

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 39

Buchbesprechung: Für die Hotel-Bibliothek

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: 06.01.2026

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

BASEL, den 28. September 1907.

BALE, le 28 Septembre 1907.

N° 39.

Abonnement

Für die Schweiz

1 Monat	Fr. 1.25
2 Monate	" 2.50
3 Monate	" 3.50
6 Monate	" 6.00
12 Monate	" 10.00

Für das Ausland:

(inkl. Postzuschlag)	
1 Monat	Fr. 1.60
2 Monate	" 3.20
3 Monate	" 4.50
6 Monate	" 8.50
12 Monate	" 15.00

Vereine-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

8 Cts. per 1 Millimeter-Zeile, jeder Raum. — Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt. Vereine-Mitglieder bezahlen 4 Cts. netto per Millimeter-Zeile oder deren Raum.

Schweizer Hotel-Revue



REVUE SUISSE DES HOTELS

N° 39.

Abonnements

Pour la Suisse:

1 mois	Fr. 1.25
2 mois	" 2.50
3 mois	" 3.50
6 mois	" 6.00
12 mois	" 10.00

Pour l'étranger:

(inclus frais de port)	
1 mois	Fr. 1.60
2 mois	" 3.20
3 mois	" 4.50
6 mois	" 8.50
12 mois	" 15.00

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

annonces:

8 Cts. par millimètre-ligne ou son espace, Rabais en cas de répétition de la même annonce.

Les Sociétaires payent 4 Cts. net p. millimètre-ligne ou son espace.

Organ und Eigentum des
Schweizer Hotelier-Vereins.

16. Jahrgang | 16^{me} Année

Erscheint Samstags.
Parait le Samedi.

Organ et Propriété de la
Société Suisse des Hôteliers.

Redaktion und Expedition: St. Jakobstrasse No. 11, Basel. * TÉLÉPHONE 2406. * Rédaction et Administration: St. Jakobstrasse No. 11, Bâle.

Inseraten-Annahme nur durch die Expedition dieses Blattes und die „Union-Reklame“ in Luzern — Les annonces ne sont acceptées que par l'admin. de ce journal et l'„Union-Reklame“ à Lucerne
Verantwortlich für Redaktion und Herausgabe: Otto Amsler, Basel. — Redaktion: Otto Amsler; Th. Geiser; G. A. Berlinger. — Druck: Schweiz. Verlags-Druckerei G. Böhm, Basel.



Todes-Anzeige.

Den verehrlichen Vereinsmitgliedern machen wir hiermit die Trauer-Anzeige, dass unser Mitglied

Herr F. Küssler,

Direktor des Grand Hotel des Salines in Bex, plötzlich gestorben ist.

Der Verstorbene gehörte zu den Gründern des Vereins und war von 1882—1886 und von 1895 bis zu seinem Tode Mitglied des Aufsichtsrates, sowie von 1897—1903 Mitglied des Vorstandes, in welchen beiden Eigenschaften er sich als eifriges und umsichtiges Mitglied zeigte, in Anerkennung dessen ihm der Verein einen Kranz mit Widmung auf seinen Sarg niedergelegt.

Indem wir Ihnen hievon Kenntnis geben, bitten wir, den Heimgegangenen ein liebvolles Andenken zu bewahren.

Namens des Vorstandes:
Der Präsident:
F. Mortlock.

