

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 50

Rubrik: Verkehrswesen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

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

Der berühmte Dr. Keusmann.

Verleger des noch berühmten Buches „Ratschläge für Gesunde und Kranke, oder besser gesagt, nach Schweizergeid. Wie er in einem von uns liegenden, an einen Hotelier der franz. Schweiz adressierten Briefe schreibt, hat er den Entschluss gefasst, von nun an seinem „Ratgeber“ auch Annoncen beizugeben à 50 Fr. die Seite. „Wenn Sie auf eine Seite reflektieren, müsste die Einsendung der Annonce nebst 50 Fr. umgehend erfolgen“, heisst es in dem Brief. Das Pressantest an der Sache werden wohl die 50 Fr. sein.

Hands off ist alles, was wir hiezu sagen können.

Man sei auf der Hut.

Von München aus wird die Herausgabe eines „Internationalen Adressbuches für Automobilisten“ geplant, das Annoncensammelnd geht schon los und es werden natürlich die Hoteliers in erster Linie „beehrt.“ Im Zirkular heisst es: „Bei neuen Auflagen des Adressbuches Inserate gratis.“ Es bringt uns dieser Satz auf den Gedanken, hinter diesem Adressbuch könnte der bekannte „Baron“ M. Hartung, alias v. Schlieben stecken; denn bei dem hat es nie eine zweite Auflage ein und desselben Werkes gegeben. Also aufgepasst und vorläufig Taschen zu.

Fremdenverkehr und Verkehrsverhältnisse in Japan.

(Schluss.)

In verkehrsreichen Gegenden Japans ist nun ein weiteres Verkehrsmittel die auf Geleisen laufende Pferdebahn, die auch hier immer mehr der elektrischen Bahn weichen wird, wenn man daran geht, die reiche Wasserkraft des Landes immer mehr auszunutzen. Bequem kann man auch dieses Verkehrsmittel in Japan nicht gerade nennen. Wie bei allen anderen, was der Japaner an fremden Dingen und Einrichtungen übernommen hat, ist es auch hier: er versteht nicht, sie zu erhalten. Geleise und Wagen sind von vornherein denkbar schlecht und billig gewesen und durch unvernünftige Behandlung, Überladung der Wagen mit Passagieren usw. bald völlig abgenutzt. Wer einmal in solchem engen, kleinen, dazu überschmutzten Wagen nach zahlreichen Entgleisungen und in steter Gefahr des Lebens auf abschüssigen Stellen des Weges Meilen auf Meilen zurückgelegt hat, der wird auch gegen dieses Verkehrsmittel in Japan misstrauisch und vermeidet seine Benutzung, wenn er es irgend kann. Für den Fremden kommt noch dazu, dass er zumeist gezwungen sein wird, einen Extrawagen zu mieten, da er in den gewöhnlichen Wagen Furcht haben muss, von der Überfülle der Passagiere erdrückt zu werden, die rücksichtslos eingeladen werden. Dadurch wird dann aber dieses unbequeme, schlechte Verkehrsmittel noch dazu recht teuer, teurer als bei uns in Europa einer der besten Reisewagen, den man für verhältnismässig geringes Geld allenthalben im Gebirge mieten kann.

