

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 13 (1909)

Rubrik: Illustrierte Rundschau

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

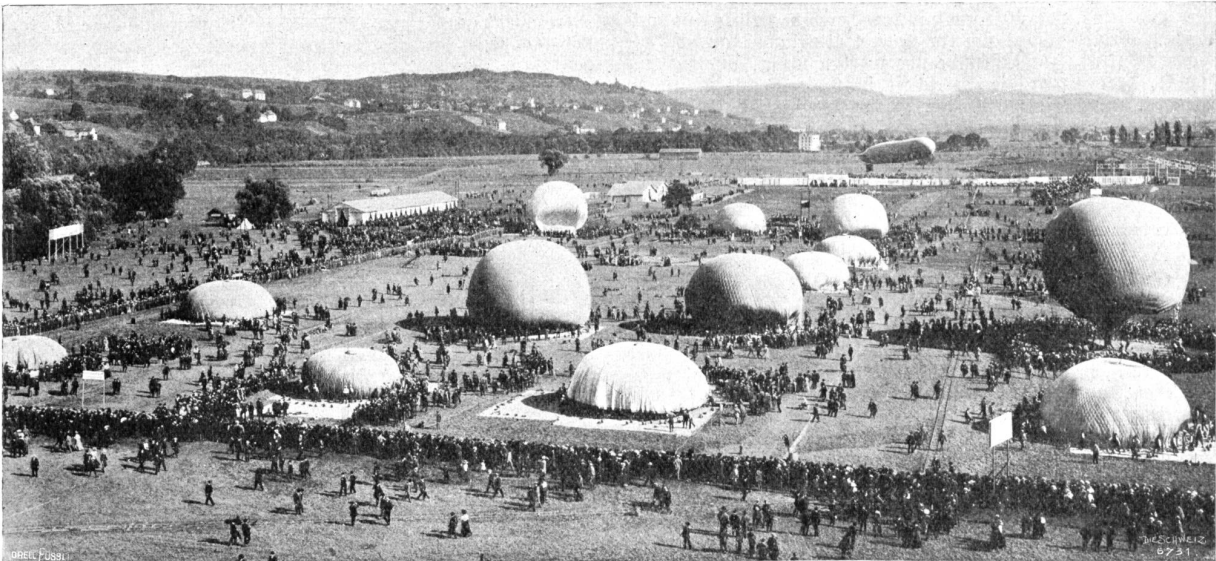
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 21.02.2026

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



Füllplatz am Gordon Bennett-Wettfliegen für die Dauerfahrt am 3. Oktober. Phot. Ph. & E. Zink, Zürich.

Politische Uebersicht.

* Zürich, Mitte Oktober.

Die Enthüllung des Weltpostdenkmals in Bern hat der Kulturwelt eine Schöpfung wieder in Erinnerung gebracht, die uns durch die Macht der Gewohnheit längst zur Selbstverständlichkeit geworden und doch wie kaum eine andere unsere dankbare Bewunderung verdient. Es war eine Tat, eines Denkmals in Granit wohl wert, als Stephan und seine Kollegen in Bern den Weltpostverein ins Leben riefen. Ist es nicht eine staunenswerte Einrichtung, die uns gestattet, im entlegensten Bergdörfchen dem eidgenössischen Postbriefkasten eine Botschaft an den fernen Freund oder Verwandten anzuvertrauen, mit der fast unfehlbaren Sicherheit, daß er sie erhalten wird, ob er nun einsam auf einer südafrikanischen Plantage haust oder im 24. Stockwerk irgend eines Himmelsstrahers in San Franzisko. Und mit welch einem lächerlich geringen Betrag können wir es bewirken, daß die Kourierzüge für uns zur Meeresküste haften, riesige Ozeandampfer unsere Botschaft über die Meere tragen und in irgend einer wildfremden, durch die halbe Welt von uns getrennten Stadt unser Brief im Postamt von Hand zu Hand geht, dem Boten des Quartiers zugeteilt und von ihm bis an die Tür des Empfängers getragen wird. Wir glauben nicht, daß irgend eine technische Erfindung unserer Tage, und sei sie noch so großartig, sich an Bedeutung und segensreicher Wirkung für die Menschheit messen kann mit der wunderbaren, weltumspannenden Organisation des Weltpostvereins, deren Grundlage das Gefühl der Solidarität und des gegenseitigen Zutrauens der Menschen bildet.

Einen Gedenktag anderer Art feierten am 7. Oktober unsere Nachbarmonarchien Deutschland und Oesterreich. Ein Menschenalter ist es her, seitdem Bismarck und Andrássy den Vertrag schlossen, der durch den spätern Beitritt Italiens zum Dreibund wurde. Die Geschichte dieser drei Jahrzehnte hat es erwiesen, daß der Dreibund ein Hort des Friedens war und

dadurch zur unschätzbaren Wohltat wurde nicht nur für die verbündeten Nationen, sondern für Europa und die Welt. Manche gefährliche Probe hat er bestanden und in den bedenklichsten Krisen sich als absolut zuverlässig bewährt, so besonders bei dem noch nicht lange hinter uns liegenden bosnischen Abenteuer, wo einzig und allein die deutsche Bundesstreue für Oesterreich Europa vor einem blutigen Krieg bewahrte. Dankbar mögen heute die österreichischen Staatsmänner den Dreibund hochleben lassen, aber es ist ganz in Ordnung, wenn ihnen bei dieser Gelegenheit von unabhängigen deutschen Blättern in Erinnerung gerufen wird, daß man denn doch ein andermal gerne rechtzeitig unterrichtet sein möchte, wenn Oesterreich wieder eine große diplomatische Aktion mit möglicherweise unabsehbaren Folgen zu unternehmen wünsche. Soll man für den Bundesgenossen die Haut zu Markte tragen, so möchte man auch beizeiten wissen, warum und wofür.



Major von Parfival.

Und noch eine Erinnerungsfeier darf hier erwähnt werden, so abgeschmackt uns der Byzantinismus erscheint, dem sie entsprang. Es ist die Denkmalenthüllung von Helmstadt, wo Prinz Ludwig von Bayern im Krieg von 1866 verwundet worden ist. Sie ist bemerkenswert durch die Rede, welche der Geehrte, ein gescheidter und klarer Kopf, bei dem Anlaß gehalten hat. Seine Ansprache galt namentlich den Deutschen in Oesterreich, die er zur Einigkeit und zum Zusammenhalten mahnte. Sehr interessant und lebenswahr schilderte der Redner die prekäre Lage der Stammesbrüder in der Doppelmonarchie und führte aus, daß durch das gewaltsame Hinausdrängen Oesterreich-Ungarns aus Deutschland die Herzogslagader des Deutschtums in Oesterreich-Ungarn unterbunden wurde. Seinen tröstenden Hinweis auf den Dreibund schloß der königliche Redner mit den Worten: „Es ist eine eigene Erscheinung, daß dieser Dreibund ungefähr das Gebiet umfaßt, das das

heilige römische Reich deutscher Nation darstellt. Freude war letzterem wenig beschieden, umjomehr dem heutigen Bund.“

Frankreich betrauert den Verlust seines lenkbaren Militär-Luftschiffes „La République“, das einer verhängnisvollen, dem Publikum zulieb ihm zugemuteten Ueberanstrengung zum Opfer fiel und seine vier Insassen mit ins Verderben riß. Auf politischem Gebiet kündigt sich ein neuer Kulturkampf an, da die römische Kirche zur Offensive überzugehen scheint und sich anschickt, dem Staat die Herrschaft über die Schule streitig zu machen. Der Hirtenbrief der Kurie, welcher die Katholiken auffordert, der gottlosen Staatsschule die Kinder zu entziehen und sie den geistlichen Schulen anzuvertrauen, wird von der politischen Welt als Kriegserklärung des Papstes aufgefaßt, und das sollte er wohl auch sein.