Ich möchte nun meine Kollegen auf die gemachten Erfahrungen aufmerksam machen. Anfangs fühlte ich mich höchst unangenehm berührt, wenn am Ende der Saison bei der Invertauftnahme Bücher fehlten, hauptsächlich wenn dieses Missgeschick ein mehrbändiges Werk traf, das dann dadurch an Wert bedeutend verlor. Natürlich sah ich auf Rache d. h. auf Abhöfe; habe dann zu allen möglichen Kontrollen Zuflucht genommen, doch alle wieder aufgegeben. Abgesehen davon, dass es recht unständlich ist, eine richtige Kontrolle durchzuführen, benimmt eine solche der Bibliothek ihren eigentlichen Charakter. Schon das Aufsuchen der Person, welche die Bücher untersucht hat, ist nicht jedermann's Sache. Oft ist sie nicht gerade, man muss warten, entfernt sich, um später wieder zu kommen; der Bibliothekar ist dann aber unglücklicherweise gerade mit einem andern Guest beschäftigt, also heisst es nochmals warten oder verzichten. Der gesetzte Tourist möchte zur Abwechslung gerne einmal eine leichte Lektüre, es ist ihm aber — so albern es klingt — faktisch unangenehm, ein solches Buch zu verlangen, und gar der arme Backfisch, der gerne einmal einen Blick in die Welt der modernen Novellisten werfen möchte! Durch den Titel getäuscht wird oft ein Buch verlangt, von dem man sich Wunder verspricht, am nächsten Tag oder schon nach einigen Stunden, wird es aber wieder zurückgegeben, weil es nicht so „interessant“ ist, wie man gedacht hatte. Es gibt aber Gäste, welche lieber auf das Lesen verzichten, als immer wieder zu stören.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die „Bücherel“ ihren Zweck nur dann ganz erfüllt, wenn sie frei und jedermann zu jeder Zeit zugänglich ist. Ich vernehme nicht, dass mir jedes Jahr zirka 15—20 Bücher fehlen, und zwar nur die wenigsten, weil sie zu abgenutzt sind, die meisten werden eben — vertragen. Anderseits muss ich anerkennen, dass mir auch vieles für die Bibliothek geschwinkt wird, hauptsächlich englische *Tauchnitz edition*. Dass dieses mit englischen Büchern mehr als mit andersprachigen geschieht, beruht weniger auf der Genügsamkeit der Engländer, als auf die bekannte Tatsache, dass es verboten ist, *Tauchnitz edition* in England einzuführen. Ich habe auch einen jährlichen Posten für Bücheranschaffungen festgesetzt; meine Bibliothek bleibt dadurch auf der Höhe, und die budgetierte Summe erlaubt mir, stets die neuesten Erscheinungen anzuschaffen. Ich ärgere mich ferner nicht mehr, wenn mir auf Saisonende einige Bücher fehlen, sondern betrachte diesen kleinen Verlust als unvermeidlich. Auch gegen den schon erwähnten Missstand habe ich Vorsorge getroffen. Ich lasse nämlich, wenn es sich um mehrere Bände handelt, diese nicht mehr einzeln binden, sondern zusammen; das Buch wird manchmal ein wenig dick, aber ich habe wenigstens die Genugtuung, dass mir dann nur das ganze Werk — gemaust werden kann.

Ch. St.

Der Inhalt von Hotel-Prospekten.

Siehe Warnungstafel!

Eine gute Idee.

Die Anregung des Herrn G. A. B. in No. 37 unseres Organs, den Hotelbibliotheken mehr Aufmerksamkeit zu schenken, als es bisher der Fall war, verdient von jedem Hotelier folgt zu werden. Nicht nur die Gäste und Touristen, welche im Gebirge durch schlechtes Wetter aufgehalten werden, sehnen sich nach geistiger Zerstreuung und Unterhaltung, sondern auch der „Mensch im Tale“ hat das gleiche Bedürfnis. Wer kennt nicht das Gefühl, das den Wanderer beseelt, wenn er von einer Tour oder vom Besuch der Ortssehenswürdigkeiten müde und abgespannt nach Hause, resp. dem Hotel kommt und da eine Auswahl guter Bücher vorfindet, welche ihm die paar Stunden bis zur Essenszeit angenehm verbringen helfen. Oder man wird eingerechnet, es kommen Tage, an denen man kaum vor die Türe gehen kann, Tage, die man gewöhnlich zum Kuckuck wünscht. Diese können aber dem Gebildeten zu einer Quelle reiner Freude werden, wenn eine mit Geschmack zusammengestellte Bibliothek zur Verfügung steht. Ich äuße in meinem Geschäft vor Jahren eine ziemlich reichhaltige Bibliothek, welche Werke in den drei Haupt-sprachen enthält, und damit habe ich schon vielen Gästen, hauptsächlich solchen, die aus irgend einem Grunde ans Zimmer gefesselt waren, angenehme Stunden verschafft.

