

**Zeitschrift:** Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift  
**Band:** 15 (1911)  
  
**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**

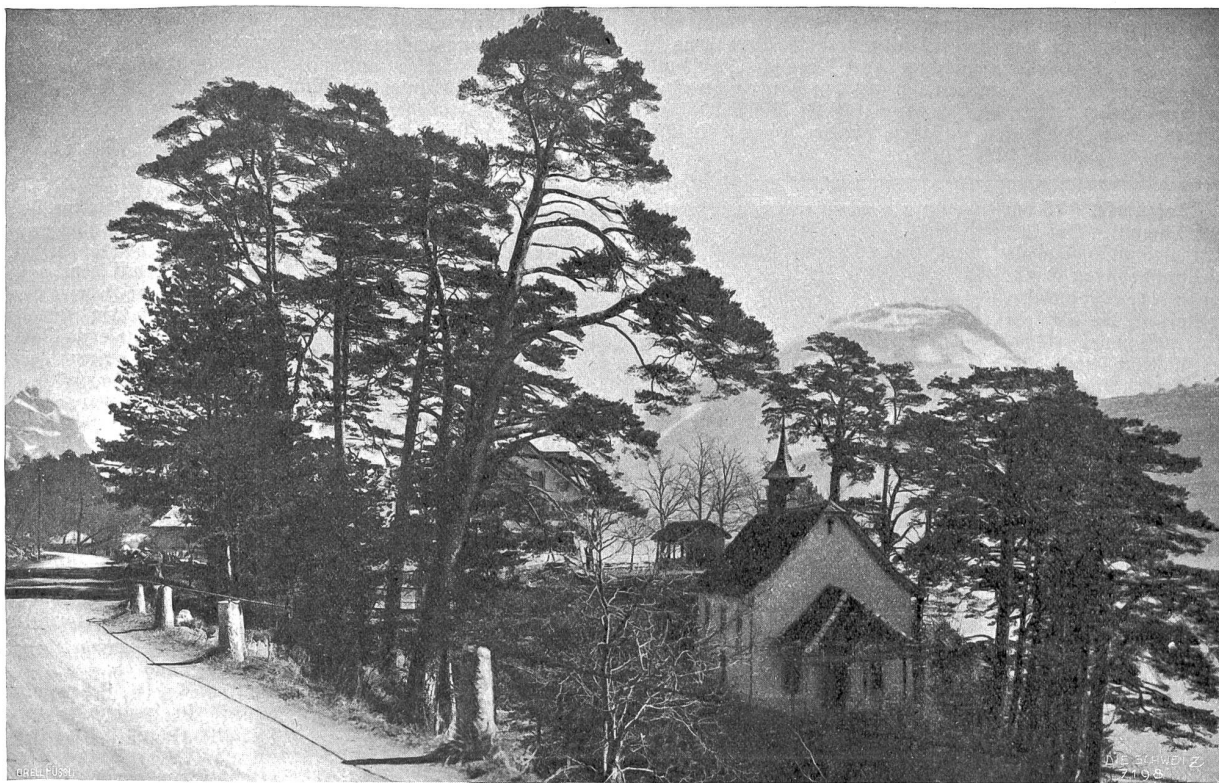
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 15.01.2026

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



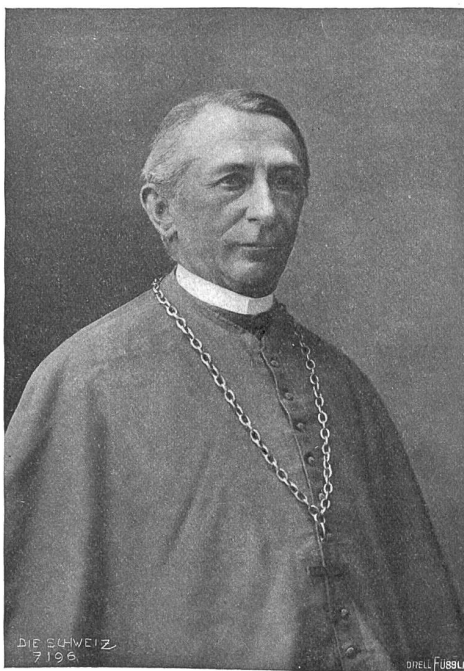
Mythen.

Partie zwischen Gersau und Brunnen. Phot. Alfred Ryffel, Zürich.

## Politische Uebersicht.

\* Zürich, Ende August 1911.

England macht bewegte Zeiten durch. Politische und wirtschaftliche Kämpfe wühlen alle Leidenschaften auf und versetzen das Land in einen Zustand der Erregung und Unruhe, wie er seit dem Burenkriege nicht mehr dagewesen. Zwar sind in diesem Augenblick die beiden größten Aktionen, die den Sturm hervorgebracht, formell abgeschlossen: die Veto-Bill ist von beiden Häusern des Parlaments angenommen, und der große Eisenbahnerstreik wurde durch Vergleich beigelegt. Aber noch zittert im politischen wie im sozialen Leben die Bewegung nach, und man weiß noch nicht, ob wir ihre letzten Schwingungen sehen oder nur den Beginn einer neuen Eruption. Für den Augenblick hat in der Frage der Parlamentsreform die liberale Regierung gesiegt, das Oberhaus ist unterlegen; doch hinter der Veto-Bill erhebt sich als neue Streitfrage Homerule für Irland, und mit ungeschwächter Zähigkeit und Erbitterung wird die Tornpartei sich gegen den zweiten Angriff zur Wehre setzen. Der lange schwärende, schon beendet geglaubte



Bischof Dr. Eduard Herzog.

Dockerstreik ist unversehens in einen Generalstreik der Eisenbahner übergegangen, der drei Tage lang die Bevölkerung des ganzen Inselreichs in Angst und Schrecken versetzte und unermesslichen Schaden anstiftete. Es bleibt den Engländern auch nicht erspart, was wir auf dem Kontinent in diesen sozialen Kämpfen schon durchgemacht haben und noch weiter zu genießen bekommen werden. Die Menschen sind überall dieselben und unterscheiden sich in ihren Auseinandersetzungen höchstens durch das Temperament.

Die deutsch-französischen Unterhandlungen über Marokko sind auf den toten Strang geraten. Man ist bei dem Punkt angelangt, da man sich gegenseitig nichts mehr sagen und nichts mehr bieten kann, ohne eine Position preisgeben zu müssen, die man doch unter allen Umständen halten will. Herr v. Riederlen-Wächter benützt die Pause zu einem Ferienaufenthalt auf dem Beatenberg, und Herr Cambon ist in Paris. Schon diese Tatsache illustriert die momentan günstigere Position Deutschlands: es kann warten.

