

**Zeitschrift:** Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels  
**Herausgeber:** Schweizer Hotelier-Verein  
**Band:** 9 (1900)  
**Heft:** 43

**Rubrik:** Rundschau

#### 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:** 31.12.2025

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

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

Die Korkfabrikanten begießen auch bei dem vor dem Verkleinern notwendigen Befeuern oft den Fehler, dass sie den Kork zu lange im Wasser liegen lassen und dann auf ein vollständiges Austrocknen nicht achten. Manche Fabrikanten wollen durch eine Präparation mit Aether die Qualität ihrer Korken heben und verderben sie damit, da sich der Aethergeruch dem Wein unbedingt miethet.

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 Porzellanknöpfen verschlossen. Diese Art des Verschlusses ist eine schnelle und bequeme Arbeit, jedoch verleiht der Gummi dem Wein 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 vielerartige Stopfen in Verkehr bringt und die Oenologen deren so wenige acceptieren, ist auch diesem Zustande zuzuschreiben.

Die Verschluss-Apparate, welche emaillierte Eisentile haben, verleihen dem Wein 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.-Westl. Ztg.)

**Eine Schwebebahn**, bisher einzig in ihrer Art, deren Anlage auf hohen eisernen Säulen das Städtebild allerdings sehr verunziert, 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 hinten 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 Stadtbank 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 Fahren 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 thatächlich fort. Die ganze Schwebebahn hat eine Länge von 13,3 Kilometern und folgt vom Bahnhof Barmen-Rütershausen 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 liegt 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 Uebelstände abzuholen, dass seine Gäste durch lästige Geräusche aus Nachbarzimmern in ihrer Nachtruhe gestört würden. „Gewöhnlich sind es Ehepaare, welche in tiefer Nachtstunde noch vertraute Zwiesprache halten, und so den nebenanwohnenden abhalten, die notwendige Ruhe zu finden. Aber auch, wenn ein alter Reiseonkel 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 einkehren, welche mehrere zusammenliegende und untereinander verbundene Zimmer bewohnen wollen.“ Auf diese Antwort antwortete die Redaktion des erwähnten Blattes: „Wir pflichten Ihnen Ausführungen vollständig bei. Es ist auf der Reise nichts unangenehmer, als wenn man weiss, der Zimmerschluß kann jede Hanterung hören, die man vornimmt, wie man selber unfreiwillige Ohrenzeuge der Vorgänge im Nebenzimmer wird. Es gibt nun ein Mittel, welches hat bei grösserem Nutzen sogar den Vorzug billiger zu sein, als die so oft angewandten Portieren. Lassen sie sich von 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 gelöst. Oben und unten an dem Rahmen werden auf jeder Seite die Riegel angebracht, die ihn in der Thürfüllung beseitigen 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 hervorstehen, andererseits ist dadurch aber auch neugierigen Gästen und solche gibt es, wie männlich bekannt, die Möglichkeit genommen, die schall-dämpfende Schutzwand aus der Thürfüllung zu entfernen. Zu den Riegeln passende Nuten oder Ausfrässungen im Thürrahmen sind leicht hergestellt und stören auch nicht, falls die Schutzwand entfernt werden muss. Diese Schalldämpfer bewähren 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 Giftdiner** nahm am Donnerstag Nachmittag vor einem kleineren geladenen Publikum Kapitän E. Vetro aus den Vereinigten Staaten in einem Nebensaale der Wilhelmshalle in Berlin zu sich. Kapitän Vetro ist, wie es scheint, ein Phänomen; ihm thun Gifte, die gentigen würden, eine ganze Familie ins Jenseits zu siedern, 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 Polizeipräsidium eine Separatvorstellung vor Vertretern der Behörde und der Wissenschaft zur Bedingung gemacht. Inmitten der kleinen Korona, in der man als Vertreter des Polizeipräsidiums 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 grunes Pulver: Grünspan; von einem andern schimmerte es blau: Ultramarin; ein dritter trug eine gelbliche Mischung: Schwefel und Borax. In einem paar Fläschchen standen dazwischen eine Strychninlösung, ein scharfes

