

**Zeitschrift:** Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels  
**Herausgeber:** Schweizer Hotelier-Verein  
**Band:** 16 (1907)  
**Heft:** 13

## **Werbung**

### **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:** 22.02.2026

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

tabel, indem es über  $\frac{1}{5}$  der Gesamtfrequenz ausmacht. Ihm folgen Grossbritannien, Frankreich, Amerika etc. etc. Im Vergleich zu den Vorjahren sehen diese Prozentzahlen nicht stark verändert aus. Die Tabelle gibt Fingerzeige für weiter zu machende Reklame.

Es ist interessant, wie das rechnerische Resultat der Statistik harmoniert mit den offiziellen Berichten von Verkehrscommissionen verschiedener Gebiete. Wollte man etwa an der Richtigkeit des statistischen Ergebnisses zweifeln, so zerstreuen diese Berichte jeglichen Zweifel und dienen als sprechende Belege für die Zuverlässigkeit der statistischen Zahlen. Wir können uns deshalb nicht versagen, oder besser gesagt, wir halten es für geboten, einzelne Abschnitte aus solchen Berichten wiederzugeben, was in nächster Nummer geschehen soll. A-n.

(Schluss folgt.)



## Eine verlorene gegangene Eingabe.

Wir lesen in der „Schweiz. Wirtze-Zeitung“ folgendes:

Am 26. September 1903 richteten der Schweizerische Hotelier-Verein, der Schweizerische Weinbänder-Verband und der Schweizerische Wirtze-Verein gemeinsam an den Bundesrat folgendes Gesuch: Der Bundesrat wolle, gestutzt auf Art. 21 des Eichgesetzes vom 3. Juli 1875 ergänzende Vorschriften erlassen, wonach:

1. Die Quantitätskontrolle im Handelsverkehr mit Wein und Most in Fässern nach dem Gewicht zu erfolgen hätte und zu fakturieren wäre.

2. Stroh- und Korbflaschen, welche im Verkehr mit Spirituosen zur Verwendung gelangen, der obligatorischen Eichung unterstellt werden sollen.

Wir entnehmen der einlässlichen Begründung dieses Gesuches folgende Stellen:

„Schon seit Jahren sind immer wieder Klagen laut geworden, dass beim Kauf von geistigen Getränken die Empfänger nicht das fakturierte Mass erhalten haben. Auch bei den betreffenden Vereinen sind wiederholt Reklamationen eingegangen und das Begehr gestellt worden, die Vorstände möchten dafür sorgen, dass diesem Uebelstande abgeholfen, und dass seitens der hohen Bundesbehörden bezügliche schützende Vorschriften erlassen werden.“

Das Gesetz über Mass und Gewicht vom 3. Juli 1875 sieht Normal-, Gebrauchsprobenmasse und Verkehrsmaße vor. Eine genauere Definition enthält dasselbe nicht. Infogedessen ist im Volle die Meinung entstanden, dass im Verkehrsmaße in erster Linie die Fässer zu betrachten seien, welche den Verkehr mit geistigen Getränken von Ort zu Ort vermittelten. Und es muss zugegeben werden, dass sie diesen Namen eher verdienen, als Breite und Geite, welche heute nur noch eine untergeordnete Rolle spielen.“