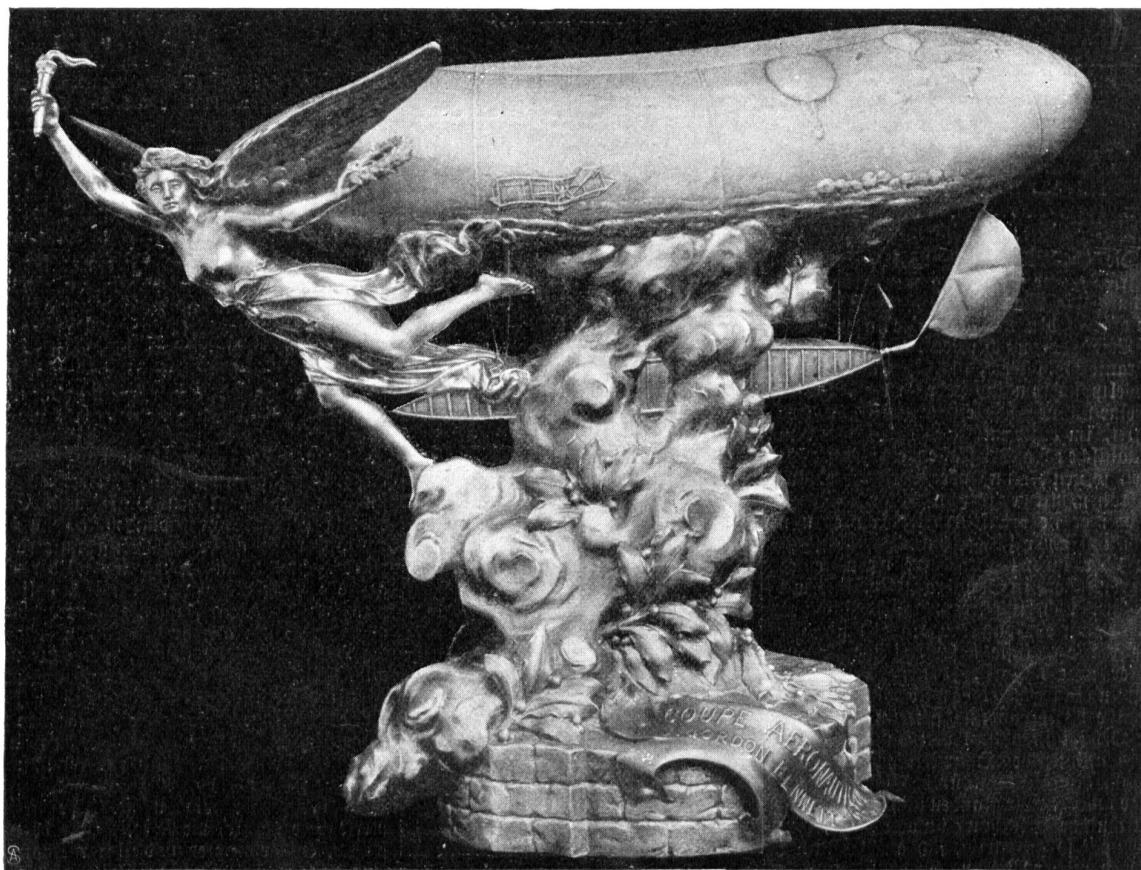
Den Spaniern sind in Marokko einige kriegerische Erfolge beschieden gewesen — die Besetzung von Mador und Seluan und die Eroberung des Guruguberges —, die aber noch weit davon entfernt sind, den ersehnten Friedensschluß herbeizuführen. Die besiegten Kabylen fühlen sich noch immer nicht „vernichtet“ genug, um zu Kreuz zu kriechen, und bereits regt sich auch schon die mißtrauische Eifersucht Frankreichs, welches das Vordringen der spanischen Heeresäulen mit Argwohn beobachtet und den Moment erwartet, da es gestützt auf die Algecirasakte — oder auch ohne diplomatische Bemäntelung werde Halt gebieten können. Die Siegesfeiern von Madrid waren entschieden verfrüht.



Das Gordon Bennett-Wettfliegen in Zürich vom 1. bis 3. Oktober 1909.

Der Kampf in den Lüften ist ausgefochten; noch wird zwar am grünen Tische ernsthaft geprüft, diskutiert und nachgemessen, in weissen Hände die wertvolle Trophäe, die der amerikanische Zeitungsmann James Gordon Bennett vor vier Jahren stiftete, für das kommende Jahr als Sieger zu legen sei, doch die Feststadt Zürich rüstet ab, und auch der Startort

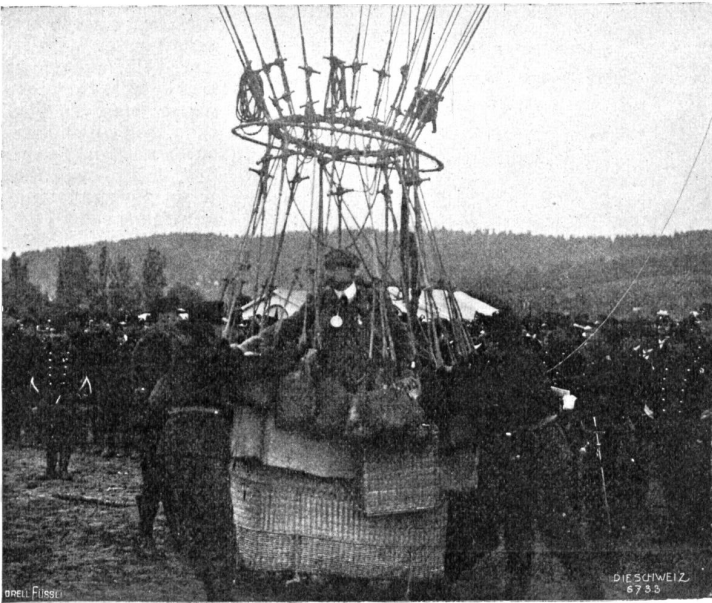
als Startort für die internationale Ballonwettfahrt bestimmt wurde, das eine gewaltige Leistung erheischende Arrangement glänzend durchgeführt, dank der Aufopferung einer großen Anzahl Männer, die sich in den Dienst der Sache stellten, dank dem Entgegenkommen der Bevölkerung und der Behörden, dank aber vor allem der Leistungsfähigkeit seines Gaswerkes, von



Die Coupe „Gordon Bennett der Lüfte“.

