

In tausend Aengsten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6 (1897)**

Heft 40

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-522338>

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.

raissent, se manifestent constamment; plusieurs contrées de la Suisse, de petites et de grandes localités en fournissent la preuve irrefutable. L'hôtellerie suisse jouit donc, bien au-delà de nos frontières, d'une grande considération; il est seulement à désirer que l'importance et la valeur de ses efforts en faveur du bien public trouvent plus d'encouragement auprès des autorités et des conseils et soient mieux compris du peuple. C. E.

Litterarische Feinschmecker.

Aus Paris wird der „Frankf. Ztg.“ berichtet: Alphons Dauid vertraute einem Berichterstatter jüngst an, er wünsche, dass die von Goncourt geplante Vereinigung von Litteraten sich nicht Akademie, sondern einfach „Diner Goncourt“ nennen möge. Mit einem solchen Diner würden die Verehrer der Goncourt auch der Ueberlieferung treu verbleiben. Man erinnert sich hier noch des „Diner des Cinq“, das vor zwanzig Jahren Flaubert, Turgeniew, Edmond de Goncourt, Emile Zola und Alphons Dauid an der gleichen Tafel almomatich vereinigte. Sie waren sämtlich Feinschmecker, wiewohl aber alle fünf je nach ihren Heimatsländern und individuellen Eigenheiten in ihren Geschmackrichtungen von einander ab. Für Flaubert waren normännische Butter und Enten von Rouen das „Höchste“, der raffinierte und exotische Goncourt schwärmte für Ingwerkompots, Zola für kleine Schaltiere und Seefische, während Turgeniew seinen Kaviar verzehrte. Werden die zehn Mitglieder des „Diner Goncourt“ auch so grundverschieden in ihren Tafelgenüssen sich zeigen, wie ihre illustren Vorgänger? Man darf das immerhin annehmen, da die Litteraten von jeher für Feinschmecker gehalten wurden. Man braucht ja nur an den alten Dumas zu denken, der ein vorzüglicher Koch war, wie das zahlreiche Erinnerungen an ihn darlegen. Und auch sein Sohn war ein Feinschmecker, wie das Rezept des japanischen Salats in „Francillon“ vorzüglich beweist. Sardou liebt gleichfalls die Tafelfreuden, ist aber sehr schwer zu befriedigen. Viele Schriftsteller haben uns Rezepte hinterlassen. So giebt der Dichter Jean Aicard folgendes Rezept des provençalischen Leibgerichts „Ayoli“, das einem Nordländer ein gelindes Grausen einflößen dürfte: „Man legt auf den Boden eines Marmor Mörsers — das Salz nicht vergessen! — ungefähr eine Knoblauchzehe pro Kopf, die Männer werden allein als Gäste gezählt.“

Das „Ayoli“ ist ein wahres Jungesellengericht, denn es tötet energischer als der Tabak den Kuss. Mit einem harten Holzstößel zerquetscht man die Knoblauchzehen und gießt, wenn sie einen feinen Brei bilden, tropfenweise frisches Oel hinein, den Mörsel dabei im Kreise herumdrehend. Man gießt tropfenweise und dreht, man dreht und gießt: Die Sauce wird immer länger ohne an Dichtigkeit zu verlieren, und wenn man genug zu haben glaubt, hält man eben inne. Jeder Gast wird sich mit zwei Löffel voll Ayoli befriedigt erklären.“ Derselbe Aicard hat auch die berühmte Marceller Fischschüssel „Bouillabaisse“ in Versen besungen, was ihm einen heftigen Vorwurf von Monselet, dem König der litterarischen Feinschmecker, eintrug, weil er die „Brandade de morue“ (Stockfisch in Knoblauchsauce) schmählich übergangen. Von Monselet ist kürzlich ein sehr amüsanter litterarisches Glaubensbekenntnis in folgendem Briefe an Melhae und Halévy, das damals gefeierte Operettenlibretto- und Vaudeville-Dioskurenpaar, zu Tage gefördert worden, das den „Gourmand“ im schönsten Lichte zeigt: „Meine lieben Kollegen! Das Theater teilt sich für mich in zwei Serien: in Stücke, in denen man isst, und in Stücke, in denen man nicht isst. Unnötig zu bemerken, dass ich nur für die ersteren schwärme. Das besagt gleichzeitig, dass ich ihr Repertoire, in dem man so oft den Tisch deckt, über alles liebe. Ein ganzer Akt des „Reveillon“ (Fledermaus) spielt bei Tafel; es ist das nicht der schlechteste der drei. Einer Ihrer unvergänglichen Ruhmesstiele wird der sein, die Kartopelpasteten und Holzfrüchte von der Bühne verbannen zu haben. Dank Ihnen taucht Fräulein Ollivier ihr rosiges Näschen in ein Glas authent-