Es ist hervorgehoben worden, dass die Eichung nicht instande sei, die vorhandenen Uebelstände zu beseitigen, im Gegenteil, neue schaffe, und dass die Kosten derselben nicht unbedeutend seien. Sie befriedige weder den Verkäufer noch den Käufer und bilde eine Quelle beständiger Reklamationen, weil sie die Sicherheit, exakt zu sein, nicht in sich schliesse. Die Lösung sei in der Wägung zu suchen. Sowohl das Brutto- als das Netto-Gewicht können bei jeder Lieferung leicht festgestellt werden. Das Gewicht des Fasses selbst sei, ausser bei vorkommenden Reparaturen, ganz unbedeutende Veränderungen unterworfen, so dass Differenzen, wie sie bei der Eichung vorkommen, nicht mehr möglich seien. Der Käufer erhält dabei einen kleinen Vorteil, indem das spezifische Gewicht des Weines nur 0,980 bis 0,990 betrage. Schon jetzt gebe es in der Schweiz viele Weinbänder, die ausschliesslich nach Gewicht verkaufen und auch im Auslande sei diese Praxis stark verbreitet. Dagegen sei es wünschenswert, dass die Bahnverwaltungen angehalten werden, die Sendungen möglichst exakt wägen und mit der bahnamtlichen Wagbescheinigung versehen zu lassen. Die bahnamtliche Wägung diene eben nicht nur zur Berechnung der Fracht, sondern biete gleichzeitig eine Kontrolle zur Bestimmung des Fassinhalses bzw. des Kaufpreises. Sodann erfordere die sofortige Prüfung durch den Empfänger, das Quantum betreffend, dass die Tara auf dem Fasse angegeben werde. Die Notwendigkeit, dass dies geschehe, müsse aus Art. 246 des Obligationenrechtes gefolgert werden. Nach demselben sei der Käufer verpflichtet, die Kaufsache, sobald tunlich, zu prüfen und wenn sich Mängel ergeben, für welche der Verkäufer Gewähr zu leisten hat, diesem sofort Anzeige zu machen. Es treffe dies auch zu in Bezug auf das Quantum. Wollte nun der Käufer die Tara erst ermitteln, nachdem er das Getränk ausgeschenkt hat und dann seine Reklamationen anbringen, so müsste der Richter gemäss Art. 271 des Obligationenrechtes eine solche Mängelrüge als verspätete erklären und die Klage abweisen.“

„Was die Korbflaschen (Bonbonnes) betrifft, so spielen sie im Verkehr mit Spirituosen eine ganz ansehnliche Rolle. Fast alle Qualitäts-spirituosen werden in solchen Flaschen befördert. Dabei fällt in Betracht, dass es sich meistens um Getränke handelt, die im Preise sehr hoch stehen und wobei auch ein kleines Manko den Käufer doch erheblichen Schaden verursachen kann.“

Es ist deshalb sehr zu wünschen, dass auch hier eine Änderung eintrete und dass die Korbflaschen in Zukunft geeicht werden. Die Eichung kann ohne irgend welche Schwierigkeiten durchgeführt werden und ist deshalb

zuverlässig, weil eine Veränderung des inhaltlichen Volumens nicht stattfindet. Wohl gestattet Art. 55 der Vollziehungsverordnung vom 24. November 1898 die Eichung von Strohflaschen. Allein sie ist nur eine facultative und entspricht den heutigen Verkehrs-Verhältnissen nicht. Zudem erscheint die Bezeichnung „Strohflaschen“ nicht umfassend genug und lässt die Vermutung zu, dass man die Korbflaschen von dieser Bezeichnung ausschliessen wollte.“

Diese Eingabe scheint nun im Bundespalais spurlos verschwunden zu sein, schreibt die „Schweiz. Wirtze-Ztg.“ Niemand will etwas von ihr wissen. Die Direktion des Schweizerischen Wirtze-Vereins hat nun für sich und im Namen der mit interessierten Organisationen das Gesuch erneuert. Möge es endlich seine Würdigung finden!

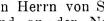


## Hr. von Schlieben alias Hartung,

der hinter dem angeblichen „Deutsch-Oesterreichisch-Schweizerischen Fremdenverkehrsverein“ steckt, erfährt in der Kölner „Wochenschrift“ in einem „Der Wurm, der nicht stirbt“ überschriebenen Artikel wieder einmal eine wohlverdiente Abfuhr. Das Bureau ist wieder an der Arbeit, seine Prospekte und Einladungskarten zu den Hoteliers zu senden. Am Kopf dieser Aktentuscke figuriert die Angabe, die Schweiz zähle 270 Filialen – lauter Humburg, wie schon oft bemerkert. Zum Überfluss wollen wir doch auch einige Sätze aus genanntem Artikel hier wiedergeben. Wir lesen da:

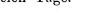
„Nach wie vor eifrig an der Arbeit ist der sogenannte „Deutsch-Oesterreichisch-Schweizerische Fremdenverkehrsverein“ in München, der, was nicht oft genug wiederholt werden kann, kein Verkehrsverein ist, kein gemeinnütziger Verein, sondern ein Erwerbsunternehmen des Herrn von Schlieben (alias Hartung usw. usw.). Dieser sucht fortwährend Hotels als Mitglieder des „Vereins“, der kein Verein ist, zu kapern. Eintrittsgeld 5 Mk., Jahresbeitrag 10 Mk. Auf der anderen Seite schlängelt er sich an Verkehrs-, Verschönerungs- und sonstigen Vereinen und bietet ihnen die Mitgliedskarte für 1 Mk. an. Um sie zu gewinnen, verafolgt er fürs erste soviel Karten als verlangt werden, umsonst, während der Text der Karten lautet: „X. X. ist hierdurch als Mitglied aufgenommen und hat den Beitrag für das Jahr 1907 entrichtet.“

Weil die Vorstände vieler Vereine über das Wesen des Pseudo - Fremdenverkehrsvereins nicht unterrichtet sind und am Fusse der Kartie die Verheissung steht: „Inhaber dieser Karte geniesst einen Rabatt bis zu 25 Prozent in mehr als 600 Hotels“, so lassen sie sich blenden und gehen auf den Zauber ein. Merkwürdiger aber noch ist, dass auch immer noch Hotelbesitzer sich von Herrn von Schlieben blenden, breitschlagen und an der Nase herumführen lassen.“



## Der Kellner u. das Berner Lehrlingsgesetz.

Unter Bezugnahme auf unsern in Nr. 12 der „Hotel-Revue“ publizierten Artikel mit obiger Aufschrift wird uns die gedruckte „Verordnung über die Berufslehre im Hotel- und Wirtschaftsgewerbe“ vom 6. März 1907 zugestellt. Daraus ist zu erssehen, dass der Regierungsrat des Kantons Bern in Anwendung von § 11 des Gesetzes vom 19. März 1905 über gewerbliche und kaufmännische Berufslehre, nach Anhörung der beteiligten Berufsangehörigen etc. beschlossen hat, die Dauer der Lehrzeit im Hotel- und Wirtschaftsgewerbe für Kellner auf mindestens 1 Jahr, für Köche und Köchinnen auf 2 Jahre festzusetzen. Die Sache ist also durch diese Verordnung in einer die Berufslehre im Hotelgewerbe ganz speziell berührenden Weise geregelt, sodass der Grund zur Klage seitens der Angestelltenpresse durchaus hinfallig wird. Der § 2 der Verordnung gibt weitere Vorschriften über die Wochenstunden der Arbeitszeit, die Nachtruhe, Arbeit an Sonn- und Festtagen, sowie über die freien Tage.



## Wenig coulantes Geschäftsgebahren.

Von einem Hotel in Süd-Italien erhalten wir folgende Zuschrift:

„Vergangenen Herbst mit einer Firma in Ober-Italien betreffend Lieferung eines neuen Omnibuses für unser Hotel unterhandelst, die Firma bießt folgende Zahlungsbedingungen:

- Fr. 900.— bei der Bestellung,
- 1000.— bei der Fertigstellung des Omnibusses in roh,
- 1000.— bei dessen Ablieferung am Domizil der Firma.

Auf unserr Ansuchen, den Termin für die III. Zahlung auf 2 Monate nach erfolgter Ablieferung festzusetzen, erklärte sich die Firma in ihrem Schreiben vom 15. Oktober a. p. damit einverstanden, worauf wir den Lieferungsvertrag unterzeichneten und die erste Abschlagszahlung machten. Leider wurde übersehen, in Vertrage die per Korrespondenz vereinbarte Verschiebung des Zahlungstermins vorzumerken.

