

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 14 (1910)
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

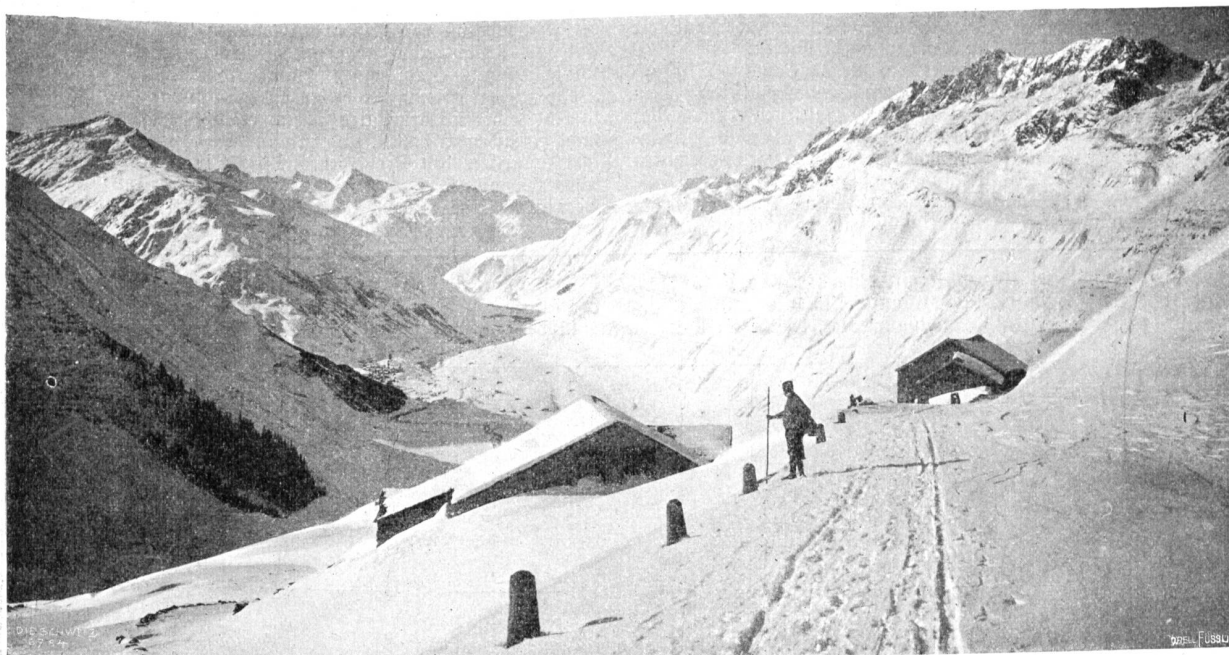
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 17.02.2026

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



Winterhorn.

Muttenhörner.

Am Oberalppaß. Phot. Anton Krenn, Zürich.

Galenstöcke.

Spisberge.

Politische Uebersicht.

Der Schiedsgerichtshof im Haag soll wieder Arbeit bekommen. Rußland und Deutschland haben ein Hühnchen miteinander zu rupfen wegen der gerichtlichen Beschlagnahme russischer Staatsgelder auf einer Berliner Bank, die vom Berliner Amtsgericht am 15. Dezember verfügt worden war. Die interessante Streitfrage, die das Haager Schiedsgericht lösen soll, wird dahin lauten, ob ein Staat das Recht habe, in Friedenszeiten Gelder eines andern Staates zu beschlagnahmen. Das preussische Auswärtige Amt (nicht das Reichsamt des Auswärtigen), das in dieser Sache zu handeln hatte, ist selbst nicht der Meinung, daß das Vorgehen des Berliner Amtsgerichts begründet gewesen sei, und hat hiegegen den Kompetenzkonflikt erhoben. Der Anlaß zu dem ganzen Handel, eine Schadenersatzforderung des deutschen Hauptmanns v. Hellfeld für geliefertes, aber nicht bezahltes Kriegsmaterial, ist dabei von nebensächlicher Bedeutung.

Präsident Fallières hat der Schweiz einen Besuch zugegedacht. Es wäre das erste Mal, daß ein Präsident der französischen Republik unserm Bundesrat die Ehre einer offiziellen Begrüßung auf unserm Boden erweisen würde. Er wird dem Volk und den Behörden der Schweiz willkommen sein und mit den besten Wünschen weitergeleitet werden auf seiner Reise zur goldenen Hochzeitsfeier Savoyens mit

Frankreich. Für müßig halten wir aber das an diesen Besuch sich knüpfende Gerede darüber, ob nun wohl, nachdem der französische Präsident in der Schweiz empfangen worden, auch der deutsche Kaiser seine Absicht, unsern Manövern beizuwohnen, eher ausführen werde, da ja dann das Mißtrauen Frankreichs nicht mehr zu befürchten wäre. An diese Absicht des deutschen Kaisers glauben wir nämlich im Ernste nicht. Er weiß schon, daß er bei uns jederzeit offene Türen findet als Gast, nicht aber als Generalinspektor unserer Truppen.

Noch einmal wird die „deutsche Gefahr“ mit all ihren Schrecken dem englischen Wähler an die Wand gemalt, um ihn zu bestimmen, konservativ und schützöllnerisch zu wählen. Auch der ehemalige Premier Balfour entblödete sich nicht, mit einer unsäglich geringen chauvinistischen Hezpaufe die Aktien seiner Partei in die Höhe zu treiben. Obs aber zieht, ist eine andere Frage. Die Verdächtigungen des Ex-Premier werden in England selbst mit solcher Entschiedenheit zurückgewiesen, daß die deutsche Presse gar keine Veranlassung hat, darauf einzutreten.

