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

**Band:** 13 (1909)

**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**

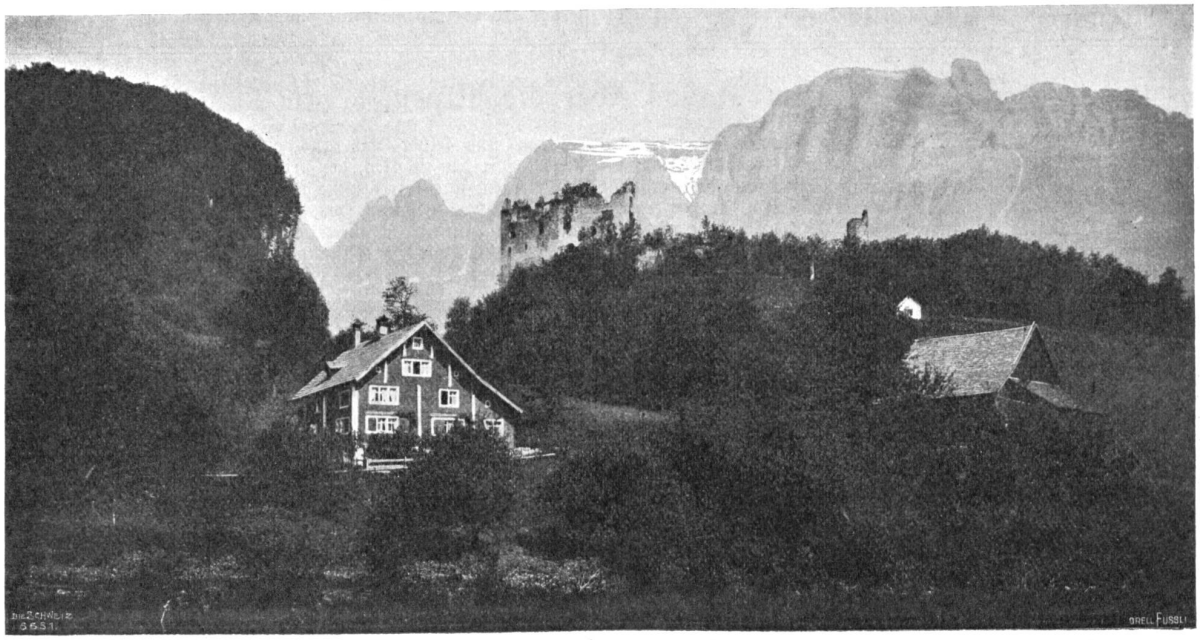
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 15.07.2025

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



Die Burgruine Gräplang bei Flums mit den Churfirsten. Phot. P. Hitz, Pfarrer in Malans.

# Politische Uebersicht.

* Zürich, Ende Mai.

Die segensreiche Idee der Schiedsgerichte für internationale Streitigkeiten hat einen neuen Triumph gefeiert: vom Haager Schiedsgerichtshof ist das Urteil gefällt worden in der Casablanca-Affäre, die um nichtiger Ursachen willen Europa mit Krieg bedroht hatte. Von höchster Bedeutung für die Zukunft dieser internationalen Rechtsprechung ist der erfreuliche Umstand, daß das Urteil vom 2. Mai auf beiden Seiten des Rheines als ein gerechtes und billiges empfunden wird. In der Hauptsache gibt es den Franzosen recht. Die anmaßende Pedanterie des Berliner Auswärtigen Amtes, das von Frankreich eine Entschuldigung zum voraus verlangt hatte, war von diesem, wie jetzt festgestellt ist, mit Recht zurückgewiesen worden. Das Schiedsgericht bezeichnet das Vorgehen des deutschen Konsulatssekretärs in Casablanca als Unrecht und offenbaren schweren Fehler, verurteilt aber anderseits auch die Gewalttätigkeiten der französischen Hafenbeamten, sodaß beide Regierungen sich gegenseitig Entschuldigungen zu machen haben. Der Zwischenfall ist damit endgültig und in befriedigender Weise erledigt.

Mit einem eklatanten Mißerfolg hat der frivole zweite Pöstlerstreik in Paris geendet und mit seinem kläglichen Zusammenbruch hoffentlich einige Ernüchterung in die umnebelten Syndikalistenköpfe gebracht. Es war von vornherein ein verlorenes Unternehmen und konnte den Gewerkschaftsführern insbesondere die Lehre eindrücklich machen, daß gegen die erklärte Antipathie der gesamten öffentlichen Meinung kein Streik durchzuführen ist.

Mit ihrer hysterischen Spionenfurcht werden die Engländer nun bald zum Gespött der halben Welt. Die tollsten Märchen werden verbreitet und geglaubt. Jeder deutsche Barbiergeselle ist Gegenstand argwöhnischer Beobachtung, ganze Regimenter von verkleideten, in den verschiedensten Stellungen untergebrachten Spionen soll Deutschland auf englischem Boden unterhalten, geheime Waffenlager sind von ihm angelegt worden, von der Tiefe der Nordsee herauf will man das Geräusch von Tunnelbohrern gehört haben, und allnächtlich wurden die Bewohner der englischen Ostküste erschreckt durch die Erscheinung eines „riesigen Luftschiffes mit Scheinwerfer" — das sich nun komischerweise als ein Kinderspielzeug mit Spiritusflämmchen entpuppt hat. Die auf dem Festland wohnenden Engländer fangen an, der Spionenriecherei in ihrer Heimat sich zu schämen.

Alt Oberpostdirektor Lutz.

Die Erinnerung an die erste denkwürdige Niederlage Napoleons I. auf dem Schlachtfelde wurde aufgefrischt durch die Grundsteinlegung eines Denkmals bei der Jahrhundertfeier der Schlacht bei Aspern. Dem Siege des Erzherzogs Karl folgte ja zwar alsbald die Revanche von Wagram; allein der Nimbus der Unüberwindlichkeit des großen Korsen war doch zerstört, und die Völker Europas atmeten auf in der Hoffnung, den Druck der Fremdherrschaft doch einmal wieder loszuwerden.

