

Rundschau

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels**

Band (Jahr): **9 (1900)**

Heft 43

PDF erstellt am: **03.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

wollen, manipulieren sie mit dem Korkmaterial auf die einfachste und somit billigste Weise. Der rohe Kork wird in Höfen zu grossen Haufen geschichtet, wo er aller Witterung ausgesetzt ist, oft auch von den Hühnern beschmutzt wird.

Die Korkfabriken begeben auch bei dem vom den Verkäufern notwendigen Befüllen oft den Fehler, dass sie den Kork zu lange im Wasser liegen lassen und dann auf ein vollständiges Austrocknen nicht achten. Manche Fabriken wollen durch eine Präparation mit Aether die Qualität ihrer Korken heben und verderben sie damit, da sich der Aethergeruch dem Weine unbedingt mitteilt.

Auch die Anwendung von Kautschuk kam in Mode. Die Kautschuk-Verschlüsse wurden zuerst bei Mineralwasser-Flaschen, dann auch bei Bier verwendet, und heute werden auch Weinflaschen mit an Stahlfedern fixierten und mit Kautschuk versehenen Porzellanknopfen verschlossen. Diese Art des Verschlusses ist eine schnelle und bequeme Arbeit, jedoch verleiht der Gummi dem Weine einen sehr schlechten Geschmack.

Wir besitzen überhaupt noch kein System zum Verschliessen der Weinflaschen, welches in einer oder der anderen Richtung nicht seine grossen Nachteile hätte. Dass die Industrie so vielartige Stoffen in Verkehr bringt und die Oenologen deren so wenige acceptieren, ist auch diesem Zustande zuzuschreiben.

Die Verschluss-Apparate, welche emaillierte Eisenteile haben, verleihen dem Weine oft auch einen Eisen- oder Tintengeschmack, denn das Emaille wird meistens bei dem Verschliessen der Flaschen beschädigt, der Wein greift dann die freigelegten Teile an und erzeugt mit dem Eisen ein nach Tinte schmeckendes und den Inhalt der Flasche schwarz färbendes Gemisch. (Rhein-Westf. Ztg.)



Eine Schwebebahn, bisher einzig in ihrer Art, deren Anlage auf hohen eisernen Säulen das Stadtbild allerdings sehr verunstaltet, soll Ende Oktober im Wuppertal eröffnet werden. Die Bahn ist eine elektrische Hochbahn, bei der aber die Wagen nicht auf den Schienen laufen, sondern an der Schiene — es ist nämlich nur eine Schiene notwendig — hängen. Die Wagen haben dementsprechend ihre Räder nicht unter sich, sondern über ihrem Dach. Sie hängen an zwei hinter einander befindlichen Drehgestellen, deren Abstand 8 Meter beträgt, und die mit je zwei Rädern auf der Schiene laufen. Sie können auch enge Krümmungen leicht durchfahren; da die Wagen freischwebend an der starren Schiene hängen, so können sie Seitenkräften, namentlich der Fliehkraft in Krümmungen, ohne weiteres nachgeben. Es ist also möglich, auch bei den engen Krümmungen, die eine Stadtbahn mit sich bringt, die Geschwindigkeit wesentlich zu erhöhen. Mit dem Bau der ersten Teilstrecke der Schwebebahn wurde im Jahr 1898 begonnen; zu Anfang 1899 konnten bereits die ersten Versuchsfahrten unternommen werden, welche allen auf sie gesetzten Erwartungen entsprachen. Das Fahrzeug zeichnet sich durch einen bisher noch nicht erreichten ruhigen Gang der Wagen aus; insbesondere fallen in den Krümmungen die Seitenstösse auf die Insassen der Wagen tatsächlich fort. Die ganze Schwebebahn hat eine Länge von 13,3 Kilometer und folgt vom Bahnhof Barmen-Rittershausen dem Laufe der Wupper, so dass die Wagen bei der Fahrt über der Wupper schweben, mitten durch die Städte Barmen und Elberfeld. Vor Sonnborn, unweit des zoologischen Gartens in Elberfeld, verlässt die Bahn die Wupper und biegt in die Hauptstrasse von Sonnborn und Vohwinkel ein. Der Endpunkt der Bahn liegt in der Nähe des Empfangsgebäudes bei Bahnhof Vohwinkel. Um eine stetige schnelle Zugfolge zu ermöglichen, durchlaufen die Züge an den Endpunkten der Strecke eine zurücklaufende Schleife. Die Schwebebahn hat im ganzen zwanzig Haltestellen. Bei der häufigen Aufeinanderfolge der Züge ist die Streckensicherung eine sehr wichtige. Diese Sicherung geschieht durch ein neues System von selbsttätigen Blockeinrichtungen und durch elektrische Lichtsignale, die, was auch etwas

