Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift

Band: 15 (1911)

Rubrik: Illustrierte Rundschau

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: 12.07.2025

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

Die Bourbaki-Armee in Verrières 1871. Aug. Bachelin pinx. Im Museum zu Neuenburg.

Politische Uebersicht.

* Zürich, Ende Februar 1911.

Ein russisch-chinesischer Krieg? Wenns auf Rußland ankommt, morgen schon! So sollte man denken beim Lesen des Ultimatums vom 16. Februar. Man hört den schweren Tritt sporrenklirrender Kosakenstiefel; ein unhöflicher, brüsker Kasernenhofton wird dem himmlischen Reich der Mitte gegenüber angeschlagen. Es ist nicht klar ersichtlich, warum jetzt auf einmal Händel mit China angefangen werden sollen, und noch dazu völlig vom Zaun gerissene Händel über die Interpretation des Handelsvertrages vom Jahre 1881 und den Grenzverkehr zwischen russisch Turkestan und der Djungarei. Rußland hat allerdings an Prestige in Ostasien viel verloren, und was es inzwischen in Europa, bei der österreichischen Annexionsaffäre, erreicht oder vielmehr nicht erreicht hat, diente nicht dazu, das gesunkene Ansehen wieder zu heben. Nun soll den Chinesen unter demütigenden Bedingungen das Einverständnis mit sechs Forderungen, eine unverschämter als die andere, abgepreßt werden, mit Ansetzung einer kurzen Frist, ansonst „andere Maßnahmen ergriffen werden". Die Antwort Chinas steht noch aus.

In Italien ist man nervös, hochgradig verstimmt und gereizt gegen unser Land, weil wir schuld sein sollen, daß in letzter Zeit der Fremdenstrom in Oberitalien merklich nachgelassen hat. Durch die perfide Verbreitung wissentlich falscher Choleranachrichten aus oberitalienischen Städten soll es die Schweizer Presse förmlich darauf angelegt haben, die Fremden von Italien abzuhalten, weshalb denn auch gegen zwei schweizerische Zeitungen bereits Strafklage eingereicht worden ist. Einbildungen einer überreizten Phantasie, und weiter nichts, und was den konkreten Streitpunkt zwischen den beiderseitigen Regierungen, die Schiffahrt auf dem Langensee, betrifft, so macht sich der italienische Vorwurf eines „überstürzten" Vorgehens der Schweiz besonders gut angesichts der notorischen Tatsache, daß der Bundesrat schon seit zwei Jahren auf eine Antwort Italiens in dieser Sache wartet.

Josef Winiger, Präsident des Ständerates.

Der Arbeiterführer Durand in Havre, der zum Tod verurteilt worden war, weil er zum Todschlag an einem sogenannten Streikbrecher aufgefordert haben soll, befindet sich wieder auf freiem Fuß. Man wollte keinen zweiten Fall Dreyfus. Die inkriminierte Aeußerung Durands war so wenig sicher erwiesen, daß auch seine Begnadigung zu sieben Jahren Einsperrung noch als eine Art Justizmord angesehen und dementsprechend von der Sozialdemokratie parteipolitisch verwertet wurde. Daß einmal an den abscheulichen „Fuchsjagden" ein Exempel statuiert werden sollte, wäre von einem großen Teil der bürgerlichen Bevölkerung Frankreichs ohne Zweifel begrüßt worden; dann aber müßte die Schuldfrage ganz anders sicher gelöst sein, als es im Fall Durand anscheinend der Fall war.

Die Verfassungsfrage für Elsaß-Lothringen droht auf den toten Strang zu geraten. Der elsäßische Landesausschuß sowohl wie die Reichstagskommission wollen in allen wichtigen Fragen anders als die Reichsregierung, die

immer noch das jüngste Bundesglied nicht für erwachsen genug hält, als stimmberechtigtes Bundesglied betrachtet und behandelt zu werden. Da das Nachgeben der Regierung in Fragen der hohen Staatspolitik nicht erwartet werden kann, ist vorläufig nicht abzusehen, wann die Erhebung des Reichslandes in den Rang der übrigen selbständigen Bundesstaaten eintreten kann.

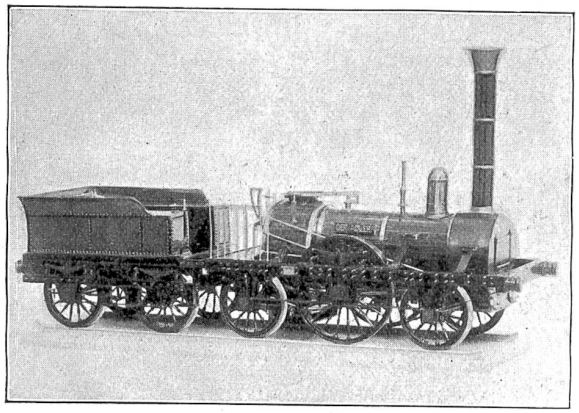
Totentafel * (vom 6.—22. Februar). Im hohen Alter von 81 Jahren starb in Liestal am 6. Februar Ingenieur Christoph Balmer, der seinerzeit noch am Bau der Zentralbahn und der Jura-Simplonbahn hervorragend tätig war.