tischen Champagners und haut Geoffroy mit seiner Gabel in eine wirkliche Gänseleberpaste ein. Gondinet war gleichfalls ein guter Schriftsteller, denn er hat „Le Homard“ (Hummer) geschrieben. Im übrigen, liebe Kollegen u. s. w. Ch. Monselet.“



Mailand. Einstimmig nahm am 29. Sept. die Handelskammer eine Resolution an, in der die Wichtigkeit des Simplon-Durchstichs anerkannt und die Hoffnung ausgedrückt wird, es möchte die Provinz den von ihr verlangten Beitrag an das Unternehmen beschliessen und die Stadt Mailand möge einen gleich hohen Betrag aussetzen.

Telephon. Vom 1. Oktober an ist das luxemburgische Fernsprechnetz an das belgische Netz angeschlossen. Luxemburg wird durch den Fernsprechnetz mit dem belgischen Arden verbunden, so dass fortan Luxemburg mit Brüssel und Paris sprechen kann. Die belgische Regierung hat mit der deutschen Reichsregierung Unterhandlungen eingeleitet, um Metz und Trier an das Fernsprechnetz anzuschliessen.

Alpenstrassen. Wie man aus guter Quelle vernimmt, hat der Staatsrat des Kantons Wallis die Absicht und bereits die nötigen Studien vornehmen lassen, Sitten mit Geiste und Saanen über den Sanetschpass (2924 m über Meer) durch eine gute Fahrstrasse zu verbinden, zu welchem Zwecke genannte Regierung sich mit den Regierungen der an dieser Verkehrsverbesserung interessierten Kantone Bern, Waadt und Freiburg in Unterhandlung setzen wird.

Pariser Weltausstellung. Der französische Handelsminister teilte dem Kammerausschusse mit, dass für die Weltausstellung im Jahre 1900 im vorigen Jahre 1,615,000 Fr. ausgegeben worden sind. In diesem Jahre werden nach dem Voranschlage 10,902,700 Fr., im nächsten 29,238,916 Fr., 1899, 24,193,000 Fr., 1900, 38,586,000 Fr. und 1901 2,785,975 Fr. ausgegeben werden. Von diesen 107 Millionen liefert die Stadt Paris bekanntlich 20 Millionen, die Ausstellungsbons 60 Millionen, so dass der Staat rund 27 Millionen beizutragen hat. Wahrscheinlich wird aber diese Ziffer durch die von den Submittanten bewilligten Rabatte in Höhe von 20—30 pCt. wesentlich vermindert werden. Die Bauten werden rühlig betrieben.

Graubünden. Von den Gemeindevorständen von Davos, Klosters und Filisur ist die Initiative für Erstellung einer Bahn Davos-Filisur ergriffen worden. Man will alles anbieten, um den Bau dieser Bahnstrecke zu fördern, sodass die Inbetriebsetzung derselben gleichzeitig mit der Eröffnung der Albulabahn erfolgen könnte. Gemäss Art. 3 des Eisenbahngesetzes würden von den interessierten Gemeinden und Privaten Beiträge, d. h. Aktienzeichnungen der „Rätischen Bahn“ von 25,000 Fr. per Kilometer verlangt. Die Linie Davos-Filisur hat eine Länge von 18—20 Kilometer. Die Gemeinde Davos hat beschliessen, im Maximum von 500,000 Franken Aktien zu übernehmen. Ebenso votierte Filisur 40,000 Fr. in Aktien zu übernehmen; damit ist diese Bahnstrecke gesichert.

