

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

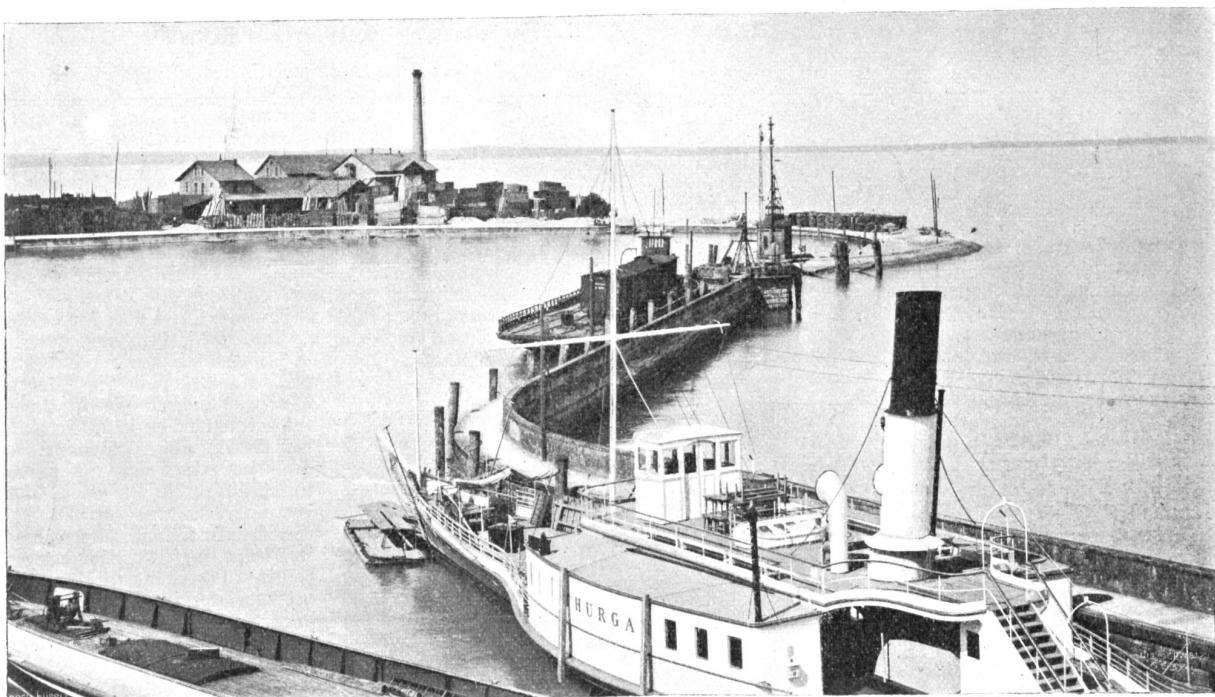
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

Politische Übersicht.

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 vorauszusehen; sie ist aber milder ausgefallen, als mancherlei Schwarzberei geweissagt hatte. Mit Recht sagte Speiser im Nationalrat: „Ein Staatswesen, das nicht einmal 100 Millionen Schulden hat und jährlich 3 Millionen amortisiert, ist ein gefundenes Staatswesen.“ Hebrigens deuten die jetzigen Zolleinnahmen bereits wieder Besserung an, und die Rufe der Finanzkommission nach neuen Einnahmequellen und namentlich nach dem Tabakmonopol haben ihre Berechtigung entzogen noch nicht, solange nicht ernsthaft die oft angeregten, heute wiederholten und zweifelsohne auch in wesentlichem Maße möglichen Sparversuche im Staatshaushalte gemacht worden sind. Die Ausfälle des vom Bundesrat beschlossenen Fünfzigmillionenanleihens 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 Zufahrtslinien zum Simplon und die im Werke stehende Lösung der Salzversorgung der Kantone.

Mit seiner Reichsfinanzreform stößt Deutschland so ziemlich an allen Kanten der verschiedenen Volkschichten an und gibt damit ein klares 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



Ernest Naville.

