

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 16

Artikel: Der Schnellzug der Zukunft
Autor: Verne, Jules
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522268>

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: 29.12.2025

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

dieses Fabrikates wird — Hamburg (?) bezeichnet.

Geradezu lebensgefährlich werden aber auf dem Frühstückstisch Milch und alle daraus hergestellten Präparate, denen als Antiseptikum Borsäure beigegeben wird. Es ist ausser Zweifel, dass diese, in kleinen Quantitäten der Milch zugesetzt, nicht gefährlich werden kann. Das hat auch der Landwirt gehört, dem daran liegt, dass seine Milch sich hält, und er mischt ihr eine entsprechende Menge Borsäure zu. Der Grosshändler setzt natürlich ein weiteres Quantum aus demselben Grunde zu, und der arme Milchhändler, der am meisten das Umschlagen seiner Milch fürchtet, das seinige. Man kann sich danach vorstellen, welch ein Quantum von Borsäure jemand im Laufe eines Monats zu sich nimmt, der aus demselben Milchgeschäft auch seine ebenfalls mit diesem Präparat verarbeitete Sahne und Butter bezieht. Vergänglich sucht man sich häufig Magen- und Nierenleiden zu erklären, die schliesslich auf nichts anderes als auf den Beisatz von Borsäure zur Milch zurückzuführen sind. Und welche Wirkung muss diese Milch erst auf den Magen der Kinder ausüben!

Der andere Stoff, der der Milch beigelegt wird, ist Formalin, der mindestens ebenso nachteilig auf den Organismus wirkt. Die Gerichte, nicht alle, verfolgen diese Fälschungen. Die Strafe für diese Verfälschung ist aber im Vergleich zu der in Deutschland und Frankreich eine so lächerlich geringe, mit Geld abzumachende, dass sich die Arbeit lohnt.

Der Gesichtspunkt, unter dem die Gerichte hier die Fälschungen ansehen, ist der, dass, so lange man äquivalenten Wert für sein Geld erhält, man keinen Anlass zur Beschwerde hat. Nehmen wir ein Beispiel in der soviel gerühmten jam (Marmelade), ein unerlässlicher Bestandteil des Frühstückstisches. Die Frau Wirtin unseres kleinen Boardinghauses geht zum Kaufmann und verlangt die beste Erdbeermarmelade, die sie uns vorzusetzen beabsichtigt. Sie erhält eine Mischung von ausländischem Fruchtmost, die wahrscheinlich in den Docks bereits in Gährung übergegangen war. Dieses Genussmittel ist mit arsenikhaltiger, aus verdorbener Stärke hergestellter Glukose gesüsst, mit Anilin gefärbt und hat einen chemischen Zusatz von Erdbeerenessenz.

Sind nun dieser Substanz einige wirkliche Erdbeeren beigelegt, und verkauft der Kaufmann sie zu einem Preise, wofür eine mit Zucker zubereitete Erdbeermarmelade füglich nicht erhältlich, so ist der Lieferant gegen jede gerichtliche Verfolgung gesichert. Das scheint in Ländern, wo man jede Fälschung von Nahrungsmitteln mit Gefängnis bis zu 6 Monaten und mit einer Geldstrafe bis zu 1500 Mark straft, ungeheuerlich, ist aber im freien England so.

Die Butter wird nach antiken Feststellungen 5mal in 100 Fällen verfälscht. 50mal scheint mir richtiger zu sein. Ich habe übrigens selbst die Erfahrung gemacht, dass der regelmässige Kunde, der doch erwarten sollte, dass er in Wertschätzung seiner Kundschaft von dem Händler besonders gut bedient wird, erst recht der Betogene ist. Anfanglich wagt der Händler nicht zu betrügen, da der Käufer leicht ein Inspektor oder eine Agentin des Gesundheitsamtes sein könnte. Ist diese Furcht beseitigt, dann frisst los gegen den Kunden! Kommt dieser hinter den Schwindel, dann ist längst ein ansehnlicher Gewinn eingeheimst.