ganz neues ist, auch am Tage angewandt werden. Die Geschwindigkeit der Bahn ist eine grössere als die anderer elektrischer Bahnen.

Die Nachtruhe im Hotel. In „Küche und Keller“ bittet ein Hotelier um Rat, wie er es anstellen solle, um dem Uebelstande abzuhelfen, dass seine Gäste durch lästige Geräusche aus Nachbarzimmern in ihrer Nachtruhe gestört würden. „Gewöhnlich sind es Ehepaare, welche in tiefer Nachtstunden noch vertraute Zwiesprache halten, und so den nebenanwohnenden abhalten, die notwendige Ruhe zu finden. Aber auch, wenn ein alter Reisende spät heimkehrt und Monologe führt oder sich unter gewaltiger Kraftanstrengung und viel Geräusch der Stiefel entledigt, fährt so mancher erschreckt aus dem ersten Schlummer empor. Es wäre ja das einfachste Mittel und die sicherste Abhilfe, diese Thüren zu vermauern; aber jeder Hotelier wird wissen, wie nötig diese sind, sobald Familien einkönnen, welche mehrere zusammenliegende und untereinander verbundene Zimmer bewohnen wollen.“ Auf diese Anfrage antwortet die Redaktion des erwähnten Blattes: „Wir pflichten Ihren Ausführungen vollständig bei. Es ist auf der Reise nichts unangenehmer, als wenn man weiss, der Zimmernachbar kann jede Handlung hören, die man vornimmt, wie man selber unwillkürlich. Obrenzeuge der Vorgänge im Nebenzimmer wird. Es gibt nun ein Mittel, welches alle diese Uebelstände behebt, und dieses hat bei grösserem Nutzen sogar den Vorzug billiger zu sein, als die so oft angewandten Portieren. Lassen sie sich vom Tischler einen Rahmen von Holz anfertigen, der ganz genau in die Thürfüllung, zu deren Verschluss er bestimmt ist, hineinpasst. Dieser Holzrahmen oder diese Holzwand wird auf der einen Seite mit der gleichen Tapete, wie sie sich im Zimmer befindet, beklebt, und auf der andern Seite gut gepolstert. Oben und unten an dem Rahmen werden auf jeder Seite die Riegel angebracht, die ihn in der Thürfüllung besitzigen und festhalten sollen. Diese befinden sich am besten auf der Innenseite und sollen von aussen nur durch einen Drücker oder Schlüssel bewegt werden. Das hat den Zweck, dass sie auf der Aussenseite nicht unangenehm hervorsteht, andererseits ist dadurch aber auch neugierigen Gästen, und solche gibt es, wie manniglich bekannt, die Möglichkeit genommen, die schalldämpfende Schutzwand aus der Thürfüllung zu entfernen. Zu den Riegeln passende Nuten oder Ausfräsungen im Thürrahmen sind leicht hergestellt und stören auch nicht, falls die Schutzwand entfernt werden muss. Diese Schalldämpfer bewahren sich ganz vorzüglich. Sie fallen nicht auf, da der Gast, wenn er nicht genauer zusieht, glaubt, eine Wand ohne Thür vor sich zu haben. Sie kosten, wie erwähnt, nicht allzuviel und sind dabei von unbegrenzter Haltbarkeit. Wir hatten kürzlich Gelegenheit, in einem Hotel zu wohnen, das durchwegs mit diesen Schalldämpfern ausgerüstet war, und haben uns über die Ruhe und Stille gefreut, die dadurch den einzelnen Zimmern verliehen wird.“