Herr Ladislaus von Lukacs, der homo regius vom Juni letzten Jahres, ist definitiv zum ungarischen Ministerpräsidenten ernannt und scheint auf dem besten Wege zu sein, ein lebensfähiges Kabinett zusammenzubringen. Damit wären alle



† Nationalrat Kaspar Knobel.

präsidenten ernannt und scheint auf dem besten Wege zu sein, ein lebensfähiges Kabinett zusammenzubringen. Damit wären alle

Ankündigungen vor Neujahr, daß seine Mission abermals gescheitert sei, Lügen gestraft, zugleich aber auch Franz Kossuth und seine neue Partei, die seit vier Jahren eine vermittelnde Stellung eingenommen, in die frühere Stellung unbedingter Opposition zurückgedrängt. Wie die Dinge im Laufe dieses Jahres sich weiter entwickeln werden, wird der zuverlässigste politische Wetterprophet nicht voraussagen können.

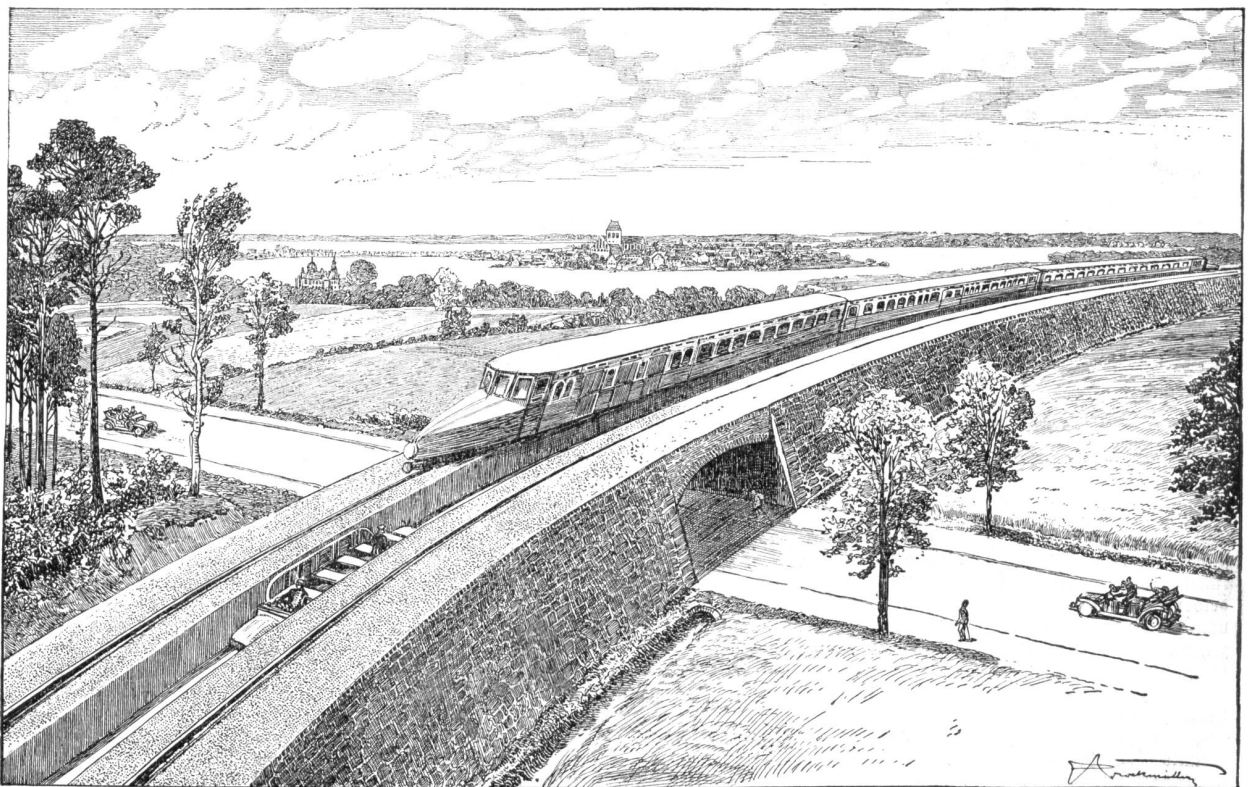
Ungewiß und unbefriedigend ist die Lage auch in Konstantinopel. Die Erteilung des Schiffsfahrtsmonopols auf dem Euphrat und Tigris an die englische Gesellschaft Lynch hat im Volke doch tiefere Mißstimmung erzeugt als das Zutrauensvotum der Kammer in dieser Frage es hatte vermuten lassen. Und dieser Mißstimmung mußte der Großvezier Hussein Hilmi Pascha nachträglich doch weichen. Haffi Bey, der bisherige Botschafter in Rom, soll sein Nachfolger werden,

aber die Unterhandlungen zwischen ihm und dem jungtürkischen Komitee über die Richtlinien der künftigen Politik scheinen zu dieser Stunde noch auf ungeahnte Schwierigkeiten zu stoßen.