In den grossen Städten, vor allem in Tokio ist nun seit den letzten 2-3 Jahren die elektrische Bahn das Hauptverkehrsmittel geworden, das alle anderen in den Hintergrund gedrängt hat. Das hat solche Nachwirkung gehabt, dass von den 40,000 Jinniksha Tokios fast 1/2 in einem Jahre verschwunden ist. Der Hass dieser Leute hat sich denn auch in recht drastischer Weise verschiedentlich an den Wagen der elektrischen Bahnen ausgelassen. So wurden bei den Septemberunruhen des vorigen Jahres 20 Wagen völlig von den tobenden Jinnikshakulis auf offener Strasse verbrannt. Dieselbe Sache wiederholte sich im Frühling dieses Jahres und bereits zum dritten Male vor einem Monat, gleichsam am Jahrestage der letzten Septemberunruhen und zur Feier dieses Tages, dies mal aber aus anderen Gründen unter Sympathie und Beteiligung weiter Schichten der Bevölkerung. Wie es heute heisst, hat die Ausdehnung des Netzes der elektrischen Bahnen über ganz Tokio auch auf die Baupläne der Regierung Einfluss gehabt. Tokio, die Riesenstadt, an Ausdehnung fast London gleich, sollte nämlich einen Centralbahnhof und eine Stadtbahn erhalten, für welche die Pläne unter Leitung eines deutschen Eisenbahndirektors schon vor Jahren fertig gestellt waren. Man war sogar schon an die Ausführung des Projektes gegangen, und so sieht man heute in einigen Teilen der Stadt überall halb fertige Stadtbahnhöfen, deren Ausführung dann wieder liegen gelassen wurde. Die ganze Anlage soll die Stadt bisher 2 Millionen Yen gekostet haben, würde aber zur vollen Ausführung noch weitere 5-6 Millionen beanspruchen. Und um diese zu sparen, da ja die Stadtbahn durch die elektrischen Bahnen überflüssig gemacht wurde, lässt man das ganze Projekt mitans jenen bereits verbaute 2 Millionen fahren. Allerdings wird der Verlust weit gemacht durch die ungeheure Steigerung des Wertes der Grundstücke, welche vor Jahren für den Bau der Stadtbahn angekauft wurden.

Wenn man über die elektrischen Bahnen Tokios ein Urteil fällen will, so muss man geheimerweise zunächst vorausschicken, dass sie für die Stadt nach jeder Beziehung von grossem Segen geworden sind. Strecken, die man früher

in 2 Stunden kaum für teures Geld in dem langsamen Tempo der Jinniksha-Kulis zurücklegen konnte, durchfährt man heute für wenige Sen in 1/2 der früheren Zeit. Alle Bewohner Tokios, auch wir Europäer, sind dadurch viel beweglicher geworden. Und der Arbeiter kann jetzt draussen in den äussersten Vorstädten billig und gut wohnen, während er früher in den denkbar kleinsten Räumen mit seiner ganzen Familie in der Nähe seiner Arbeitsstätte hausen musste. So haben die Bahnen einen unmittelbaren Einfluss auf die soziale Lage der Arbeiterbevölkerung gehabt und werden es in den kommenden Jahren immer mehr haben.

Ferner hat das ganze Stadtbild infolge des Baus der Bahnen ein anderes Aussehen gewonnen. Fremde, die Tokio vor etwa 6 Jahren gesehen haben, erkennen die Stadt heute kaum wieder. Lange, breite Strassenzüge sind entstanden und haben die engen, schmutzigen Gassen und Winkel verdrängt. Und wenn dadurch zunächst gewissermassen eine Art Wohnungsnott entstanden ist, so wird dieselbe bald infolge der nach dem Kriege enorm gestiegenen Bautätigkeit wieder aufgehoben.

Dennoch sind die Zustände in dem Betrieb der Bahnen durchaus noch nicht ideal zu nennen. Die Konzessionen waren zunächst an drei verschiedene Gesellschaften vergeben worden, die jede für sich natürlich bestrebt waren, möglichst hohe Dividenden für ihre Aktionäre ohne Rücksicht auf das fahrende Publikum herauszuwirtschaften. Das führte dazu, möglichst billig zu bauen, möglichst billiges Wagenmaterial zu verwenden, die denkbar niedrigsten Arbeitslöhne an die Angestellten zu zahlen und bei geringer Zahl der laufenden Wagen durch ständige Ueberfüllung derselben möglichst hohen Gewinn herauszuschlagen. Der Fahrpreis war allerdings für die einzelnen Gesellschaften uniform; er betrug 3 Sen, etwa 7 Pfennig, wozu noch 1 Sen Billesteuer kam. Hatte man allerdings die Wagen verschiedener Gesellschaften zu benutzen, so verdoppelte oder verdreifachte sich der Fahrpreis sofort. Nach kurzer Zeit des Betriebs stellten sich denn auch bei 2 Gesellschaften Mängel über Mängel heraus. Das Wagenmaterial wurde schlecht, der lotterige Bau der Strassen machte sich allenthalben fühlbar; kurz, so konnte es bald nicht mehr weitergehen.