Ein Giftfinder nahm am Donnerstag Nachmittag vor einem kleineren geladenen Publikum Kapitän E. Vetroio aus den Vereinigten Staaten in einem Nebensaal der Wilhelmshallen in Berlin zu sich. Kapitän Vetroio ist, wie es scheint, ein Phänomen; ihm thun Gifte, die genügen würden, eine ganze Familie ins Jenseits zu spedieren, nicht den geringsten Schaden. Der junge Amerikaner will seine gefährliche Kunst auch öffentlich zeigen. Da dies aber in Deutschland nicht so leicht geht wie in dem freien Amerika, wo Jeder nach Belieben so viel Gift schlucken darf, wie er vertragen kann, war nach Berliner Blättern von dem Polizeipräsidenten eine Separatvorstellung vor Vertretern der Behörde und der Wissenschaft zur Bedingung gemacht. Inmitten der kleinen Korona, in der man als Vertreter des Polizeipräsidenten Herrn Regierungsassessor Dr. Hoche bemerkte und zu der auch als Sachverständige auf dem Gebiete der Gifte Professor Dr. Levin und Gerichtschemiker Dr. Jeserich gehörten, stand ein sauber gedeckter Tisch, auf dem eine Anzahl Teller Platz gefunden hatte. Auf dem einen sah man ein grünes Pulver; Grünspan; von einem andern schimmerte es blau; Ultramarin; ein dritter trug eine gelbliche Mischung; Schwefel und Borax. In ein paar Flaschen standen dazwischen eine Strychninlösung, ein scharfes

Rattengift, das sich aus pulverisiertem Glas, Arsenik und Atropin zusammensetzen soll, und ein grosses Stück weissen Phosphors. Auch noch ein paar andere Gifte waren vorhanden — zum Appetitreiben. Das Ganze sah aus wie ein Buffet der Borgia oder der Marquise Brinvilliers: sehr appetitlich, ohne dass irgend einer der Anwesenden Appetit zum Zugreifen verspürte. Herr Vetroio, ein schlanker, blasser Herr mit angenehmen Umgangsformen, erklärte in einer bescheidenen, von allem Marktschreierischen weit entfernten Art, wie er zu seinem seltsamen Erwerbszweig gekommen ist. Er war vor zwölf Jahren als zwanzigjähriger Mensch in einer Pariser Pension, wo eine Arsenikvergiftung eine grosse Anzahl von Frühstücksgästen in schwere Gefahr brachte. Dem jungen Vetroio allein hatte das Gift gar nichts gemacht. Auf dieser Beobachtung baute er als smarter Amerikaner weiter und brachte es mit der Zeit dahin, dass ihm jetzt, einem modernen König Mithridates, so leicht kein Gift etwas antut. Nur ein Brennen im Munde und, nach einigen besonders scharfen Präparaten, ein Aufstossen und einen Reiz zum Wassertrinken verspürte er als Wirkung. Nach der kurzen Einleitung ging Kapitän Vetroio sofort ans Werk. Er schärfte den Appetit durch ein Glas Ultramarin, nahm dann eine kräftige Dosis Grünspan, erholte sich an einem Gelbraun aus Schwefel und Borax und liess als Hauptmittel eine Portion Strychnin und ein Glas aufgelistes Rattengift folgen. Dann verzehrte er zum Dessert, als besondere Delikatesse, ein kräftiges Stück weissen Phosphors. Beim Phosphor rochen es auch die Unkundigen, dass er recht war; die anderen Gifte wurden durch Dr. Jeserich, der die meisten mit einer für den Laien beinahe ängstlichen Courage persönlich prüfte, als echt beglaubigt. Von schlimmen Wirkungen war bei Kapitän Vetroio nichts zu spüren. Nur nach dem Strychnin trank er ein paar Gläser Wasser. Wie die Sache zu erklären ist? „Gewöhnung!“ sagte Herr Dr. Jeserich. Aber man darf annehmen, dass sich nicht viele finden werden, die diese Gewöhnung an sich selbst probieren wollen.