Schlieren, der durch einen Massenbesuch von annähernd einer halben Million Menschen aus seiner sonst idyllischen Ruhe für eine halbe Woche zur Großstadt ad hoc avancierte, besinnt sich wieder seines Alltagslebens und reißt das letzte Tribünenstück, die letzte Bretterwand nieder. Der Gordon Bennett-Tage Last war groß, doch nicht vergebens: Zürich hat, was viele mit allem Ernste von dem Moment an bezweifelten, da diese Stadt

dessen Können oder Nichtkönnen in erster und letzter Linie die Entscheidung abhing. Der Erfolg ist umso höher anzuschlagen, als dem Feste das angenehme Stimulationsmittel größerer Anlässe, das patriotische Moment, fast vollständig fehlte, und da in den letzten Monaten der Ballonluftschiffahrt durch die rapid in die Höhe schnellen Erfolge der Aviatik ein ernsthafter Konkurrent entgegentrat, der siegreich alles niederzu-



Oberst Schaech mit „Helvetia“.

fantern drohte. Wäre es gelungen, einen Mériot, Latham, Courtis oder wie die Aviatiker alle heißen mögen, zum Fluge ins Limmattal zu bringen, hätte Graf Zeppelin am Gordon Bennett-Tage sein Behältnis vom Bodensee her gen Zürich steuern lassen, was wäre das erst für ein Jubeltag geworden; so aber mußte sich die Feststadt mit den „aerostatischen Kugeln“ begnügen und dem Schicksal danken, daß wenigstens Major von Parjeval Wort hielt und sein lenkbares Luftschiff, den Typ der unstarrbaren Luftfahrzeuge, zu den Festlichkeiten nach Zürich dirigierte. Der „Parjeval“ kam freilich nicht in der Luftlinie, sondern per Bahn und auch punkto Schönheit der Form, Größe und Dauerleistung kann er es mit Zeppelins Riesenzigarre nicht aufnehmen, aber seine Lenkbarkeit bewies er glänzend, und als er von Schlieren am 3. Oktober gegen die Mittagsstunde aufsteigend, in flottem Zuge gegen den See fuhr und über Zürich stand, da jauchzten auch ihm Tausende und Abertausende zu als einem kühnen Bezwingen des weiten Luftreiches, der sich Wind und Wolken dienstbar zu machen und der sein „glücklich Schiff“ siegreich im Kampf der Elemente zu steuern versteht.

„Glück ab!“ lautet der letzte Gruß, wenn die Luftschiffer in die Höhe steigen, „Glück ab!“ mußte das Motto lauten für das Ganze, „Glück ab!“ von der ersten bis zur letzten Minute, für alle die vielen Sonderereignisse im Gausche des großen Anlasses, für jede hoffnungsreiche Tat, jede emsig vorbereitete Handlung zum Wohle der Veranstaltung. Wer nur ein Wispchen hinter die Koulissen sehen konnte, mußte rasch erkennen, welche ungeheure Arbeit zu erledigen war. Denn Anlässe von so ausgesprochen internationalem Charakter ließen sich nicht aus dem Sandgelenk heraus erledigen und mit dem üblichen Festgeleise war dabei nicht zu operieren. Ziel aber auch der nationale schweizerische Anstrich weg, so saßen seine Arrangeure doch von allem Anfang an die Sache als eine unser Land durchaus und im höchsten Maße interessierende Angelegenheit auf, die flott und schneidig an die Hand genommen werden mußte, sollte die kleine Schweiz vor dem Ausland gut bestehen können. Man übersehe nicht, daß die Jahre vorher, Paris, St. Louis, Berlin, alles Weltstädte, von mehr als der zehnfachen Einwohnerzahl wie Zürich, die Gordon Bennett-Wettfliegen durchgeführt hatten, denen ganz andere Mittel zur Verfügung standen, als Zürich,

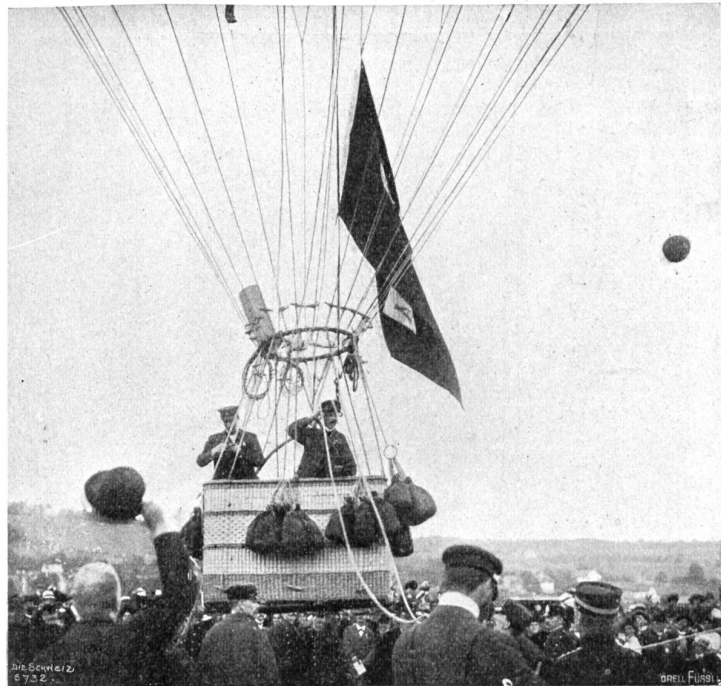
bezw. der Schweiz, in der das Interesse an aeronautischen Dingen bisher noch nicht allzu üppig gediehen war. Aus diesen Tatsachen heraus schälte sich für die Organisationen, an deren Spitze Regierungsrat Dr. Haab in Zürich stand, die Erkenntnis, daß nur auf breiter Grundlage etwas erreicht werden könne, und eben diese kam dem Anlaß rasch zugute, hob ihn, wenn ich so sagen darf, aus dem lokalen Milieu heraus und verpflanzte ihn auf gut fundierten schweizerischen Grund. Die Uebernahme des Ehrenvorsitzes durch Bundesrat Dr. Forrer war eine vielversprechende Bürgschaft dafür, daß man mit der Stellung auf breiten Boden das Richtige getroffen hatte.

* * *

Es kann hier nicht der Ort sein, über die einzelnen Programmnummern des Festes in aller Ausführlichkeit zu erzählen, nachdem sich die Tagespresse bereits des Stoffes bemächtigt; denn 400 Pressevertreter aus aller Herren Länder waren bei dem Wettfliegen in Zürich anwesend, bereit, mit allen Details die einzelnen Etappen zu schildern. In diesen Zeilen kann es sich nur um einen Generalüberblick handeln, der in knappen Sätzen lediglich den bedeutendsten Anlässen der Gordon Bennettwoche gerecht zu werden versuchen will.

Neben dem eigentlichen Wettfliegen um die „Coupe Gordon Bennett“ (wir bringen ein Bild des Wanderpreises in der heutigen Nummer), die eine Distanzfahrt ist und keine Dauerfahrt, wie irrtümlicherweise vielerorts beharrlich angenommen wird, hatte der schweizerische Aeroklub in Anlehnung an das Berliner Arrangement des letzten Jahres auch eine Zielfahrt und eine weitere Dauerfahrt, beide mit internationaler Grundlage, in sein Festprogramm aufgenommen. Für die drei Konkurrenzen gingen die Anmeldungen, speziell aus Deutschland und der Schweiz, derart zahlreich ein, daß nicht weniger als 72 Ballons mit einem Gesamtvolumen von zirka 115,000 Kubikmeter in die Startlisten eingetragen werden konnten, von denen dann 64 an den Wettfliegen teilnahmen.