Am 7. Februar starb in Hergiswil Landstatthalter und Oberstleutnant Valentin Blättler im Alter von 74 Jahren. Einer der wenigen liberalen Magistraten der Urschweiz, hat Blättler mit stets offenem Sinn für das gute Neue einen weitgehenden Einfluß ausgeübt. Das letzte Mal, da wir ihn sahen, stand der unternehmende Greis in der Gondel des Luftschiffes „Stadt Luzern" und fuhr kühn seinem Unterwaldner Ländle zu.

Am 12. Februar hat in Zürich ein edles, vorbildlich schönes Leben mit dem Hinschied von Professor Dr. med. Friedrich Ernst sein Ende gefunden. Gewissenhaft in seinem Beruf, von warmer Menschenliebe erfüllt, lebhaft an allem Interesse nehmend, was den Gang der Welt und die Angelegenheiten des eigenen Landes betrifft, so steht Prof. Ernst in der Erinnerung seiner zahlreichen Verehrer.

Zu Luzern starb am 13. Februar der bekannte große Wohltäter Anton Haas-Fleury und zu Lausanne der schweizerische Fabrikinspektor Ami Campiche nach schwerem Leiden.

In Chur ist am 15. Februar im 73. Altersjahre Ratsherr Hans Bernhard gestorben, ein fleißiger und tüchtiger Mann in seinem Fach, dem Buchhandel, tätig auch auf gemeinnützigem und humanitärem Gebiete.

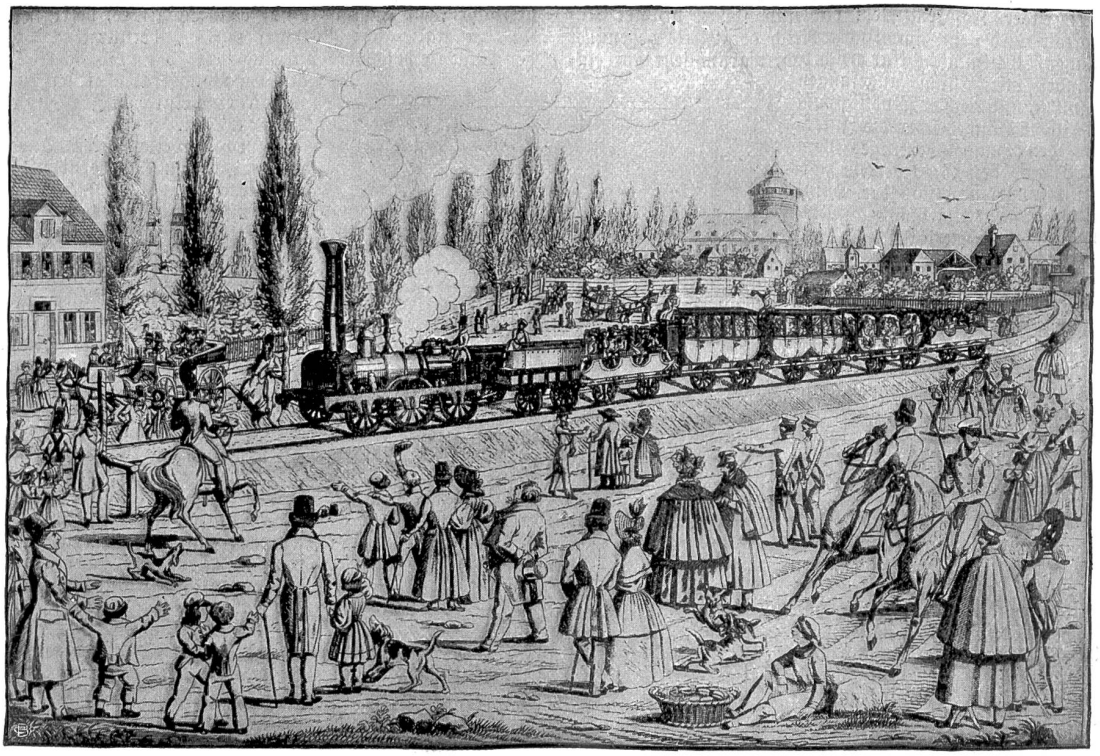


Der „Adler", die älteste deutsche Lokomotive.

Aus den Kinderjahren der Eisenbahnen.

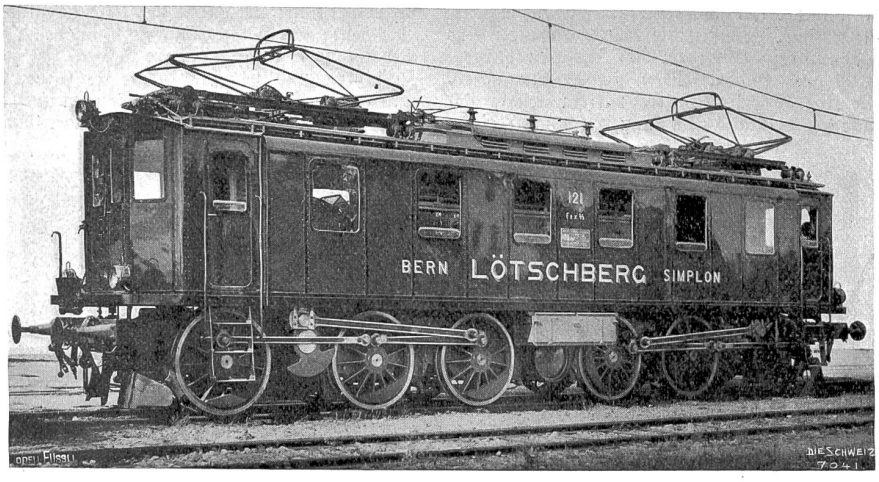
Am 7. Dezember 1910 waren fünfundsiebzig Jahre verflossen, daß auf dem Kontinent die erste Eisenbahnlinie in Betrieb gesetzt wurde, und dieser interessante Gedenktag hat eine große Reihe alter Bilder von anno dazumal wieder aktuell werden lassen, von denen wir heute zwei veröffentlichen, hübsch vereint mit zwei Riesenvehikeln der neuesten Zeit, dem Resultat eines rapid schnellen Entwicklungsganges der wichtigsten, umwälzendsten Erfindung des vergangenen Jahrhunderts.