Lac daselbst kommen lassen, der allen Komfort der Neuzeit zu mässigen Preisen, sowie Arrangements für Familien verspricht.

Herr Müller ist nicht kleinlich; aber er hat gewisse Ansprüche, die erfüllt werden müssen. Er wird ein grosses oder zwei kleinere Zimmer in bester Lage nehmen, und es kommt ihm nicht darauf an, eine etwas höhere Pension zu bezahlen, wenn er nur in allem seine Behaglichkeit findet.

Und in diesem Punkte drängen sich ihm mehrere Fragen auf. Als nun gar seine Frau hervorise ebenfalls eine ganze Liste von Fragen aufrollt, kommen sie zu mir.

Ich stehe nämlich im Geruch, Sachverständiger für Reisen im Allgemeinen und für die Schweiz im Besonderen zu sein, und soll nun auf ihre Fragen Rede und Antwort stehen. Haben die Zimmer, die auf die See gehen, Morgensonnen? Welche Zimmer geben nach dem See? Steht ein Divan im Zimmer? Was für Decken haben die Betten? Ist eine Landstrasse hinter dem Hause, und verkehren viele Wagen darauf? Ist das Badezimmer mit einer Sitzwanne ausgestattet? So geht es ins Unendliche.

Ich verweise auf den Hotelprospekt. Herr Müller behauptet, dass das alles nicht darin steht. Nun, aus einem Vergleich zwischen der Photographie des Hauses und einer Landkarte lässt sich schliessen, dass die nach dem See gehenden Zimmer nicht Morgen-, sondern Nachmittagssonnen haben. Die Zimmer mit Morgensonnen gehen nach hinten. Die Landstrasse scheint nach den Siegriedkarte oberhalb des Hotels hinzuführen. Es ist schade, dass der Hotelprospekt keinen Ausschnitt aus dieser Karte vor der Veranschaulichung der Lage enthält. Auch hätten Etagenpläne mit Angabe der Himmelsrichtung gute Dienste geleistet.

Über die Lieblichkeit des Ortes sind sowohl im Hotelprospekt als auch im Führer des Verkehrsvereins allerlei schöne Dinge gesagt. Aber ob Herr Müller im Orte Angelgerät und Köder bekommen kann, steht nirgends drin. Und seine Frau würde keinesfalls nach Bümplizwil fahren, wenn sie nicht gewiss wäre, dass eine Coiffeuse am Ort ist.

Genug des Scherzes! Welcher Hotelier hat noch nicht die Erfahrung gemacht, dass fast alle Empfänger von Prospekten, bevor sie sich zur endgültigen Anmeldung entschliessen, über eine Reihe von Fragen brieflich aufgeklärt werden müssen? Man sagt sich, dass es zu weit führen würde, alle die nebensächlichen Fragen, die in den Briefen auftauchen, im Prospekt zu berücksichtigen, ja dass es unmöglich sein würde, sie auch nur vorauszusehen; und man tröstet sich mit dem bekannten Wort von den zehn Narren, die mehr fragen können, als ein Weiser beantworten mag.

Wenn aber gewisse Fragen regelmässig wiederkehren, so ist doch die einzige richtige Schlussfolgerung die, dass der Prospekt seinen Zweck nicht vollständig erfüllt. Denn sein Zweck ist eben der, die zu erwartenden Gäste über das aufzuklären, was sie wissen wollen.

Voraussehen lässt es sich natürlich nicht, was der einzelne Gast zu fragen haben wird. Aber die Fragen bewegen sich doch meist in denselben, ziemlich eng umgrenzten Kreise, der je nach der Art und dem Range des Hauses ein wenig variiert. Es wird sich gewiss verloren, derartige Fragebögen von angehenden Gästen gesondert von der übrigen Korrespondenz aufzubewahren und als Grundlage für die Bearbeitung des Inhaltes bei einer Neuauflage der Prospekte zu benutzen.

