

Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 21 (1944)
Heft: 4

Artikel: London vor dem Kriege
Autor: Wicky, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-18882>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

London vor dem Kriege.

Von E. WICKY, Bern.

Man muss gänzlich neue Maßstäbe zur Hand nehmen, will man sich ein zutreffendes Bild von der Ausdehnung und vom Leben in einer Großstadt machen. Dies trifft erst recht zu, wenn von London die Rede sein soll. Eigentlich kann eine solche Ansammlung von Häusern und Strassen eher als «Stadtgegend» denn als Stadt bezeichnet werden; ähnlich wie man von einer ländlichen Gegend spricht. Einige wenige Zahlen mögen unsere Phantasie zur Arbeit anregen; doch die Wirklichkeit kann sich nur der vorstellen, der Großstädte aus eigener Anschauung kennt.

Ausdehnung und Bevölkerung.

London zählt mit seinen Vorstädten, die aber nicht mehr unter die Stadtverwaltung fallen, ca. 8,2 Millionen Einwohner, also beinahe doppelt so viel wie unser Land und ungefähr so viel wie Belgien. Das engere Stadtgebiet, jener Teil, welcher vom London County Council verwaltet wird, ist immerhin noch 303 km² gross und zählt 4,3 Millionen Bewohner. Das ist ziemlich genau die Fläche des Kantons Schaffhausen und die Einwohnerzahl der Schweiz. Ringsum schliessen sich dann die zahlreichen Vorstädte an. Die bebaute Bodenfläche hat 4 Mal die Ausdehnung von Paris; die Einwohnerzahl aber ist nur 2 Mal so gross. London ist also wohl gross, aber nicht überbevölkert, ist doch die durchschnittliche Zahl seiner Bewohner auf ein Haus gerechnet nur 8 gegen 34 in Paris. Kleine Einfamilienhäuser sind in allen Stadtteilen vorherrschend; nur im Stadtkern kennt man die grossen Häuser. Damit ist ja auch schon die Erklärung gegeben für die räumliche Ausdehnung der Stadt.

Mit zwei Worten kann man den Charakter dieser Weltstadt treffend kennzeichnen — Monotonie und Immensität. Lange Reihen kleiner zweistöckiger Häuser, jedes genau wie das andere, sind typisch für die stillen Nebenstrassen in den äussern Quartieren. Man muss schon fast die Haustüren abzählen oder sich nach einer Strassenlampe oder einem andern hervorstechenden Objekt richten; sonst kann es passieren, dass man plötzlich nichtsahnend vor einer fremden Türe steht und nicht begreifen kann, warum nun auf einmal der Hausschlüssel nicht mehr passen will. Im Stadtplan von London finden sich über 16,000 Strassen verzeichnet. Allerdings tragen viele davon den gleichen Namen; woher sollten auch so viele Bezeichnungen genommen werden? Die Post wird da mit Leistungen aufwarten müssen, die Bewunderung verdienen. Ein Brief, dessen Adresse keine Bezeichnung des Stadtkreises enthält, wird, wenn überhaupt, seinem Empfänger erst nach längerem Suchen übergeben werden können.

In vielen Stadtteilen befinden sich die Postbureaux (post office) in irgend einem Laden, z. B. in einer Drogerie. Die Einheimischen wissen dies; wer aber von aussen herkommt, hat Mühe, ein solches « Office » aufzufinden, um sich Briefmarken zu verschaffen. Zweifellos erspart diese Methode der Postverwaltung zahlreiche eigene Postgebäude in den Aussenquartieren. Ob aber auf solche Weise das Postgeheimnis gut zu bewahren sei, ist meiner Ansicht nach sehr fraglich.

Die Vororte dehnen sich ständig nach allen Richtungen aus; London wächst. Doch wohin soll eine derartige Ausbreitung noch führen? Schon jetzt wird der ganze Südosten Englands vollkommen von dieser Riesenstadt beherrscht. Die Süd- und Ostküste mit den weiten Badestränden gehören den Londonern, die auch die idyllischen Dörfer und Städtchen von Kent, Surrey und Sussex am Weekend regelrecht überschwemmen. Bis Norwich, Bristol und Birmingham muss man sich von London entfernen, um Städte mit ihrem Eigenleben zu finden. Das sind immerhin Distanzen von gegen 150 km.

