

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 4 (1900)
Heft: 8

Inhaltsverzeichnis

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: 24.04.2026

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



Kaufen Sie Seide

nur in erstklassigen Fabrikaten zu billigsten Engros-Preisen, meter- und robenweise, für Strassen-, Gesellschafts-, Ball- und Braut-Toiletten. Modernste Neuheiten in unerreichter Auswahl in weiss, schwarz und farbig jeder Art. Tausende von Anerkennungs-schreiben. Muster und Ware franko. Seidenstoff-Fabrik-Union

Adolf Grieder & Cie., Zürich.

Inhalts-Verzeichnis der Albert Anker-Nummer der „Schweiz“, Heft 8.

| | Seite | | Seite |
|---|-------|--|----------|
| Dr. Albert Geßler. Albert Anker , der Meister von Sus. Mit siebenzehn Illustrationen im Text, sieben Kunstbeilagen und Schriftprobe des Meisters | 169 | F. Veil, Missionar, Basel. Sprüche aus dem Kurgenland | 182, 192 |
| Ferd. Corradi. De Sepp. Gedicht in Appenzeller Mundart | 176 | Johs. Woosberger. Die Ventilation. Humoreske aus dem Schulleben | 183 |
| Isabelle Kaiser. Die Nachtigall. Gedicht | 176 | Eduard Rod. Bildth. Autorisierte Uebersetzung von Elise Gjerfald | 186 |
| Weinrad Wienert. Der Strahler. (Werte Fortsetzung) | 177 | Echo aus Nah und Fern. Umschlag u. Beilage Kochrezepte | |
| | | Titelblatt. Albert Anker: Der Herr Gemeindefreier. | |
| | | Kunstbeilagen. Albert Anker's Bildnis. Vervielfältigung von Paul Robert. Hohes Alter. Gemälde. Das Erdbeer-Marelli. Aquarell. Der Schneemuß. Gemälde. „Anneli, gimn mer es Müntsch!“ Holzschnitt von Florian. Der Großvater. Aquarell. Der Großvater erzählt eine Geschichte. | |

Echo aus Nah und Fern.

Time is money.

Baurat K. Oßldorf beschreibt in der „Reform“ eine Fahrt, die er auf der Lokomotive eines englischen Schnellzuges mitmachte. Wir entnehmen dieser anschaulichen Schilderung Folgendes:

„Der Schnellzug nach London fährt im Bahnhofe von Derby ein, gezogen von einer der großen Johnson'schen ungekuppelten Schnellzug-Lokomotiven mit 7' 6" (2-286 m) Radurchmesser; eine zweite Schnellzug-Lokomotive mit 4 gekuppelten, 7' großen Rädern stellt sich als Vorspann an die Spitze des Zuges.

Nach dem Fahrplane hat der Zug nach London eine mittlere Geschwindigkeit von 85 Kilometer pro Stunde; er muß daher auf den günstigen Strecken mit weit mehr als 100 Kilometer fahren.

Auf den Strecken mit 8% bis 10% Steigung erreicht die Geschwindigkeit nicht mehr als 60 bis 65 Kilometer; bald aber sind 90 Kilometer überschritten, wenn der Zug auf der Horizontalen fährt.

Der Führer, welcher bis dahin öfter einige Worte mit dem Beizer geredet hatte, verläßt seinen Platz nicht mehr; alle Sinne aufs äußerste gespannt, richtet er seine Aufmerksamkeit nur noch auf die Signale; für Wasser und Dampf sorgt der Beizer.

Der Zug bewegt sich auf leichtem Gefälle; immer größer wird die Geschwindigkeit: 110, bald darauf 115 Kilometer. Man nähert sich einer Station; keine Ermäßigung der Geschwindigkeit! Mit 115 Kilometer wird dieselbe passiert; alle Gegenstände auf den Bahnsitzen erscheinen der Duzer nach verzerrt; die Gesichter der auf dem Perron verweilenden Personen vereinigen sich zu einem hellen, breiten Streifen. Krachend und tosend geht es über die Weichen, gegen die Spitze, über Herzstücke und Kreuzungen!