Ende Januar a. c. avisierte uns nun der Lieferant, dass der Omnibus gegen Nachnahme der restierenden 2000 Fr. an einen Spediteur nach Genua abgegangen sei. Da wir uns doch vorerst von der richtigen Ausführung unseres Auftrages überzeugen wollten, verlangten wir unter Berufung auf seine Zustimmung vom 15. Oktober a. p. sofort telegraphisch und brief-

lich den Rückzug der Nachnahme für die III. Rate.

Alein trotz unserer wiederholten Vorstellung beharrte der Lieferant auf der Einlösung der Gesamtzahlnahme, so dass wir, da der Omnibus an Genua nicht weiterbefördert wurde, uns zur Entrichtung des Gesamtbetrages entschlossen mussten, weil wir den Omnibus dringend benötigen und der Liefertermin, kontraktlich vereinbart, ohnedies schon 14 Tage verzögert war.

Durch die mehr als 14tägige Transportverzögerung in Genua entstanden uns beträchtliche Lagerspesen und sodann bei Ankunft des Omnibuses konstatierten wir, dass der selbe anstatt hellblau, wie vertraglich vereinbart, dunkelblau bemalt wurde. Da indes der Lieferant für seine ganze Forderung gedeckt war, war eine bezügliche Reklamation nutzlos.

Wir geben Ihnen von diesem Vorkommnis Kenntnis mit dem hoff. Ersuchen, solchen in geeigneter Weise in Ihrem Blatte zu erwähnen und die tit. schweizer. Hoteliers aufmerksam zu machen, im Verkehr mit einer solchen Firma recht vorsichtig zu sein.

NB. Ich bestand bei Abschluss des Vertrages die Restzahlung erst 2 Monate nach der Lieferung zu machen, weil ich erfahren hatte, dass ein Hotelier in Lugano, ebenfalls schwierigkeiten mit der Fabrik hatte.“

Anmerkung der Redaktion. Der Einsender wünschte den Namen des Fabrikanten im Blatt genannt, was jedoch nicht angeht, dagegen sind wir zur schriftlichen Auskunftsteilung bereit.



## Die Personenzahl macht's nicht aus.

Wir lesen im „Verband“:

Luzern. In der Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober 1906 sind in hiesigen Gasthäusern und Pensionen 16,027 Gäste abgestiegen. Vereine, Gesellschaften, Soldaten und andere Besucher. In der Erstauführung der Nationen steht wiederum an ersten Platz Deutschland mit 63,206 Besuchern, dann folgen die Schweiz selbst mit 26,527, England mit 22,880, Frankreich mit 19,024, die Vereinigten Staaten und Canada mit 18,346, Russland mit 8513 und Belgien und Holland mit 7816 Reisenden. — Der Einsender dieser statistischen Notiz schreibt dazu: „An erster Stelle steht Deutschland mit 53,206 Besuchern. Nur ist die Schillenbergschlucht der Schweizeralpen und es muss einer schon ein ganz bläserischer Patron sein, wenn ihm auch nach mehrmaligem Besuch, die Umgebung der Teufelsbrücke nicht mehr imponiert. Aber von „Entweihung“ soll man nicht reden! Das „Grausen“, das die Welschlandfahrer und die Maultiere, die im Nebel ihren Weg nach Italien suchten, früher die empfundet haben, ist der Schillenbergs längst abhanden gekommen; es sind zu vielen Spuren menschlicher Betätigung in dieser früheren Felsenlandschaft viele und fahre zu viele Wagen und Hotelkommissons und Gletscherwagen und Achsenwagen, und darüber, mehr als 100000 Menschen, die Alpenüberquerung zu schützen gäbe. Dann füllt schwer ins Gewicht, dass die Bahn für die Dörfer des Ursentalen, für Andermatt und Hospital, eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist; auch militärische Rücksichten werden für den Bau der Bahn sprechen. Der Heimatschutz darf sich also in diesem Falle ganz gut darauf beschränken, bei der Ausführung des Projektes darüber zu wachen, dass der Bauhahn die Naturschönheiten schon, so wie es immer möglich ist.“