Absit omen! Dieses heidnische Stoßgebetlein entfuhr wohl jedem Freunde der griechischen Dynastie bei der Kunde, daß der Königspalast von Athen in Flammen stehe. Dieses fatale Erlebnis fehlte gerade noch, um die Ungemütlichkeit der Lage König Georgs und seines Hauses buchstäblich auf grelle Weise zu beleuchten. In dem erbitterten Ringen zwischen Parlament und Militärdiktatur scheint er bis jetzt einen Ausweg nicht gefunden zu haben, und mit ihren höchst überflüssigen und kompromittierenden Treueiden für den König von Griechenland befestigen die Kretenser seinen Thron nicht, im Gegenteil! Beginnen wir das neue Jahr nicht ohne Sorgen, so hat man an andern Orten deren auch genug und noch größere.

Totentafel. 24. Dezember: in Zürich Arnold Geiser, seit 1864 im Dienste der Stadt, anfänglich als Assistent und Bauführer, seit 1870 als Stadtbaumeister, welche Stellung er

2. Januar: in Bern Ständerat Dr. Deucher, geb. 1861, der älteste Sohn von Bundesrat Deucher, Mitglied des thurgauischen Großen Rates und Staatsanwalt in Kreuzlingen.



Projekt eines Zuges nach dem Einschienen-System Scherl.

nach 36-jähriger Tätigkeit aus Gesundheitsrücksichten im Jahre 1907 aufgab. Der Verstorbene war 1844 in Biel geboren. Geiser genoss als Fachmann hohe Anerkennung; unter seinen vielfachen Veröffentlichungen sind an erster Stelle seine zwei Hauptwerke „Die Bauwerke der Schweiz“ und „Das schweizerische Bauernhaus“ zu nennen. Eine Reihe von Jahren stand er an der Spitze des schweiz. Architektenvereins.

27. Dezember: in Rapperswil alt Oberichter Johannes Rohrer, 78 Jahre alt. Der Verstorbene gehörte dem aargauischen Obergericht mehr als dreißig Jahre an; lange Jahre war er auch Mitglied der eidg. Expropriationskommission und während einer Session auch Mitglied des Nationalrates.

26. Dezember: in Andelfingen alt Pfarrer Hans Hess, geb. 1839 in Berg am Irchel, von 1872–1905 Pfarrer in Andelfingen, längere Zeit auch Mitglied des zürcherischen Kantonsrates.

30. Dezember: in Wallenstadt Kantonsrat Bühner, Bauunternehmer, Erbauer des Lungenanatoriums Knobelsbühl am Wallenstadterberg, 59 Jahre alt.

Seit der vergangenen Dezembersession der Bundesversammlung lag er bei seinem Vater an einer Lungenentzündung krank darnieder, der er rasch erlag.

5. Januar: in Glarens bei Montreux Leon Walras, Professor der Nationalökonomie an der Universität Lausanne, dessen fünfundzwanzigjähriges Dozentenjubiläum die Hochschule im verfloßenen Monat Juni feierte. Geboren 1833 in Evreux, Departement Eure (Frankreich), wurde Walras im Jahre 1870 von Louis Ruchonnet nach Lausanne berufen. Er war Honorarprofessor der Universität Lausanne und Mitglied einer großen Anzahl von gelehrten Gesellschaften der Schweiz und des Auslandes. Er gehört zu denjenigen Nationalökonomien, die die Volkswirtschaftswissenschaft mathematisch zu behandeln suchen.

6. Januar: in Colombier Oberst Louis de Perrot im 84. Altersjahre. Der Verstorbene diente von 1848 an als Offizier bei der preussischen Artillerie, verließ nach den Neuburger Ereignissen des Jahres 1856 den fremden Dienst, wurde, in die Schweiz zurückgekehrt, Artillerie-Instruktor und diente dem Lande als solcher von 1857 bis 1897.

7. Januar; in Lausanne Dr. Heinrich Brunner von Zürich, Professor der Chemie und Direktor der pharmazeutischen Schule und des chemischen Laboratoriums der Universität Lausanne, ein bedeutender Gelehrter, dessen Expertisen einen Weltruf genossen. Der Verstorbene, der ebenfalls wie der zwei Tage vor ihm gestorbene Kollege Walras von Richonnet 1873

nach Lausanne berufen worden war, stand im 62. Altersjahre.

8. Januar: in Signy bei Nyon alt Großrat Louis A. Keller, Major der Verwaltungstruppen, im 77. Altersjahre. Der Verstorbene gründete seinerzeit mit Staatsrat J. E. Dufour den Cercle démocratique, die heute noch blühende zentralstädtische Vereinigung der liberal-konservativen Partei.

Ein neues Schnellbahnsystem *).

August Scherl in Berlin, der großzügige Zeitungsunternehmer, dem u. a. „Woche“, „Tag“ und „Berliner Lokal-Anzeiger“ gehören, der über einen Kiezernab von Redaktoren, über ein Bataillon von Photographen und über ein Regiment von Mitarbeiterinnen verfügt, überraschte im Sommer des vergangenen Jahres die Welt plötzlich mit einer umfangreichen Publikation, betitelt „Ein neues Schnellbahnsystem, Vorschläge zur Verbesserung des Personenverkehrs von August Scherl“, ein etwas unhandliches, aber außerordentlich billiges Werk, in dem der Mitwelt bis in alle Einzelheiten ausgearbeitete Vorschläge zu einer gründlichen Umgestaltung des heutigen Eisenbahnwesens unterbreitet wurden.