Eine Donnerstag den 30. September im Kantonsratssaal stattfindende Sitzung der Fédération aéronautique internationale, die Prinz Roland Bonaparte präsiidierte, trug mehr

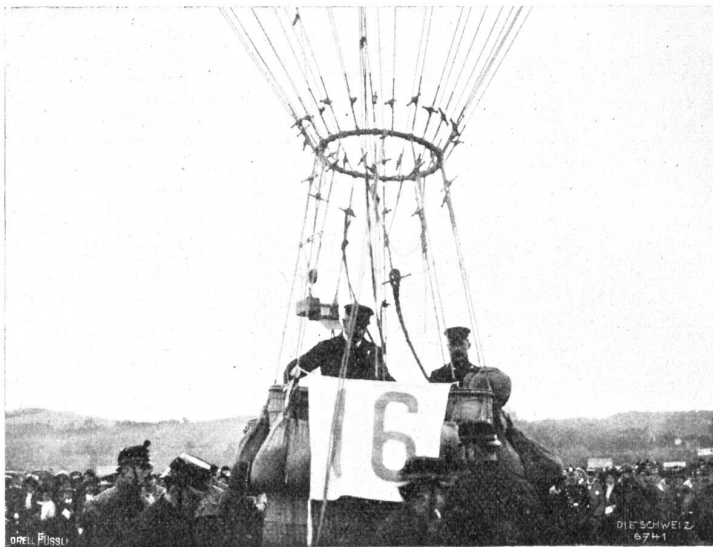


Hauptmann Meßner mit „Aurora“.

intimeren Charakter; seine Veranstalter hatten wohl auch gar nicht das Bedürfnis, beachtet zu werden, da sie sogar von Anfang an und zwar auf Antrag der Franzosen die Presse aus dem Saale wiesen, so wenig geheimnisvolle Dinge es in ihren Reihen auch zu erledigen gab.

Mit der Zielfahrt, die Freitag den 1. Oktober, vormittags 11 Uhr, stattfand, nahmen die Festlichkeiten dank des herrlichen Herbsttages ihren vielversprechenden Anfang. Eine große Zuschauermenge hatte sich zu dem interessanten und für die Schweiz neuen Schauspiel auf dem in unmittelbarer Nähe des städtischen Gaswerkes in Schlieren errichteten umfangreichen Festplatz eingefunden, um in

kurzen Intervallen 27 Ballons aufsteigen zu sehen. Unsere schweizerischen Piloten präsentierten sich in Uniform; stramm salutierend gingen sie hoch und strebten, von mittlerem West getrieben, dem von ihm bestimmten Ziele zu. Der Wind war unserem Lande hold; Dr. Farner, Bern, der mit dem bekannten schweizerischen Ballon „Mars“ aufgestiegen war, landete kaum 500 Meter vom Ziel in Altikon entfernt und sicherte damit den ersten auf 2000 Franken gewerteten Preis seiner Heimat. Hauptmann Meßner, der letztes Jahr mit Oberst Schaeck im Ballon „Helvetia“ 73 Stunden unterwegs blieb und nach gefährlicher Fahrt schließlich als Sieger der III. Gordon Bennettfahrt an der norwegischen Küste niedergehen konnte (vergl. Jahrgang 1908 „Illust. Rundschau“, pag. II—V und X) leistete sich ein kleines Extravergnügen; er ließ den alten Militärkesselballon „Luginsland“ füllen und zog mit ihm, diesmal natürlich freigegeben, dem Ziele zu. Die etwas unförmige



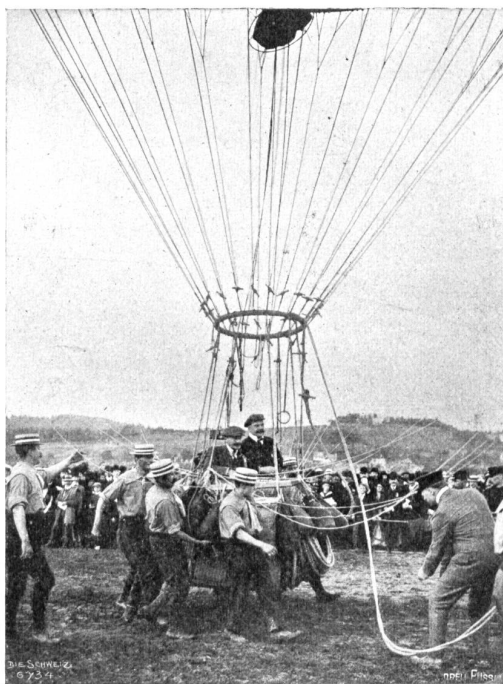
Der deutsche Ballon „Hessen“, Führer R. Engelhard, Frankfurt, Sieger der Weisfahrt.
Phot. Anton Krenn, Zürich.

Riesenwurf machte dem Publikum ein ganz besonderes Vergnügen und weckte bei Nichtorientierten sofort die Meinung, daß es sich dabei nur um einen „Zeppelein“, wenn auch kleineren Formates, handeln könne.

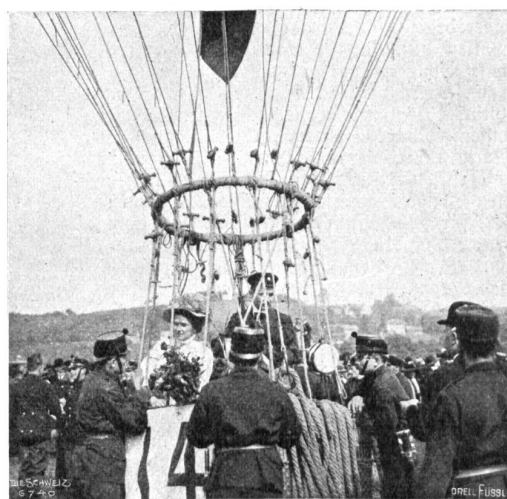
Der Start verlief sich glatt und interessant ab; nach kurzen Kommandorufen „Achtung!“ „anlüften!“ „aufziehen!“ „los!“ wurden die Ballons jeweils vom Startkommissär abgelassen. Die Ausrüstung für diese nicht auf lange Dauer berechnete Fahrt war meist sehr einfach; außer dem Schleppseil, dem Barographen und den nötigen Sandsäcken, dem

„kostbarsten und edelsten Gut jeder Ballonfahrt“, nahm ein Fahrer hier und da noch ein Windrädchen oder ein meteorologisches Instrument mit an Bord. Noch am gleichen Abend gegen 5 Uhr waren die meisten Ballone als gelandet gemeldet, von denen, wie bemerkt, der Ballon „Mars“ den ersten Platz belegte, „Vers l'Azur“, Belgien, Führer Liefmans, mit 1400 km Distanz den zweiten, „Vise“, Schweiz, Führer Oberst. W. Leber, mit 1600 km Distanz den dritten und „Kumulus“, Schweiz, Führer Hauptmann D. Schmid, mit 1750 km Distanz den vierten.

