

**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**

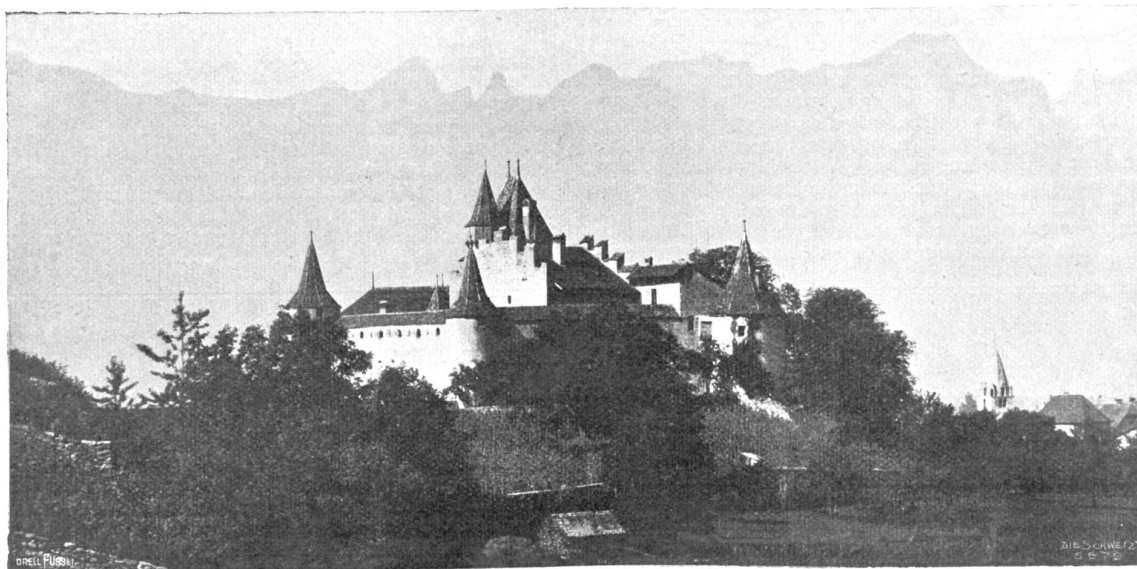
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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



Schloß Rige (Waadt). Phot. Gottfried Kuratle, Zürich.

## Politische Uebersicht.



\* Zürich, Ende März.

Wenn diese Zeilen die Presse verlassen, wird die Frage entschieden sein, ob Krieg oder Frieden am Balkan sein soll. In diesem Augenblick ist sie es noch nicht; aber lange kann die unerträgliche Spannung unmöglich mehr dauern, die das frivole diplomatische Ränkespiel bei den Völkern Europas hervorruft. Die Wagschalen des dunkeln Geschickes tanzen förmlich auf und ab, täglich und stündlich wechseln die zuversichtlichsten Friedensnachrichten mit den Ausdrücken des schwärzesten Pessimismus. Die Öffentlichkeit, welcher man mit berechneter Geheimnisthramerei die Verhandlungen hinter den Kulissen möglichst entzieht, weiß davon aus langer Erfahrung immerhin genug, um auch jetzt felsenfest überzeugt zu sein, daß bei diesem Diplomatenwerk nicht etwa nur tiefgründige Weisheit und Umsicht, wie man sich gerne den Anschein geben möchte, sondern oft genug auch Borniertheit und die liebe menschliche Eitelkeit und kleinliche Nachsicht bestimmend mitwirken. Nur daß dann leider für ihre Fehler nicht die Diplomaten, sondern andere Leute zu büßen haben. Deshalb bedauert die öffentliche Meinung wohl allerorten, daß sie kein Mittel besitzt, um die Diplomaten zu zwingen, ein Ende zu machen mit ihrem Gezänk, sondern mit steigender Ungebuld abwarten muß, ob nicht aus böswillig oder stümperhaft stilisierten diplomatischen Noten doch noch ein mörderischer Krieg entsteht. Ist es nicht ein Hohn auf die Diplomatie, daß die Friedensausichten erst mit dem Augenblick sich wirklich besserten, als der Kronprinz Georg seinem Kammerdiener einen tödlichen Fußtritt versetzt und sich damit endlich unmöglich gemacht hatte?



James Schoolcraft Sherman,  
Vizepräsident der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Im Deutschen Reich droht der Block der freisinnig-konserverativen Reichstagsmehrheit an der Klippe der Reichsfinanzreform zu scheitern. Die Konservativen können sich von ihrer unüberwindlichen Abneigung gegen jede Art von Vermögenssteuer nicht befreien und fühlen sich zudem von jeher in der Blockgemeinschaft mit ganz links stehenden Elementen so unbehaglich, daß ihnen die Rückkehr zu der früheren Zentrumsgefolgschaft beinahe als eine Erlösung erscheint. Das Zentrum aber sieht mit Genugtuung den Tag nahen, der ihm — über die „Leiche“ des verhassten Kanzlers hinweg — wieder die frühere Vormachtstellung im Parlament und Reich verschaffen soll.

Frankreich hat eine äußerst gefährliche innere Krise hinter sich, welche die Grundlagen des Staatswesens erschütterte und für die Zukunft die schwersten Sorgen wachrufen muß. Der Streik der Staatsbeamten im Post-, Telegraphen- und Telephondienst von Paris und einigen Provinzstädten hat mit erschreckender Deutlichkeit erkennen lassen, daß der Staat machtlos ist, wenn seine eigenen Beamten ihm den Gehorjam verweigern und unbesümmert um die ruinösen Folgen für Land und Volk die Arbeit niederlegen.