England mit Stephenson ging voran; schon am 27. September 1825 wurde die erste für den öffentlichen Güter- und Personenverkehr bestimmte Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington eröffnet, und es verkehrte, wie die Bekanntmachung der Unternehmer besagte, „die Kutsche der Gesellschaft «Experiment» täglich einmal, ausgenommen die Sonntage, zwischen beiden Städten". 1830 waren die beiden wichtigsten Plätze Liverpool und Manchester ebenfalls durch eine Bahnlinie mit



Eröffnung der ersten Eisenbahn Deutschlands Nürnberg-Fürth.

einander verbunden. Ohne Widerspruch und Protest ging es dabei freilich nicht ab; die große Masse bedauerte die Fuhrleute, die durch die Eisenbahnen brotlos werden sollten, die Aristokratie sah den Eisenbahnbau als einen Eingriff in ihre Bodenbesitzrechte an, die Bauern bedrohten die beim Bau Beschäftigten mit Gewalttätigkeiten, und die dem Fortschritt abholden Stadtväter von Northampton brachten es mit einem flammenden Protest sogar fertig, daß die der Stadt zugedachte Linie in einer Entfernung von fünf englischen Meilen um ihre Heimat herumgeführt werden mußte. „Der Landwirt," hieß es in einer Magdeburger Jeremiade von 1835, als über die Bauarbeiten der ersten deutschen Linie Fürth-Nürnberg berichtet wurde, „wird höhere Zinsen bezahlen müssen; er wird, wenn die Pferde außer Kurs kommen, keinen Hafer mehr bauen können und damit Verlust erleiden, während für Kohlen, die wir in Preußen nicht haben, das Geld auch noch außer Landes geht." Am 7. Dezember 1835 wurde, wie einleitend bemerkt, diese Bahn dem Betrieb übergeben, während Frankreich erst ungefähr zwei Jahre später seine erste Bahnlinie von Paris nach St. Germain eröffnete. Das „Journal des Débats" hatte nicht genug Worte der Bewunderung, als es seinen Lesern verkünden konnte, die Lokomotive bringe es fertig, in fünf Minuten eine Strecke bis zu einer Meile (damals 4,5 km) zurückzulegen, was genau der Schnelligkeit eines englischen Rennpferdes entspreche.

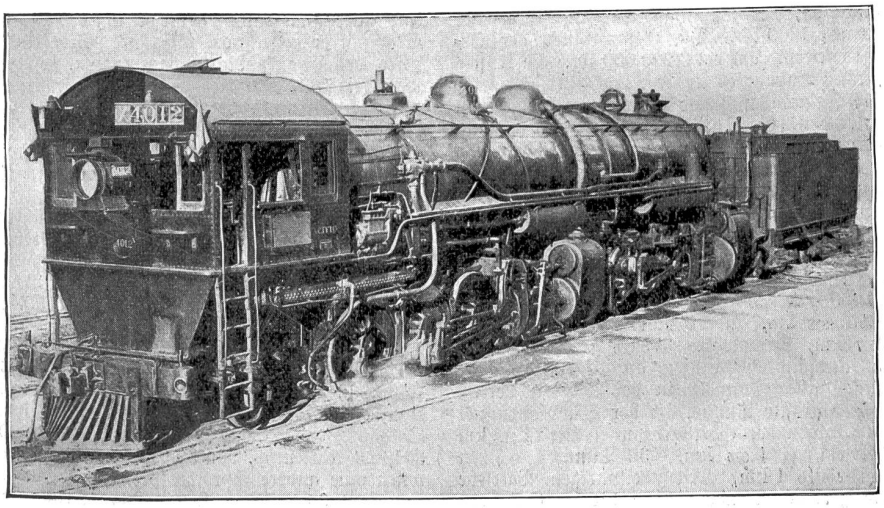


Elektrische Lokomotive der Lötschbergbahn. Phot. Anton Krenn, Zürich.

Am spätesten fand der Schienenweg Eingang in China. Noch in den siebziger Jahren warnte die Pekinger Zeitung „Hwei-Pao" vor der Einführung der Eisenbahnen und schilderte deren Gefährlichkeit in den schwärzesten Farben. „Selbst angenommen," liest man dort, „es ließe sich der größte Teil der Unfälle vermeiden, so muß doch hervorgehoben werden, daß die Eisenbahnzüge schneller gehen als Rennpferde und daß die mit ihnen reisenden Personen sich in keiner Weise schützen können. Die Zahl der Todesfälle würde durch diesen Umstand eine ungeheure sein. Deshalb werden denn auch die Eisenbahnen in allen Ländern, wo sie bestehen, als eine überaus gefährliche Sache angesehen, und es will sich ihrer niemand bedienen, etwa nur mit Ausnahme solcher Leute, die sehr wichtige Angelegenheiten zu regeln haben". Erst 1886 tagte es auch im Osten, und zwei Jahre später eröffnete Li-Hung-tschang persönlich die erste chinesische Bahnlinie von Kaiying nach Toku und Tientsin. Heute beträgt die gesamte Längenausdehnung des Eisenbahnnetzes der Erde mit ca. 680,000 km ungefähr das Siebzehnfache des Erdumfanges.