Entstehung und Entwicklung.

Einige historische Hinweise mögen den sukzessiven Aufbau der Metropole skizzieren. London bestand schon vor 1800 Jahren zur Zeit der römischen Weltherrschaft. Davon zeugen die heute noch hier und dort sichtbaren Ueberreste der damaligen Stadtmauern. Aber ständig ist London gewachsen, jede Generation hat etwas angefügt, jedes Jahrhundert brachte neue Bauwerke, neue Stadtteile. Nicht immer wurde mit Voraussicht und Ueberlegung zu Werke gegangen. Heute ist manches änderungsbedürftig. Ein fünfzigjähriger Plan ist in Vorbereitung, der als Grundlage für einen Um- und Neubau der Stadt dienen wird.

Im elften Jahrhundert entstanden die beiden Wahrzeichen der Stadt, die Westminster-Abbey und der Tower. Letzterer, eine gewaltige Festung, dürfte wohl zum Schutze der Stadt und des Handelsverkehrs auf der Themse angelegt worden sein. Lange Zeit diente er als Palast des Königs, dann wieder als Gefängnis. Heute ist daraus natürlich ein Museum geworden, wo als grösste Sehenswürdigkeit die wertvollen Kronjuwelen gezeigt werden. Die Westminster-Abbey, 3 km weiter westlich vom Tower, stand in jenen Zeiten noch allein da; erst allmählich wuchsen dem nördlichen Themseufer entlang die Häuserreihen aus dem Boden und verbanden beide Zentren miteinander. Westminster ist das Nationalheiligtum, die englische Walhalla. Bekannten Nationalhelden und zahlreichen berühmten Dichtern wurde die grosse Ehre zuteil, hier ihre Grabstätte zu finden. Der unbekannte Soldat des ersten Weltkrieges liegt auch hier begraben.

London war schon früh eine Großstadt. 1682, als andere englische Städte kaum 30,000 Einwohner zählten, beherbergte die Hauptstadt schon 670,000 Seelen. Von der Panik, die geherrscht haben muss, als



Abb. 1. The Tower of London.

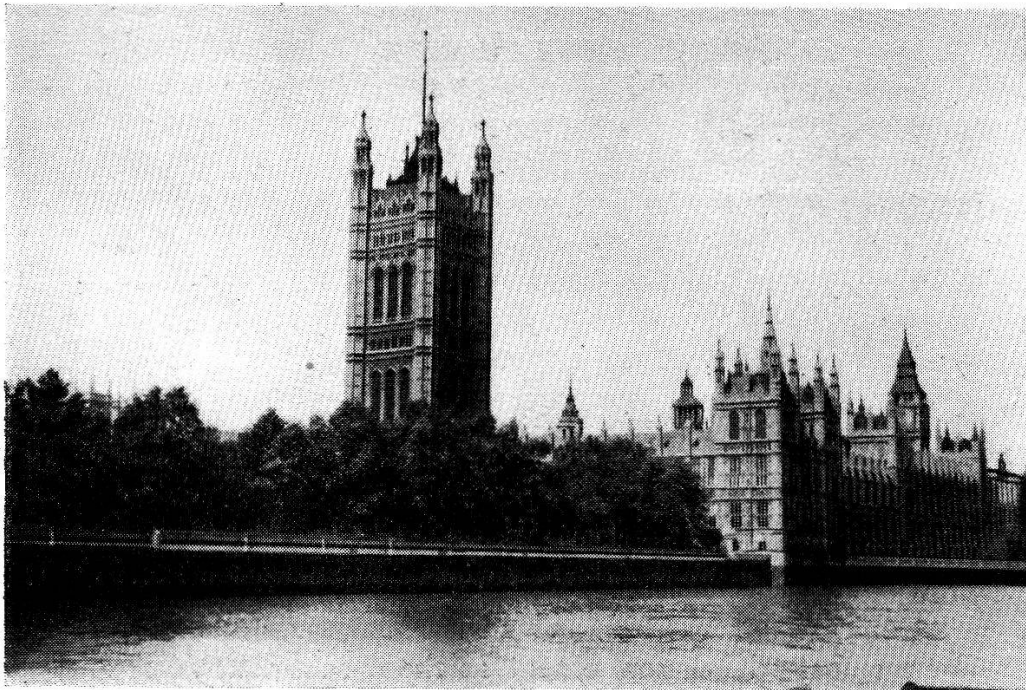


Abb. 2. Turm der Westminster-Abbey.

