

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

Rubrik: Verkehrswesen

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>

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, "entschuldigt du diese Unverschämtheit auch wieder mit dem Wort: 's ist halt polnisch?"

"Natürlich, womit denn sonst?" stieß der Angeredete unter Lachen hervor. "Einer Deutschen fiebt 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.

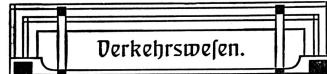
"Was ich nicht weiss, macht mir nicht heiss! Wenn man in Ober-Schlesien auf Reisen ist, darf man nicht zu peinlich sein. Am besten ist es, wenn man sich um die Zubereitung der Speisen nicht weiter bekümmert, und ein Auge zu drückt", sprach der Schlesier, indem er mit langen Schritten die Wirtsstube durchmass, 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 Grosses Rat 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 mit einer tiefenliegenden Tunnel Schweizlinie von 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 ordnet gegenüber dem bestehenden Inhalt bedeutende Erweiterungen durch Aufnahme von Basislinien und über den Unterhaltungszustand des Rollmaterials und über die Beladung der Güterwagen erfahren. 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 Umtarifierung 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. Goldbahn 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; Sensetalbahn 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 ent

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 Landes sein, welche die gesamte Südamerika durchzieht. Die Konzession wurde im Jahre 1888 von der argentinischen Regierung erteilt. Die Ausführung des Baus begreift 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 Baues 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 bis zum Meer, durchschneidet diese Höhe von 4000 Metern mittels eines dreikilometer langen Tunneln. 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.

Wen in Amerika haben keinerlei verwinkelte und unpraktische Veranstaltungen, so begann eine kurze Erzählausgabe in der "Globe" zu erzählen.

Zum Beispiel ich wohne in Chicago und will 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, denkt das Notzignal und bringt den Zug zum Stehen. "Doch Sie sollt nicht fahren", erwidert er dazu, "Wie soll ich denn ansteigen?" "Danke", erwidert er. "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 praktizierten 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 Bundesstaaten nicht gefährdet, berücksichtigt. Wen man nicht auf die Eisenbahnpolitik achtet, kann nicht auf die Güterverwaltung achten. Nicht die Generaldirektion, aber auch nicht der Bundesrat. Sie wird gemacht von den einzelnen Landesstellen 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-Grenchen durchstossen, sobald die Unternehmung finanziert ist, was mit Hilfe der Franzosen und der Ostbahn ermöglicht werden soll. Die Absichten der Bündner sind nicht

viel besser. Sie warten blos auf die Erteilung der Konzession, dann wird der Spillen finanziert und erbaut, ohne dass stark erwogen wird, ob er die Bundesbahnen schädigt oder die Schweiz von Italien eisenbahnpolitisch abhängig macht oder sie militärisch schwächt. Als direkt anti-national ist die Politik zu bezeichnen, mit der man eine Konkurrenzbaustelle Chur-Lichtensteiner-Brenner erwartet. So operieren auch die Firma Herren und Geiss, welche eigentlich eine Eisenbahnwirtschaft uns führen. Jedenfalls nicht zum Guten. Es ist an der Zeit, dass man sich in leitenden Kreisen des Bundes und der Bundesbahnen darauf besinnt, wohin man eigentlich steuern will, sonst könnte die Zukunft der schweiz. Bundesbahnen einem wirklich bangen Mittel, um einigermassen Ordnung in dieses Chaos zu bringen, sind nach der Ansicht Dr. Steiglers die folgenden: Rückkauf des Geiss Bahnhofes, Verlängerung des Haunsteins, eine nationale Lösung der ostschweizerischen Eisenbahnfrage.



Herr Samuel Baumann, Hotelier in Grindelwald, Herr Fritz Kaufmann, Hotelier auf Schynige Platte und Herr Würigler-Wichter, Kaufmann in Aarburg, haben unter der Firma Palace-Grand-Hotel und Pension Victoria und Kursaal Grindelwald eine Kollektivgesellschaft eingegangen, welche mit dem 18. Mai 1907 begonnen und zum Zwecke die Erwerbung des Hotels Eiger, Erwerbung und Umbau des Hotels Victoria, Erstellung des Kursaals und Bau der Drahtseilbahn nach der Ofni hat.



Tit. Schweizer Hotel-Revue. Gestatten 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 welche Gäste zugezogen sind. Wie auch die anderen Anlagen in diesen Hotels nicht genutzt werden, ob die Firma erlaubt 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 abzulefern haben. Auch bei offenen Sendungen sollte es geschehen, jedoch wird man einem Hotelier kaum vertrauen können, wenn er für Drucksachen, deren Inhalt zu schützen geeignet ist, nicht den entsprechenden Zirkular mitbringt. Ich kann Ihnen nur empfehlen, wenn sie ihre weiterverzweigten 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 kann wir deshalb Ihnen Unwillen darüber sehr wohl begreiffen. 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 Philipp Stirnimann, Liftier erachtet Greter & Mühl, Hotel Germania, Luzern. Hiezu 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'Hôtel-Office de 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'Hôtel-Office, dirigé par un groupe d'hôteliers bien connus, a le principe de seconder et conseiller les acheteurs moins expérimentés.



Dessert-Artikel

Waffeln, Marke „Papagei“

Biscuits, Zwiebacks, Geléefrüchte, Bananen

Aktiengesellschaft vormals

Rooschüz, Heuberger & C°, Bern.



Angenehme Lage. Moderner Komfort.

Lift. Zentral-Heizung. Auto-Garage.

Mässige Preise.

377



CE PRODUIT tue infailliblement tous les cafards (et leurs œufs) quel que soit le degré de la contamination.

UN SEUL ESSAI VOUS CONVAINCRÀ.

3019 Conditions générales.

FRANCE, envoi franco contre remboursement.

ÉTRANGER, joindre 1 franc supplément de port.

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334

334