Wieder auf freier Strecke, weicht der ohrenbetäubende Lärm dem sanft murmelnden und singenden Geräusch, welches den Bahnen mit Stahlrollen eigen ist. Immer noch steigert sich die Geschwindigkeit: 120, 125 und schließlich 130 Kilometer*. Der Regulator ist ganz geöffnet, die Steuerung auf 26% Füllung vorgelegt. Nicht mehr in längeren Zwischenräumen feuert der Beizer ein: konstant wirft er Kohle auf, Kohle von acht-, neun- und selbst zehn-facher Verdampfung.

In der Feuerbüchse brüllt die Flamme; wie in einem Ventilator heult der Auspuffdampf im Rauchfange. Die Fenster des Führerhauses sind mit Del und Ruß belegt; keine Aussicht mehr. Der Führer lehnt sich ganz aus dem Hause heraus, die Linse am Regulator, das Auge nach den Semaphore gerichtet.

Die Lichter der ersten Häuser der Vororte Londons tauchen auf. Immer zahlreicher werden sie; sie verschwimmen untereinander und bilden schließlich eine rötlich-braun phosphoreszierende Lichtwolke: London.

Aus dieser Wolke tauchen auf und verschwinden, feurigen Perlschnüren gleich, Züge, die von London eilen, nach London hasten, rechts und links, quer über die Midlandbahn und unter ihr durch.

Langsam fährt der Zug im weitgespannten Bogen der Pancras-Station ein. Den von der Lokomotive absteigenden Techniker drängt es, dem Führer einige Worte der

* Dies entspricht annähernd der Distanz Burgdorf-Genf oder Basel nach Unbefingen.

Anerkennung über die bewundernswürdige Führung auszusprechen: You have done splendid work! Und der Führer? Selbstbewußt schüttelt er den Kopf: No Sir, only booked time!

Schweizerische Portrait-Galerie.

Das 68. Heft der Schweizerischen Portrait-Galerie, mit welchem sie zu der ansehnlichen Zahl von 544 Bildern vorgeführt ist, stellt uns folgende Mitbürger vor:

Marc Ruchet von Ber, der im letzten Dezember an die Stelle von Herrn Ruffy gewählte Bundesrat. Moïse Bantier von Genf, die Kraftgestalt, welche im Mai des letzten Jahres der Tod geküßelt hat. Während 30 Jahren gehörte er der Regierung seines Heimatskantons an, sowie mehrere Jahre dem National- und dem Ständerat.

Oberst Rudolf Bindschedler von Männdorf, Kanton Zürich, ein Mann ohne Furcht und Zabel, pflichttreu seinem Lande dienend während einer langen Reihe von Jahren. Er starb den 6. Dezember 1899 in Luzern.

Es folgen zwei Männer des Berufsstandes, Adolf Guyer von Baum, Industrieller und Finanzmann, Präsident der Schweiz, Nordostbahn und Begründer der Jungfrauabahn; mitten aus seinem emigen Wirken und Schaffen hat ihn der Tod abgerufen den 3. April 1899; und Philipp Birchmeyer von Bärental im Argau, der fröhliche und vielbescheidene Direktionspräsident der Nordostbahn.

Heinrich Carl Czuz von Zürich und Nordrach, ein überaus tüchtiger Industrieller, der sich in Arbeit und Kanton um Schule und Kirche entscheidende Verdienste erwarb. Der Tod hat ihn hingerafft den 11. April des vergangenen Jahres.

Jakob Christoph Heer von Töss, Kanton Zürich, der bekannte Schriftsteller, der Verfasser der alpinen Romane „An heiligen Wassern“ und „Der König der Bernina“. Er leitete während 6 Jahren das Feuilleton der Neuen Zürcher Zeitung und wohnte nun als Redaktor der „Gartenlaube“ in Stuttgart.

Am Schluß des Heftes blicken wir in das heitere Antlitz des Sängers Melchior Schürmann, Gerichtspräsident in Luzern, der mit seinem „Schwyzer Büßli“ schon Tausenden an frohen Festen Freude bereitet hat.

Ein vierjähriger Knabe als Lokomotivführer.

