

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 16 (1912)
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: 14.01.2026

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



Häfels gegen Norden.

Politische Uebersicht.

* Zürich, Ende April 1912.

Wahrzeichen des Jahrhunderts wird sie bleiben, die erschütternde Schiffskatastrophe der „Titanic“ vom 14. April 1912. Solange Schiffstiele die Meere pflügen, ist ein größeres Unglück auf der See nicht erhört worden, und niemals weniger als in diesem Augenblick und bei diesem Schiff, dem größten und schönsten der Welt, hätte man es erwartet. Auf solch einem Koloß fühlten Mannschaft und Passagiere sich absolut sicher, die „Titanic“ galt als „unversinkbar“ selbst dann noch, als sie schon todeswund sich zur Seite neigte und unaufhaltsam die See in die Innenräume eindrang. Und eben deshalb, weil ein Untergang so undenkbar war, wurden Vorsichtsmaßregeln verabsäumt, die auf minder sichern Fahrzeugen als unerlässlich betrachtet worden wären. So wurden denn die Planken des Ozeandampfers zur Szene einer unausdenkbar grauen Tragödie, aber auch eines menschlichen Heroismus, der all das Furchtbare mit hellem Lichte überstrahlt. Die Männer, die ritterlich den Frauen den Vortritt ließen in die rettenden Boote, die Frauen, welche — schon geborgen — wieder ausstiegen, um mit dem Gatten vereinigt zu bleiben im Leben und im Tod, der Kapitän, der bis zum letzten Atemzug half und rettete, und die heldenmütige Schiffskapelle, die den Untergang der „Titanic“ und das Sterben ihrer Insassen begleitete mit den Klängen des „Näher, mein Gott, zu dir“ — das sind in dem düstern Bilde Glanzpunkte, die das Herz erheben werden. Und auch der Wahrspruch der Schiffahrt wird über diese und andere Unglücksfälle hinweg stets derselbe bleiben: „Navigare necesse est, vivere non est necesse“.

Der Operettenkrieg Italiens gegen die Türkei ist um einen neuen Theater-coup bereichert worden: das Bombardement der Eingangsforts der Dardanellen am Tage der Eröffnung der neugewählten türkischen Kammer. So wenig hat Italien noch gelernt aus

dem bisherigen Verlauf dieses Krieges, daß es sich einbilden konnte, mit einer derartigen Manifestation ohne Kraft und Entschiedenheit auf die türkischen Abgeordneten irgendwelchen Eindruck machen zu können. Was die italienische Flotte bis jetzt Ernsthaftes geleistet hat im Krieg um Tripolis, das ist der Transport des Expeditionskorps an die afrikanischen Küsten und sein Schutz vor den Angriffen der Turkoaraber. Alles andere war nichts als ein kleiner Kaperkrieg, gemeingefährlicher Unfug, Störung des Welt Handels, Ruinieren von Leuchttürmen, telegraphischen Verbindungen und andern Hilfsmitteln der Kultur ohne jeden ersichtlichen Kriegsnutzen. Die Attacke auf die Dardanellenforts hat eine Schließung der Meerenge für die ganze Schiffahrt zur notwendigen Folge haben müssen. Die Italiener rechneten darauf, hiedurch die Intervention der andern Mächte zu ihren Gunsten, d. h. für einen schleunigen Friedensschluß erzwingen zu können; aber vorläufig blieb es bei einem zahmen Protest Rußlands, und der Kollektivschritt der Mächte für eine Friedensvermittlung fand die hohe Pforte nach wie vor verschlossen und unzugänglich.

Die Franzosen haben in Marokko die erste blutige Erhebung gegen ihre Usurpation des scherifischen Reiches zu bestehen. Es war hauptsächlich das Judenviertel von Fez, gegen das sich die Volkswut entlud, wie in so manchen schauerlichen Verfolgungszeiten des Mittelalters; aber es haben doch auch eine Reihe französischer Beamter und Instruktoren den Ausbruch der Volksleidenschaft mit ihrem Leben bezahlen müssen. Die neuern Nachrichten lauten wieder beruhigend, allein schon die Geschichte ihrer Provinz Algier wird die Franzosen vor der Selbsttäuschung bewahren, Marokko heute schon als ungestörten Besitz betrachten zu können.

England steht wieder vor der großen Schicksalsfrage der Home Rule für



† Frau Emma Coradi-Stahl.