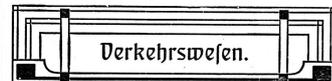
Seit Mitte September hat sich nun eine Änderung in dem ganzen Betrieb vollzogen: die drei Gesellschaften wurden amalgamiert. Das Betriebskapital wurde bedeutend erhöht, der Betrieb selbst aber natürlich ebenso bedeutend verbilligt. Nun trat aber die neue Gesellschaft mit einer Fahrpreiserhöhung um einen Sen an das Publikum heran, wozu die Genehmigung von Minister des Innern erteilt worden war. Hiergegen richtete sich nun der Unwille der Bevölkerung. Bei einem Jahresverkehr von 150 Millionen Fahrgästen bedeutete das ohne weiteres eine Mehreinnahme von 1 1/2 Millionen Yen pro Jahr für die Aktionäre. Ganz abgesehen von dem rohen Wüten der Plebs gegen die Wagen, deren Verkehr mehrere Tage lang durch Angriffe mit Knütteln und Steinergefährdet und gestört war, konnte man den Unwillen des Volkes wohl verstehen. Für die Vermehrung ihrer Einnahmen hätte man auch die Gesellschaft zu Gegenleistungen gegen das Publikum veranlassen sollen. Und das war von Minister versäumt worden. Die Forderungen der Bevölkerung erstreckten sich vor allem auf Beschränkung der Fahrgäste in den einzelnen Wagen, auf Einstellung grösseren besseren Wagenmaterials und sonstige Bequemlichkeiten, an denen es vorläufig noch ganz mangelte. Einige Tage im September geschah es fast, als sollte die Stadt infolge dieser Unruhen wieder unter Kriegsgesetz gestellt werden, doch wurde das noch eben vermieden, da die Wohltaten des elektrischen Bahnverkehrs doch zu sehr überwogen, als dass der ruhige Teil der Bevölkerung sich nicht doch zuletzt in die Neuordnung hätte fügen sollen. Einige Verbesserungen sind auch schon eingeführt worden, besonders die Ausgabe billigerer Fahrkarten für Arbeiter, Schüler und Soldaten. Es steht zu hoffen, dass die neue Gesellschaft auch weiterhin mehr auf die Wünsche und berechtigten Forderungen des Publikums Rücksicht nehmen wird.

Was hier über die Strassenbahnen Tokios gesagt ist, gilt schliesslich mehr oder weniger für alle elektrischen Bahnen der Städte und des Binnenlandes. Japan steht heute unter dem Zeichen der Amalgamation kleiner Konzerne auf allen Gebieten, und daran beteiligen sich auch die Bahngesellschaften. Das muss schliesslich auf den Bahnbetrieb im ganzen von günstiger, nachhaltiger Wirkung sein.

An der Amalgamation sind nun zuletzt auch die Eisenbahngesellschaften des ganzen Landes nicht zum geringsten beteiligt. In wenigen Jahren wird die Verstaatlichung derselben vollzogen sein. Es gibt oder gab vielmehr in Japan einige 20 verschiedene Privatbahnen, und nur die eine grosse Strecke von Tokio nach dem Süden war in den Händen der Regierung. Niemand kann bezweifeln, dass bei den früheren Zuständen sich vielerlei Missstände ergeben mussten, besonders in dem Güterverkehr. Die Güter hatten oft genug drei- oder gar viermal die Hände zu wechseln, ehe sie ihren Bestimmungsort erreichten, ganz abgesehen von den hohen Kosten der Beförderung, die davon die natürliche Folge war. — Vereinfachung der Betriebe, Besserung der Strecken und des Wagenmaterials, — das waren nach Angabe des Verkehrsministers die Absichten der Regierung, als sie sich im letzten Winter entschloss, einen Druck auf das Privatkapital, das in diesen Bahnen festgelegt war, auszuüben, der fast einen Rechtsbruch ähnlich erschien. Etwa 450 Millionen Privatkapital werden durch die Nationalisierung der Bahnen in den kommenden Jahren frei werden. Und dies Kapital

