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

Rubrik: Briefkasten

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: 14.12.2025

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 machte, um seinen Wunsch zu verdeutlichen, ohne die Tischplatte damit zu berühren, mit seinem Taschentuch in der Luft die Bewegung des Abwischens.

„Ja, 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 entweihtes Eigentum zurück. Die harmlose Freundlichkeit der Wirtin und das Entsetzen, ja der Ingrimm des Freundes 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, „entschuldigst 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 deinige dazu anbötest. Ich will aber doch versuchen, von dieser Priesterin der Sauberkeit ein Mittagessen zu erpressen.“

„Hier in diesem Hause esse ich keinen Bissen, man kann ja nicht wissen, was für eklige Dinge man mit der Speise hinunterschluckt“, 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, serr frische Eierr“, entgegnete diese.

„Gut, so kochen Sie uns sechs Eier“.

„Arte Eierr, oder weiche Eierr?“ 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?“

„Nich 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 serr 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 Davoneilenden.

„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 hungere ich, als dass ich in einem so unsaubern 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 zudrückt“, 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 Viertelstunde 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 beachtete. 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 Strah der im Munde zerlassenen Butter auf die schönen, grünen Salatblätter, während sie diese zu gleicher Zeit mit ihren unsaubern Händen durcheinander machte.

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!

Verkehrswesen.

Bahnlinie Wil-Konstanz. Der St. Galler Grosse Rat bewilligte an den Bau dieser Linie eine Subvention von Fr. 250,000.

Von der Greina. Die Konzessionsbewerber für das Greinaprojekt reichten dem Eisenbahndepartement eine Variante für einen tieferliegenden Tunnel Somvix-Giumo von 27,5 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. 124,894,000.

Eisenbahnliches aus dem Tessin. Für die Vorstudien zu einer Linie Locarno-Fondo-Toce (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 Misoxerbahn überschreitet den Voranschlag um Fr. 140,000.

Internationale Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen. Nachdem Freitag, den 17. Mai, die Beratungen der Plenarversammlungen zum Abschlusse gekommen waren, fand am 18. ds. in Bern die Unterzeichnung der Schlussprotokolle betreffend die technische Einheit und betreffend den Zollverschluss der Güterwagen statt. Das erstere hat gegenüber dem bestehenden Inhalt bedeutende Erweiterungen durch Aufnahme von Bestimmungen über den Unterhaltungszustand des Rollmaterials und über die Beladung der Güterwagen erfahren. Am Zollverschussprotokoll sind dagegen nur unwesentliche Abänderungen angebracht worden.

Vereinfachung der Gütertarife in Italien. Wie die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport dem „Giornale dei Trasporti“ entnimmt, ist in dem Gesetzesentwurf über die definitive Ordnung des Staatsbetriebes der Eisenbahnen in Italien vorgesehen, dass die Tarifbedingungen innerhalb drei Jahren von der Promulgation des Gesetzes an revidiert und dem Internationalen Uebereinkommen angepasst werden müssen, und dass innerhalb der gleichen Frist auch die Gütertarife zu vereinfachen seien. 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 Mônat April 1907. Gotthardbahn 304,000 Personen (1906: 319,993); Winentalbahn 30,500 (44,302); Thunerseebahn 41,500 (40,920); Gürbetalbahn 65,200 (53,057); Spiez-Frutigenbahn 9100 (9305); Spiez-Erlenbachbahn 13,400 (13,109); Erlenbach-Zweisimmenbahn 10,400 (10,338); Tössthalbahn 52,500 (53,553); Waldenburgerbahn 10,500 (10,569); Emmentalbahn 88,700, Burgdorf-Thun-Bahn 46,000; Langenthal-Huttwilbahn 18,000; Huttwil-Wolhusenbahn 15,000; Seetalbahn 51,800; Sihltalbahn 40,600; Vitznau-Rigibahn 2,997; Montreux-Oberlandbahn 25,047 (29,439); Appenzeller-Bahn 52,000; Bern-Neuenburgbahn 55,700; Sensetalbahn 7,060; Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds 20,400; Oensingen-Balsthal-Bahn 20,000; Rorschach-Heiden-Bahn 8964; Rätische 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 gibt an, dass das erste Fahrzeug, das mit seinen Maschinen in vier Tagen die Ueberfahrt von Amerika nach Europa aufnehmen wird, ein Torpedozerstörer von 650 Tons sein wird. Die Maschine wird 12,000 Pferdekräfte indizieren; das Fahrzeug soll damit imstande sein, eine ständige Geschwindigkeit von 30 Knoten die Stunde, bei einer Maximalschnelligkeit von 33, durchzuhalten. Die Maschinerie hat ein Gewicht von nur 210 Tons. Der Erfinder will die Macht nicht nennen, in deren Auftrag der 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 dem Verkehr übergeben werden. Es wird dies die erste transkontinentale Bahn sein, welche Südamerika durchzieht. Die Konzession wurde im Jahre 1886 von der argentinischen Regierung erteilt. Die Ausführung des Baues 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 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 am Fusse der Anden aus und durchquert diese in einer Höhe von 4000 Metern mittelst eines drei Kilometer langen Tunnels. 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 Seewege nach Osten befördert werden, in Zukunft werden sie mit der Eisenbahn nach den argentinischen Häfen gelangen.