Wenn es sich um Herstellung eines Prospektes mit mehreren Seiten Text handelt, so wird der Hotelier die Abfassung nicht mehr

selbst vornehmen, weil er nicht zugleich Schriftsteller oder Propagandafachmann sein kann, sondern sie einer geeigneten Kraft anvertrauen. Diese aber beherrscht naturgemäss das Hotelfach nicht in allen Einzelheiten. Gar leicht treten dann im fertigen Prospekt Lücken zu Tage, die gerade die ständigen brieflichen Fragen um Auskunft zur Folge haben. Hat noch niemand die Empfindung gehabt, wenn er die sauber und nett ausgestalteten Prospekte von der Druckerei erhält, es fehle ihnen doch etwas? Dieses gewisse Unbefriedigtsein, ohne einen Grund dafür angeben zu können?

Die Wünsche und Fragen der Gäste werden die Ausarbeitung eines zweckmässigen Prospektes sehr erleichtern. Es müssen nicht nur Fragebögen sein, die aufbewahrt zu werden verdienen: auch mündlich ausgesprochene Anfragen, Wünsche und Bemerkungen sind für die Propaganda nicht weniger wertvoll, so gut wie sie bei der Führung des Geschäfts beachtet werden. Es ist empfehlenswert, sich ein kleines Archiv mit solchem Material für die künftige Propaganda anzulegen, auch wenn dieselbe nur einen geringen Umfang hat.

Häufig werden aber auch Fragen über Dinge gestellt, die im Prospekt erwähnt sind. In solchen Fällen liegt ein Mangel an Übersichtlichkeit vor, der bei einer nächsten Auflage vermieden werden muss. Ich habe Hotelbroschüren gesehen, die in einem ausführlichen, schwungvoll geschriebenen Texte alle wesentlichen Angaben so gut verbargen, dass sie gewiss nur von wenigen gefunden wurden; denn niemand nimmt sich die Zeit, einen langen beschreibenden Text zu lesen, der nicht in der Verzweiflung einer törichten Langeweile dazu greift. Und wenn der Gast sich langweilt, ist er unzufrieden.

Übersichtlichkeit ist für den Hotelprospekt das, was die Ordnung für den Haushalt oder den Geschäftsbetrieb ist. H. Behrmann.

Für die Hotel-Bibliothek

In dieser Rubrik erfolgen die Besprechungen von Büchern, die sich zur Anschaffung für Hotelbibliotheken eignen:

Leonhard Schriekel. — „Der goldene Stiefel.“ Roman. Verlag von Albert Langen in München. Preis geheftet 4 Fr. — Mit Leonhard Schriekel tritt ein neuer deutscher Erzähler auf den Plan, der in seinem Schreibstil an den klassischen Autoren der Vergangenheit erinnert. Schriekel schreibt mit kecker Hand mittlen im Leben hinein und schildert in seinem „goldenen Stiefel“ die Tragödie des Handwerkstandes in unsern Tagen, den unaufhaltsamen Niedergang des besscheidnen Mittelstandes. Der goldene Boden des Handwerks zersplittet und zerbrückt unter den wuchtigen schweren Tritzen des immer mehr umsichtiggreifenden Grossbetriebs, die bastige Fabrikarbeit verdrängt die bedächtige Handtierung des gewissenhaften Handwerkers. Das ist der soziale Hintergrund von dem sich in scharfen Konträren zwischen dem Verfallsgeist der Gestaltenden zwangsläufig Schafft, Vater und Sohn, abheben. Schriekel erzählt uns von dem Wohl und Wehe dieser einfachen, knorrigen und unpraktischen Leute. Der Verfasser versteht es, durch eine ungekünstelte, von grosser poetischer Wärme getragene schlichte und wahre Darstellung das Interesse des Lesers zu erwecken und dauernd zu fesseln. Vielleicht ist es auch der durch und durch deutsche Ton, der in satten Harmonien zum Herzen des Lesers dringt, der eine stärkere Anteilnahme hervorruft, das Mitleid, das einem immer erregt, wenn ein Stück gute, alternde und forschende Kultur und mit ihr das immer wachsende praktische Element der modernen Völker geht, an den starken Felsen unserer materialistischen Zeit zerstörend und in die Tiefe sinkend. Wir müssen dem Verfasser Dank wissen, das er uns die Romantik einer entschwindenden Zeit in einer starken Dichtung noch einmal ganz aufleben liess. A. G. B.