Alpenbahnen. Den „Basler Nachrichten“ wird geschrieben: „Das seiner Verwirklichung allmählich näher rückende Projekt einer Ueber-schiebung des Simplon scheint unsern westlichen Nachbarn periodisch wiederkehrende Beklemmungen zu verursachen, denen Aus-sichten auf eventuelle Herstellung einer Alpenbahn auf französischem Gebiete abhelfen sollen. So lesen wir im „Siècle“: „Die von hohem patriotischem Gefühl geleitete Handelskammer in Genf hat dem Handelsminister Henry Boucher eine Studie zu Gunsten der Durchbohrung der Faucille und des Mont-Blanc gewidmet. Seit 14 Jahren hat der Gotthard Frankreich um 560 Millionen d. h. um 40 Millionen jährlich beneidelt. Die projektierten Durchbohrungen würden eine Wegverkürzung um 77 Kilometer gegenüber dem Gotthard und um 108 Kilometer gegenüber dem Simplon schaffen. Sie würden eine Handelsstrasse zwischen Nordfrankreich

und Italien herstellen und wesentlich zur Wiederaufrichtung des Marseller Handels beitragen. Würde aber der Verkehr des neuen Tunnels genügende Einnahmen verschaffen, um das bedeutende für diese Arbeiten benötigte Kapital zu amortisieren? Darin liegt die Schwierigkeit. Dem Projekte würde sicherlich die Ausführung an dem Tage folgen, wo dieses Hindernis nicht mehr als unüberwindlich anzusehen wäre.“

Das Engadin als Eldorado des Geldausgebens. Im kleinen Feuilleton der „Frankf. Ztg.“ schreibt ein Korrespondent aus Proseina u. A.: „Von den naheliegenden Orten Silvaplana, Sils-Maria-Maloja, diesen Perlen des Engadins, schweige ich lieber, die Teuerung in den Hotels verbittert Einem jeden Naturgenuss, und wer nicht Millionär ist — verzichte!“

Die „Engad. Post“ bemerkt hiezu in treffender Weise: „Ausgezeichnet — der Mann redet von Perlen und dann will er nix bezahlen! Mein lieber Herr Frankfurter, lassen sie mich gefl. etwas unter Ihre Augen schauen. Uebrigens gehören gerade die genannten Perlen, wie Jedermann weiss, zu den billigeren im Engadin, so dass auch ein 10tel oder 20stels Millionär mit Seelenruhe zu einem noch ordentlich beliebig ausgedehnten Anblick derselben sich versteigen darf, wenn — nun, wenn er kein Reise-Tacker ist, der über ein paar berechtigt mehr ausgegebene Franken sich mehr ärgert, als er sich über die ganze lange schöne teure Reise von Frankfurt hierher und umgekehrt gefreut hat; 'Sist hier, wie anderwärts — wer will, kann sparen und den breiten Korridor und prunken den Vestibül der Millionäre aus dem Wege gehen. Präsentiert man aber dasselbe wie sie, so soll man nicht ungerecht sein und dafür bezahlen, da darf auch kein scharfgedener Feuilleton-Korrespondent eine Ausnahme machen. Man thut gut, solche frivole Knickerbomben nachgerade ohne geringste Notiznahme ausser den zu lassen. Die Welt weiss allmählich schon ziemlich ausgedehnt, was wahr ist!“

Verkehrswesen. Einem uns vorliegenden Verzeichnis der schweizerischen Bahnen — ausgegeben vom schweizerischen Eisenbahndepartement — entnehmen wir folgende beachtenswerte Daten:

Die Zahl der heute in der Schweiz in Betrieb stehenden Eisenbahnen beträgt 96, davon sind 27 Normalbahnen, 33 Schmalspurbahnen, 9 Zahnradbahnen, 18 Drahtseilbahnen, 19 Trambahnen. Die Betriebslänge aller dieser Bahnen stellt sich auf 3855 Kilometer und zwar 3104 Kilometer Normalbahnen, 532 Kilometer Schmalspurbahnen, 82 Kilometer Zahnradbahnen (Bergbahnen), 17 Kilometer Drahtseilbahnen, 120 Kilometer Trambahnen. Die grösste Maximalsteigung weist auf: von den Normalbahnen die Uetlibergbahn mit 70 Promille, von den Schmalspurbahnen die Visp-Zermatt-Bahn mit 125 Promille, von den Zahnradbahnen die Pilatusbahn mit 480 Promille, von den Drahtseilbahnen die Stanserhornbahn mit 630 Promille und von den Trambahnen das Lausanner Tramway mit 112,7 Promille Steigung. Alle Bahnen zusammen haben 1063 Stationen.