Aber von allen Delikatessen auf dem englischen Frühstückstisch am meisten verdächtig ist der sogenannte bacon (Speck), dessen mit gebratenen Eiern vereinter Duft das Haus durchzieht und den grössten Langschläfer aus dem Bett lockt. Von dem bacon, der aus dem Räucherhause vom Lande kommt, wird man gut tun, immer vorsichtiger anzunehmen, dass er von einem mit Tuberkulose behafteten Schwein herrührt.

Die Fleischschau auf dem Lande ist nämlich gleich Null und wird nur in den grösseren Städten mit einiger Sorgfalt geübt. Die Gewissenlosigkeit der Metzger ist unbeschreiblich und das Höchste, wozu sie sich versteigen, ist, dass sie den infizierten Teil herausausscheiden. Alles, was hier angeführt wird, sind nicht etwa blosse Phantasiestücke eines fleischhassenden Vegetarianers, sondern Mitteilungen, die sich auf amtliche Dokumente und Auskünfte eines englischen Fachmannes stützen.

Und nun noch ein Wort über die Eier. Auch die sollen verfälscht werden können, doch liegt mir hierfür kein Beweismaterial vor. Es wird aber vielleicht genügen, die verschiedenen Spezies von Eiern aufzuführen, die ein gut assortierter Milch- und Vorkosthändler feilhält. Da gibt es als höchstes der Gefühle: „englische frisch gelegte Eier“, „frisch gelegte Eier“, die aus Dänemark, Italien, Frankreich etc. kommen, „beste Kocheier“, „Kocheier“ und „gute brauchbare Eier“ — „good useful eggs“. — Diese letzten werden auch bei Parlamentswahlen verwandt.

Viele Leute nehmen nach dem reichen Frühstück meist noch ein Gläschen Bier zu sich. Die Behandlung des Bieres mit arsenikhaltiger Schwefelsäure hat vor einigen Jahren in den Midlands zu zahlreichen Vergiftungen und langwierigen Parlaments-Untersuchungen und -Debatten geführt. Die Chemiker der Regierung haben das Gift bei ihren Prüfungen der Stichproben seinerzeit nicht entdeckt. Sie scheinen nun auf die Untersuchung der den „public“-Häusern entnommenen Proben auf Wasser geachtet zu sein. Nicht etwa im Interesse des Publikums, sondern weil die Wasserparscherei den Konsum des Bieres vermindert und darunter die Staatseinnahmen leiden.

Der Schnellzug der Zukunft.

Von Jules Verne.

„Achtung!“ rief mein Begleiter, „hier ist eine Treppe.“
Ich stieg die Treppe hinunter und befand mich in einem langgestreckten Saal, der hell erleuchtet war durch eine Anzahl elektrischer Lampen mit blendend strahlenden Reflektoren. Es herrschte in diesem Saale eine tiefe, feierliche Stille. Keine Menschenseele war zu sehen. Wo war ich? Was wollte ich hier? Wer war nur mein geheimnisvoller Begleiter? Alle diese Fragen, die ich mir stellte, blieben ohne Antwort.

Wir gingen noch einige Zeit durch dunkle Gänge, stiegen Treppen hinab, kamen von einem Raum in den anderen durch metallene Türen, die schwer hinter uns zufielen.

„Sie denken sicherlich darüber nach, Herr Verne, in wessen Hände Sie eigentlich gefallen sind, nicht wahr?“ nahm mein Führer das Wort. „Sie gestatten deshalb, dass ich mich Ihnen vorstelle: ich bin der Colonel Pierce.“

„Sehr angenehm! aber wo bin ich hier?“

„Hier? Sie sind in Boston, in Amerika, in einer der Stationen.“

„Stationen? Was für Stationen?“
„Ja, in der Station der Boston-Liverpool-Pneumatic Tubes Company.“ Und mit einer erklärenden Handbewegung wies der Colonel auf zwei lange, nebeneinanderliegende eiserne Zylinder hin, deren Öffnungen von etwa anderthalb Meter Durchmesser aussahen wie die Eingänge zu zwei kleinen Tunnels. Ich betrachtete mit Erstaunen die riesigen eisernen Röhren, die in einer festen Mauer zu verschwinden schienen.

