Wenig coulantes Geschäftsgebahren

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1907)**

Heft 13

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-522473

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

tabel, indem es über $^1/_5$ 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 Verkehrskommissionen 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 Verloren gegangene Eingabe.

Wir lesen in der „Schweiz. Wirte-Zeitung" folgendes:

Am 26. September 1903 richteten der Schweizerische Hotelier-Verein, der Schweizerische Weinhändler-Verband und der Schweizerische Wirte-Verein gemeinsam an den Bundesrat folgendes Gesuch: Der Bundesrat wolle, gestützt 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 Kaufe von geistigen Getränken die Empfänger nicht das fakturierte Mass erhalten haben. Auch bei den betreffenden Vereinen sind wiederholt Reklamationen eingegangen und das Begehren 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 Defination enthält dasselbe nicht. Infolgedessen ist im Volke die Meinung entstanden, dass als Verkehrsmasse in erster Linie die Fässer zu betrachten seien, welche den Verkehr mit geistigen Getränken von Ort zu Ort vermitteln. Und es muss zugegeben werden, dass sie diesen Namen eher verdienen, als Brente und Gelte, welche heute nur noch eine untergeordnete Rolle spielen."

„Es ist hervorgehoben worden, dass die Eichung nicht imstande 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 unbedeutenden Veränderungen unterworfen, so dass Differenzen, wie sie bei der Eichung vorkommen, nicht mehr möglich seien. Der Käufer erhalte 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 Weinhändler, 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 bilde gleichzeitig eine Kontrolle zur Bestimmung des Fassinhalts bezw. 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 Kaufssache, 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 verspätet erklären und die Klage abweisen."

„Was die Korbflaschen (Bonbonnes) betrifft, so spielen sie im Verkehr mit Spirituosen eine ganz ansehnliche Rolle. Fast alle Qualitätsspirituosen 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 dem Käufer doch erheblichen Schaden verursachen kann."

„Es ist deshalb sehr zu wünschen, dass auch hier eine Aenderung 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 1899 die Eichung von Strohflaschen. Allein sie ist nur eine fakultative 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 Bestimmung ausschliessen wollte."

Diese Eingabe scheint nun im Bundespalais spurlos verschwunden zu sein, schreibt die „Schweiz. Wirte-Ztg." Niemand will etwas von ihr wissen. Die Direktion des Schweizerischen Wirte-Vereins hat nun für sich und im Namen der mitinteressierten 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 Einladungszirkulare an die Hoteliers zu senden. Am Kopf dieser Aktenstücke figuriert die Angabe, die Schweiz zähle 270 Filialen, — lauter Humbug, wie schon oft bemerkt. Zum Ueberfluss 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 sonstige Vereine heran und bietet ihnen die Mitgliedskarte für 1 Mk. an. Um sie zu gewinnen, verabfolgt 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 Karte 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 ersehen, dass der Regierungsrat des Kantons Bern in Anwendung von § 11 des Gesetzes vom 19. Marz 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 hinfällig 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 unterhandelnd, stellte die Firma hiefür folgende Zahlungsbedingungen:

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

Auf unser 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, im 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 brieflich den Rückzug der Nachnahme für die III. Rate.

Allein trotz unserer wiederholten Vorstellung beharrte der Lieferant auf der Einlösung der Gesamtnachnahme, so dass wir, da der Omnibus ab Genua nicht weiterbefördert wurde, uns zur Entrichtung des Gesamtbetrages entschliessen mussten, weil wir den Omnibus dringend benötigten und der Lieferungstermin, 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 derselbe 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 höfl. Ersuchen, solches 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 Auskunfterteilung 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 Gasthöfen und Pensionen 186,227 Gäste abgestiegen — Vereine, Gesellschaften, Schulen usw. nicht mitgerechnet. In der Rangordnung der Nationen steht wiederum an erster Stelle 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. Ein für sich selbst sprechendes Gegenstück zu der kürzlich in der „Hotel-Revue", Basel, geübten Kritik über den deutschen Hotelangestellten in der Schweiz. Ein weiteres Kommentar ist überflüssig. Was sagt die „Hotel-Revue" dazu?"

Die „Hotel-Revue" sagt dazu, dass die angeführte Zahl der Deutschen an und für sich eine recht ansehnliche ist, sobald man sie aber gegenüber den Frequenzziffern anderer Staaten ausspielt, wie es der „Verband" tut, so verliert sie viel an ihrer Bedeutung, denn bei der Bemessung der einzelnen Staaten nach ihrem Wert für den Fremdenverkehr kommt nicht die Zahl der Reisenden, sondern die Dauer ihres Aufenthaltes in Betracht. Der Engländer z. B. bringt mindestens so viel Monate in der Schweiz zu, als der Deutsche Wochen und seit dem Aufblühen des Wintersports spricht das Verhältnis noch mehr zugunsten des Engländers. Auf die ganze Schweiz berechnet partizipiert Deutschland mit durchschnittlich 30% und England mit 16% am Fremdenverkehr.

