortet er und durchlochert es. "Und Sie, Herr?" fragt er einen dritten Reisenden. "Ich habe kein Billett", "Tut nichts, Wohn fahren Sie?", "Nach San Francisco", "Kostet so und so viel", "Ich habe kein Geld", "Um so schlimmer". Und der Beamte streckt den Arm aus, den Notsignal und bringt den Zug zum Stehen. "Doch Sie sollt nicht fahren", "Ich habe kein Billett", "Wie soll ich dann ansteigen?", "Danke", "Hier ist mein Billett", "Wir waren mitten auf der weiten Prärie", fügt der Amerikaner hinzu, "und man kann sich das Gesicht des armen Teufels vorstellen". Und dabei will er sich ausschütten vor Lachen.

Unsere Eisenbahnpolitik auf falschen Wegen. In einem längeren Artikel in dem "Basler Nachrichten" behandelt Dr. Steiger unsere neueste Eisenbahnpolitik. Seine Ausführungen gelingen ungefähr in folgendem: Der nationale Gedanke fehlt unfehlbar. Er fehlt gegenwärtig praktizierte Eisenbahnpolitik. Er fehlt die starke Hand, welche die Flut von neuen Eisenbahnprojekten sichtet, sie vom nationalen Standpunkt aus wertet und nur wenige, aber gute Linien, von denen sicher steht, dass sie das Interesse unserer Bundesbahnen nicht gefährdet, berücksichtigt. Wer kann sich nicht erinnern, dass die Bahnlinie von der Generaldirektion, aber nicht vom Bundestag, die Bahnlinie bestellt und diese sind es, nach welchen sie sich richten muss. Steiger weist in seinen Ausführungen auf die neuesten Eisenbahnprojekte hin. Ohne Rücksicht auf "Kaiser und Reich" haben die Berner den Lötschbergbau organisiert. Sie werden nach dem Prinzip auch Münster-Grenzen durchstossen, sobald die Unternehmung finanziert ist, was mit Hilfe der Franzosen und der Ostbahn ermöglicht werden soll. Die Absichten der Bündner sind nicht

worfen hat, teilt mit, dass er soeben das Patent auf eine neue Schiffsmaschine erhalten hat, mit deren Anwendung die Reise über den Atlantischen Ozean nur vier Tage dauern soll. Die neue Maschine wird durch Gas betrieben. Nixon gäbt an, dass das erste Fahrzeug, das mit seinen Maschinen in vier Tagen die Überfahrt von Amerika nach Europa aufnehmen wird, ein Torpedozister von 650 Tons sein wird. Die Maschine wird 12.000 Pferdestärken indizieren; das Fahrzeug soll das im Innern seiner Geschwindigkeit von 33 Knoten die Stunde, bei einer Maximalgeschwindigkeit von 33, durchhalten. Die Maschinerie hat ein Gewicht von nur 210 Tons. Der Erfinder will die Macht nicht nennen, in deren Auftrag die neue Zerstörer gebaut wird, aber nach den Verhandlungen, die Nixon in letzter Zeit mit der russischen Regierung geführt hat, nimmt man an, dass es sich um einen Auftrag der russischen Marine handelt.

Die Bahn über die Anden. Wie es heisst, wird die Anden-Bahn, welche Chile mit Argentinien, den Stillen mit dem Atlantischen Ozean verbinden soll, wahrscheinlich im Jahre 1908 vollendet sein und Verkehr übergeben werden. Es wird die erste Eisenbahnlinie des Bahn sein, welche die Südamerika durchzieht. Die Konzession wurde im Jahre 1888 von der argentinischen Regierung erteilt. Die Ausführung des Baus begegnete jedoch grossen finanziellen Schwierigkeiten und im Jahre 1892 mussten die Arbeiten eingestellt werden. Die englische Gesellschaft "Argentina Great Western Company" übernahm dann die Fortsetzung des Baus und ihr ist es zu danken, dass das Werk heute nahe vor seiner Vollendung steht. Die Bahn, welche eine Spurbreite von einem Meter hat, geht von Mendoza aus und führt durch den Anden, die Anden durchquert diese in einer Höhe von 4000 Metern mittels einer dreikilometer langen Tunnel. An der chilenischen Abdachung gelangt sie sodann nach Los Andes und endet am Stillen Ozean. Die Bahn wird eine grosse Bedeutung erlangen. Bis jetzt können die Erzeugnisse Chiles nur auf dem Seeweg nach Osten befördert werden, in Zukunft werden sie mit der Eisenbahn nach den argentinischen Häfen gelangen.

