

**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**

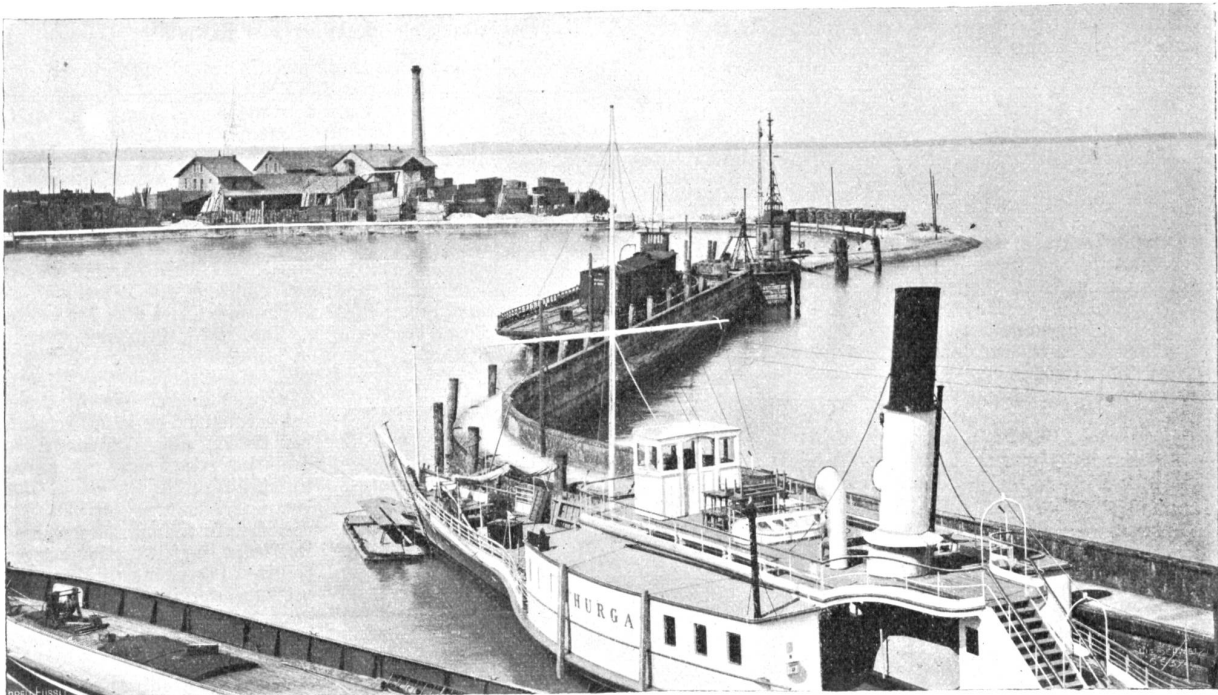
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 14.02.2026

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



Der Hafen in Romanshorn. Phot. Alfred Rünzli, Zürich.

## Politische Uebersicht.

\* Zürich, Mitte Juni.

Die Bundesversammlung hat ihre Sommeression begonnen mit einer bemerkenswerten Debatte über die finanzielle Situation des Bundes. Mit dem Einsetzen des Rückganges der Zolleinnahmen, der einen Ausfall von rund zwei Millionen gebracht hat, war diese Situation in aller Deutlichkeit vorauszu sehen; sie ist aber milder ausgefallen, als mancherlei Schwarzseherei geweissagt hatte. Mit Recht sagte Speiser im Nationalrat: „Ein Staatswesen, das nicht einmal 100 Millionen Schulden hat und jährlich 3 Millionen amortisiert, ist ein gesundes Staatswesen.“ Uebrigens deuten die jetzigen Zolleinnahmen bereits wieder Besserung an, und die Rufe der Finanzkommission nach neuen Einnahmequellen und namentlich nach dem Tabakmonopol haben ihre Berechtigung entschieden noch nicht, solange nicht ernsthaft die oft angeregten, heute wiederholten und zweifelsohne auch in wesentlichem Masse möglichen Sparversuche im Staatshaushalte gemacht worden sind. Die Aushilfe des vom Bundesrat beschlossenen Fünzigmillionenanziehens wird ausreichen, wenn diese Versuche gemacht werden. Zwei Dinge müssen ferner namentlich den Wirtschaftspolitiker erfreuen: die reisende Verständigung für die Lösung der Frage betr. die Zugsfahrtslinien zum Simplon und die im Werke stehende Lösung der Salzversorgung der Kantone.

