Illustrierte Rundschau

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **19 (1915)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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

Offiziers-Patrouille auf 3400 m Höhe. Phot. J. Gaberell, Thalwil.

Politische Uebersicht.

Zürich, 4. Februar 1915.

Zu sehr von seinen eigenen Angelegenheiten in Anspruch genommen, hat Europa nicht beachtet, daß sich im fernsten Osten, im „Reich der Mitte", ein hochwichtiger politischer Umschwung vollzog. Ein halbes Jahrtausend der Entwicklung überspringend, war China Republik geworden, und mit einer erstaunlichen Mäßigung und Delikatesse in den äußern Formen hatte das chinesische Volk sich seines angestammten Kaiserhauses entledigt. Nun kündigt sich eine rückläufige Bewegung an. Juanschikai, der erste Präsident der geeinigten chinesischen Republik, hat es durchgesetzt, daß ihm dieses Amt auf Lebensdauer übertragen wurde. Er ist aber noch einen Schritt weiter gegangen und hat nach altem Ritus die nur dem Kaiser vorbehaltenen Opfer im Tempel des Himmels dargebracht. Zeremonien haben in China einen tiefen Sinn. Mit dem Himmelsopfer geht in den Augen des Volkes das „Ming", das Gottesgnadentum, auf den Opfernden über; er ist faktisch der Kaiser, und es wird für niemanden mehr eine Ueberraschung sein, wenn der Präsident der Republik den Augenblick für gekommen erachtet, auch seinen Titel den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Mitten im Kriege ist in Oesterreich-Ungarn ein politischer Systemwechsel eingetreten. Der Reichskanzler Graf Berchtold ist am 12. Januar zurückgetreten und durch den ungarischen Freiherrn von Burian ersetzt worden. Von den Kommentaren zu diesem überraschenden Ereignis scheint am plausibelsten derjenige zu sein, der den Grund des letztern in dem zunehmenden Uebergewicht der ungarischen Reichshälfte und ihres Beherrschers Tisza sucht. Es gilt als offenes Geheimnis, daß er und nicht Berchtold Verfasser des Ultimatums an Serbien war, das den Weltkrieg entfesselte, und nun, da Ungarn vom Einfall der Russen bedroht ist und politische Kombinationen durch die europäische Presse laufen, die mit einer Angliederung Siebenbürgens an Rumänien rechnen, will Tisza sicher sein, daß der Leiter der auswärtigen Politik der Doppelmonarchie unter keinen Umständen auf Verhandlungen eintreten werde, deren Objekt irgend ein Bestandteil oder Interesse Ungarns sein könnte. Bei Berchtold scheint Graf Tisza nicht absoluter Unbeugsamkeit sicher gewesen zu sein. Darum

kam er nach Wien, und am Tage nach seiner Audienz beim Kaiser las man den Rücktritt Berchtolds in den Zeitungen.

Italien ist am 13. Januar von einem entsetzlichen Erdbeben heimgesucht worden, dessen Zentrum in den Abbruzzen lag. Die Zahl der Opfer hat nach den letzten Zusammenstellungen die Höhe von 44,650 Toten erreicht. Freundlich anerbotene Hilfe des Auslandes hat Italien jedoch diesmal abgelehnt. Es wollte sich diese dann nicht bei jeder Gelegenheit wieder vorhalten lassen, wie es früher etwa geschah, und insbesondere wünschte es nicht, seine streng gewahrte Neutralität auch nur durch die Annahme von Unterstützungen seitens des einen oder andern Staates zu kompromittieren. Ob das Erdbeben dämpfend und ernüchternd auf die Kriegslust der italienischen „Interventionisten" eingewirkt hat, war eine in den letzten Tagen viel erörterte Frage. Würde die Kriegslage die Italiener zu einem aktiven Eingreifen mit Aussicht auf Erfolg einladen, dann könnte sie wohl auch ein Erdbeben nicht davon abhalten. Allein das schlechterdings nicht zu übersehende und bis heute durchaus behauptete militärische Uebergewicht Deutschlands läßt denn doch den klug überlegenden Italienern noch auf absehbare Zeit irgend einen gewagten Schritt nicht als ratsam erscheinen. Für uns in der Schweiz sind im Augenblick das Wichtigste die vertrauensvollen Beziehungen zu Italien, die durch unsern neuen Gesandten von Planta in Rom eine weitere Förderung erfahren haben. Für unsere Verproviantierung ist das ungestörte Verhältnis zu Italien unerläßlich, und solange dieses andauert, braucht uns auch vor der dritten Eventualität, die uns — außer der Verletzung unserer Neutralität oder einem Angriff auf die Integrität unseres Gebietes — die Waffen in die Hand drücken könnte, nicht bange zu sein: vor der Gefahr der Aushungerung, die uns nach einer vielbemerkten Aeußerung des Herrn v. Planta ebenfalls zum Kriege zwingen würde. S. Z.

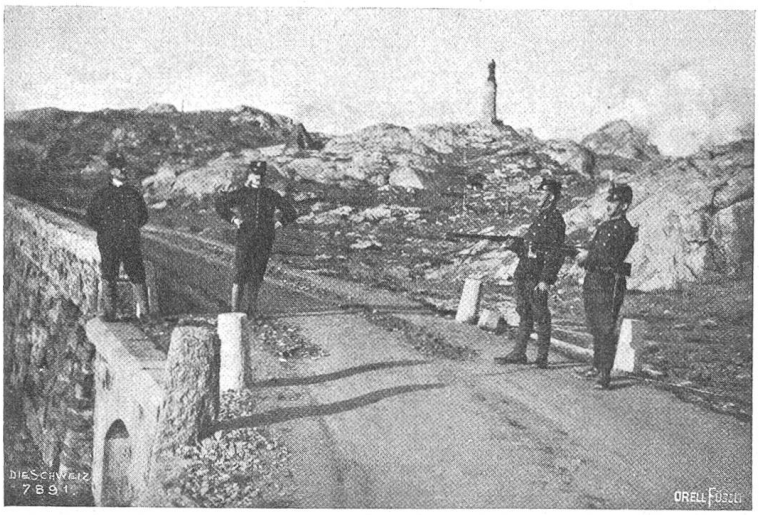
Der europäische Krieg. Der Januar 1915 ist arm an größern Kriegsereignissen; der Winter macht sich geltend und schlägt die Tatenlust in eisige Bande. Auf den Karten des westlichen Kriegsschauplatzes liegt die Schlange der aufgesteckten Fähnchen seit Wochen immer in den gleichen Windungen und rührt sich nicht vom Fleck. Der nichtssagenden Fortschritte und Rückschritte wegen, die täglich von hüben und drüben gemeldet werden, verlohnt es sich nicht, die Nadeln um einige Millimeter weiter zu stecken. Selbst die unter den Augen des Kaisers Wilhelm geschlagene mehrtägige Schlacht bei Soissons, die am 14. Januar mit einem unbestreitbaren Erfolg der Deutschen endete, sodaß sie von ihnen sogar mit der Schlacht bei St. Privat im 70er Krieg verglichen wird, hatte keine merkliche Verschiebung der Frontlinie zur Folge. Dagegen scheint es zuzutreffen, daß die allgemeine französische Offensive, die von General Joffre in einem Tagesbefehl vom 17. Dezember angekündigt worden war, auf keinem Punkte zu einem Durchbruch führte und mit einem scheinbar nutzlosen Opfer von insgesamt 150,000 Toten — nach deutschen Berichten — abgebrochen werden mußte. Anderseits ist auch der deutsche Vorstoß durch Belgien seinem Ziele Calais seit Monatsfrist um keinen Schritt näher gekommen. Im Elsaß, dessen endlose und grauenhafte Leiden unser tiefstes Mitleid herausfordern, wird um jeden Fuß breit Erde gekämpft, ohne daß bis heute von der einen oder andern Seite überlegene Streitkräfte zur Erlangung eines durchschlagenden Erfolges eingesetzt worden wären.