Mit einem Male ging mir ein Licht auf.

Vor einiger Zeit hatte ich in amerikanischen Zeitungen gelesen, dass ein gewisser Colonel Pierce sich als Erfinder einer neuen Verbindung zwischen der alten und der neuen Welt angemeldet hatte. Dieser stolze Erfinder wollte nämlich den Riesenplan zur Ausführung bringen, Europa und Amerika durch zwei unterseische Tunnels zu verbinden. Denselben Herr Pierce hatte ich also vor mir. In Gedanken las ich noch einmal die Einzelheiten jener Artikel durch und mir schossen wieder die ungeheuren Zahlen durch den Kopf, von denen dort die Rede gewesen war. Sechshunderttausend Kubikmeter Stahl zu einem Gesamtgewicht von dreizehn Millionen Tonnen; zwanzigtausend Schiffe von je zwanzigtausend Tonnen, welche dreihundertdreissigmal die Reise zwischen Europa und Amerika unternehmen mussten, um das Material nach den beiden Hauptschiffen zu bringen, die an der amerikanischen und englischen Küste stationiert waren und auf denen sich die beiden äusseren Enden des anzulegenden Eisen tunnels befanden. Dieser Tunnel sollte aus aneinander geschraubten Stücken von drei Meter Länge bestehen, während das Ganze in ein dreifaches Netzwerk von Stahl und in einen Mantel von gutputzartigem Stoff eingehüllt war. }

In diesen Riesenröhren sollte nun eine Reihe Waggon angebracht werden, die durch künstlichen Luftdruck, ähnlich wie die Gegenstände in einer Rohrpost, fortbewegt würden. Im Vergleich zu den jetzigen Eisenbahnwagen waren diese Waggon ein grosser Fortschritt. Vor allen Dingen fiel das ermüdende Schütteln weg, und was die Preise anbelangt, so waren diese wegen der Einfachheit der Fortbewegung von einer fabelhaften Billigkeit. Und bezüglich der Schnelligkeit stand die neue Erfindung unerreicht da. Bei der Vorfürzlichkeit der Einrichtung war es möglich, zehnhundertsechszehnhundert Kilometer in einer Stunde zu durchfliegen.

Dies alles trat mir nach und nach vor Augen. Und dieses so gewaltige, aus Unglaubliche grenzende Unternehmen war nun Wirklichkeit geworden. Die beiden Röhren sah ich da vor mir. Und doch war es mir nicht möglich, mich von der Wirklichkeit dessen zu überzeugen, was ich sah. Möchte es auch Tatsache sein, dass die Tunnels fertig waren, so konnte ich doch nie und nimmer annehmen, dass darin Menschen die ungeheure Entfernung zwischen Amerika und Europa zurücklegen würden. Vor allem schien es mir unmöglich, einen Luftstrom von solcher Stärke und solcher Länge ins Leben zu rufen.

Diese Bedenken äusserte ich auch unumwunden meinem Begleiter, dem Colonel Pierce. „O, ich bitte sie“, antwortete dieser, „nichts ist leichter als das; wir haben dazu nur die genügende Anzahl Blasebälge nötig, ähnlich denen, die man bei Hochöfen verwendet. Dadurch wird die Luft, wenn ich mich so ausdrücken darf, mit grenzenloser, ungeheurer Gewalt fortgetrieben und durch diesen Orkan von ungeheurer Schnelligkeit mitgeschleppt, wird unser Zug die viertausend Meilen, die zwischen Boston und Liverpool liegen, in zwei Stunden und vierzig Minuten zurücklegen, also fast mit der Schnelligkeit einer Kanonenkugel.“

„In zwei Stunden und vierzig Minuten?“ wiederholte ich, vor Staunen fassungslos.