(Mitteilungen für die Kleine Chronik werden stets mit Dank entgegengenommen.)

Appenzellerbahn. Im September d. Js. wurden 47,603 Personen (1899: 37,841) befördert.

Die Rätische Bahn beförderte im September 54,261 Personen gegen 46,478 im September 1899.

Die Vitznau-Rigibahn hat im Monat September 23,295 Personen befördert (1899 18,491).

Fête des Narcisses à Montreux. Le Comité central s'est réuni pour prendre connaissance des projets de scénarios pour la fête qui sera célébrée en 1901.

Davos. Amtliche Fremdenstatistik. In Davos anwesende Kurgäste vom 8. Okt. bis 12. Okt. 1900: Deutsche 452, Engländer 256, Schweizer 222, Franzosen 68, Holländer 81, Belgier 15, Russen 119, Oesterreicher 29, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 63, Dänen, Schweden, Norweger 5, Amerikaner 44, Angehörige anderer Nationalitäten 22. Total 1367. Darunter waren 106 Passanten.

Grenzereinigung zwischen Wallis und Uri. Da die wallisisch-urserische Kommission sich über die Kantonsgrenze zwischen Wallis und Uri nicht einigen konnte, so hat der Staatsrat von Wallis, dem um eine solche Lösung dieser Frage zu thun ist, beschlossen, der urserischen Regierung vorzuschlagen, einem vom Bundesrat zu bestellendem Schiedsgerichte den Entscheid in dieser Angelegenheit zu übertragen.

Mendelpass-Bahn. Gegenwärtig werden Vermessungen in Uebertsch bei Bozen für die Eisenbahn von Kaltern empor zum 1400 Meter hohen Mendelpass in Angriff genommen. Die Bahn wird von Kaltern aus ihren Anfang nehmen und, den Paterbühl berührend, auf der Strasse bis Pfuss über das sogenannte Pfusserthal nach der Mendel führen. Von Pfuss-Mendel zum Plateau ist eine Zahnradbahn, von Kaltern bis Pfuss elektrische Strassenbahn projektiert.

Ostende. (Intern. Hotelier-Verein). Im Hotel d'Allemagne dahier fand vor kurzem eine Fachschul-Kommission des Internationalen Vereins der Gasthofsbesitzer (Köln) unter dem Vorsitz des Präsidenten Otto Hoyer (Aachen) statt. Es wurde beschlossen, den Unterricht in der Fachschule in diesem Winterhalbjahr ruhen zu lassen. Um aber in Förderung der Gehilfenbildung keine Unterbrechung eintreten zu lassen, beschloss die Versammlung ferner, 6 Studien-Stipendien bis zur Höhe von je 600 Mk. zu stiften für unbescholtene, besonders empfohlene Gehilfen, die ihre Lehrzeit bestanden haben. Die diesjährige Generalversammlung des Vereins findet in den Tagen vom 5. bis 8. Dezember zu Berlin statt.

Olten. In der Delegiertenversammlung der Schweiz. Interessenverbände in Olten herrschte eine entschlossene Stimmung für die sofortige Wiederaufnahme des schweizerischen Lebensmittelsverkehrs. Eine fünfgliederige Kommission wurde beauftragt, auf Grund einreichender Vorschläge sämtlicher Interessengruppen eine gemeinsame Eingabe an die Bundesversammlung vorzubereiten. Die Genehmigung der Vorlage wird einer zweiten Delegiertenversammlung vorbehalten.