Irland, die noch jedesmal, wenn sie auftauchte, der gerade am Ruder befindlichen Regierung den Hals brach, ohne der Verwirklichung auch nur einen Schritt näherzurücken. Auch heute

sind die Widerstände noch so mächtig, daß das liberale Kabinett Asquith sich auf einen Kampf ums Leben gefaßt machen mußte, als es die Frage abermals aufrollte.

Totentafel * (vom 10.—23. April 1912). Auf tragische Weise verlor am 11. April Major **Fritz Wille** das Leben. Er stand im 38. Lebensjahr und befand sich in einem von seinem Vater, Herrn Oberstkorpskommandanten Ulrich Wille, geleiteten Kurse, als am Nachmittag des 10. April in einer Gasse der Stadt sein Pferd zu Fall kam; er trug tödliche Verletzungen davon. Friedrich Wille studierte seinerzeit am Polytechnikum Ingenieurwissenschaften, diente ursprünglich bei der Kavallerie und widmete sich bei dieser Waffe dem Instruktionsdienst. Später ließ er sich zur Infanterie versetzen und wurde dem Bataillon 72 zugeteilt. Er beendete nunmehr seine Studien in Dresden, war nachher als Ingenieur in Hamburg tätig und trat vor etwa zehn Jahren in die Anglo-Swiss Condensed Milk Company in Cham ein, zuerst als Leiter der Filiale in Dillingen bei Freiburg, später als Fabrikationsleiter in Cham.

Am 15. April starb in Genf im Alter von 77 Jahren Architekt **André Bourdillon**, ehemaliger Staatsrat und Stadtpräsident von Genf, eine einflussreiche Persönlichkeit.

In Mannedorf starb am 18. April im Alter von 78 Jahren **Samuel Zeller**, Leiter der dortigen Gebetsheilanstalt.

Am den Folgen einer Operation starb am 19. April in Lausanne der frühere Stadtpräsident **Berthold van Munden**. Er entstammte einer Familie holländischer Abkunft, war jedoch im Kanton Waadt geboren und aufgezogen worden. Er studierte die Rechtswissenschaft und eröffnete in Lausanne ein Anwaltsbüro; seinen Einzug ins politische Leben hielt er allerdings erst im Alter von vierzig Jahren, wo ihm die liberale Partei das Mandat eines

Vertreters im Großen Stadtrat anbot. 1894 wurde er zum Mitglied des Stadtrates und 1897 zum Stadtpräsidenten gewählt. Dieses Amt mußte er jedoch noch im gleichen Jahr an den Radikalen **Gagnaux** abtreten. Dieser aber hatte sehr bald seine Rolle ausgespielt; er zerfiel mit seiner Partei und gab Ende des Jahres 1900 seine Demission. Sein Nachfolger war wiederum Herr van Munden, der bis zum Juli 1907 im Amte blieb, um sich alsdann aus Gesundheitsrücksichten ins Privatleben zurückzuziehen; immerhin gehörte Herr van Munden bis zuletzt dem Großen Rat an. Er lebte auf seinem Gute in Jouxens und widmete sich historischen Studien, für die er eine große Neigung hatte.

Von einem Schlaganfall wurde am 22. April im Alter von 62 Jahren alt Nationalrat Oberstl. **J. J. Boesch** von St. Gallen-Kappel in Cham hinweggerafft. J. J. Boesch, Bürger von Ebnet, widmete sich zuerst der Baumwollweberei, ging dann 1873 zur Stiderei über und war einer der hervorragendsten Stidereifabrikanten des Kantons St. Gallen. Sein Geschäft brachte er zu großer Blüte. Seit 1885 gehörte er als Vertreter der freisinnig-demokratischen Partei dem Großen Rat des Kantons St. Gallen, von 1902 bis 1908 dem schweizerischen Nationalrat an, letzterer Behörde als Abgeordneter des Wahlkreises Werdenberg-Toggenburg, ohne in politischen Fragen stark in den Vordergrund zu treten. Dagegen hatte er ein maßgebendes Wort in industriellen und wirtschaftlichen Angelegenheiten.

Ebenfalls an einem Schlaganfall starb am 22. April in ihrem Chalet Rischmatt Fräulein **Betty Meyer**, die freisinnige Schwester und Mitarbeiterin Conrad Ferdinand Meyers, im Alter von 81 Jahren.



† Pfarrer Gottfried Straßer, Grindelwald.