Inzwischen ist Deutschland aber mit dem Russischen Reich zum Abschluß eines höchst wichtigen und

vorteilhaften Abkommens gelangt, das den Deutschen den rationellen Anschluß des künftigen russisch-persischen Eisenbahnnetzes an die Bagdadbahn sichert und daneben auch einige andere Punkte nicht zum Schaden Deutschlands regliert. Mit gemischten Gefühlen haben Frankreich und England dieser Verständigung beigezwöhnt. Frankreich insbesondere; denn wenn Rußland sich mit den Deutschen vertraglich liiert, was für einen Wert hat alsdann noch der teure Revanche-Zweibund?

Eduard Richter ist nun endlich aus den Händen der olympischen Räuber befreit, die sich für 80,000 Fr. schließlich bereit finden ließen, ihn laufen zu lassen, für das Prestige Deutschlands nicht mehr zu früh.

Die katholische Welt lebte wochenlang in Sorge um das Leben des Papstes, das durch schwere Erkrankung ernstlich bedroht schien. Nun hat die kräftige Natur des würdigen Greises die schwere Krißis anscheinend überwunden, und die letzten Berichte lauten wieder hoffnungsvoll.

Und abermals ist der Name Zeppelin in den deutschen Gauen von ungezählten Tausenden jubelnd begrüßt worden. Die herrliche Fahrt des Luftschiffs „Schwaben“ nach Friedrichshafen und zurück unter des Grafen persönlicher Führung hat manche Scharte wieder ausgeweht, und durch den neubestellten Militär-Zeppelin-Luftkreuzer, dessen Ablieferung bevorsteht, wird sich das Renommee des „starren Systems“ wieder heben.

**Totentafel** \* (8. bis 23. August). Am 11. August ist in Lugano die geistreiche Frau C. S. Bariffi-Brotsch gestorben, die dort ein internationales Mädcheninstitut leitete.

Am 13. August starb in Zürich-Wipfingen Pfarrer Otto Roth, erst 39 Jahre alt. Er hatte im Frühjahr fränkheitshalber zurücktreten müssen.

Gleichen Tages in Genf im 75. Altersjahr Prof. Dr. Gustave Julliard, dem ein Hauptverdienst an der Gründung der dortigen medizinischen Fakultät gebührt. Als Wissenschaftler hat der Verstorbene sich namentlich mit der Ausschaltung der gefährlichen Folgen der Chloroform-Narkose befaßt.

Dem Praktiker Julliard verdankt man die Einführung der Krankenbaracken in den Spitalbetrieb, die vor der Zeit der Antiseptis schon viel zur Bekämpfung des Spitalbrandes beitrug.

Ebenfalls am 13. August verschied in Bad Wildungen alt Konsul Oscar Adolph Falkenstein von Basel, der seinen Landsleuten in Pernambuco zwei Jahrzehnte hindurch treffliche Dienste leistete.

Tief betrauert wird in Bern der am 16. August verstor-

tan verdiente. Er war ein feingebildeter Edelmann der alten Schule.

In Basel starb am 21. August nach langer, schmerzvoller Krankheit der 1842 geborene Oskar Brentano, Vorstand der badischen Bahnhofinspektion.

Am 23. August im Krankenhaus Neumünster-Zürich der taubstumme Bildhauer August Bösch, Schöpfer des Broderbrunnens in St. Gallen, 55jährig.

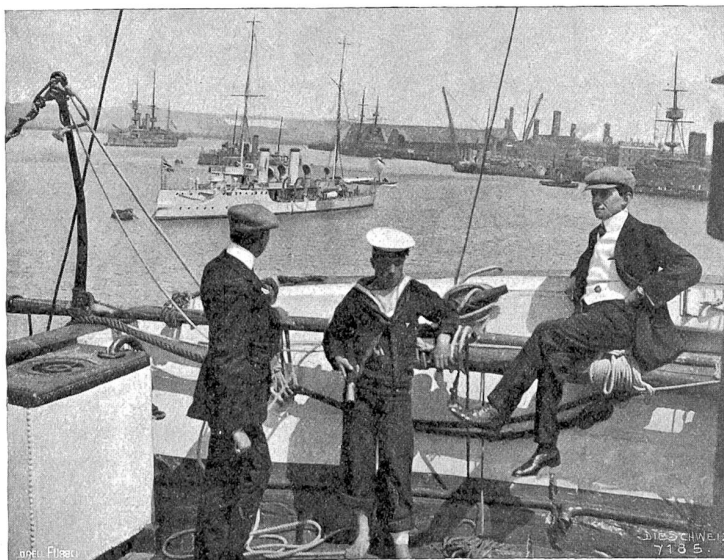


Abb. 1. An Bord von Nelsons Admiralschiff „Victory“ im Hafen von Portsmouth.

bene Musikdirektor Dr. Carl Muzinger (geb. 1842), dessen Namen mit dem musikalischen Leben der Bundesstadt in den vergangenen vierzig Jahren auf immer verknüpft bleiben wird.

In Lenzburg starb am 18. August Oberst Otto Bertschinger im Alter von 65 Jahren. Er kommandierte zuletzt die X. Infanteriebrigade. Als Bürger u. Vertrauensmann des Volkes in verschiedenen Beamtenstellungen nahm Bertschinger eine hochangesehene Stellung ein.

Im 96. Lebensjahr ist in Neuenburg am 18. August Charles de Chambrier verstorben, der seine militärischen Sporen noch als preussischer Unter-

## An Bord eines englischen „Dreadnought's“.

Mit acht Abbildungen nach photographischen Aufnahmen des Verfassers.

Während eines längern Aufenthaltes in England hatte ich zu wiederholten Malen das Glück, an Bord verschiedener Kriegsschiffe der englischen Marine zu gelangen und sie in allen Details zu studieren. Gerade jetzt, da die vielbesprochene Möglichkeit eines Seekriegs wieder einmal in die Nähe gerückt war, dürfte es nicht uninteressant sein, eine Serie photographischer Aufnahmen, die mir an Bord eines der neuesten „Dreadnoughts“ zu machen ausnahmsweise die Gelegenheit

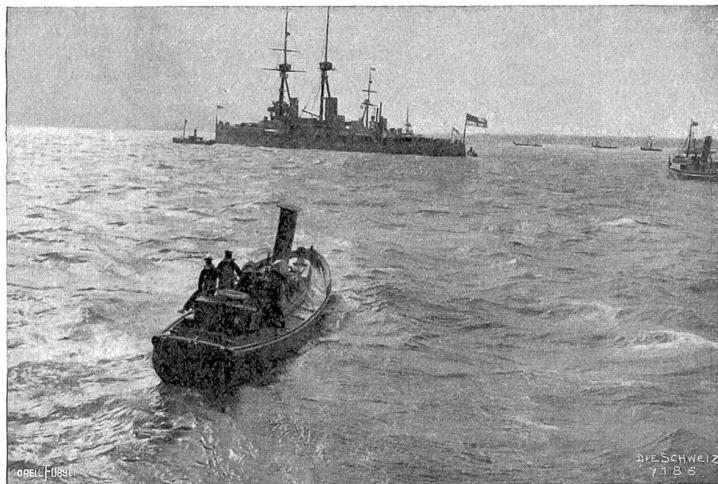


Abb. 2. Fahrt zum „Bellerophon“. Neuer Typus der „Dreadnought“-Klasse.

geboten wurde, in den vorliegenden Blättern zu veröffentlichen.