Ein neues Strassenpflaster. Die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Prometheus“ schreibt: Die Frage der Verhüttung des Staubes auf den Strassen wird besonders durch den ständig wachsenden Autoverkehr und den gesteigerten Fußgängeraufkommen gestellt. Einmal ist die Schillenbergschlucht der Schweizeralpen und es muss einer schon einstecken als nicht genugend wirksam erwiesen, andertheils scheiterte die allgemeine Anwendung an den zu hohen Kosten. Unter dem Namen „Taufalt“ wird nun in London ein neues Strassenbaumatérial auf den Markt gebracht, das sich durch grosse Haltbarkeit und sehr geringe Neigung zur Staubbewirkung auszeichnen soll. Das Material besteht aus pulverisiertem Kalkstein oder Granit, etwas 12% Teer und einer alkalischen Lösung. Die Brüter sind sehr einfach und billig, müssen etwa 150° C erhitzen und dadurch, mehr oder weniger chemisch verbunden, in einer Presse verwandelt, der entweder direkt auf den Unterbau der Straße gebracht oder zu Blöcken geformt wird, die nach dem schnell erfolgenden Erhärten wie Pflastersteine Verwendung finden. Eine mit Taufalt gedeckte Straße zwischen Leigh-on-Sea und Westcliff-on-Sea hat sich bei grosser Hitze und strenger Kälte sehr widerstandsfähig gezeigt. Sie ist staubfrei, wasserfest und unempfindlich für Salzwasser und weiß gegenüber mit Asphalt gedeckten Strassen den grossen Vorteil, dass sie nicht schlüpfig wird. Dabei setzt sich die Kosten der Taufalt nicht höher stellen als die Strassendeckung mit Asphalt oder einem anderen Strassenbaumaterial.

Tramian-Breleux-Bahn. Der Grosser Rat des Kantons Bern hat die Vorlage der Regierung boträgt den Bau der Linie Tramian-Breleux, wodurch Tramian eine direkte Verbindung mit Chaux-de-Fonds erhält, angenommen.

Kilometerhefte der Badischen Bahnen. Die badischen Kilometerhefte gelangen noch bis und mit 30. April d. J. zur Ausgabe und besitzen vom Lösegangstage an eine einjährige Gültigkeitsdauer. Mit einem innerhalb der genannten Ausgabezeit gestrichen kann die erste Fahrt auch nach dem 30. April erfolgen.

Die Eisenbahnlinie durch das Wallis soll laut Beschluss des Verwaltungsrates der S. B. B. als Zufahrtslinie zum Simplon sukzessive auf die Doppelspur ausgebaut werden. Nachdem die 10-tztere auf der Strecke Aigle-St. Maurice nahezu fertig erstellt ist, geht die Konstruktion des zweiten Projekts für Anfang des zweiten Quartals auf der 15 km langen Strecke von St. Maurice bis Martigny unter gleichzeitiger Erweiterung der zwischenliegenden Stationen Evienna und Vernayaz und bewilligte dafür den erforderlichen Kredit von 1,690,000 Fr.

Schmalspurbahn Lenk-Ad-boden. Der Regierungsrat des Kantons Bern und der Bundesrat bewilligten die Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden. Die Wagen der Montreux-B.-B.-Oberlandbahn können von Montreux direkt bis Adelboden durchfahren, und als Güterwagen könnten obenfalls diejenigen der M. O. B. mitbefördert werden. Eine Konzession ist bereits erteilt von Flüelen nach Adelboden, sodass noch das Teilstück Lenk-Adelboden fehlt. Auf dem Kulminationspunkt (1935 m d. M.) liegt die Station Hahnennoss. Die Baukosten der Bahn sind auf 4 Millionen Fr. veranschlagt.