Lauschen auf die scharfe Sprache, welche über dem Rhein gegen die geplante Serie von Sondersteuern geführt wird. Kaum vermag sich über diese lebhafte 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 bestätigt, daß an der bisherigen, den europäischen Frieden sichernden Mächtengruppierung etwas geändert werde durch die Monarchenzusammensetzung, und diese Auffassung hat viel für sich; denn Kaiser Nikolaus dürfte so wenig den in der Orientkrise Österreich geleisteten Diensten des deutschen Kaisers nachfragen, als dieser den Besuch des Zaren in Frankreich verüben wird.

Die Orientfrage findet ihre Lösung durch ein allem Anschein nach allseits befriedigendes Übereinkommen der Pforte mit der Orientbahn, daß die Türkei freilich ansehnliche Geldopfer kostet. Anders verhält sich die Pforte zur Lösung der Kretefrage, 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 Kinderstühlen nicht herauskommen.

Die Beteiligung von Vertretern Frankreichs an der Ge-

denfeier Italiens an die Schlacht von Magenta hat einen befriedigenden Eindruck gemacht, die Politiker zu verheizendem Prognostikum für die Erhaltung des Dreibundes veranlaßt. Sie hat übrigens ihre besondere historische Bedeutung, jene Ebene zwischen den Alpen, der Adda 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 siebenjähriger Jüngling seine ersten Kriegerehren, und kaum einen Kanonenenschuß von Magenta erfochten die Schweizer, sölner 1513 ihren letzten großen Sieg in Italien, und ebenfalls bei Novara zwang Nadezky 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 Generalstudiedirektor des napoleonischen Königreiches Westfalen, zu Kassel Johannes von Müller gestorben, junier 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 Herzgeiz, Geschichts zu machen, wie er Geschichte schrieb, hatte ihn zu diesem glänzenden Glend geführt, indem er ohne Zweifel bitttern 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 Flügelschlags, 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 feierlichen Forschung als wissenschaftliches Werk außer Gebrauch gestellt 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 Helden 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 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 Mediatisationszeit 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 gebärfähigen, die Katholiken von den gemeinsamen Vogteien ausschließenden Friedensbestimmungen nach dem Zürcherkrieg. In den Friedensverhandlungen des alten Zürichkriegs hat Müller die folgenden deutlichen Worte: „Die Lehre, daß in einer Eidgenossenschaft Erbgerungen 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, mir gefährlich und Mißtrauen den gefährlich erfundenen, auf unsre Unkosten vergrößerten Stand und Wesen des andern mit bündesgemäcker Aufbietung aller eigenen Kräfte in künftig vor kommenden Fällen zu behaupten. Das Andenken verlorener Schlachten wird durch die Zeit getilgt; der Anblick des verlorenen Landes bleibt.“ Und beim Anmarsch der Armanen aus Frankreich heißt es: „Da fühlte das Volk der Deutschen, dessen tausend Herren mit unbedeutenden Scharen ewige Hehde führten, zum ersten Mal das Gewicht einer ungeteilten Macht, welche sich von Frankreich her drohend nach dem Rhein bewegte“ usw.

Aber noch mehr. Die Verfahreneheit seiner äußern Schicksale hat, sagen wir, dem Verfasser sein Tatenbedürfnis 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 unsre sprachlichen und alle mit diesen verbundenen Zusammenhänge hinweisen mögen, ein organisch gewordenes 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 unsre 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 Einfüssen 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.

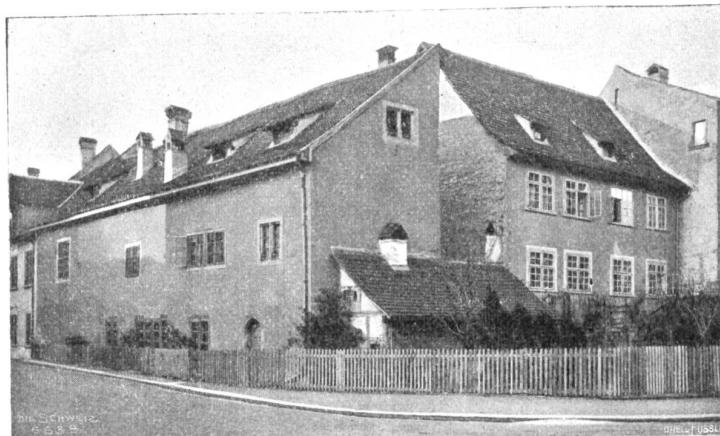
E. Z.