Das erste Bild „An Bord der „Victory““ gehört eigentlich nicht zu dieser Serie, dürfte aber insofern zur Wiedergabe interessant sein, als es uns auf die heute 147 Jahre alte „Victory“ führt, ein Schlachtschiff der alten Zeit, mit dem der in der Seekriegsgeschichte an Größe einzig dastehende Admiral Nelson zu so manchen sieggetrübten Schlachten ausgefahren ist und auf dem ihn in der Schlacht zu

Trafalgar nach errungenem Siege der Tod ereilt hat. Das Schiff liegt heute mitten im Hafen von Portsmouth, dem größten Kriegshafen Englands, vor Anker und ist zu einem Museum zum Andenken Nelsons eingerichtet worden. Das Bild bietet uns einen Ausblick auf den ideal gelegenen Kriegshafen, mit einem neuern Torpedozerstörer im Vordergrund und der Kohleneinnahmestation rechts; direkt hinter dieser finden sich riesige Konstruktionswerftanlagen, von denen aus im Jahr 1906 der erste Dreadnought vom Stapel lief.

Der „Bellerophon“ (Bild 2) ist einer der modernsten Typen der Dreadnoughts. Das Schiff besitzt eine Länge von 150 bis 160 m, einen Gehalt von 19 bis 20,000 Tonnen und eine Fahrgeschwindigkeit von 45 bis 50 km pro Stunde. Die Kosten der Konstruktion beliefen sich auf 55 bis 60 Millionen Franken. Die Besatzung beträgt etwa 800 Mann, die (einschließlich der Offiziere) eine wöchentliche Besoldung von 25,000 Franken bezieht. Bei diesem Anlaß sei beigelegt, daß das gesamte Personal der englischen Marine sich auf 190,000 Mann beläuft, wovon etwa 130,000 mit rund 5000 Offizieren in aktivem Dienste stehen. Der englische Marinefeldat verpflichtet sich zu einer Dienstperiode von zwölf Jahren, nach Ablauf welcher er für weitere Dienstzeiten abschließen kann; er tritt gewöhnlich im jugendlichen Alter von 16—17 Jahren in die Marine ein, hat reichlich Aussicht zu flotter Karriere und kann je nach Dienstalter und Tüchtigkeit, z. B. als Kanonier, nebst freier Station, zu einer jährlichen Besoldung von 2500 bis 5000 Franken gelangen. Die englische Marine teilt sich in drei Hauptflotten: in die Heimat-, die Atlantische und die Mitteländisch-See-Flotte. Der Heimatflotte fallen als Manövrieregebiet die heimatischen Gewässer, im besondern, seit der gewaltigen Entwicklung der deutschen Flotte, die Nordsee zu, während die Atlantische Flotte im Atlantischen Ozean in seiner Ausdehnung von der Dover- bis zur Gibraltarisstraße kreuzt und die Mitteländisch-See-Flotte im Meere gleichen Namens stationiert ist. Nebenbei be-

Marinestationen in den chinesischen und in den australischen Gewässern, im Indischen Ozean und am Kap der guten Hoffnung. Die Torpedo- und Unterseeboote miteinander gerechnet bezieht sich die Zahl der Schiffe der drei Flotten auf über 500, wovon mehr als 70 Prozent Schiffe neuern und neuesten Datums und nach 1895 gebaut worden sind. Für die Aufrechterhaltung ihrer Suprematie zur See hat die englische Nation im vergangenen Jahrzehnt durchschnittlich pro Jahr das Riesengeld von 800 bis 900 Millionen Franken aufgewendet, und

für die Zukunft wird sie noch eine Steigerung ihrer navalen Ausgaben ins Auge fassen müssen.

Bild 3 zeigt vom Vorderdeck aus den gewaltigen Frontaufbau des „Bellerophon“. Vorgelagert dominiert ein Paar 30,5 cm-Geschütze, deren Einstellungs- und Feuerungsmechanismen in einem massiven, aus Kruppstahlplatten bestehenden Panzergehäuse, einer sogenannten Barbette eingeschlossen und die samt der letztern nach links und rechts je 90° drehbar sind. Auf der Barbette sind weitere zwei Schnellfeuergeschütze postiert. Hinter den Geschützen befindet sich auf robuster Panzerverhalung ruhend das aus drei Etagen bestehende, in Friedenszeiten höchst wohlhabende Steuerhaus mit Kommandobrücke. Im Bereiche feindlicher Geschosse kann zur Steuerung des Schiffes jedenfalls nur die unterste Etage in Frage kommen; sie ist stark geschützt und der Ausblick auf die Fahrtrichtung des Schiffes durch je zwei ovale und runde Öffnungen möglich gemacht. Endlich ist noch der Dreifußmast auf dem Bild sichtbar, der Träger eines Teils der drahtlosen Telegraphieeinrichtung, sowie des wichtigen Beobachtungsgebäudes. Diese Dreifußmastkonstruktion ist auf den Dreadnoughts als Neuheit eingeführt worden und hat gegenüber den einfachen (Einfuß-) Mastkonstruktionen auf den andern Kriegsschiffen den Vorteil größerer Widerstandsfähigkeit. Sollten zwei Teile des Dreifußmastes weggeschossen werden, so würde wenigstens noch der Rest für die Aufrechterhaltung des Mastes Gewähr bieten und die weitere Funktion der drahtlosen Telegraphie und das Arbeiten der Beobachter gefast so wie die Möglichkeit des Hissens der

Signale sichern. Die Arbeit der Beobachter auf einem Dreadnought ist eine äußerst wichtige, sollen sie doch auf Grund der neuesten Erfindungen und Einrichtungen in Stand gesetzt sein, von genanntem Gehäuse aus sämtliche auf Deck montierten 30,5 cm-Geschütze (es bestehen deren zehn auf einem Dreadnought gegenüber vier auf früher gebauten Schlachtschiffen) auf Ziele, die für die in der Zone des Deckes befindlichen Kanoniere nicht mehr genau sichtbar sein können, einzustellen und zu feuern.

Bild 4 und 5 orientieren über die Ausdehnung des Hinterdeckes und dessen Ausrüstung mit Geschützen.

Links am Schiffsrande (Bild 6) außerhalb der Schiffseinfriedigung ist ein aufgerolltes Teilstück des aus etwa 1/2 cm dicken Drahtseilen verfertigten, engmaschigen Netzes erkennbar, das, wie bekannt sein dürfte, den Zweck zur Abwehr und möglicher Unschädlichmachung der feindlichen Torpedos hat.