Die Eisenbahnen der Erde. Die gesamte Länge der Eisenbahnen der Erde betrug, dem Archiv für Eisenbahnwesen zufolge, am Ende des Jahres 1898 752,472 km, d. h. 18,583 km = 2,55 %, mehr als im Vorjahr, für welches sich nur 723,798 km berechnet war. Die Vermehrung entfiel mit 6,839 km (2,48 %) gegenüber dem Vorjahr auf Europa, mit 5849 km (11,75 %) auf Asien, mit 4970 km (1,30 %) auf Amerika, mit 1110 km (5,96 %) auf Afrika, und mit 215 km (0,93 %) auf Australien. Die Bauhäufigkeit war also absolut am grössten in Europa, und relativ in Asien und Afrika, während sie, wie schon seit Jahren, in Amerika und in Australien sich verhältnismässig geringer gestaltete. In Europa hat das russische Eisenbahnnetz die grösste Zunahme (2973 km) erfahren; dann folgen Oesterreich-Ungarn mit 1445, Deutschland mit 1344, Belgien mit 185, Rumänien mit 171 und Spanien mit 132 km. In keinem der übrigen Länder sind mehr als 100 km ausgebaut worden; in Portugal, Griechenland und Serbien kamen gar keine neuen Strecken in Betrieb. Relativ steht Rumänien (mit 5,94 %) an der Spitze, dann folgen Russland (5,44), Oesterreich-Ungarn (4,29), Belgien (3,12), Deutschland (3), Dänemark (2,48), die Schweiz (1,7), Norwegen (1,49), die Niederlande (1,19) und Spanien (1,02) und mit weniger als 1 % alle übrigen Staaten. Die Bahnlänge betrug Ende 1898 in Europa 269,743 km, in den Vereinigten Staaten von Amerika 296,911 km, in den übrigen Ländern Amerikas 86,821 km. In Asien 55,605 km, in Afrika 17,058 km, in Australien 23,334 km. Für die europäischen Mächte ergibt sich folgende Bahnlänge: Deutschland 49,560 km, Frankreich 41,703, Grossbritannien und Irland 34,775, Russland 42,535, Oesterreich-Ungarn 35,113, Italien 15,715, Spanien 13,048, Schweden 10,240, Belgien 6089, Schweiz 3708, Niederlande, einschliesslich Luxemburg, 3164, Rumänien 3051, Portugal 2551, Dänemark 2605, Europäische Türkei, Rumelien, Bulgarien 2569, Norwegen 1981, Griechenland 952, Serbien 570.

Mitnahme von Handgepäck in die Eisenbahnen. Um den von der Presse schon oft besprochenen Rücksichtslosigkeiten einzelner Reisender entgegenzutreten, hat die Eisenbahndirektion Halle auf einzelnen hiesu geeigneten Bahnhöfen, z. B. in Wittenberg, den dankenswerten Versuch unternommen, für das in die Wagen mitzunehmende Handgepäck ein gewisses zulässiges, je nach der Wagenklasse verschiedenes Höchstmass festzusetzen und dessen Anwendung ohne Weiltügligkeiten nach dem blossen Augenmass zu erleichtern. Zu dem Zwecke ist an den Ständen der Bahnsteigschaffner in einer Höhe von 1 m über dem Fussboden ein gelber, in der Höhe von 45 cm ein grüner und ein solcher von 50 cm ein brauner Strich gezogen. Mit Hilfe dieser Striche soll von den Gepäckträgern und Bahnsteigschaffnern eine Prüfung des Gepäcks auf die Zulässigkeit der Mitnahme in die Wagen schon vor dem Betreten der Bahnsteige vorgenommen werden. Als Höchstmass sollen entsprechend dem in den Wagenabteilungen verfügbaren Raum gelten: I. Wagenklasse (gelb) 100 cm, II. Wagenklasse (grün) 65 cm, III. Wagenklasse (braun) 50 cm. Diese Masse beziehen sich also auf die Breite des dem Reisenden im Gepäcknetz zur Verfügung stehenden Raumes und sollen dem Personal nur einen Anhalt zur Beurteilung geben, ob der dem Reisenden in der betreffenden Wagenklasse obliegendes Sitzplatz im günstigsten Falle ausreicht, um das Gepäck mit der Mitnahme des Handgepäcks genügt. Auf diese Weise lassen sich unberechtigte Ansprüche leichter zurückweisen, als dies im Zuge beim Zugang von Reisenden in bereits über die Gebühr durch Handgepäck belegten Abteilungen möglich ist. Die gleichen Masse sind für die Gepäckträger bei den Gepäckannahmestellen angebracht. Es wäre erfreulich, wenn sich der Versuch bewährte und so ein von allen Seiten, namentlich auch von den Reisenden selbst, häufig zu beklagender Weg gefunden wäre, nicht nur den so oft beklagten Rücksichtslosigkeiten eine Schranke zu setzen, sondern auch selbst rasch beurteilen zu können, wie viel Handgepäck unbeanstandet mitgenommen werden kann. (Allgemeine Verkehrszeitung.)