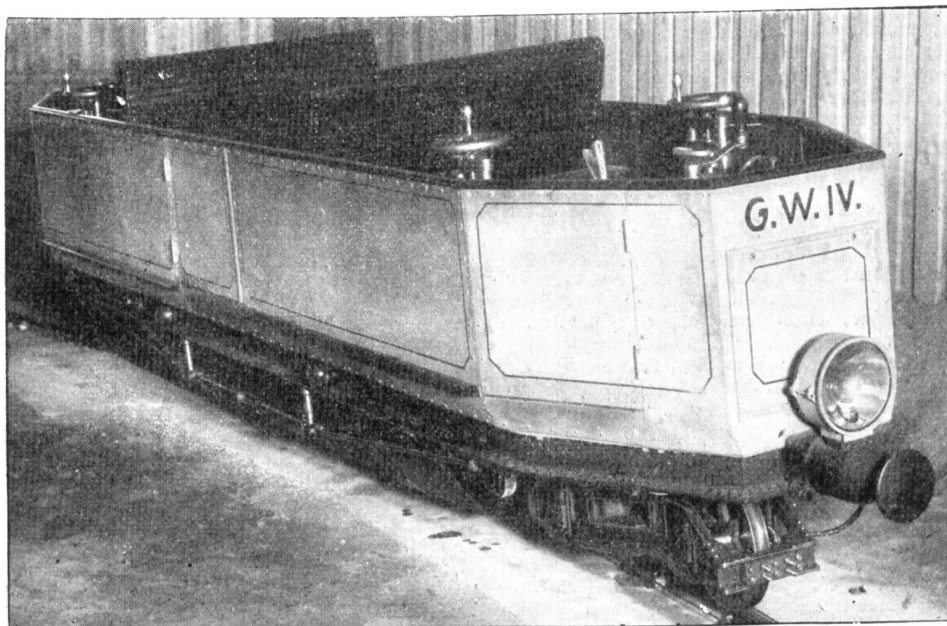
Die reich illustrierte Denkschrift erregte allerorts das größte Aufsehen, und in dem deutschen Blätterwald rauschte es mondelang von dem Scherl'schen Projekte, dem die meisten Kritiker (die Techniker fast durchweg) sehr skeptisch gegenüberstanden und an dessen Verwirklichung auch heute noch die Mehrzahl nicht glauben will, obwohl seither bereits die ersten Probefahrten stattgefunden haben, die dargetan haben, „daß“ wie eine tonangebende deutsche technische Zeitung schrieb, „das gestellte Problem seiner Lösung durch Scherl in einem hohen Grade nahegebracht ist“.

Es ist hier nicht der Ort, sich über Kommen und Nichtkommen des einschienigen Schnellbahnsystems in technischen Auslassungen zu ergeben. Möglich, daß trotz aller Erfolge bei den ersten Versuchen der Durchführbarkeit der Vorschläge in ihrer Gesamtheit noch vielerlei Hindernisse im Wege stehen, möglich auch, daß die Kostenfrage, die sich in Millionen und nochmals Millionen beläuft, die Ausführbarkeit noch in nebelhafte Ferne rückt; aber zu den Utopien ist das Projekt in unserer fortschrittlichen Zeit, die beinahe über Nacht die Aviatik ihre höchsten Triumphe feiern ließ, wohl keineswegs mehr zu rechnen.

In einem ersten Kapitel beleuchtet Scherl zunächst die Krisis im gegenwärtigen Eisenbahnwesen, und man wird ihm recht geben können, wenn er betont, daß unsere heutigen Verkehrsverhältnisse, so vollkommen sie nach einzelnen Richtungen auch

sein mögen, in vielen Beziehungen zu wünschen übriglassen. Nach seiner Ansicht entsprechen besonders die Bahnen den Anforderungen des gewaltig anschwellenden Verkehrslebens nicht mehr, und er prophezeit der jetzigen Organisation innerhalb zwölf Jahren ihr Ende. In der Verbindung von Personen- und Güterverkehr erblickt Scherl die größte Erschwerung des heutigen Betriebes. Es war ein Fehler, betont er, daß bei Ein-

führung der Bahnen das Verhältnis der Landstraße akzeptiert wurde, die gleichzeitig dem Personen- und Gütertransport dient. Aus diesem Ursprung leitet er die Schwäche der Betriebsorganisation ab, hieraus die Ueberlastung einzelner Strecken, hieraus auch den Wagenmangel, der sich ja auch bei uns zu Lande

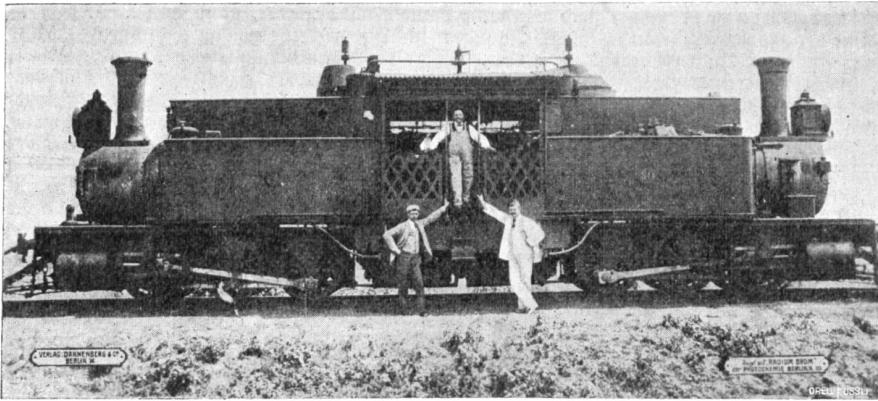


Ein Probewagen des Scherl'schen Einschienen-Systems.