1666 die Stadt einem grossen Brande zum Opfer fiel und bis auf wenige Häuser zerstört wurde, kann man sich nur schwer ein Bild machen. Als Andenken an alte Zeiten stehen jene wenigen verschonten, allerdings ziemlich altersschwachen, Häuser noch heute. Ein idyllischer Hof mit Blumen und Bäumen liegt inmitten der alten Riegelbauten, lustig sprudelt ein kleiner Brunnen, Vogelgezwitscher erfreut des verwunderten Besuchers lärmgewohntes Ohr. Wenige Schritte, von der belebten Strasse unterm Torbogen hindurch in dieses Paradies, scheinen Jahrhunderte zu überbrücken.

Londons Handel.

Zwei miteinander eng verknüpfte Begriffe lassen uns eigentlich erst die riesenhafte Ausdehnung Londons begreiflich erscheinen — die Themse und der Hafen. London steht als Hauptstadt Englands in keinem Verhältnis zu seinem Hinterland; es lebt nicht für England und nicht von England; es lebt für die Welt und von der Welt. Die Themse ist im wahrsten Sinne des Wortes die Lebensader Londons, nicht erst heute; schon immer war dies so. Das geschäftige Getriebe nahm seinen Anfang, als die Menschen entdeckten, welche einzigartigen Möglichkeiten sich hier auftaten. Seit zwei Jahrhunderten ist der Hafen, welcher sich da entwickelt hat, der grösste der Erde, und es wird nicht leicht sein demselben den Rang einmal streitig zu machen; denn Handel und Finanz sind so eng miteinander verknüpft, dass dort, wo die Welt-hochfinanz herrscht, auch der Handel blühen muss. Ein Händler wird hier für seine Ware jederzeit Markt und Käufer finden; jede mögliche Währung mag er als Zahlung fordern; seinem Begehren kann entsprochen werden. In der schweizerischen Handelsschule in London wurde uns gelehrt, dass es auf der Welt kaum ein Produkt gäbe, das nicht irgendwie mit London in Beziehung gebracht werden könne, sei es, dass es durch die City finanziert werde oder dass es hier den Markt aufsuche. Es gibt auch keine Handelsgemeinschaft von etwelcher Bedeutung, welche ohne direkte oder indirekte Beziehungen zum Londoner Kapitalmarkt und zum Stockexchange (Effektenbörse) auskommt. Für einige Produkte ist London führender Marktplatz, so für Tee, Reis, Kakao, Kolonialzucker, Wolle, Kautschuk, Diamanten, Elfenbein, Gold, Platin, Kupfer; wie man sieht, mehrheitlich Kolonialwaren, die aus dem britischen Weltreich stammen.

Der wöchentliche Umsatz in der Teebörse liegt bei 15 Mill. Schweizerfranken. Diese Börse erlaubt Nichtmitgliedern den Zutritt. Wir haben selbstredend von einem solchen seltenen Vorrecht gerne Gebrauch gemacht und sind eines schönen Morgens zu einer Besichtigung während der Arbeitszeit aufgebrochen. Viel verstanden haben wir eigentlich nicht von Betrieb und Arbeitsweise, trotz vorheriger und nachheriger Aufklärung. Dafür waren wir stark beeindruckt von der Schnelligkeit, mit welcher hier gehandelt wurde. In einem grossen Saa-

le, ganz ähnlich einem Hörsaal in einer Universität, sind Verkäufer und Käufer versammelt. Von Tee, weit und breit keine Spur. Die Interessenten können sich vor Börsenbeginn anhand von Proben und Besichtigungen ihr Urteil bilden und sich die Lose im Börsenkatalog anmerken.