Mehr und mehr aber konzentriert der Weltkrieg sich nun auf das letzte entscheidende Todesringen zwischen England und Deutschland. England und Deutschland im Todeskampf, das ist ein so namenloses, unausdenkbar schreckliches Unglück für uns alle, die wir Europa bewohnen, daß man darob den Verstand verlieren könnte. War es nicht vielleicht doch nur ein fürchterliches Mißverständnis, daß England das deutsche Volk habe „erwürgen" wollen? Hätte nicht der hausbackene Verstand den Engländern sagen müssen, daß das unmöglich sei und daß es seinen eigenen Handelsinteressen gar keinen schlimmern Streich spielen

könnte, als das tätige, rührige, intelligente deutsche Volk zur ohnmächtigen, untergeordneten Nation herabzudrücken? Und wenn das Land und Meer beherrschende Großbritannien dem jungen deutschen Reiche nicht gleich überall so schnell Platz zu machen sich beeilte, wie dieses beanspruchen zu dürfen glaubte, gab es dann wirklich und wahrhaftig für die Deutschen kein anderes Mittel mehr als den Krieg, den Weltkrieg, um sich und ihr Recht in der Welt durchzusetzen? Wir fragen umsonst; das Unheil ist im Zuge. Gewiß ist nur das eine, daß jeder Streich, den England gegen Deutschland führt, mit gleicher Wucht England selber trifft, daß jedes englische Schiff, das die deutschen Unterseeboote in den Grund bohren, als Verlust und nicht etwa als Gewinn auch in der deutschen Rechnung zu buchen ist. Also Kampf bis aufs Messer, Kampf bis zur Vernichtung, das ist heute die Losung zweier Völker, die von Natur und Gottes wegen aufeinander angewiesen sind. Diesem Zwecke galt der Flug der Zeppeline nach Great Yarmouth am 19. Januar, bei dem den Engländern nur ein kleiner Vorgeschmack davon gegeben werden sollte, was ihrer aus der Luft herab noch wartet; denn wenn heute von deutscher Seite gesagt wird, daß man die Furchtbarkeit der technischen Kriegsmittel Deutschlands nur erst zum Teil kennen zu lernen Gelegenheit hatte, so darf man sicher sein, daß damit nicht nur geprahlt wird und der erfindungsreiche kriegerische Geist Deutschlands die größten Ueberraschungen noch in petto hat. Eine nach der englischen Ostküste gerichtete Aktion der deutschen Flotte am 24. Januar stieß nordwestlich von Helgoland auf ein patrouillierendes englisches Geschwader, wurde nach dreistündigem heftigem Kampf zur Umkehr gezwungen und verlor dabei den alten Panzerkreuzer „Blücher"; aber auch das englische Geschwader wurde so hart mitgenommen, daß von einem glänzenden Siege nicht die Rede sein kann.

General Wille und Generalstabschef Sprecher mit ihrem Stab. Phot. G. Ruratle, Zürich.

Doch nun das Schrecklichste: der vom Marineminister v. Tirpitz angekündigte Unterseeboot-Krieg gegen die englischen Handelsschiffe hat in allem Ernst begonnen. Samstag den 30. Januar sind nicht weniger als vier englische Handelsschiffe in den Grund gebohrt worden, zwei davon sogar in der irischen See, was ganz besondern Eindruck in England machen mußte. In Wirklichkeit ist die Zahl der bisher verlorenen Schiffe wohl noch viel größer, und es klingt keineswegs unwahrscheinlich, wenn berichtet wird, daß das einzige Boot „U 21" zwölf Schiffe vernichtet habe. Soviel bekannt geworden, hat die Mannschaft der erstgenannten vier Schiffe sich noch auf Fischerbarken retten können, allein es wird deutscherseits ganz offen und unumwunden erklärt, daß man mit der Rettung der Menschen auf torpillierten Handelsschiffen sich nicht weiter abgeben könne



Schweizerische und italienische Posten an der Grenze. Phot. W. Gallas, Zürich.

und werde. Wir Neutrale erwidern kein Wort, sondern hören nur stumm und traurig zu, wenn uns scharfsinnig und weitläufig auseinandergesetzt wird, daß Deutschland zu diesem Vernichtungskrieg absolut berechtigt sei, weil England ihm diesen ganzen Krieg aufgezwungen habe, weil es das deutsche Volk „aushungern" wolle, weil es schon hundertfach das Völkerrecht verletzt habe, weil der Unterseebootkrieg gegen Handelsschiffe nirgends verboten sei und die Unterseeboote selbstverständlich nicht Schiffe zur Aufnahme von Geretteten mitführen können und weil schließlich England auf keine andere Weise auszuhungern und damit für den Frieden mürbe zu machen sei. Das mag alles stimmen, aber wer kann sich dessen freuen?

In erster Linie werden nun wohl die deutschen Unterseeboote ihre Angriffe auf die englischen Truppentransportschiffe richten, die gerade jetzt eine Armee von etwa 700,000 Mann (so wird behauptet) aufs Festland übersetzen sollen. Die deutsche Admiralität warnt öffentlich die neutrale Schiffahrt, sich in die Nähe der französischen Nord- und Nordwestküste zu wagen, wenn sie nicht riskieren wolle, Verwechslungen mit englischen Schiffen zum Opfer zu fallen. Es bereitet sich an der deutsch-französisch-englischen Front ein neuer Hauptschlag vor, für den Deutschland angeblich volle zwei Millionen Mann einsetzen wolle. Daher von französischer und englischer Seite die äußersten Anstrengungen, den letzten verfügbaren Mann ebenfalls heranzubringen, von Deutschland aber das Bemühen, die englischen Verstärkungen womöglich noch vor ihrem Eintreffen im Meer zu versenken. Wir können uns wiederum auf „Freudenbotschaften" ganz eigener Art gefaßt machen.

Was neben dem deutsch-englischen Krieg auf den übrigen Schlachtfeldern noch vorgeht, wie die Kämpfe in den Karpathen und im Kaukasus, der Vormarsch der Türken gegen Aegypten, das Wiedereinrücken der Russen im persischen Täbris, spielt einstweilen keine Rolle. Die Entscheidung fällt im Norden — vielleicht auch für uns. S. Z.

□ □ □

Schweizerische und deutsche Posten an der Grenze.

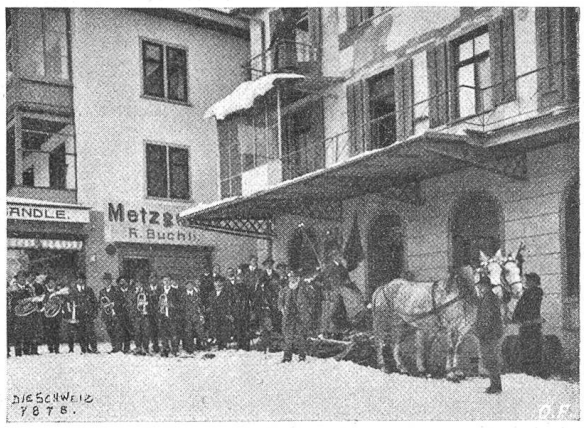
Arosa.

In amerikanischem Tempo hat sich der bündnerische Kurort Arosa entwickelt. Eine öde Wildnis, schrieb der Chronist vor etwa 150 Jahren, sei Erosen, und vom Schanfiggtal wußte er nur zu berichten, daß es „rauh und tobelicht" sei. Noch vor etwa 50 Jahren zählte der Ort, damals politisch noch zu Davos gehörend, nur etwa 50 Einwohner, besaß keine eigene Schule, war arm und fast unbekannt, und wenn sich einmal ein Fremder dahin verirrte, so sprachen die Einwohner wochenlang über dieses außerordentliche Ereignis. Wie lange mußte die kleine Ortschaft ringen, bis sie überhaupt nur eine Straße zur Höhe herauf und nachher eine Post bekam, und heute ist sie ein erstklassiger Kurort für Gesunde und für Kranke, organisiert und ausgebaut, berühmt seiner herrlichen Lage wegen und dank seinen Naturmitteln, die der Gesundheit und dem Unterhalt seiner Kurgäste dienen. In früheren Jahren erreichte die Zahl der schulpflichtigen Kinder, die talabwärts auf weitem Weg zur nächsten Schule mußten, kaum ein halbes Dutzend, heute gehen 150 Aroser Kinder in das eigene stattliche Schulgebäude. Die Zahl der Einwohner ist auf 2000 gestiegen, 10 Aerzte arbeiten an Ort und Stelle und pflegen die Tausende von Patienten in den Sanatorien, die das Jahr hindurch aus der ganzen Welt hier zusammenströmen, um weitab vom Weltgetriebe, rings umgeben von einer heilkräftigen, wundervollen Natur, Genesung von ihrem Leiden zu erhoffen und zu finden. Noch ein Weilchen, und Arosa wird auch sein eigenes Kurhaus haben, und die vierstellige Frequenzzahl wird die fünfte Stelle erhalten, nicht zuletzt dank der neuen elektrischen Bahn, die seit ein paar Wochen läuft und die dem Kurort schon in diesem ersten Winter trotz aller wirtschaftlichen Depression deutlich die Wege gewiesen hat, die er in Zukunft gehen wird.