Die Schweiz richtete ihre Aufmerksamkeit schon früh auf das Projekt von Bahnlinien, und besonders die Handelskammern Zürich und St. Gallen beratschlagten eifrig darüber trotz allen Abmahnungen, die jeder schweizerischen Eisenbahnunternehmung „erbärmliche Resultate" voraussagten. In den Vordergrund trat besonders das Projekt einer Linie Zürich-Basel, und es bildete sich mit alt Bürgermeister Konrad von Muralt in Zürich ein Komitee, das einen Gründungsprospekt herausgab, in dem besonders auf die Schweiz als Industriestaat und Zentrale des Fremdenverkehrs hingewiesen ward. Die Basel-Zürcher-Eisenbahn-Gesellschaft konstituierte sich am 19. Februar 1838, die sofort mit der Absteckung der Strecke Zürich-Baden begann. Eine Reihe von Komplikationen zwangen dann aber die Gesellschaft, schon ein Jahr später zu liquidieren. Der Gedanke, auch das Gebiet der Alpen für Bahnlinien in Anspruch zu nehmen, tauchte Ende der dreißiger Jahre zum ersten Mal auf. Zuerst dachte man an eine Ueberschienung der Alpen nach Italien hinüber, bis Ingenieur Zanio Volta aus Como, der älteste Sohn des berühmten Physikers, den Vorschlag machte, die Schweiz mit Italien durch einen Tunnel zu verbinden, und er dachte dabei an eine Durchbohrung des Splügens nach der Lombardei hinüber. Auch dieses Projekt zerschlug sich dann, da die beteiligten Kantone vor dessen Kühnheit zurückschreckten. Nicht besser erging es einem Lukmanierprojekt in den vierziger Jahren, vorgesehen für die Erstellung einer Eisenbahn vom Langensee nach dem Boden- und dem Zürichsee.

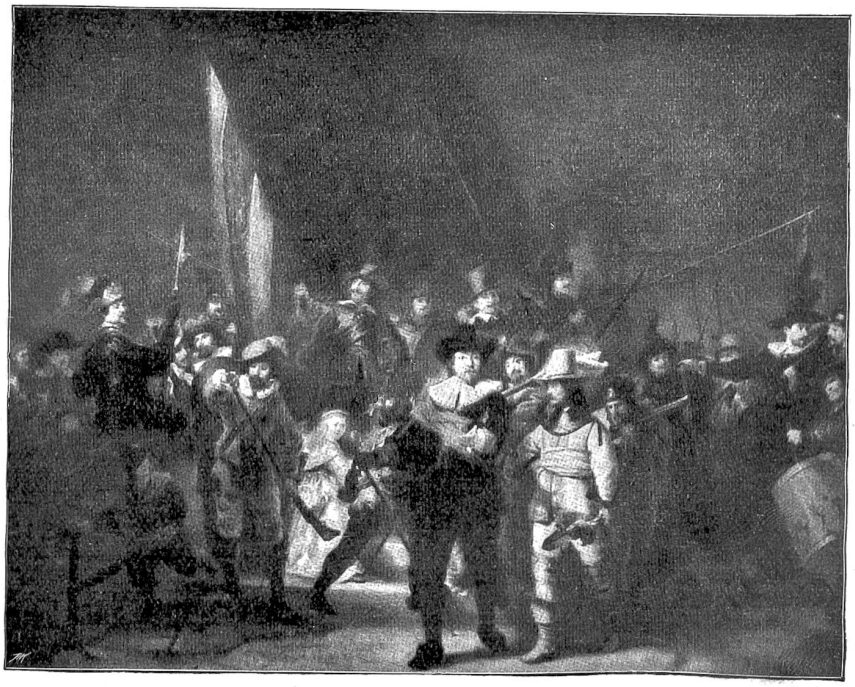
Am 11. Dezember 1845 bewegte sich der erste Zug auf schweizerischem Boden; es war aber nur ein kleines Verbindungsstückchen von Basel nach dem damals noch französischen St. Ludwig, erbaut von einer französischen Gesellschaft. Doch in Zürich hatte der Bahn-Gedanke trotz den ersten Enttäuschungen Wurzel geschlagen, und Martin Escher-Heß, dem „Dampfescher", gelang es, eine neue Bahngesellschaft, „Nordbahn", zu gründen, die eine Linie über Baden nach Turgi-Koblenz-Basel verwirklichen sollte. Die erste Sektion, das



Neueste amerikanische, mit Oel geheizte Maschine.

Teilstück Zürich-Baden, wurde am 7. August 1847 feierlich eingeweiht. Die Bahn war 77,742 Fuß oder 4,9 Schweizerstunden lang, kostete 3,150,000 Schweizerfranken und besaß neben den vier Lokomotiven, „Aare", „Rhein", „Reuß" und „Limmat", 28 Wagen mit Sitzen, darunter einen erster Klasse, zwei Stehwagen, zwei Equipagenwagen, zwei Viehwagen, einen Güterwagen, drei Gepäckwagen und einen Wagen für Steinkohlentransport.