Zwangslosigkeit auf amerikanischen Eisenbahnen. Der Amerikaner erhebt den Vorwurf gegen die Europäer, dass sie den Ortsveränderungen der Bürger allzuviel Hindernisse in den Weg legten. Wir in Amerika haben keinerlei verwickelte und unnützliche Veranstaltungen, so begann eine kurze Erzählung, die im „Globe Trotter“ wiedergegeben wurde. Zum Beispiel, ich wohne in Chicago und will nach San Francisco reisen. Ich gehe zur Station, wo es keine Bahnsteigsperre gibt wie bei euch, und wo jedermann frei zwischen den Zügen umherwandern darf. Schnell sucht man sich eine hübsche Ecke aus. Niemand fragt mich, ob ich ein Billet habe. Während man noch mit den Freunden plaudert, die einem das Geleit gegeben haben, merkt man, dass der Zug sich langsam in Bewegung setzt. Ist man zur Stadt hinaus, so fliegen Ebenen und Wälder an einem vorüber. Ein Tag vergeht, der zweite kommt und nach dem Frühstück erscheint ein Kontrolleur. „Bitte die Billets“. „Ich habe kein Billet“. „Tut nichts“, sagt der Schaffner, „wohin fahren Sie?“ „Nach dem Salzsee“. „Allright. Kostet so und so viel“. „Hier ist das Geld.“ „Danke. Und Sie Herr?“, sagt der Schaffner und wendet sich an mich. „Hier ist mein Billet“. „Danke“, antwortete er und durchlocht es. „Und Sie, Herr?“ fragt er einen dritten Reisenden. „Ich habe kein Billet“. „Tut nichts. Wohin fahren Sie?“. „Nach San Francisco“. „Kostet so und so viel“. „Ich habe kein Geld“. „Um so schlimmer“. Und der Beamte strekte den Arm aus, zieht das Notsignal und bringt den Zug zum Stehen. „Der Herr will aussteigen“, bemerkt er dazu. „Wie, wo soll ich denn aussteigen?“. „Gerade hier“. „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 den „Basler Nachr.“ behandelt Dr. Steiger unsere neueste Eisenbahnpolitik. Seine Ausführungen gipfeln ungefähr in folgendem: Der nationale Gedanke fehlt unserer gegenwärtig praktizierten Eisenbahnpolitik. Es 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 nationalen Bundesbahnen nicht gefährden, berücksichtigt. Wer macht unsere neue Eisenbahnpolitik? Nicht die Generaldirektion, aber auch nicht der Bundesrat. Sie wird gemacht von den einzelnen Landesteilen 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 demselben 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 bloss auf die Erteilung der Konzession, dann wird der Splügen 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 Konkurrenzbahn Chur-Lichtenstein-Bregenz anstrebt. So operieren auch die Faucille-Herren in Genf. Wohin soll eigentlich eine solche 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 bange machen. Mittel, um einigermassen Ordnung in dieses Chaos zu bringen, sind nach der Ansicht Dr. Steigers die folgenden: Rückkauf des Genfer Bahnhofes, Verbesserung des Hauensteins, eine nationale Lösung der ostschweizerischen Eisenbahnfrage.

Handelsregister.

Herr Samuel Baumann, Hotelier in Grindelwald, Herr Fritz Kaufmann, Hotelier auf Schynige Platte und Herr Würgler-Wächter, Kaufmann, in Aarburg, haben unter der Firma Palace-Grand-Hotel und Pension Viktoria 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 Viktoria, Erstellung des Kursaals und Bau der Drahtseilbahn nach der Ofni hat.

Briefkasten.

