

**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 robenweise, 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. <b>Albert Anker</b> , der Meister von Ins. Mit siebenzehn Illustrationen im Text, sieben Kunstbeilagen und Schriftprobe des Meisters . . . . .	169	J. Veit, Missionar, Basel. Sprüche aus dem Kur-land . . . . .	182, 192	<b>Kunstbeilagen.</b> Albert Ankers Bildnis. Vervielfältigung von Paul Robert.	
Ferd. Corradi. De Sepp. Gedicht in Appenzeller Mundart . . . . .	176	Johs. Moosberger. Die Ventilation. Humoreske aus dem Schulleben . . . . .	183	Albert Anker. Hohes Alter. Gemälde.	
Isabelle Kaiser. Die Nachtigall. Gedicht . . . . .	176	Edvard Rob. Kistli. Autorisierte Uebersetzung von Elise Gerold . . . . .	186	" " Das Erdbeer-Marelli. Aquarell.	
Weinrad Viener. Der Strahler. (Werte Fortsetzung) . . . . .	177	Echo aus Nah und Fern . . . . .	Umschlag u. Beilage	" " Der Schneemuß. Gemälde.	
		Titelblatt. Albert Anker: Der Herr Gemeindefreier.		" " „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 R. Gölzendorf 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 Bahnhof von Derby ein, gezogen von einer der großen Johnson'schen ungekuppelten Schnellzug-Lokomotiven mit 7' 6" (2-286 n) Radabmesser; 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 Heizer 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 Heizer.

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 Bahnschienen erscheinen der Dure nach verzerrt; die Geschlechter der auf dem Perron verweilenden Personen vereinigen sich zu einem hellen, breiten Streifen. Strachend und tosend geht es über die Weichen, gegen die Spitze, über Bergkette und Kreuzungen!

Wieder auf freier Strecke, weicht der ohrenbetäubende Lärm dem sanft murmelnden und singenden Geräusch, welches den Wagen 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 Heizer 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 Semaphoren 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 Perlstrahlen 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

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 Lob gekündet hat. Während 30 Jahren gehörte er der Regierung seines Heimatkantons an, sowie mehrere Jahre dem National- und dem Ständerat.

Oberst Rudolf Bindschedler von Minnedorf, 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 Gujer von Bauma, Industrieller und Finanzmann, Präsident der Schweiz, Nordostbahn und Begründer der Jungfrau- und Yverdon-Bahnen, und Philipp Birchmeier von Würenlingen im Aargau, der fröhliche und vielbeschiedene Direktionspräsident der Nordostbahn.

Heinrich Carl Cuz von Zürich und Aargau, ein überaus tüchtiger Industrieller, der sich in Gemelnde und Kanton um Schule und Kirche entscheidende 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 „An helligen 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 bilden wir in das heitere Antlitz des Sängers Melchior Schürmann, Gerichtspräsident in Luzern, der mit seinem „Schwitzer 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 Strecke St. Johns-Albina kletterte auf die Führung seines Vaters anvertraute Maschine, als sie, zur Abfahrt bereit, unauffällig 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 Lärm sitzende Vater stürzte herbei und sah gerade noch das mit voller Geschwindigkeit dahondraufende Dampfgeräusch um die nächste Kurve verschwinden. Verzweiflungsvoll taufte sich der Mann die Haare, und die Mutter des stundens, 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 umständlicher gebärdender Vater zusprachen und 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, eilten einige Ingenieure dem durchgehenden Dampfzug entgegen, und zwar bis zu einer Steigung des Berges, wo die Schnelligkeit 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 ungefähr 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 Bage, den sein Vater eingenommen pflegte, und als man ihn herunterholte, rief 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. Eisenbahngelung“).

\* \* \*

#### Ein Schweizerarzt feiert seinen 101. Geburtstag.

Der seit vierunddreißig Jahren in der Nähe von Quark Hill, Colorado, ansässige Schweizerarzt Dr. Johann Jakob Eisenhut, trat am 2. April abhin in sein 101. Lebensjahr. Zur Feier des Tages flog 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 Gerisau, Appenzel A. Rh., geboren. Im Jahre 1840 verheiratete er sich mit Frä. Anna Tobler, die zu Weihnachten 1812 ebenfalls das Licht der Welt erblickt hatte. Im Jahre 1860 wanderte das Ehepaar nach Amerika aus. Nach kurzem Aufenthalte in Omaha, Neb., siedelten sie sich im County Gilpin im Staate Colorado an, wo sie zwischen Quark Hill und Russell 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.

\* \* \*

\*) Dies entspricht annähernd der Distanz Burgdorf-Genf oder Basel nach Anselingen.

# Lenzburger Confitüren