So, verehrter Herr Kollege vom „Verband", nun rechnen Sie, bitte, selbst aus, ob Deutschland an erster Stelle steht.

Verkehrswesen.

Tramelan-Breleux-Bahn. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat die Vorlage der Regierung betr. den Bau der Linie Tramelan-Breleux, wodurch Tramelan 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 Lösungstage an eine einjährige Gültigkeitsdauer. Mit einem innerhalb der genannten Ausgabefrist gelösten Kilometerheft 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 letztere auf der Strecke Aigle-St. Maurice nahezu fertig erstellt ist, genehmigte der Verwaltungsrat ein Projekt für Anlage des zweiten Geleises auf der 15 km langen Strecke von St. Maurice bis Martigny unter gleichzeitiger Erweiterung der zwischenliegenden Stationen Evionaz und Vernayaz und bewilligte dafür den erforderlichen Kredit von 1,690,000 Fr.

Schmalspurbahn Lenk-Adelboden. Der Regierungsrat des Kantons Bern und der Bundesrat befürworten die Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden. Die Wagen der Montreux-Berner Oberlandbahn können von Montreux direkt bis Adelboden durchlaufen, und als Güterwagen könnten ebenfalls diejenigen der M. O. B. benützt werden. Eine Konzession ist bereits erteilt von Frutigen nach Adelboden, sodass noch das Teilstück Lenk-Adelboden fehlt. Auf dem Kulminationspunkt (1935 m ü. M.) liegt die Station Hahnenmoos. Die Baukosten der Bahn sind auf 4 Millionen Fr. veranschlagt.

Die Sicherheitsmassregeln im Eisenbahnverkehr, die der preussische Eisenbahnminister aus Anlass der räuberischen Ueberfälle in den geschlossenen Abteilen angeordnet hat (die „Hotel-Revue" hat darüber in No. 5 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 Verbindungstüren zugänglich gemacht sind. Die Abteilwagen ohne Abort werden — nach dem Muster der Berliner Stadtbahn- und Vorortbahnwagen — mit Seitengängen versehen. Durch diese Umwandlung wird eine grössere Uebersichtlichkeit und eine Erleichterung der Ueberwachung durch das Zugspersonal erreicht. Die abgeänderten Wagen werden in die durchgehenden Fernzüge eingestellt und, falls sich die einzelnen Systeme bewähren, danach die neuzubeschaffenden 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 Oberhause führte aus, dass selbst eine genügende Sicherung gegen militärische Gefahren das Land nicht vor einem Gefühl der Unsicherheit bewahren werde, durch das für das Reich erhöhte Kosten auf militärischem und maritimem Gebiete erwachsen würden. Eine derartige unruhige Stimmung, die sich bis zur Bestürzung 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" bemerkt zu dieser Erklärung, dass damit die Tunnelfrage ihre Erledigung gefunden habe, weil es undenkbar sei, dass sich das Unterhaus in der Beurteilung der Frage auf einen andern Boden stellen werde.

Fahrpreisermässigung für Einheimische. Auf Anregung des Gemeinderates von Adelboden wünschte die Berner Regierung im Konzessionsgesuche um eine Bahn von Lenk nach Adelboden, es möchten der einheimischen Bevölkerung in bezug auf den Personenverkehr Fahrpreisermässigungen eingeräumt werden. Der Bundesrat ist mit dem Eisenbahndepartement der Ansicht, dass die Taxbegünstigungsklausel nicht aufgenommen werden solle. Diese Begünstigung der einheimischen Bevölkerung ist oft stark kritisiert und die Schweiz ist wiederholt, speziell von derjenigen ausländischen Presse, welche ein Interesse hat, die Reisenden von der Schweiz abzulenken, als Fremdenausbeutungsland bezeichnet worden. Der Bundesrat beantragt daher der Bundesversammlung, es sei anlässlich dieses Falles prinzipiell festzustellen, dass die Klausel der Fahrpreisermässigung für die einheimische Bevölkerung in die Eisenbahnkonzessionen nicht mehr aufgenommen werden solle. Vielmehr sei darauf hinzuwirken, dass die Taxen im allgemeinen etwas niedriger gehalten werden.