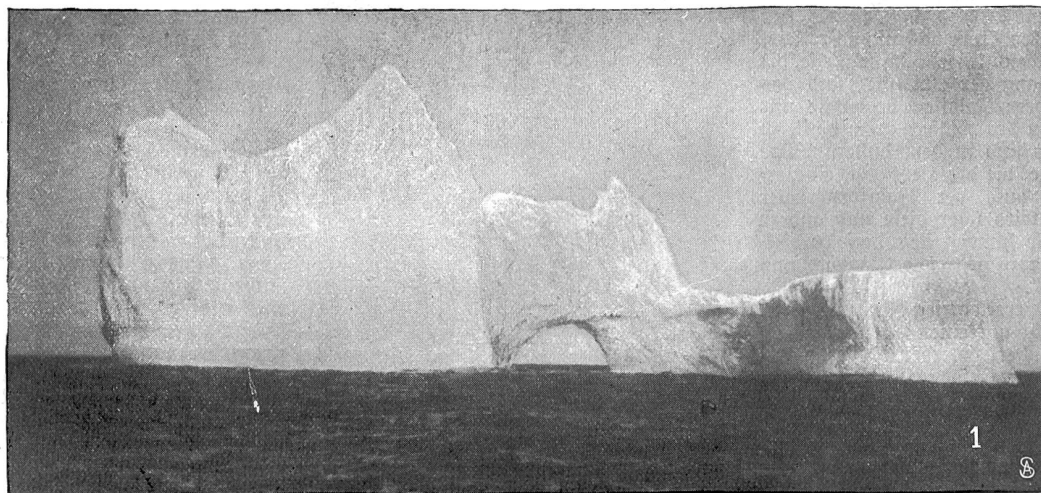
Der Untergang der „Titanic“.

C. q. d. ! C. q. d. ! (Come quick, danger) Ein Schiff ist in Gefahr! Auf drahtlosem Wege eilt in der Nacht der Hilferuf über die Wogen des Ozeans, und auf Cape Race, Neu-

fund-lands äußerster Ostspitze, vernimmt der Telegraphist der Marconi-Station die unheil-schwangere Kunde, eruiert durch Rück-

fragen das sinkende Schiff und erfährt nach Graden, Minuten und Sekunden den Ort, wo es sich zur Stunde befindet. Aus unbekannten Fernen melden sich andere Dampfer, verkünden,

daß sie das Notsignal der „Titanic“ vernommen haben und holen Instruktionen ein, wohin der Kurs zu richten sei, um dem



Ein bei den Neufundlandbanken treibender Eisberg.

Unglückschiff zu Hilfe zu eilen. Und während die „Olympic“, das stolze Schwesterchiff der „Titanic“, die „Baltic“, „Carpathia“ und „Caroma“ durch Nacht und Nebel jenem Punkt des Atlantik entgegenzogen, wo Tausende von Menschen sehnsüchtig ihrer warten, arbeitet in der Marconifabine des sinkenden Riesendampfers der Telegraphist Phillips wie ein Held und sendet, die Hand auf dem Morsetaster, während über ihm und um ihn, auf Deck, in den Sälen und Kabinen, das Grauen und Entsetzen wütet, weitere Hilferufe in die Nacht hinaus: C. q. d.!

— C. q. d.! nimmt die Antworten in Empfang, die Hilfe und Rettung versprechen, und versinkt mit dem Schiff, da das Wasser die Batterien erreicht hat und das Knistern und Knattern an der Mastspitze verstummt...