Allerdings ist der Streik nach zehntägiger Dauer wieder aufgehoben worden, ohne daß den treulosen Beamten formell ihre unberechtigten Forderungen zugestanden worden wären, materiell haben sie aber doch so ziemlich erreicht, was sie wollten: eine Reorganisation mit Beseitigung des bisherigen Unterstaatssekretärs Simyan, der jetzt schon kalt gestellt ist, ein neues Beförderungssystem und vollkommene Straflosigkeit für alle

Ausständigen. Das ist gerade genug, um dem Sozialanarchismus, der nun auch schon in den Beamten-gewerkschaften vollständig dominiert, seine Macht zum Bewußtsein zu bringen. Er wird denn auch keinen Augenblick zögern, heute oder morgen wieder „alle Räder“ stillzustellen, wenn ihn nach einer neuen Kraftprobe gelüftet.

Mit Hilfe einer künstlich erzeugten Panik hat man im englischen Unterhause versucht, eine neue Flottenvorlage durchzupeitschen. Deutschland war wiederum das Schreckgespenst, das heraufbeschworen wurde, um den englischen Steuerzahler das Gruseln zu lehren vor einem möglichen Verlust der britischen Vorherrschaft zur See. Merkwürdigerweise haben sich auch verantwortliche Minister, die über den Stand der Dinge unterrichtet sein könnten, an der Angstmacherei beteiligt durch Mitteilung ganz unrichtiger und irreführender Zahlen über das deutsche Flottenprogramm, welches doch, wie sie wohl wissen, die englische Seemacht in absehbarer Zeit unter keinen Umständen wird erreichen oder überholen können. Seinen herge-

brachten „Zweimächtestandard“ nach der bekannten Formel  $x + y + \frac{x+y}{10}$  — d. h. 10% mehr Schiffe als die zwei stärksten der übrigen seefahrenden Nationen zusammen besitzen — wird England verhältnismäßig mühelos aufrecht erhalten können, und es hätte dazu des deutschen „Bölimas“ kaum bedurft.

Dem Südpol ist der englische Leutnant Shackleton bis auf 68 km nahe gekommen, und es hat mit seiner glücklichen Fahrt die geographische Wissenschaft einen neuen und großen Triumph erlebt. Noch ehe die Vervollkommnung der lenkbaren Luftschiffe jenen Grad erreicht hat, der ihnen die Reise über den Ozean und die Durchforschung der arktischen Regionen ermöglicht, wird es, so darf man heute annehmen, den unablässig zum Nord- und Südpol strebenden Pionieren der Wissenschaft gelingen, das Ziel ihrer Sehnsucht zu erreichen und an den beiden Enden der Erdoberfläche die Flagge des menschlichen König-tums der Erde zu hissen.

## „An der schönen blauen Donau“.

### Ballfest des Lesekranks Hottingen.

Mit fünf Abbildungen nach photographischen Aufnahmen von Joh. Meiner, Zürich.

Die große Mitglieder-gemeinde des Lesekranks Hottingen-Zürich ist anspruchsvoll geworden, seitdem sie weiß, daß ihren Heerführern alles gelingt, was als Ballade irgendwie verwertbar wäre; nachdem man letztes Jahr sogar Frau Märchen, noch dazu auf einem schneeweißen Zelter, in die Gefilde des Märchenwaldes hatte locken können, so wünschte man sich diesmal für eine kurze Nacht eine kleine Außerbetriebsetzung unserer Vimmat inklusive Suhl und übrige Nebengewässer und wollte dafür den Wellenschlag der blauen Donau loco Zürich genießen, die zwar wohl noch selten ein Sterblicher in dieser Couleur erschaut hat, die sich aber seit Jahrzehnten mit diesem Adjektiv dekorieren darf, etwa wie die Hermandad mit dem ihr ange-dichteten Heiligen-schein, der zur Respektlosigkeit des neuesten Befehles, zu dem der Streifenpostensteher übrigens höchst übel passen würde. Also die Donau wollten diesmal die vier-kehlblättrigen Zürcher haben, die Donau von der Quelle bis zur Mündung, vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer und Land und Leute gleich mit dazu, und wie in früheren Jahrhunderten das Niesen-Burgfräulein von Nideck, so zo-

gen die Arrangeure aus und brachten reiches Niesenspielzeug mit: lustige Wiener und raufgeübte Bayern mit Zithertasten und Maßkrug, verschleierte Türkinnen und wilde Zigeuner, feiche Leutnants mit tadelloser Taille und Montenegriener von so erschrecklichem Aussehen, daß man bei öfterem Zusammentreffen mit dieser Gesellschaft einen Waffenschein verlangen dürfte, Ungarn mit springfrohen Gzardasbeinen und kolotanzende Serben, an denen zwar zurzeit die wenigsten Leute Freude haben, am allerwenigsten die Untertanen des alten Kaisers und die Finanzmänner, Hanaken aus Mähren und Bosniaken mit der langen Virginia zwischen den Zähnen, tschechische Deutschenreiser und schwäbische Bauern in roter, silbertaler-geschmückter Weste von deutschfreundlicherer Gesinnung, kniehohe Tiroler und händler-reiche Kroatier, siebenbürgische Dorf-magnaten und Krainerrinnen mit reichen Spitzenhauben und noch vieles andere, das sich am Abend des 13. März in den Sälen der Tonhalle drängte und sich bestaunen ließ von den annähernd zweitausend Personen, die zum Ballfest erschienen waren.