Bild 7 endlich ver-  
setzt den Beschauer auf

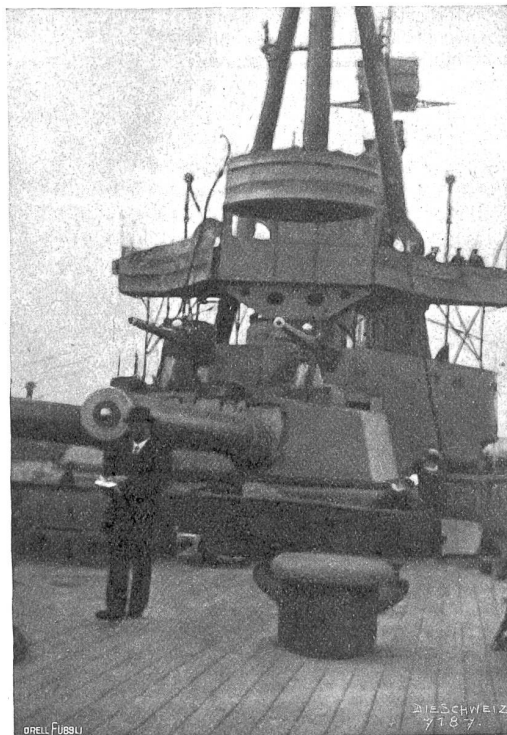


Abb. 3. Vorderdeck und Panzerturm des „Bellerophon“ mit 30,5 cm - Geschützen.

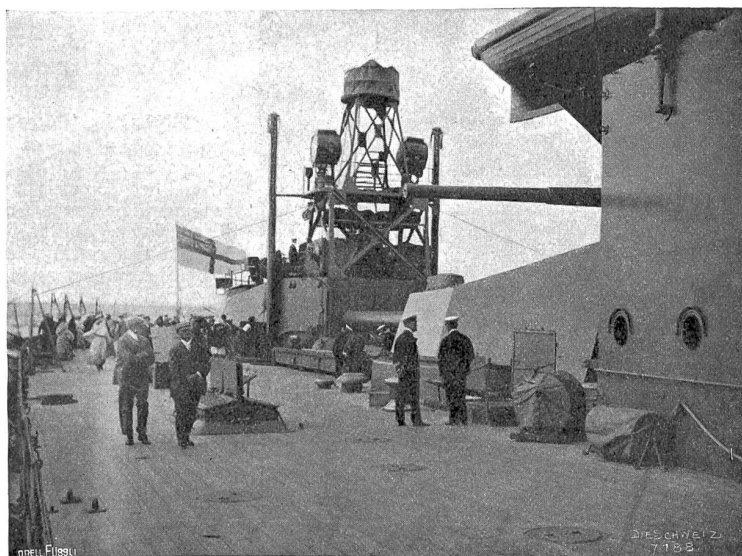


Abb. 4. Hinterdeck mit Beobachtungsposten.



die Rückseite der Geschütze der vorhergehenden Aufnahme; wir sehen rechts die Panzerhülle (Barbette) der Geschütze und links die zentrale Partie des Schiffes nebst Kommandobrücke und Mast mit Beobachtungsgehäuse und haben damit den Rundgang auf Deck eines Kriegsschiffes beendet.

Die Armierung eines Dreadnoughts besteht aus zehn 30,5 cm-Geschützen und etwa 20 bis 25 Schnellfeuergeschützen. Die Bedienung eines Paares von 30,5 cm-Geschützen erfordert vier bis sechs Mann, die im Innern der Barbette ihren Standort haben. Diese Geschütze sind mit der Barbette und der darin befindlichen Mannschaft u., wie bereits erwähnt, um 180 bis 200° drehbar; es kann demnach auf der einen oder andern Schiffsflanke eine in der gleichen Richtung zufeuernde Batterie von acht solchen Geschützen in Position gebracht werden. Der einzelne Lauf eines Geschützes hat die Länge von 15 m, wiegt gegen 600 Kilozentner (was etwa dem Gewicht einer gewöhnlichen Lokomotive gleichkommt), erfordert eine Herstellungszeit von etwa einem Jahr (die Hälfte der Zeit der Totalkonstruktion eines Dreadnoughts) und kostet 25 bis 30,000 Franken. Ein 30,5 cm-Geschütz ist etwa 90 cm lang und wiegt nahezu vier Kilozentner. Die Geschwindigkeit eines Geschützes unmittelbar nach Verlassen des Geschützes beträgt ungefähr 900 m pro Sekunde, und die Maximalschussweite reicht bis zu 40 km gleich der Distanz Zürich-Luzern. Die Grenze der Sichtbarkeit für Schießzwecke reicht jedoch zur See bei klarem Wetter bis zu höchstens 11 km, und es würde ein 30,5 cm-Geschütz, wie Versuche gezeigt haben, auf eine Schussweite von 10 km einen aus Kruppstahl verfertigten Panzer von 20 cm Dicke prompt durchschlagen. Es möge beigefügt sein, daß die gegnerischen Geschütze am meisten ausgesetzten Partien eines Dreadnoughts mit 27 cm dicken und die weniger exponierten Teile mit 10 und 15 bis 20 cm dicken Kruppstahlplatten ausgerüstet sind. Bei den vor 1890 gebauten Schlachtschiffen und Kreuzern bestehen die Schiffsrümpfe und Panzerhüllen und -verschalungen aus gewöhnlichem Eisen und weisen Dicken bis zu 1½ m auf. Der einzelne Schuß per 30,5 cm-Geschütz kostet 2500 Franken; nach den neuesten Abfeuerungsmechanismen wäre es möglich pro Stunde 60 Schüsse abzugeben, wenn Rauch, Erschütterung und Knall auf die Mannschaft nicht sehr erschöpfend einwirken würden.

Was der Raum eines Dreadnought-Rumpfes alles in sich faßt und hält, ist enorm. Der Zufall wollte es, daß mir Zulaß auch zur Besichtigung der untersten wie oberen Regionen des Dreadnought-Innern gestattet wurde. Vor allem imponieren natürlich die riesenhaften, bis 20,000 H. P. entfaltenden Maschinen und Heizanlagen, im fernern die in der Tiefe gelegenen Torpedokammern, von denen aus die Lancierung von Torpedos (ähnlich wie von Unterseebooten aus) erfolgt. In den mittlern und oberen Regionen erregen namentlich die Kabinen der Offiziere und Quartiere der Matrosen, die Lagerräume, Küche und Bäckerei, ein Spital, Gefängniszellen u. besonderes Interesse, und beim Betrachten all des Lebens und Treibens der „Blauröckler“, wie sie im englischen Volksmund genannt

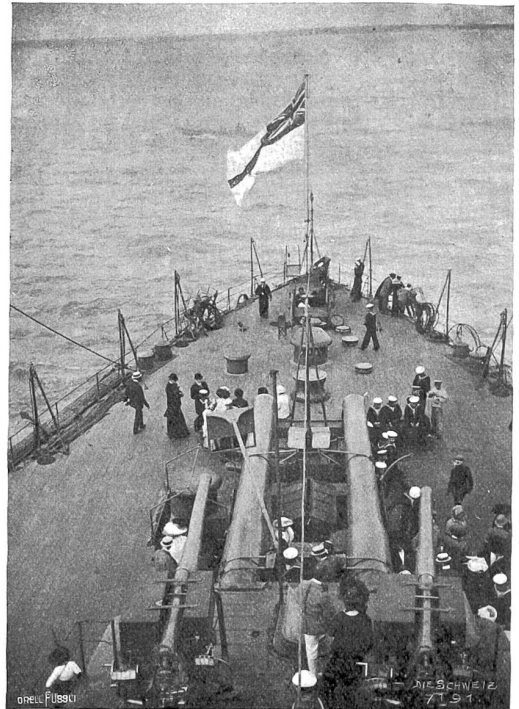


Abb. 5. Das Hinterdeck vom Beobachtungsposten aus gesehen.

werden, hat man den bestimmten Eindruck des Originellen und in der Folge auch die Empfindung des Beneidens.