muss neue Anlagemöglichkeiten suchen, was wiederum dem jetzt erwachenden regen Gründungsseifer zugute kommen wird. — Allerdings müssen die Zustände auf der Staatsbahn, wie wir sie von der alten Staatsbahn her kennen, noch viel besser werden, ehe das reisende Publikum auch hier zufriedengestellt sein wird. Die Klagen beziehen sich hier meist auf den Betrieb selber, die mangelnde Zuverlässigkeit der Beamten vor allem.

Alles in allem: Das Reisen in Japan hat noch sehr seine Schattenseiten; man mückt auch überall zu sehr die junge Kultur, die sich erst ausbreiten muss, was freilich Zeit braucht und Arbeit und Pflege dazu. Hoffen wir, dass der junge Grossstaat, an den jetzt von allen Seiten die Aufgaben mit Macht herantreten, darüber den Kopf nicht verliert! Japan kann immer noch von den alten Kulturstaaten genug lernen, ehe es ebenbürtig an ihrer Seite stehen wird.



Personenverkehr im Mo- et November: Davos-Schatzalpahn 6687 (1905: 5910). Appenzeller Bahn 4500 (1905: 428).

Siders-Zinal-Zermatt. Der Bundesrat befragt die Kommission über die Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Siders über Zinal nach Zermatt mit Drahtseilbahn von Visoyve nach St. Luc.

Autobusverkehr in Graubünden. Der Grosse Rat hat bekanntlich eine Verordnung erlassen, wonach die Strassen Lichtenstein- und St. Gallen- und Thurgau, Landquart-Davos, Chur-Lenzheide und Gasterode-Visp, sowie die Strassenverkehr geöffnet werden sollen, mit dem ausgesprochenen Vorbehalt, je nach eintretendem Bedürfnis auch noch andere Linien zugänglich zu machen. Vielleicht kommt die Sache zur Volksabstimmung; wie man hört, soll nämlich der Versuch gemacht werden, die Abstimmung auf dem Wege der Initiative zu erzwingen. „Dann möchte es aber um die Neuerung geschehen sein, denn sie ist sehr unpopulär, wie den „Basl. Nachr.“ geschrieben wird.

Drahtseilbahn Weggis-Rigiblick. Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung einen Konzessionsentwurf für eine elektrische Drahtseilbahn Weggis-Rigiblick. Sie wird 520 Meter lang mit mittlerer Steigung von 3 1/2%. Die Fahrzeit soll fünf Minuten betragen. Die Wagen erhalten nur eine Klasse und bieten in vier offenen Abteilungen Raum für 36 Personen. Die obere Abteilung hat aufklappbare Sitze, die unteren sind für Stühle, für zwei Personen oder für Gepäck- und Warentransport benutzt werden zu können. Die untere Station beschränkt sich auf eine Wagenhalle, die sich an ein zu bauendes Hotel anlehnt. Die obere Station erhält ausserdem ein Hotel, ein gedecktes Restaurant über dem Maschinenraum. Letzterer dient auch als Werkstatt und Magazin. Der summarische Kostenvoranschlag beläuft auf total 220,000 Franken.

