Beisetzung Gottfried Kellers

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift**

Band (Jahr): **5 (1901)**

Heft 21

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-575760

Nutzungsbedingungen

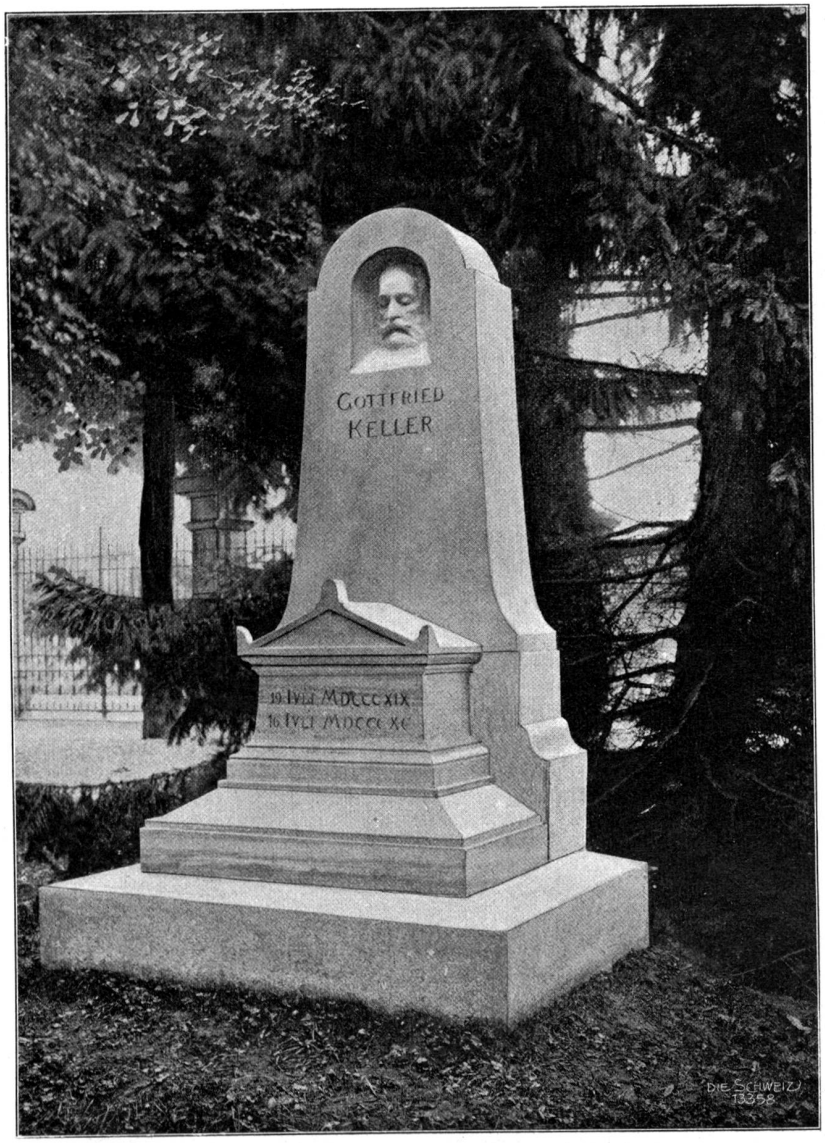
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



Phot. Krenn, Zürich.

Beisetzung Gottfried Kellers.

Mit Abbildung.

Gottfried Kellers Asche hat nun endlich ihre letzte Ruhestätte gefunden, nachdem sie elf Jahre lang in einem schmucklosen Urnenschrank des Zürcher Krematoriums aufbewahrt gewesen war. Wenn Fremde und Freunde des Dichters nach dessen Grabe frugen, mußte man ihnen gestehen, daß er noch gar keines besitze. Die Erben Gottfried Kellers, die schweizerische Winkelriedstiftung und der Zürcher Hochschulfond, bemühten sich schon lange, dem Dichter eine würdige Ruhestätte zu schaffen, die auch äußerlich einen pietätvolleren und erhebenderen Eindruck macht, als der bisherige Aufbewahrungsort der Asche. Die Stadt Zürich stellte auf dem Centralfriedhofe einen schönen isolierten Platz zur Verfügung, auf dem das von den Erben gestiftete Grabdenkmal anfangs August errichtet wurde. Es ist einfach und schmucklos aus rosafarbigem Marmor ausgeführt und trägt außer dem wohlgetroffenen Portrait des Dichters nur sein Geburts- und Sterbedatum, jede weitere Inschrift fehlt. Das Denkmal wurde nach Entwürfen von Prof. Bluntschli und Richard Kißling vom Bildhauer Schneebeli in Zürich ausgeführt.