„Der Verschönerungsverein.“ Wesen und Zweck der Verschönerungs- und ähnlicher gemeinnütziger Vereine von Dr. Otto Kölner. München 1907. Verlag G. Lammers. — Den aufmerksamen Leser der Hotel-Revue ist der Name des Manes, dessen Werk wir heute hier empfehlen können, nicht Schall und Rauch. Otto Kölner zählt 10 Jahre zu den ersten Mitgliedern unseres Blattes und hat schon des öfters durch seine neuen Ideen höchst fruchtbare Anregungen gegeben. Was er z. B. in der Hotel-Revue über Propagandawesen gesagt hat, verdient grösste Aufmerksamkeit. Es war eine glückliche Idee, dass Herr Kölner sich entschloss, in der aller Welt verstreut Kinder einer langjährigen praktischen Erfahrung einmal zu sammeln, um sie uns nun in einer gedrängten Schar, teilweise neu gewandt, vorzuführen. Ein anschauliches Buch ist zustande gekommen, die erste brauchbare Monographie über das Verschönerungsverfahren. Ein solches Buch, wie kein anderes gefügt und vielleicht war der Mensch ein einschlägiger Literatur anhängerisch Schulz, dass diverse Verschönerungsvereine, nach einem allzu plötzlich aufschiesenden künstlichen Trieb wieder eins Nichts zusammenfielen. Das ist nun ausgeschlossen, wenn das Kölnerische Buch von einsichtigen, nur etwas organisatorisch veranlagten Leuten mit heissen Bemühungen einer gründlichen Durchsicht unterzogen wird, wenn sie sich von einem tüchtigen Nachmann befehlen lassen über innere und äussere Organisation. Der Kölnerische Buche, schlicht und gesinnverständlich, Sprache wird ebenfalls viel dazu beitragen, dem Buch die verdiente Verbreitung angedeihen zu lassen. Der allgemeine Teil des Buches, der von der äusseren Organisation handelt, dürfte in mancher Hinsicht von weitesten Kreisen Interesse erheischen. Wir werden nicht ermangeln, Leser in unserer geheimen Broschüre zum Besten zu geben. Damit soll aber nicht etwas gesagt sein, dass man das Buch nicht jetzt schon kaufen soll, es gehört nämlich zu denjenigen, für die man nur zu viel ausgegeben hat. G. A. B.