Drahtseilbahn Telsplatte-Axenstrasse. Der Vorstand der Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz erlässt in der Tagespresse ein Protestschreiben gegen den Bau der Drahtseilbahn von der Telsplatte zum Hotel Telsplatte. Er bittet die Mitglieder der Bundesversammlung, entsprechend dem Entschiede des Bundesrates die Konzession für diese Bahn zu verweigern. — Entgegen diesem Gesuche beantragt die Mehrheit der nationalräthlichen Kommission die Konzession für diese Bahn. Der Herr J. P. Ruesch für eine Drahtseilbahn von der Telsplatte zur Axenstrasse einzutreten und der Bundesrat einzuladen, den Entwurf zu einer Konzession vorzulegen. In diesen Entwurf sei die Bestimmung aufgenommen, dass bei der Genehmigung und Ausführung der Pläne Vorschriften gegen die Verunstaltung und Entweihung der Stätte getroffen werden. Die Minderheit der Kommission beantragt Zustimmung zum Antrag des Bundesrates, Abweisung des Konzessionsgesuches.

Elektrischer Bahnbetrieb. Herr L. Thomann, Ingenieur der A.-G. Brown, Boveri & Co., hielt im Berner Ingenieur- und Architektenverein einen Vortrag über den elektrischen Bahnbetrieb und kam laut Bericht des „Bund“ zu dem Schlusse, es handle sich bei Einführung des elektrischen Bahnbetriebes weniger um Geld zu sparen, als darum, Geld zu verdienen. Der elektrische Bahnbetrieb sei dort mit Vorteil zu verwenden, wo der Dampftrieb infolge steiler Rampen oder langer Tunneln bedeutend im Nachteil sei. Da die elektrische Lokomotive keine Kraftzeugungsmaschine sei, bei welcher zudem die Abfälle nicht endgültig gestaltet werden können als bei der Dampflokomotive, so können beim elektrischen Betrieb grössere Steigungen so leicht überwinden werden, dass die virtuelle Höhe einer Bahndrücke nicht mehr die Rolle spielt, die sie beim Dampftrieb spielt. Beim Löselsberg können infolge dieser Umstände am Bau 16 Millionen erspart werden. Herr Thomann gibt zu, dass es sich nicht darum handelt, kann nun alle Bahnen für elektrischen Betrieb einzurichten. Unsere Wasserkraft könnten dabei bedeutungsvoll genutzt werden als bei den industriellen Betrieben. Aber da, wo in der Nähe einer neu zu erbauenden Bahn, wie beim Löselsberg, genügende Wasserkraft vorhanden sind, und da, wo die Steigungsverhältnisse der Bahn für Dampftrieb nicht günstig sind, da ist das Feld für den elektrischen Bahnbetrieb. Man gönne den Elektrikern dieses Arbeitsfeld auch bei grossen Vollbahnen und überlasse ihnen nicht nur die Tramways und die Bergbahnen.

Eine interozeanische Eisenbahn. Aus New-York wird berichtet: Die grosse interozeanische Eisenbahn von Panama, die jetzt vollständig fertig ist, ohne dass trotz der Grösse und der Bedeutung des Werkes viel darüber gesprochen worden ist. Die Bahnhöfe föhrl ziemlich genau dem Wege, den Cortez und Montezuma für einen Isthmuskanal oder „Landweg“ zwischen Mexiko und den Staaten genommen haben, stimmt mit dem Weg überein, den Präsident Polk für 60,000,000 Mark zu schaffen suchte, und sie ist eine Verwirklichung von James B. Cads gewaltigem Plan des transisthmischen Verkehrs. Sir William Pearson und seine Leute haben die Bahn nicht jedoch ganz bescheiden zu Ende geführt und die Welt hat sich im allgemeinen nicht um sie gekümmert. Und doch ist diese Bahnlinie wahrscheinlich dazu bestimmt, tiefgreifende Änderungen in den Handelswegen der Welt zu bewirken, und sie wird die Amerika an Bedeutung nur von der Panama-Eisenbahn übertreffen. Es ist eine Bahnlinie erster Klasse nach dem neuesten Typus mit geräumigen künstlich gebauten Endhäfen und allen Einrichtungen zur Bewältigung eines grossen Verkehrs. Sie soll die Flotten der Panama-Eisenbahn Konkurrenz machen, sondern auch dem Panamakanal, wenn natürlich auch nicht zu befürchten ist, dass sie den Erfolg des Kanals verhindern wird. Die Eisenbahn und ihre Endhäfen sind in diesem Monat der Welt eröffnet worden. Anfang Januar werden auch die Flotten der Amerika-Hawaii-Linie mit einer Tragfähigkeit von 108,000 Tons den regelmässigen Dienst an der pacifischen und der Golfküste be-