Während des Zaren Gnade dem General Stößel und dem Admiral Nebogatow die Kerkertüre öffnete, muß Staatsrat Lopuchin, dessen hocharistokratisches Geschlecht Rußland einst eine Zarin geschenkt, aus den Höhen des Daseins herniedersteigen in die Kerkernacht und die Uniform des Polizeiministers vertauschen mit dem Sträflingskittel, weil er, vielleicht dem berechtigten Selbsterhaltungstriebe folgend, den Revolutionären ihren Führer Azew als abgefeimten Polizeispitzel ent-

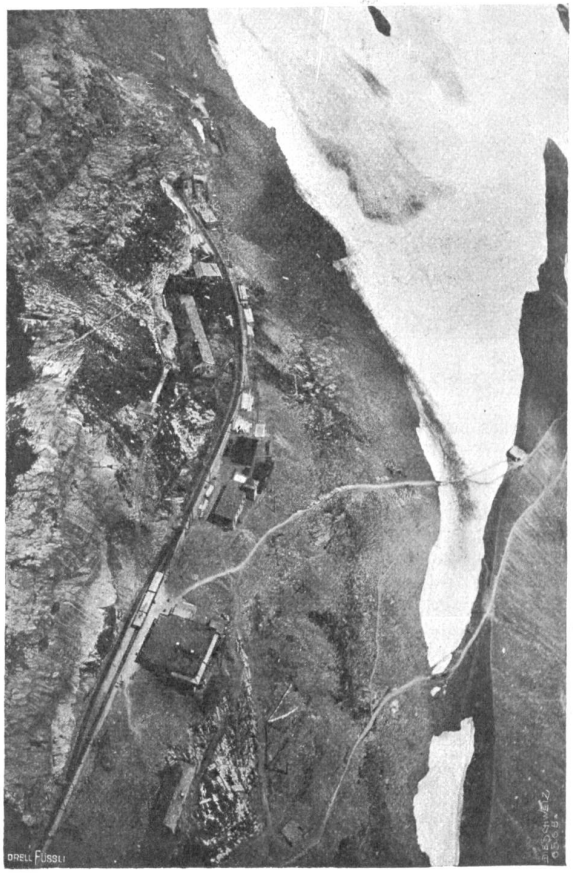
larvt hat. In ihrer Rache war die russische Reaktion stets erbarmungslos.

Wenn nicht alle Anzeichen trügen, wird Luzern, die Leuchtenstadt, der Ausgangspunkt der ersten, regelmäßig zu befahrenden Luftverkehrslinie werden. Graf Zeppelin erhofft von diesem allerersten schweizerischen Fremdenzentrum eine reichliche Alimentierung seines neuen Unternehmens und will darum schon in den nächsten Tagen, wie es heißt, eine Probelandung in Luzern veranstalten. Seine Karte hat er ja dort bereits am 1. Juli 1908 abgegeben, und so viele hohe Fürstlichkeiten und Exzellenzen Luzern schon beherbergte, „höher" stand ihm noch keiner als der „weiße Graf" vom Bodensee.

# Im Ballon über die Alpen.

„O, wer es doch könnte, nur ein einziges, nur ein einziges Mal!" singt der Wanderer in einem alten Volkslied, da er die Lerche im Aetherblau verschwinden sieht, während er im Sonnenbrand mühsam den Windungen der Straße folgen muß, um in die Heimat zu gelangen. Heute steht die Lerche bereits nicht mehr derart konkurrenzlos da; wir haben es in unserer technisch raffinierten Zeit schon außerordentlich weit gebracht, und wenn wir heute an einem schönen Sonnentag in die Höhe gucken und keinen Ballon da oben gondeln sehen, so wundert uns das schon einigermaßen, wo doch das Fleuchen fast so populär geworden ist wie das Kreuchen. Ueber die Meere fahren sie heute schon mit ihren Kugelballons, als ob sie nie etwas anderes unter sich gehört hätten als das Branden der Wellen; gegen die Winde kämpfen sie mit Erfolg, als ob man diesen wilden Gesellen nun endlich einmal zeigen müsse, daß die Menschheit ihren Jahrhunderte langen Trotz satt hat, und was früher der kühne Tourist in gewagten Hochtouren sich mühsam erkämpfen mußte, den freien, weiten Blick von hoher Warte aus über die Welt zu seinen Füßen, das machen sie heute mit Gas und Auftrieb, mit einem souveränen Herauslehnen aus dem Gondelkorb, und ihr photographischer Apparat knipst dabei nach Herzenslust, und seltene Bilder bringen sie mit zu Tale, als ob sie aus einer neuen Welt wären.

„Alpenfahrten im Ballon" — das ist beinahe schon ein Schlagwort geworden, besonders in unserm Lande. Manchmal ist früher schon versucht worden, im Ballon die Alpen zu überfliegen; aber nur wenige Fahrten führten zum Ziele des hochgesteckten Planes. Da stieg am 29. Juni vorigen Jahres der schweizerische Ballon „Cognac" unter de Beauclairs Führung mit vier Personen, unter denen sich eine Dame befand, von der am Fuße der mächtigen Jungfrau gelegenen Station Eigergletscher der Jungfraubahn aus auf und überquerte in kühnem Fluge das ganze Gebiet der Berner und Walliser Alpen. Nach einundzwanzigstündiger wundervoller Fahrt landete der Ballon am folgenden Tage bei Stresa am Lago Maggiore. Eine hohe Begeisterung in aëronautischen und alpinistischen Kreisen setzte ein; denn zum ersten Mal wurde mit dieser Fahrt das alte Problem völlig gelöst, von der Nordseite des schweizerischen Alpenkammes über seine mächtigsten Ketten nach Italien zu fliegen. „Das ewige Gebirge der Alpen," schreibt Konrad Falke in seiner ‚Himmelfahrt'*), „haben wir in seiner Verklärung und selber wie aus einer Verklärung heraus geschaut. Mit den Wolken, den leichten, leuchtenden Bergen über den Bergen, und mit den sie formenden Winden sind wir über unsere Heimat geflogen, wo sie am schönsten ist. Unter uns lagen die tausend Gefahren, die dem Bergsteiger drohen, und als ob uns Gott zu Gaste geladen hätte, durften wir seine irdische Schöpfung schauen, wie er sie sieht: hoch über all der Qual des Lebens als ein Bild, das ein unveränderliches Antlitz hat..."




Die Station Eigergletscher der Jungfraubahn aus der Vogelperspektive.

Daß nicht nur die vier Passagiere des „Cognac" die Pracht des von ihnen Erschauten bei dieser Himmelfahrt allein zu schauen bekamen, dafür sorgte unser Landsmann Gebhard A. Guyer, einer der vier Passagiere, der vor kurzem das Resultat seiner photographischen Fertigkeit in einem prächtigen Werke „Im Ballon über die Jungfrau nach Italien"*) weitern Kreisen zugänglich gemacht hat. Es ist kein Buch der Lektüre, sondern ein Bilderbuch im reinsten Sinne des Wortes, ein Buch, in dem dem Auge der Hauptgenuß reserviert bleibt. Was in 49 Bildertafeln, die fast alle ohne Ausnahme unvergleichlich schöne Aufnahmen bringen, geboten wird, stellt einen Rekord in der Illustrationstechnik dar, und mit diesen Bildern muß das Buch von jedem, der sich nur ein bißchen für die Natur interessiert, mit Begeisterung in die Hand genommen und durchblättert werden. Die meisten Bilder zeigen die Firnenpracht des über 4000 Meter hohen Jungfraumassives, die Herrlichkeiten des Aletschgletschers, die Gebiete von Mönch und Eiger und die phantastische Romantik der Wolken, die bei der Fahrt ein drohend nachrückendes Gewitter in nächster Nähe des Ballons heraufbeschwor. Durch die Abkühlung der Atmosphäre fiel der Ballon aus einer Höhe von 4600 Metern auf den 2400 Meter hoch gelegenen Aletschgletscher nieder, über dessen Spaltengewirr er in halbstündiger Schlepp- und Gleitfahrt dahinfuhr; über dem Wallis erhob er sich wieder bis zu 4500 Metern, um abermals auf dem Simplonpaß niederzusinken und dann in einer herrlichen Sternennacht die italienische Grenze zu überfliegen. Fast ununterbrochen hat der Verfasser unterwegs photographiert, man möchte beinahe sagen mit kinematographischer Emsigkeit. Zu den Bildern schrieb er ein paar Seiten erläuternden Text, der bei aller Kürze über die Details der Bilder ausgezeichnet orientiert. Zur Ergänzung seiner hochalpinen Bilder fügte er noch einige frühere Ballon-

*) „Im Banne der Jungfrau" von Konrad Falke. Zürich, Verlag Rascher & Co. 1909. Vergl. Illustrierte Rundschau der „Schweiz", XII 1908, S. XIV ff.