Am wohlsten fühlten sich die



Vom Donaufest des Lesekranks Hottingen. Drei ungarische Dorf-magnaten. (J. C. Heer, Dr. Hans Bodmer, Prof. Dr. Hermann Bodmer).

Herrschaften aus Bosnien bei dem Donaufest; damit sie keinen neuen Grund fänden, ruppig zu werden, hatte man ihnen voll Aufmerksamkeit ihre Hauptstadt serviert, freilich für alle Fälle auch gleich ein schweizerisches Konsulat in Serajevo errichtet, damit den schweizerischen Landsleuten geholfen werden könne, wenn die Messer blitzen. Wenn es überall in Bosnien so gemüthlich ist wie in seiner Hauptstadt, könnte man nicht übel Lust bekommen, sich dauernd dort niederzulassen; malerisch präsentieren sich die Straßen und Gassen, Häuser und Hütten, von einer entzückenden Liebesswürdigkeit war besonders die weibliche Einwohnerchaft dieses Landstriches; ununterbrochen wurde musiziert und gefungen, und wer in das türkische Viertel geriet, konnte Wunderdinge erleben im Kaffeehaus, beim Muezzin, der die Stunden vom Turm der Moschee herab ausrief, oder im Harem, wo türkische Musiker einen Nodau verführten, als ob sie an der Börse wären.

Annähernd so vergnügt und heimatsicher gebärdeten sich die Schwarzwälder Bauern, denen die bewußte, oft zitierte hohle Hand eigen ist, mit der sie die Donau an der Quelle aufhalten könnten zum Schaden diverser Nationen, die dann kein Wasser hätten. Sie brachten das Symbol ihres Wohlstandes und ihrer Häuslichkeit mit, die fette Sau, die in einem Doppelrempel die ganze Nacht im Tannenwald zu grunzen wußte, als sei sie die wichtigste Person der ganzen Affäre.

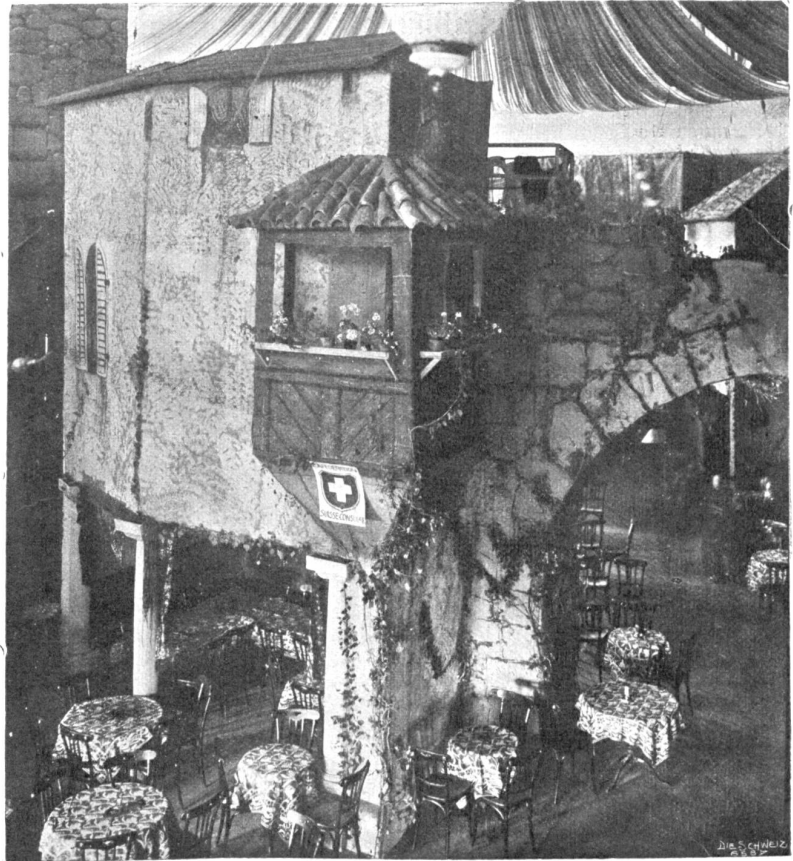
Zwischen Schwarzwald und Serajevo nun spielte sich das diesjährige Ballfest des Telezirkels Hottingen ab, ein Fest, das dank dem gewaltigen kostümlichen Reichtum zu einer Trachten- und Kostümrevue wurde, wie sie selbst in der fest- und feiertagsreichen Stadt Zürich wohl noch nicht geboten worden ist. In einem großen Festzuge präsentierten sich die diversen Volkstrachten vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer, eingeleitet durch ein reizendes kleines Mädchen mit blonden Zöpfen, das, einen Krug in der Hand, zaghaft durch den Saal geschritten kam, vom Klang einer Hirtenflöte

geweckt. Allein, nur in den ersten Schritten von dem Hirten geführt, also trat die junge Donau ihre große Reise durch die Länder an; hinter ihr aber setzte die große Völkerwanderung ein, angefangen bei den gemüthlichen Schwaben, Bayern und Tirolern bis hinunter zu den Türken und Balkanisten, eine Gruppe reicher, interessanter, farbenprächtiger als die andere. Man mußte schon mit Papier und Bleistift arbeiten, wollte man sich all das viele Prachtige, Schöne merken, das im Zug vorüberschritt, bis schließlich in einem gewaltigen Gruppenbild zum letzten Mal die Massen sich um die Donau scharten und die Musik des Donauwalzers die Völker durcheinanderwarf im Rhythmus des Tanzes....