Das letzte Bild zeigt ein älteres Schlachtschiff von 14,000 Tonnen Gehalt, mit einer Fahrgeschwindigkeit von 40 km pro Stunde und einer Ausrüstung von vier 30,5 cm-Kanonen, zwölf 15 cm-Kanonen und achtzehn Schnellfeuergeschützen. Dieses Schiff, das 25 Millionen Franken kostete, lief im Jahre 1901 als Neubau vom Stapel und ist heute nach dem kurzen Zeitraum von zehn Jahren infolge der immensen marineteknischen Fortschritte zu einem Schiffe dritter und bereits letzter Klasse gesunken, ein beredtes Zeugnis dafür, wie wertvoll der englischen Nation ihre Flotte ist, da sie stolz ist in dem Gedanken, die Seeherrschaft der Welt zu besitzen, und zu jedem Opfer bereit, damit ihre Devise „Rule Britannia“ unumstößliche Tatsache bleibe.

A. Gaab, Sollikon.

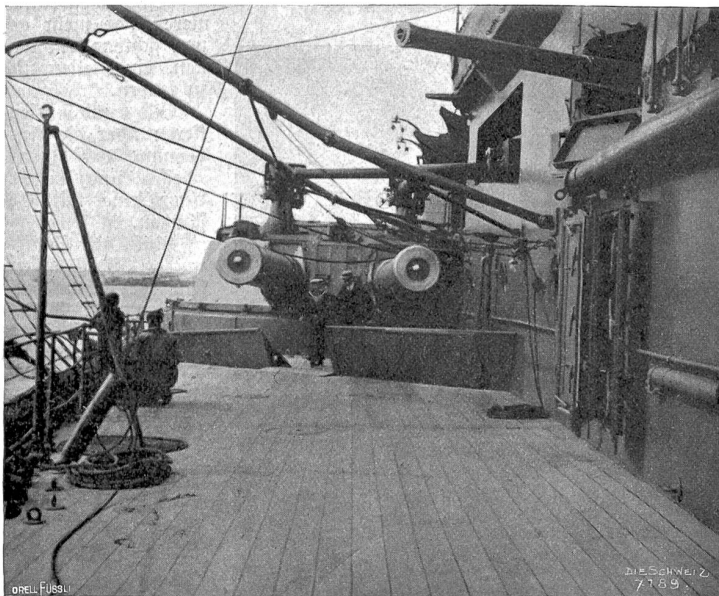


Abb. 6. Seitengeschütze und Schnellfeuergeschütze.

## Aktuelles.

**Bischof Dr. Eduard Herzog.** Am Bundestag dieses Jahres war es Prof. Dr. theol. Eduard Herzog in Bern, Bischof der christkatholischen Kirche der Schweiz und Ordinarius für neutestamentliche Exegese an der Berner katholisch-theologischen Fakultät, vergönnt, in voller Rüstigkeit und Geistesfrische seinen siebzigsten Geburtstag zu feiern. Herzog ist als Bürger von Münster Luzerner, geboren 1841 in Schongau. Er studierte von 1863 an in Luzern, Tübingen und Freiburg i. B. katholische Theologie, empfing im März 1867 die Priesterweihe in Solothurn, wurde nachher Religionslehrer am luzernischen Lehrerseminar in Rathausen und übernahm später die Professur für Exegese an der theologischen Lehranstalt in Luzern. Als Gegner der Unfehlbarkeitslehre trat er 1872 aus der katholischen Kirche aus, trat zum Altkatholizismus über und amtierte von 1872 bis 1873 als Pfarrer in Krefeld und von 1873 bis 1874 als Pfarrer der christkatholischen Gemeinde Olten. Der frei-

mütige Abschiedsbrief, den er 1872 bei seinem Austritt an den Bischof von Basel schrieb, machte damals ungeheures Aufsehen und trug ihm die Exkommunikation und das Anathema ein. Der junge Pfarrer machte ungemein rasch Karriere; schon am 7. Juni 1876 erfolgte durch die vom solothurnischen Landammann Albert Brogi präsiidierte christkatholische Synode von Olten die Wahl Herzogs als Bischof und am 18. September gleichen Jahres seine Konsekration in Rheinfelden. Bei der Eidesleistung des neuen Bischofs waren die Regierungen der Kantone Bern, Solothurn, Aargau und Genf offiziell vertreten. Bischof Dr. Herzog war damals erst 35 Jahre alt. Volle 35 Jahre lang waltete er seither seines Amtes, überdies 37 Jahre lang als Universitätsprofessor. „Mit vorbildlicher Treue und Gewissenhaftigkeit,“ führt eine Biographie aus, „hat der Jubilar sein Episkopat verwaltet. Seiner Mitarbeit verdankt die christkatholische Kirche die freiheitliche Organisation, die in christkatholischem Geiste den Laien eine wohlberechtigte Mitwirkung an den kirchlichen Angelegenheiten einräumt. Ihm ist die Reinigung des katholischen Kultus von allem störenden Beiwerk und die Einführung der Muttersprache für die Kulthandlungen zu verdanken. Stets auch richtete Herzog sein Augenmerk auf das große Werk der Wiedervereinigung der getrennten Kirchen.“

Hohes Ansehen genießt Bischof Herzog auch in wissenschaftlichen Kreisen, und besonders seine Arbeit über „Die Gefangennahme des Apostels Paulus“ zählt zum Besten, was je über diesen Apostel geschrieben worden ist. Eine Reihe von wissenschaftlichen Arbeiten veröffentlichte er über neuere schweizerische Kirchengeschichte, darunter seine Rektoratsrede anlässlich des Stiftungsfestes der Berner Hochschule, die sich mit dem Thema „Religionsfreiheit in der helvetischen Republik“ beschäftigte.