*) „Im Ballon über die Jungfrau nach Italien", Naturaufnahmen aus dem Freiballon von Gebhard A. Guyer. Berlin, Verlag Vereinigte Verlagsanstalten Gustav Braunbeck & Gutenberg-Druckerei A.-G. 1909.

aufnahmen bei, um zu zeigen, daß jede Ballonfahrt, ob sie im Flachland oder im Gebirge erfolgt, ihre eigenen Reize hat, die den Naturfreund immer aufs neue zu fesseln vermögen.

Wir bringen in unserer heutigen Nummer zwei etwas verkleinerte Reproduktionen Guyerscher Aufnahmen aus diesem Buche. Die erste zeigt, wie aus einem Baukasten aufgestellt, die Station Eigergletscher aus der Vogelperspektive. Vom Ausgangspunkt Kleine Scheidegg fährt die Jungfraubahn über Alpweiden und Moränengebiet zur Station Eigergletscher; bald nach dieser tritt sie, wie auf dem Bilde gut zu sehen ist, in das mächtige Felsmassiv des Eiger ein, um nach dreieinhalb Kilometern im Innern des Berges bei der Station Eismeer einzufahren. Auf dem Bild ist das Stationsgebäude mit quadratischem Dach leicht zu erkennen, davor steht ein Zug. Von der Station aus führen Wege zur Zunge des Eigergletschers, auf dem sich die Reisenden mit Schlitteln zu vergnügen pflegen. — Das zweite Bild bietet einen Rückblick auf den Aletschgletscher, aufgenommen in der Abendbeleuchtung der siebenten Stunde. Der „Cognac" steht südwestlich von Brig über dem Rhonetal. Im Lichte des scheidenden Tages zeigen sich die mächtigen Hochgipfel. Aus dem Reiche des Lichtes kommend, strömt der große Aletschgletscher in majestätischer Ruhe in das schattenbedeckte Tal. Vom Mittelaletschgletscher, einem Seitentale, gießt die Abendsonne ihre Strahlen, einem Scheinwerfer gleich, quer über den Gletscher auf das jenseits liegende Eggishorn. Von den Gipfeln, die aus den verziehenden Wolken emportauchen, fällt vor allem die breite Pyramide des Finsteraarhorns auf. Links davon präsentiert sich der schwarze Schreckhornkamm und in der Fortsetzung Grünhorn und Grindelwalder Fischerhörner.

W. B.

# Das Herlisheimer Eisenbahnunglück am 13. Mai 1909.

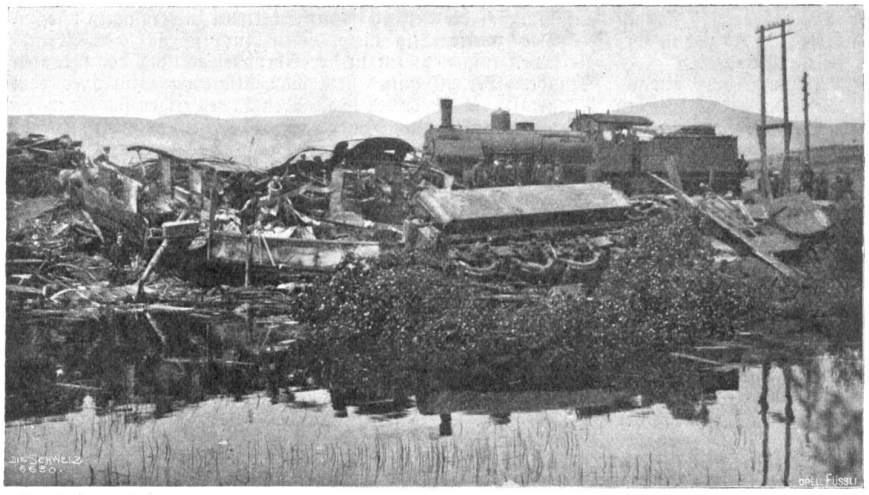
Von Gustav Maier, Zürich.

Das vielbesprochene Eisenbahnunglück, dessen Zeuge ich gewesen bin, ist herbeigeführt worden durch einen merkwürdigen und sehr seltenen Zufall, nämlich dadurch, daß zwei Züge, die auf verschiedenen Geleisen fuhren, zusammengestoßen sind. Bei einem schweren Güterzuge, der in der Nacht vom 13. auf den 14. Mai von Straßburg nach Basel fuhr, explodierte aus bisher nicht aufgeklärten Gründen der Kessel der Lokomotive, der vordere Teil des Güterzuges entgleiste nach der Seite des andern Geleises, dieses sperrend. Im selben Augenblick fuhr mit voller Geschwindigkeit der Nachtschnellzug Basel-Köln nordwärts, und es erfolgte naturgemäß ein furchtbarer Zusammenstoß der beiden Züge, bei welchem die Lokomotiven zertrümmert und den Bahndamm hinabgestürzt, die Beamten beinahe sofort sämtlich getötet wurden und die beiden Züge in Brand gerieten. Das Unglück erfolgte etwa 1200 m südlich von der Station Herlisheim, die nur sechs Kilometer von Colmar entfernt ist.

Blick auf den Aletschgletscher vom Ballon „Cognac" aus.