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

Graf Zeppelin, der alte Reitergeneral ohne Furcht und Tadel, liebt die Überraschungen; 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 gleichab es diesmal in der Nacht vom 30. auf den 31. Mai, da „3. II.“ plötzlich bei höchst zweifelhafter Witterung die Halle in Manzell verließ und gegen Ullm zu in der Nacht verschwand. Umso sensationeller gestaltete sich die Fahrt, als es sich um den noch völlig unausprobierten Lenkballon „3. II.“ handelte, der kaum fertig geworden war. Vielleicht, daß Zeppelin gerade diesen Ullmstand ausnützen wollte, um seinen offenen und versteckten Gegnern zu beweisen, daß er auch mit einem noch nicht eingefahrenen Behälter imstand 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 „3. II.“ mit unbekannter Marschroute durch die Lüfte freuze. Die Nürnbergen begrüßten ihn am frühen Morgen des 31. Mai mit Halloß und Hurrah, und nachdem er über Bayreuth-Plauen-Gera-Zeitz seinen Weg genommen, stand er in der vierten Abendstunde über Leipzig, ohne jedoch zu landen. Dann ging er in nordöstlicher Richtung weiter, sodaß es den Anschein hatte, er werde seinen Kurs nach Berlin nehmen; doch schwankte 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 Höbelsbotchaften höchste Befürzung hervorrief. Durch die lange Fahrt ermüdet, überfah der eine der beiden Steurer einen auf den Ratskellerwiesen bei Göppingen stehenden Birnbaum und fuhr mit der Spitze in diesen hinein. Die Beschädigungen, die das Luftschiff dadurch erhielt, waren ganz erheblicher Natur; denn drei bis vier Zellen wurden durch den Anprall zertrümmert und große Partien des Aluminiumgeripps verbogen. Sofort wurden Hilfsmannschaften und Militär requirierte und unverzüglich 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 gefüllte 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 Müller's Birthplace 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 Paraventballon 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 Misgeschick 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 festenft an Zeppelin; kein Gähderding und kein Göppinger kann das Vertrauen erschüttern, das dieser Mann der Tat in der Welt genießt, der einst alles für seine Idee hingab und der bittere Zeiten durchmachen mußte, bis sein Behälter zur Siegesfahrt stärken konnte.

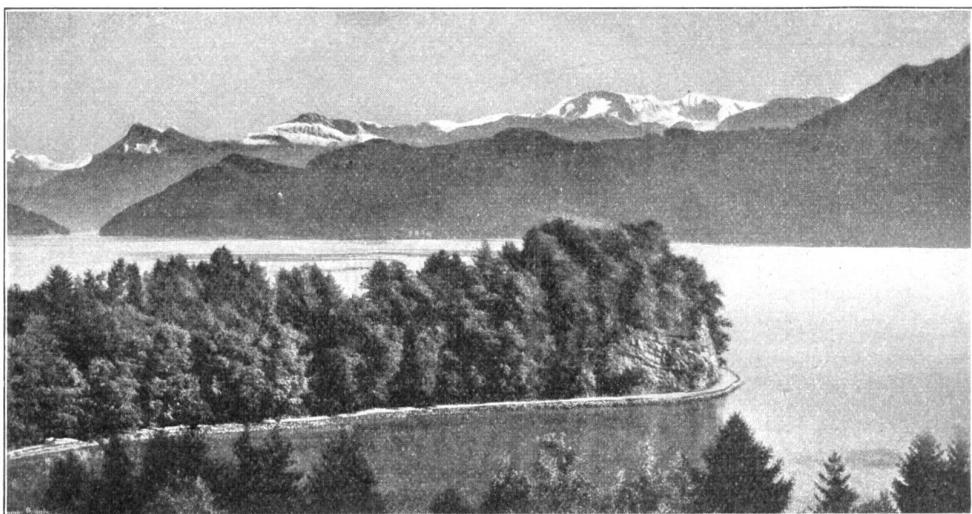
Der beschädigte Ballon soll in etwa sechs Wochen wieder flugfertig sein. Die Reparaturkosten werden sich auf ungefähr 90,000 Mark belaufen. Die angekündigte Fahrt mit den Vertretern des Reichstages mußte verschoben werden, ebenso die geplante Fahrt nach Luzern, wo für die Zeppelinluftschifflinie Landungen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

B.