Von Edouard Rod, dem seit einer Reihe von Jahren in Paris lebenden Schweizerdichter sind bei nahe gleichzeitig zwei neue Romane erschienen, die uns den Verfasser als einen der besten Kenner des menschlichen Herzens erscheinen lassen, besonders des von der Leidenschaft verheerten Menschenherzen. Der eine Roman, „L'Incendie“⁽¹⁾ betitelt ist von einem kleinen Untertitel „Nemesis“ erfasst, der beinahe schreckende Lektüre. Nur noch eine Tolstoi „Macht der Finsternis“ lässt im Leser eine ähnliche deprimierende Stimmung aus. Auch in Rods „Incendie“ werden, wie in Tolstois Drama Bauern geschildert, knorrige Typen aus dem Waal-land, sympathische und unsympathische Menschen mit wenig differenzierten Seelen, aber mit scharf unterstrichenen Charaktereigenschaften. Eigentlich ein Tendenzromant mit der Spitze gegen das im Welschland immer mehr um sich greifende Sektentum. Das alte Lied von den frommen Leuten mit dem schweren Herzen, das trug Rod die Farbe nicht zu grell wie es gibt. Menschen aus der alten Bauerns- und unsympathischen Haber, obgleich immer mit dem tüschen Mantel der Frömmigkeit angestanzt, gegen ihre Nächsten unmenschlich handeln. Rod hat alles zusammengetragen, um in dem alten Bauern ein abscheuliches Ungeheuer entblöcken zu lassen. Der Gang des Handlung ist kurz folgender: Der Pächter Vallamand ist infolge eingegangener Bürgschaftsverpflichtungen, durch Misswachs und Wetterbeschädigungen in Zahlungsschwierigkeiten geraten. In der äussersten Not, nicht etwa aus Mitleid, zündete er seinen Sohn an und verlor das Leben. In die gleiche Nacht hat er das Verbrechen begangen und wurde dabei von seinem Nachbarn, dem Père Théodore, beobachtet. Dieser nutzt nun seine Mitwisserschaft dahin aus, dass er dem Pächter unter beständigen mehr oder weniger versteckten Drohungen ihn anzuzeigen, sämtliche Grundstücke nach und nach abpresst. Ja, das scheinhafte Scheusal, das öffentliche Buss- und Betversammlungen durch englische Freiwillige abhalten lässt, widerstellt sich in niedertritigem Frömmigkeit einer Heirat zwischen seinem Sohne und der Tochter Vallamand, die sich aus dem Verlust der alten Pächterei entzweit worden. Der schreckliche Pächter wird aufgeföhrt worden ist. Der Pächter, der den Raum und das Verlust seines Landes physisch und psychisch zu Grunde richtet, überlebt diesen letzten härtesten Schlag nicht, er stirbt und mit seinem Tode ist auch der entsetzliche Bosheit des Père Théodore ein Ende bereitet. Bei der Lektüre des in ungemein plastischem Stile geschriebenen Buches wird man fortgesetzt an die Rachegeißtinnen des Alten erinnert, die sich an die Sohlen des Verbrechens heften, bis er von der schrecklichen Jagd erschöpft, sein Schuh mit dem Tod sinkt.

In „Edouard Rod in „L'Incendie“ in kräftigen Konturen, gleichsam in Dürerscher Holeschnittmanier primitivere, gradlinige Charaktere gezeichnet, in deutsch anmutender Manier, so stellt er sich als Verfasser des andern Romans „L'ombre s'étend sur la Montagne“⁽²⁾ als feinsinniger französischer Seelenkenner, dem die geheimen Regungen besonders der weiblichen Psyche, bekannt sind, vor. Das Werk klingt schmerzlich in Moll aus. Irene Jaffé, die Gattin eines alten Philosophen, der die Umwertung aller Werte predigt, verliebt sich in den jungen Musiker Lysel, der eine veranlagte Frau, die sie auf dem Trennwicht durch die Türe preisgibt, geht sie mit jungen Künstler ein platonisches, ein engfranzösisches Verhältnis ein. Doch die Frau hat ihre Kraft überschätzt. Ihr Mann beginnt trotz seiner weitherzigen Grundsätze das freundliche Gefühl, das Irene für den Künstler hegt, unangenehm zu empfinden. Die Stellung der Frau wird noch schwieriger, als ihre heranwachsende

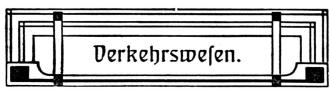
⁽¹⁾ Librairie académique Perrin & Cie, Paris. Preis brosch. Fr. 3.50.

⁽²⁾ Fasquelle, Éditeur, Paris. Preis Fr. 3.50.

Tochter auf den Verkehr ihrer Mutter, zu dessen Verständnis ihr noch die Einsicht fehlt, eifersüchtig wird. Frau Jaffé versucht das Unmögliche, sie glaubt durch eine längere Reise ins Ausland ihrer Fähigkeiten für Lysel Herrin werden und den Zauber brechen zu können. Irene stirbt, mit dem Bewusstsein, das Unmögliche versucht zu haben, in dem sie ihre Pflichten als Frau und Mutter mit dem Bedürfnisse und dem Erfolg der anderen nicht vereinbaren wollte. Er spät begreift sie, dass man die Wirkung, die unter Empfinden einschlägt, nicht ungestrahlt an die Stelle derjenigen setzen kann, welche die Erfahrung der Jahrhunderte der Liebe aufgenötigt hat.

