

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 2 (1898)
Heft: [27]: Beilage

Artikel: Die Luftkabelbahn
Autor: R.G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-576163>

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: 16.02.2026

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

Theodor Fontane.

Mit Porträt.

Der deutschen Litteratur ist einer ihrer Besten gestorben. Theodor Fontane, der greise preußische Dichter, hat im Alter von 79 Jahren die Augen für immer geschlossen. Er war im besten Sinne des Wortes der Preußendichter. Seine preußischen Lieder sind trotz Gleim und Wildenbruch die besten Erzeugnisse vaterländischer Dichtung. Seine „Wanderungen durch die Mark“ haben des römischen Reiches Streifendbüchse überhaupt erst entdeckt, die landschaftlichen Reize dieses an verschwiegene, idyllischen Schönheiten so reichen, wenn auch äußerlich so kärglich ausgestatteten Erdenflecks aufgezeigt und Maler und Dichter in diese Landschaft gelockt.

Aber mehr noch, Theodor Fontane ist derjenige unter den deutschen Dichtern, der in der Vergangenheit wurzelnd auch der Gegenwart noch gerecht wurde, ja sogar im Alter von fast 70 Jahren eine vollständige Wandlung durchmachte und sich mit überlegener Meisterhaftigkeit des modernen Romans bemächtigte.

Am 30. Dezember 1830 in Neu-Muppin geboren, war er zum Apotheker bestimmt. Aber bald vermochte er sich dem Trieb hinzugeben, der ihn vom Salbennäpfchen und Mörser hinweg zu Tintenfaß und Feder führte. Er trat in den Dichterkreis ein, der sich in den vierziger Jahren um Scherenberg gesammelt hatte und debütierte im Jahre 1849 mit seinem lyrisch-epischen Gedicht „Von der schönen Rosamunde“, das in eleganter Form einen anmutigen, zuweilen tragisch gefährdeten Stoff bejaht. Dem Beispiel Scherbergs folgend, versuchte er sich dann in patriotischen Gesängen und wußte in diesem Genre gar bald den Meister zu übertreffen. Fontanes Lieder vom Bieten, Seydlitz und alten Dessauer sind seit Jahrzehnten in Preußen in aller Munde und Eigentum des Volkes geworden bis zu dem Grade, daß heute der Name des Dichters nicht mehr an die Gedichte geknüpft erscheint, die als dem Volksmund entsprossen gesagt und gesungen werden. Im Jahre 1860 gab Fontane seine „Balladen“ heraus, die ihm neben Uhland einen Platz anweisen und ihn als den letzten Meisterfinger dieser Dichtungsart erscheinen lassen. Weite Reisen nach England und Frankreich, dem Lande, dem einst Fontanes Ahnen als Refugium entwandert waren, brachten eine reiche Ernte in Gestalt von eigenartigen Reiseschilderungen, die in ihrer male-

rischen Schönheit an Adalbert Stifter erinnern. Lange Jahre wirkte Fontane dann als Redakteur an der „Kreuzzeitung“, bis ihn der deutsch-französische Krieg mit der Feder auf die Siegespuren der deutschen Armeen lockte. Hierbei wurde er in Domrémy, dem Geburtsort der Jungfrau von Orleans, von Francitours aufgehoben und als Kriegsgefangener auf der Felseninsel Oléron verwahrt. Diese Erlebnisse hat er in dem köstlichen, von Humor durchsonnten Buche „Kriegsgefangen“ erzählt.

In den siebenziger Jahren trat Fontane an den historischen Roman heran. Es entstand „Vor dem Sturm“, eine großangelegte dichterische Darstellung der Zeit vor den Befreiungskriegen, dann in rascher Folge „l'Adultera“, „Schach von Buchenow“, „Grethe Minde“ u. a. m. Aber eine unvorhergesehene Wendung führte ihn in den achtziger Jahren zum modernen, in diskretem Realismus der Gesellschafts- und Charaktereilderung gewidmeten Roman. Man war des historischen Professorenrromans müde geworden, und auf literarischem Boden drohte von der Evolution, die sich in Frankreich und Norwegen vollzogen hatte, angefeuert eine Revolution. Da übernahm es Theodor Fontane, als die Jungen und Jüngsten noch unreif im Verbrennen dessen begriffen waren, was man bislang angebetet hatte, produktiv schaffend die moderne Erzählungskunst zu erproben. Sein Roman „Irrungen, Wirrungen“, war der erste künstlerisch reife Roman der realistischen Litteratur in Deutschland. Und Fontane ist bis zu seinem Tode das Haupt der schaffenden Dichter auf epischem Gebiete geblieben. Er schrieb noch „Quitt“, „Stine“, „Frau Jenny Treibel“, „Effi Briest“, „Die Poggenpuhls“ und „Stechlin“, Romane, die auf dem Pflaster Berlins oder dem Boden der Mark gewachsen, Charaktere und Empfindungen unserer Tage schildern und von dem überlegenen Talent dieses Greises, von seinem feinge-