Am 8. August fand in Gegenwart der Spitzen der städtischen und kantonalen Behörden und weniger Nächstbeteiligter, die Uebertragung der Asche nach dem Grabmal statt. Dort wurde sie in einer kupfernen Kapsel in den Sockel des Monuments eingelegt und hierauf durch Aufsetzen des oberen Teils des Denkmals verschlossen. Nachdem die Ceremonie vorüber und das Protokoll über den Vorgang unterzeichnet war, sprach der Regierungspräsident Ernst Allen, die am Zustandekommen des Grabmals mitgewirkt hatten, den Dank der Regierung aus und empfahl dieses der Obhut der Stadt Zürich.

Von der Verkehrsentwicklung der Gotthardbahn.

Mit zwei Abbildungen.

Nichts spricht deutlicher für die Weitsichtigkeit der Staatsmänner von Deutschland, Italien und der Schweiz, denen der Hauptanstoß zum Bau der Gotthardbahn zu verdanken ist, als ihre Verkehrsentwicklung, die sich bei einem Rückblick auf den nun fast zwanzigjährigen Betrieb überzeugend ergibt.

Am 1. Januar 1882 wurde der nahezu 15 Kilometer lange und ungefähr 1150 Meter über Meer angelegte Gotthardtunnel dem Verkehr übergeben und am 1. Juni gleichen Jahres die durchgehende Linie eröffnet, abgesehen von den nördlichen Zufahrtslinien, deren Vollendung einem spätern Zeitabschnitte vorbehalten war. Der jetzige Hauptstrang, die Linie Luzern-Gotthard-Chiasso, ist 226 Kilometer lang. Sie steigt von 439 Meter in Luzern auf 1154 im Gotthard an und fällt dann bis auf 340 Meter in Chiasso.

Der Betrieb der Gotthardbahn begann im Jahre **1882** bei einem Bestande von 64 Lokomotiven, 18 Vier-, 31 Sechs- und 15 Achtkupplern; 127 Personenwagen mit 278 Achsen und 4845 Sitzplätzen; 538 Gepäck- und Güterwagen mit 5878 Tonnen Tragkraft. Im Jahre **1892** betrug die Zahl der Lokomotiven 96, 24 Vier-, 40 Sechs-, 31 Acht- und 1 Zwölfkuppler: die Zahl der Personenwagen 209 mit 442 Achsen und 7434 Sitzplätzen; die Zahl der Gepäck- und Güterwagen 1320 mit 15,900 Tonnen Tragkraft. Im Jahre **1901** steigt die Zahl der Lokomotiven auf 153, 23 Vier-, 88 Sechs-, 41 Acht- und 1 Zwölfkuppler; der Personenwagen auf 269 mit 684 Achsen und 10,565 Sitzplätzen; der Gepäck- und Güterwagen auf 1794 mit 22,379 Tonnen Tragkraft.

Im Jahre **1882** wurden 810,545 Personen befördert; Ertrag 2,909,403 Fr.; Gepäck, Güter und Tiere 3,334,672 Fr.; Gesamteinnahme 6,244,075 Fr. Im Jahre **1892** wurden 1,452,585 Personen befördert; Ertrag 4,743,640 Fr.; Gepäck, Güter und Tiere 9,107,771 Fr.; Gesamteinnahme 13,851,411 Fr. Im Jahre **1900** wurden 2,636,344 Personen befördert; Ertrag 8,513,062 Fr.; Gepäck, Güter und Tiere 11,622,229 Fr.; Gesamteinnahme 20,135,292 Fr.

Die bedeutende Verkehrssteigerung ist wohl zum guten