**Bildhauer Reinhold Begas †.** Der Altmeister der deutschen Bildhauer, Reinhold Begas, der am 15. Juli dieses Jahres seinen achtzigsten Geburtstag feiern konnte, bei welchem Anlaß ihm der Kaiser den Titel „Erzellenz“ verlieh, ist wenige Wochen nachher am 3. August in Berlin gestorben. Begas entstammt einer alten Berliner Künstlerfamilie. Seinen ersten Unterricht genoss er bei Rauch; eine seiner ersten Arbeiten in Marmor, ein Christuskopf, wurde in den Fünfzigerjahren von Friedrich Wilhelm IV. für tausend Taler angekauft, mit welcher Summe der junge Künstler seine erste Studienreise nach Italien unternahm. Im Jahre 1861 war er kurze Zeit Lehrer an der Kunstschule in Weimar, und zwei Jahre später wurde er durch seinen erstprämiierten Entwurf für das Berliner Schillerdenkmal plötzlich berühmt; er wurde mit der Ausführung betraut. Gegen diesen Ausfluß „krassesten Naturalismus“ wurde damals schwer zu Felde gezogen, die lebendige Formensprache des Künstlers als ein Verrat an den klassisch-strengen Formen der alten Meister bezeichnet. Begas' größte Schöpfungen sind das Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I. in Berlin und das gewaltige Bismarckdenkmal vor dem Reichstagsgebäude. Auch die Sarkophage des Kaisers und der Kaiserin Friedrich im Potsdamer Mausoleum und das Standbild Alexander von Humboldts vor der Berliner Universität sind seine Werke. Außer Staatsaufträgen führte er noch eine Menge Privatarbeiten aus,

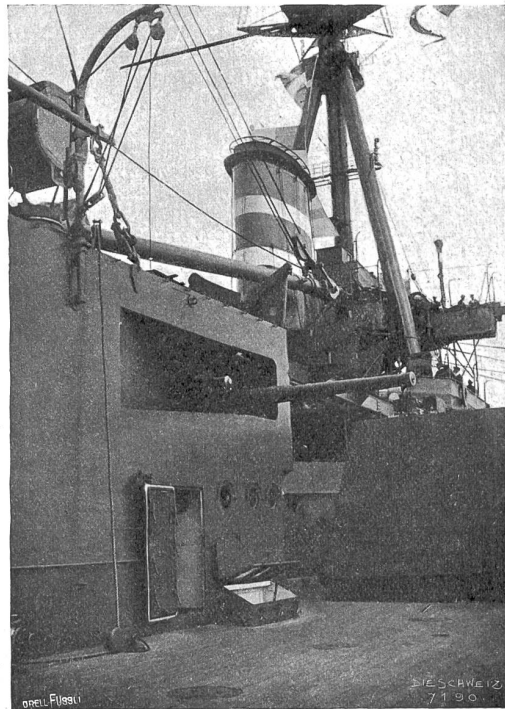


Abb. 7. Centrale Partie des Mitteldecks vom „Bellerophon“.

die zum großen Teil von der Berliner Nationalgalerie und auswärtigen Museen angekauft wurden. „Ein großer Vertreter einer jüngst vergangenen Kultur- und Kunstperiode, einer der Größten deutscher Kunst, ein Revolutionär der Plastik ist mit ihm dahingegangen, der sich seinen festen, hochgestellten Platz in der deutschen Kunstgeschichte in einem langen Leben voll ehrlicher, tüchtiger Arbeit gesichert und der seinen Ruhm auch mit achtzig Jahren nicht überlebt hatte. Wohl hat Begas die deutsche Kunst revolutioniert und eine neue Sprache in Marmor und Erz gefunden; aber gerade deswegen war er der gegebene Mann für die großen Aufgaben der Neuzeit.“

**Maler Josef Israels †.** 87 Jahre alt starb am 12. August im Haag der Nestor der holländischen Maler, Josef Israels. Geboren 1826 in Groningen, war er ursprünglich für die kaufmännische Laufbahn bestimmt, durfte dann aber seinen künstlerischen Neigungen leben und studierte in Amsterdam und Paris. Von Mitte der Fünfzigerjahre an wurden seine Bilder bekannt, in denen er mit Vorliebe Szenen aus dem Leben der holländischen Fischer auf die Leinwand brachte. „Damit wurde er der Verherrlicher dieser gütlosen Menschenklasse, und er fühlte sich so mit ihr identisch, daß er ihr Leid als eigene Last auf dem Herzen trug. Immer wieder hat er in diese kleinbürgerliche Welt hineingehört und neue Motive darin gefunden. Er war ein Lyriker der Palette und wie jeder Lyriker melancholischen Geblüts.“ Und Max Liebermann, der über ihn eine Monographie veröffentlichte, schreibt von ihm: „Mit seiner Kunst und seiner Persönlichkeit ist er der Inbegriff der holländischen Schule seit Fontainebleau geworden, die der Verkörperung einer ganzen Zeit. Von einer Lebenskraft war er, die fast ans Legendäre grenzte. Die Senilität hatte keine Macht über sein Schaffen. Bis zuletzt hat er gemalt, und man kann nicht sagen, daß er zurückgegangen wäre. Gewachsen ist seine Kunst bis zu seinem siebzigsten Lebensjahr; dann ist sie konstant geblieben, gleich groß, gleich abgeklärt, gleich sicher.“ Eine ganze Reihe seiner Bilder, von denen Reproduktionen in der ganzen Welt existieren, haben auch den Weg in auswärtige Museen gefunden.

## Verschiedenes.

**Der Neubau des „Bund“ in Bern.** Am Ende der Bundesgasse standen noch vor etwa zehn Jahren zwei Gebäude aus alter Zeit: das „Salzbüchli“, ein ländliches Wohnhaus, und die „Inselshäuser“. Damals lag diese Gegend noch vor der Stadt, die Quartiere, die sich seit-