Der Nachmittag des gleichen Tags brachte die Weisfahrt, zu der in drei Klassen insgesamt 21 Ballons aufstiegen, darunter als einziger schweizerischer Vertreter der Ballon „St. Gotthard“ mit Dr. de Quervain, von dessen Begegnung mit dem Nordpolfahrer Dr. Cook wir in letzter Nummer berichten konnten, als Führer. Der Westwind war seit dem Vormittag böß abgelaufen; nur in allgergütlichster Fahrt konnte ein Teil der Ballons den Weg über den Käferberg gegen den

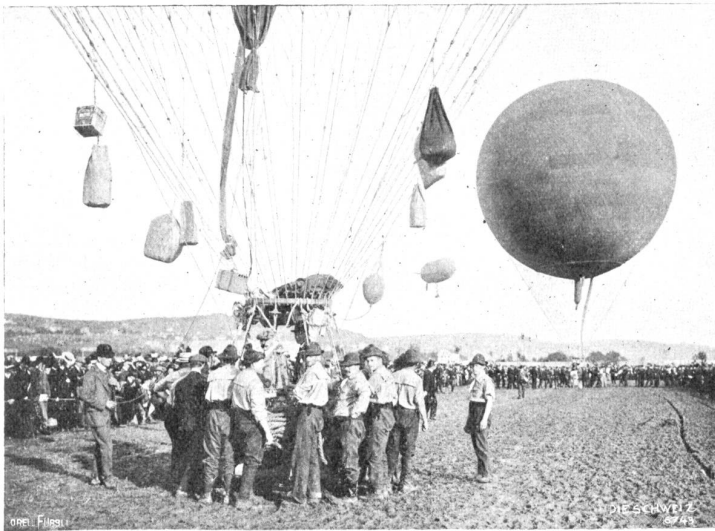


D. de Beaclair mit „Cognac“. Phot. Anton Krenn, Zürich.



Dr. Farner, Bern, mit „Mars“, Sieger der Zielfahrt.
Phot. Anton Krenn, Zürich.

Bodensee zu erledigen. Den Zuschauern freilich bot sich dadurch das imposante Bild einer gediegenen Ballonrevue; deutlich bekam dabei der größte eben abgelassene Ballon seinen Weg der kommenden Verjüngung vorgezeichnet durch ein halbes Duzend



Der englische Ballon „The Planet“ vor der Abfahrt. Die geringe Größe des Korbes zwang die Insassen, ihren Proviant im Netzwerk aufzuhängen.
Im Hintergrund der amerikanische Ballon „America II“, in den Lüften der „Parjeval“.
Phot. Anton Krenn, Zürich.

seiner Gefährten, die als kleinere und immer kleinere Punkte ihm voraus davonzogen. Ein deutlicher Führer dieser Fahrt ging mit aller Vorsicht in den Kampf; um auch den schwierigsten etwa drohenden alpinen Schwierigkeiten gewachsen zu sein, hatte er sich einen Bergführer aus Tirol verschrieben, der zum ersten Mal bei dieser Gelegenheit eine Lustreise unternahm. Seiner Miene nach zu schließen, wäre diesem die Bezwingung des bitterbösesten Gipfels hundertmal lieber gewesen, als dieser unheimliche, in voller Untätigkeit erfolgende Aufstieg. In der Siegerliste dieser Fahrt dominierten die Deutschen; sie belegten in allen drei Klassen die ersten Plätze und zwar durch „Habsburg II“ in Klasse III, 901—1200 cbm, Führer Sticker, Fahrstrecke 246 km, Fahrzeit 9 Stunden 1 Minute, Landungsort Wörms, Mittelranken, „Hessen“ in Klasse IV, 1201—1600 cbm, Führer A. Engelhardt, Fahrstrecke 416 km, Fahrzeit 15 Stunden 50 Minuten, Landungsort Veneschan bei Vilsen und „Graf Zeppelin“ in Klasse V, 1601—2000 cbm, Führer D. Korn, Fahrstrecke 235 km, Fahrzeit 20 Stunden 15 Minuten, Landungsort Kaisheim bei Donauwörth. Den Spezialpreis des Bundesrates für die längstdauernde Fahrt, bestehend in einer Marmorstatue von Amlehn «la jeune nature», erhielt der deutsche Ballon „Bommern“, Führer D. Müller, der nach 22 Stunden 51 Minuten in Langgöns, 344 km vom Aufstiegsort entfernt, niederlag. Der Spezialpreis für das bestgeführte Vordbuch fiel an den Führer des Ballon „St. Gotthard“, Dr. de Quervain, der in der Rangliste als Sechster, 281 km vom Aufstiegsort entfernt, in Neustadt in Mittelfranken landete.

Das offizielle Bankett im großen Saal der Tonhalle, an dem gegen 500 Personen teilnahmen und bei dem Bundesrat Dr. Forrer, der Präsident des Organisationskomitees, Regierungsrat Dr. Haab und Stadtpresident Billiet die Gäste offiziell begrüßten, leitete zu dem Samstag hinüber, der leider total verregnet wurde und den Lehm Boden des Startplatzes in einen Sumpf entseztlichster Art verwandelte. Es gehörte eine gehörige Dosis von Sportfreudigkeit bzw. Neugierde dazu, hier durchkommen zu wollen, wo jeder Schritt ein rettungsloses Versinken in den tiefsten Morast bedeutete. Wütende Winde rüttelten an dem gefüllt bereit liegenden „Parje-

val“, und als gegen die Mittagsstunde aufs Neue Regenschauer einsetzten und neue Winde heulten, mußte die Parole ausgegeben werden, daß ein Start des „Parjeval“ bei diesem Wetter nicht riskiert werden könne, und mit gemischten Gefühlen zog die enttäuschte Menge nach der Stadt zurück, den etwa 60 Meter langen Ballon den Mannschaften der schweizerischen Ballonkompanie überlassend, die Arbeit genug hatte, dem beweglichen Behälter über Nacht das Durchbrennen zu vermeiden.

Am Sonntag dann freilich machte der Ventbare die Enttäuschung glänzend quitt und fuhr bei lachendem Sonnenschein in grandiosem Zuge und Absolvierung der packendsten und interessantesten Manöver über Zürichs Häufermeer. 46 Minuten nach 11 Uhr am 3. Oktober geschah es, daß der erste Aufstieg eines lenkbaren Luftschiffes von Schweizerboden aus erfolgte, und 12 Uhr 24 Minuten seine erste Landung. Beinahe unbemerkt unternahm auch Bundesrat Forrer am Nachmittag eine kurze Rundfahrt mit dem „Parjeval“ und schwenkte über der Tribüne begeistert seinen grauen Schlapphut.