Zwangslösigkeit auf amerikanischen Eisenbahnen. Der Amerikaner erhebt den Vorwurf gegen die Europäer, dass sie den Ortsveränderungen der Bürger allzuviel Hinderissen in den Weg legten. In Amerika haben keinerlei verwickelte und unübersichtliche Veranlassungen, so begann eine kurze Erzstraße von einer Gitarre zu führen. Die Bahn, welche die Greina verläuft, ist eine der längsten in Chile und wird nach San Francisco reisen. Ich gehe zur Station, wo es keine Bahnsteigsperrre gibt wie bei euch, wo jedermann frei zwischen den Zügen umherwandern darf. Schnell sucht man sich eine hübsche Ecke aus. Niemand fragt mich, ob ich ein Billett habe. Während man noch mit den Freunden plaudert, während man das Geleit gegeben hat, merkt man, dass der Zug sich langsam in Bewegung setzt. Ist man zu Stadt hinaus, so liegen Ebenen und Wälder auf einem vorüber. Ein Tag vergeht, der zweite kommt und nach dem zweiten Frühstück erscheint ein Kontrollor. "Bitte die Billette", sagt der Schaffner, "wohin fahrt Sie?" "Nach dem Salzsee", "Allright, Kostet so und so und so", "Hier ist das Geld", "Danke. Und Sie Herr?" sagt der Schaffner und wendet sich an mich. "Hier ist mein Billett", "Danke", antwortet er und durchlochert es. "Und Sie, Herr?" fragt er einen dritten Reisenden. "Ich habe kein Billett", "Tut nichts, Wohn fahren Sie?", "Nach San Francisco", "Kostet so und so viel", "Ich habe kein Geld", "Um so schlimmer". Und der Beamte streckt den Arm aus, den Notsignal und bringt den Zug zum Stehen. "Doch Sie sollt nicht fahren", "Ich habe kein Billett", "Wie soll ich dann ansteigen?", "Danke", "Hier ist mein Billett", "Wir waren mitten auf der weiten Prärie", fügt der Amerikaner hinzu, "und man kann sich das Gesicht des armen Teufels vorstellen". Und dabei will er sich ausschütten vor Lachen.

Tit. Schweizer Hotel-Revue.

Stattet Sie mir die höfliche Anfrage zur öffentlichen Beantwortung in unserem Vereinsorgan, ob wir gehalten sind, einen Brief resp. Zirkular, worin eine Firma sanitäre Einrichtungen und Zentralheizungen den Gästen dienigen Hotels aufzählt, in welche Ihre Installationen zu treffen sind, an unsere Gäste zu melden. Wir auch die sanitären Anlagen in den Hotels nicht genannt, ob die Firma erachtet sind, so darf meine Erachtung doch nicht der Schein erweckt werden, als seien nur diese Anlagen rationell erstellt und daher vom sanitären Gesichtspunkte aus die einzige zulässigen. Das Gleiche gilt laut Zirkular auch von den Heizungsanlagen. Ich wäre Ihnen für eine Aufklärung in obigem Sinne sehr dankbar.

A n t w o r t: Selbstverständlich ist das, wenn

derartige Mitteilungen verschlossen an Ihre Gäste gelangen, wie es hier der Fall ist. Sie solle abliefern haben. Auch bei offenen Sendungen sollte es geschehen, jedoch wird man einem Hotelier kaum vertrauen können, wenn er für Drucksachen, deren Inhalt ihm zu schändlich gezeigt ist, nicht den entsprechenden Zirkular mitbringt. Ich verstehe, dass die Firma erachtet, wenn sie ihre weitverzweigten Verbindungen zu Propagandazwecken benutzt; jedoch scheint uns, die hier in Frage kommende Firma gehe in ihrem Eifer zu weit, wenn sie ihre Reklamen direkt an die Gäste derjenigen Hotels verschickt, in denen ihre Installationen nicht zu finden sind. Der Inhalt des bet. Zirkulars gleicht schon mehr einer Einladung zum Wechsel des Hotels und können wir deshalb Ihnen Unwillen darüber sehr wohl begreifen. Wir haben es vorläufig unterlassen, den Namen der Firma zu nennen, vielleicht bringt diese Notiz Abhilfe.

Vertragsbruch. — Rupture de contrat.

Franz Haid, Saalkellner aus München.

W. Spaeth, Hotel Bayerischer Hof, Lindau.

A u s k u n f t über

Philippe Stirnimann, Liftier erachtet

Greter & Mühl, Hotel Germania, Luzern.

Hieu als Beilage: „Personal-Anzeiger“.

A V I S.

Avant que vous achetez en Suisse ou à l'Etranger

un Hôtel, Pension, etc., ne manquez pas de demander à l'Hotels-Office à Genève des renseignements sur le

rendement possible, la situation, l'avvenir et l'estimation de la valeur réelle de l'affaire que l'on vous propose. L'Hotels-Office, dirigé par un groupe d'experts bien connus, a le principe de seconder et conseiller les acheteurs moins expérimentés.

D e s s e r t - A r t i k e l

Waffeln, Marke „Papagei“

Biscuits, Zwiebacks, Geléefrüchte, Bananen

Aktiengesellschaft vormals

Rooschütz, Heuberger & C°, Bern.

3035 (E 7097)

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

2036

2037

2038

2039

2040

2041

2042

2043

2044

2045

2046

2047

2048

2049

2050

2051

2052

2053

2054

2055

2056

2057

2058

2059

2060

2061

2062

2063

2064

2065

2066

2067

2068

2069

2070

2071

2072

2073

2074

2075

2076

2077

2078

2079

2080

2081

2082

2083

2084

2085

2086

2087

2088

2089

2090

2091

2092

2093

2094

2095

2096

2097

2098

2099

2100

2101

2102

2103

2104

2105

2106

2107

2108

2109

2110

2111

2112

2113

2114

2115

2116

2117

2118

2119

2120

2121

2122