Heute sind die Zürcher wieder mit der Limmat zufrieden und freuen sich, daß sie wenigstens noch etwas Wasser hat, wenn auch die Jungmannschaft behauptet, es sei nicht mal mehr genug vorhanden, daß man richtig barfuß laufen könne. Die Donau fließt wieder durch frische Gefilde und kehrt auch bei den Serben ein, die eifrig an den Rüstungen hämmern, bereit zu sein, wenn sie die ersten Schläge bekommen. Hierzulande aber ist man freundlicherer Art: man freut sich des kommenden Frühlings!

Willi Bierbaum.

NB. Zwei weitere Bilder folgen in nächster Nummer. D. Reb.



Vom Donaufest des Telezirkels Hottingen. Schweizerkonsulat in Serajevo.



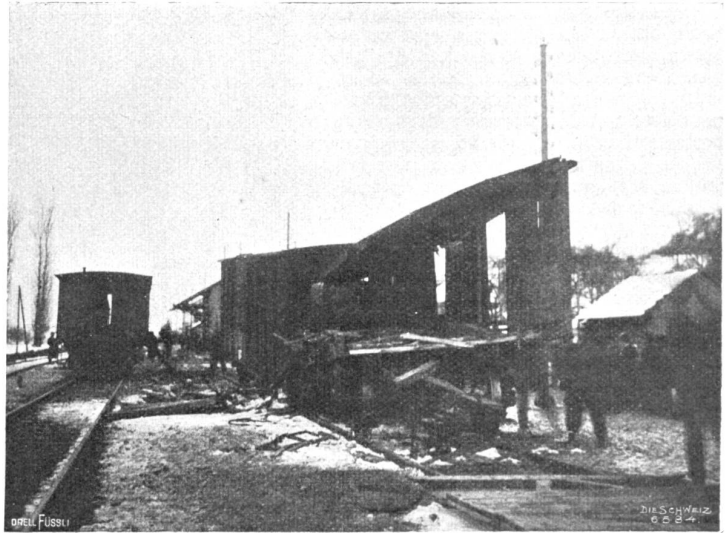
Vom Ballfest des Telezirkels Hottingen. Türkische Musikbande.



## Das Eisenbahnunglück auf der Station Au bei Wädenswil.

Dienstag den 16. März ereignete sich auf der Station Au-Wädenswil am linken Zürichseeufer ein Eisenbahnunfall, der glücklicherweise noch verhältnismäßig glimpflich ablief, so tief beklagenswert er für diejenigen ist, die davon am schwersten betroffen wurden. Zur Zeit ist die Untersuchung über den Unfall noch nicht abgeschlossen, doch eignete sich nach den übereinstimmenden Meldungen der Tagespresse das Unglück in folgender Weise: Schnellzug Nr. 2076, der von Sargans nach Zürich fährt, berührt kurz nach zehn Uhr die Station Au-Wädenswil, ohne dort zu halten. Infolge falscher Weichenstellung geriet der mit zirka 55 km Geschwindigkeit fahrende Zug auf ein sogenanntes Stumpengeleise, auf dem sich drei zum Ausladen dort hingestellte Güterwagen befanden, und er fuhr mit voller Wucht in diese hinein. Im ersten dieser drei Wagen hielten sich in diesem Moment drei Personen auf, von denen zwei, ein Landwirt Brändli auf der Au und ein Eisenarbeiter Nabholz aus Württemberg, damit beschäftigt waren, Maschinenteile abzuladen. Der fünfjährige Knabe des Brändli schaute seinem Vater bei der Arbeit zu. Die Leute konnten von der ihnen drohenden Gefahr nichts sehen, sie hätten ihr überdies auch nicht mehr entgehen können; denn sie wurden von dem Unheil mit Blitzesschnelle überrascht und wohl augenblicklich durch den furchtbaren Anprall an die Wände geworfen und getötet. Der Knabe wurde schwer verletzt aus den Trümmern des Wagens hervorgezogen; der rechte Fuß war ihm zerquetscht und mehrmals gebrochen und mußte sofort amputiert werden; überdies erlitt er schwere Verletzungen am Unterleib, doch hoffen die Ärzte, das Kind retten zu können.

Der Schnellzug bestand aus Maschine, Postwagen, Gepäckwagen und fünf Personenwagen. Wohl gab der Zugführer sofort Kontredampf, als er merkte, daß der Zug in das falsche Geleise geriet, doch schob dieser die drei Güterwagen noch mindestens 150 Meter vor sich her, sodaß sie die ganze Geleiseanlage vor dem Güterschuppen ruinierten. Die hintere Achse des ersten Güterwagens wurde dabei vollständig abgerissen und klemmte sich unter die Vorderachse des Postwagens, diesen aus dem Geleise hebend. Im übrigen aber hat der Schnellzug nur unbedeutende Beschädigungen erlitten, und auch die ca. 130 Passagiere kamen mit dem Schrecken davon. Hätten sich die Güterwagen nicht auf dem Nebengeleise befunden, die so einen ersten Widerstand bildeten, so hätte leicht ein schweres Unglück



Eisenbahnunglück auf Station Au. Zertrümmerter Güterwagen  
(Phot. Gottfried Ruraltle, Zürich).