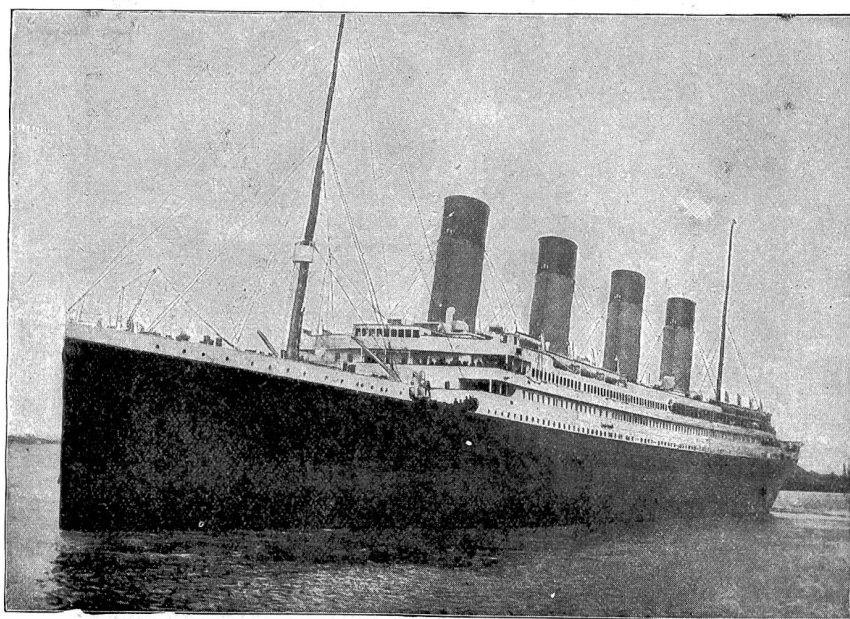
Das größte Schiff der Welt, die „Titanic“ der englischen Gesellschaft White Star Line versank in der Nacht vom 14. auf den 15. April, nachdem es südlich von Neufundland mit einem schwimmenden Eisberg zusammengestoßen; 1635 Menschen ertranken dabei, nur 705 der 2340 Personen, die als Passagiere und Mannschaften an Bord waren, konnten auf Rettungsböten der „Titanic“ untergebracht werden und wurden nach vier oder fünf qualvollen Stunden von der „Carpathia“ aufgenommen, die wie andere zu Hilfe eilende Schiffe die „Titanic“ nicht mehr erreichen konnte. Am 10. April trat die „Titanic“ ihre Jungfernfahrt von Southampton aus an, am 11. April nahm sie in Queens-town von Europa Abschied, und drei Tage später ging sie unter. Die White Star Line gehört dem Morganischen Schiffstrust, der International Mercantile Marine Comp. an. Von den Riesenschiffen dieses größten Dampfers der Welt kann man sich einen Begriff machen, wenn man hört, daß allein die Besatzung 900 Mann stark war.

Der Brutto-Raumgehalt betrug mehr als 46,000 Registertonnen. Nicht weniger als 820 Tonnen Kohlen pro Tag brauchte das Schiffsungetüm, dessen drei Schrauben mit 46,000 Pferdekraften betrieben wurden. Die Inneneinrichtung glich einem Palast. Schwimmbad, Turnsäle, Gartenrestaurant und ein Theater, eine eigene Druckerei, die jeden Morgen eine Zeitung mit den neuesten Börsenkursen und Depeschen, die auf drahtlosem Wege übermittelt werden, herausgibt, sind Einzelheiten des Komforts, der auf der „Titanic“ in verschwenderischer Weise vorhanden war. Der Dampfer war 280 m lang, 30 m breit, und das Bootsdeck lag 20 m über dem Wasser. 9 Decks lagen übereinander. Die Kosten beliefen sich für diesen schwimmenden Palast auf etwa 30 Millionen Franken.

Über den Hergang der Katastrophe kursieren noch verschiedene Variationen, aus denen in den nachstehenden Zeilen die Tatsachen, soweit sie bisher durch Aussagen Geretteter bestätigt wurden, berichtet seien. Darnach scheint die „Titanic“ als Opfer der Rekordwut in ihr Verderben gerannt zu sein, der Rekordwahn, das Unglück verschuldet zu haben. In der nordatlantischen Fahrt wird ein Wintertraud und ein weiter südlich gelegener Sommertraud unterschieden. Der letztere wird dann benutzt, wenn die Eisberge durch die höhere Temperatur sich aufgelöst und in Bewegung gesetzt haben. Die

„Titanic“ benutzte noch den Wintertraud. Das Mehr an Zeit, das durch die Fahrt auf der südlichen Route in Anspruch genommen wird, dürfte sich bei einem Dampfer von der Schnelligkeit der „Titanic“ nur auf etwa sechs bis acht Stunden belaufen. Würden die Dampfer von vornherein zu allen Zeiten, wo überhaupt mit der Möglichkeit von schwimmenden Eisbergen gerechnet werden muß, die südlichere, also längere Route benutzen, so würden solche Katastrophen wohl gar nicht eintreten können. Als die „Titanic“ nachts 10 Uhr 25 — die Passagiere amüsierten sich gerade auf einem Ball an Bord — auf einen der schwimmenden Eisberge stieß, die meist nur mit dem sechsten Teil ihrer Größe aus dem Wasser ragen, fuhr sie mit etwa 21 Knoten Geschwindigkeit (ca. 39 km) und trachte mit dem Bug gegen die undurchdringliche Masse. Der Dampfer wurde vom ersten Anprall fast entzweigespalten, die Verdecke wurden aufgerissen und zerfetzt, ebenso die Seiten. Die wasserdichten Schotten wurden zertrümmert. Vom Bug bis fast zur Mitte des Schiffes wurden die oberen Verdecke und einige Boote zersplittert. Ein Schauer von Trümmern hagelte auf die Riesenhalle. Das Schiff traf die Eismasse senkrecht vorwärts. Der zur Unkenntlichkeit zertrümmerte Bug bäumte sich aus dem Wasser, und der Riesendampfer legte sich schwer auf die Steuerbordsseite. Die