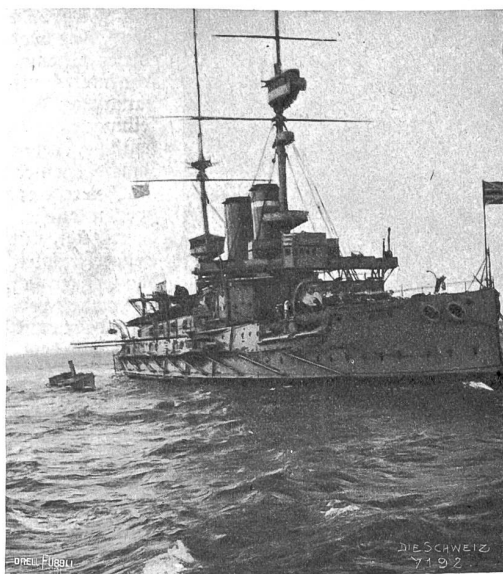
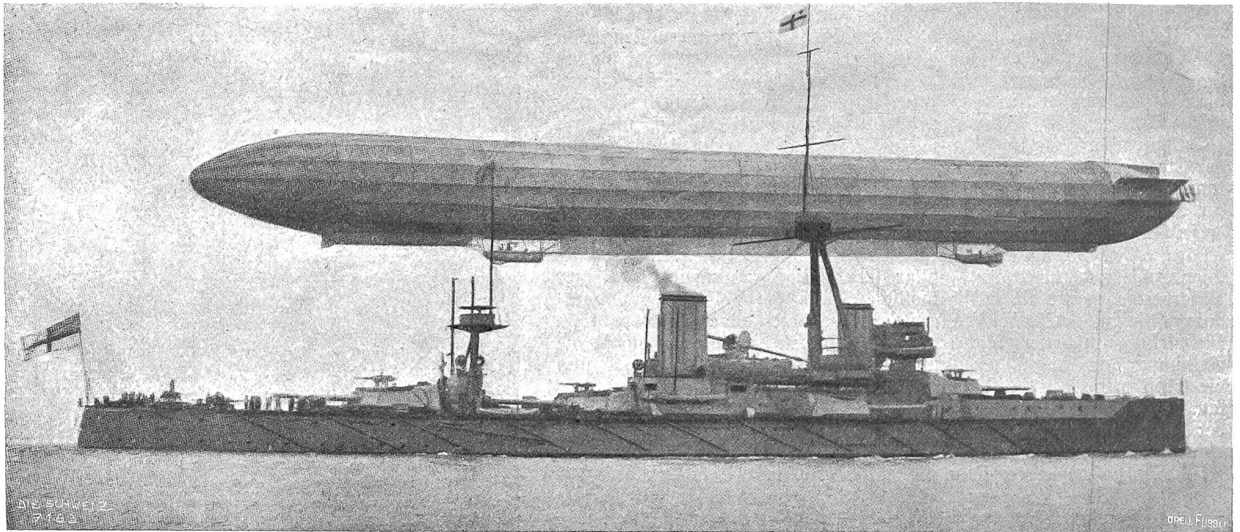


Abb. 8. Bellerophon Typus eines englischen Schlachtschiffes.



Größenvergleich zwischen einem englischen „Dreadnought“ und einem Zeppelin'schen Luftschiff.

dem gebildet haben, existierten noch nicht. Heute ist dieser stille Platz ein Kreuzungspunkt zweier großer Verkehrsstraßen geworden. An dieser Stelle erhebt sich der Neubau des „Bund“. Er bildet so gewissermaßen die Pforte der Altstadt zu einem neuen Quartier. Darauf wurde bei der architektonischen Gestaltung Rücksicht genommen. Die Größe, das Monumentale in den Formen deutet auf eine neue Zeit hin mit großen Anforderungen und großen Zielen, der Stil aber ist durchaus altes Bern. Man hat mit Recht die Formen des Berner Barock, die den Bürgerhäusern der alten Stadt eigen sind, hier wieder aufgenommen. Damit ist einmal betont, daß das Haus in Bern steht, auf der andern Seite aber, daß es nicht nur ein Geschäftshaus, sondern auch ein Wohnhaus ist. Gerade diese Aufgabe war den Architekten Rybi und Salchli gestellt, und sie haben sie in vortrefflicher Weise gelöst. Der private Charakter ist ausgesprochen in den freundlichen Fenstern mit dem weißen Stabwerk, den heimeligen Loggien, der öffentliche in den großen Bogen des Erdgeschosses und ganz besonders in dem ragenden Turm, der dem ganzen Bau die Besonderheit gibt. Dieser Turm steht genau in der Ase der Bundesgasse und beherrscht diese breite vornehme Straße bis zum Bundesplatz. Wie frühere Generationen es liebten, ihre Rathhäuser mit Türmen zu versehen, damit sie hoch hinauftraten über die Masse der Bürgerhäuser, so hat sich hier eine Zeitung ein modernes Rathaus gebaut, in dem die Bevölkerung Rat holen kann, wo sie zu freier Meinungsäußerung stets willkommen ist.

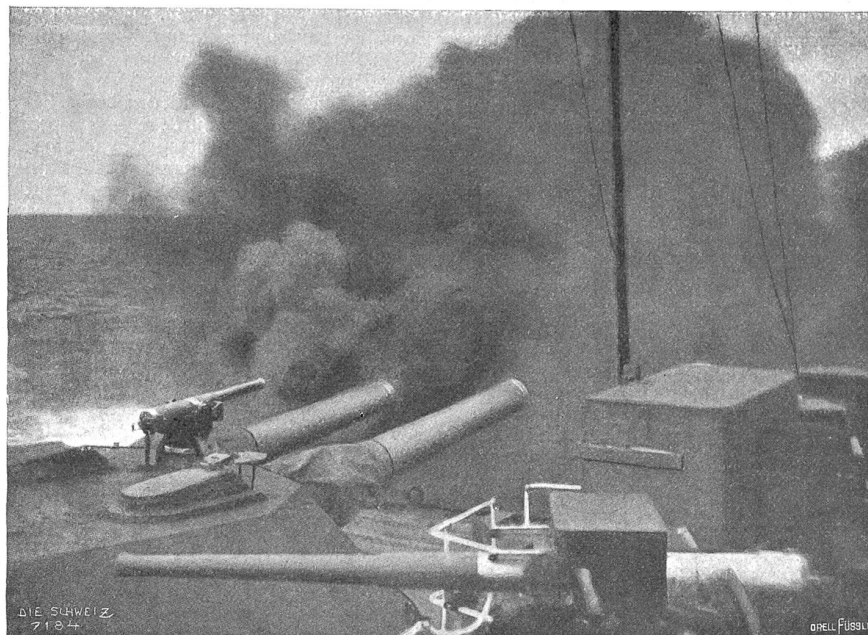
Die innere Einrichtung des Hauses entspricht durchaus den modernen Anforderungen an Komfort und Behaglichkeit. Auch bei den Geschäftsräumen

der Zeitung, deren Pläne von Künstlerhand entworfen wurden, war man bestrebt, neben dem Praktischen das Behagliche nicht außer Acht zu lassen. So sind Räume entstanden, die den Charakter des Arbeitsraums mit demjenigen einer Wohnung aufs glücklichste vereinigen. Maschinenräume und Seheräle sind hell und luftig und nach den strengsten Anforderungen der Hygiene eingerichtet.

Der ganze Bau in seiner imponierenden Monumentalität ist ein sprechendes Zeugnis für die Bedeutung, die das Zeitungswesen in unserer Zeit gewonnen hat.

**Der Wettreford zur See.** Mit welchem Behiel man sich auch fortbewegen lasse: noch immer hat das schnellste triumphiert, das flinkste besonderes und allgemeines Aufsehen erregt, zu Lande, zu Luft und zu Wasser, das Rad und Auto, der Schnellzug und Aeroplan, der Bob wie das Schiff. Einer der ältesten Refordkämpfe spielt sich seit Beginn der überseeischen Dampfschiffahrt überhaupt, also seit nahezu einem Jahrhundert, zwischen Amerika und Europa ab, der zähe Kampf um die Ehre, das schnellste Schiff, die leistungsfähigste Schiffsmaschine zu besitzen, ein ununterbrochenes Ringen gewaltiger, mit ungezählten Millionen arbeitender Interessengruppen, ein

Wettkampf unter Nationen. Ein österreichischer Schiffs-offizier, Kapitän Müh, hat über dieses Thema sehr interessante statistische Mitteilungen veröffentlicht, deren Inhalt allgemeines Interesse erwecken dürfte, da er zeigt, mit welcher Festigkeit die Gegner sich ineinander verbißen haben und wie nach dem Lauf der Dinge der Kampf so lange andauern dürfte, solange der Wasserweg über den Ozean als bestes Kommunikationsmittel in Frage kommen wird.