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 sanitärer Einrichtungen und Zentralheizungen den Gästen diejenigen Hotels aufzählt, in welchen ihre Installationen zu treffen sind, an unsere Gäste zuzulassen. Wenn auch die sanitären Anlagen in vielen Hotels nicht gerade von der betr. Firma erstellt sind, so darf meines Erachtens doch nicht der Schein erweckt werden, als seien nur diese Anlagen rationell erstellt und daher vom sanitären Gesichtspunkte aus die einzig zulässigen. Das Gleiche gilt laut Zirkular auch von den Heizungsanlagen. Ich wäre Ihnen für eine Aufklärung in obigem Sinne sehr dankbar.

Antwort: Selbstverständlich ist, dass, wenn derartige Mitteilungen verschlossen an Ihre Gäste gelangen, wie es hier der Fall ist, Sie selbige abzuliefern haben. Auch bei offenen Sendungen sollte es geschehen, jedoch wird man es einem Hotelier kaum verargen können, wenn er für Drucksachen, deren Inhalt ihn zu schädigen geeignet ist, nicht den Vermittler spielen will. Ebensowenig kann man aber einer Geschäftsfirma verargen, 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 betr. Zirkulars gleicht schon mehr einer stummen Einladung zum Wechsel des Hotels und können wir deshalb Ihren 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.

Auskunft über
Philipp Stirnimann, Liftier erteilt
Greter & Mülchi, Hotel Germania, Luzern.

Hiezu als Beilage: „Personal-Anzeiger“.

AVIS.

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'avenir et l'estimation de la valeur réelle de l'affaire que l'on vous propose. L'Hôtels-Office, dirigé par un groupe d'hôteliers bien connus, a le principe de seconder et conseiller les acheteurs moins expérimentés.

In Tessiner Fremdenort ist wegen Krankheit des Besitzers ein erstklassiges, modernst eingerichtetes altrenommiertes

HOTEL

(120 Fremdenbetten) **zu verkaufen,** eventl. auch **zu verpachten.** Das Haus ist herrlich gelegen und hat eine grosse gute Kundschaft. Anzahlung 150 mille.

Etwaige Offerten befördert unter Chiffre **H 665 R** die Expedition ds. Bl.

Maison fondée en 1796
Vins fins de Neuchâtel
SAMUEL CHATENAY
Propriétaire à Neuchâtel
Marque des hôtels de premier ordre
Dépôt à Paris: **V. Pâder,** au Chalet Suisse, 41 rue des Petits Champs
Dépôt à Londres: **J. & R. McCracken,** 38 Queen Street City EC.
Dépôt à New-York: **Cusenier Company,** 110 Broad Street.
DÉPOSÉ 372

Der sterilisierte **Berner Alpenrahm** ist monatelang haltbar, stets tadellos süss und nie fleckig, er schützt gegen die so häufigen Verlegenheitsfälle.

Berner Alpen-Rahm

ist ein vorzügliches Hilfsmittel für Hotelküchen und Pâtisserien.

Er hebt das Aroma des Kaffees
(G 7615) **Grösste Haltbarkeit** 3079
Hoher Fettgehalt Feinster Geschmack
Zu beziehen durch die
Berneralpen-Milchgesellschaft Stalden (Emmental).

Tapeten

Salberg & Cie. Bahnhofstr. 72 zur Werdmühle **Zürich** 3208
Vornehmste und grösste Auswahl.
B 2034 Z)
Prima Referenzen erstklassiger Hôtels stehen zur Verfügung.

VELTLINER
PERLA DI SASSELLA

348
LORENZ GREDIG & Cie
Veltlinerweinhandlung
ZUM KRONENHOF
PONTRESINA

Dessert-Artikel
Waffeln, Marke „Papagei“
Biscuits, Zwiebacks, Geléefrüchte, Bananen
3055 Aktiengesellschaft vormals (E 7097)
Rooschüz, Heuberger & Co., Bern.

THUN Hôtel Beau-Rivage
Angenehme Lage. Moderner Komfort.
Lift. Zentral-Heizung. Auto-Garage.
Mässige Preise. 377

Prix de la Boîte de 200 gr. 2 fr. de 500, 4 fr. de 1000, 7 fr.
J. SIAUVE, place Boivin - Saint-Etienne

CE PRODUIT tue infailliblement tous les cafards (et leurs œufs) quel que soit le degré de la contamination.
UN SEUL ESSAI VOUS CONVAINCRA.
3019 (BLx 334)
Conditions générales:
FRANCE, envoi franco contre remboursement.
ÉTRANGER, joindre 1 franc supplément de port.

Knaben-Institut. Handelsschule.
Clos-Rousseau, Cressier b. Neuenburg.
Pensionspreis 1200 Fr. jährlich. (324) **Gegründet 1859.**