Unter ungeheurem Andrang der Zuschauer — nach einer Schätzung sollen 3—400,000 Menschen auf und um den Startplatz herum gewesen sein — erfolgte Sonntag Nachmittag 3 Uhr der Start der Gordon Bennettsfahrer. 20 Ballons, die neun Staaten vertraten, hatten gemeldet; doch traten die Spanier im letzten Moment zurück und Italien mußte auf seinen nicht eingetroffenen dritten Fahrer verzichten. Von Deutschland, der Schweiz, Frankreich und Belgien waren je 3 Ballons am Startplatz, von Italien 2, von Oesterreich, Amerika und England je 1. Alle Ballons kamen glatt ab; jeweils von der Nationalhymne ihres Landes begleitet und unter den Zurufen der Menge entlassen, stiegen sie rasch und nahmen mit wenigen Ausnahmen ihren Kurs ziemlich scharf in östlicher Richtung, also in den Geleisen der bekanntesten schweizerischen Luftstraße, die nach dem Bodensee führt. Mit packender Herzlichkeit verabschiedete sich die Menge besonders von den schweizerischen Fahrern, von denen vier schon letztes Jahr die Schweiz im Kampfe um die Coup vertreten hatten; Oberst Schaeck, der diesmal wiederum mit der „Helvetia“ fuhr, hatte als Stellvertreter den jungen Piloten Paul Armbruster aus Bern an Bord, Hauptmann Meßner führte in Begleitung von Mr. Givaudan aus Lausanne dessen Ballon „Azura“ und Victor de Beaclair hatte auch diesmal wieder mit Dr. Viehli, Randerfieg, als Begleiter den Ballon „Cognac“ gemeldet, der letztes Jahr ebenfalls gestartet war. Bundesrat Forrer ließ es sich nicht nehmen, persönlich im letzten Moment noch vom Führer der „Azura“, mit dem er letztes Jahr eine Ballonfahrt unternommen hatte, Abschied zu nehmen. Gegenstand besonderer Ovationen war auch Oberst Schaeck,

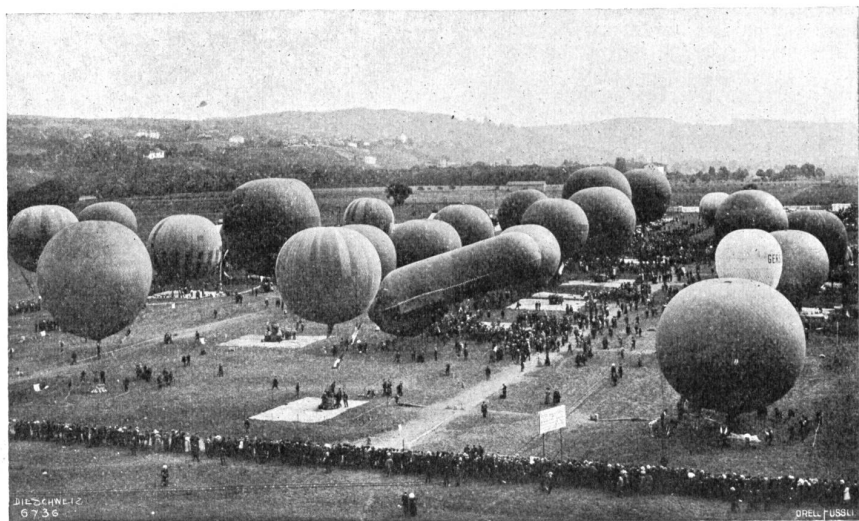
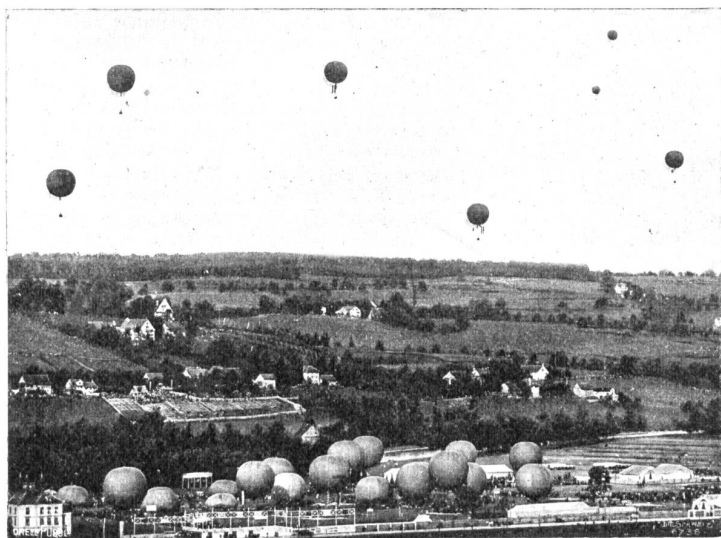


Bild vom Füllplatz mit 23 Ballons der Biersfahrt; in der Mitte der Fesselballon „Eugensland“, der als Freiballon startete. Phot. Ph. & E. Link, Zürich.



Blick von der Schliererhöhe aus gegen Unterengstringen. Phot. H. Lunte, Zürich.

weitaus der älteste aller startenden Führer. Es will fürwahr für einen Mann, der nahe vor dem sechzigsten Altersjahr steht, etwas heißen, noch die Strapazen und Gefahren einer solchen Fahrt auf sich zu nehmen.

Die Ausrüstung einzelner Ballons für diese auf lange Dauer und weite Strecken berechnete Fahrt war in raffinierter Weise vorgenommen worden. Wasseranker, Schwimmgürtel, Pelze, Sauerstoffapparate, eine Fülle meteorologischer Instrumente, Korkplatten, elektrische Beleuchtungseinrichtungen, Ma-

tragen, Bergstöcke, Eispickel, Bergschuhe wurden mitgeführt und dazu ein Kartenmaterial, als gelte es die ganze Welt abzufliegen. Zur Vorseorge hatte die Sportskommission auch jedem Fahrer einen Paß für Rußland, die Türkei und Frankreich mitgegeben, Länder, in denen fremde Ballons ganz besonderer Schikanen ausgesetzt zu sein pflegen. Gegen halb 8 Uhr abends war auch die „Helvetia“ als letzter Ballon hinter dem Hügel verschwunden und ein Anlaß hatte damit sein Ende erreicht, der zwar viel Mühe und Arbeit, der aber auch hohen Genuß bereitere und den keiner so bald vergessen wird, der dabei gewesen.

* * *

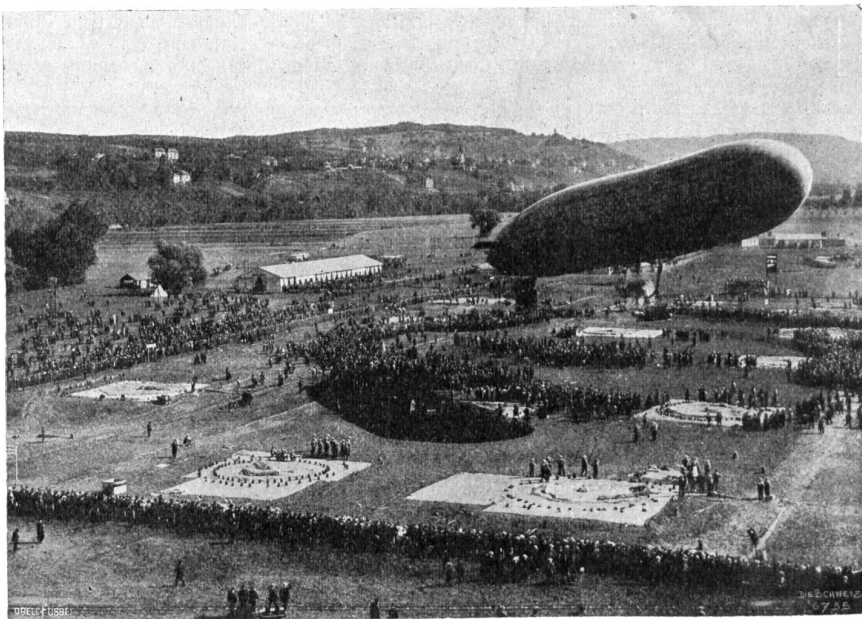
Zur Stunde ist der Sieger noch nicht bekannt; möglich, daß es der Amerikaner Mir, möglich daß es der Franzose Leblanc, möglich auch, daß es unser populärster Luftschiffer Hauptmann Meßner ist. Ersterer ist zwar am weitesten, gegen 1150 km, in die Nähe von Warschau gekommen, doch geht das Gerücht, er habe eine nicht erlaubte Zwischenlandung in Böhmen vorgenommen und er müßte, wenn sich die Nachricht bewahrheiten sollte, disqualifiziert werden. Leblanc und Meßner haben nach den ersten Berechnungen fast die gleiche Distanz zurückgelegt und es wird der subtilsten Prüfung der Sportskommission bedürfen, hier den richtigen Entscheid zu fällen. Ehre dem Sieger, welchem Lande er auch angehört; denn im sportlichen Wettkampf gibt es glücklicherweise keine verflaumten Bedingungen und den besten Leistungen fällt der Lorbeer zu. Wir aber wollen uns von Herzen freuen, daß der Kampf im glücklichen Gegensatz zu den Ereignissen des letzten Jahres ohne jeden Unfall verlief und daß jeder Fahrer das Ziel jedes Aufstieges gefunden hat: Gut Land!