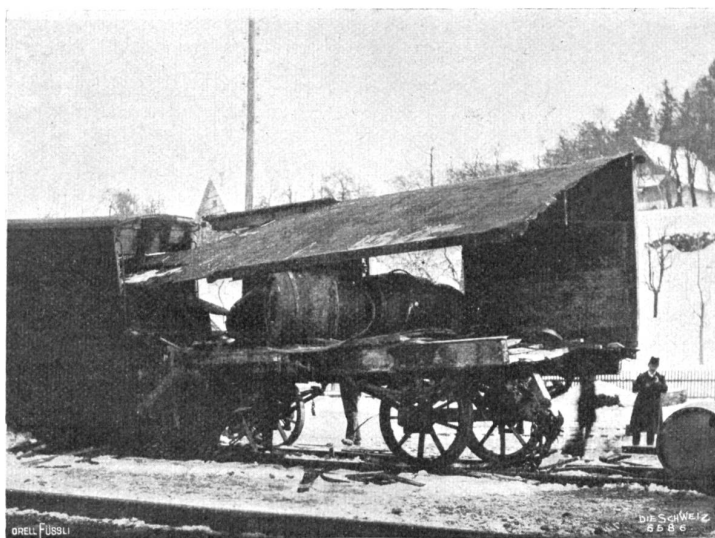
entstehen können; bei der Geschwindigkeit, mit der der Zug durch die Station fuhr, hätte er den Brellbock am Ende des Stumpengeleises, wenn das Geben von Kontredampf auf die kurze Distanz nichts mehr genützt hätte, glatt über den Haufen gefahren und der ganze Zug wäre die Böschung hinabgestürzt. Wie stark der Zusammenstoß war, geht daraus hervor, daß der letzte Güterwagen, der leer war, einfach über den Brellbock wegprang und halbwegs auf der Böschung liegen blieb, wie auf einer Illustration deutlich zu erkennen ist.

Auf der Unfallstelle sah es übel aus; die Trümmer der Güterwagen, Eisen-, Maschinen- und Geleiseteile lagen mit Fettfedern, Garnballen, Kupferpulvatstücken, Fahreisen (alles Bestandteile der Ladung) bunt durcheinander, mitten drin konnte man den einen Schuh des verunglückten Knaben sehen und an der Stelle, wo der Zusammenstoß erfolgte, eine große Blutlache mit Hirnpartien der Getöteten. Wie Kartenblätter wurden die Güterwagen zusammengedrückt und das dicke Eisen verbogen wie Strohhalme.

Die Untersuchung, die bei der Wichtigkeit der Sache natürlich mit aller Gründlichkeit geführt wird, wird ergeben, wer die falsche Weichenstellung veranlaßt hat; denn daß das Unglück nur dadurch entstand, ergaben schon die ersten Verhöre, die sofort an Ort und Stelle aufgenommen wurden. ×

### Zum Titelbild.

Schloß Aigle, dessen Bild als Kopfleiste die heutige Nummer der „Illustrierten Rundschau“ schmückt, stammt aus dem zwölften Jahrhundert, wurde 1475 von den Bernern eingenommen, wiederholt ausgebaut und diente lange Zeit als Sitz einer bernischen Landvogtei. Zur Zeit findet das pittoreske Schloß als Distriktsgefängnis Verwendung. Die „Gesellschaft für Erhaltung historischer Kunstdenkmäler in der Schweiz“ beschäftigt sich zur Zeit mit graphischen und photographischen Aufnahmen des Schlosses, die dem Archiv der Gesellschaft im Landesmuseum einverleibt werden sollen. B.



Eisenbahnunglück auf Station Au. Zertrümmerter Güterwagen  
(Phot. Louis D. Holzach, Zürich).

## Aktuelles.

**Bundesgericht.** Die vereinigte Bundesversammlung wählte in der Sitzung vom 25. März als neuen Bundesrichter zum Ersatz für den zurücktretenden Dr. Gysin (siehe aktuelle Rundschau in Nr. 6 der „Schweiz“) Dr. Kirchhofer von Schaffhausen, geboren 1871, seit 1903 Bundesgerichtsschreiber in Lausanne. Wir werden in einer der nächsten Nummern Bild und Biographie des neuesten Mitglieds unseres obersten Gerichtshofes bringen.