fühlbar macht, nicht zuletzt aber auch die Unmöglichkeit, die Schnelligkeiten zu steigern. Er plädiert aus diesen Erwägungen heraus auf eine gründliche Operation am ganzen Organismus und stellt als erste Hauptforderung eine vollständige Trennung von Personen- und Güterverkehr auf, in dem Sinne, daß man die gegenwärtigen Anlagen, in denen ungeheure Summen stecken, für die Bewältigung des Güterverkehrs allein bestimmt, während für den Personenverkehr auf ganz neuen Wegen und mit ganz neuen Mitteln neue Bahnen geschaffen werden müssen. „Dieser kühne Vorschlag“, schreibt Hans Dominik, „mag kühn und unwirtschaftlich erscheinen, doch ist diese Annahme irrig; denn der Güterverkehr bedeutet nach der Bruttoeinnahme schon heute drei Viertel des gesamten Verkehrs überhaupt, und er stellt den gewinnbringendsten Teil des Eisenbahnbetriebes dar. Er wird also wohl das in den alten Bahnen angelegte Kapital verzinsen und amortisieren, sodaß bei einer solchen Reform alle bedenklichen Erschütterungen des wirtschaftlichen Lebens vermieden werden.“

Die Lokomotive, deren absoluter Schnelligkeit eine bestimmte Grenze gezogen ist, genügt nach Scherl für den modernen Personenverkehr nicht mehr. 100 Kilometer Stundengeschwindigkeit sind heute unzureichend, und es muß daher die Elektrifizität in den Dienst der Personenbeförderung gestellt werden, um Durchschnittsgeschwindigkeiten von etwa 160 Kilometer zu bekommen, in welchem Tempo sich in Zukunft der Fahrverkehr

*) Aktuellen Stoffes wegen verschoben. Red.



Doppellokomotive für Bergbahnen.

abwickeln würde, wenn nicht gar Sitzzüge benutzt werden, die es in der Stunde bis auf 200 Kilometer bringen, sodaß man von Karlsruhe nach Berlin beispielsweise in knapp vier Stunden gelangen könnte, während es heute annähernd zehn Stunden dauert. Ausführlich wird nun dargetan, wie das heute allgemein gebräuchliche zweischienige Geleise für einen regulären Schnellbahnbetrieb nicht brauchbar sei, einmal, da in den Kurven enorme technische Schwierigkeiten zu überwinden wären, zum andern, da die Unterhaltungskosten bei den hohen Geschwindigkeiten derart hoch kämen, daß die Wirtschaftlichkeit des ganzen Systems gefährdet erschiene. Als einzig brauchbares Mittel sieht Scherl das einschienige Geleise an, und das Betriebsmittel, das auf diesem Eingeleise verkehren wird, ist der einspurige, durch Kreiselapparate stabilisierte Wagen. Der automatisch wirkende Stabilisierungsapparat besteht im wesentlichen in einer eigenartigen Anordnung rasch rotierender Kreisel, deren gyrostatistisches Moment so ausgenützt ist, daß es in jedem Augenblick die Kräfte, die den Wagen umzukippen streben, aufhebt. Die aufrichtende Kraft des Kreisels ist ja seit langem bekannt und schon am Kinderpielzeug zu konstatieren. Den Scherl'schen Studien nach dieser Richtung hin kamen die Versuche von Schlicke zu Hilfe, dem es gelang, mit einem einzigen, in einem mächtigen Schiff untergebrachten Kreisel die durch den Seegang verursachten Schiffschwingungen beinahe vollständig aufzuheben. „Ich selbst“, erklärt Scherl ausdrücklich, „habe in eigenen Versuchswerkstätten eingehende Studien über die Stabilisierung von Fahrzeugen mit Hilfe von gyrostatistischen Apparaten anstellen lassen. Die Resultate haben ergeben, daß das echte einschienige Fahrzeug nunmehr tatsächlich vorhanden ist und damit das Mittel, die neue Organisation in der Praxis erfolgreich durchzuführen.“

Des weiten und breiten werden nunmehr Angaben über die Anlage der ganzen Bahn gemacht, aus denen wir folgendes anführen. Die Hauptstrecken der Schnellbahn sollen von verhältnismäßig kurzen Zügen mit 200 Kilometer Stundengeschwindigkeit in möglichst schneller Folge befahren werden. Neben diesem Fernbahnnetz wird zur gleichmäßigen Erschließung der Flächen ein System von „Zubringernezen“ für 120 bis 150 Kilometer Geschwindigkeit gefordert, dem wiederum ein sehr engmaschiges und weitverzweigtes Netz von Zweigbahnen angegliedert wird. Auf diesen Zweigbahnen wird nur noch mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 60 Kilometer gefahren. Um auch die entlegensten Flecken und Dörfer an den großen Verkehr anzuschließen, werden diese durch Automobilomnibusse mit dem Eisenbahnnetz verbunden. Schließlich wird auch der Stadtbahnverkehr