Mit seiner Reichsfinanzreform stößt Deutschland so ziemlich an allen Ranten der verschiedenen Volksschichten an und gibt damit ein kraßes Beispiel des Widerstandes, den die Abwälzung wachsender Staatslasten auf die wirtschaftlichen Interessen immer findet; der Moment ist gegeben für einen Blick des schweizerischen Politikers auf dieses Beispiel und zu einem

Lauschen auf die scharfe Sprache, welche überm Rhein gegen die geplante Serie von Sondersteuern geführt wird. Kaum vermag sich über diese lebhafteste Diskussion hinaus diejenige über die bevorstehende Begegnung des Kaisers Wilhelm mit dem russischen Kaiser vernehmbar zu machen, die viel eifriger im Auslande und namentlich in England besprochen wird. Gerade von dieser Seite wird die Befürchtung besänftigt, daß an der bisherigen, den europäischen Frieden sichernden Mächtegruppierung etwas geändert werde durch die Monarchenzusammenkünfte, und diese Auffassung hat viel für sich; denn Kaiser Nikolaus dürfte so wenig den in der Orientkrise Oesterreich geleisteten Diensten des deutschen Kaisers nachfragen, als dieser den Besuch des Zaren in Frankreich verübeln wird.

Die Orientfrage findet ihre Lösung durch ein allem Anschein nach allseits befriedigendes Uebereinkommen der Pforte mit der Orientbahn, das die Türkei freilich ansehnliche Geldopfer kostet. Anders verhält sich die Pforte zur Lösung der Kretafrage, indem sie eine entschiedene Sprache führt gegen die den türkischen Interessen zuwiderlaufende Vereinigung

mit Griechenland.

In Persien wütet noch immer die Revolution, und die Revolutionäre nehmen den immer weitere Truppen sendenden Russen ihre Einmischung gewaltig krumm.

Ferdinand von Bulgarien hat seine Antrittsvisiten bei den Höfen in seiner Königswürde angetreten, zunächst in Wien, wo die Versuche zur Einigung der Reichsvölker aus den Kinderstuben nicht herauskommen.

Die Beteiligung von Vertretern Frankreichs an der Ge-



† Ernest Naville.

denkfeier Italiens an die Schlacht von Magenta hat einen befriedigenden Eindruck gemacht, die Politiker zu verheißendem Prognostikum für die Erhaltung des Dreibundes veranlaßt. Sie hat übrigens ihre besondere historische Bedeutung, jene Ebene zwischen den Alpen, der Adria und dem Po: Hannibal eröffnete dort seine Ruhmeslaufbahn mit seinem Siege über Publius Scipio, der siebenundzwanzigjährige Napoleon Bonaparte die seinige mit den raschen Siegen bei Millesimo, Mon-

dovi und Lodi; Scipios Sohn, der nachmalige Afrikaeroberer, erwarb sich in der unglücklichen Schlacht am Tessin als siebzehnjähriger Jüngling seine ersten Kriegerehren, und kaum einen Kanonenschuß von Magenta erfoderten die Schweizerjäger 1513 ihren letzten großen Sieg in Italien, und ebenfalls bei Novara zwang Radetzky anno 1849 nach nur dreitägigem Feldzug die Sardinier zum Frieden.

## Johannes von Müller.

Am 29. Mai hat die Vaterstadt Schaffhausen und mit ihr die ganze Schweiz das Andenken ihres berühmtesten Sohnes gefeiert. Am 29. Mai 1809 ist, als Staatsrat und Generalstudien-director des napoleonischen Königreiches Westfalen, zu Kassel Johannes von Müller gestorben, unser Geschichtsschreiber par excellence und einer der eindrucksvollsten Schriftsteller seiner Zeit. Erst siebenundfünfzigjährig, aber müde und gebrochen, trotz aller ehrenreichen Laufbahn am Mainzer, Wiener, Berliner Hof, trotz aller hohen Freundschaften und Schätzung, bei Goethe und Napoleon angefangen. Sein Ehrgeiz, Geschichte zu machen, wie er Geschichte schrieb, hatte ihn zu diesem glänzenden Glend geführt, indem er ohne Zweifel bitteren Rückblick gehalten hat auf die schönen Tage freier Muße im reinen Dienst seiner Lebensaufgabe, in ruhiger Geborgenheit bei den vertrauensvollen Berner und Genfer Freunden, die Tage ersten freien Flügelstreichs, nachdem er der engen Heimat, wo er als Pfarrerssohn geboren war und als Griechischlehrer seine ersten Spuren verdient hatte, glücklich wieder entronnen war.