In St. Johns im Staate Oregon herrschte kürzlich große Aufregung. Das vierjährige Söhnchen eines Ingenieurs der Straße St. Johns-Albina kletterte auf die der Führung seines Vaters anvertraute Maschine, als sie, zur Abfahrt bereit, unbesichtigt in der Nähe der Station stand, und öffnete das Dampfventil. Einige Arbeiter bemerkten, wie sich die Lokomotive, auf der sich nur der Knabe befand, in Bewegung setzte. Die Leute waren jedoch zu weit entfernt, um zur rechten Zeit hindernd einzugreifen. In aller Eile benachrichtigten sie aber die Eltern des kleinen Durchgängers. Der beim Lärm sitzende Vater kurzte herbei und sah gerade noch das mit voller Geschwindigkeit davonraufende Dampfgeräusch um die nächste Kurve verschwinden. Verzweiflungsvoll taufte sich der Mann die Haare, und die Mutter des stündes, das dem Tode geweiht

zu sein schien, fiel in Ohnmacht. Die Kunde von der Wahrsamkeit des Kindes verbreitete sich wie ein Lauffeuer, und bald sammelte sich eine nach Hunderten zählende Menschenmenge vor dem Bahnhofe an. Frauen und Kinder jammernten um den hübschen, blondlockigen Jungen, dem Liebling aller, während die Männer dem sich wie ein Wahnsinniger gebärenden Vater Trost zusprachen und die unmöglichen Vorschläge machten, wie man die Rettung des kleinen Burschen bewerkstelligen könne. Das Einzige, was man thun konnte, bestand darin, von Station zu Station zu telephonieren, um die Beamten auf das Nähen der führerlosen Maschine aufmerksam zu machen. In Peninsular und Portsmouth erklärten sich mehrere beherzte Leute bereit, den Sprung auf die Lokomotive zu versuchen; doch als diese in Sicht kam, erkannte man sofort das Unausführbare des Vorhabens. In furchtbarem Tempo brauste das schnaubende Ungeheuer durch die beiden Stationen. Als nach Albina die Nachricht gelangte, entgen einige Ingenieure dem durchgehenden Dampfstoß entgegen, und zwar bis zu einer Steigung des Berges, wo die Geschwindigkeit der Lokomotive sich auf jeden Fall etwas vermindern mußte. Hier warteten die tapferen Männer auf das Nähen der Maschine. Gleich dem ersten von ihnen, einem Lokomotivführer Namens Woods, gelang es, den Handgriff zu erfassen; doch wurde er ungefahr zwanzig Meter weit geschleift, ehe es ihm möglich war, sich auf das Trittbrett zu schwingen. Der tollkühne Mann hatte wunderbarer Weise nur leichte Verletzungen davongetragen. Er übernahm die Führung, und die Maschine hielt vor der Station Albina. Der kleine Fred Woods saß stolz auf dem Blase, den sein Vater einzunehmen pflegte, und als man ihn herunterhob, erwarb er triumphierend, daß er ebenso eine Lokomotive führen könne, wie sein Papa. Den verzweifeltsten Eltern wurde die glückliche Rettung des Kindes sofort telephonisch mitgeteilt, und eine Stunde später traf der kleine Durchgänger mit der entführten Maschine und seinem heldenmütigen Ketter wohlbehalten in St. Johns ein.

(„Schweizer. Eisenbahnzeitung“).

Ein Schweizerarzt feiert seinen 101. Geburtstag.

Der seit vierunddreißig Jahren in der Nähe von Duang Hill, Colorado, ansässige Schweizerarzt Dr. Johann Jakob Eisenhut, trat am 2. April abhin in sein 101. Lebensjahr. Zur Feier des Tages stieg er mit seiner 88-jährigen Lebensgefährtin von den Bergen Colorados herab nach der Stadt Denver, die er seit dreißig Jahren nicht mehr gesehen hatte.

Dr. Eisenhut wurde am 2. April 1800 in Gerolshaus, Appenzel A. Rh., geboren. Im Jahre 1840 verheiratete er sich mit Frä. Anna Tobler, die zu Weihnachten 1812 geboren wurde. Das Paar hat drei Kinder. Im Jahre 1860 wanderte das Ehepaar nach Amerika aus. Nach kurzem Aufenthalt in Omaha, Neb., siedelten sie sich im County Gilpin im Staate Colorado an, wo sie zwischen Duang Hill und Kuffel Gulch ein schönes Landgut erwarben. Dr. Eisenhut praktizierte in dieser Gegend mit großem Erfolge als Arzt, bis er vor einigen Jahren infolge eines Bruches sich zur Ruhe setzen mußte.

Lenzburger Confitüren