**Südpolforschungen.** Von dem englischen Marineliutenant Shackleton, der am Neujahrstag 1908 von Lyttelton auf Neuseeland aus seine Südpolarexpedition antrat, liegen jetzt wichtige Nachrichten vor, die dartun, daß Shackletons Forschungen von größtem Erfolg begleitet gewesen sind. Während sein Landsmann Scott im Jahr 1902 bis zu einem Punkt vordringen konnte, der unter 82 Grad lag, gelang es der Shackletonexpedition, die von König Eduard VII-Land aus gegen den Südpol vorging, bei 88 Grad 23 Minuten dem Südpol bis auf 150 Kilometer nahezukommen. Von der Expedition, die insgesamt aus 28 Personen bestand, erreichten drei, die auf Schlitten gegen den Pol zogen, diesen südlichsten Punkt, den je eines Menschen Fuß betreten. Dort wurde, nachdem die drei Männer eine Schlittenreise von 126 Tagen hinter sich hatten, auf der sie 1780 englische Meilen zurücklegten, die englische Flagge gehißt. Es gelang der Expedition u. a., den magnetischen Südpol genauer zu bestimmen, zahlreiche Berge wurden vermessen und der 4300 Meter hohe Vulkan Erebus bestiegen. Es wurde auch ein Kohlenlager auf dem antarktischen Kontinent festgestellt. Der Krater des Erebus, der Wasserdämpfe und Gase ausstößt, besitzt einen Durchmesser von einer halben englischen Meile und eine Tiefe von 800 Meter. Sämtliche Teilnehmer der Expedition haben das gefährvolle Unternehmen glücklich überstanden und befinden sich zur Zeit auf einem Walfischfänger auf der Rückfahrt.

**Totentafel.** 12. März: Der Erzbischof und ehemalige Kapuzinergeneral Vater Bernhard Christen. Er war geboren am 24. Juli 1837 in Andermatt und von 1862 bis 1864 Lektor der Philosophie im Kloster Zug, von 1873 bis 1888 Provinzial der schweizerischen Kapuzinerprovinz, seit 1884 General des Kapuzinerordens. Christen weilte seit etwa einem halben Jahr als Patient im Kloster Jegenbühl im Kanton Schwyz, woselbst er starb.

12. März: Ständerat Philipp Meyer in Steinhausen im Kanton Zug, geboren 1842, ursprünglich Landwirt, später Mitglied der zugerischen Regierung, der er von 1870 bis zu seinem Tode, mit Unterbruch von drei Jahren, angehörte. Während dreier Amtsperioden war er Landammann. 1898 delegierte ihn sein Heimatskanton in den Ständerat.

15. März: Alt-Oberrichter und Major Peter Blumer in Schwanden, früher Chef des bedeutenden Druckereigeschäftes P. Blumer & Co., im Alter von 69 Jahren.

18. März: Dr. theol. Ferdinand Matt, Pfarrer an der Zürcher Liebfrauenkirche, Domherr von Chur, gebürtig aus dem Lichtensteinschen.

20. März: Schriftsteller und Lehrer Rudolf Kelterborn aus Basel. Mit ihm ist eine durch seine Eigenart hervorragende

Persönlichkeit aus dem Leben geschieden. Die „Schweiz“ verliert in ihm einen lebenswürdigen, gern gelesenen Mitarbeiter. Eine Sammlung seiner Gedichte konnte er unter dem Titel „Unter heiterem Himmel“ noch Weihnachten 1908 erscheinen lassen. Zur gleichen Zeit trat der Sechszundsechzigjährige aus dem Schuldienst zurück. Leider sollte sein Ruheabend nur von kurzer Dauer sein.

24. März: Oberstlt. Charles Burnand in Lausanne, ehemals Geniechef des Kantons Waadt, 82 Jahre alt.

In Leipzig starb im hohen Alter von 86 Jahren der Nestor der deutschen Dichter, Rudolf von Gottschall, 1823 in Breslau geboren. Er war ein fruchtbarer Schriftsteller, der neben einer ausgebreiteten journalistischen Tätigkeit als Kritiker und Feuilletonist noch Zeit fand, Werke im Umfang von siebzig Bänden zu hinterlassen. Bekannt wurde er durch sein mehrbändiges Werk über die deutsche Nationalliteratur in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, sowie durch sein Lustspiel „Pitt und For“, das in den siebziger und achtziger Jahren über fast alle deutschen Bühnen ging. Vom deutschen Kaiser erhielt er den persönlichen Adel und für die letzten Jahre seines Lebens aus der Schatulle des Kaisers einen Ehrenlohn. B.

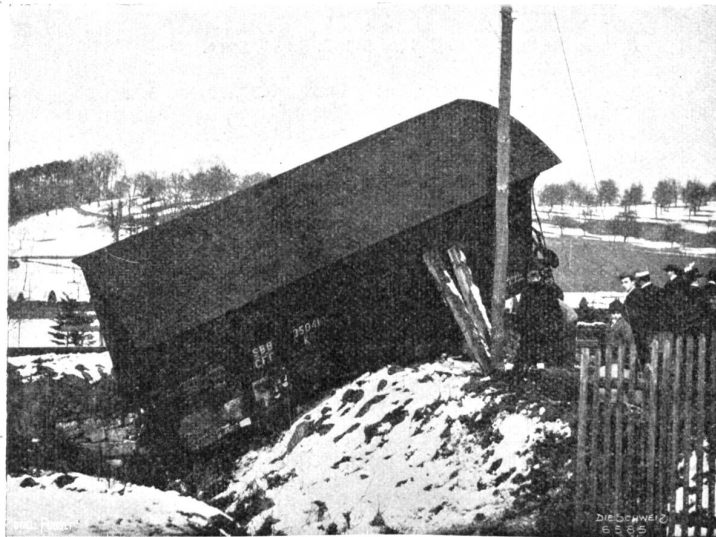
## Sport.