Jawohl, nicht mehr und nicht weniger. Und welche ungewöhnliche Umstände hat wieder diese ausserordentliche Schnelligkeit im Gefolge! In Liverpool ist man uns hier zu Boston mit der Zeit um vier Stunden und vierzig Minuten voraus; ein Reisender, der also um neun Uhr aus Boston abreist, kommt in Liverpool nachmittags drei Uhr an. Wo in aller Welt hat man es bisher erlebt, dass einem ein Tag so schnell vergeht? Und auf der anderen Seite, wenn jemand Liverpool mittags 12 Uhr verlässt, ist er bereits vormittags neun Uhr vierunddreissig Minuten in Boston, hat also die Reise in weniger als keiner Zeit zurückgelegt, und es bleiben ihm noch zweiundeineinhalb Stunde bis zur Mittagszeit, also derselben Zeit, zu welcher

er aus Liverpool abgereist ist. Wenn das nicht das Eigenartigste ist, das bisher auf der Welt vorgekommen, will ich nicht Pierce heissen.“

Ich wusste nicht mehr, was ich denken sollte, hatte ich es mit einem Irrsinnigen zu tun oder sollte ich den fabelhaften Ausführungen wirklich Glauben schenken. Auch wenn mein Geist sich noch so sehr dagegen sträubte:

„Schön“, sagte ich endlich, „nehmen wir einmal an, dass alles so ist, lassen wir unsere Reisenden diese tolle Fahrt unternehmen, lassen wir sie fliegen mit dieser teuflartigen Geschwindigkeit, von der Sie soeben gesprochen haben; aber — wie wollen Sie die Schnelligkeit verringern, wie wollen Sie bremsen, wie wollen Sie Ihre Wagen zum Stillstehen bringen? Bei einer solchen Schnelligkeit muss doch alles in tausend und aber tausend Stücke zersplittern.“

„Durchaus nicht“, erwiderte der Colonel, während er mit einem Achseln zuckte. „Durch unsere Tunnels laufen fortwährend Luftströme in entgegengesetzter Richtung. Wenn ein Zug Boston verlässt, verständigt jedesmal der Telegraph das Personal in Liverpool, welches dann die nötigen Massnahmen trifft, um die Schnelligkeit des ankommenden Zuges zu mildern. Es wird einfach ein Riesenventil geöffnet, wodurch der Luftstrom aus dem Nebentunnel mit Macht in den ersten strömt, dem ankommenden Zuge entgegenwirkt, anfangs als Bremse und schliesslich als Rieselpuffer wirkt. Doch weshalb soll ich Sie noch länger mit der Erklärung von Dingen ermüden, die Sie praktisch am besten versuchen können.“

Und ohne meine Antwort abzuwarten, zog er an einem vernickelten Handgriff, eine Tür schob sich zur Seite und durch die Öffnung, welche so entstand, gewahrte ich einen prachtvoll ausgestatteten, elektrisch beleuchteten Salonwagen mit langen Reihen kleiner, für zwei Personen eingerichteten Sofas.

„Das ist unser Wagen“, sagte er, während er in das Innere trat. „Bitte folgen Sie mir.“

Ich trat ein und der Colonel schloss die Türe hinter uns.

Ich konnte es nicht unterlassen; meine Blicke noch einmal in die Runde schweifen zu lassen. Der Wagen schien ein langer Zylinder zu sein. An der vorderen und hinteren Seite waren Einrichtungen angebracht für Luftwechsel und Luftreinigung. Die frische Luft strömte von vorn unbemerkt nach innen; die verdorbene verliess den Raum an der hinteren Seite. Die Regulatoren, die zu diesem Behufe angebracht waren, regelten die Zufuhr je nach der Schnelligkeit der Bewegung.