Innen-Arosa. Kulmhügel mit Schießhorn.

Gewiß, ein gut Stück Idyll, ein reizendes Ueberbleibsel aus der guten alten Zeit, die noch nicht so pressierte wie die heutige, verschwand mit der Postkutsche, da der erste Zug nach der Höhe zog und die letzte Post in feierlicher Fackelbeleuchtung durchs Dorf geleitet und unter Gesang und Rede verabschiedet wurde. Aber vom Idyllischen allein kann ein moderner Kurort nicht leben, und Anschluß an große Schienen-

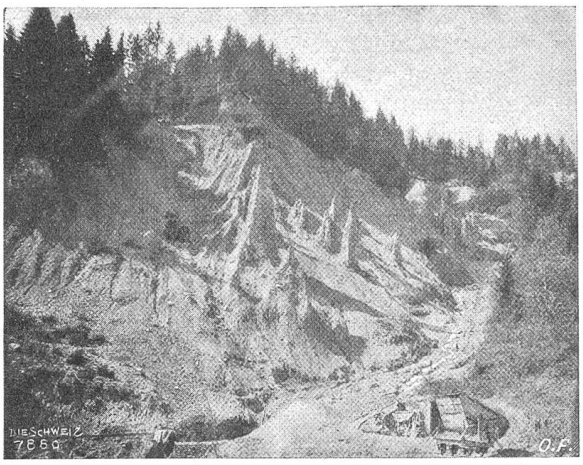
wege zu erlangen, gehört zu den Naturnotwendigkeiten im Fremdenverkehr, der mit konservativen Ansichten — sie mögen in einzelnen Fällen noch so gut und noch so vorteilhaft sein — nicht vorwärts kommt. Früher fünf Stunden Fahrzeit, jetzt um wenig mehr als eine: ist der Gewinn nicht auch für den reaktionärsten Gesellen in die Augen springend? Und auch die biedern Rosselenker werden sich langsam an das elektrische Roß und den Schienenweg gewöhnen, sie mögen jetzt auch noch so sehr die Köpfe hängen lassen und der Bahn alles, nur nichts Gutes wünschen. Denn mit der Bahn sind auch mancherlei Vorteile die neue Strecke hinaufgefahren gekommen, die dem Einzelnen zum Vorteil werden: die Transporttaxen werden billiger, die Straßenunterhaltungskosten kleiner, Briefe und Zeitungen kommen schneller ins Heim, beim Arzt und beim Apotheker ist man auch flinker, und vor allen Dingen: mehr Fremde werden einrücken, und damit finden die Einwohner allesamt größern Verdienst und bessere und bequemere Absatzmöglichkeiten für ihre Produkte. Und an der Bahn müssen sie alle ihre Freude haben, wenn sie es auch noch nicht gleich erkennen lassen; sie rußt nicht, sie raucht nicht, sie schwärzt nicht, sie gefährdet keine Wege und keine Passanten, da sie mit der Straße fast nirgends in Berührung kommt, und sie zeigt den Reisenden auf einer schon technisch bewundernswerten Strecke ein so schönes Stück Welt, daß die Schanfigger alle stolz und glücklich werden müssen, wenn der Name ihrer engern Heimat in Zukunft in allen Landessprachen verkündet wird.



Die letzte Post in Arosa. Phot. Bandle, Arosa.

Die neue Chur-Arosabahn, über die wir schon in letzter Nummer einige Angaben und ein paar Bilder brachten, ist ein Werk energischer bündnerischer Eisenbahnpolitik. Im Herbst 1912 wurden die ersten Spatenstiche gemacht, und 1913 vollzog sich die Ausführung des gesamten Unterbaues und der Kunstbauten; 1914 konnten Oberbau und Kraftwerk erstellt werden. Die Bahn ist ca. 25 km lang; sie beginnt in Chur, nahe beim dortigen Bahnhof, und überwindet bis zur Endstation am Ufer des Obersees in Arosa 1150 m Höhendifferenz durch einfache Adhäsion. Die Bahn zieht sich dem Ufer der zu Tal stürzenden Plessur entlang, windet sich durch Tunnels und Lawinengalerien, und bald erscheinen die ersten Schanfiggdörfer auf den Höhen mit ihren uralten Kirchtürmen als Zierde. Maladers, Castiel, Lüen mit ihren hübschen Stationshäusern werden passiert, St. Peter und Peist folgen, und in einem gewaltigen Bogen donnert der Zug über das Kiesbett des Gründjé-Tobels. Diese Schlucht ist wegen ihrer seltsamen Erosionskessel erwähnenswert, spitze, kegelförmige Bildungen der Moränenmassen, auf deren Spitze stets ein Felsblock sitzt, der wie ein Schirm das Regenwasser vom morschen Gestein abgehalten hat. Langwies ist die wichtigste Station der Bahnlinie unterwegs, vermittelt doch hier der imposante Langwieser-Viadukt die Ueber-

Empfang des ersten Zuges der Chur-Arosa-Bahn in Arosa.
Phot. Radtke, Arosa.



Chur-Arosa-Bahn.

brückung vom einen Ufer der Plessur zum andern. In einer großen Schleife bei Litzirüti rückt die Bahn Arosa im letzten Angriff zu Leibe, und bald schiebt sich der Zug durch den letzten Tunnel durch, der Endstation entgegen.

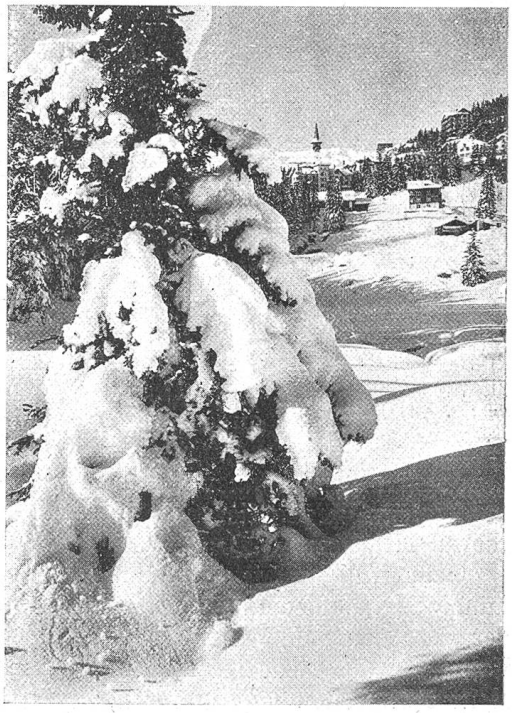
Ueber die Schönheiten von Arosa ist schon oft geschrieben worden; erfreulich ist besonders, daß der Kurbetrieb mit seiner großen Anzahl von Kurgästen hier diskret bleibt und die Gefahr der kasernenmäßigen Anlage bisher glücklich vermieden werden konnte. Arosa ist wirklich noch eine Berggemeinde, und jeder Naturfreund wird trotz Bahn und trotz steigender Frequenz beharrlich bei dem Wunsche bleiben, es möchte noch recht lange Zeit vergehen, bis Arosa einmal Stadt wird.

W. B.

Ein Pionier der schweizerischen Maschinenindustrie.

Am 15. Januar dieses Jahres starb in Zürich Maschineningenieur Albert Schmid, in seiner engern und weitern Heimat meist als „Motorenschmid" bekannt, in Fachkreisen berühmt durch seine Motorenkonstruktionen, in der Bevölkerung außerordentlich populär seit dem Jahr 1878, da er mit einer selbstkonstruierten Straßenlokomotive das für die damalige Zeit tollkühne Wagnis unternahm, von Zürich auf der Landstraße nach Paris an die Weltausstellung zu fahren. Ingenieur Schmid war ein technischer Praktikus von seltener Begabung, der, kaum frei von Lehrsaal und Werkstatt geworden, als Konstrukteur und Erfinder mit Taten aufzuwarten wußte. Das theoretische Studium war nicht nach seinem Sinn; schon nach den ersten vier Semestern trieb es ihn in die Praxis, und bei Escher Wyß & Cie., bei Gebrüder Sulzer und bei der Nordostbahn hantierte er bald in der Werkstatt, widmete sich besonders dem Lokomotivbau und eignete sich als Heizer und Lokomotivführer auf der Bahnstrecke den scharfen Blick, das feine Gehör und das tiefe Verständnis an für die Seele der Maschinen.