An konzeptionsierten Eisenbahnen zählen wir 94, mit einer projektierten Länge von 1916 Kilometern. Davon sind 93 Normalbahnen und 61 Kleinbahnen (Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways). Nach Betriebsystemen geordnet ergeben sich: 56 Lokomotivbahnen, 26 elektrische Bahnen und 3 Bahnen mit Wassergewicht. Bei 9 Bahnen ist das Betriebssystem noch unbestimmt. Die älteste Konzession ist die des Simplon-Durchstichs, 24. September 1873. Die 6,775 Kilometer lange Bergbahn St. Immer-Chasseral ist einschienig projektiert und soll elektrisch betrieben werden.

Schutz gegen Nebelgefahr zur See. Ein Vorschlag, der uns ganz ausgezeichnet erscheint, hat der Direktor der Sternwarte der Universität Cambridge in den Vereinigten Staaten, Pickering, gemacht, um Schiffe beim Nebel vor dem Abweichen von der Fahrstrasse und vor dem Zusammenstoss mit anderen Schiffen zu schützen. In dem ersteren Falle, wo es sich um das Einhalten einer schmalen Fahrstrasse handelt, wie in Kanälen und bei Hafeneinfahrten, empfiehlt Pickering, zu beiden Seiten der Fahrstrasse in gleichen Abständen von der Mitte des Kanals oder der Hafeneinfahrt Nebelhörner

aufzustellen, deren Tonhöhe beiderseits eine verschiedene ist. Diese Signale werden bei Nebel in regelmässigen Zeitabständen z. B. von einer Minute in Thätigkeit gesetzt. Dann kann der Kapitän eines Schiffes danach recht genau erkennen, ob sein Schiff sich in der Mitte des Kanals bzw. in der richtigen Fahrstrasse befindet. Wenn die Töne der Nebelhörner von beiden Seiten gleichzeitig gehört werden, so befindet sich das Schiff genau in der Mitte des Kanals; werden sie jedoch einer nach dem anderen vernommen, so lässt sich nach dem zeitlichen Zwischenraum zwischen ihnen feststellen, wie weit das Schiff nach einer Seite hin aus der Fahrstrasse herausgeraten ist. Der Kapitän kann danach den Kurs des Schiffes ändern, bis er nach den Signalen darauf schliessen kann, dass er die rechte Fahrstrasse wiedergewonnen hat. Um den Zusammenstoss von Schiffen zu vermeiden, wird vorgeschlagen, dass jedes Schiff sein Nebelhörn sofort in Thätigkeit setzen soll, sobald es das Nebelhörn eines anderen Schiffes hört. Dann kann der Kapitän eines jeden Schiffes aus dem Zeitraum, welcher zwischen dem Tone des eigenen Nebelhörnes und dem des fremden vergeht, feststellen, wie weit die Schiffe von einander entfernt sind. Wenn z. B. zwischen dem Pfiff des eigenen Nebelhörnes und der Ankunft des Schalles von dem fremden 10 Sekunden vergehen, so wird die Entfernung beider Schiffe eine solche sein, wie der Schall sie in 5 Sekunden zurücklegt d. h. etwa 1700 Meter. Noch eine andere Vorrichtung würde sich vielleicht zur Vermeidung von Schiffszusammenstössen als praktisch erweisen, besonders wo es sich auf der einen Seite um einen grossen Dampfer, auf der anderen um ein Segelschiff handelt. Auf dem Dampfer sollen vier verschiedene Nebelhörner aufgestellt werden, eines am Bug, das andere am Stern; diese sollen so gerichtet sein, dass ein Beobachter, der sich genau in der Längsrichtung vor oder hinter dem Dampfer befindet, die Töne beider Nebelhörner gleichzeitig vernimmt. Die Gefahr eines Zusammenstosses ist also lange nicht vorhanden, als von dem einen Schiffe aus die beiden Nebelhörner getrennt gehört werden, alsdann kann der bisherige Kurs ruhig beibehalten werden; wenn aber die Nebelsignale gleichzeitig vernommen werden, so muss der Kurs schnell geändert bzw. ein Kanonenschuss oder ein anderes lautes Notsignal abgegeben werden, damit der Dampfer seinen Kurs ändert denn alsdann befinden sich beide Schiffe ganz genau in der Kürsrichtung gegen einander. Es würde jedenfalls sehr wünschenswert sein, wenn diese Vorschläge eine praktische Prüfung erfahren würden, denn der Nebel ist in den Seeculeuten mit vielem Rechte fast mehr gefürchtet als der Sturm.