„Titanic“ drohte beim Rückstoß zu kentern, ehe sie sich auf ebenen Kiel zurücklegte. Sie war auf den unterseeischen Sporn eines Eisberges gelaufen. Bei Auf- und Rückgleiten waren viele Bodenplatten von der Mitte bis zum Borderteil des Schiffes aufgebrochen. Infolgedessen füllten sich die Abteilungen von der Mitte bis zum Bug schnell mit Wasser. Der Dampfer lag schwer nach der Steuerbordsseite und rollte furchtbar. Das Wasser stürzte so gewaltig herein, daß es den Pumpen Trotz



Das größte Schiff der Welt, die neuerbaute „Titanic“, die auf der Höhe von Neufundland mit 1635 Personen unterging.

bot, und das Schiff begann schnell vorn zu sinken. Viele Tonnen Eis waren auf die oberen Decks gefallen und hatten dort Verwüstungen angerichtet. Die Wucht des Anpralls war so furchtbar gewesen, daß das Riesenschiff von vorn bis hinten an allen Punkten so stark erschüttert wurde, daß die gesamte Einrichtung in Haufen zu Trümmern ging. Jeder Mann stürzte auf seinen Posten. Kapitän Smith schrie seine Befehle durch ein Sprachrohr. Genügende Ordnung wurde gewahrt, um die vorhandenen, in der Zahl absolut nicht genügenden Boote flott zu bekommen. Die Mehrzahl davon war trotz dem Zusammenprall seetüchtig geblieben. Frauen und Kindern wurde der Vortritt gegeben. Herzzerreißende Szenen spielten sich beim Abschied ab. Als die „Titanic“ tiefer sank, wurden einige Boote eingedrückt, ehe sie von den Daviten losgemacht werden konnten. Binnen weniger denn einer Stunde hatte das Wasser die Maschinenräume überschwemmt. Der Funfentelegraph wurde ein Ende gemacht. Die Dynamos standen still, und die „Titanic“ lag in tiefer Finsternis, die nur von dem Schimmer der vereinzelten Laternen und Fackeln durchbrochen wurde. Der in der Unglücksstunde das Kommando innehabende zweite Schiffs-offizier, der in der sternenhellen Nacht den schwimmenden Eisberg hätte sehen oder zum mindesten durch vorgeschriebene Messungen des Wassers usw. seine Nähe hätte erkennen müssen,

erschöpfte sich auf der Kommandobrücke; denn die unmittelbare Annäherung eines größeren Eisberges macht sich naturgemäß durch ein ungewöhnlich rasches Sinken der Lufttemperatur bemerkbar. Und wenn solche Temperaturwechsel schließlich auch umspringenden Winden entspringen sein können, so ist doch das Zeichen rasch sinkender Wasserwärme untrüglich und eine Kursänderung oder zum mindesten eine Verlangsamung des Tempos absolut notwendig.

Sieben Millionen Briefe liegen heute auf dem Grund des Meeres, Frachten im Werte von annähernd 30 Millionen, Schmuck und Barthschaften der Opfer ebenfalls in der Höhe von mehreren Millionen. In 3300 Meter Tiefe ruht das Unglücksschiff von seiner ersten Fahrt aus. An eine Bergung des Schiffes oder der Leichen ist bei dieser Ziffer nie und nimmer zu denken. In einer solchen Tiefe, führt ein Fachmann aus, ist der Wasserdruck so gewaltig — rund $2\frac{1}{2}$ Tonnen für jeden Quadratzoll — daß an Bergungsarbeiten unter gar keinen Umständen gedacht werden kann. Ein Mensch, der zu solchen Tiefen ins Meer hinabsteigen wollte, würde ein Gewicht zu tragen haben, das etwa 12 eisenbeladenen Güterzüge mit Lokomotiven entspräche. Unter diesem riesenhaften Drucke ist der Schiffsrumpf also wahrscheinlich wie Seidenpapier zusammengedrückt worden, die wasserdichten Schotten sind gesprengt und die meisten Einrichtungsgegenstände zerdrückt. Schon in Tiefen von 60 m arbeiten Taucher nur mit großer Mühe und unter schwierigen Bedingungen. In der Tiefe aber, in der die „Titanic“ nun ihr Grab gefunden hat, ist jedes Tauchen unmöglich, und unsere Technik verfügt auch über keine mechanischen Mittel, die imstande wären, bei einem so gigantischen Wasserdrucke Bergungs-