Die Lokomotive des ersten Zuges, ebenso die Wärterhäuschen von Zürich bis Baden, die Brücken, Bahnhöfe und Tunneleingänge waren mit Girlanden geschmückt. Auf der Maschine standen zwei Lokomotivführer, mit glänzenden eisernen Harnischen angetan, die Zürcher Fahne in der gepanzerten Faust. Unmittelbar auf die Lokomotive folgte ein Wagen mit Blechmusik, sodann in zwölf Wagen die Gäste, darunter eine Delegation der aargauischen Behörden. 35 Minuten dauerte die Fahrt von Zürich nach Baden. Schon am 11. August ereignete sich der erste Unglücksfall; ein Kondukteur lehnte sich bei der Reppischbrücke zu weit aus dem Wagen, schlug an einen Brückenpfeiler an und wurde tödlich getroffen. Im Oktober und November des Jahres 1847 und in den folgenden Monaten wurde die Bahn während des Sonderbundskrieges häufig zu Truppentransporten benutzt. Von 1850 an wurde auch der Postdienst durch die Bahn erledigt. Das gesamte Dienstpersonal bestand bei Beginn des Bahnbetriebes aus ca. 70 Personen. Die 5 Kondukteure erhielten durchschnittlich 700 Fr. Jahreslohn, die 2 Lokomotivführer 1150, die 2 Heizer je 700 Fr., die 23 Bahnwärter je 400 Fr. Der erste Zürcher Bahnhofportier brachte es auf 500 Fr., der Bahningenieur als Chef des technischen Dienstes auf 1600 Fr. Die Gesamtkosten der Erstellung der Linie beliefen sich auf ca. 3,200,000 Fr., die Kosten des Baues des Zürcher Bahnhofes auf ca. 250,000 Fr.



Die „Nachtwache", von Rembrandt, im Reichsmuseum zu Amsterdam.

Seither sind 66 Jahre verflossen. Nord und Süd, West und Ost sind verbunden, Gotthard, Simplon und Albula durchbohrt, zwei weitere grandiose Bahnanlagen, Lötschberg und Jungfrau, gehen ihrer Vollendung entgegen, und auf Dutzende von Bergen klettern die Maschinen. Zur Internationalität im Bahnbetrieb tragen auch wir unser redliches Teil bei und helfen fleißig mit, Raum und Zeit zu überbrücken. Nach der neuesten amtlichen Eisenbahnstatistik, die freilich schon mit dem Jahr 1909 abschließt, betrug das schweizerische Eisenbahnnetz am 31. Dezember 1909 4931,706 km und zwar: Bundesbahnen und Brünigbahn 2656,848 km, andere Normal- und Schmalspurbahnen 1806,227 km, Tramways 373,985 km, Drahtseilbahnen 326,50 km, ausländische Linien auf Schweizergebiet 61,996 km. Die Länge aller Tunnels in der Schweiz betrug 1909 174,434 km. Der größte Tunnel ist der Simplontunnel mit 19,803 km; dann folgen der Gotthardtunnel mit 14,998 km und der Albulatunnel mit 5,865 km. 32 Tunnels besitzen eine Länge von mehr als 1 km. Mit zweispurigem Betriebe waren bei den schweizerischen Bundesbahnen bis zu Ende des Jahres 1909 ausgebaut 690,225 km oder 25,29 Prozent der ganzen Betriebslänge.

* * *

Die vier Bilder zu diesem Artikel zeigen das Einst und Jetzt im Eisenbahnbetrieb. Wie patriarchalisch ging es vor 75 Jahren zu, wo die Bahn beinahe ohne jede Absperrungsmaßregeln durch die Gegend fuhr, und wer die kleine Maschine „Adler" der Ludwigs-Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg betrachtet und vergleicht damit unsere heutigen Riesenvehikel, der muß staunen, welche ungeheuren Fortschritte in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 75 Jahren erzielt worden sind.

Die neueste Lokomotive, bei der die Feuerung durch Oel geschieht, läuft im Lande der Eisenbahnkönige, in Amerika. Sie besitzt den Führerstand vorn mit bester Aussicht auf Strecke und Signale, läuft auf zehn Achsen, hat zwei Paare von vier Zylindern und besitzt kolossale Kraft bei großer Schnelligkeit und einem Gewicht von 304 Tonnen mit Kessel und Tender. Von dieser Maschine erwarten Kenner eine vollständige Umgestaltung des Eisenbahnlokomotivwesens. Ein gewaltiges Vehikel stellt auch die für die kommende Lötschbergbahn bestimmte elektrische Maschine dar, die wir auf der dritten Seite unserer heutigen Rundschau publizieren. W. B.

Aktuelles.

Der neue Präsident des schweizerischen Ständerates, Josef Winiger, geb. 24. Januar 1855 in Zell im Kanton Luzern, studierte die Rechte, wurde 1878 Obergerichtsschreiber in Luzern, blieb in dieser Stellung bis Ende 1891 und übernahm dann die Redaktion des „Vaterland", in welcher Stellung er heute noch tätig ist. Seit 1891 ist Winiger Mitglied des Großen Rates von Luzern, dessen Präsident er 1898 war, seit 1897 Mitglied des schweizerischen Ständerates. Auch als Schriftsteller hat sich der neue Ständeratspräsident einen Namen gemacht; Ende letzten Jahres erschien aus seiner Feder ein umfangreiches Buch über den verstorbenen Bundesrat Zemp, worin er dem Luzerner Staatsmann ein würdiges Denkmal setzt.

