

Objektyp: **BackMatter**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **8 (1932)**

Heft 52

PDF erstellt am: **27.06.2024**

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.

2500 KILOMETER AUTOSTRASSE



Die chinesische Regierung hat beschlossen, die Große Chinesische Mauer in eine Autostraße umzubauen. Diese Mauer gilt als das riesenhafteste Verteidigungswerk, das jemals auf unserem Planeten erstellt wurde. Sven Fiedin hat errechnet, daß das Baumaterial, das für die Mauer Verwendung fand, genüge hätte, um alle Häuser der Weltstadt London zu bauen. Die Große Chinesische Mauer wurde von der Ming-Dynastie in den Jahren 1368—1644 an der damaligen Nordgrenze Chinas zum Schutze gegen die Mongolen errichtet. In gewundenem Verlauf, fast 3000 Kilometer durch Täler, über Flüsse, Berge und Kämme führend, trennt sie die Provinzen Kansu und Schensi gegen die Wüste Gobi. Schon zur Zeit der Begründung der Mandschu-Dynastie bedeutungslos geworden, ist die Mauer heute militärisch gänzlich wertlos und verfällt immer mehr. Nun aber soll sie zur Autopiste ausgebaut werden. Die Mauer ist an der Basis 12—15 Meter, an der Krone 8 Meter breit. Das ergäbe eine Fahrbahn, worauf bequem drei Automobile nebeneinander verkehren könnten.

Die Inneren Schwierigkeiten bei den Nationalsozialisten



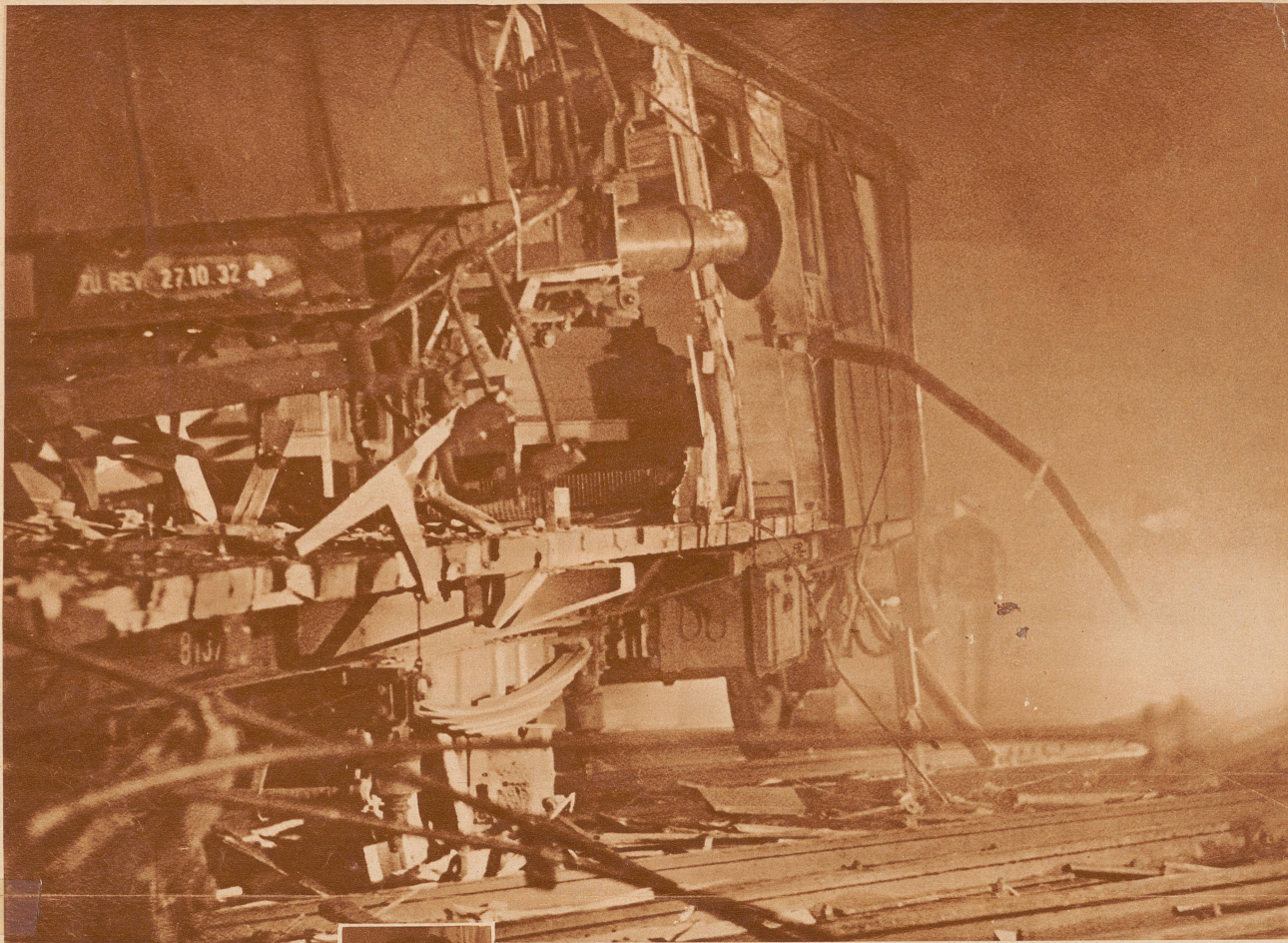
Infolge tiefergehender politischer Differenzen hat Gregor Strasser, der bisherige Reichsorganisationsleiter und einer der fähigsten Köpfe der Nationalsozialistischen Partei, einen «Krankheitsurlaub» von drei Wochen angetreten, der allem Anschein nach seine völlige politische Lahmlegung bedeutet.