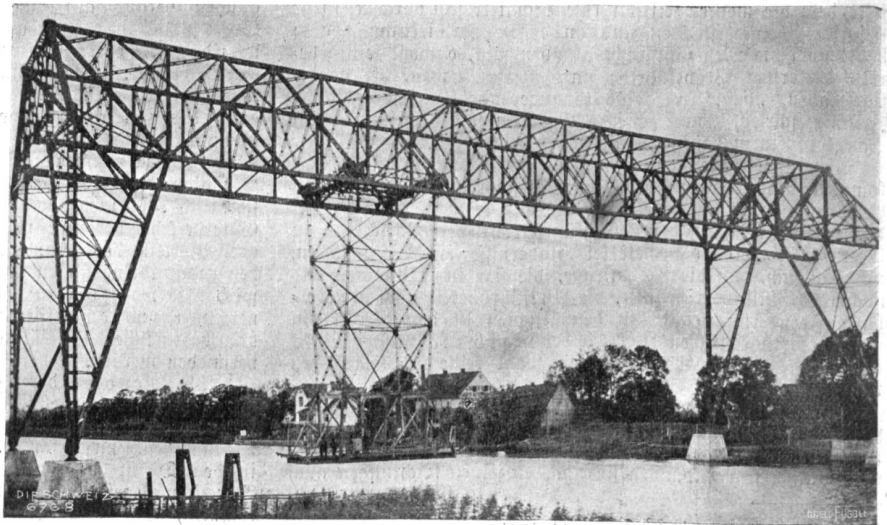
in der Großstadt berücksichtigt. In Form eines Radial-Peripheriesystems wird die Großstadt mit einer oder zwei Ringbahnen umgeben, die durch Radialbahnen mit dem im Mittelpunkt liegenden Zentralbahnhof verbunden sind. Durch gemeinsame Bahnhöfe will Scherl das Stadtnetz mit dem Fernbahnnetz verknüpfen, sodaß das ganze Stadtgebiet zu einem einzigen enormen Fernbahnhof wird und jede der Haltestellen an der Ringbahn gewissermaßen als Fernbahnhof betrachtet werden kann.

Nichts ist in der fleißigen Arbeit Scherls vergessen; über die Anlage der Bahnhöfe wird ausgiebig referiert wie über den Komfort der Wagen, über die Konstruktion des Fahrdammes wie über die Strecke, und auch im Bild ist bereits festgelegt, wie sich die hohen Viadukte in den Großstädten ausnehmen werden, wie sich die Luftschiffbahn im Gesamtbild einer Großstadt präsentiert, welchen Anblick Häuser mit eingebauten Bahnkörpern, Anschlußbahnhöfe und Vorortstränge bieten werden, wie die Haltestellen anzulegen seien, wie für den Restaurationsbetrieb zu sorgen wäre, und selbst graphische Darstellungen für einen interferierenden Betrieb zwischen Großstädten fehlen nicht.

In Betonbau und Erdschüttung zieht sich der Bahnviadukt hin, da bei derartigen Geschwindigkeiten natürlich alle Schranken und Uebergänge fortzufallen müssen. Besondere Anlagen geben jedes Streckensignal direkt an den Führerstand des Zuges, die von einer Zentrale aus kontrolliert werden können.

Herrlich wäre es schon, wenn Züge nach Scherl'scher Methode erst einmal wirklich fahren würden. Man kauft sich dann einfach einen Fahrchein über so und so viel Kilometer und setzt sich in den Zug, dessen Inneres einem hochkomfortablen Hotel gleicht, da alles aufs behaglichste eingerichtet ist. Ein Rauch- und Schreibzimmer fehlt so wenig wie ein reichaffortiertes Büffett, eine Musikkapelle spielt auf, der Friseur wartet der Kundschaft, ein Schreibmaschinenfräulein des Direktates und sogar Räumlichkeiten für drahtlose Telegraphie, für Musik, Bäder, Bibliothek u. c. sind nicht vergessen. Mit einem Schlag fällt auch jeder Klassenunterschied weg; denn „eine solche Staffelnung in Bürger verschiedener Grade erscheint in unserm sozial empfindenden Zeitalter nicht geboten“, obgleich anzunehmen ist, daß auch Herr Scherl sich die gänzliche Abschaffung der Klassen im Falle einer Diskussion doch noch etwas überlegen wird.

„Unter der Herrschaft des neuen Verkehrssystems“, heißt



Erste Schwebefähre in Osten (Hannover).

es in einem „Wirtschaftliche und soziale Ausblicke“ überschriebenen, letzten Kapitel, „werden die alten Entfernungen auf weniger als die Hälfte zusammenschrumpfen. Damit sind Entwicklungsmöglichkeiten von ganz gewaltiger Tragweite gegeben und eine allereingste Fühlung zwischen Produzenten und Konsumenten wird geschaffen.“ Gern wird man den Gedanken beipflichten, die der Schöpfer des kühnen Projektes in den letzten Sätzen seiner Arbeit niederschreibt. „Unser technisches Zeitalter,“ heißt es dort, „hat sich selbst die Möglichkeit geschaffen, auf allen Kulturgebieten die weitesten Wünsche zu erfüllen. Es brachte die volle Beherrschung der Naturkräfte, es lehrte das von den Bergen stürzende Kraftwasser fangen und bändigen, es schuf Fahrzeuge, die schneller als jedes Lebewesen dahineilen. Es gibt uns die Möglichkeit, den Raum zu überbrücken, macht uns unabhängig vom Zwang der Scholle. Alle die Notwendigkeiten, die im vergangenen Jahrhundert zu der enggedrängten städtischen Besiedlung führten, räumt es hinweg. Wir können die moderne Art konzentrierter Arbeit beibehalten und dennoch in gesunden und freien Verhältnissen leben. Die hemmenden Schranken des Raumes, die der Menschheit Jahrtausende hindurch die freie Entwicklung erschwerten, müssen unter dem mächtigen Ansturm organisierter Technik zusammenbrechen. Unser Verkehrsweisen ist