Nach einigen Augenblicken begann ich nach der Fortsetzung des geradezu märchenhaften Erlebnisses zu verlangen. „Wann fahren wir ab?“

Der Colonel sah mich mit einem merkwürdigen Blick an. „Abfahren? Mein lieber Freund, wir sind ja schon lange unterwegs!“

„Unterwegs? So ganz, ohne dass wir etwas davon gemerkt haben?“

Der Colonel nickte. „Das ist eben die unvergleichliche Verbesserung gegenüber dem unbequemen und aufreibenden Fahren in den Eisenbahnhöfen.“

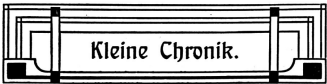
Ich lauschte aufmerksam, begierig, irgend ein Geräusch aufzufangen. Wenn der Colonel mich nicht zum besten hatte, mussten wir jetzt schon in rasender Fahrt tief unter den Wogen des atlantischen Ozeans fortfliegen.

Ich hörte indessen nichts als ein dumpfes, ganz leises Geräusch, das, wie ich vermutete, durch die Fortbewegung unseres Zuges hervorgerufen wurde. Mein Erstaunen wuchs von Minute zu Minute, und ich sass still und in mich gekehrt da und starrte vor mich hin. Auf diese Weise ging etwa eine Stunde dahin, als mich plötzlich ein Gefühl der Kälte auf meiner Stirn und auf meinem Gesicht aus meiner zeitweiligen Betäubung aufweckte. Ich richtete mich auf und fasste mit der Hand nach meinem Gesicht. Es war über und über nass. Wie war das möglich? Wie konnte mein Gesicht nass geworden sein? War die Hülle um den Tunnel beschädigt oder kam der Ozean tropfenweise durch die Poren des stählernen Wand nach innen?

Eine unbeschreibliche Angst kam über mich; ich fühlte, wie mir die Schweisstropfen neben dem Wasser, das schon lange mein Gesicht befeuchtete, von der Stirne rannen. Das Gefühl der Kälte wurde immer stärker, die Angst immer entsetzlicher, ich wollte dem Colonel Pierce zurufen — um Hilfe schreien —

„Aber Jules, Mann, sitzest Du denn immer noch da? Es regnet ja!“ rief meine Frau von ferne.

Ich erwachte und sass ruhig in meinem friedlichen Garten, während ein frischer Mairegen herniederströmte, dessen dicke Tropfen meinen Traum unterbrochen hatten. Vor mir auf dem Tisch lag ein Päckchen amerikanischer Zeitungen; die Nummer mit dem bewussten Artikel, in welchem mit echt amerikanischer Grossprecheri über eine neue Verbindung mit Europa gesprochen wurde, lag neben mir auf dem Boden. Der Schlaf hatte mich beim Lesen übermannt und während des Schlafes mein Geist das angefangene Thema weitergesponnen. Ich fürchte aber, dass die Idee des Colonel Pierce ebenso wie mein vermeintliches Erlebnis sich als Traumbild erweisen werden.



Kleine Chronik.

Lausanne. Die Aktiengesellschaft des Hotel Gibbon bezahlt für 1905 eine Dividende von 6%.

Teisgerbad. Herr St. Caplat hat in seinem Geschäft ein eigenes Elektrizitätswerk errichtet.

Die sogen. Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft bezahlt für 1905 7% Dividende.

Homburg. Ritters Parkhotel hat diesen Winter wesentliche Verbesserungen und Verschönerungen erfahren und ist seit Ostern wieder eröffnet.

Montreux. Die Anleihe für das Montreux-Palace-Hotel wurde so stark überzeichnet, dass nur 7% der Zeichnungen zugeteilt werden können.

Vevey. Die Société du Grand Hôtel de Vevey et Palace Hotel richtet für 1905 eine Dividende von 5% aus.

Heimatschutz. Der Kurverein von St. Moritz ersucht die Gemeinde, durch eine kräftige Plakatssteuer der Schokoladenblechpost und anderem auf den Leib zu rücken.