Der um halb zehn Uhr von Basel abgehende Schnellzug bestand aus einem Gepäck- und einem Postwagen, zwei Schlafwagen und vier großen, nach Holland bestimmten D-Wagen aller Wagenklassen. Ich selbst befand mich in der Mitte des zweiten Schlafwagens, eben im ersten Schlummer, als ich durch drei überaus heftige Stöße aufgeschreckt wurde. Alle Fenster waren gesprungen, die Türen infolge des gewaltigen Druckes versperrt. Sofort die Gefahr erkennend, zog ich mich rasch an, warf mein Gepäck zum Fenster hinaus und folgte auf dem gleichen Wege nach. Die drei vordern Wagen des Zuges standen bereits in vollem Brande, der sich langsam nach rückwärts fortsetzte. Die Reisenden aus dem dichtbesetzten zweiten Schlafwagen konnten sich alle retten, viele freilich nur mit dem nackten Leben und unter Zurücklassung ihrer Habe. In solchen Momenten geht meistens die Besinnung verloren: jeder denkt nur an die persönliche Rettung, keiner kümmert sich um den andern, und eine Art dumpfer Apathie liegt über allen. Ich selbst war besonnener gewesen; aber ich hatte doch in der Eile einen wichtigen Gegenstand im Wagen zurückgelassen, nämlich meine Schuhe. So mußte ich in der Dunkelheit über die spitzen Steine des Bahngeleises auf Strümpfen zur Station wandern, was eine reichliche halbe Stunde in Anspruch nahm. Hinter mir stieg die Feuersäule des brennenden Zuges empor, der denn auch in kurzer Zeit vollständig von den Flammen verzehrt wurde. Von dem Güterzuge konnten etwa Zweidrittel der Wagen später geborgen werden. Ich hatte es nur einem glücklichen Zufall zu verdanken, daß ich im zweiten Schlafwagen unterkam; im ersten verunglückte der Regierungsrefendar von Bötticher aus Düsseldorf schwer, und dort wurde auch ein anderer Passagier aus Krefeld stark verletzt, mit dem ich noch unmittelbar vor Abgang des Zuges in Basel gesprochen hatte. Auch der Postbeamte konnte nicht mehr gerettet werden und verbrannte in seinem festgeschlossenen Wagen.

Verhältnismäßig ist die Katastrophe — wenigstens was den Verlust an Menschenleben betrifft — noch gut vorübergegangen. Und dies ist wohl hauptsächlich der ausgezeichneten Wirkung der Westinghouse-Bremsen zu danken, infolge deren der Zug trotz des ungeheuren Stoßes fast momentan stillstand und sogar die letzten drei D-Wagen ohne weitere Beschädigung als die der zerbrochenen Fensterscheiben im Geleise stehen blieben. Anderseits haben sich nach meiner Ansicht bei dieser Gelegenheit doch bedeutende Mängel gezeigt, deren Erkenntnis für die Zukunft wichtig ist und die ich daher im allgemeinen Interesse in der „Frankfurter Zeitung" eingehender kritisiert habe. Vor allem halte ich die Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen und besonders der Schlafwagen (ich habe diese mit dem Namen „wandelnde Krematorien" bezeichnet) für eine sehr große Gefahr. Bei uns in der Schweiz sind wir ja darin bereits weiter, indem so ziemlich alle Personenzüge elektrisch beleuchtet sind.



Das Eisenbahnunglück bei Herlisheim. Der zerstörte Zug neben dem Geleise. Phot. Sev. Schoy, Colmar.

Drüben in Deutschland sträubt man sich noch gegen diese Reform, angeblich aus technischen Gründen, in Wahrheit aber wohl aus dem Hang am Hergebrachten, wenn nicht aus fiskalischen Interessen. — Ein weiterer Uebelstand sind die festverschlossenen, meist nicht einmal mit Glasfüllungen versehenen Türen der Schlafcoupés, die bei einem Zusammenstoß oder gar bei einem Umstürzen der Wagen dadurch zu undurchbrechbaren Käfigen werden. Mancherlei Hülfsmittel sind vorhanden, so Feuerlöschapparate, Säge und Beil; aber sie werden im Momente der Gefahr und Verwirrung entweder nicht benützt oder sind nicht zugänglich. Ich glaubte auch der Erfahrung Ausdruck geben zu müssen, daß es bei dem ersten und dringendsten Rettungswerke an einer wirklichen Organisation vollständig gefehlt hat. Daraus ergibt sich die Mahnung, die auch für unsere heimischen Verhältnisse nicht unbeachtet bleiben sollte, für solche Zwecke speziell herangebildete und energische Männer im Eisenbahndienst heranzuziehen und zur Verfügung zu haben, die dann leitend und beherrschend zur Rettung eingreifen können. Jedes derartige Unglück, sei es noch so groß, hat seine guten Folgen, wenn es zum Nachdenken anregt und notwendigen Aenderungen und Reformen die Bahn brechen hilft.

## Aktuelles.

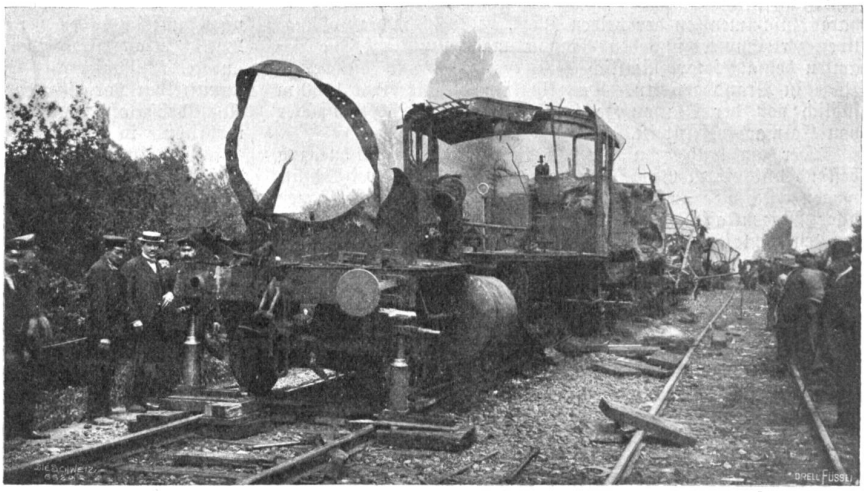
**Alt Oberpostdirektor Lutz,** dessen Bild wir auf der ersten Seite der Illustrierten Rundschau bringen, trat am 1. April d. J. nach 50jährigem Dienst in der eidg. Postverwaltung zurück. Geboren am 6. November 1844 in Bühler im Kanton Appenzell, wurde er 1858 Postgehilfe in Herisau, schon 1861 Postverwalter, 1873 Kanzleisekretär in Bern, 1875 Postadjunkt, 1878 Abteilungschef und Stellvertreter des Oberpostdirektors und 1893 Oberpostdirektor. In den fünfzig Jahren seiner verdienstvollen Tätigkeit erlebte er eine beispielslose Entwicklung des schweizerischen Postverkehrs.

**Hans Rydegger,** dessen am 7. Mai erfolgten Tod wir schon in letzter Nummer kurz gemeldet haben, hat sich als Volksschriftsteller weit herum im Schweizerland einen Namen gemacht. Geboren im Jahr 1847 in Guggisberg, mit einer einfachen Primarschulbildung von nur drei Wintern ausgestattet, brachte er es durch eisernen Fleiß vom einfachen Kühjungen seiner Heimatsgemeinde zum Dichter, Redaktor und Lehrer. Er war der Gründer der später durch Ulrich Dürrenmatt berühmt gewordenen „Buchsi-Zeitung". Seine besten Arbeiten finden sich zerstreut in schweizerischen Kalendern, meist Plaudereien voll fröhlichen Humors, Sagen und Erzählungen aus seiner engern und weitern Heimat. Im vergangenen Jahre begann der Verstorbene mit der Sichtung seiner zahlreichen Schriften, sodaß zu hoffen ist, es werde möglich sein, seine Werke gesammelt im Druck erscheinen zu lassen. „Die Schweiz" brachte in ihrem letzten Jahrgang einen größern Artikel über Hans Rydegger, dessen Bild wir heute wiederholen.