Seine Schweizergeschichte ist von der seitherigen Forschung als wissenschaftliches Werk außer Gebrauch gesetzt worden. Ihre Unsterblichkeit gründet sich auf Eigenschaften, die sich über dem Tagesstand der stofflichen Ergebnisse halten. Die Schönheit ihrer Sprache und ihrer Darstellung — Sempach, Greifensee, St. Jakob hören sich an wie Gesänge eines Epos — diese Schönheit führt uns stets zu ihm zurück. Durchsichtig ein Schüler seiner antiken Heroen der Geschichtsschreibung hat er für das Mittelalter offenen Sinn und Auge und Herz. Das darf schon als ein großes Neues gelten, an der Zeit der sogenannten Aufklärung gemessen, aus der er kam. Die Romantik ist in Sicht. Die Schönheit der Sprache und Darstellung würde genügen, Johannes von Müllers Werk zu einem bleibenden zu machen. Seine politische Weisheit macht es nicht weniger beachtenswert. Er hat etwas zu sagen mit seinem Wissen. Das alles lebt nicht nur ein Leben der Vergewärtigung ferner Vergangenheit, sondern ein zweites, das ihm nicht weniger am Herzen liegt oder vielmehr untrennbar eins ist mit dem andern, ein Leben der Beziehungen auf die Gegenwart. Man bedenke: neun Jahre vor dem Ende der Eidgenossenschaft beginnt sein Werk zu erscheinen und mitten im Kaiserreich und unserer Mediationszeit schließt der Tod mit seinem Leben seine Arbeit ab. Was gab es da zu prophezeien und zu erleben. Die Ohnmacht

und Zerrissenheit der alten Eidgenossenschaft datiert unmittelbar von den gehässigen, die Katholiken von den gemeinsamen Vögteien ausschließenden Friedensbestimmungen nach dem Zwölferkrieg. In den Friedensverhandlungen des alten Zürichkriegs hat Müller die folgenden deutlichen Worte: „Die Lehre, daß in einer Eidgenossenschaft Eroberungen eines Ortes über das andere wider die Natur der Verfassung sind, ist ein Grundsatz, welchen seine innere Klarheit und nebst den Erfahrungen der Griechen

auch die Geschichte der Schweiz unstrittig macht. Es ist gegen das menschliche Herz, mit gekränktem Gefühl und Mißtrauen den gefährlich erfundenen, auf unsere Unkosten vergrößerten Stand und Wesen des andern mit bundesgemäßer Aufbietung aller eigenen Kräfte in künftig vorfindenden Fällen zu behaupten. Das Andenken verlorener Schlachten wird durch die Zeit getilgt; der Anblick des verlorenen Landes bleibt.“ Und beim Anmarsch der Armganen aus Frankreich heißt es: „Da fühlte das Volk der Deutschen, dessen tausend Herren mit unbedeutenden Schaaren ewige Fehde führten, zum ersten Mal das Gewicht einer ungeteilten Macht, welche sich von Frankreich her drohend nach dem Rhein bewegte“ usw.

Aber noch mehr. Die Verfahrenheit seiner äußern Schicksale hat, haben wir, dem Verfasser sein Latenbedürfnis gebracht. Er scheint die Tat für nichts geachtet zu haben, die er in Wirklichkeit mit seiner Schweizergeschichte vollbracht hat. In einer Zeit, wo große und kleine und besonders kleine Staaten und Nationalitäten untergingen, hat er unsere Raison d'être aller Welt zum Verständnis gebracht. Wir sind, wo immer unsere sprachlichen und alle mit diesen verbundenen Zusammenhänge hinweisen mögen, ein organisch gewordenen Volk und Staatswesen. Das zu demonstrieren war in jenem Augenblick eine geschichtliche Tat. Und auch diese Bedeutung von Johannes von

Müllers Werk ist noch unveraltet. Auch unsere Zeit kann die Erinnerung an das Wesen und den Sinn unseres nationalen Eigenlebens sehr wohl gebrauchen. Was damals nicht bewußt oder neu war, das kann sich unter den Einflüssen der proletarischen wie der kapitalistischen Internationale und nicht dieser allein nur allzuleicht wieder verflüchtigen. Die Tat, die das Werk damals war, wird von Zeit zu Zeit wiederholt getan werden müssen. Möchte es uns in solchen Augenblicken nie an dem Anwalt fehlen, den die Schweiz vor hundert Jahren an Johannes von Müller gefunden hat.