The Monument for Johannes von Müller in Schaffhausen. Phot. C. Koch, Schaffhausen.





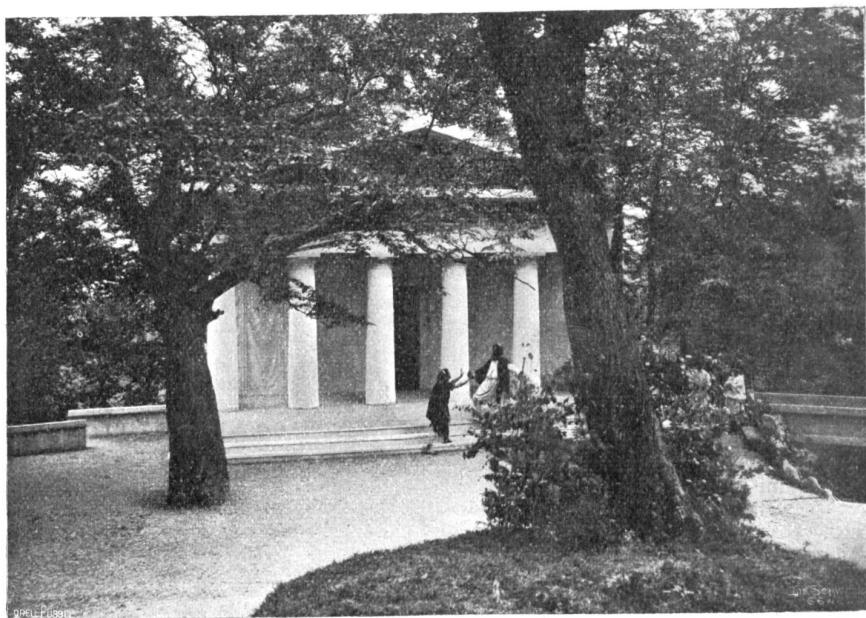
Weg zum Freilichttheater Luzern-Hertenstein. Aus: Die Freilichtbühne von Adolf Teutenberg.

Zum Eisenbahnun-
glück von Herlisheim.
Der Hauptartikel in
lechter Nummer über
das Eisenbahnun-
glück in Herlisheim
ist in einem Punkte
zu ergänzen: Regie-
rungsreferendar von
Bötticher, ein Sohn
des früheren preußi-
schen Ministers, er-
litt bei dem Unfall
nicht nur schwere
Verlebungen, son-
dern er verlor sein
Leben dabei und
wurde am 29. Mai
in Berlin beerdigt.
Der Irrtum unfer-
seits erfolgte, da
wenige Tage nach
der Katastrophe von
einem angehenden
deutschen Blatt die
Todesnachricht de-
mentiert wurde.

Aktuelles.

Über das Bergungslück 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. T.“ berichtet, bildeten die beiden verunglückten Ingenieure Kindlimann und Holzach für sich eine Partie. Sie hatten im Sinn, vom Säntis aus über den Lisengrat zu gehen, verließen Sonntag den 23. Mai, vormittags 8 Uhr, den Säntis und kamen dann bis zum Felsbande, das sich direkt über Oberfelsen 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 schlichen sich an, das Couloir zwischen dem Lisengrat und dem gegen die Meglisalp hin abzweigenden Felskamm (Hurst) als Abstiegsroute zu benutzen. Nach der Lage des Fundortes der Rucksäcke müssen die beiden diese am Seil über die Felsen hinuntergelassen haben. Dann stiegen sie selbst nach. Das Couloir, das sehr steil ist, mündet in offenem 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 schleppete 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. Hülferufe wurden von keiner Seite vernommen. In der Presse wird dem Wunsch Ausdruck gegeben, es möchten im Alpstein regelmäßige alpine Rettungskolonnen organisiert werden, wie solche vom A. C. S. in andern Gebieten eingerichtet worden sind.

Aus einem interessanten, zweifelsohne 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 Wasserstandsglas 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 unsrer 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 Bleieinlagen 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 Goëß, Luzern.