Roda Roda. — „Eines Esels Kinnbacke“, Schwänke und Schnurren, Satiren und Gleichnisse. Verlag von Albert Langen in München. Preis geheftet Fr. 2.70. — Die Schwänke und Schnurren, Satiren und Gleichnisse, die Roda Roda als Beute vieler Jahre sammelt, zeigen den populären Verfasser von der allerbesten Seite und werden ein dankbares und lachfreudiges Fazit finden. Einziges Nachteil es ist, dass Roda Roda solche Peitsche zusammensetzt und absondert. Ob er nun den einzelnen Menschen oder Berufstand, ob er die politischen oder die sozialen Zustände, ob er die ganze heutige Zeit treffen will, immer sitzt sein Spott und weckt ein befreindes Lachen. Niemand ist sicher vor ihm, der Journalist und Schriftsteller ebenso wenig wie der Sportsmann, weder die femme du monde noch der Ingenieur und Erfinder, noch der Gesetzgeber, noch die hohe Regierung. Und alles wird mit einem graziosen Witz und einer guten Laune vorgetragen, dass niemand die es so kritisch den Spöttern grinsen kann, selbst wenn niemand das Gesicht feststellen, ob das Gespräch beendet ist. Die von der Telephondirektion angestellten Versuche sind weit genug vorgeschritten, um mit der Einführung der Neuerungen in dem Telegraphenbüro in Bern anfangen zu können. Das neue System soll eben in Genf gelegentlich der Einrichtung des neuen Zentralbüros in Anwendung kommen.

Automobil und Pferd. Es ist, wie der Juli-



Verkehrswesen.

bericht der österreichisch-ungarischen Handelskammer in Paris ausführt, eine vielverbreitete Ansicht, dass die rapide Entwicklung des Automobilwesens eine Rückwirkung auf die Pferdezucht ausübe und eine Abnahme des Pferdebestandes zur Folge habe. Aber die jüngst für Frankreich veröffentlichten Daten waren seit dem Jahre 1896—1905 eine jährliche Verösterung des Pferdebestandes in Frankreich aus, der in von 28 Millionen Stücken im Jahre 1896 auf 21,3 Millionen Stück im Jahre 1905 gesunken. Im Jahre 1904 betrug die Zunahme 56,444 Stück und im Jahre 1905 30,717 Stück. Anderseits hat auch die Haferproduktion in Frankreich keinen Rückgang erfahren; denn der Durchschnitt der letzten 10 Jahre (1897—1906) ergab einen Ertrag von 92,164,414 Hektoliter. Dieser Ertrag ist für den inneren Konsum ungenügend und Frankreich ist zum Import aus dem Auslande, zumeist Russland, gewezen. Genau dieses Tatsache meldet der englische *Economist* aus London, in der einen Artikel „Der Triumph des Automobils“ veröffentlicht. Eine einzige Menge Omnibusse verkehrt beziehungsweise ist eine Tatsache, die vielleicht auch in den Schweiz konstatiert ist. Leute, die Pferde und Wagen verkaufen und Autos anschaffen, kehren vielfach zu ersteren zurück, weil sie finden, das schnelle Fahren müsse auch gar teuer erkauft werden.

Der Ozeanrekd. Durch die erste Ozeanreise des neuen Turbinendampfers „Lusitania“ der englischen Cunard-Linie sind die Leistungen der deutschen Schnelldampfer wieder in den Vordergrund des Interesses getreten. Die deutsche Handelsflotte verfügt über 5 Schnelldampfer, von denen 4 den Norddeutschen Lloyd in Bremen und 1 der Hamburg-Amerikalinie in Hamburg gehören. Die Ozeanreise über den Zürichsee ist die zweite Reise der „Lusitania“ mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erreicht hat. Ein Vergleich der höchsten Fahrtleistung der deutschen Schnelldampfer ergibt überhaupt nur unwe sentliche Unterschiede, da sie sämtliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von 23 bis 25 Seemeilen darstellen aufweisen. Die Höchstleistung des „Lusitania“ ist mancherlei unzutreffende Meldungen durch die englische und deutsche Presse gehen, nach dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II.“ gehalten, der im Juni 1904 auf einer Reise von New-York nach der Weser eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen pro Stunde erre