Baden. Die Gesamtzahl der Kurgäste betrug am 30. September 8900.

Telephon. Man strebt die Erstellung einer Telephonlinie Bellinzona-Bernardin-Chur-Zürich an.

Cannes. L'Hôtel de Provence, directeur M. A. Bullo, co-propriétaire de l'Hôtel Victoria à Menaggio, sera réouvert dès le 10 November.

Hamburg. Hotel St. Petersburg zu Hamburg, am Jungfernstieg, ist für anderthalb Millionen Mark von Herrn G. Neidinger angekauft worden.

Lindau. Der Besitzer des Bades Schachen, welches in neuester Zeit sehr in Aufnahme gekommen, will einen grossen Neubau errichten lassen.

Alpach. Die Pilatusbahn beförderte in den letzten drei schönen Tagen etwa 600 Personen. Alle Wege am Pilatus sind schneefrei. Täglich verkehren fünf Züge.

St. Gallen. Eine in St. Johann abgehaltene Versammlung von Grossräten und Gemeinderäten beschloss die Initiative zu ergreifen für eine Bahnlinie Ebnat-Nesslau.

Turin. Herr C. Kraft hat sein Grand Hotel de Turin an Herrn Louis Kommerell, bisher Direktor des Grand Hotel in Neapel, verkauft. Die Uebernahme hat mit 1. Oktober stattgefunden.

Die Vitznau-Rigibahn führt vom 1. bis 15. Oktober noch je drei Berg- und drei Talzüge aus, soweit die Schnee- und Witterungsverhältnisse das gestatten.

Ein neues Alpenpanorama. Der bekannte Maler Segantini wird für die Pariser Weltausstellung von 1900 ein Panorama des Engadin malen. Das Kolossalgemälde soll etwa 300 Quadratmeter umfassen.

In tausend Aengsten.

Eben begann der Zug sich in Bewegung zu setzen, als eine junge Dame, gerade noch zur rechten Zeit, die Coupéthür aufriss und sich hastig auf die Polster des Wagens fallen liess. Wahrhaftig — es wäre kein Vergnügen gewesen, zwei Stunden auf den nächsten Zug warten zu müssen. Sie lehnte sich behaglich zurück und entfaltete eine Zeitung, in deren Lektüre sie bald vertieft war. Was da alles in der Welt vorging! Entsetzlich! Krieg, Pest, Elend aller Art und da — schon wieder ein Raubmord auf der Eisenbahn. In einem Coupé zweiter Klasse hatte man eine Dame bestialisch ermordet aufgefunden. Der Mörder hatte ihr die Brillantboutons aus den Ohren gerissen und ähnliche schoussische Details mehr. Von dem Thäter fehlte selbstverständlich jede Spur.

Gertrude Schröder war zwar gerade kein allzu furchtsames Mädchen, aber immerhin warf sie jetzt einen scheuen Blick um sich. Ausser ihr war bloss ein Herr im Wagen, ein unter-setzter, breitschultriger Mann mit buschigen Augenbrauen, unter denen sich zwei stehende Augenfortwährend forschend und erwartungsvoll anblickten. Anfänglich liess es sie ziemlich gleichgültig, als aber der Mann nicht aufhörte, sie anzustarren, legte sich ihr allmählich

die Furcht, gleich einer kalten Schlange, aufs Herz. Was er nur haben konnte? Er blickte auch zeitweise unstätig hin und her, wobei sein Gesicht einen immer grimmigeren Ausdruck annahm.