**Wintersport.** In den letzten Tagen der diesjährigen Wintersportaison ist es noch gelungen, einen neuen Weltrekord im Skisprung aufzustellen, ein sportliches Ereignis, das die „Schweiz“ um so vernünftiger melden kann, als es im eigenen Lande erfolgte. Der vor kurzem von Gundersen in Kanada auf 42,16 Meter gehobene Weltrekord ist in den letzten Tagen des Februars von dem bekannten Skifahrer Harald Smith anlässlich einer Springkonkurrenz in Bardonnecchia am Mont Genis auf 43 Meter gedrückt, wenige Tage nachher aber auf der neuen Davoser Sprungchanze vom

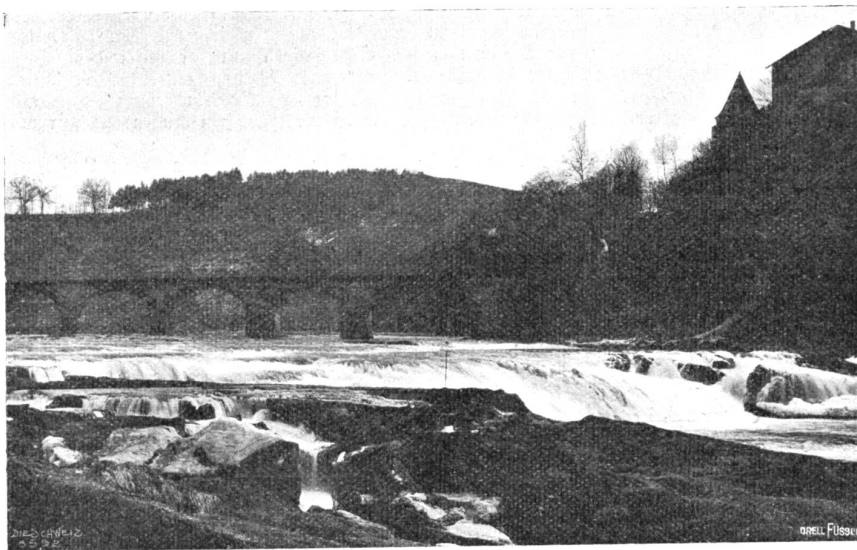
Refordinhäber selbst neuerdings verbessert worden, da der Norweger volle 45 Meter „gestanden“ sprang. Dessen Bruder kam sogar auf 46 Meter, doch stürzte er beim Niedersprung.

**Automobilismus.** Aus Paris kommt die Kunde, daß dort Leon Théry, wohl der bekannteste Automobilrennfahrer der Welt, gestorben ist. Die Seinestadt verliert mit ihm einen ihrer populärsten Vertreter, der in den Jahren 1904 und 1905 die französischen Farben im Gordon Bennett-Rennen zum Siege führen konnte, die Autofreize einen der besten, unerschrockensten und sichersten Fahrer, der 1904 am Fuße der Saalburg aus den Händen des deutschen Kaisers die heikumsfrittene Trophäe nach toller Jagd auf den Straßen des Taunus in Empfang nehmen konnte. Ein Jahr später verteidigte er den Preis nochmals erfolgreich gegen 42 Konkurrenten in der Auvergne; im letzten Jahr aber, als zum zweiten Mal um den an Stelle des Gordon Bennett-Preises getretenen Grand Prix in Dieppe gefahren wurde, unterlag er den deutschen Fahrern, die mit Mercedes siegten.

**Luftschiffahrt.** Der Aeroplan des Amerikaners Auffm-Drht, mit dem dieser in letzter Zeit eine Reihe beachtenswerter Flugversuche auf dem St. Moritzersee unternahm (siehe Artikel und Abbildungen in Nr. 6 der „Schweiz“, illustrierte Rundschau), wurde durch einen Unfall so schwer mitgenommen, daß für die nächste Zeit von weiteren Versuchen abgesehen und der Aeroplan vollständig demontiert werden muß.



Eisenbahnunglück auf Station Au. Der über den Prellbock gestürzte Wagen.



Der Rheinflall bei Neuhausen im März 1909. Phot. Louis D. Holzach, Zürich.

Vor einigen Tagen erfolgte nach einer längeren Pause ein neuer Aufstieg eines „Zeppelin“ von der Ballonhalle bei Manzell aus, die erste Probefahrt des „Z. I.“, wie das Behälter mit militärischer Kürze heißt. Es wurde auf Staatskosten gebaut und schon beim ersten Ausflug in die Lüfte von Soldaten des Luftschifferbataillons bedient, die bestimmt sind, mit „Z. I.“ in nächster Zeit schon die erste Luftkreuzerstation in Metz zu beziehen.

Zwei Ereignisse dieser neuesten Probefahrten bilden sensationelle Ereignisse in der Geschichte der modernen Luftschiffahrt: das Erreichen großer Höhen und das Gelingen anstandsloser Landungen auf dem festen Boden. Bei den Probefahrten des letzten Jahres auf dem Bodensee bewegte sich das Luftschiff meistens in einer Höhe von fünfzig bis hundert Metern, und nur selten stieg es höher, und auch bei der berühmten Schweizerfahrt Zeppelins und seiner Unglücksfahrt nach Mainz und Scherdingen überschritt der Graf nur ausnahmsweise diese Grenze. Die letzten Probefahrten haben nun gezeigt, daß das neue Luftschiff bis auf 1800 Meter steigen kann; denn durch authentische Mitteilungen aus dem Bureau Zeppelins wurde konstatiert, daß das Luftschiff am 12. März während einer ganzen Stunde in der Höhe von 1700 Metern sozusagen auf dem gleichen Punkt stehen blieb. Die Gefahrzone in der Luft wird von militärischer Seite auf 1500 Meter angegeben; soweit soll die neueste Errungenschaft des Geflügelbaues, das in ein Panzerautomobil eingebaute Ballongeschütz, seine Geschöße versenden können. Das neue Zeppelinsche Luftschiff vermag sich also längere Zeit außerhalb der Gefahrzone aufzuhalten und hat dadurch treffliche Gelegenheit, aus der Vogelperspektive die Formationen und Bewegungen der feindlichen Truppenkörper zu beobachten.