Nach diesem Katalog, der nur Eingeweihten verständlich sein dürfte, wegen der vielen Abkürzungen und Spezialbezeichnungen, geht dann die Versteigerung vor sich. Abkürzungen und Schlagwörter, hier und da ein Name schwirren durch die Luft, dann ein Hammerschlag vorne auf dem Pult des Verkäufers, und wieder ist ein Los vergeben. Die Teebörse ist an vier Tagen der Woche offen, doch nur für eine kurze Zeitdauer. Innerhalb dieser Minuten wechseln Millionenwerte ihre Besitzer; vorderhand zwar nur auf dem Papier, denn die Ware liegt noch in den Lagerhäusern, meist sogar unter Zollverschluss, und wird wohl noch oft den Besitzer wechseln, bis sie in die Teekannen der englischen Haushaltungen oder auf den kontinentalen Markt gelangt.

Diamanten haben ihren eigenartigen Marktplatz in einer bestimmten Strasse der City, in Hatton Gardens. Hier treffen sich Käufer und Verkäufer auf offener Strasse; zum Kaufabschluss gehen sie dann wohl etwa in ein naheliegendes Café. Ich sah Händler ihre kostbaren Steine aus der Westentasche hervornehmen, in gewöhnliches weisses Papier eingewickelt, und sie dann auf der Hand dem Interessenten zur Betrachtung hinhalten. Auf offener Strasse wohlverstanden! Die müssen ihre Kunden wohl genau kennen; ein solches Vertrauen wäre ja sonst undenkbar.

Wenn ich noch einige Worte über die *Stockexchange* verliere, so nur deswegen um darzutun, wie unwissend und unbehilflich ein Laie dem ganzen Geschäftstreiben der City gegenübersteht. Wohl lernten wir in der Schule Vieles über die Zusammenhänge und die Funktionen der einzelnen Glieder des Kapitalmarktes; aber beim nachfolgenden Anschauungsunterricht, gemeinsam mit der Schule oder auf eigene Faust unternommen, verwischte sich, zufolge der Mannigfaltigkeit der empfangenen Eindrücke, das mehr oder weniger klare Bild, das nach langem Bemühen sich jeder zusammengestellt hatte. Die *Stockexchange*, Eingeweihte nennen sie auch nur « the house », ist ein sehr « exclusiver » Ort. Nur ihre Mitglieder, die gutes Geld für dieses Vorrecht bezahlen, haben Zutritt. Ein fremder Eindringling würde sofort erkannt und auf eine eigentümliche Art zum Verlassen des Lokals aufgefordert. Die geschäftsgewandten Jobber und Broker würden für einen Augenblick ihre Transaktionen unterbrechen und durch Poltern und Scharren ihre ablehnende Haltung dem Eindringling gegenüber bekunden, welcher dann vom Diener zum Ausgang befördert würde. In der Börse selbst sind die verschiedenen Geschäfte nach Art und Ort der Aktiengesellschaften und Anleihen räumlich voneinander getrennt. Diese getrennten Marktplätze bekommen auch ihre eigene Benennung. So gibt es den Kaffir Circus, für Südafrikanische Transaktionen, den

Yankee Market, für amerikanische Geschäfte, den Consol Market, für die englischen Regierungs- und Kolonialanleihen und andere. Bei all den hundert Geschäftsarten und Praktiken, dem carry-over, dem contango, der option, dem bear und dem bull wollen wir uns nicht länger aufhalten. Diese Geschäftsmänner der City müssen ihr Metier durch und durch beherrschen und eine gute Dosis Gerissenheit und Nerven von Stahl besitzen, um auf jenem heissen Boden erfolgreich zu bestehen. Der ganze Geld- und Börsenmarkt ist so ineinander verflochten und so kompliziert und einflussreich, dass nur jener sich da zurechtfinden kann, der in diesem Milieu gross geworden ist und sich die notwendige Routine durch täglichen Umgang mit den Citymen erworben hat.