**Zwei Jahrhundertgedenktage.** Der 29. und der 31. Mai vor hundert Jahren sind die Todestage zweier großer Männer: am 29. Mai starb in Kassel Johannes von Müller aus Schaffhausen, der bedeutendste Geschichtsschreiber unseres Vaterlandes, und zwei Tage später in Wien Joseph Haydn, der große Meister der Töne. Zwei ausführlichere Artikel sollen in nächster Nummer folgen. Bereits am 25. Mai begann in Wien die Jahrhundertfeier für Haydn, die daselbst in Verbindung mit dem dritten musikwissenschaftlichen Kongreß stattfindet. Als Vertreter der Schweiz nimmt, vom Bundesrat delegiert, Dr. Karl Nef aus Basel an diesem Kongreß teil.

**Luftschiffstation Luzern.** Im Anschluß an die Mitteilung in der letzten Nummer der Illustrierten Rundschau können wir diesmal berichten, daß die Vorarbeiten für die Errichtung einer Luftschiffahrtstation der Zeppelin-Gesellschaft in Luzern schon soweit gediehen sind, daß man die Betriebseröffnung auf den 1. Mai 1910 in sichere Aussicht nehmen kann. Die Kosten der Erstellung der Halle sind auf rund 700,000 Mark veranschlagt. Anfang Juni wird ein Zeppelinballon in Luzern eine Reihe von Landungsversuchen unternehmen, und zwar solche zu Wasser und auf dem festen Lande.

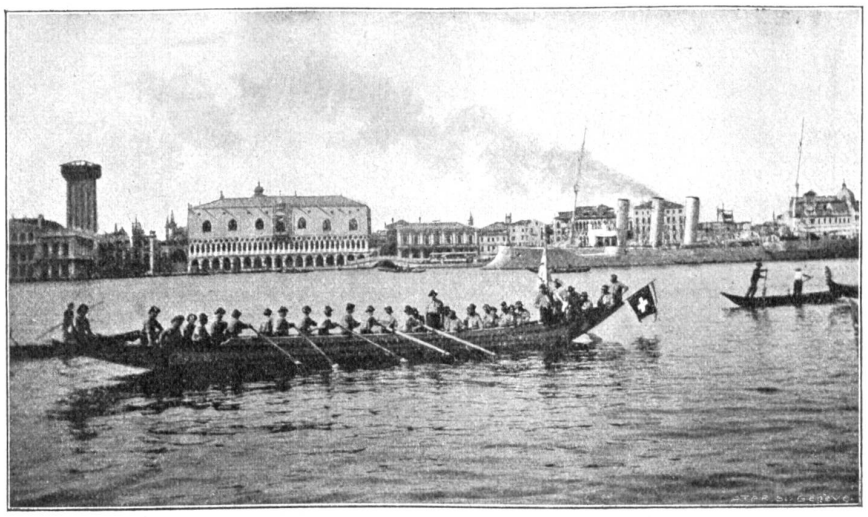
**Bergunglück am Säntis.** Am Säntis sind am 23. Mai unterhalb der Meglisalp zwei junge Ingenieure, Otto Kindlimann, geb. 1880, und Paul Holzach, geb. 1883, die beide erst



Die zerstörte Güterzugslokomotive. Phot. Sev. Schoy, Colmar.

vor kurzem ihre Studien beendet hatten und sodann in die Firma Sulzer in Winterthur eingetreten waren, zutode gestürzt. Sie hatten am Sonntag einen Ausflug ins Säntisgebiet unternommen, waren dabei vom Weg abgekommen und wurden am Montag von einer Rettungskolonne tot aufgefunden.

**Königin Wilhelmine von Holland** hat ihrem Lande einen Thronerben geschenkt; die „blijde Verwachting" hat sich in eine „blijde Gebeurtenis" verwandelt, und eitel Freude herrscht im ganzen Land. Das holländische Volk, das an seiner nationalen Dynastie mit großer Liebe hängt, feierte die Geburt der kleinen Prinzessin aus dem Hause Oranien mit allem Pomp; Herolde in altniederländischer Tracht ritten durch die Lande, um die frohe Kunde auszuposaunen, und die Angehörigen aller Stände eilten vor das Schloß, um dabei zu sein, wenn das erste Hoch auf die einstige Erbin des Oranierthrones ausgebracht werde. „Het Koningskindje" hat den Namen Juliane erhalten.



Der Pontonier-Fahrverein Zürich im Hafen von Venedig.

**Totentafel.** 7. Mai: in Solothurn Dr. Johann Kaufmann, Professor der alten Sprachen am Solothurner Gymnasium, seit 1864 im Schuldienst, von 1883 bis 1901 Rektor der Kantonsschule. Der Verstorbene war der Begründer der Anstalt für schwachsinnige Kinder in Kriegstetten und des nächstes Jahr zu eröffnenden Lungensanatoriums auf Heiligenberg.

11. Mai: in Konstanz im 68. Altersjahre Medizinalrat Dr. Kappeler von Frauenfeld, 1865—1896 Direktor des thurgauischen Kantonsspitals in Münsterlingen, seit 1896 Direktor des neuen Konstanzer Krankenhauses. Wiederholt erhielt der Verstorbene Rufe an schweizerische Hochschulen, u. a. an die Universität Zürich; doch konnte er sich nicht entschließen, seine ausgedehnte Praxis mit einem Lehrstuhl zu vertauschen.

16. Mai: Pfarrer Karl Blum, Pfarrer der protestantischen Kirchgemeinde Uri, geboren 1842 in Windisch, Kanton Aargau. Der Verstorbene, der ein vorzüglicher Kanzelredner war, amtete 18 Jahre als Pfarrer in Embrach, 14 Jahre als Pfarrer in Rüti, 7 Jahre als Seelsorger in Erstfeld.

24. Mai: Professor Dr. Otto Hunziker, 68 Jahre alt. Der Verstorbene war lange Jahre hindurch Lehrer der Pädagogik am Lehrerseminar in Küsnacht, später ordentlicher Professor für die gleiche Disziplin an der Universität Zürich.