Theodor Fontane. Phot. G. Vieber, Berlin W.

stimmten Humor und der immerfrischen Kompositionskraft das schönste Zeugnis geben. Die Alten und die Jungen verehrten in Theodor Fontane den Senior der zeitgenössischen Litteratur, der auf seinem Gebiet, das ihn vom Drama ausschloß und auf den Boden seines engeren Vaterlandes beschränkte, schlechthin ein Meister gewesen ist.

Hermann Stegemann.

Die Luftkabelbahn.

Patent Margesin.

Mit zwei Original-Abbildungen.

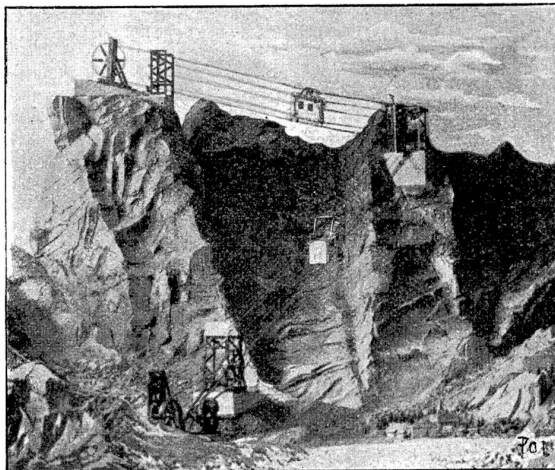
Und zu tauchen Projekte auf, welche durch das Neue und Ungewohnte ihrer Erscheinung die Aufmerksamkeit von Laien auf sich lenken, von Fachleuten aber mit zweifelhaften Blicken betrachtet werden. Zu diesen gehören alle jene großen Erfindungen, ohne welche wir uns unser modernes Leben nicht vorstellen können: die Eisenbahnen, der Telegraph, das Telephon u. v. a. Man vergegenwärtige sich die Urteile von Ingenieuren und Doktoren, welche seinerzeit über die Eisenbahn

abgegeben wurden. Während erstere behaupteten, daß ein Wagen mit glatten Rädern auf glatten Schienen nie und nimmer laufen könne, ereiferten Doktoren von Ruf sich mit heiligstem Ernste gegen die neue Art von Fortbewegung, welche durch ihre unglaubliche Schnelligkeit — damals! — angethan sei, das ganze Menschengeschlecht zu verderben. Der Luftdruck wurde ins Feld geschickt, das rasche Vorüberziehen der Bilder vor dem Auge, was unbedingt geistige Verwirrung zur Folge haben

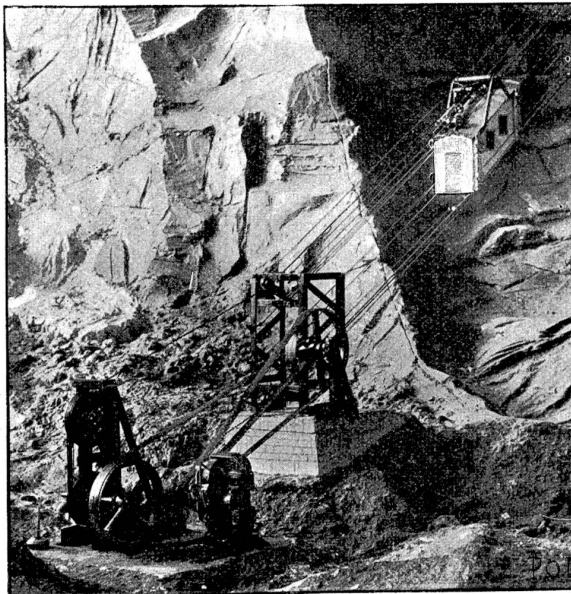
müsse, hundert andere Gründe, an die sich der träge Sinn des Menschen, Konservatismus geheissen, mit aller Macht anflammete, und die heute nicht einmal mehr ein mitleidiges Lächeln hervorrufen.