Willy Bierbaum.

Das Weltpostdenkmal in Bern.

Am 4. Oktober fand in Bern in Anwesenheit einer großen Zahl von Delegierten der dem Weltpostverein angehörenden Staaten die Einweihung des Weltpostdenkmals statt, das im Jahr 1900 anlässlich des fünfundsingzigjährigen Jubiläums der Gründung dieser postalischen Völkergemeinschaft beschlossen worden war. Dem damaligen ebenfalls in Bern stattgefundenen Kongreß wurde von den Delegierten Deutschlands der Antrag unterbreitet, „der Kongreß wolle die Errichtung eines Denkmals zur Erinnerung an die Gründung des Weltpostvereins beschließen und dafür eine Summe von zweihunderttausend Franken aussetzen, die als Kosten des internationalen Bureaus des Vereins zu behandeln und zu berechnen seien.“ Nach eingehenden Vorberatungen durch eine Kommission wurde dem Bundesrat für die Ausführung freie Hand gegeben, der ein elfgliedriges Preisgericht einsetzte, dem als Vertreter der Schweiz alt Bundesrat Ruffin, der Direktor des Weltpostvereins, und Professor Dr. Bluntschli in Zürich angehörten, letzterer als Vorsitzender. Es wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben; bis zum 15. September 1903 liefen 120 Entwürfe ein, die seinerzeit in Bern öffentlich ausgestellt wurden. Nach einer ersten Beurteilung wurden sechs Künstler zu

einem engeren Wettbewerbe zugelassen und am 8. August 1904 vom Preisgericht dem Bundesrat empfohlen, den Entwurf des Bildhauers René de St. Marcoux in Paris zu wählen. «Le jury», heißt es in der Begründung des Vorschlages, «a reconnu dans la maquette de ce sculpteur une oeuvre de grand



Das lenkbare Luftschiff „Parseval“ zum Aufstieg bereit. Phot. Ph. & E. Linn, Zürich.



Der „Parseval“ über dem Startplatz. Phot. H. Lunte, Zürich.

talent, qui frappe par son originalité et l'heureux équilibre de ses proportions. C'est une oeuvre vivante et pondérée. Elle lui paraissait aussi représenter d'une façon heureuse et sans tomber dans la banalité l'institution qu'il s'agit de glorifier.»

Am 26. August 1904 gab der Bundesrat diesem Antrag Folge und der Pariser Künstler machte sich an die Arbeit, die im Sommer dieses Jahres so weit gediehen war, daß mit der Aufstellung des Denkmals auf dem Steinhügelplatz in Bern begonnen werden konnte. „Das Denkmal“, heißt es in einem Bericht, „ist geschickt in diesen Platz hineinkomponiert und durch die „Kleine Schanze“ mit einem stimmungsvollen Hintergrund versehen worden. Auf breiten steinernen Treppen steigt man zu der Felsauftürmung, auf der sich das Monument erhebt. Auf einer Wolke schwebt die Erdfugel, um die herum fünf Frauengestalten in grazioser Haltung und Bewegung einander Postfächer zureichen. Eine junge Griechin symbolisiert Europa, eine Japanerin Asien, eine Rothhaut Amerika, eine Negerin Afrika und eine Wilde Australien. Am Fuße der Felsmaße, die sich in einem vorgelagerten Wasserbassin spiegelt, sitzt die majestätische Figur der Berna als Hüterin des Denkmals. Wolke, Erdfugel und Frauengestalten sind in Bronze gegossen worden; dank einer sehr geschickten Patinierung heben sich alle diese Teile des Monumentes von dem ebenfalls leicht patinierten Burgunder Granit der Felsauftürmung trefflich ab. Die Stadt Bern ist um ein Denkmal von ganz eigener Art, würdevoll und elegant zugleich, bereichert worden.“

Der gesamte Bundesrat nahm an der Ein-

weihungsfeier teil. Im Nationalratssaal entbot der Chef des eidgenössischen Postdepartementes, Bundesrat Forrer, den Delegierten den Willkommensgruß des Bundesrates und Generaldirektor Mongenast (Luxemburg) dankte die Bemühungen des Bundesrates für die Ausführung des Denkmals und die Einladung zur Feier. Im Namen des Weltpostvereins übergab Staatssekretär Kräfte (Deutschland) das Denkmal in die Obhut des Bundesrates, das für diesen Bundesrat Forrer übernahm. Als dritter Redner vor dem Denkmal sprach der Direktor des internationalen Bureaus des Weltpostvereins, Ruffy, die Männer ehrend, die den Weltpostverein gegründet haben und die die mannigfachen Schwierigkeiten zu überwinden wußten, die sich dem Unternehmen entgegenstellten. Er feierte die vom Künstler glücklich zur Darstellung gebrachte Idee des Weltverkehrs und eröffnete einen Ausblick auf weitere große Fortschritte, die der Weltpostverein noch zu verwirklichen berufen sein werde.

Mit einem Bankett schloß die Einweihungsfeier; Bundespräsident Deucher gedachte dabei der durch den Weltpostverein erfolgten volkswirtschaftlichen und humanitären Bestrebungen, der französische Minister Millerand toastete auf die vielgestaltete Arbeit des Weltpostvereins und der französische Botschafter Graf d'Anan auf den schweizerischen Bundespräsidenten, den Bundesrat und das Schweizervolk.

* * *

In diesem Zusammenhang werden einige Zahlen über den Weltpostverein interessieren. Nach der Statistik von 1907 gehören ihm zur Zeit 73 Länder an, mit einem Gesamtflächeninhalt von 114,305,700 Quadratkilometer und einer Gesamteinwohnerzahl von 1,166,685,844. Die Gesamtzahl der im Jahre 1907 beförderten Briefe beläuft sich auf zirka 18 Milliarden. Die Gesamtausgaben für den Postdienst der Welt werden mit Fr. 3,332,497,065. — angegeben, die Gesamteinnahmen mit Fr. 3,805,252,119. —.