Schon als 21jähriger Mann schickte er eine selbstkonstruierte Straßenlokomotive an die Ausstellung nach Havre, und mit begeisterten Worten schilderte das „Journal du Hâvre" damals die Leistungsfähigkeit dieses Vorläufers des heutigen Automobilismus. Man spannte die Maschine, von der wir nach einem alten Klischee heute ein originelles Bild bringen können, vor einen Omnibus, der vierzig



Chur-Arosa-Bahn.

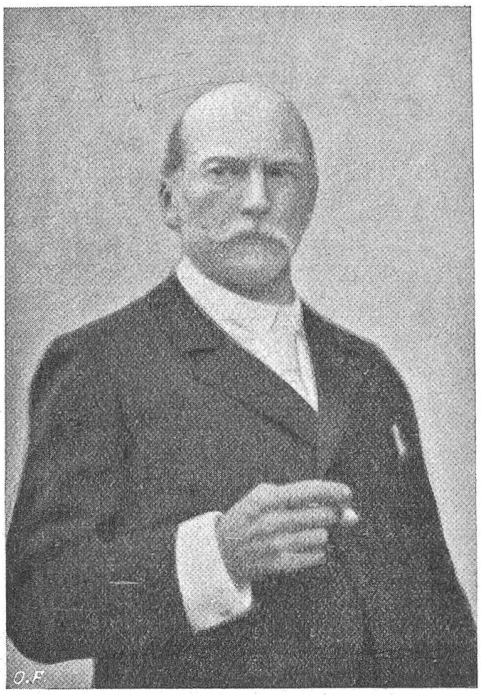
Personen Platz bot, und prompt, wenn auch nicht gerade in rasender Schnelligkeit (aber immerhin — so berichtet der Chronist — im Tempo eines galoppierenden Pferdes), zog sie die Last durch die Anlagen der Ausstellung. „Als Fulton," schreibt der Berichterstatter weiter, „seine erste Ausfahrt auf seinem Boote machte, da fand sich nur eine einzige Person, die ihr Leben riskierte und mitfuhr; aber heute stritt sich die Menge um die Ehre, Passagier bei der ersten Reise auf diesem neuen Vehikel zu sein." Zwei Mann waren als Heizer auf dem Wagen tätig; einer mußte auf einem erhöhten, jedenfalls nicht ganz hitzfreien Sitz über dem Kessel Platz nehmen, um den Gang der Maschine zu regulieren und das Lenkrad zu dirigieren.

Sehr früh machte sich Schmid selbständig; seine mechanische Werkstätte an der Sihl galt rasch als ein Muster erstklassiger Maschinenarbeit. Seine Spezialität bildeten Wassermotoren, die ein erstes nützliches Hilfsmittel zur Abgabe kleiner Wassermengen aus dem städtischen Hochdruckleitungsnetz wurden. Sehr begehrt wurden auch die Schmidschen Wasserpumpen, und auf der ganzen Welt Verbreitung fanden seine Wassermesser, die, wie wir einem Nekrolog entnehmen, namentlich für genaue Zählung für Wassermengen unter Druck bei größern Dampfkesselanlagen seit mehr als 25 Jahren eingeführt sind. Neben diesen am bekanntesten gewordenen Erfindungen konstruierte Schmid, ein origineller, etwas derber, aber von seinen Arbeitern außerordentlich verehrter Mann, noch zahlreiche andere Maschinen, bei welchen exakte mechanische Arbeit das Haupterfordernis bildete.

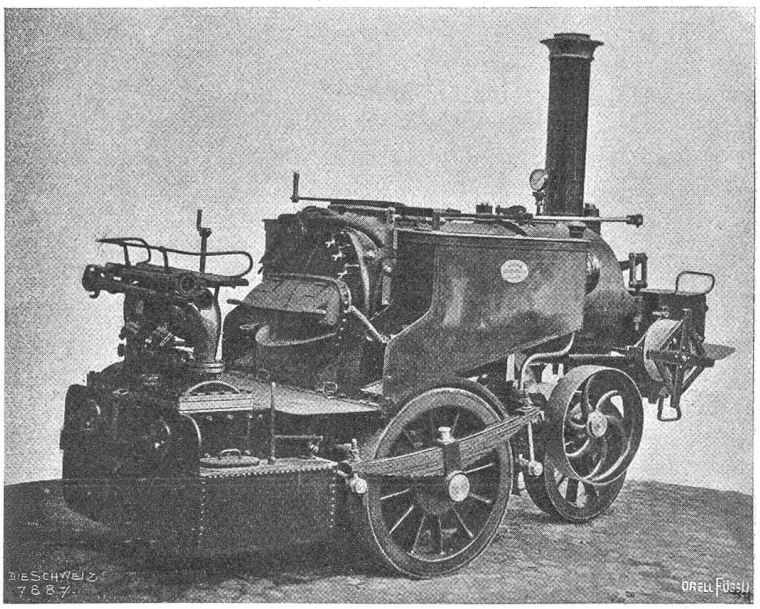
Eine Straßenlokomotive, konstruiert 1868 von † Ingenieur Albert Schmid, Zürich.

Es war im Juli 1878, zur Zeit, da in Paris eine Weltausstellung stattfand, als Schmid plötzlich in aller Leute Mund kam. Damals unternahm er nämlich seine als Großtat allerersten Ranges gefeierte Fahrt mit einer neukonstruierten Straßenloko-

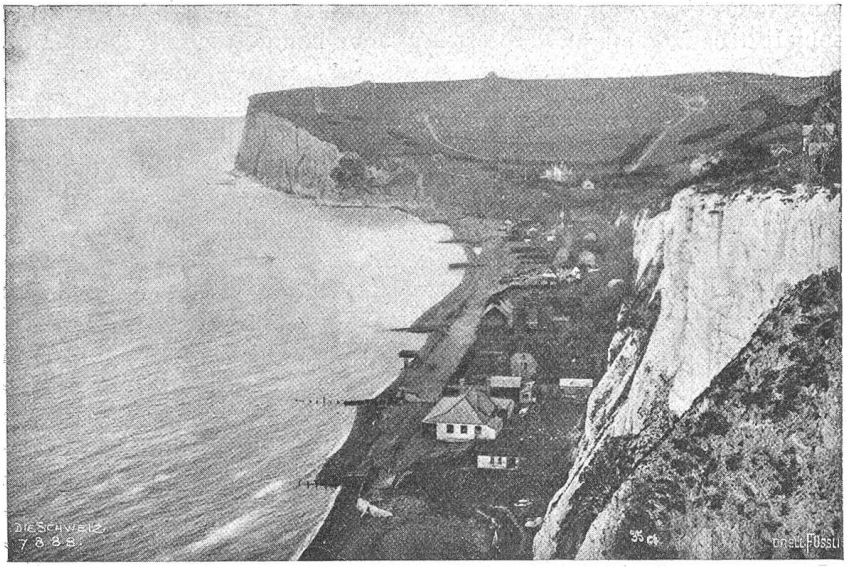
motive von Zürich bis nach Paris, wo er sie als Ausstellungsobjekt in der Maschinenhalle deponierte, und wenn man alte Zeitschriften nachblättert, so wird man kaum eine Beschreibung der Pariser Weltausstellung finden, in der nicht auch von der Schmidschen Straßenlokomotive die Rede wäre. Die Lokomotive war wie seine erste Lokomotive von 1868 noch dreirädrig. Zu ihrer Bedienung waren zwei Mann nötig; doch unternahm Schmid seine Fahrt in Begleitung von vier Personen unter Anhängung eines Schleppwagens, in dem das Gepäck der Reisenden, die nötigen Werkzeuge und ein Vorrat an Kohlen untergebracht waren. Die Straßenlokomotive sollte zugleich als Dampffeuerspritze Verwendung finden; sie konnte eine Last von 15 Tonnen mit einer mittlern Geschwindigkeit von 6 km in der Stunde fortbewegen, und die erste Probe ihrer Leistungsfähigkeit legte sie auf der Strecke Zürich-Paris ab: diese Fahrt dauerte etwa 15 Tage; doch belief sich die eigentliche Fahrzeit nur auf 82 Stunden, was bei 600 km Gesamtfahrlänge einer Stundenleistung von 7,3 km entspricht. Die Fahrt verlief ohne den geringsten Unfall. Sowohl die Erkletterung des Bötzberg als verschiedener französischer, bis auf 19 Prozent ansteigender Straßen vollzog sich glatt und ohne den geringsten Aufenthalt. Die Route führte über Basel, Altkirch, Belfort, Vesoul, Chaumont und Bassy. Allerhand Amüsements erlebten die Reisenden unterwegs. So wollte in Belfort niemand diesen Reisenden Quartier geben, da sie „mit ihren kohlengeschwärzten Gesichtern und in ihren breiten Strohhüten wie Banditen aussahen". Sie mußten sich schließlich bequemen, in ihren Anhängewagen zu klettern und dort die Nacht zuzubringen. In Vesoul, wo die Maschine unter großer Aufregung der Bevölkerung einlief, mußte zuerst eine Platzgebühr von — 20 Rappen hinterlegt werden, ehe Schmid gestattet wurde, sein Vehikel auf dem Hauptplatz zu stationieren. An einem andern Ort mußten sie in der Nacht weiterfahren, da die Obrigkeit