E. Z.

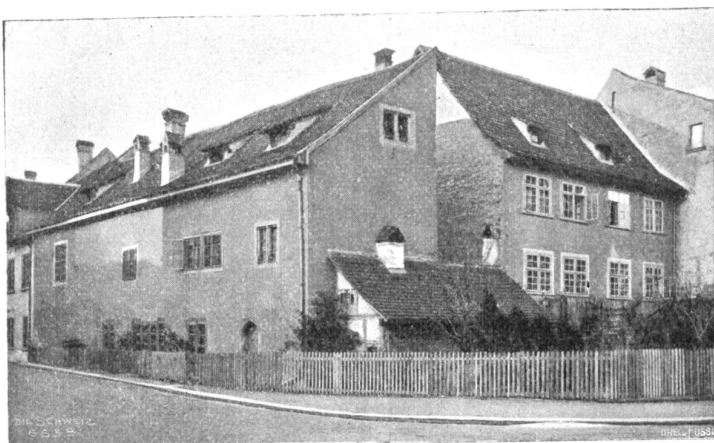


## Die Weltrekordfahrt des Grafen Zeppelin vom 30./31. Mai.

Graf Zeppelin, der alte Reitergeneral ohne Furcht und Tadel, liebt die Ueberraschungen; blitzschnell jagt ein Gedanke durch sein Hirn, und blitzschnell wird er ausgeführt. Das bewies seine Fahrt nach der Schweiz im Sommer vorigen Jahres und seine große Rheinfahrt kurz nachher, für die kein Arrangement zum Voraus getroffen, niemand vorher eingeweiht wurde, und ebenso geschah es diesmal in der Nacht vom 30. auf den 31. Mai, da „Z. II.“ plötzlich bei höchst zweifelhafter Witterung die Halle in Manzell verließ und gegen Ulm zu in der Nacht verschwand. Umso sensationeller gestaltete sich die Fahrt, als es sich um den noch völlig unausprobierenen Lenkballon „Z. II.“ handelte, der kaum fertig geworden war. Vielleicht, daß Zeppelin gerade diesen Umstand ausnützen wollte, um seinen offenen und versteckten Gegnern zu beweisen, daß er auch mit einem noch nicht eingefahrenen Vehikel imstande sei, die Touren auszuführen, die Lenkballons anderer Systeme nach so und so viel Probefahrten meist noch nicht zu leisten imstande sind.

Eine große Aufregung bemächtigte sich der deutschen Bevölkerung, als bekannt wurde, daß „Z. II.“ mit unbekannter Marschroute durch die Lüfte kreuze. Die Nürnberger begrüßten ihn am frühen Morgen des 31. Mai mit Hallo und Hurrah, und nachdem er über Bayreuth-Plauen-Gera-Weiz seinen Weg genommen, stand er in der vierten Abendstunde über Leipzig, ohne jedoch zu landen. Dann ging er in nord-östlicher Richtung weiter, sodaß es den Anschein hatte, er werde seinen Kurs nach Berlin nehmen; doch schwenkte er in Bitterfeld plötzlich ab, nahm die Richtung nach Weimar, überflog Heilbronn und Stuttgart und ging schließlich am Pfingstmontag, vormittags kurz nach 9 Uhr bei Göppingen nach 36stündiger Fahrt zwecks Landung nieder.

Hier nun stellte sich ein Unfall ein, der dem Lenkballon leicht hätte gefährlich werden können und der nach den ersten Hiobsbotschaften höchste Verstärkung hervorrief. Durch die lange Fahrt ermüdet, überfah der eine der beiden Steuerer einen auf den Ratskellerwiesen bei Göppingen stehenden Birnbaum und fuhr mit der Spitze in diesen hinein. Die Beschädigungen, die das Luftschiff dadurch erlitt, waren ganz erheblicher Natur; denn drei bis vier Zellen wurden durch den Anprall zertrümmert und große Partien des Aluminiumgerippes verbogen. Sofort wurden Hilfsmannschaften und Militär requiriert und un verzüglich die Reparaturarbeiten in Angriff genommen. Aus Aluminium wurde eine neue provisorische Spitze hergestellt, die mit Ballonstoff überzogen wurde, und unter dem begeisterten Jubel der Göppinger stieg der provisorisch geflickte Ballon um die dritte Mittagsstunde des 1. Juni schon wieder auf, Manzell entgegen, und landete dort, nachdem er unterwegs noch eine glatte Zwischenlandung ausgeführt, in den



Johannes von Müllers Geburtshaus in Schaffhausen. Phot. C. Koch, Schaffhausen.

Morgenstunden des folgenden Tages.

Rund 1000 km in 37 Stunden! Das bedeutet für die Lenkballons einen Weltrekord. Auch eine durchschnittliche Stundenleistung von 25 km war vorher noch nicht erzielt worden; denn das Militärluftschiff des Luftschifferbataillons hatte bei seiner Rekordfahrt 270 km in 13 Stunden gemacht = 21 km in der Stunde, der Varsevalballon am 15. September 1908 218 km in 11½ Stunden = 19 km in der Stunde; der Zeppelinballon am 1. Juli 1908 275 km in 12 Stunden = 23 km in der Stunde.

Deutschland jubelt aufs neue über seinen Zeppelin, der trotz allem Mißgeschick unentwegt den Kopf oben behält.

Kann jemand mit gutem Gewissen das System als verfehlt anklagen, wenn lediglich durch das Versehen eines übermüdeten Menschen ein Unfall eintritt? „Was an dieser ganzen Sache zu beklagen ist,“ schreibt scharf, aber treffend Dr. Eckener, einer der Passagiere bei der Unglücksfahrt, „das ist lediglich die verhängnisvolle Einbildung der Männer in der Gondel, daß sie durchaus noch immer mehr beweisen

müßten, und daß sie auf diesem Weg ein Spiel trieben mit einem Kleinod, um das die ganze Welt uns in den Pfingsttagen beneidet hat.“

Das deutsche Volk, die ganze gebildete Welt glaubt heute felsenfest an Zeppelin; kein Echterdingen und kein Göppingen kann das Vertrauen erschüttern, das dieser Mann der Tat in der Welt genießt, der einst alles für seine Idee hingab und der bitteren Zeiten durchmachen mußte, bis sein Vehikel zur Siegesfahrt starten konnte.