ein Faktor von so tief einschneidender wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung geworden, daß seine richtige Handhabung, seine bestmögliche Weiterentwicklung zu den Lebensfragen der Völker gehört.“

Theorie und Praxis liegen oft weit auseinander und kommen doch zusammen. Wer weiß, wie bald schon auch die Eisenbahnen zum alten Eisen zählen, die seinerzeit Furcht und Entsetzen verbreiteten und gegen die selbst von der Kanzel herab als ein Machwerk des Teufels gewettert wurde! Tempora mutantur.

* * *

Im November fanden, wie bemerkt, die ersten Probefahrten in Berlin statt. „Mit großer Regelmäßigkeit,“ heißt es in einem technischen Referat hierüber, „führte der Modellwagen (von dem wir ein Bild bringen) seine Rundfahrten in der Halle aus. Ein interessanter Anblick war es, als der Führer den Gyrowagen in Vorwärtsfahrt halten, auf seiner einen Schiene stillstehen und dann rückwärts schaltend zurückfahren ließ. Zeitweilig ließ man den Wagen auch ganz allein, ohne jeden Führer oder Zuspäßen, seine Runden vollführen.“ Als erster Passagier nahm neben Ingenieur Scherl jr., der die Versuche leitete, der preussische Eisenbahnminister Breitenbach in dem Gyrowagen Platz.

W. B.

Aktuelles.

Nationalrat Kaspar Knobel †. Wie wir in der Totentafel der letzten Nummer noch mitteilen konnten, starb in Bern im Alter von 68 Jahren plötzlich Fürsprecher Kaspar Knobel von Lachen, Mitglied des Nationalrates und Präsident der schweizerischen liberalen Partei. Ueber 25 Jahre war er Kreiskommandant des äußeren Bezirkes, lange Zeit Mitglied des Kantonsrates, etwa zehn Jahre lang Bezirksstatthalter und Bezirksammann, daneben einer der meistbeschäftigten Anwälte des Kantons, und schließlich übernahm er auf beidseitiges Drängen auch noch das Gerichtspräsidium der March. In allen seinen Stellungen genoss er allgemeines Vertrauen. Hervorzuheben ist aus seiner politischen Betätigung besonders seine mannhaftige Haltung in den schweizerischen Verfassungskämpfen 1896—1898.

Stiftung Moser auf Charlottenfels. Henry Moser auf Charlottenfels bei Schaffhausen hat am 29. Dezember, am Vorabend einer neuen Reise nach Asien, aus seinem Vermögen zugunsten einer „Stiftung von Henry Moser auf Charlottenfels“ die Liegenschaft zu Charlottenfels und ein Kapital von 100,000 Fr. ausgeschieden. Die Stiftung geschieht zur Ehrung des Andenkens des Vaters des Stifters, Heinrich Moser, der Schöpfer der



„Das Deutsche Volkslied“ von Professor Sühmann.
Marmorgruppe im Berliner Tiergarten.

Schaffhauser Wasserwerke war. Sie bezweckt, Gut und Schloß Charlottenfels für alle Zeiten öffentlichen, wohlthätigen und gemeinnützigen staatlichen Zwecken zu erhalten. Wenn die Stadt oder der Staat die Erfüllung der genannten Zwecke übernimmt, so geht das Stiftungsgut in städtisches, bezw. kantonales Eigentum über.

Notizen. Dr. Heinrich Morf, Professor der romanischen Philologie an der Akademie in Frankfurt a. M., ein geborner Schweizer, hat einen Ruf als ordentlicher Professor an die Universität Berlin erhalten und angenommen. — Das eidg. Polytechnikum ist von seiten des letzten Sommer verstorbenen Geh. Kommerzienrats Dehler in Frankfurt a. M. mit einem Legat von Fr. 50,000 bedacht worden. — An Stelle des verstorbenen Professor Dr. Hilty in Bern hat der Bundesrat alt Bundesrichter Dr. Leo Weber, Oberst der Militärjustiz und eidg. Obergerichtsrat, zum Mitglied des ständigen Schiedsgerichtshofes im Haag ernannt.

×

Verschiedenes.