Resultate der eidgenössischen Volkszählung. Wie wir bereits in Nr. 2 dieses Jahrganges mitteilten, betrug am 1. Dezember des letzten Jahres die Wohnbevölkerung der Schweiz 3,738,000 Personen, die ortsanwesende Bevölkerung, also alle Personen, die sich in der Nacht vom 30. November auf den 1. Dezember dauernd oder vorübergehend in der Schweiz aufhielten, 3,764,845. Von diesen waren 1,853,355 männlichen, 1,911,490 weiblichen Geschlechtes, 2,108,642 protestantisch, 1,590,832 katholisch, 19,007 israelitisch und 46,340 anderer Konfession oder konfessionslos. Die Muttersprache von 2,599,194 Ortsanwesenden war deutsch, von 796,220 französisch, von 301,323 italienisch, von 39,912 romanisch, während 28,172 Personen eine andere Sprache sprechen.

Seit 60 Jahren ist die Bevölkerung von 2,392,740 auf

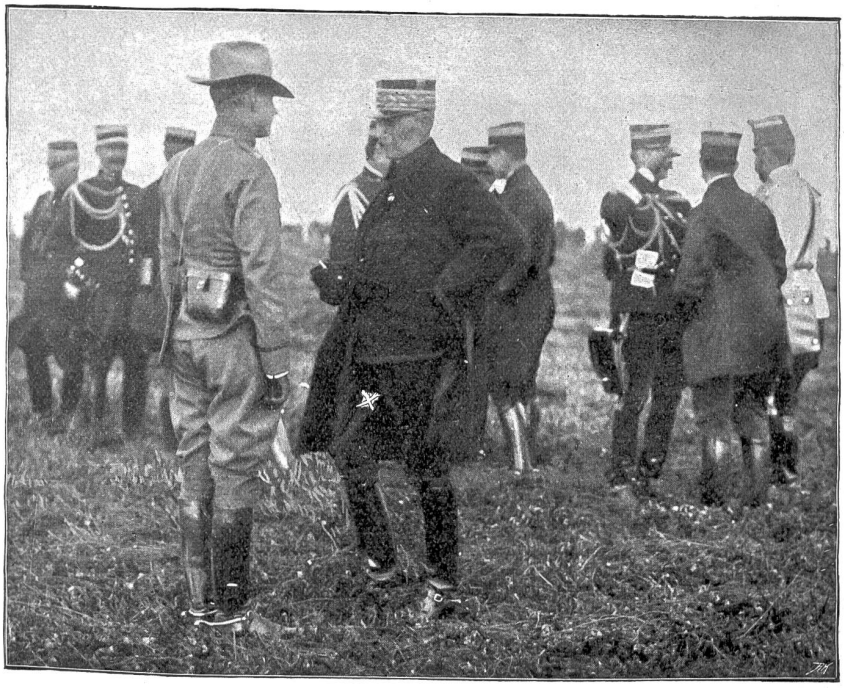
3,738,600 oder um rund 56% gestiegen. Die Zunahme in den letzten 10 Jahren belief sich auf durchschnittlich 42,316 Personen pro Jahr. Den größten Zuwachs weisen die Kantone Baselstadt, Genf und Zürich auf.

In einer interessanten Zusammenstellung weist das „Luz. Tagbl." auf die Bevölkerungsdichtigkeit in den einzelnen Kantonen hin. Diese hängt davon ab, ob das Land gebirgig und daher zum Teil unproduktiv ist, ferner, ob in den betreffenden Landesgegenden Industrie oder Ackerbau, Viehzucht und Weinbau getrieben wird, oder ob es sich um eigentliche Städtekantone handelt. In der Dichtigkeitsstatistik steht oben an Baselstadt mit 3786 Einwohnern auf einen Quadratkilometer; es folgen Genf mit 552, Zürich 290, Appenzell a. Rh. 221, Baselland 181, Aargau und Neuenburg je 164, Schaffhausen 156, Solothurn und St. Gallen je 149, Thurgau 136, Zug 118, Luzern 111, Waadt 98, Bern und Appenzell J. Rh. je 93, Freiburg 83, Schwyz 64, Tessin 57, Glarus 48, Nidwalden 47, Obwalden 36, Wallis 24, Uri 20 und Graubünden 16. Im Durchschnitt bewohnen jetzt in der Schweiz 90 Personen einen Quadratkilometer, 1880 waren es 69, 1850 nur 58. Die Dichtigkeitszahl (und damit naturgemäß auch die Bevölkerungszahl) aller Kantone, mit Ausnahme von Uri und Glarus, hat zugenommen.