† **Albert Schmid,** Maschineningenieur.



Ein Vorläufer des Automobils: Eine Straßenlokomotive, konstruiert 1878 von Ingenieur A. Schmid, Zürich, mit der der Erfinder von Zürich nach Paris fuhr.



Landzunge bei Calais.

ihnen den Aufenthalt mit diesem gefährlichen Wagen verbot, und in Chaumont wurden sie nur in einen Pferdestall einquartiert. In verschiedenen Ortschaften erregte die Maschine derartiges Grauen und Entsetzen, „daß die Leute sich bekreuzend eiligst in die Häuser liefen". Das für die Maschine benötigte Wasser wurde den Leuten oft verweigert, und auch die Kohlen gab man ihnen nur widerwillig. Mehr als einmal mußte daher Rebholz zum Notbehelf genommen werden. Vor Paris, das damals den Eiffelturm als Wahrzeichen noch nicht besaß, kam ihnen eine in den eidgenössischen Farben dekorierte Kutsche mit zwei Basler Herren entgegen; die Lokomotive bekam ihren Fahnenschmuck, und unter fröhlichem Pfeifen fuhr sie schließlich in die Ausstellung ein. Eigentlich war von der Schweizerkolonie vorgesehen worden, sie mit Girlanden und Buketts zu empfangen; aber sie kam, meldet der Chronist, in Paris so schnell an, daß man mit den Vorbereitungen nicht fertig werden konnte! In der Ausstellung machte die Maschine ungeheures Aufsehen; der allzeit vergnügte „Motorenschmid" führte mit ihr geradezu akrobatische Evolutionen aus wie mit einem dressierten Vollblut in der hohen Arena. Seine Fahrkünste, bei denen er bis an die äußerste Grenze der Gefahr ging, im letzten Moment aber immer noch das Maschinenungetüm zum Stehen bringen konnte, werden von Augenzeugen in allen Details geschildert. Alle erwähnen, daß er immer „mit einem entsetzlichen Pfiff wie ein Hohngelächter von tausend Teufeln" seine hohe Fahrschule abgeschlossen habe. Schmid erhielt damals noch nachträglich durch eine eigens zusammengesetzte Jury die Goldene Medaille der Weltausstellung zuerkannt, und unser eidgenössischer Generalkommissär Guyer-Freuler gab sich viel Mühe, den jungen Schweizer Maschinenindustriellen in prominenten Kreisen einzuführen. Die Maschine wurde später in Frankreich verkauft, und sie soll als Transportmittel für Personenverkehr und als Feuerspritze noch viele Jahre gute Dienste geleistet haben. Heute ist nun das Automobil Trumpf, und auch der Motorenschmid mußte sich vor der rasend einherziehenden Motorentechnik beugen. Aber der Ruhm, ein Vorkämpfer für den modernen Straßenverkehr gewesen zu sein, bleibt ihm, und gerade jetzt, da sich das Grab über dem nahezu Siebzigjährigen geschlossen hat, wird man gerne ein halbes Stündchen in Erinnerung bei diesem Pionier auf dem Gebiete der Technik verweilen.

Willi Bierbaum.

Aktuelles.

Totentafel (vom 4. Januar bis 4. Februar 1915). Am 4. Januar starb in Unterägeri im Alter von 83 Jahren alt Ständerat Joseph Anton Heß. Gleichen Tages in St. Gallen,

77 Jahre alt, der städtische Schulvorsteher Sandherr und in Aarau im Alter von 59 Jahren Kantonsingenieur Otto Zehnder.

Am 6. Januar in Bern der frühere eidgenössische Oberpostdirektor Heinrich Lutz im 71. Altersjahr. Er stammte aus Wolfhalden im Appenzellerland und begann seine Karriere als Briefträger. Nachdem er eine Zeit lang das Postbureau Herisau geführt, gehörte er seit 1873 der Zentralverwaltung in Bern an und durchlief in den folgenden Jahrzehnten alle Grade bis zur höchsten Spitze. — In Zürich Architekt Emil Schmid-Kerez, geb. 1843, Erbauer des Hauptpostgebäudes in Zürich, des Geschäftshauses Henneberg, der Quaibrücke usw.

Am 8. Januar in Basel Pfarrer Theodor Barth, 68 Jahre alt, langjähriger Hauptpfarrer zu St. Theodor und St. Matthäus, bekannt auch als Orgel- und Glockenexperte.

Am 13. Januar zu Wangen an der Aare Oberst und Großrat Alfred Roth im Alter von 77 Jahren, eine Stütze der radikalen Partei.

Am 14. Januar in Blonay bei Vevey alt Pfarrer Alfred Céréſole, 73 Jahre alt, hochgeschätzter Schriftsteller und feuriger Patriot. Er war ein Bruder des verstorbenen Bundesrat Céréſole. — In Bern Großrat und Oberstleutnant H. Trüssel, Präsident der städtischen freisinnigen Partei.

Am 15. Januar: In Zürich Maschineningenieur Albert Schmid, genannt „Motorenschmid", ein erfindungsreicher Kopf und charaktervoller Mensch. Er erreichte ein Alter von 68 Jahren. Am bekanntesten ist unter seinen Konstruktionen das Dampflokomobil, mit dem er 1878 an die Pariser Weltausstellung fuhr und dafür auch mit der Goldenen Medaille ausgezeichnet wurde. Die Maschine kann als ein Vorläufer des Automobils betrachtet werden. — Ebenfalls in Zürich C. Tiegel, langjähriger Vorsteher der Generalagentur der Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt, ursprünglich Förster, 62 Jahre alt. — In Ramsen (Schaffhausen) Kantonsrat und Gemeindepräsident Th. Ruh, einziger Vertreter der Katholiken im Großen Rat und einer der größten Grundbesitzer des Kantons, 66 Jahre alt. — In Lausanne Dr. med. Arthur Mermod, geb. 1852, Professor an der Universität und Leiter der laryngologischen Klinik des Kantonsspitals.

Am 27. Januar in Zug Georg Keiser, 78 Jahre alt, Kantonsrat von 1874 bis 1891, Regierungsrat von 1889 bis 1891 und Ständerat von 1885 bis 1898, hochangesehen nicht nur bei seinen katholischen Parteigenossen.