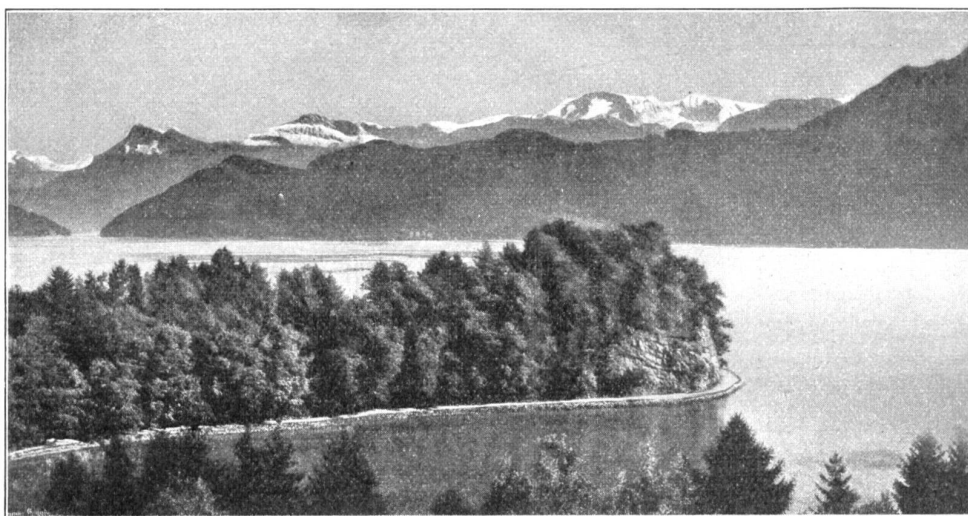
Der beschädigte Ballon soll in etwa sechs Wochen wieder flugfertig sein. Die Reparaturkosten werden sich auf ungefähr 90,000 Mark belaufen. Die angesagte Fahrt mit den Vertretern des Reichstages mußte verschoben werden, ebenso die geplante Fahrt nach Luzern, wo für die Zeppelinluftschiffslinie Landungen vorgenommen werden sollten.

B.



Das Denkmal für Johannes von Müller in Schaffhausen. Phot. C. Koch, Schaffhausen.





Weg zum Freilichttheater Luzern-Hertenstein. Aus: Die Freilichtbühne von Adolf Teutenberg.

### Aktuelles.

**Ueber das Bergungsglück am Säntis** vom 23. Mai, von dem wir in letzter Nummer schon eine kurze Notiz brachten, gibt ein Bild in der heutigen Nummer noch nähere Orientierung. Wie ein Teilnehmer der Bergungskolonne dem „St. G. L.“ berichtet, bildeten die beiden verunglückten Ingenieure Kindlimann und Holzach für sich eine Partie. Sie hatten im Sinn, vom Säntis aus über den Eisengrat zu gehen, verließen Sonntag den 23. Mai, vormittags 8 Uhr, den Säntis und kamen dann bis zum Felsbände, das sich direkt über Oberkellen befindet und mit einem Drahtseile versehen ist. Hier liegt zurzeit noch Schnee. Die beiden Touristen kamen nicht mehr vorwärts und kehrten wieder um. Sie suchten nun einen Abstieg über die Wand und schickten sich an, das Couloir zwischen dem Eisengrat und dem gegen die Meglisalp hin abzweigenden Felskamm (Hursi) als Abstiegsroute zu benutzen. Nach der Lage des Fundortes der Rudfäden müssen die beiden diese am Seil über die Felsen hinuntergelassen haben. Dann stiegen sie selbst nach. Das Couloir, das sehr steil ist, mündet in offenen Fels ein. Das konnten die im Alpstein ganz unbekannten Touristen nicht sehen. Sie kletterten einfach hinunter und sind dann abgestürzt. Der eine blieb sofort auf dem Schnee liegen. Seine Uhr zeigte 11.05 (jedenfalls vormittags). Der andere hatte ihm seinen Kittel angezogen und schleppte sich, an der Stirne und besonders an den Hüften durch einen spitzen Gegenstand schwer verletzt, der Meglisalp zu. Er brach unterwegs sterbend zusammen und wurde gefunden, die Hände auf der Brust gefaltet. Hilferufe wurden von keiner Seite vernommen. In der Presse wird dem Wunsch Ausdruck gegeben, es möchten im Alpstein regelrechte alpine Rettungskolonnen organisiert werden, wie solche vom A. G. S. in andern Gebieten eingerichtet worden sind.