Monte Carlo. Das im Bau begriffene neue Hotel La Côte d'Azur Palace soll auf nächste Saison eröffnet werden. Die Direktion wird Herr Jean Colonnelli übernehmen.

München. Das Hotel Löwen beabsichtigt laut „Engad. Post“ durch Umbau seiner grossen Remise eine bedeutende Erweiterung seines Betriebes und eine erhebliche Vermehrung seiner Bettenzahl.

Oberhofen. Das Hotel Victoria ist bisherweise in den Besitz des Herrn H. Ad. Wagner, bismarck im Hotel St. Gotthard in Zürich, übergegangen mit Eintritt und Eröffnung auf 1. Mai.

Rigi-Kaltbad. Die Generalversammlung der Aktiengesellschaft Hotel Rigi-Kaltbad, Luzern, beschloss für 1905 die Ausschüttung einer Dividende von 5%, wie im Vorjahr.

St. Moritz-Dorf. Herr John Arden Bott, Besitzer des Hotel Rosasch, schreibt uns: „Um aufgetauchten kreditkräftigen Gerichten entgegenzutreten, sehe ich mich veranlasst, zu erklären, dass das von mir künftlich übernommene Schenkels Hotel Rosasch nach wie vor auf die gleiche Weise weitergeführt wird und auch Passanten, wie Geschäftsreisenden offen steht.“

Fachausstellung in Zürich. Der Schweizer Wirtverein veranstaltet eine Internationale Kaffeemaschinen- und Kaffeeröstmaschinen-Ausstellung, die vom 21.—29. Mai in Zürich abgehalten wird. Diese Ausstellung hat den Zweck, sowohl die Hoteliers und Wirt, wie die Hausfrauen mit den besten Systemen von Kaffeemaschinen und Kaffeeröstmaschinen bekannt zu machen. Mit der Ausstellung sind praktische Proben sämtlicher ausgestellten Maschinen verbunden.

Autogaragebrand. Vor einigen Tagen brach im Automobilclub des Hotel Di.Londra in Verona Feuer aus, das die dort befindlichen Automobile eines Barons Prandenstein aus Berlin und einer Familie Lainer vernichtete. Das Feuer griff um sich und hat auch 7 ganz neue Wagen des Hoteliers zerstört. Die Gäste sprangen alarmiert aus den Betten und flohen halb angekleidet ins Freie. Als Ursache des Brandes vermutet man, dass das Benzin, in den Motoren der Automobile erhitzt, Feuer griff. Der Schaden wird auf 100,000 Lire angesetzt.

Berlin. Die Berliner Hoteliers setzen eine Kommission nieder, die die Errichtung einer besonderen Fabrik durch die Hoteliers vorbereiten soll. — Vor den Berliner Gerichten liegt ein Fall, der die Frage behandelt, ob ein Hotelier, der die Kosten des Zimmerpreises berechtigt ist, falls der Kaffee nicht im Hotel eingenommen wird. Der Berliner Hotelierverein beschloss die Durchführung des Prozesses, um für künftige Fälle eine Vorentscheidung herbeizuführen.

Vom Jura. Der Schweizer Juraverein hat im letzten Jahre den Höhenweg Aarau-Balsthal durchgeführt; für dies Jahr beabsichtigt der Verkehrsverein Solothurn, einen Höhenweg Weissenstein-Hohenmatt-Grenchenberg zu errichten. Ein Beitrag wurde auch hier bewilligt und die Erstellung des verbindenden Höhenweges von Balsthal bis Weissenstein, sowie die Fortsetzung von Grenchenberg bis Biel für nächstes Jahr in Aussicht genommen; alsdann wird es möglich sein, von Aarau bis Biel ständig auf den Höhen bleibend zu wandern.