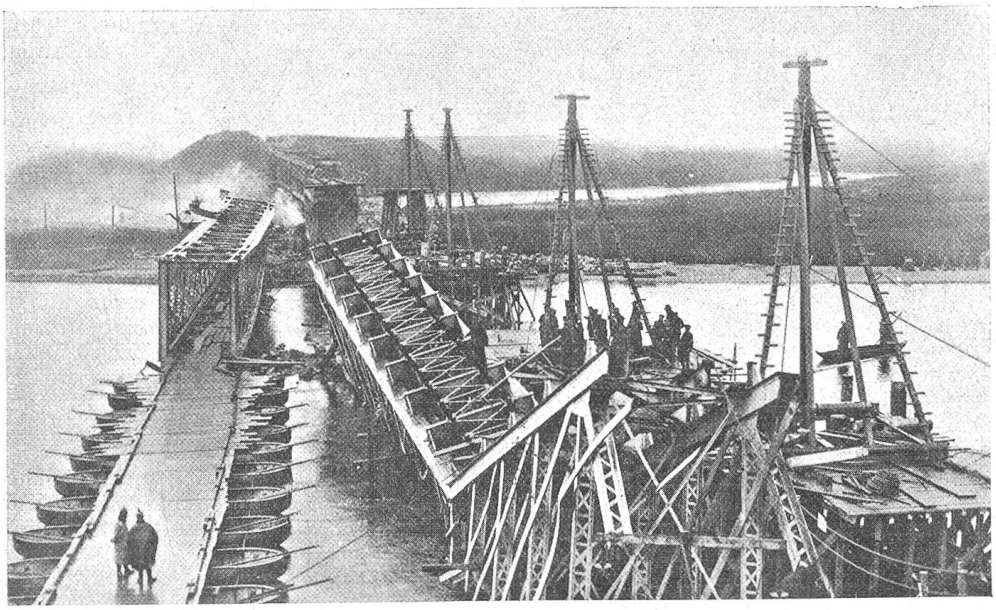
Am 28. Januar in Zürich Eduard Heß-Goetz, im 73. Altersjahr.

Am 1. Februar in Chur Stadtpräsident Robert Pedotti, erst 46jährig, von einem Influenzaanfall dahingerafft. Als Nachfolger von Regierungsrat Dr. Olgiati 1911 zum Stadtpräsidenten gewählt, hat er sich in der kurzen Zeit seiner Amtstätigkeit volles Vertrauen und allgemeines Ansehen erworben. Sein besonderes Interesse galt der Erstellung billiger Wohnungen. Seine Jugend hatte der aus Fetan stammende stattliche Bündner in Berlin zugebracht, wo sein Vater ein Schweizer Café führte.

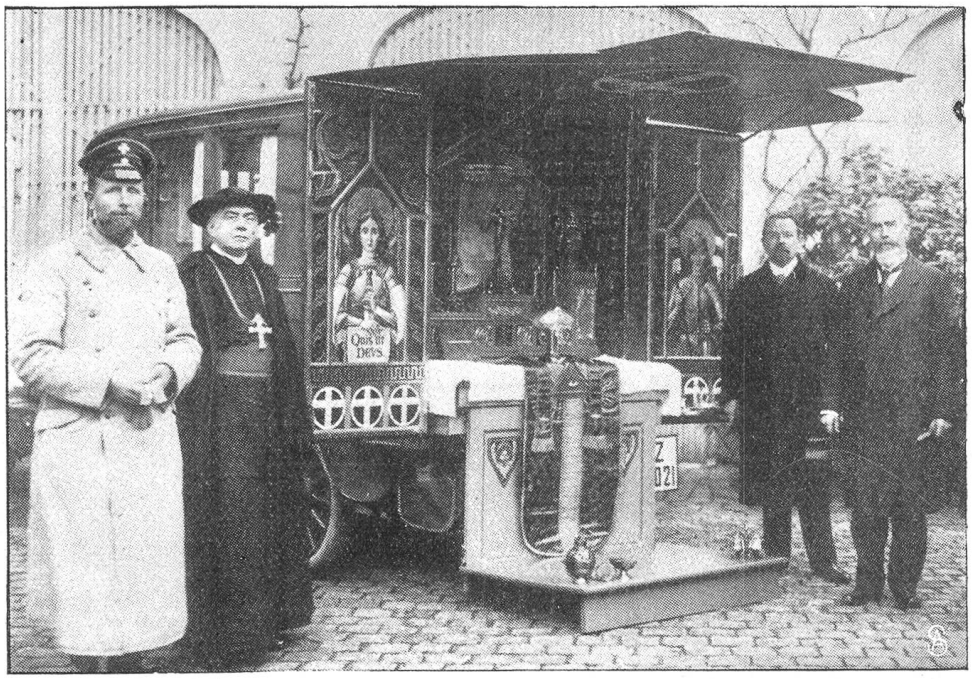
Am 2. Februar in Schaffhausen Stadtbaumeister Ernst Ulmer, im 50. Altersjahr.

□□

† **Heinrich Georg-Neukirch.** Der Senior der schweizerischen Buchhändler und Verleger, Heinrich Georg-Neukirch in Basel, verschied am 14. Januar im 87. Altersjahr. Der Verstorbene übernahm von seinem Schwiegervater die Neukirchsche, ehemals Flicksche Buchhandlung, die heute auf ein mehr als hundertjähriges Bestehen zurückblickt, und er trat, nachdem er bei zunehmendem Alter sich zurückgezogen hatte, von neuem in das Geschäft ein, als die Firma ihren Leiter durch den Tod verlor. Sein Geschäft an der untern Freiestraße gehört auch heute zu den



Die von den Russen gesprengte und von den deutschen Pionieren wieder aufgebaute Eisenbahnbrücke über die Warthe an der Linie Kalisch-Warschau.



Das erste deutsche Kriegs-Kapellen-Auto.

bekanntesten Buchhandlungen Basels, und die Pflege der französischen Literatur hat ihm eine besondere Klientel geschaffen. Lange Jahre bis zu seinem Tode hat Hr. Georg-Reukirch auch dem Verwaltungsrat der Zeitschrift „Die Schweiz" angehört; dankbar gedenken wir seiner treuen Mitarbeit und seines warmen und regen Interesses an unsern Bestrebungen.

□□

Zum 70. Geburtstag von Bundesrat Dr. Forrer. Am 9. Februar beging der Senior des schweizerischen Bundesrates, Dr. Ludwig Forrer, seinen 70. Geburtstag. Da seinen Kollegen bekannt war, daß Forrer an diesem Tag von Bern abwesend sein werde, benützte der Bundesrat den Anlaß einer Extrasitzung einige Tage vorher, um dem Aeltesten in seinem Kreis durch den Bundespräsidenten die herzlichsten Glückwünsche darbringen zu lassen. Ein Blumenstrauß mit Schleife in den eidgenössischen Farben begleitete die Ansprache von Bundespräsident Motta. In seinem Dankeswort gab Bundesrat Forrer der Hoffnung Ausdruck, daß es ihm vergönnt sein möge, noch einige Zeit in seiner gegenwärtigen Stellung dem Vaterland dienen zu können.

Es geziemt sich, bei Anlaß dieses Gedenktages einen kurzen Blick auf das Leben von Bundesrat Forrer zu werfen, der wohl der im Ausland bekannteste unter unsern ersten Magistraten ist. Ludwig Forrer, „der Löwe von Winterthur", wie er seines wallenden Haupthaares und seiner imponierenden Größe wegen früher gern genannt wurde, stammt aus einer einfachen Familie aus Bäretswil. Auf die allerbescheidensten Mittel angewiesen, besuchte der junge Forrer Volks- und Mittelschule, studierte vier Jahre lang in Zürich Rechtswissenschaft, wurde kantonaler Polizeileutnant, nachher Staatsanwalt und ließ sich alsdann als Achtundzwanzigjähriger in Winterthur als Rechtsanwalt nieder. Fast dreißig Jahre lang blieb er dieser Tätigkeit treu, und sehr bald schon zählte er zu den gesuchtesten Anwälten des Kantons Zürich; erinnert sei nur an seine glänzende und temperamentvolle Verteidigung als Anwalt der Tessiner Revolutionäre im berühmten Putschprozeß vor den eidgenössischen Geschworenen in Zürich im Jahre 1891. Dem Zürcher Kantonsrat gehörte Forrer seit 1870 an; viermal präsidierte er ihn, und schon als Neunundzwanzigjährigen schickten ihn die Winterthurer in den Nationalrat, dem er mit kurzem Unterbruch als anerkannter Führer der schweizerischen freisinnig-demokratischen Partei bis zum Jahre 1900 angehörte.