26. Mai: in Genf Professor J. J. Gourd, seit 30 Jahren Professor für Philosophie an der Universität Genf.

Ende April starb in Meran Heinrich Conried, einer der bekanntesten und bedeutendsten Bühnenleiter Amerikas, der es vom armen Webersohn aus Oesterreich-Schlesien dank seinem rastlosen Eifer und weitausschauenden Geschäftssinn über dem großen Teich zum schwerreichen Manne brachte. Seine höchste Glanzzeit erlebte er, als seine Bemühungen, in Neu-York eine Oper größten Stiles ins Leben zu rufen, Erfolg hatten. Er stand der „Conried Metropolitan Opera Company" als Leiter vor und brachte in dieser Stellung die bedeutendsten europäischen Theatersänger zu fabelhaften Gagen nach Neu-York. Conried wurde 54 Jahre alt. ×

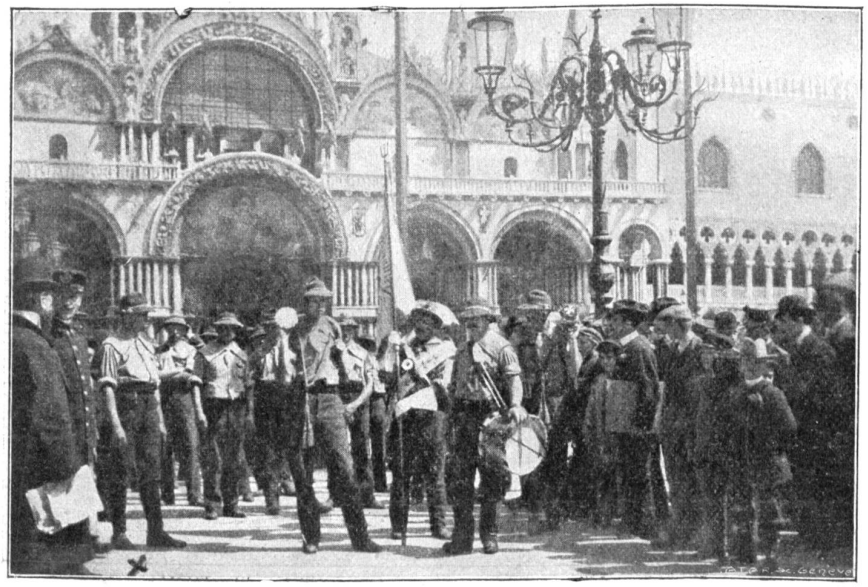
## Sport.

**Automobilismus.** Am 1. April lief die Meldefrist für die diesjährige deutsche Prinz Heinrich-Tourenfahrt ab. Sie brachte nicht die erwartete Zahl Meldungen, da nur 111 gegenüber 145 im Vorjahr eingingen. Sehr schwach ist diesmal das Ausland vertreten, und es hat beispielsweise die Schweiz, die früher bei den Prinz Heinrich- und Herkomer-Fahrten regelmäßig konkurrierte, diesmal gar keine Meldung abgegeben. 86 deutsche, 22 österreichische, 2 belgische und 1 französischer Fahrer werden starten.

**Rudersport.** Die XI. internationale Ruderregatta auf dem Vierwaldstättersee ist auf Sonntag den 11. Juli festgesetzt. Es liegen schon jetzt Anmeldungen aus Frankreich, Belgien und Italien vor. Auf Ende August ist außerdem die Abhaltung einer Motorbootregatta mit anschließendem Motorbootkorso geplant.

**Pferdesport.** Die am 18. April in Bern abgehaltene ordentliche Jahresversammlung der Delegierten der schweiz. Renngesellschaft bestimmt für die Jahre 1910 und 1911 Basel als Vorort.

**Lawn-Tennis.** Die schweizerische Lawn-Tennis-Assoziation gibt die Tourniertabelle



Die Zürcherischen Pontoniere in Venedig.

Der Markusturm im Wiederaufbau und San Marco, Venedig. Phot. J. Heink, Zürich.

für diese Saison bekannt. Darnach finden die Lokaltourniere an folgenden Tagen statt: Montreux 12. April, Genf 15. Mai, Neuhausen 31. Mai, Schinznach 28. Juni, Zürich 5. Juli, Oberhofen 2. August, Caux 9. August, Champéry und St. Moritz 16. August, Flims 19. August, Engelberg 20. August, Genf 25. August, Château d'Oex 2. September, Les Avants 13. September, Montreux 20. September, Lugano 25. September, Lausanne 27. September. Die Championats de la Suisse finden in Genf am 26. August statt, die Interklub-Matches in Château d'Oex am 3. und 4. September.

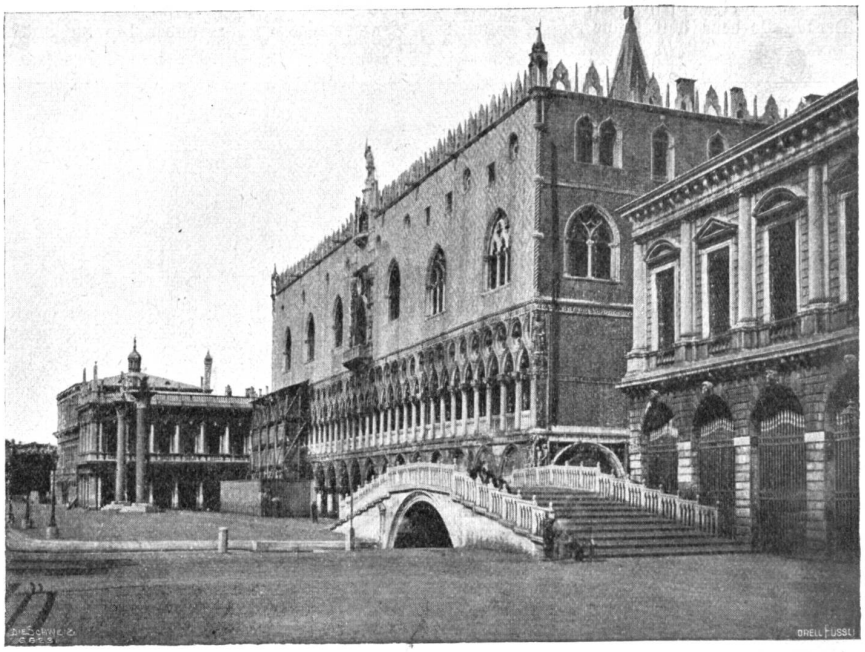
**Fußballsport.** Es dürfte nicht oft vorkommen, daß eine nationale Meisterschaft einem ausländischen Verein zufällt. In Colombes ereignete sich am 25. April diese Eigentümlichkeit, da dortselbst der Schweizerverein in Marseille beim Kampf um die Fußballmeisterschaft von Frankreich pro 1909 mit 3 : 2 Goals gegenüber dem Cercle athletique Sieger blieb. Man kann es den Franzosen nicht verübeln, wenn sie ernsthaft die Frage erörtern, ob auch in Zukunft noch ausländische Klubs zu den nationalen Meisterschaftsspielen zugelassen werden sollen.

Am diesjährigen Auffahrtstag fand in Basel unter der Anwesenheit von etwa 7000 Personen das erste internationale Fußballwettspiel zwischen England und der Schweiz statt. In der ersten Hälfte des Spiels wußte sich die Schweizermannschaft der gefährlichen Gegner noch ordentlich zu wehren, nach der Pause aber zeigten sich die Söhne Albions als nicht zu schlagende Meister des Fußballspieles, die mit 9 : 0 Goals den Spielplatz verlassen konnten. Wenige Tage nachher brachten sie den Franzosen, die ihre besten Leute der englischen Truppe gegenüberstellten, mit 11 : 0 Goals eine gleichdeutliche Niederlage bei.