halten. Jede europäische Linie, die jetzt nach Mexiko, nach Zentralamerika und der Nordküste von Südamerika geht, wird dann den Hafen Coatzacoalcos anlaufen. Verschiedene pacifische Linien werden auch auf Salina Cruz zusammenlaufen. In einem Jahre werden vielleicht zwanzig Dampferlinien in Verbindung mit dieser Eisenbahn stehen und dadurch die beiden neuen Häfen zu den lebhaftesten in jenem Teile der Welt machen. So werden jährlich vor der Erfüllung des Panamakanals zahlreiche Handelswege in Tehuantepec begründet sein und es wird keine leichte Aufgabe sein, den Handel von dort nach Panama zu ziehen. Für allen Verkehr nördlich vom Äquator wird der Weg von Tehuantepec grosse Vorteile in der Entfernung und Zeit bieten und für einige Zwecke ein Gegengewicht gegen den ununterbrochenen Wasserweg Panamas bieten.

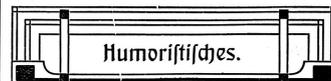


Lausanne. En séjour dans les hôtels de 1^{er} et 2^e rang de Lausanne-Ouchy du 15 au 18 novembre: Angleterre 2103, Russie 1420, France 1814, Suisse 2048, Allemagne 676, Amérique 656, Italie 113, Divers 489. — Total 9587.

Davos. Amtl. Fremdenstatistik. 24. bis 30. Nov. Deutsche 1177, Engländer 861, Schweizer 318, Franzosen 198, Holländer 98, Belgier 36, Russen und Polen 408, Oesterreicher 127, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 139, Dänen, Schweden, Norweger 26, Amerikaner 49, Angehörige anderer Nationalitäten 36. Total 2959.



Ein Hochstapler. Aus Brüssel wird dem „Vaterland“ geschrieben: Ein sehr geriebener Gaunerstreich, der von seinem Autor vielleicht auch an andere Orten versucht worden dürfte, wurde hier von einem Deutschen verübt. Am 28. November abends gegen 6 1/2 Uhr wurde bei dem Portier eines Hotels in der Rue de la Montagne von Seiten der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft telefonisch angefragt, ob dort ein Herr Zirkelbach abgestiegen sei. Auf seine verneinende Antwort erhielt der Portier den Bescheid, dass jener Herr zwar bestimmt in dem Hotel absteigen würde und dass er denselben sofort nach seiner Ankunft nach der Direktion der Schlafwagen-Gesellschaft in der Rue Ducale schicken sollte. Um 7 Uhr traf der Angekündigte auch wirklich in dem Hotel ein. Er überreichte dem Portier seine Visitenkarte, auf der zu lesen stand: „Alfred Zirkelbach, Handelsvertreter und Agent der transatlantischen Kompagnie Havre-Paris-New-York, Metz, 2 rue boucharie St. Georges“, und als er nunmehr von der Mitteilung der Schlafwagenkompagnie hörte, bog er sich sofort nach der Rue Ducale. Um 7 Uhr meldete sich die Kompagnie wieder am Telefon. Derselbe ersuchte sie den Portier, Herrn Zirkelbach absteigen zu lassen, und ein mit Banknoten gefülltes Portefeuille auf ihrem Bureau hätte liegen lassen und dass er dasselbe am nächsten Morgen dort abholen könne. Als Herr Zirkelbach, der um 7 1/2 Uhr nach dem Hotel zurückkehrte, von dieser Meldung Kunde erhielt, war er hierüber im höchsten Grade verstimmt. In lebhaften Worten machte er dem in ihm tobenden Unmute über seine Vergesslichkeit Luft, und zum Schlusse richtete er an den Portier die Bitte, ihm bis zum nächsten Morgen die Bagatelle von 300 Fr. zu leihen, damit er wenigstens etwas Geld in Händen hätte. Nachdem diese Summe dem Gaste anstandslos ausgehändigt worden war, besserte sich seine Stimmung etwas. Er bestellte sich ein ordentliches Dinner nebst einigen Flaschen Wein der feinsten Sorte, worauf er eine Promenade durch die Stadt unternahm, um sich gegen 11 Uhr im Hotel wieder einzulinden. Am andern Morgen schickte er den Portier um einen eignen Koffer, in welchem er die Wäsche er diesen beauftragte, die vorgesehene Kofferstücke in Empfang zu nehmen, nach der Rue Ducale. Dort wurde dem Portier indessen die überraschende Mitteilung gemacht, dass ein Herr Zirkelbach der Kompagnie gützlich unbekannt sei, und als er hierauf in grosser Aufregung zum nächsten Hotel zurückeilte, vermochte er nur zu konstatieren, dass der interessante Fremdling, ohne seine Rechnung bezahlt zu haben, verschwunden war. Dem Betrogenen blieb nichts anderes übrig, als der Polizei seine Bitte zu klagen, die bis dahin vergeblich nach dem Flüchtling gesucht hat.