**Zum Eisenbahnunglück von Herlisheim.** Der Hauptartikel in letzter Nummer über das Eisenbahnunglück in Herlisheim ist in einem Punkte zu ergänzen: Regierungsreferendar von Bötticher, ein Sohn des früheren preussischen Ministers, erlitt bei dem Unfall nicht nur schwere Verletzungen, sondern er verlor sein Leben dabei und wurde am 29. Mai in Berlin beerdigt. Der Irrtum unterseits erfolgte, da wenige Tage nach der Katastrophe von einem angesehenen deutschen Blatt diese Todesnachricht de-

mentiert wurde. Aus einem interessanten, zweifelslos von einem Fachmann herrührenden Artikel in den „Basler Nachrichten“, der sich mit den möglichen Ursachen des Unglücks beschäftigt, notieren wir: Wie heute schon die Untersuchung ergeben hat, ist ein Konstruktionsfehler an der explodierten Maschine als Ursache des Unglücks vollständig ausgeschlossen. Wohl aber ist das Wasserstandglas am Kessel während der Fahrt geplatzt, und damit verlor das Fahrpersonal die sichere Kontrolle über den Wasserstand und ließ sich täuschen, um so mehr, als seine Aufmerksamkeit durch Einsetzen eines neuen Glases abgelenkt wurde. Einen zweiten Wasserstand, wie ihn in der Schweiz jede Lokomotive besitzt, führte die deutsche Maschine „Mohrungen“ nicht, und überdies mangelten ihr auch die bei unsern schweizerischen Maschinen zu findenden Sicherheitsbolzen, die eine Kesselexplosion mit so furchtbaren Folgen wie bei Herlisheim zur Unmöglichkeit gemacht hätten. Wenn nämlich der Wasserstand zu tief sinkt und dadurch die Gleisbolzen der Sicherheitsbolzen vom Wasser entblößt werden, so schmilzt sie die Hitze des Feuers heraus, und der durch das Loch

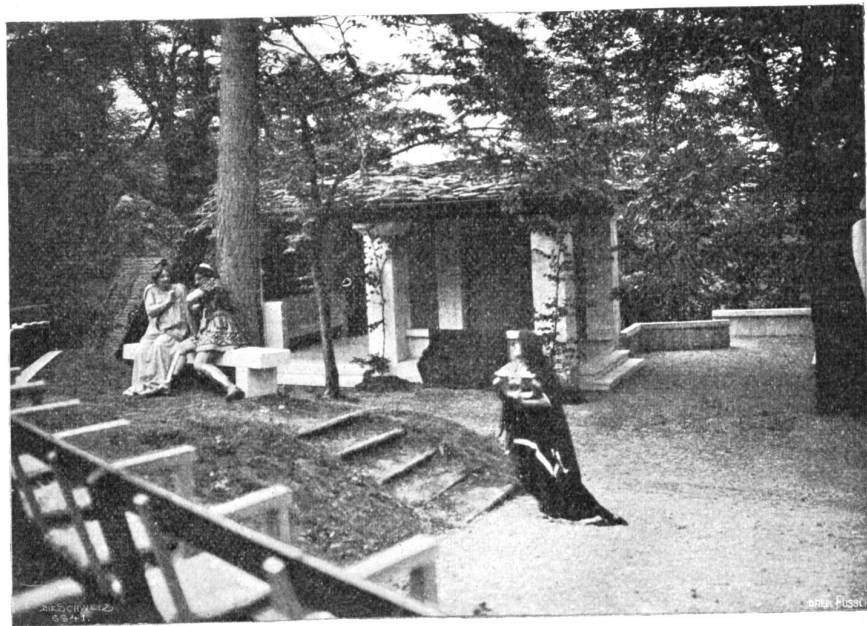


Die Bühne des Freilichttheaters zu Hertenstein. Medea-Aufführung. Phot. Emil Goeh, Luzern.

direkt aus dem Kessel strömende Dampf löschte in kürzester Zeit das Feuer aus. Eine der nächsten Aufgaben der deutschen Bahnbehörden wird es sein, diesen Mängeln abzuweichen; denn, so schließt der von uns zitierte Artikel, „was nützen tadellose, peinlich sauber gehaltene Geleise, Bahnhöfe mit bis in äußerste Detail gehenden Signalanlagen, Geschwindigkeitsmesser, die an Hand von Diagrammen die Geschwindigkeit eines Zuges noch nach Jahren genau kontrollieren lassen, wenn diese selbstverständlichen aller Sicherheitsvorrichtungen fehlen!“

**Totentafel.** Im hohen Alter von 92 Jahren starb in Genf am 27. Mai der berühmte Philosoph Ernst Naville, ein Gelehrter von Weltruf, dessen Werke und Abhandlungen (u. a. Definitionen der Philosophie, die Logik der Hypothese, der freien Willen, die negative Philosophie, die moderne Physik) in alle Sprachen überetzt worden sind. Naville, dessen Bild wir auf der ersten Seite der heutigen „Illustrierten Rundschau“ bringen, wurde am 13. Dezember 1816 in Chancy bei Genf geboren. Nachdem er seine theologischen Studien abgeschlossen hatte, wirkte er von 1840 bis 1846 als Hilfsgeistlicher der protestantischen Nationalkirche und übernahm 1844 eine Professur für Geschichte der Philosophie an der Akademie. 1848 wurde er nebst einer Reihe anderer akademischer Lehrer aus politischen Gründen abgesetzt, worauf er in der Akademie und später in der Universität stark besuchte freie Vorlesungen über Philosophie hielt. Seit 1890 amtierte er wieder als Honorarprofessor an der Genfer Hochschule.