Berlin. Ein Projekt, von dem viel die Rede war, dass eines Riesenhotels Unter den Linden, dem der ganze Häuserblock zwischen der Friedrich- und der Charlottenstrasse vom Café Bauer bis zum Carlton-Hotel zum Opfer fallen sollte, ist jetzt gescheitert. Die Spitze des Riesenunternehmens stand ein Firma aus Düsseldorf. Die meisten Besitzer waren da sehr hohe Summen für die Grundstücke geboten worden, bereit, ihren Besitz der Gesellschaft zu überlassen. Das Projekt scheiterte aber an der Weigerung der Besitzer der Häuser Unter den Linden 29/30, die es rundweg ablehnten, ihre Grundstücke zu veräussern.

Weltausstellung in London. Im englischen Unterhaus wurde jüngst der Vorschlag gemacht, im Jahre 1908 eine grosse internationale Ausstellung in London abzuhalten und aus den Antworten, die gegeben wurden, besonders von dem Premier Sir Henry Campbell-Bannermann, ist zu ersehen, dass die Regierung gewillt ist, dem Projekt mit grosser Sympathie entgegen zu kommen. Es wurde darauf hingewiesen, dass seit dem Jahre 1892 keine wirkliche grosse internationale Ausstellung in der englischen Hauptstadt abgehalten worden ist. Der Premier meint, die Regierung könne nicht jetzt so ohne weiteres eine bestimmte Antwort auf diese Frage geben; es seien zu viele und zu weit reichende Rücksichten dabei zu bedenken, unter anderem spiele die Kostenfrage eine bedeutende Rolle und sicherlich werde der Schatzkanzler ein Wort mitzureden haben. Das Jahr 1908 sei auf alle Fälle bedenklich nahe für ein solches Unternehmen, insbesondere da man jetzt noch nicht einmal wisse, ob es wirklich der Wunsch aller industrieller Kreise sei, dass eine solche Ausstellung in London eingerichtet werde. Immerhin werde die Regierung gern auf Vorschläge und Anträge hören, die von allen Seiten kommen möchten.

Basel. Betreffend die Vollziehungsverordnung zum Wirtschaftsgesetz sind nun die Kommissionen des Wirt- und Hoteliervereins Basel bei der Regierung dahin vorstellig geworden, sie möchte eine Delegation der Wirt- empfangen, um deren Wünsche entgegenzunehmen. Entgegen einer offiziellen Behauptung betonen die Wirt ausdrücklich, dass sie niemals eingeladen worden seien, sich über die zu erlassende Vollziehungsverordnung zu äussern. Die Kommissionen werden sich in dieser Angelegenheit aus mit den Vorständen der Wirt- und Hoteliervereine, die kommandierten Angestelltenverbände in Verbindung setzen und diese zu einer Besprechung einladen. Dass es nicht unangezeigt gewesen wäre, bei Ausarbeitung der Vollziehungsverordnung Fachleute beizuziehen, illustriert wohl am besten, dass die Wirt durch das revidierte Wirtschaftsgesetz einem grossen Teil des Wirtschaftspersonals, den Köchen, ein recht zweifelhaftes Geschenk zu Teil wurde. Während diese früher von 2—5 Uhr nachmittags frei hatten, was pro Woche 21 Stunden Freizeit umfasste, gewährt das neue Gesetz ihnen, das mehr eine Freizeit von wöchentlich 6 Stunden. Es ist zu hoffen, dass die Differenzen zwischen den Wirt und der Regierung nun auf gutlichem Weg zum Austrag gelangen.

Hieszu eine Beilage.

AVIS.

Avant que vous achetiez en Suisse ou à l'Etranger un Hôtel, Pension, etc., ne manquez pas de demander à l'Hôtel-Office à Genève des renseignements sur le rendement possible, la situation, l'avenir et l'estimation de la valeur réelle de l'affaire que l'on vous propose. L'Hôtel-Office, dirigé par un groupe d'hôteliers bien connus, a le plaisir de répondre et conseiller les acheteurs moins expérimentés.