Jetzt wollen wir uns zum H a f e n und zu den D o c k s begeben und deren Organisation und den dortigen Betrieb etwas näher betrachten. In diesem Trubel und scheinbaren Durcheinander glaubt man sich nicht zurechtfinden zu können. Sieht man etwas genauer hin, so bekommt all dieses Leben doch seinen geordneten Sinn. Den Grund für das scheinbare Chaos findet man in den zahlreichen kleinen, 20—100 Tonnen fassenden Ladebarken, die von Schiff zu Schiff, von Schiff zu Quai und von Dock zu Dock hin- und herfahren und Waren umladen. 8000 dieser sehr nützlichen kleinen Barken bevölkern den ganzen grossen Hafenkomplex. Denkt man sich noch die zahlreichen Schiffe jeder Grösse dazu, die hier und dort, in den Docks, auf der Themse oder an den Quais liegen oder sich bewegen, so bekommt man ohne grosse Anstrengung ein gutes Bild des hier herrschenden, lebhaften Verkehrs. Täglich zweimal kommt das Meer nach London hinauf mit der Flut, ja gar noch 32 km oberhalb, bei Teddington schwillt der Fluss an. Ohne die Wassermassen, welche die Flut mit sich bringt, wäre das Hafenleben von London bald ausgelebt, stammen doch 95 % der Wasser des Flusses aus dem Meere. Zwischen dem Nore-Leuchtschiff, das als Wächter am Anfang der Fahrrinne steht und der London-Bridge, mitten in der Stadt, sind es 88 km. Dazwischen liegt der nun London-River genannte Themsenabschnitt, der praktisch als Hafengebiet gelten kann. Beidseitig des Flusses liegen Docks, Warenhäuser und Fabriken. Allerdings hören die letzten Bassins des Londoner Hafens bei Tilbury auf; doch ist dies immerhin 41 km unterhalb London-Bridge. Da die Flut den Wasserstand stets beeinflusst, sind auf beiden Ufern grosse Bassins angelegt worden, deren Wasserstand gleichgehalten werden kann, was für das Ein- und Ausladen der Schiffe wichtig ist. Innerhalb des weiten Bogens, den die Themse, wie gewünscht hier macht, besteht eine ganze Gruppe von untereinander zusammenhängenden Bassins. Irgendein Statistiker hat ausgerechnet, dass die Gesamtlänge der Ladequais 54 km betrage; dazu kämen dann noch die Ladegelegenheiten auf dem Fluss selbst, wofür eben die kleinen Barken eingesetzt werden. Grössere und mittlere Frachter können die Docks nur bei hohem Wasserstand erreichen und sind deshalb gezwungen zu warten, bis die

Flut das Wasser steigen lässt. Bei Gravesend, dem « Vestibül » Londons, wird diese Wartezeit — oft nur einige Minuten, oft einige Stunden — verbracht. Dort steigt auch der Lotse an Bord, der die Fahrerinne und ihre Tücken genau kennt und das Schiff sicher den Strom hinaufführt.

In diesem Zusammenhang darf erwähnt werden, wie schnell aus dem kleinen, sauberen Themsefluss oberhalb Londons der breite, schmutzige Londonriver unterhalb der Stadt geworden ist, dessen schwarze Fluten so viel kostbare Fracht zu tragen vermögen. Ja, oberhalb London, man muss gar nicht weit gehen, ist die Themse das liebliche, stille Flösschen, worin Schwäne sich tummeln, Villen und prächtige Gartenanlagen sich spiegeln, wo ausgedehnte Parks die beiden Ufer begrenzen, kurz, das beliebte Weekendparadies der Londoner.

Dass das ganze Leben und Treiben des Hafens einer Behörde unterstellt sein muss, ist eigentlich selbstverständlich. Der London Port-Authority unterstehen die 15,000—20,000 Dockarbeiter, die Hafenpolizei, die Gesundheitspolizei und die Zollbehörden. Die Organisation ist mustergültig, doch gibt es einen Berg von Formularen auszufüllen und zahlreiche Formalitäten zu überstehen, bis ein Schiff zur Löschung der Ladung bereit ist. Aber schikanenhaft wird nicht vorgegangen, alles geschieht im Interesse der Beteiligten und der Bevölkerung. Wenn auf einem aus weiter Ferne eingetroffenen Schiff während dessen Reise Seuchen oder ansteckende Krankheiten vorgekommen sind, oder wenn Besatzungsmitglieder noch an solchen Krankheiten leiden, so ist die Gefahr der Einschleppung gross. Die Hafenbehörden müssen in solchen Fällen unerbittlich streng sein. Kranke kommen in Absonderungshäuser; die Mannschaft muss für einige Tage an Bord bleiben. Um andere Schiffe vor dem Näherkommen zu warnen, muss das Seuchenschiff die gelbe Q-Flagge (Quarantäne) des internationalen Signalcodes hissen. Wenn dann, nach gründlicher Ausräucherung und Desinfektion der betroffenen Räume der Gesundheitsoffizier den « clean bill » ausstellt und damit die Landung freigibt und die Löschung der Ladung erlaubt, darf angenommen werden, dass wirklich keine Gefahr mehr vorhanden ist.