Theater.
Repertoire vom 28. Oktober bis 4. November 1900.
Stadt-Theater in Zürich: Sonntag, abends, Bajazzo und Cavalieria rusticana. Montag, Das Glück des Eremiten. Mittwoch, Die Geisha. Donnerstag, Karl der Kühne und die Eidgenossen. Freitag, Mara und der Barbier von Bagdad. Samstag, Der Hühnerboiler. Sonntag, nachmittags, Die weissen Rössl und Als ich niederkam. Abends, Die Geisha.

Hierzu als Beilage: Offertenblatt der „Hôtel-Revue.“

Verantwortliche Redaktion: Otto Amsler-Aubert.

Centralbureau
Sammelstelle für nichtkonvenierende
Rabatt- u. Annoncen-Zirkulare.

Foulard-Seiden-Robe Fr. 17.50

GESUCHT
pro 1901, in ein bestbekanntes Hotel der Centralschweiz,
ein jüngerer Hotel-Direktor.

Nur tüchtige Kräfte werden berücksichtigt.
Offerten mit Zeugnissen und Photographie erbeten unter
Chiffre H 931 R an die Expedition dieses Blattes.

Direktor-Chef de réception.

Junger, tüchtiger Fachmann, im Besitze erster Empfehlungen des In- und Auslandes, seit mehreren Jahren Chef de réception eines grossen, weltbekannten Hauses in der Schweiz, wünscht Umstände halber seine Stellung zu wechseln. Offerten an die Expedition unter Chiffre H 914 R.

Bad-Hotel-Verkauf.
Das altrenommierte, teilweise neu eingerichtete
Hotel und Soolbad Schweizerhalle

1 Stunde von Basel, mit hübschen Garten- und Parkanlagen
nebst 405 Aren 75 m² Matten, Acker und Wald, samt Inventar
ist unter sehr günstigen Bedingungen zu verkaufen.

Für Auskunft und Besichtigung wende man sich gefl. an
P. Christ-Briefer, Freistrasse 54, Basel. 921

Ventilations-Anlagen
erstellt für sämtliche Zwecke (Z. 1318, g.)
J. P. Brunner, Oberuzwil (Kt. St. Gallen)
Spezialität für Trockenanlagen.

Luftgas! Luftgas!
Gebrüder Burger, Emmishofen (Thurgau)
Spezialgeschäft für Beleuchtungsweisen
Luftgas. — Acetylen. — Elektrisches Licht.
Generalvertretung der Amberger Gasmasschinenfabrik.
Prachtvolles, weisses, ruhiges Licht.

Das erzeugte Gas ist nicht explosibel, hat keine giftigen Stoffe, vollständig russ- und duftlos. Der Motor kann in jedem kleinen Räume untergebracht werden, bedarf keiner Wartung, einfache Bedienung, Vorkenntnisse in keiner Weise nötig.

Preise im Verhältnis zu anderen Lichtquellen:
16 Kerzen elektrisches Glühlicht pro Stunde 4,40 Cts.
16 " Acetylen " " " 2,00 " "
16 " Petroleum " " " 2,00 " "
16 " Amberger Luftgas " " " 0,01 "
mithin kostet die 60kerzige Luftgas-Glühlichtlampe pro Stunde 3 Cts.
Preis-Zeugnisse von Staatsstellen, Behörden, Fabriken, Hotels, Privaten
wie Prospekte und Zeichnungen gerne zur Verfügung.