Bis in die jüngsten Tage hat sich Naville der vollen geistigen Kräfte erfreuen können. Am jüngsten philosophischen Weltkongress wurde er besonders gefeiert. Mit großem Eifer hat er sich auch der Weltisprachenidee zugewendet. Bande enger Freundschaft fesselten Naville an den verstorbenen Großherzog



Das Freilichttheater zu Hertensstein. Medea: „Jason, ich weiß ein Lied...“  
Phot. Emil Goeß, Luzern.

Friedrich von Baden, der nie verfehlte, von Dudy aus nach Genf zu kommen.

27. Mai: In Allschwil H. F. Passavant-Jeslin, Gründer der bekannten Tonwarenfabrik Allschwil, im 64. Altersjahre.

3. Juni: Jakob Stöcker, der treue Diener Richard Wagners in der Villa Tribschen bei Luzern. Der Verstorbene war der Gatte der Zürcherin Berene Weidmann, des von Wagner in seinen Schriften wiederholt genannten „Breneli“, ohne deren Erwähnung eine Biographie Wagners lückenhaft sein würde.

## Sport.

**Internationale Lastwagenkonkurrenz in Berlin.** Nach langem Zögern hat die Jury der vom kaiserlichen Automobil-

klub und dem Verein deutscher Motorfahrzeugindustrieller vom 23. April bis 13. Mai dieses Jahres veranstalteten internationalen Lastwagenkonkurrenz ihr Urteil bekannt gegeben. Auf Grund der vom Arbeitsausschuß angenommenen Bewertung wurden zehn goldene, vier silberne und eine bronzene Medaille an die beteiligten Fabriken verliehen. Was uns Schweizer mit ganz besonderer Freude erfüllen muß, ist die Tatsache, daß die Schweiz auch in diesem letzten Wettkampf der Automobilindustrie geradezu glänzend abgeschnitten hat, da der Automobilfabrik Adolf Saurer in Arbon, der einzigen Firma, die als ausländische Firma an diesem Wettbewerb teilnahm, nicht weniger als fünf von den ausgesetzten sieben ersten Preisen zufielen. Die Fahrstrecke, die etwa 2200 km betrug, war in 14 Tagesetappen zu erledigen; die Strecke wies teilweise sehr starke Steigungen

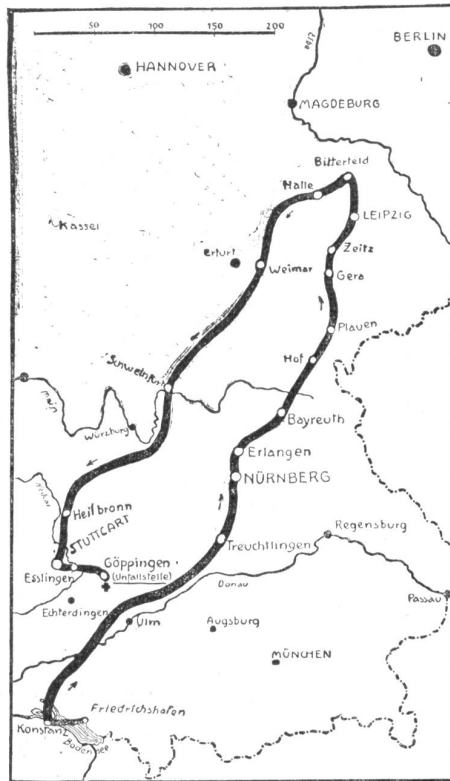


Die Weglisalp am Säntis. A—C der Lyfengratweg. B Absturzstelle der beiden Touristen am Rälberlantis.  
Phot. Gottfried Ruratte, Zürich.

auf und stellte an Fahrer und Beifahrer hohe Anforderungen. Die Preisermäßigung in den einzelnen Klassen lautet: Klasse I, 3 Wagen: 1. Preis Saurer-Omnibus mit 1010 kg Nutzlast; 2. Gaggenau-Omnibus, 800 kg Nutzlast. Klasse II, 3 Wagen: 1. Preis Saurer-Omnibus, 1720 kg Nutzlast; 2. Gaggenau-Omnibus, 1220 kg. Klasse III, 4 Wagen: 1. Preis Saurer-Lieferungswagen; 2. Brennbach-Lieferungswagen. Die Firma Saurer konkurrierte in dieser Abteilung nicht. Klasse IV, 3 Wagen: 1. Preis Adler-Lastwagen, 2000 kg Nutzlast; 2. Gaggenau-Lastwagen, 1500 kg Nutzlast; 3. Saurer-Lastwagen, 2000 kg Nutzlast. Klasse V, 3 Wagen: 1. Preis Saurer-Lastwagen, 3500 kg Tragkraft; 2. Gaggenau-Lastwagen, 3000 kg Tragkraft. Klasse VI, 3 Wagen: 1. Preis Saurer-Wagen, 4100 kg Tragkraft. Klasse VII, 4 Wagen: 1. Preis Saurer-Lastzug, 6000 kg Tragkraft; 2. Büßing-Lastzug; 3. Eisenach-Lastzug.