Wären nicht die straffen Verordnungen und Zolllkontrollen da, so würde begreiflicherweise der Schmuggel aufblühen. Es ist dafür gesorgt, dass dieses dunkle Geschäft weder im Grossen noch im Kleinen möglich wird. Nach dem Lotsen und dem Gesundheitsoffizier steigt als nächster Offizieller der Zolloffizier an Bord des ankommenden Schiffes. Seine Aufgabe besteht darin, die zollpflichtigen Schiffsvorräte unter Siegel zu legen. Erst beim Verlassen des Hafens darf jenes Siegel wieder entfernt werden. Er sorgt weiterhin dafür, dass das Gepäck der Passagiere zum Zollamt zur Inspektion überführt wird. Dann hat der Zollbeamte anhand des Ladeverzeichnisses die Ladung auf zollpflichtige Güter zu untersuchen. Erst nachdem die notwendigen Formulare ausgefüllt und gebührend visiert sind, kann das Ausladen beginnen.

Wenn die Waren nicht sofort den Hafen verlassen sollen, sondern der Empfänger es vorsieht, dieselben bis zum Weiterverkauf oder bis zum Bedarf zu lagern, so kommen sie in die Zollagerhäuser, die sie nur bei gleichzeitiger Bezahlung der geschuldeten Zolgebühren wieder verlassen dürfen. Ein grosser Teil der eingeführten Güter verlässt London wieder, oft auf dem gleichen Schiff; doch in der Zwischenzeit haben viele Leute damit Geld verdient. Möglicherweise haben diese die gehandelte Ware gar nie gesehen. Der Jahresumschlag an Gütern in normalen Zeiten beträgt etwa 40,000,000 Nettoregistertonnen und verteilt sich etwa zu gleichen Teilen auf Ein- und Ausfuhr. Neben dem Transitgeschäft ist es der Eigenbedarf der Hauptstadt, der den ganzen Hafenapparat in Bewegung versetzt. Die grossen Industriegebiete im Norden und Westen des Landes mit ihrem grossen Bedarf an Rohmaterialien und ihrer Ausfuhr von Fertigfabrikaten haben ihre eigenen wichtigen Häfen.

Stadtverwaltung, Verkehrsbetriebe, Industrie.

Das Stadtgebiet wurde im Jahre 1888 zur London County zusammengefasst und in 28 Gemeinden und die City eingeteilt. An der Spitze jeder Gemeinde steht der Mayor, der den Gemeinderat präsidiert. Ueber diesen Gemeinderäten steht dann, als eigentliche Stadtverwaltung der London County Council (LCC), der für Zusammenarbeit unter den Gemeinden und für einheitliche Verwaltung besorgt ist. Ihm unterstehen die grossen Verkehrsbetriebe (Untergrundbahnen, Omnibus und Tram), die Wasserversorgung, die Polizei und was etwas zu einer Stadtverwaltung gehört.

Eigenartig ist die Stellung, welche die etwa 3 km² grosse City unter den Gemeinden Londons einnimmt. Ihr Ratsvorsteher trägt den Ehrentitel « Lordmayor von London ». Die City hat eigene Polizei, eigene Gerichtsbarkeit und weitere aus dem Mittelalter stammende Vorrechte. 11,000 Einwohner gehören zu dieser Gemeinde; doch tagsüber halten sich in ihren Mauern Hunderttausende von Geschäftsleuten auf. Des Abends und Sonntags erscheinen ihre Strassen und Plätze öde und verlassen.