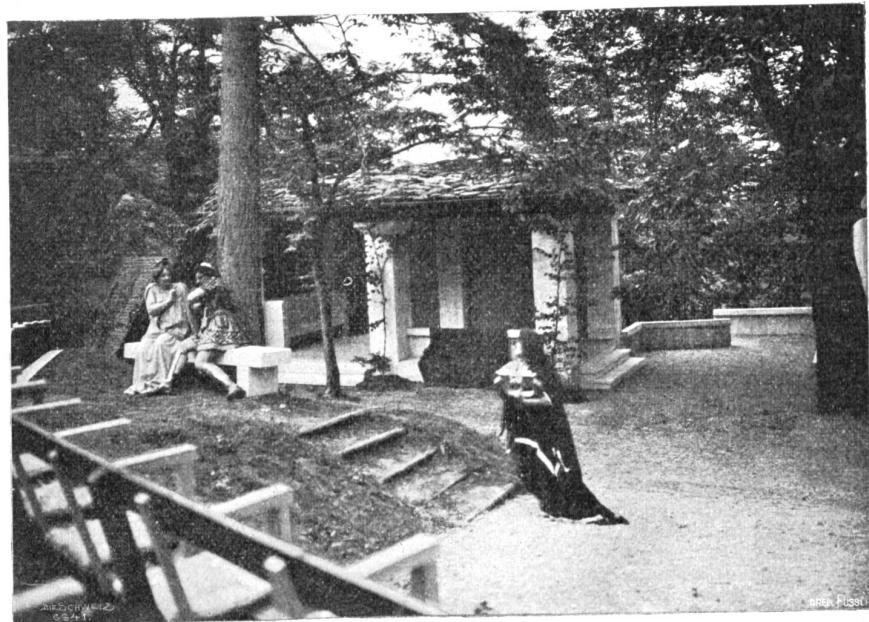
direkt aus dem Kessel strömende Dampf löst in fürester Zeit das Feuer aus. Eine der nächsten Aufgaben der deutschen Bahnbehörden wird es sein, diesen Mängeln abzuholen; denn, so schließt der von uns zitierte Artikel, „was nützen tadellose, peinlich sauber gehaltene Gleise, Bahnhöfe mit bis in äußerste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

Totentafel. Im hohen Alter von 92 Jahren starb in Genf am 27. Mai der berühmte Philosoph Joseph Ernest Naville, ein Gelehrter von Weltreuf, dessen Werke und Abhandlungen (u. a. Definitionen der Philosophie, die Logik der Hypothese, der freie Wille, die negative Philosophie, die moderne Physik) in alle Sprachen übersetzt 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 Hulfsgeistlicher 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 hielte. Seit 1890 amtete 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 Weltsprachenidee zugewandt. Bände enger Freundschaft fesselten Naville an den verstorbenen Großherzog



Die Meglisalp am Säntis. A—C der Lysengratweg. B Absturzstelle der beiden Touristen am Rälberlantis.
Phot. Gottfried Rurat, Zürich.



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

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

27. Mai: In Aeschwil h. F. Passavant-Jselin, Gründer der bekannten Tonwarenfabrik Aeschwil, im 64. Altersjahr.

3. Juni: Jakob Stocker, 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.

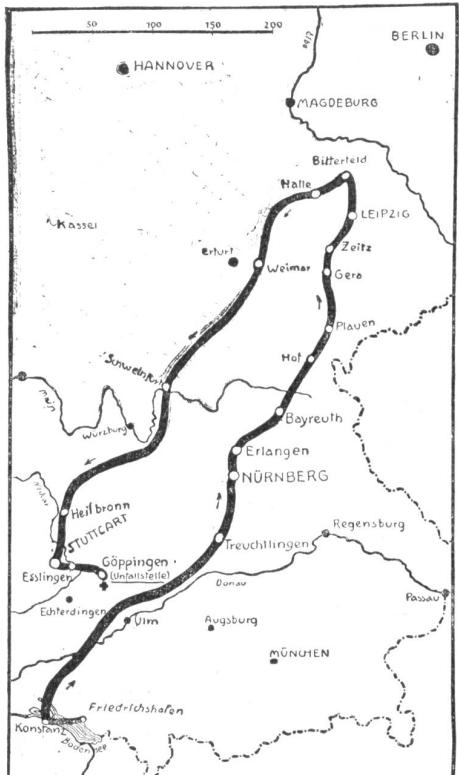
Sport.