Auch seine Landungsmöglichkeit auf festem Boden hat „Z. I.“ nunmehr glänzend bewiesen. Trotz seinem starren Gefüge ging das Behälter wiederholt glatt auf freiem Felde nieder, und es erfolgte der Niedergang jeweilen auf rein dynamischem Wege lediglich durch die Wirkung der Höhensteuer. Man wird es dem alten sympathischen Herrn von Herzen gönnen, daß sich seine neuesten Erfolge so rasch nach der Scherdingen Katastrophe eingestellt haben und daß damit nunmehr auch die Bedingungen alle erfüllt sind, die ein paar Negierungsgräte am grünen Tisch in Berlin vor etwa einem Jahr unter

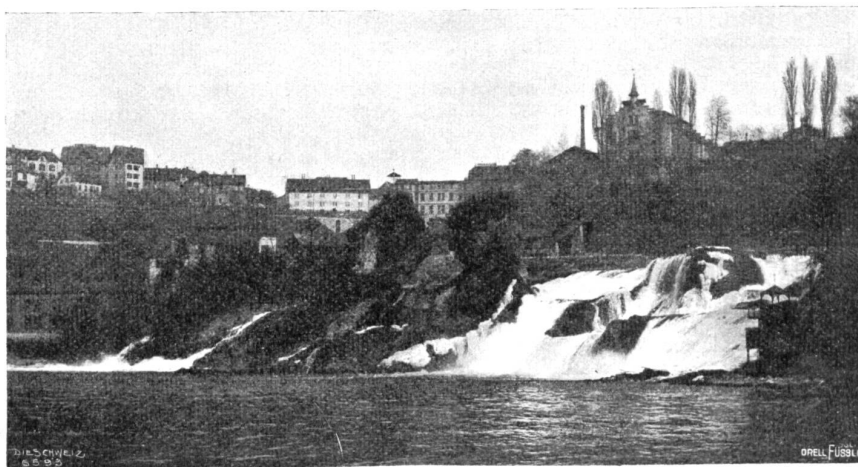
dem Protest aller Gebildeten Zeppelin zu stellen für nötig fanden. Bedingungen, die an dem Scherdingen Unglück wohl nicht ganz schuldlos waren.

**Radsport.** Die Absicht, die einzige schweizerische Radrennbahn, die Hardaubahn in Zürich, durch Uml. bzw. Neubauten zu einer erstklassigen Bahn umzugestalten, läßt sich in diesem Jahr noch nicht verwirklichen, sodaß die alte Bahn nochmals für eine Saison wird repariert werden müssen. Ende April bis Anfang Mai werden die ersten Rennen darauf stattfinden, die sich seit Jahren eines ausgezeichneten Besuches erfreuen.

In Berlin ging Sonntag den 21. März das erste deutsche Sechstagerennen zu Ende, ein hyperportliches Schauspiel amerikanischen Ursprungs, das aber den Berlinern bis hinauf zur allerhöchsten Gesellschaft sehr gut gefallen zu haben scheint, da die Manager des Ganzen Bombengeschäfte machten. Gefahren wurde in Paaren, derart, daß immer ein Partner davon im Rennen war, der jederzeit von dem andern abgelöst werden konnte. Es starteten sechzehn Paare, von denen sechs bis zum Schluß die lungen- und nervenmordende Dauerstramperei aushielten. Sieger blieben die beiden Amerikaner Mac Farland und Moran, die dieses Metier seit Jahren als Beruf betreiben. Sie sicherten sich am vierten Tag eine Runde vor den übrigen und ließen sich diesen Vorsprung nicht mehr nehmen, so verzweifelte Anstrengungen auch die andern machten. Sie legten in den 144 Stunden total 3865,750 Kilometer zurück, bei der Kundenlänge der Bahn von 150 Meter also ca. 25,700 Runden! Zweites Paar wurde der Holländer Stol, der mit dem Franzosen Berthet fuhr. Ob auch einzelne Zuschauer volle sechs Tage aushielten, wird nicht berichtet. B.

### Der Rheinflall im März 1909.

Unsere beiden Aufnahmen des Rheinflalles bei Schaffhausen bieten das höchst seltene Bild eines ungewöhnlich niedrigen Wasserstandes, der nicht nur gestattet, trockenen Fußes weit hinein über die sonst von den schäumenden Wogen überfluteten Felsen zu gelangen, sondern auch einen Einblick in das wunderbar ausgehöhlte und eine ganze Anzahl Wassermühlen bildende Gestein zu tun. In den letzten 360 Jahren soll der Rheinflall nur sieben Mal den jetzigen niedrigen Wasserstand erreicht oder übertroffen haben und zwar: 1549, 1585, 1672, 1733, 1755, 1848 und 1880.



Der Rheinflall im März 1909. Phot. Louis D. Holzach, Zürich.