Ueber die Fläche der 29 Gemeinden hinaus dehnt sich der noch unter die hauptstädtische Polizeigewalt, und von den Londoner Verkehrsbetrieben bediente, « Metropolitan District » aus. Alles was man etwa noch zu Gross-London rechnen kann, gehört in die mit 1820 km² die Grösse des Kantons Zürich erreichende Bodenfläche. Doch der Verwaltung nach zählen diese Vororte zu den umliegenden Grafschaften Middlesex, Essex, Surrey und Kent.

Ein sicher nicht leicht zu lösendes Problem war die Zuleitung von Trinkwasser in genügender Menge und annehmbarer Qualität. 10,000,000 hl. Wasser ist der tägliche Bedarf. Ueber lange Zuleitungen wird ein Teil davon aus dem Leatal im Norden und aus Kent im Süden herge-

führt. Der andere grosse Teil stammt aus der Themse oberhalb Teddington und wird durch Filtrieranlagen in riesige Reservoirs geleitet. Nicht minder wichtig, doch einfacher zu lösen, ist die Abwasserfortführung. Die Themse muss jeden Tag etwa 90,000,000 hl. Schmutzwasser dem Meere zuführen. Nun wissen wir, woher die schmutzigen, fast schwarzen Fluten des Londonriver stammen.

Den elektrischen Strom erhalten die Engländer nicht wie wir Schweizer auf so einfache Art, fast als ein Geschenk der Natur. Die weisse Kohle muss fast ausschliesslich mit Hilfe der schwarzen in Elektrizitätswerken hergestellt werden. Zahlreiche Häuser kennen auch heute noch nur das Gas für die Beleuchtung, für zusätzliche Heizung und zum Kochen. Als Beleuchtungsmittel ist Gas gar nicht unangenehm, erreicht aber die Elektrizität nicht, was Sauberkeit und Bequemlichkeit anbelangt.

Untergrundbahnen, Tram und Omnibus sind die überaus wichtigen Verkehrsmittel der Riesenstadt. Fehlten diese, könnte man sich kein geordnetes Leben vorstellen. Täglich bringen diese Transportmittel die arbeitende Bevölkerung aus den Vorstädten und Aussenquartieren an ihre Arbeitsplätze oder zu ihren Geschäften. Eine halbstündige oder längere Fahrt vor Arbeitsbeginn wird als selbstverständlich gerne in Kauf genommen, dafür wohnt man ja in den ruhigen, sauberen Aussenquartieren. Ein kleines eigenes Heim in stiller Vorstadtstrasse wiegt manche Unannehmlichkeit der täglichen Fahrten bei weitem auf. Die Verbindungen und Transportgelegenheiten sind sehr zahlreich und billig. Es braucht eine gewisse Erfahrung und Routine, um sich in diesem Verkehrsnetz auszukennen, bis man sicher den kürzesten und bequemsten Weg findet. Ein Stadtplan hilft da weniger als die übersichtlichen Spezialpläne der einzelnen Verkehrsanstalten oder der gute Rat eines Eingeborenen. Ohne fremde Hilfe versuchte ich anhand des Stadtplanes den besten Weg von meinem südlichen Heim zur Schule im Norden zu finden. Mit viel Mühe suchte ich die Nummern der Omnibusse und die Umsteigestellen heraus, hier kam eine Vorortsbahn in Betracht, dort eine Strecke mit der Metro. Wohl eine Stunde Fahrzeit hätte dies alles zusammen ergeben. Ein Kenner der Verhältnisse machte mich dann auf einen weit bequemeren Weg aufmerksam: wenige Minuten zu Fuss, dann zwanzig Minuten mit der Metro, ohne umzusteigen, fast bis vors Haus. (Schluss folgt.)

Die Goldführung des Meerwassers.

Von Dr. E. Scheurer, Sitten.

Dass die Ozeane Spuren gelösten Goldes, einige Milligramme Gold im Kubikmeter, enthalten, ist im Zeitraum von 1872 bis 1918 etwa von einem Dutzend verschiedener Beobachter angegeben worden,