† **Reichstagsabgeordneter Paul Singer.** Mit dem am 31. Januar nach längerem Leiden verstorbenen Paul Singer, der ein Alter von 67 Jahren erreichte, verliert die sozialdemokratische Partei eine ihrer angesehensten und einflußreichsten Persönlichkeiten, zugleich den langjährigen Vorsitzenden ihrer Parteileitung und der Reichstagsfraktion. Als Sohn israelitischer Eltern in Berlin geboren, wurde Paul Singer Kaufmann und Mitbegründer der bekannten Damenmäntelfabrik Gebrüder Singer, an deren Spitze er bis Ende des Jahres 1887 stand. Schon 1884 wurde er als Vertreter des vierten Berliner Wahlkreises in den Reichstag gewählt, 1886 auf Grund des Sozialistengesetzes aus Berlin ausgewiesen. Die im Oktober 1890 erfolgte Aufhebung dieses Ausnahmegesetzes ermöglichte Singer die Rückkehr nach Berlin, wo er von da ab als Privatier lebte und sich, als einer der Märtyrer der Partei gefeiert, mit Eifer der Agitationsarbeit für die Sozialistenpartei widmete. Sein beträchtliches Vermögen hat Paul Singer der Partei geopfert; seiner Unterstützung besonders verdankt der Berliner „Vorwärts" seine starke Entwicklung und Prosperität.

† **General Piet Cronje.** Auf seiner Farm Markemoles in Transvaal, auf der er seine letzten Lebensjahre in völliger Zurückgezogenheit verlebte, ist der berühmte Burenführer Piet Cronje hochbetagt im 73. Altersjahr gestorben. Der „Löwe von Südafrika", wie ihn seine Landsleute nannten, hat sich seine schönsten Lorbeeren während des Kampfes erworben, den die Buren im Jahre 1880 gegen die Engländer führten. Er siegte damals bei Potchefstroom, bei Majuba und Doorn'oop. Im Jahre 1896 schlug er bei Krügersdorp die Freischaren Jamesons. Während des großen Burenkrieges spielte der ungemein populäre General als Führer eines Korps von 6000 Mann eine große Rolle. Er trug anfangs am Modderfluß und bei Magersfontain Erfolge davon, mußte sich aber am 27. Februar 1901 bei Paardeberg mit 4300 Mann den Engländern ergeben. Bis zum Friedensschluß war er dann auf St. Helena interniert. Peinliches Aufsehen machte es, als er sich kurz nach dem Friedensschluß bewegen ließ, auf der Weltausstellung in St. Louis an der Spitze einer Burentruppe öffentlich aufzutreten.

† **Mathilde von Schiller.** Mathilde Freifrau von Schiller, die Enkelin und letzte Trägerin des Namens des Dichters, verstarb in Stuttgart am 6. Februar dieses Jahres im 76. Altersjahr. „Umgeben von Erinnerungen an den großen Dichter," schreibt Schillers Urenkel v. Gleichen-Rußwurm, „lebte Mathilde v. Schiller seit langem in stiller Zurückgezogenheit. Viele sind in den letzten Jahren zu der kranken Frau in die freundliche Wohnung gekommen und von dort gestärkt, innerlich heiter wieder hinaus in die Welt gegangen. Denn sie verstand, wie selten jemand, die große Kunst, zu trösten, aufzurichten, lebensgläubig zu machen. Es war nicht nur der Hauch einer großen Vergangenheit, der von den Bildern an den Wänden und den Sachen ringsumher ausging, es war die Persönlichkeit, die vieles durchgemacht und überwunden hatte, die seit Jahren unter schweren körperlichen Leiden duldete, von der aber trotzdem ein großer Friede und eine starke Hoffnung ausgingen. Mit Georg Ebers und mit manchem andern, der Berühmtheit erlangt, trat Frau von Schiller in Verbindung, stets rege geistige Anteilnahme zeigend für alles, was der Tag bewegte und das Interesse der aufstrebenden Generationen wachrief. Bei aller Stille war es ein reiches Leben, das sie führte. Gern holten die Schillerforscher bei ihr Rat und ließen sich persönliche Eindrücke erzählen, die sich in der Familientradition von Vater auf Sohn vererbt hatten."

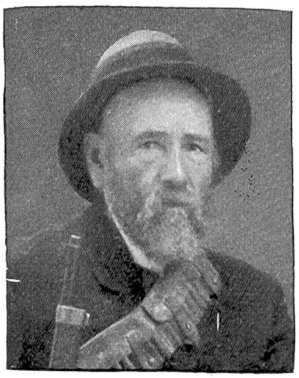


General Victor Constant Michel, der Generalissimus der französischen Armee.

Bei Anlaß ihres Ablebens wird eine Betrugsaffäre wieder lebendig, die mit dem Namen des Dichters verknüpft ist und von der Mathilde von Schiller mancherlei zu erzählen wußte. In den Fünfzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts hatte ein Architekt, der in der Nachahmung von Handschriften ein großes Talent besaß, geradezu eine Autographenfabrik von Schillermanuskripten angelegt, die schon damals zu hohen Preisen gekauft wurden. Selbst große Kenner der Schillerschen Handschrift wurden von ihm getäuscht. Er verstand es dabei nicht nur, die Schriftzüge des Dichters aufs täuschendste nachzuahmen, sondern er wußte sich auch große Mengen vergilbten Papiers zu beschaffen und stellte selbst eine Tinte her, die blaßgelb erschien und das Aussehen großen Alters hatte. Im Jahre 1856 wurde der Betrug entdeckt und dem Gauner das Handwerk gelegt. Er hatte aber inzwischen schon 416 teils sehr umfangreiche Falsifikate hergestellt, von denen 179 Stück sogar die königliche Bibliothek in Berlin für 3200 Mark erworben hatte.