Rattengift, das sich aus pulverisiertem Glas, Arsene, und Atropin zusammenseien soll, und ein grosses Stück weissen Phosphors. Auch noch ein paar andere Gifte waren vorhanden — zum Appetitzreizen. 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 Vetro, 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 Vetro 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 anfußt. Nur ein Brennen im Munde und, nach einigen besonders scharfen Präparaten, ein Aufstoßen und einen Reiz zum Wasserrinthen verspürte er als Wirkung. Nach der kurzen Einleitung ging Kapitän Vetro sofort ans Werk. Er schärfe den Appetit durch ein Glas Ultramarin, nahm dann eine kräftige Dosis Grünspan, erholte sich an einem Getränk aus Schwefel und Borax und liess als Hauptmahlzeit eine Portion Strychnin und ein Glas aufgelöstes Rattengift folgen. Dann verzehrte er zum Dessert, als besondere Delikatesse, ein kräftiges Stück weissen Phosphors. Beim Phosphor rochen es auch die Unkundigen, dass er echt war; die anderen Gifte wurden durch Dr. Jeserich, der die meisten mit einer für den Laien beinahe angstlichen Courage persönliche prüfte, als echt beglaubigt. Von schlimmen Wirkungen war bei Kapitän Vetro 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.

**Kleine Chronik.**

(Mitteilungen für die Kleine Chronik werden stets mit Davik eingegangen.)

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

**Die Rhätische Bahn** beförderte im September 54,261 Personen gegen 46,478 im September 1898.

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

**Fête des Narzissen à Montreux.** Le Comité central s'est réuni pour prendre connaissance des projets de scénarios pour la 8me fête qui sera célébrée en 1901.

**Davos.** Amtliche Fremdenstatistik. In Davos anwesende Kurziske vom 6. Okt. bis 12. Okt. 1900: Deutsche 452, Engländer 256, Schweizer 222, Franzosen 68, Holländer 81, Belgier 15, Russen 119, Österreich 29, Portugiesen, Spanier, Italiener, Griechen 63, Dänen, Schweden, Norweger 5, Amerikaner 44, Angehörige anderer Nationalitäten 22. Total 1367. Darunter waren 106 Passanten.

**Grenzerhebung zwischen Wallis und Uri.** Da die wallis-schweizerische Kommission sich über die Kantonsgrenze zwischen Wallis und Uri nicht einigen konnte, so hat der Staatsrat von Wallis, dem um die endliche Lösung dieser Frage zu thun ist, beschlossen, die urserische Regierung vorzuschlagen, einem vom Bundesrat zu bestimmenden Schiedsgericht den Entscheid in dieser Angelegenheit zu übertragen.

**Mendelpass-Bahn.** Gegenwärtig werden Versuche unternommen, die Überbrückung für die Eisenbahn von Kaltern 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 Pfüss über das sogenannte Pfüssenthal nach der Mendel führen. Von Pfüss-Mendel zum Plateau ist eine Zahnradbahn von Kaltern bis Pfüss elektrische Strassenbahn projektiert.

**Ostende.** (Intern. Hotelier-Verein). Im Hotel d'Allemagne dahier fand vor kurzem eine Fachschul-Kommission des Internationalen Vereins der Gasthofbesitzer (Köln) unter dem Vorsitz des Präsidenten Otto Hoyer (Aachen) statt. Es wurde beschlossen, den Universal-Hotelier-Bund, der in Ostend seinen Winterpalais ruhen zu lassen, um aber in Förderung der Gehilfenbildung keine Unterbrechung erleiden 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 schweizerischen Interessenverbände in Olten herrschte eine entschlossene Stimmung für die sofortige Wiederherstellung der Eisenbahnlinie Olten-Wettswil. Eine fünfköpfige Kommission wurde beauftragt, auf Grund einzureichender 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 Eisenbahnen zufolge, am Ende des Jahres 1898 752.472 km, d. h. 18,683 km = 2,55 % mehr als im Vorjahr, für welches sie auf 733.798 km berechnet war. Die Vermehrung entfällt mit 6,559 km (2,48 % gegenüber dem Vorjahr) auf Europa, mit 5849 km (11,75 %) auf Asien, mit 4974 km (1,30 %) auf Amerika und auf Afrika mit 17,51 km und mit 215 km (0,88 %) auf Australien. Die Bauthätigkeit 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 die russische Eisenbahnnetz die grösste Zunahme (2273 km) erfahren; dann folgen Österreich-Ungarn mit 1445, Deutschland mit 1854, Rumänien mit 172, und Spanien mit 160 km ausgebaut worden; in Portugal, Griechenland und Serbien kann gar keine neuen Strecken in Betrieb gebracht werden; in Italien sind mehr als 100 km ausgebaut worden.

In Südamerika sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Südostasien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Südafrika sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Amerika sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Südost- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südwest-Australien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;

in Süd- und Südost-Asien sind mehr als 100 km ausgebaut worden;