Mit der Gründung des Weltpostvereins wurde auch die Errichtung eines internationalen Bureau in Bern beschlossen. Dessen erster Direktor war der ehemalige Bundesrat Borel, dem Oberpostdirektor Höhn im Amte folgte. Als



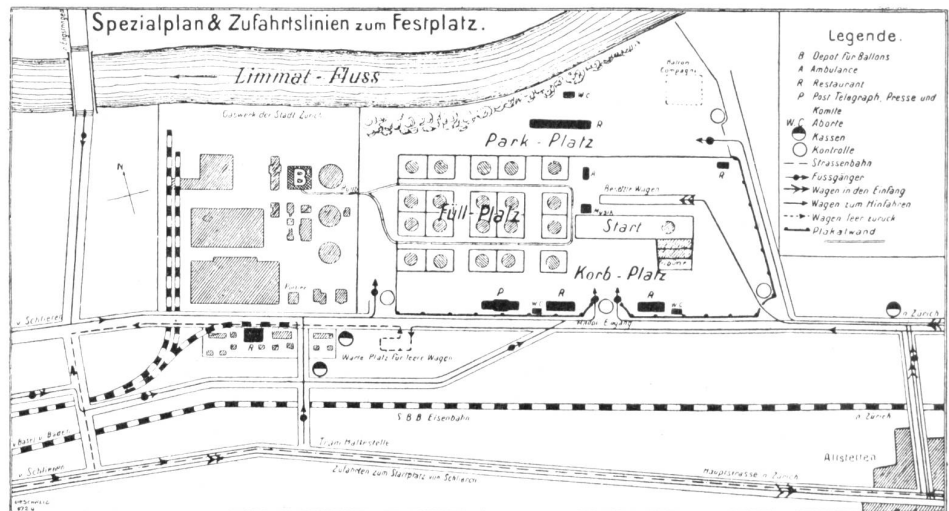
Major von Parseval (in Zivil)
Oberingenieur Kiefer (zu äußerst links) im Gespräch mit Hauptmann Schmid, Kommandant der Ballonkompanie.

dieser 1898 starb, übertrugen die Staaten dem Mitglied des Bundesrates, Eugen Ruffy, die Leitung des internationalen Amtes. ✕

Sport.

Luftschiffahrt. Was wir in Nummer 17 als in Reims aufgestellte Flugreforde bekannt gaben, ist längst überflügelt, und es ist leicht möglich, daß die nachstehenden Zahlen just in dem Moment, wo wir sie gedruckt zur Kenntnis bringen, auch schon wieder zum alten Eisen gehören. Nach dem kürzlich erschienenen offiziellen Bulletin der Sportkommission bestehen zurzeit folgende sämtlich in Reims aufgestellte Weltrekorde für Flugmaschinen: Distanz: 180 km, Henri Farman; Dauer: 3 Std. 4 Min. 56²/₅ Sek., Schnelligkeit: 10 km Blériot in 7:47⁴/₅; 20 Curtiß 15:27⁴/₅; 30 Curtiß 23:29; 40 Latham 34:45; 50 derselbe 43:56; 60 derselbe 52:44⁴/₅; 70 derselbe 1 Std. 01 Min. 51 Sek.; 80 derselbe 1:11:01; 90 derselbe 1:19:56²/₅; 100 derselbe 1:28:17; 110 derselbe 1:36:46; 120 derselbe 1:45:32; 130 derselbe 1:54:29; 140 derselbe 2:03:54; 150 derselbe 2:13:04³/₅; 160 Henri Farman 2:43:35²/₅; 170 derselbe 2:54:04¹/₅; 180 derselbe 3:04:56²/₅.

Daß für die Herren Luftschiffer, vorausgesetzt, daß sie etwas können, das Geld nur so auf der Straße liegt, zeigen die Summen, die in der Fliegerwoche in Reims verdient wurden. Henri Farman erhielt 60,000 Fr., Latham 45,000 Fr., Curtiß 38,000 Fr., Paulhan 10,000 Fr., Kapferer 10,000 Fr., Tissandier 8000 Fr., Blériot 7000 Fr., de Lambert 5000, Lezébore, der seither zutode stürzte, 2000 Fr., zusammen 185,000 Franken. An die Woche von Reims schloß sich die gutdotierte Flugwoche von Brescia an, es folgen Berlin, Frankfurt, Paris zc., kurzum, das Fliegen rentiert, und das noch gar nicht weit zurückliegende spöttische Lächeln der Menge über die Flugversuche hat einer Bewunderung Platz gemacht, die vor einem Jahr noch niemand vermutet hätte.



Orientierungsplan vom Startplatz.

Wann wird der erste Meter schweizerischer Luft mit einer Flugmaschine zurückgelegt werden und wer wird es sein, der den ersten schweizerischen Flugreford aufstellt, wenn er auch nur wenige Meter betrüge? Denn noch immer ist in der Schweiz niemand wirklich geflogen, wenn es auch an Versuchen nicht gefehlt hat. Zurzeit sind eine ganze Anzahl Monoplane und Biplane in Vorbereitung begriffen, sodaß anzunehmen ist, es werde nun auch bei uns nicht mehr lange dauern, bis der erste weiße Vogel durch die Lüfte segelt. In Lugano konstruiert ein Pasquale Bianchi einen Aeroplan, die Brüder Dufay in Genf, die früher schon einmal im Automobilbau von sich reden machten, wollen in nächster Zeit auch mit einer Flugmaschine hervortreten, Livental wäre beinahe vor einigen Tagen schon geflogen, wenn nicht gleich in der ersten Minute ein Defekt das Ereignis zuschanden gemacht hätte, ein Ingenieur Herzog in Zürich läßt zurzeit am Zürichhorn eine Aeroplanhalle bauen und ein Herr Karl Steiger in Rischberg, der sich seit einer Reihe von Jahren ernsthaft mit dem Studium der Flugtechnik beschäftigt hat, gedenkt in nächster Zeit ebenfalls mit einem Apparat die ersten Flugversuche zu unternehmen. Eine ähnliche Nachricht kommt endlich auch aus Luzern, wo ein Dr. Hurlburt zurzeit einen Flugapparat konstruiert. An aviatischen Ereignissen wird es also voraussichtlich nicht fehlen und da auch der „Parfeval“ das Gordon Bennett-Wettfliegen mit seiner Gegenwart überrascht hat, so können auch wir sagen, daß die Eroberung der Luft in der Schweiz nicht mehr nur auf dem Papier und in den Büchern steht.

Auch offene Hände rühren sich schon, den schweizerischen Flugkünstlern mit Preisen entgegenzukommen. Der schweizerische Automobilklub hat Ende September einen Preis von Fr. 5000. — gestiftet, bestimmt für denjenigen Aviatiker schweizerischer Nationalität, der mit einem Aeroplan schweizerischen Fabrikates, der von einem schweizerischen Motor getrieben wird, eine Rundfahrt von wenigstens zwei Kilometer vollzieht. Mit diesem Preis soll nicht nur die Aviatik gefördert werden, sondern man will damit auch die Bestrebungen der schweizerischen Motorenfabrikanten für die Herstellung eines schweizerischen Luftsportmotors unterstützen. ✕



Das Weltpostdenkmal in Bern. Phot. Anton Krenn, Zürich.