Auch die Tochter des Dichters hatte für ungefähr 5800 Mark angebliche Manuskripte ihres Vaters angekauft. Die Dreistigkeit des Betrügers war geradezu klassisch. Eigene dichterische Machwerke gab er als Jugendwerke Schillers heraus, darunter zur größten Freude aller Schillerforscher ein kleines Epos, „Die Gräfinnen", das von Schiller sogar in schwäbischem Dialekt hergestellt worden sein sollte. Es folgten damals langatmige gelehrte Abhandlungen über diese Entdeckung, der übrigens bald einige neue Werke wie „Gedichte aus Weimar" und eine „Vorgeschichte der Braut von Messina" folgten.

Vandalismus an einem Rembrandtschen Gemälde. Selbst Bilder sind heute nicht mehr vor Attentaten sicher. Ein Marinekoch, der entlassen und trotz Petition nicht wieder in Dienst gestellt worden war, wollte sich auf vandalische Art an dem niederländischen Staate rächen. Er ging ins Reichsmuseum in Amsterdam und zerschnitt dort das wertvollste Gemälde der Galerie, ein Bild Rembrandts, das nicht nur für das Museum allein einen unersetzlichen Schatz darstellt. „Die Nachtwache", wie das Bild genannt wird, hat ihren Ehrenplatz in einem eigenen Saale; sie ist in Ausdruck, Form und Kolorit von geradezu suggestiver Kraft und hat die Prophezeiung wahr gemacht, die der Rembrandtschüler Hoogstraten einst aussprach, als er sagte: „Dieses Bild wird nach meinem Empfinden, was man auch dazu sagen mag, alle seine Nebenbuhler überleben durch seine malerische Erfindung, seine gewaltige Komposition und seine Kraft, sodaß daneben nach der Ansicht vieler alle andern Bilder aussehen wie Kartenblätter." Das Bild wurde glücklicherweise nur leicht beschädigt und ist bereits wieder restauriert worden. Es führt seinen Titel „Die Nachtwache" übrigens mit Unrecht; denn es stellt, wie Restaurationsarbeiten seinerzeit ergeben haben, den Auszug einer Amsterdamer Schützengilde im Hochsommer dar. Den Bilderschneider haben die holländischen Gerichte vor ein paar Tagen für ein Jahr ins Gefängnis geschickt. ×



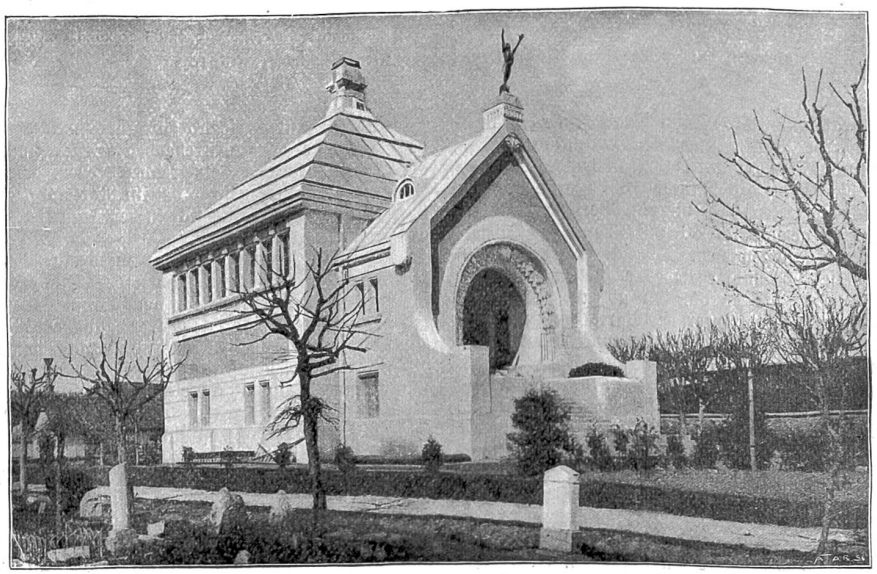
† **Piet Cronje,**
der berühmte Führer im Burenkriege.

† **Paul Singer,** deutscher Reichstagsabgeordneter.

† **Mathilde v. Schiller,** die Witwe eines Enkels des Dichters. Phot. Sanden.

Zu unsern Bildern.

Zur Ergänzung des Artikels in letzter Nummer bringen wir heute als Kopfleiste der „Illustrierten Rundschau" noch ein Bild des Uebertrittes der Bourbaki'schen Armee auf Schweizerboden, und zwar eine Reproduktion des bekannten Bachelin'schen Gemäldes im Neuenburger Museum. Zu den übrigen Bildern, die zu dem Text der heutigen Nummer gehören, kommt noch die neueste Aufnahme des neuen französischen Generalissimus Michel hinzu und ferner eine Ansicht des neuen Krematoriums in Chaux-de-Fonds, erbaut von Architekt Ch. L'Eplattenier, eingeweiht am 27. Juni 1910. ×



Das neue Krematorium in La Chaux-de-Fonds.

Redaktion der „Illustrierten Rundschau": Willi Bierbaum, Zürich V, Mühlebachstraße 84. Telephon 6313. — Korrespondenzen und Illustrationen für diesen Teil der „Schweiz" beliebe man an die Privatadresse des Redaktors zu richten.