Zum Schöllenenbahnprojekt wird der „Frkf. Ztg." aus der Schweiz folgendes geschrieben: Die Baupläne liegen gegenwärtig in den Gemeindekanzlien von Andermatt und Göschenen auf und die Finanzierung soll sich auf guten Wegen befinden. Auch hier regen sich Heimatschutzbestrebungen und in den Blättern wird zur Wachsamkeit gemahnt. Nun ist die Schöllenenschlucht ja unbestritten eine der grossartigsten Partien der Schweizeralpen und es muss einer schon ein ganz blasierter 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 da empfunden haben, ist der Schöllenen längst abhanden gekommen; es sind zu viele Spuren menschlicher Betätigung in dieser früheren Felsenwildnis zu sehen und es fahren zu viele Wagen und Hotelomnibusse von Göschenen nach Andermatt hinauf, als dass es da noch Alpeneinsamkeit zu schützen gäbe. Dann fällt schwer ins Gewicht, dass die Bahn für die Dörfer des Urserentales, für Andermatt und Hospental, 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 Bahnbau die Naturschönheiten schont, soweit es immer möglich ist.

Ein neues Strassenpflaster. Die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Prometheus" schreibt: Die Frage der Verhütung des Staubes auf den Strassen wird — besonders durch den ständig wachsenden Automobilverkehr — von Tag zu Tag brennender. Die bisher versuchten Mittel, Sprengen mit Wasser oder Oel, Teeren der Strassen, Bestreuen mit Viehsalz, haben sich einesteils als nicht genügend wirksam erwiesen, andernteils scheiterte die allgemeine Anwendung an den zu hohen Kosten. Unter dem Namen „Taafalt" wird nun in London ein neues Strassenbaumaterial auf den Markt gebracht, das sich durch grosse Haltbarkeit und sehr geringe Neigung zur Staubentwicklung auszeichnen soll. Das Material besteht aus pulverisiertem Kalkstein oder Granit, etwa 12% Teer und einer alkalischen Lösung. Die Bestandteile werden gemischt, im Vakuum auf etwa 150° C. erhitzt und dadurch, mehr oder weniger chemisch verbunden, in einen Brei verwandelt, der entweder direkt auf den Unterbau der Strasse gebracht oder zu Blöcken geformt wird, die nach dem schnell erfolgendem Erhärten wie Pflastersteine Verwendung finden. Eine mit Taafalt gedeckte Strasse zwischen Leigh-on-Sea und Westcliff-on-Sea hat sich bei grösster Hitze und strenger Kälte sehr widerstandsfähig gezeigt. Sie ist staubfrei, wasserdicht und unempfindlich für Salzwasser und weist gegenüber mit Asphalt gedeckten Strassen den grossen Vorteil auf, dass sie nicht schlüpfrig wird. Dabei sollen sich die Kosten des Taafalt nicht höher stellen als die Strassendeckung mit Asphalt oder einem anderen Strassenbaumaterial.

Eine Eisenbahn über dem Meere 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 bisher 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 Küstenrande führt die Linie über einen 3 km breiten Meeresarm nach Key Largo, der grössten Insel der Florida Keys. Zur Ueberschreitung des Meeresarmes wurde eine mächtige Brücke gebaut, welche nicht sowohl durch ihre Höhe als durch ihre Länge ein beachtenswertes Bauwerk darstellt. Die Spannung zwischen den einzelnen Pfeilern, die in Eisenbeton ausgeführt sind, beträgt rund 60 m. Von Key Largo folgt die neue Linie der in südwestlicher Richtung sich hinziehenden Inselgruppe. Diese 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 gemauerten Pfeilern mit eisernen Jochen. An den Stellen, wo die Meerestiefe 4 m nicht übersteigt, wird die Verbindung der Inseln durch Erdanschüttungen hergestellt. Die Brückenbogen haben durchweg 80 m Spannweite. Die Gesamtlänge der in Bau befindlichen Linie beträgt rund 210 km, von der nur 35 km auf dem Festlande liegen, die übrigen 175 km aber teils auf die dazwischenliegenden Meeresarme entfallen.

Saison-Eröffnungen.

Gersau: Hotel Müller, Hotel Beau-Séjour, Hof Gersau und Rössli, 24. März.

Meiringen: Hotel Brünig, 1. April.

Ragaz: Hotel Hof Ragaz, 15. März.

Weggis: Hotel Villa Köhler, 20. März.

Zürich: Pension Sonnenberg, Zürichberg, 30. März.

Zur gefl. Beachtung.

Bevor Sie ein Hotel, Pension oder Kuretablissement kaufen oder mieten, verfehlen Sie nicht, vorher vom Hotels-Office in Genf Auskunft und Schätzung über das Ihnen proponierte Geschäft zu verlangen. Das Hotels-Office in Genf ist von einer Gruppe bestbekannter Hoteliers geleitet und bezweckt, Käufer durch erfahrenen, uninteressierten Rat zu unterstützen.