

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

Rubrik: Echo aus Nah und Fern

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: 10.01.2026

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



Kaufen Sie Seide

nur in erstklassigen Fabrikaten zu billigsten Engros-Preisen, meter- und robeweise, für Strassen-, Gesellschafts-, Ball- und Braut-Toiletten. Modernste Neuheiten in unerreichter Auswahl in weiss, schwarz und farbig jeder Art. Tausende von Anerkennungsschreiben. 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 Ins. Mit siebenzehn Illustrationen im Text, sieben Kunstbeilagen und Schriftprobe des Meisters	3. Beil, Missionar, Basel. Sprüche aus dem Kurg- land. 182, 192
Ferd. Corradi. De Sepp. Gedicht in Appenzeller Mundart	169 Johs. Moosberger. Die Ventilation. Humoreske aus dem Schulleben. 183
Isabelle Kaiser. Die Nachtigall. Gedicht	176 Eduard Rob. Ulrich. Autorisierte Übersetzung von Elise Ebersold. 186
Meinrad Lienert. Der Strahler. (Vierte Fort- setzung)	176 Echo aus Nah und Fern. Umschlag u. Beilage Kochrezepte. 177 Titelblatt. Albert Anker: Der Herr Gemeindeschreiber.

Echo aus Nah und Fern.

Time is money.

Baurat R. Gölsdorff 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) Rad durchmesser; 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 Kilometern 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 Heizer gewechselt hatte, verlässt seinen Platz nicht mehr; alle Sinnen aufs äußerste gespannt, richtet er seine Aufmerksamkeit nur noch auf die Signale; für Wasser und Dampf forgt der Heizer.

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

Wieder auf freier Strecke, welche den ohrenbetäubende Lärm dem sanft knurrenden und singenden Geräusche, welches den Bahnen mit Stahlbahnen eigen ist. Immer noch steigert sich die Geschwindigkeit: 120, 125 und schliesslich 130 Kilometer*. Der Regulator ist ganz geöffnet, die Steuerung auf 25% Füllung vorgelegt. Nicht mehr in längeren Zwischenräumen feuert der Heizer ein: Konstant wirkt er Kohle auf, Kohle von acht-, neun- und selbst zehn- facher Verbundung.

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

Die Lichter der ersten Häuser der Vororte Londons tauchen auf. Immer zahlreicher werden sie; sie verschwimmen untereinander und bilden schliesslich eine völker-draumphosphoreszierende Lichtwolke: London.

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

Langsam fährt der Zug im weitgespannten Bogen der Panorama-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 Andelfingen.

Anerkennung über die bewundernswerte Führung auszudrücken: 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 antieblichen Zahl von 544 Bildern vorgezählt ist, stellt uns folgende Mitbürger vor:

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

Oberst Rudolf Windischeder von Männedorf, Kanton Zürich, ein Mann ohne Furcht und Tadel, pflichttreu seinem Lande dienend während einer langen Reihe von Jahren. Er starb den 6. Dezember 1899 in Zugern.

Es folgen zwei Männer des Verkehrswesens, Adolf Guyer von Bauma, Industrieller und Finanzmann, Präsident der Schweiz. Nordostbahn und Begründer der Jungfrau-Bahn; mitten aus seinem emsigen Wirken und Schaffen hat ihn der Tod abgerufen den 3. April 1899; und Philipp Birchmeier von Würenlingen im Aargau, der fräftige und vielverdiente Direktionspräsident der Nordostbahn.

Heinrich Carl Gunz von Zürich und Niederschaffhausen, überaus tüchtiger Industrieller, der sich in Gemeinde und Kanton um Schule und Kirche entschiedene Verdienste erworb. 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 „Am helligen Wasser“ und „Der König der Bernina“. Er leitete während 6 Jahren das Feuilleton der Neuen Zürcher Zeitung und wohnt nun als Redaktor der „Gartenlaube“ in Stuttgart.

Am Schluss des Heftes blicken wir in das heitere Antlitz des Sängers Melchior Schirrmann, Gerichtspräsident in Zugern, der mit seinem „Schwyzer Lüssli“ 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 Strecke St. Johns-Albina fleterte auf die der Führung seines Vaters anvertraute Maschine, als sie, zur Abfahrt bereit, unbedachtig 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 hindern einzugreifen. In aller Eile benachrichtigten sie aber die Eltern des kleinen Durchgängers. Der beim Lunch sitzende Vater stürzte herbei und sah gerade noch das mit voller Geschwindigkeit davonrasende Dampfgetüll um die nächste Kurve verschwinden. Verzweiflungsvoll rauhte sich der Mann die Haare, und die Mutter des Kindes, dass dem Tode geweiht

zu sein schien, fiel in Ohnmacht. Die Kunde von der Unglücksfahrt des Kindes verbreitete sich wie ein Lauffeuer, und bald sammelte sich eine nach Hundertenzählende Menschenmenge vor dem Bahnhofe an. Frauen und Kinder sammelten um den hübschen, blondlockigen Jungen, den Liebling aller, während die Männer dem sich wie ein Bahnfänger gebärdenden Vater Trost zusprachen und die unmöglichsten Vorschläge machten, wie man die Rettung des kleinen Bürschens bewerkstelligen könnte. Das Einzige, was man thun konnte, bestand darin, von Station zu Station zu telefonieren, um die Beamten auf das Rennen 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 unauflösliche Desaster des Vorhabens. In furchtbarem Tempo braute das schaumende Ungeheuer durch die beiden Stationen. Als nach Albina die Nachricht gelangte, eilten einige Ingenieure dem durchgehenden Dampfrohr entgegen, und zwar bis zu einer Steigung des Weges, wo die Geschwindigkeit der Lokomotive sich auf jeden Fall etwas verminderte. Hier warteten die tapferen Männer auf das Rennen der Maschine. Gleich dem ersten von ihnen, einen Lokomotivführer Namens Woods, gelang es, den Handgriff zu ergriffen; doch wurde er ungefähr zwanzig Meter weit weggeschleift, ehe es ihm möglich war, sich auf das Trittbrett zu schwingen. Der tollkühne Mann hatte wunderbare Weise nur leicht Verletzungen davongetragen. Er übernahm die Führung, und die Maschine hielt vor der Station Albina. Der kleine Fred Evans sah stolz auf dem Platz, den sein Vater einzunehmen pflegte, und als man ihn herunterhob, rief er triumphierend, dass er ebenso eine Lokomotive führen könnte, wie sein Papa. Den verzweifelten Eltern wurde die glückliche Rettung des Kindes sofort telefonisch mitgeteilt, und eine Stunde später traf der kleine Durchgänger mit der entflohnenen Maschine und seinem heldenmütigen Retter wohlbehalten in St. Johns ein. (Schweizer Eisenbahnzeitung).

* * *

Ein Schweizerarzt feiert seinen 101. Geburtstag.

Der seit vierunddreißig Jahren in der Nähe von Quartz 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 geschen hatte.

Dr. Eisenhut wurde am 2. April 1800 in Herisau, Appenzell A. Rh., geboren. Im Jahre 1840 verheiratete er sich mit Anna Tobler, die zu Weihnachten 1812 eben das Licht der Welt erblieb. Im Jahre 1860 wanderte das Ehepaar nach Amerika aus. Nach zweijährigen Aufenthalte in Omaha, Nebr., siedelten sie sich im County Gilpin im Staate Colorado an, wo sie zwischen Quartz Hill und Kujel 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