×

## Verschiedenes.

**Die Burgruine Gräplang,** von der wir in heutiger Nummer zwei Bilder bringen (Kopfleiste der „Illustrierten Rundschau" und S. LXIII), ist vor einigen Tagen wie eine alte Kommode öffentlich an den Meistbietenden versteigert und für wenig Geld losgeschlagen worden. Die Gründung der Burg, deren Ruinen auf der linken Seite des untern Seeztales zwischen Walenstadt und Flums gen Himmel ragen, fällt, wie ein Geschichtskundiger vor einigen Tagen in einer Tageszeitung zu berichten wußte, in die erste Zeit des Mittelalters; doch ist es wahrscheinlich, daß schon die Römer den „langen Felsen", auf dem die Burg steht, zu militärischen Zwecken verwendet haben. Der römische Wachtturm auf Gräplang bot dem Auge einen freien Blick über das Seeztal, hinab an die Gestade des Walensees und hinauf bis in die rätischen Gaue. Denn durch diese Täler gingen die wichtigsten Heerstraßen der Römer. In der Schweizergeschichte taucht die Besitzung Gräplang im Jahr 881 zum ersten Mal auf. Damals verlieh König Karl III. die Burg dem Bistum Chur. Später ging Gräplang durch Kauf in rascher Folge von Hand zu Hand. Unter den Geschlechtern, in deren Händen die Besitzung Jahrhunderte lang gelegen, ist besonders die Familie der Tschudy erwähnenswert, aus der der schweizerische Geschichtsschreiber Aegidius Tschudy hervorgegangen ist. Dieser amtete auch als Vogt der acht alten Orte auf dem Schloß zu Sargans. Nach der Reformation brachen für Gräplang ruhigere Zeiten an. Die spätern Besitzer betrachteten die Besitzung, zu der ein bedeutendes Grundeigentum nebst einer Reihe einträglicher Zehnten und Gefälle gehörten, als eine Sinekure. Die Folge dieser Anschauung war eine Verwahrlosung der Güter und damit eine Verminderung der Einkünfte, sodaß das Schloß 1795 um 1200 Gulden veräußert wurde, während es 43 Jahre vorher



Der Dogenpalast zu Venedig. Links die Markus-Säule.

noch 59,000 Gulden gegolten hatte. Um einer dringend notwendig gewordenen Renovation, die bedeutende Geldmittel verschlungen hätte, auszuweichen, schritt der damalige Besitzer der Burg in der Mitte des vorigen Jahrhunderts zur Demolierung und verwendete das Abbruchmaterial zur Ausbesserung der unterhalb des Schlosses gelegenen Oekonomiegebäude.

So fiel Gräplang, die frühere Schranke gegen die Entfaltung eines freien Bürgertums, den Zeitverhältnissen zum Opfer. Die Ruinen bilden heute eine hübsche Zierde des fruchtbaren Seeztales und ein interessantes Pendant zu dem gegenüberliegenden, stolz übers Land schauenden Zeitgenossen, der St. Georgskapelle.

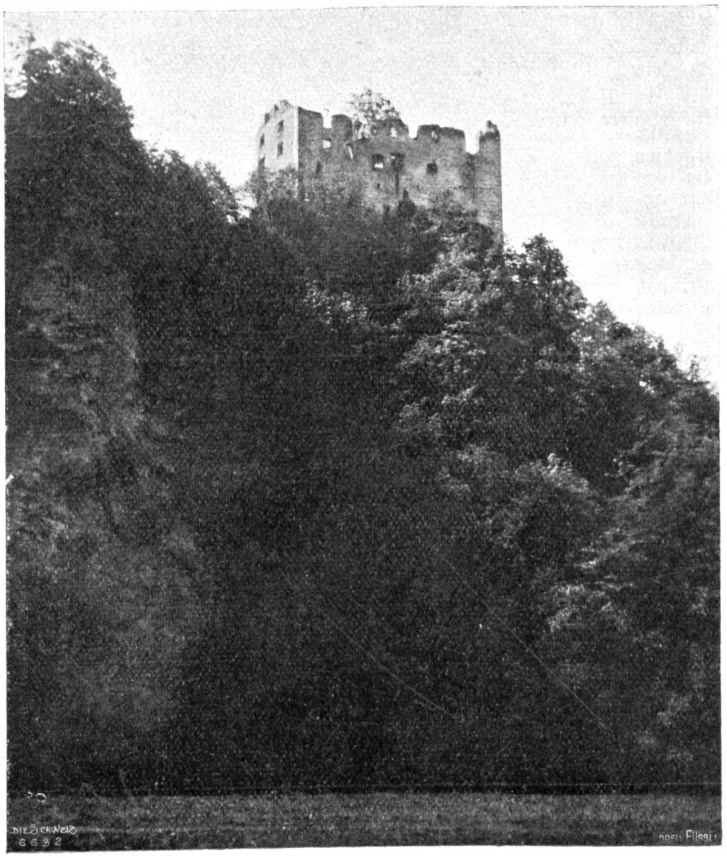
**Die Italienfahrt des Zürcher Pontonierfahrvereins** per Weidling von Locarno aus über den Langensee hinunter durch den Tessin und Po ins Adriatische Meer nach Venedig, die in den Tagen vom 8. bis 14. April stattfand, ist vorüber, und heil sind unsere wackern Wasserratten wieder in die Heimat zurückgekehrt mit Reiseeindrücken, die ihnen zeitlebens im Gedächtnis bleiben werden. 670 Kilometer „per Hand“: wahrhaftig eine tadellose Leistung, besonders noch, wenn man das fast immer schlechte Wetter der damaligen Zeit dabei in Betracht zieht. 36 junge Leute wagten nach gediegen durchgeführtem Training die durchaus nicht ungefährliche Fahrt, begleitet von ein paar Neugierigen, die einmal von einer Reise zu Wasser etwas sehen und dann davon erzählen wollten. Wir bringen heute zwei Bilder von der Fahrt, die unsere schweizerischen Pontoniere in der Lagunenstadt zeigen, und fügen diesen Aufnahmen zwei weitere bei, eine, die den Dogenpalast, und eine, die den in Wiederaufbau begriffenen Markusturm wiedergibt.

**Etwas vom Maikäfer.** Das Jahr 1909 ist ein Maikäferjahr, und wenn die Chronisten zu berichten wissen, daß in einer einzigen Gemeinde am Zürichsee über 11,000 Liter lebender Maikäfer abgeliefert worden sind, so kann man sich ungefähr vorstellen, in wie dichten Schwärmen die gefräßige Gesellschaft sich in einzelnen Landesstrichen eingestellt haben mag. Man macht heute nicht viel Federlesens mit ihnen und vernichtet sie gegen staatlich garantierte Prämien, wo immer man sie findet. Früher aber rückte man ihnen zeremonieller zu Leibe, und daß selbst einmal der Bannfluch der Kirche gegen sie zu Hülfe gerufen werden mußte, dürfte nicht allgemein bekannt sein. Das „Leipziger Tageblatt“ weiß darüber höchst amüsant zu berichten, indem es erzählt:

Der Rat der Stadt Bern wandte sich im Jahr 1479 in seiner Bedrängnis an das geistliche Gericht nach Lausanne, damit der hochweise geistliche Gerichtshof die räuberischen „Inger“ vor seinen Richterstuhl zitiere. Da aber die angeklagten Inger sich nicht gut rechtfertigen konnten, wurde ihnen vonseiten des Anklägers auch ein Verteidiger verordnet, und das war der „fürnehme“ Ratsherr Johannes Perrodatus aus Freiburg. Hierauf ließ der Bischof von Lausanne nicht nur auf dem Friedhof in Bern, sondern auch auf allen umliegenden Dörfern folgendes Monitorium an die Engerlinge verkündigen: „Du unvernünftige, unvollkommene Kreatur, du Inger! Deines Geschlechts ist nicht gewesen in der Arche Noah. Im Namen meines gnädigen Herrn und Bischofs von Lausanne, bei Kraft der hochgelobten Dreifaltigkeit, vermöge der Verdienste unseres Erlösers Jesu Christi und bei Gehorsam gegen die heilige Kirche, gebeut ich euch, allen und jeden, in den nächsten sechs Tagen zu weichen von allen Orten, an denen wächst und entspringt Nahrung für Menschen und Vieh! Im Falle sie nicht auf die kirchliche Mahnung hören würden, sollten sie auf den sechsten Tag, nachmittags 1 Uhr, vor dem Richterstuhl des Bischofs in Wislisburg erscheinen.“

Wer aber die geistliche Mahnung nicht befolgte und zur festgesetzten Stunde nicht erschien, das waren die bösen Inger. Jetzt erging eine zweite Aufforderung an sie, diesmal in kräftigerem Tone: „Ihr verfluchte Unsauberkeit, die ihr nicht einmal Tiere heißen und genannt werden sollt...“ — Als aber die verfluchten Inger auch auf die zweite Zitation nicht hörten,

Königin Wilhelmine von Holland.



Die Burgruine Gräplang von der Walenstadter Seite.
Phot. P. Hitz, Pfarrer in Malans.

erfolgte endlich die Exkommunikation. Der Bannfluch lautete: „Wir, Benedikt von Montferrand, Bischof von Lausanne, haben gehört die Bitten der großmächtigen Herren in Bern gegen die Inger und uns gerüstet mit dem heiligen Kreuze und allein Gott vor Augen gehabt, von dem alle gerechten Urteile kommen — demnach so graviren und beladen wir die schändlichen Würmer und bannen und verfluchen sie im Namen des Vaters, Sohnes und heiligen Geistes, daß sie beschwört werden in der Person Johannis Perrodati, ihres Beschirmers, und von ihnen gar nichts bleibe denn zum Nutzen menschlichen Brauches."

Doch auch dieser Bannfluch tat keine Wirkung; denn die Berichte, die von den einzelnen Vorständen der Ortschaften an die Regierung in Bern eingeliefert wurden, lauteten trauriger als je zuvor.

B.

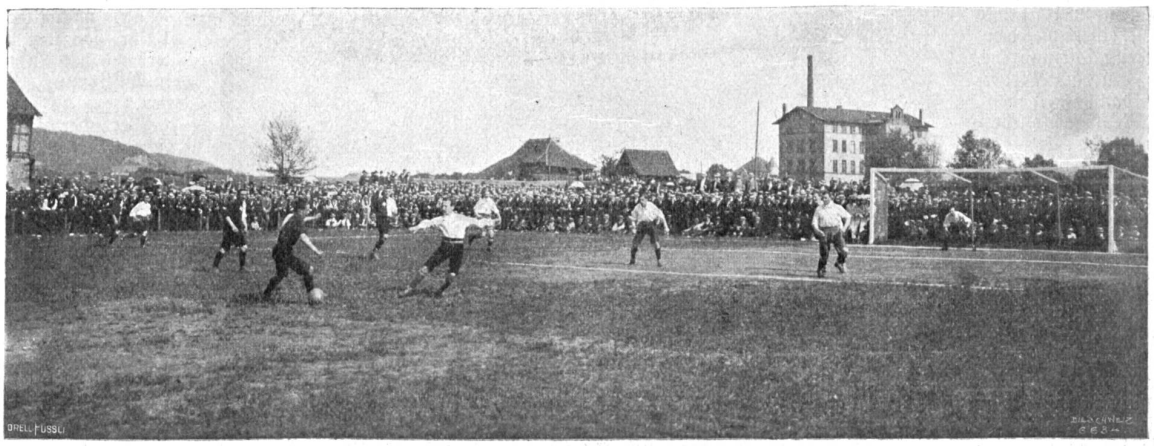
Die englische Repräsentativ-Mannschaft in Basel.
Phot. Anton Krenn, Zürich.

# Campanile und Dogenpalast in Venedig.

Die heutige Nummer der „Illustrierten Rundschau" bringt zwei Bilder von Venedig, eine Ansicht des Dogenpalastes und eine solche des Campanile von San Marco. Obschon zur Fertigstellung des vor drei Jahren eingestürzten Turmes noch mindestens zwei Jahre erforderlich sind, hat man, wie ein Korrespondent der N. Z. Z. in Venedig dem genannten Blatt zu berichten weiß, inzwischen bereits die vier Glocken für den Turm gegossen. Papst Pius X. hat die Kosten dieses Gusses übernommen. Die Glocken sind wie die alten dekoriert, nur werden ein Medaillon und das Wappen des Papstes hinzugefügt. Das Verfahren des Gusses ist noch identisch mit dem seit alters angewandten und unterscheidet sich kaum von dem, das Benvenuto Cellini anwandte. Die Venezianer scheinen sich schon sehr früh im Glockengießen ausgezeichnet zu haben. Aus alten Chroniken erfährt man, daß Doge Orso Partecipazio im Jahre 876 dem griechischen Kaiser Basilius deren nicht weniger als zwölf Stück schenkte. Allem Anschein nach sind auf den Campanile erst 1498 sechs Glocken gebracht worden. Die sogenannte „Campanone", die größte Glocke des Markusturms, kam 1670 aus Candia und wurde erst nach acht Jahren auf den Turm hinaufgezogen. Der Glockenschall tönte in alten Zeiten wie auch jetzt noch fast den ganzen Tag über die ruhige Lagunenstadt hin, ja unter der Republik war als Glöckner stets ein junger rüstiger Bursche angestellt, der die saure Arbeit vollziehen mußte.

Feierlich eröffnet wurde dieser Tage im Dogenpalast das neu geordnete archäologische Museum. Die Sammlung befindet sich jetzt in den alten Privatgemächern der Dogen. Der Grundstock zu dieser Sammlung wurde bereits 1523 von dem verdienstvollen Domenico Grimani gelegt. Das Museum umfaßt jetzt zwölf Säle und wurde mit Sachkenntnis geordnet.

Hans Uydegger in jüngern Jahren.
Phot. Fr. Widerrecht, Herzogenbuchsee.



Angriff der schweizerischen Stürmerlinie. Phot. Anton Krenn, Zürich.

Redaktion der „Illustrierten Rundschau": Willi Bierbaum, Zürich V, Dufourstraße 80. Telephon 6313. — Korrespondenzen und Illustrationen für diesen Teil der „Schweiz" beliebe man an die Privatadresse des Redaktors zu richten.