Die Sicherheitsmassnahmen im Eisenbahnverkehr, die der preussische Eisenbahominister aus Anlass der räuberischen Überfälle in den geschlossenen Abteilen angeordnet hat (die „Hotel-Revue“ hat darüber in No. 15 des laufenden Jahrgangs berichtet (Red.)), gelangen nunmehr allmählich zur Einführung. Es sind probeweise Abteilwagen älteren Systems I. und II. Klasse so umgebaut worden, dass mehrere Abteile vereinigt und durch Verbindertüren zugänglich gemacht sind. Die Abteilwagen ohne Abort werden nach dem Muster der B. S. B. ausgebaut. Von Vorfahrt bis zum Sitzgraben sind die Abteile mit Sitzplätzen ausgestattet. Durch diese Umwandlung wird eine grösere Übersichtlichkeit und eine Erleichterung der Überwachung durch das Zugpersonal erreicht. Die abgeänderten Wagen werden in die durchgehenden Fernzüge eingestellt und, falls sich die einzelnen Systeme bewähren, danach die neu zu schaffenden Wagen eingerichtet werden.

Der Kanaltunnel wird nicht gebaut, indem die englische Regierung sich gegen das Projekt erklärt hat, und zwar im öffentlichen Interesse. Der Vertreter der Regierung im Oberhaus führte aus, dass diese eine gewisse Sicherung gegen militärische Gefahr darstelle. Letzteres nicht, obgleich die Sicherheit bewahrt wurde, durch das die Reichsreise Kosten auf militärischem und maritimem Gebiete erwachsen würden. Eine derartige unruhige Stimmung, die sich bis zur Bestirzung steigern könnte, müsste politisch und kommerziell schädlich wirken. Diese Schädigung würde nicht durch die etwaigen Vorteile des Tunnels für Handel und Verkehr aufgewogen werden. Dies seien die Gründe gegen den Tunnel. Das „Daily Chronicle“ bemerkte zu dieser Erklärung, dass damit die Tunnelfrage ihre Erledigung gefunden habe, weil es undenkbar sei, dass das Unterhaus in der Beurteilung der Frage auf einen andern Boden stellen werde.

Frachtpreismässigung für Einheimische. Auf Anregung des Gemeinderates von Adelboden und der Börner Regierung im Konzessionsgesuch um eine Bahn von Lenk nach Adelboden, er möchte der einheimischen Bevölkerung in bezug auf den Personenverkehr Fahrpreismässigungen eingeräumt werden. Der Bundesrat ist mit dem Eisenbahndepartement der Ansicht, dass die Taxabegünstigungsclausule der einheimischen Bevölkerung ist oft stark kritisiert und die Schweiz ist wiederholt, speziell von derjenigen auswärtischen Presse, welche ein Interesse hat, die Baudenkschriften von der Schweiz abzuwenden, als Baudenkschriften und bauaufsichtliche Genehmigungen einzuräumen. Der Bundesrat beantragt daher die Bundesversammlung, dass sei anlässlich dieses Falles prinzipiell festzustellen, dass die Klausule der Fahrpreismässigung für die einheimische Bevölkerung in den Eisenbahnkonzessionen nicht mehr aufgenommen werden solle. Vielmehr sei darauf hinzuwirken, dass die Taxen im allgemeinen etwas niedriger gehalten werden.