Die Schnelligkeit der Bahnen hat sich in fünf Decennien vervierfacht, die Menschen sind darum nicht verrückter geworden, als sie es schon früher waren. Vielleicht ein wenig nervöser, was aber, strenge genommen, schwer kontrolliert werden kann, und wenn dem wirklich so ist, dann sind ja daran nicht allein die Bahnen schuld, sondern unsere ganze Lebensweise, die sich zwar mit Bezug auf unsere Bequemlichkeit ein wenig verändert hat, im Großen und Ganzen aber seit Jahrtausenden dieselbe geblieben ist. Der Mensch ist heute gerade so jähzornig, wie zur Zeit Alexanders des Großen, so leichtsinnig wie Alcibiades, ein solcher Schlemmer wie Lucullus. Die großen Ideen eines Kant und Leibniz dämmerten zum Teile schon im Kopfe eines Sokrates. Napoleon hatte seinen Vorläufer in Julius Cäsar, Edison in Archimedes. Selbst der geniale Gedanke Lessesps' fuhte auf Vorangegangenen.

Aber wir wollen von der in den meisten Staaten patentierten Luftkabelbahn sprechen, deren Modell in den letzten Tagen des August im Helmhause in Zürich ausgestellt war. Das Relief, auf dem es aufgestellt ist, stellt Saas-Fee im Kanton Wallis dar. Wir erkennen die Kirche und das Hotel Bellevue im Vordergrund. Links davon befindet sich die Abfahrtsstation mit der elektrischen Anlage. Die Erfindung besteht darin, daß die Schienen, um es gemeinfachlich auszudrücken, zwischen zwei Stationen in der Luft gespannt sind, mit anderen Worten, daß der Waggon innerhalb eines Systemes von Kabeln auf Rollen ruht, so zwar, daß er von ersteren allseits eingeschlossen ist. Die Tragkraft eines



Modell einer Luftkabelbahn.
System Margesin.



Motor der Luftkabelbahn.
System Margesin.

Stahlkabels von 25 mm Durchmesser beträgt bei 1000 m Spannweite und 50% Gefälle 2000 kg. Das Gewicht des für zwölf Personen bestimmten Wagens samt seinen Anhängen beträgt ebensoviel. Bei Anwendung von zwanzig solcher Kabeln läßt sich also eine zwanzigfache Sicherheit erzielen. Der Aufzug des Waggons geschieht durch ein elektrisch angetriebenes endloses Seil, an welches der Waggon vom Kondukteur angebremsst wird. Da die höchstzulässige Spannung vorläufig, d. h. bis zur praktischen Erkenntnis, mit 1000 m angenommen wird, so ist die Einschaltung von Zwischenstationen notwendig. Die Passagiere steigen von dem ersten Waggon direkt in den bereitstehenden der zweiten Sektion über. Die Fahrtdauer beträgt für je 1000 m sieben Minuten; es lassen sich mithin die höchsten Bergspitzen der Schweiz in weniger als einer halben Stunde erreichen. Der Erfinder glaubt, daß sein System die Herstellungskosten von Bergbahnen auf etwa den dritten Teil der gegenwärtigen reduzieren werde, er macht ferner geltend, daß die Betriebssicherheit den bestehenden Systemen gegenüber eine wesentlich erhöhte sei, da Erdrutschungen, Lawinstürze etc. ihr nichts anhaben können. Automatische Bremsvorrichtungen sorgen für die Sicherheit im Falle des Reißens des Antriebsseiles; die Lagenveränderung der Sige, durch die stetige Veränderung der Neigung des Waggons hervorgebracht, wird durch ihre Beweglichkeit um eine horizontale Achse ausgeglichen. Die Zwischenstationen sind auf vorspringenden Felsen, wie sie in den Gebirgen allenthalben angetroffen werden, zu errichten.

Es ist kein Zweifel, daß diese neue Art von Beförderung eigene Reize haben wird, die jedenfalls einer Ballonfahrt ähnlicher sind als einer Bahnreise. Die praktische Durchführbarkeit des Projektes liegt in der Zukunft.

R. G.



SODOR

für sofortige, mühelose Herstellung
allerlei köstlicher, moussierender,
gesunder Getränke, ganz nach in-
dividuellem Geschmack.

Kohlensäure in der Westentasche.

(K-1478-Z)