Der erste Entwurf einer eidgenössischen Kranken-, Unfall- und Militärversicherung war sein Werk; tiefen Schmerz bereitete es ihm, als das Volk diese durch Jahre hindurch geschaffene hervorragende Arbeit verwarf. Er zog sich vom politischen Leben vollständig zurück und trat bald darauf in die ihm vom Bundesrat angebotene Direktion des internationalen Bureaus für Eisenbahntransport ein. Als im Herbst 1902 der aus Wädenswil gebürtige Bundesrat Hauser starb, da richteten sich die Blicke auf Dr. Ludwig Forrer, Ehrendoktor der Zürcher Universität; am 11. Dezember 1902 wählte ihn die Bundesversammlung zum Bundesrat, dem er seither angehörte und den er bisher zweimal, 1906 und 1912, präsidiert hat. Forrer ist in den meisten Departements unserer eidgenössischen Verwal-

tung wohl versiert, denn er stand an der Spitze des Departements des Handels, der Industrie und Landwirtschaft, des Innern, des Aeußern und des Post- und Eisenbahndepartementes. In die beiden Jahre seiner Präsidentschaft fielen wichtige Monarchenbesuche; das Jahr 1906 brachte die Simploneröffnung und damit den Besuch des italienischen Königs in Brieg, dem sich ein Besuch von Bundespräsident Forrer in Mailand und Genua anschloß, und 1912 war der deutsche Kaiser Gast in der Schweiz, und wiederum war es Forrer, dem die Aufgabe zufiel, Kaiser Wilhelm II. als Repräsentant der Schweiz willkommen zu heißen und über die sog. „Kaisertage" zu begleiten.

Dem Bundesrat hat der europäische Krieg viel aufreibende und schwerwiegende Arbeit beschert, und auch Bundesrat Forrer als Senior hat wie die andern Mitglieder des Kollegiums seine Pflicht bis zur letzten Stunde getan. Mögen die Bestrebungen unserer Behörden, die Unabhängigkeit unseres Ländchens in dieser kritischen Zeit zu erhalten, von Erfolg begleitet sein, und damit sei der weitere Wunsch verbunden, es möchte Bundesrat Dr. Forrer noch recht lange in voller Rüstigkeit dem Vaterland und seinen Kollegen erhalten bleiben.

□□

Der neue schweizerische Gesandte in Wien. Als Nachfolger des aus Gesundheits- und Familienrücksichten zurückgetretenen Dr. Joseph Choffat (s. letzte Nummer der „Schweiz" S. 59 und 62) ernannte der Bundesrat Dr. iur. Charles Bourcart aus Basel zum außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Oesterreich-Ungarn. Der jetzt 55jährige Diplomat hat seine diplomatische Laufbahn als Attaché der schweizerischen Gesandtschaft in Paris begonnen, wo er zum Sekretär und Legationsrat avancierte. 1891 kam er als Geschäftsträger der schweizerischen Gesandtschaft nach London, wurde dort Ministerresident und bevollmächtigter Minister. 1892 zog er sich nach seiner Heimatstadt Basel ins Privatleben zurück, 1912 übernahm Dr. Bourcart das Sekretariat des politischen Departements in Bern; seit Beginn des laufenden Jahres amtete er in genanntem Departement als Chef der Abteilung für das Auswärtige.

Verschiedenes.

Ein Jubiläum für den Kurort Davos. Mitten im Kriegstrubel beging Davos am 8. Februar ein Jubiläum eigener Art. An diesem Tag waren nämlich fünfzig Jahre verflossen, da 1865 seine ersten Winterkurgäste zum Kuraufenthalt eintrafen. Es waren zwei Deutsche, Dr. Unger und Buchhändler Hugo Richter, die vorher in einer auswärtigen Heilanstalt vergebens Heilung gesucht hatten und die nun auf eigene Faust in den Bergen Graubündens ihr Glück versuchen wollten. In Davos war — nach damaligen Berichten — das Erstaunen nicht klein, als die beiden Herren mitten im Winter nach beschwerlicher Fahrt in dem Bergdorf, das bisher nur Sommerfrischler gekannt hatte, anrückten, im Hotel Strela Aufenthalt nahmen und auf einem mit Brettern überdeckten Heuschlitten „Kur zu machen" anfingen, doch übertrafen die Heilerfolge alle Erwartungen. Dr. Unger begann in Kürze gemeinsam mit dem Landschaftsarzt Dr. Spengler die erste Kurpraxis, die er in der Folge fast 25 Jahre ausübte, und Buchhändler Richter übernahm die Leitung des ersten „Kurhotels" Strela. Mit der Zeit wurde letzterer eine bedeutende Persönlichkeit in der Entwicklung des Kurortes; er begründete eine Buchhandlung und bald auch eine Druckerei, in der die erste, noch heute erscheinende Davoser Kurzeitung herauskam, und rief u. a. auch den Kurverein Davos ins Leben. Während Dr. Unger 1893 in Frankfurt am Main gestorben ist, lebt Herr Hugo Richter, der andere Davoser Winterpionier, noch heute in bester Gesundheit in Zürich.

Typen einer armen serbischen Familie.

„Mit Riesenschnelle," schreibt Woldemar Kaden, der einst beliebte Reiseschriftsteller, „verbreitete sich durch alle Lande das Gerücht, daß die Menschheit bei Lungenleiden hier Linderung, ja Heilung finden könnte. So schwinden auch im Winter hier die Fremden nicht, deren oft gegen 500 in der überschneiten Taleinsamkeit dem Lenz entgegenharren. Das ist das Interessanteste an Davos; der Ort an sich bietet nur wenig Anziehendes, und die Umgegend geht über das Untermittelmaß der Schönheit nicht hinaus. Seiner Gesundheit zuliebe mag man es aber auch in ihr gern sechs Monate aushalten." Die Davoser, die mit Recht auf ihre schöne Heimat und ihren weltberühmten Kurort stolz sind, würden sich bedanken, wenn man heute über ihren Platz keine freundlicheren Worte fände.

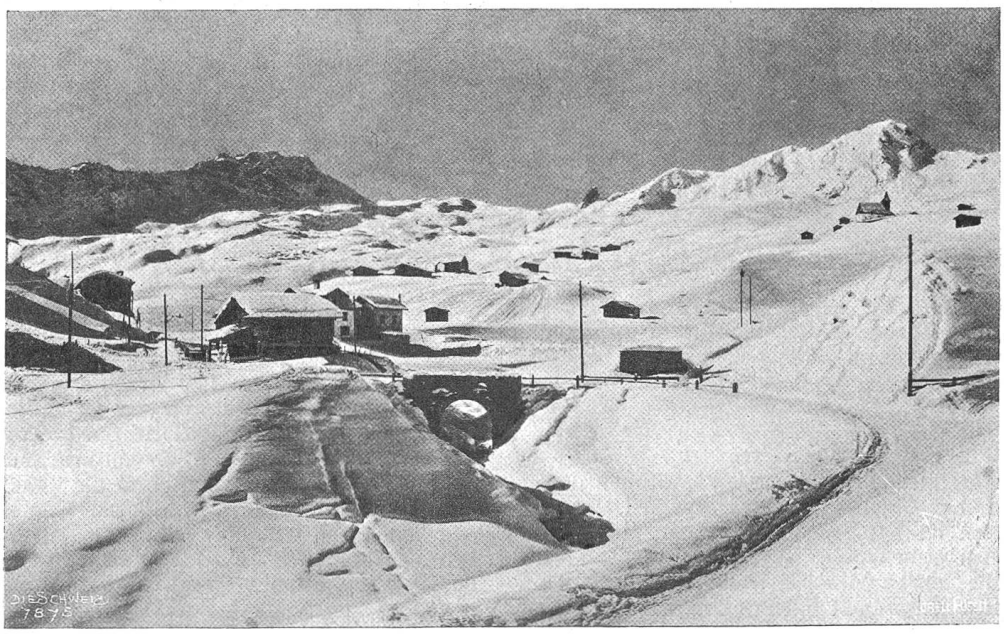
□□

Die Schweizerreise eines preußischen Königs vor hundert Jahren. Ueber eine Schweizerreise des Königs Friedrich Wilhelm III. von Preußen wird im Dezemberheft der Zeitschrift „Musée Neuchâtelois" berichtet anhand eines Rapportes des neuenburgischen Postmeisteradjunkten Jeanrenaud, der von dem Grafen von Pourtalès, dem Reisebegleiter des Königs, beauftragt worden war, für die Beförderung des Monarchen alles zu besorgen.

Bundesrat Dr. Ludwig Forrer.