Resultat der schweizerischen Rekrutenprüfungen für 1908. Vom eidg. statistischen Amt sind soeben die Ergebnisse der pädagogischen Prüfung bei der Rekrutierung im Herbst 1908 bekannt gegeben worden, eine interessante

statistische Arbeit, von der jeweiligen die Kantonsregierungen mit ganz besonderer Aufmerksamkeit Kenntnis nehmen. Am vergnügtesten können diesmal die Obwaldner sein; denn sie marschieren mit der Durchschnittsnote von 6,36 an der Spitze, während sie vergangenes Jahr noch an vierter Stelle standen. Gené hat seinen zweiten Rang mit 6,52 beibehalten, Baselstadt ist mit 6,64 auf den dritten Platz gekommen, Zürich hat mit 6,79 seinen früheren dritten nunmehr mit dem vierten Platz vertauscht und Nidwalden den zweitkühnsten Sprung in der Liste gewagt und sich mit der Ziffer 7,02 von der 16. an die fünfte Stelle gesetzt. Es wird nur vom Kanton Wallis übertroffen, der mit der Ziffer 7,07 den 20. Rang mit dem achten vertauschte und sich nunmehr direkt hinter Zug mit 7,02 und Waadt mit 7,04 platziert hat. Im neunten Rang stehen Schaffhausen mit 7,12, im zehnten Thurgau mit 7,14, im elften Glarus mit 7,21, das früher im fünften stand, im 12.—16. Neuenburg, Morgau, Luzern, Bern und Solothurn mit den Ziffern 7,24—7,48, Freiburg ist vom sechsten auf den 17. Rang zurückgefallen, Baselland vom 12. auf den 18., St. Gallen vom 18. auf den 19., Graubünden hat den 22. mit dem 20. vertauscht, Appenzell A.-Rh. den 15. mit dem 21., Tessin den 23. mit dem 22., Schwyz den 21. mit dem 23. Rang. Uri ist auf dem 24. Platz stehen geblieben, und auch Appenzell Z.-Rh. behauptet die letzte Rangziffer wie im Jahr vorher mit der Ziffer 8,91. Die Durchschnittsziffer für die Schweiz beträgt 7,35, sie hat sich also gegenüber dem Vorjahr, wo sie 7,32 lautete, unbedeutend verschlechtert. Vor zehn Jahren stand sie noch auf 8,24.

Sport.

Luftschiffahrt. Was auf dem modernen Gebiete der Aviatik im Jahr 1910 in Frankreich zu verdienen ist, zeigt der neue Terminkalender für die unter der Leitung des Aeroklub de France in diesem Jahr zu veranstaltenden Flugmeetings. Vorgezogen sind bis jetzt Konkurrenzren in Heliopolis, Biarritz, Cannes, Nizza, Croix d'Hins, Lyon, Vichy und Le Havre-Deauville-Trouville. Die Totalsumme der ausgeworfenen Preise beläuft sich auf Fr. 1,352,000. Das Auscheidungswettfliegen für den Gordon-Bennett-Pokal für Flugmaschinen wird zwischen dem 3. und 10. Juli 1910 stattfinden.



Holpizhunde auf dem St. Gotthard. Phot. Anton Rrenn, Zürich.



Der Lucendrosee auf dem St. Gotthard. Phot. Anton Rrenn, Zürich.

In unsern Bildern.

Das Titelbild unserer heutigen „Illustrierten Rundschau“ zeigt ein Stück des das Bündner Oberland mit dem Urner Urjernal verbindenden Oberalppasses, eine militärische Alpenstraße von großer strategischer Bedeutung, die daher in die Befestigungsanlagen des Gotthard einbezogen wurde. Die furvenreiche Straße durchzieht von Andermatt aus das Tal der Oberalpreuß und steigt von den Hütten von Rüfenen an langsam zur Bakhöhe hinauf; 20 Meter unter dieser liegt der forellenreiche Oberalpe. Mit vielen Kehren führt der Paß sodann abwärts nach Sedrun und Disentis. — In das Gotthardgebiet weisen auch die zwei Bilder auf der letzten Seite. Das eine stellt ein Genrebildchen des Gotthardhospizes dar, das andere bringt eine Ansicht des Lucendrosee, des Quellsees der Gotthardreiß, der in nächster Nähe des Hospizes am Fuß des Lucendrogletschers liegt. In ihn fließen die vom Piz di Lucendro und den Yverbahörnern herabkommenden Wasser.

Unsere Porträtgalerie ergänzen wir durch ein Bild des am 16. Dezember verstorbenen Nationalrates Knobel in Lachen (siehe Aktuelles). Der Hauptteil der vorliegenden Nummer ist der Technik gewidmet; zwei Illustrationen ergänzen den Leitartikel über ein neues Schnellbahnsystem, und ein weiteres Bild meldet von einer von dem schottischen Ingenieur Jackson erbauten Doppellokomotive, mit der große Steigungen mit Leichtigkeit überwunden werden sollen. Das eigenartig konstruierte Behälter ist auf der Strecke Vera Cruz und der 2000 Meter höher gelegenen Stadt Mexiko kürzlich in Betrieb gesetzt worden. Ein weiteres Bild auf der vierten Seite unserer „Illustrierten Rundschau“ zeigt die erste Schwebefähre in Deutschland, die sich bei dem hannoverschen Osten an der Oste befindet. Sie wurde mit einem Kostenaufwand von annähernd 200,000 Mark errichtet. Ihr Betrieb erfolgt auf elektrischem Wege. Die Entfernung der Uferpfeiler beträgt 88 Meter, die Höhe der Laufschienen über dem Wasserspiegel 33 Meter. Eine Ueberfahrt nimmt etwa drei Minuten in Anspruch. Die Ende des abgelaufenen Jahres im Berliner Tiergarten aufgestellte Marmorgruppe „Das deutsche Volkslied“, ein Werk des Bildhauers Sufmann-Hellborn, vervollständigt das Bildmaterial der vorliegenden Nummer.