Im Restaurant. Kritiker: „Hören Sie mal, Kellerer, was ich hier eben gegessen, war doch keine Omelette soufflée! Das war doch höchstens der Versuch einer schwachen Parodie darauf!“

In der Sommerfrische. Fremder: Die am Gemeindeguss angeschlagenen Witterungsberichte lauten immer günstig und dabei regnet es fortwährend! — Einheimischer: „Ja, wassens, der Verschönerungsverein tut halt sein Möglichstes!“

Die Säuerliste. Ein köstliches Intermezzo, das wahr sein soll, gab es unlängst in einem luth. lutherischen Bauerndorf. Der Kreisdirektor Bezirksvorstand hatte vor einiger Zeit an alle Wirte des Bezirks die sogenannte „Säuerliste“ hinausgegeben, d. h. ein Verzeichnis aller derjenigen Personen des Bezirks, an welche unter Strafandrohung seitens der Wirte keine alkoholischen Getränke verabreicht werden durften. Das Verzeichnis trug die Unterschrift: „(Name), kaiserlicher Kreisdirektor.“ Als nun jüngst der Herr Kreisdirektor eine Inspektionsreise in seinen Bezirk unternahm, kehrte er auch in einen Wirtshaus in einem Bauerndorf ein und verlangte einen Cognac und ein Glas Bier, indem er sagte: „Mein Name ist . . . ich bin kaiserlicher Kreisdirektor in . . .“ Die Antwort, die der Herr Kreisdirektor erhielt, war wahrhaft verbüffend: „Ihre darf ich kein Cognac und kein Bier gewiss, Sie stehen ja auf der Säuerliste!“

Vertragsbruch. — Rupture de contrat.

Antonio Baroni, Oberkellner, aus Mailand.
A. Becker,
Excelsior Palace Hotel, Palermo.

— Hiezu eine Beilage. —

Zur gefl. Beachtung.

Bavor Sie ein Hotel, Pension oder Kuretablissement kaufen oder mieten, verfehlen Sie nicht, vor dem Hotel-Office in Gené Auktions- und Schlichtung über das Ihnen proponierte Geschäft zu verlangen. Das Hotels-Office in Gené ist von einer Gruppe bestbekannter Hoteliers geleitet und bezweckt, Käufer durch erfahrenen, uninteressierten Rat zu unterstützen.