Dieses für die Firma Saurer einen Rekord bedeutende Resultat ist um so bemerkenswerter, als für das Endergebnis die kombinierte Bewertung über Betriebssicherheit, Brennstoffverbrauch und Gebrauchskosten maßgebend war; auffallend ist vor allem der geringe Brennstoffverbrauch der Wagen schweizerischen Fabrikates, der gegenüber andern Wagen einzelner Kategorien bis unter die Hälfte geht. Unser Bild zeigt den Saurerwagenpark in Arbon bei der Rückkehr vom Startort Berlin. Die sämtlichen Saurerwagen legten die Strecke auf eigener Achse zurück.

**Luftschiffahrt.** Aus Paris kommt Kunde von dem deutschen Flug eines französischen Monoplanisten namens Latham, der am 5. Juni dieses Jahres über dem Manöverfeld von Châlons sur Marne stattfand. Latham blieb mit seinem Monoplan 1 Stunde, 7 Minuten und 37 Sekunden in der Luft und schlug damit alle französischen Rekorde der Monoplane und auch der Biplane, nicht aber die Wrights Rekorde, wie von einigen französischen Zeitungen jubelnd ausposaunt wird. Nur ist nicht zu vergessen, daß Wright mit einem Biplane fährt, der durch seine größere Stabilitäts- und Sicherheit bietet, während ein Eindecker von allen Seiten dem Spiel der Elemente preisgegeben ist. Die technischen Beobachter rechnen aus, daß Latham Geschwindigkeiten von 50 bis 80 Kilometer erreicht habe, im



Routekarte der Zeppelinschen Ballonfahrt am 30./31. Mai.

(ohne irgendwelches Bindemittel) litten im Verlauf von anderthalb Jahrtausenden schwer unter den stagnierenden Wässern, die der lehmige Grund nicht weiterstürzen ließ. Hier fand man nun von vier oder fünf dünnen Kupferplatten, in der Form unserer Waschschalen, ein paar sehr vom Zahne der Zeit zernagte Bruchstücke, wie sie Herr Professor Marius Besson in der letzten Sitzung des historischen Vereins vorwies, deren Herkunft er nach Analogien ins vierte Jahrhundert, in die gallorömische Zeit, datierte.



Die von der Berliner internationalen Lastwagen-Konkurrenz in Berlin zurückkehrenden Saurer'schen Automobile in Arbon.

Durchschnitt jedenfalls größere als Wrights Doppeldecker. Von sachmännischer Seite wird besonders hervorgehoben, daß der Flugapparat eine alle Erwartungen übertreffende Stabilität gezeigt habe, wodurch der Haupteinwand gegen die Eindecker, die durch die Wrightschen Erfolge in letzter Zeit stark in den Hintergrund gedrängt waren, hinfällig würde. Der neue Held der Luftschiffahrt beabsichtigt, demnächst mit seinem Monoplan über den Kanal nach England zu fliegen. X

## Verschiedenes.

**Interessante Altertumsfunde.** Im sogenannten „Bois de Murat“, das den Hügel über der Bahnstation Mastran zwischen Freiburg und Nomont frönt, traf man, wie die „Basler Nachrichten“ schreiben, in den letzten Monaten im Auftrage des nunmehrigen Besitzers, des Pariser Grafen Armand, Anstalten zum Bau einer Villa und einer Zufahrtsstraße. Dabei stieß man bei den Erdarbeiten auf dem höchsten Aussichtspunkte, wo ein Blick die Freiburgeralpen, ein zweiter die Zurgipfel beherrscht, auf eine Menge aufeinander geschichteter oder übereinander gestürzter Quadersteine, die einst wohl zu einem Refugium, zu einer unterirdischen Zufluchtsstätte in Kriegeszeiten gehört hatten, welche Fluchtburg sich in Ellipsenform bei halber Breite etwa 20 Meter in die Länge erstreckte. Die durchschnittlich bis anderthalb Meter dicken Mauern

An der Stelle des nur fünf Minuten entfernten Landfiges des Obersten de Reynold in Nonan soll damals eine römische Villa gestanden haben, den dann und wann aufgefundenen Ziegel- und Marmorstücken, Mosaik- und Säulenfragmenten nach zu schließen. Möglicherweise fördern die Grabarbeiten im Bois de Murat in ihrem weiteren Verlauf noch interessantere Funde zutage.