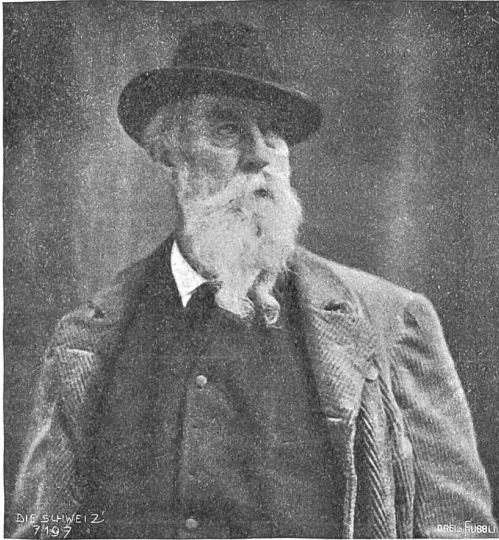


Batterien eines großen englischen Kriegsschiffes in Tätigkeit.



Heute braucht ein moderner „Ocean-greyhounds“, ein Riesenwindhund des Meeres, nicht einmal fünf Tage für die Ueberfahrt, während vor etwa hundert Jahren ein Segelschiff mindestens einen Monat nötig gehabt haben würde, wenn es sich überhaupt an die Ueberfahrt gewagt hätte. Erst 1819

von 8 Knoten = 14,5 km entspricht. Im Jahr 1840 eröffnete die Cunardlinie als älteste transatlantische Dampfschiffahrtsgesellschaft ihren Betrieb und setzte den Rekord schon in der ersten Fahrt auf 8,5 Knoten herunter; drei Jahre später brauchte der



Bildhauer Reinhold Begas †.



Kunstmalers Josef Israels †.

schleppte sich ein kleinerer Dampfer, die „Savannah“, von 300 Tonnen Gehalt (ein Zwerg gegenüber den heutigen Schnelldampfern von 70,000 Tonnen) in 26 Tagen von der amerikanischen Hafenstadt seines Namens nach Liverpool. 1838 sank die Fahrtdauer schon auf 15 Tage, was einer Geschwindigkeit

Ozeanschraubendampfer „Great Britain“, der 98 m lang war, nur noch 12 Tage; 1856 stand der Rekord bereits auf 9 Tagen 3 Stunden, was 13,5 Knoten entspricht, und 1868 rückte der Franzose „Ville de Paris“ mit 14,5 Knoten an die Spitze und legte die Strecke Brest-New-York in 8 Tagen 16 Std. zurück.



Im Hafen von Agadir, Marokko.



Unaufhaltsam verringerte sich die Zeit, und Ende der Siebziger- und Anfang der Achtzigerjahre regnete es geradezu Reford, bei denen man nunmehr anfang, auch die Minuten genau abzu- stoppen. 1882 bringt es der Renner „Alaska“ auf 6 Tage 21 Std. 40 Min.; kurze Zeit nachher geht die „City of Paris“ unter die mühsam errungenen sechs Tage hinunter, und zwar mit einem Gewinn von 53 Minuten, bis das deutsche Schiff „Fürst Bis- mark“ im Jahre 1891 die Welt mit einer Leistung verblüfft, die den Weltrekord um fast acht Stunden hinter sich läßt. Von da halten die Deutschen längere Zeit die Spitze; die großen Schiffsriesen von über 200 m Länge treten auf den Plan und drücken die Fahrzeit nach und nach unter 5 Tage herunter, bis vor 3 Jahren die englische Cunardlinie einen neuen Anlauf nahm, den alten Ruhmestitel zurückzuerobern. Mit ihren Ko- lossen „Mauretania“ und „Lusitania“, deren Länge 240 m be-

Bierwaldstättersees an der Straße Gersau-Brunnen. Der Sage nach soll die Kapelle vor etlichen hundert Jahren, als Gersau noch Freistaat war, zur Sühne eines Mordes erbaut worden sein, den an dieser Stelle ein Spielmann an seinem um Brot bittenden Kind verübt hat. Noch früher, melden die Chro- nisten, habe dort einst der Galgen der Republik Gersau gestan- den, die 1817, nach fünfhundertjähriger Freiheit, dem Kanton Schwyz angegliedert wurde.

Die Großzahl der Illustrationen ist der englischen Kriegsmarine gewidmet, über die der Leitartikel in Bild und Wort orientiert. Zur Vervollständigung der Bilder- serie fügen wir noch zwei weitere Aufnahmen bei, die eine Schiffsbatterie im Feuer zeigend, während die andere eines der größten englischen Schlachtschiffe bringt, das mit seiner Länge von 149 Meter das modernste Kriegsschiff,



Der Neubau des „Bund“ in Bern.

trägt und deren Tonnengehalt die Ziffer 70,000 erreicht, stellten sie neue Ziffern auf und schufen mit der Fahrt vom 10. Juli 1908, die vier Tage, 19 Std. und 36 Min. dauerte bei einer Ge- schwindigkeit von 25,1 Knoten = 46,3 km, einen neuen Welt- rekord. Eine lange Dauer wird diesem Rekord, sofern er jetzt noch bestehen sollte, nicht beschieden sein; denn das größere Schiff schlägt das große, und die Fortschritte auf allen Gebieten rufen Technik, Wissenschaft und Industrie zu immer neuen Leistungen. X

### In unsern Bildern.

Die Kopfleiste unserer heutigen Nummer bringt die An- sicht der Kindlismord-Kapelle am rechten Ufer des

einen Zeppelinkreuzer, nur um 13 Meter schlägt. Bei- läufig sei bemerkt, daß ein Kriegsschiff dieser Klasse samt Aus- rüstung auf etwa 45 Millionen Franken zu stehen kommt.

Agadir in Marokko, das in letzter Zeit infolge der Lan- dung des deutschen Kanonenbootes „Panther“ zum Schutz der Deutschen im Marokkohan- del viel genannt worden ist, ist ein Hafenstädtchen an der atlantischen Küste, das um das Jahr 1500 von den Portugiesen gegründet wurde. In raschem Aufblühen begriffen, fiel es schon 1536 in die Hände der Mauren und ge- langte später nach Gründung des nördlicher gelegenen Mogador gänzlich in Verfall. Heute zählt das Städtchen kaum tausend Einwohner. Agadir war einst, wie die noch heute stehenden Ruinen zeigen, stark befestigt; heute ist es ein armes Fischer- dorf geworden. X