Als nach dem Abschluß des ersten Pariser Friedens im Frühjahr 1814 Friedrich Wilhelm, begleitet vom Kronprinzen, im Sommer auf kurze Zeit sein wiedererworbenes Fürstentum Neuenburg besucht hatte, verließ er dieses Ländchen, ohne sich offiziell zu verabschieden, schleunigst und ohne daß jemand etwas davon merkte, um sich das schöne Berner Oberland, möglichst incognito, anzusehen, wurde doch dieser Fleck Erde schon damals von zahlreichen Touristen besucht und wurden doch die Schönheiten dieses Landes schon damals in zahlreichen Stichen und Beschreibungen bekannt gemacht. In Thun, wo sich Friedrich Wilhelm auf dem hochgelegenen Schlosse den Genuß eines herrlichen Sonnenunterganges gönnte, wurde sein Incognito gelüftet, indem der Koch durch seine aufsehenerregenden Vorbereitungen für das Essen im „Freien Hof" das Publikum, das von diesem Besuch hatte munkeln hören, auf etwas Außergewöhnliches aufmerksam machte. Dann fuhr der König auf einer Barke nach Neuhaus am Thunersee, stieg dort aus und ließ sich in einem offenen Wagen nach Interlaken führen. Die zweite Nacht verbrachte er im Pfarrhaus im Grund bei Grindelwald, das Wetter war aber so schlecht, daß er das Eismeer nicht besichtigen konnte. Dagegen hatte er großes Vergnügen an einem Aelplerfest, dem er in Interlaken Sonntag den 17. Juli beiwohnen konnte; besonders war es aber der junge Kronprinz, der sich köstlich unterhielt. Ungemein erfreut war der König darüber, daß sich die Bevölkerung überall sehr korrekt und ganz und gar nicht aufdringlich benahm. Von Interlaken begab er sich nach Brienz, wo er in einem Gasthof am See übernachtete, wohl im „Weißen Kreuz". Am 18. Juli regnete es in Strömen; trotzdem kehrte er wieder nach Interlaken zurück, von wo er noch nach Lauterbrunnen fuhr, wo er am folgenden Tag (trotzdem es der Jahrestag des Hinscheidens seiner Gemahlin war, an dem er von trüber Stimmung erfüllt zu sein pflegte) bei schönstem Wetter den Staubbach bewundern konnte, sodaß er seiner Umgebung seine vollste Zufriedenheit ausdrückte. Er kehrte auf dem gleichen Wege wieder nach Thun zurück. Auf dem Heimweg besuchte er in Brunnadern bei Bern die Großfürstin Anna

Dr. Charles Bourcart,
der neue schweizerische Gesandte in Wien.

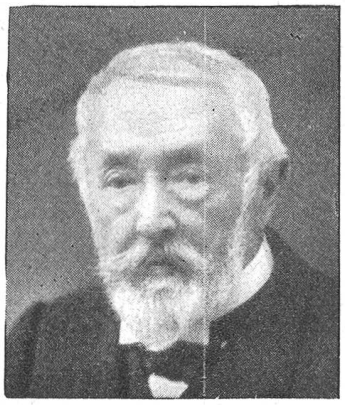


Winter in Arosa.

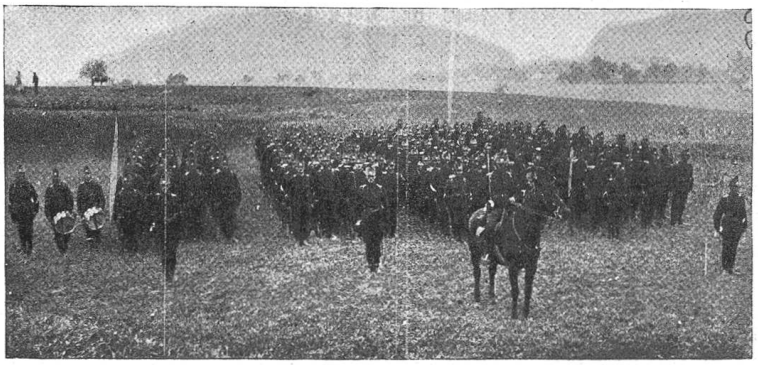
Feodorowna und fuhr dann in ihrer Begleitung nach Bern, wo er im „Falken" Absteigequartier nahm. Der Postmeisteradjunkt erntete für die Durchführung der Reise volle Anerkennung und erhielt als Lohn dafür eine goldene Dose zum Geschenk.

□□

Die verfügbaren Pferde im jetzigen Krieg. Nach einer deutschen Statistik gibt es in den Gebieten der Welt, wo Pferdezucht getrieben wird, etwa 94 Millionen Pferde, hiervon auf der nördlichen Hälfte etwa 82, auf der südlichen 12 Millionen. In Europa sind etwa 43 Millionen Pferde vorhanden, davon im europäischen Rußland rund 24 Millionen, in Oesterreich-Ungarn rund 4 Millionen, in Deutschland 4,3, in Frankreich 3,2, in England rund 2 Millionen. Im asiatischen Rußland wurden etwa 9 Millionen Pferde gezählt, in den Vereinigten Staaten 23 Millionen, in Japan über 1,5 Millionen, in Argentinien über 7,5 Millionen, in Australien etwa 2 Millionen. Es stehen also dem Dreiverband rund 40, dem Zweibund nur rund 8 Millionen zur Verfügung, doch reduziert sich die Kluft in den Zahlen rasch, wenn man bedenkt, daß Rußland mit seiner Unmasse von Pferden nicht viel anfangen kann. Mit den russischen Pferden kann Rußland selbst zwar viele Kavallerieregimenter beritten machen, und es hat dabei nicht nur für seinen Bedarf genug Pferde, sondern könnte auch seinen Verbündeten wirksame Hilfe leisten, aber gerade Rußland ist von seinen Bundesgenossen abgeschnitten und kann ihnen nichts von seinem Ueberfluß abgeben.



† Heinrich Georg-Neukirch, Buchhändler, Basel.



Ein schweizerisches Füsilierbataillon in Paradestellung.

□□

Tod ohne Verletzung. Wenn man die Verlustlisten durchgeht, wird man mehrfach auf die Angabe stoßen, daß bei einzelnen Toten im Felde eine Verletzung nicht festzustellen gewesen sei. Wenigstens ein Teil dieser Fälle dürfte seine Erklärung in der oft erörterten Möglichkeit finden, daß ein Tod durch die Wirkung der modernen Geschosse eintreten kann, ohne daß überhaupt eine Berührung stattgefunden hat, also nur durch den Luftdruck. Solche Vorkommnisse sind schon aus den Schlachten der napoleonischen Zeit berichtet, unzweifelhaft aber während der letzten Balkankriege nachgewiesen worden. Die eigentliche Todesursache besteht dann wahrscheinlich in einem Gehirn- und Rückenmarkschlag, der freilich nicht immer zum Tode zu führen braucht, sondern auch mit den Erscheinungen einer Gehirnerschütterung oder teilweisen Lähmung vorübergehen kann. Spuren von Verletzungen sind aber auch dann nicht einmal an den Nerven zu ermitteln gewesen. Der Weg, auf dem die Störung das Gehirn und Rückenmark erreicht, geht, wie ein Arzt in der „Köln. Volksztg." ausführt, wahrscheinlich durch das Ohr. Auch im russisch-japanischen Krieg wurden solche Beobachtungen gemacht, damals aber als unzuverlässig angezweifelt.

□□

Zu unsern Bildern. Auf Calais, die starkbefestigte französische Hafenstadt am Kanal, nur 37 Kilometer von dem gegenüberliegenden Dover entfernt, richtet sich seit Kriegsbeginn das Augenmerk der ganzen Welt. In nächster Nähe des Gebietes gelegen, wo sich seit Monaten gewaltige Kämpfe abspielen, bildet die Stadt das ersehnte Ziel der angreifenden deutschen Armee, die damit England gegenüber eine gewichtige Position gewinnen würde. Auf der Höhe von Calais, das oft irrtümlich für den Portus Itius gehalten wird, von wo aus Cäsar nach Britannien hinüberfuhr, wurde am 29. Juli 1588 die spanische Armada zerstreut, und bei Calais war es, wo am 21. Oktober 1639 die spanische Silberflotte durch Tromp fast vernichtet wurde. — Gepanzerte Autos für Feld-Kirchendienst sind die neuesten Vehikel des gegenwärtigen Krieges. Vor einigen Wochen ist der erste derartige Feldaltar, den die Katholiken Kölns der Armee gestiftet haben, zur westlichen Front abgegangen, wo er seither Verwendung findet.

□ □ □ □

Von der Ausstellung im Zürcher Kunstgewerbemuseum.

Blumenstück, ausgeführt in der Fachklasse für dekorative Malerei (Lehrer E. Schulze, Schüler P. Ruckstuhl).

Vierfarbendruck, ausgeführt in der Fachklasse für Buchdruck (Lehrer A. Schneider).