Internationale Läufwagenfahrt in Berlin. Nach langem Zögern hat die Jury der vom kaiserlichen Automobilklub und dem Verein deutscher Motorfahrzeugindustrieller vom 23. April bis 13. Mai dieses Jahres veranstalteten internationalen Läufwagenfahrt ihr Urteil bekannt gegeben. Auf Grund der vom Arbeitsausschuss angenommenen Bewertung wurden zehn goldene, vier silberne und eine bronzenen 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

auf und stellte an Fahrer und Beifel hohe Anforderungen. Die Prämierung in den einzelnen Klassen lautet: Klasse I, 3 Wagen: 1. Preis Sauerer-Omnibus mit 1010 kg Nutzlast; 2. Gaggenau-Omnibus, 800 kg Nutzlast. Klasse II, 3 Wagen: 1. Preis Sauerer-Omnibus, 1720 kg Nutzlast; 2. Gaggenau-Omnibus, Nutzlast 1220 kg. Klasse III, 4 Wagen: 1. Preis Hanja-Lieferungswagen; 2. Brennabor-Lieferungswagen. Die Firma Sauerer konkurrierte in dieser Abteilung nicht. Klasse IV, 3 Wagen: 1. Preis Adler-Lieftwagen, 2000 kg Nutzlast; 2. Gaggenau-Lieftwagen, 1500 kg Nutzlast; 3. Sauerer-Lieftwagen, 2000 kg Nutzlast. Klasse V, 3 Wagen: 1. Preis Sauerer-Lieftwagen, 3500 kg Tragkraft; 2. Gaggenau-Lieftwagen, 3000 kg Tragkraft. Klasse VI, 3 Wagen: 1. Preis Sauerer-Wagen, 4100 kg Tragkraft. Klasse VII, 4 Wagen: 1. Preis Sauerer-Lieftzug, 6000 kg Tragkraft; 2. Büssing-Lieftzug; 3. Eisenach-Lieftzug.

Diejes für die Firma Sauerer einen Rekord bedeutende Resultat ist um so bemerkenswerter, als für das Endergebnis die kombinierte Bewertung über Betriebssicherheit, Brennstoffverbrauch und Gebrauchsosten 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 Sauererwagenpark in Arbon bei der Rückkehr vom Startort Berlin. Die sämtlichen Sauererwagen legten die Strecke auf eigener Achse zurück.

Luftschiffahrt. Aus Paris kommt Kunde von dem bedeutamen 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 ausprofaunt wird. Nur ist nicht zu vergeßen, daß Wright mit einem Biplane fährt, der durch seine größere Stabilität einige 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



Routenkarte der Zeppelin'schen Ballonsfahrt am 30./31. Mai.

Durchschnitt jedenfalls größere als Wrights Doppeldecker. Von fachmännischer 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. ×

Verschiedenes.

Interessante Altertumsfunde. Im sogenannten „Bois de Murat“, das den Hügel über der Bahnhofstation Maran zwischen Freiburg und Romont krönt, traf man, wie die „Basler Nachrichten“ schreiben, in den letzten Monaten im Auftrage des nummehrigen 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 Freiburger Alpen, ein zweiter die Jura-Gipfel beherricht, auf eine Menge aufeinander geschichteter oder übereinander gestürzter Quadersteine, die einst wohl zu einem Refugium, zu einer unterirdischen Zufluchtsstätte in Kriegszeiten gehörten, welche Fluchtburg sich in Ellipsenform bei halber Breite etwa 20 Meter in die Länge erstreckte. Die durchschnittlich bis anderthalb Meter dicken Mauern (ohne irgendwelches Bindemittel) litten im Verlauf von anderthalb Jahrtausenden schwer unter den stagnierenden Wassern, die der lehmige Grund nicht weiter sichern ließ. Hier fand man nun von vier oder fünf dünnen Kupferplatten, in der Form unserer Waschfächeln, ein paar Jahr vom Zabine 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 gallo-römische Zeit, datierte.

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



Die von der Berliner internationalen Lieftwagen-Konkurrenz in Berlin zurückkehrenden Sauerer'schen Automobile in Arbon.