Dr. Ley, bisher Chefredakteur des «Westdeutschen Beobachters», wurde von Hitler an Strassers Stelle zum Reichsleiter der politischen Organisation der Partei ernannt.

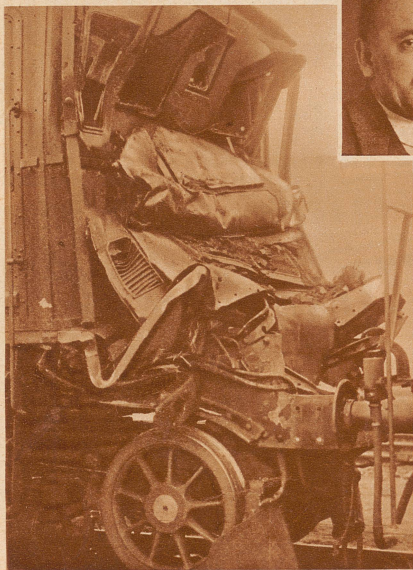


In Erwartung der Hungermärscher in Washington: Pressephotographen unter Gasmasken. Ständig ziehen neue Kolonnen Hungerdemonstranten von ganz Amerika her auf Washington, den Sitz der Regierung zu. Die Polizei geht ihnen mit Gummiknütel und Gasbomben entgegen. Um auch bei Gasangriffen weiter arbeiten zu können, gehen die Pressephotographen mit regelrechten Gasmasken ausgerüstet ans Werk.



Die zwei ersten Wagen hinter der Lokomotive des verunglückten Eilzuges. Der Zug sollte fahrplanmäßig in Oerlikon durchfahren. Mit einer Geschwindigkeit von 75 km stieß er auf die freistehende Rangierlokomotive. Die beiden ersten Wagen wurden vollständig ineinandergeschoben, das heißt, der massivere Packwagen drückte den leichteren Drittklasswagen bis zur Hälfte ein und kam auf denselben zu liegen. Im eingedrückten Abteil fanden 2 Passagiere den Tod; 15 wurden schwer verletzt

Aufnahme Egli



Der total eingedrückte Führerstand der elektrischen Eilzugslokomotive. Der Zusammenprall war so heftig, daß die Kuppelung zwischen der Lokomotive und dem Zuge brach. Die beiden Maschinen aber wurden noch ungefähr 150 Meter vorwärts geschleudert. Oben rechts: Der Führer dieser Lokomotive, Adolf Herensperger, 51 Jahre alt, erlitt erhebliche Verletzungen an Kopf, Händen und Schenkeln. Er liegt im Zürcher Kantonsspital

Aufnahme Schneider

Das Eisenbahnglück von Oerlikon-Zürich

Infolge Zusammenstoß eines fahrplanmäßigen Eilzuges Zürich-Rapperswil mit einer auf dem Durchfahrtsgeleise stehenden Rangierdampflokomotive ereignete sich auf der Station Oerlikon am 17. Dezember um 18 Uhr eine Katastrophe von ungewöhnlichen Ausmaßen. Der Zusammenstoß forderte 5 Todesopfer und 19 Schwerverletzte.



Lok.-Führer Karl Siegrist

Heizer Joh. Nyffenegger †

während gleichzeitig glühende Kohlen gegen ihn herausfielen. Er wurde so schwer verbrannt, daß er nur als Leiche geborgen werden konnte

Aufnahme Schneider



Die irrtümlicherweise auf der Fahrbahn des Eilzuges stehengebliebene Rangier-Dampflokomotive nach dem Zusammenstoß. Die Lokomotive wurde durch den Anprall nicht aus dem Geleise geworfen, sondern nur vorwärts geschleudert und ihr hinterer Teil arg demoliert. Die Maschine war bemannt von Lokomotivführer Karl Siegrist, der schwer verletzt wurde und von Heizer Johann Nyffenegger. Dieser, im Augenblick des Zusammenstoßes gerade mit dem Einschaulen von Kohle beschäftigt, geriet mit einem Bein in die Feuerbüchse hinein,