Plötzlich sprang er auf und blickte um sich, scheu und ängstlich, nach allen Richtungen, hinauf und auf den Boden, als fürchte er, beobachtet zu werden.

Ein jäher Schreck durchzuckte Getrude! Wenn das ein Räuber war — vielleicht ein Mörder? Sicherlich hatte er es auf sie abgesehen. Sie wollte rufen, um Hilfe schreien, aber ihre Kehle war wie zusammengeschnürt, keinen Laut konnte sie hervorbringen. Mit einem Male trat er ganz nahe an sie heran, wobei er seine Hand in die Tasche seines Ueberrockes versenkte. Was suchte er dort? Einen Revolver? Einen Dolch? Einen Schlagring?

Sie sprang auf und startete ihn entsetzt an. „Was wollen sie von mir?“

Er lächelte grimmig, dann sagte er: „Ich habe Sie doch nicht erschreckt? Das wollte ich. Sie denn doch wirklich und wahrhaftig nicht. Aber sehen Sie, mein kuestes Freilein, ich muss Sie neemlich gleich aussteigen und Sie sitze scho, seit Sie eingestiegen sind, auf meinem Hut!“

Gertrude stammelte tausend Entschuldigungen. Der Hut war zum Glück ein weicher.

Ein Original.

Eines der hervorragendsten Originale des Senats der Vereinigten Staaten, Senator Islam G. Harris, ist dieser Tage gestorben. Er war ein aufbrausender alter Handwerker, der ein unauslöschliches Vorurteil gegen Zeitungsschreiber und schlechten Whisky besass. „Wenn ich die Macht hätte“, pflegte er mit dem ihm eigentümlichen Nachdruck zu sagen, „so würde ich aus allen Druckerpressen Kanonen machen und alle Typen in Kugeln umgessen und jedem verdammten Zeitungsschreiber den Kopf damit abschliessen lassen.“

Nach einer stürmischen Sitzung stürzte Senator Harris einmal aus dem Senatsaal hinaus, ingrimig wie ein türkischer Pascha, dem eine schöne Sklavin durchgebrannt, als ihm ein Journalist ansprach, um seine Ansicht über die Lage zu erfragen: „Junger Mann“, donnerte Harris ihm an, „wenn ich die Welt dadurch vom Untergange reiten könnte, dass ich Ihnen etwas mitteilte, so würde ich es dennoch nicht thun!“

Senator Harris und der gleichfalls schon verstorbene Senator Beck von Kentucky waren grosse Feinde, beide anerkannte Sachverständige in Bezug auf „Rye“ und „Bourbon“-Whisky. Sie pflegten häufig Chamberlins Hotel heim-

zusuchen, weitberühmt als Tummelplatz selbstsamer Geister. John Chamberlin hielt sehr auf einen guten Tropfen für seine Gäste und für sich. Da hatte er einstmal ein kleines Fässchen „ganz was Altes“ zugesandt bekommen. Beck sass gerade in einem Eckchen, als Chamberlin mit einer Probe hereintrat. Er wünschte das Urteil des Sachverständigen. Beck schlürfte ein Schlückchen, rollte es auf der Zunge hin und her und sah dann den Bonifaz an: „Hm, großer Tropfen, aber schmeckt merkwürdig nach Eisen!“ Chamberlin schaute ihm ungläubig an, nahm selbst einen Schluck und schüttelte den Kopf, das war ihm ein Rätsel. In dem Augenblick kam Harris herein. Chamberlin ging so gleich auf ihn zu und lud auch ihn zum Probieren ein. Der Senator von Tennessee liess sich auf einen Sessel nieder, nahm das Glas und liess den braungoldigen Trank bedächtig über die Lippen gleiten; er schaltete mit der Zunge und strich sich den langen weissen Piraten-Schnurrbart. „Nicht schlecht“, brumnte er grimmig vor sich hin, „aber der Stoff hat 'nen sonderbaren Beigeschmack — nach Leder!“ Jetzt sprang der Wirt wütend auf, lief in den Keller und liess sogleich das ganze Fässchen abzapfen. Auf seinem Grunde fand man — einen kleinen Teppichnagel mit lederner Kappe. Beck hatte das Eisen herausgeschmeckt, aber Harris sogar das winzige Lederstückchen!