Zum Schöllenbahnprojekt wird der „Frk. Ztg.“ aus der Schweiz folgendes geschrieben: Die Baupläne liegen gegenwärtig in den Gemeindekanzleien von Andermatt und Göschweiler auf und die Finanzierung soll sich auf guten Wegen befinden. Auch hier reichen Heimatschutzstreitungen und die Blätter, wie zu Adelboden, kaum genug. Nun ist die Schillenbergschlucht der Schweizeralpen und es muss einer schon ein bläserischer Patron sein, wenn ihm auch nach mehrmaligem Besuch, die Umgebung der Teufelsbrücke nicht mehr imponiert. Aber von „Entweihung“ soll man nicht reden! Das „Grausen“, das die Welschlandfahrer und die Maultiere, die im Nebel ihren Weg nach Italien suchten, früher die empfunden haben, ist der Schillenbergs längst abhanden gekommen; es sind zu vielen Spuren menschlicher Betätigung in dieser früheren Felsenlandschaft viele und fahre zu viele Wagen und Hotelkommissons und Gletscherwagen, und darüber, mehr als 100000 Menschen, die Alpenüberquerung zu schützen gäbe. Dann füllt schwer ins Gewicht, dass die Bahn für die Dörfer des Ursentalen, für Andermatt und Hospital, eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist; auch militärische Rücksichten werden für den Bau der Bahn sprechen. Der Heimatschutz darf sich also in diesem Falle ganz gut darauf beschränken, bei der Ausführung des Projektes darüber zu wachen, dass der Bauhahn die Naturschönheiten schon, so wie es immer möglich ist.

Ein neues Strassenpflaster. Die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Prometheus“ schreibt: Die Frage der Verhüttung des Staubes auf den Strassen wird besonders durch den ständig wachsenden Autoverkehr und den gesteigerten Fußgängeraufkommen gestellt. Einmal ist die Schillenbergschlucht der Schweizeralpen und es muss einer schon einstecken als nicht genugend wirksam erwiesen, andertheils scheiterte die allgemeine Anwendung an den zu hohen Kosten. Unter dem Namen „Taufalt“ wird nun in London ein neues Strassenbaumatérial auf den Markt gebracht, das sich durch grosse Haltbarkeit und sehr geringe Neigung zur Staubbewirkung auszeichnen soll. Das Material besteht aus pulverisiertem Kalkstein oder Granit, etwas 12% Teer und einer alkalischen Lösung. Die Brüter sind sehr einfach und billig, müssen etwa 150° C erhitzen und dadurch, mehr oder weniger chemisch verbunden, in einer Presse verwandelt, der entweder direkt auf den Unterbau der Straße gebracht oder zu Blöcken geformt wird, die nach dem schnell erfolgenden Erhärten wie Pflastersteine Verwendung finden. Eine mit Taufalt gedeckte Straße zwischen Leigh-on-Sea und Westcliff-on-Sea hat sich bei grosser Hitze und strenger Kälte sehr widerstandsfähig gezeigt. Sie ist staubfrei, wasserfest und unempfindlich für Salzwasser und weiß gegenüber mit Asphalt gedeckten Strassen den grossen Vorteil, dass sie nicht schlüpfig wird. Dabei setzt sich die Kosten der Taufalt nicht höher stellen als die Strassendeckung mit Asphalt oder einem anderen Strassenbaumaterial.

Eine Eisenbahn über dem Meer. wird im Lauf des nächsten Jahres in Nordamerika eröffnet, nämlich die Verlängerung der Bahn New-York-Homestead bis zum Badort Key-West, dem Sommeraufenthalt der New Yorker Milliardäre, zu dem bis her zum Teil der Wasserweg benutzt werden muss. Die Ausführung wurde 1904 begonnen. Der erste Teil der Strecke vom Homestead bis zur Südküste Floridas war verhältnismässig leicht zu bauen. Vom Küstenende führt die Linie über einen 3 km breiten Meeresarm nach Key Largo, der grössten Insel der Florida Keys. Zur Überschreitung des Meeresarms ist eine lange Brücke vorgesehen, welche durch eine Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrückenden Wassers beträgt etwa 45 km. Die Brücken zwischen den einzelnen Inseln bestehen aus Pfählen, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Dies besteht aus einer Menge flacher Inseln, welche durch einige Kilometer breite Meeresarme voneinander getrennt sind. Die Gesamtlänge des zu überbrück