arbeiten zu leisten. Nur die Natur allein, die in einer trohigen Laune dieses riesenhaften Werk menschlicher Arbeitskraft in wenigen Sekunden zur Vernichtung verurteilt hat, hätte die Macht, durch irgend eine seltsame und alles erschütternde Umwälzung der Menschheit wieder die Reste der „Titanic“ zu zeigen.

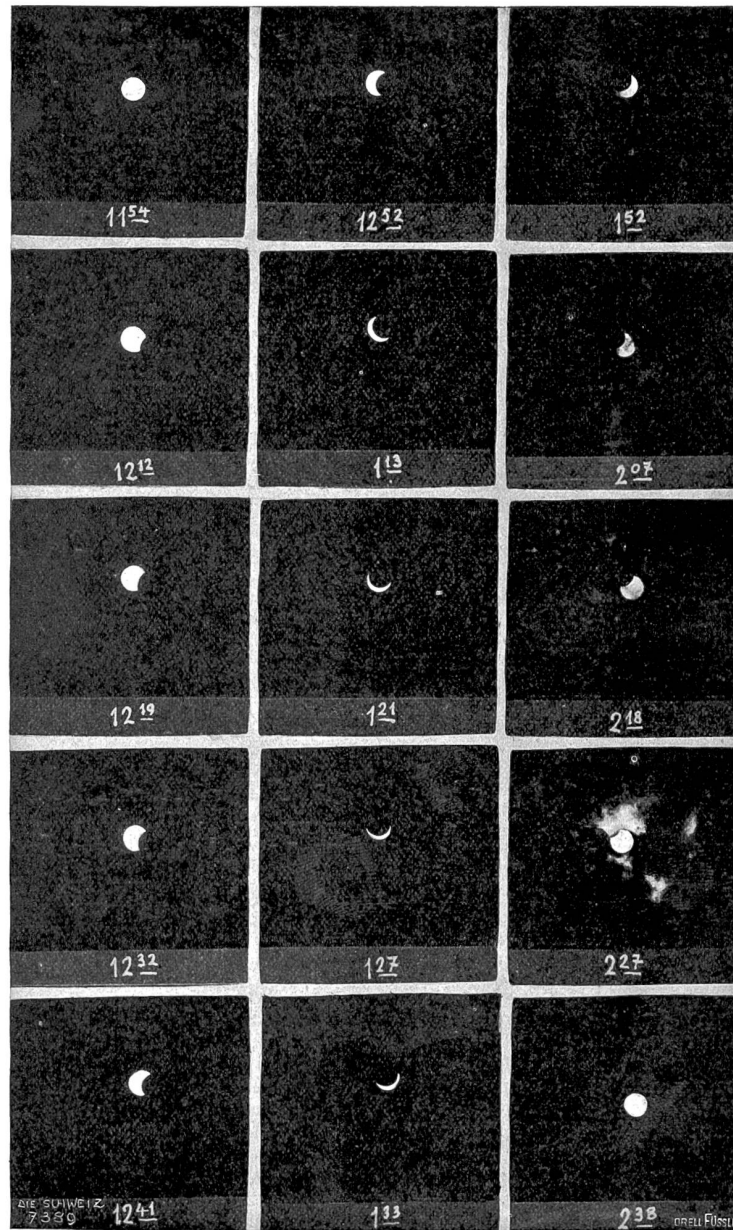
Unter den Geretteten befinden sich mehrere Schweizer, unter den Toten Amerikaner, deren Namen in der Welt bekannt sind, so der bekannte Genremaler J. D. Millet und der

berühmte Schriftsteller Stead, in seinen besten Jahren einer der Pioniere des englischen Journalismus, der Begründer der „Pall Mall Gazette“ und der „Review of Reviews“. Von Millardären, die das Schicksal des Bootes teilten, seien J. J. Astor, J. J. Strauß, Benjamin Guggenheim, Washington Roebling, George Widener genannt, deren Vermögen auf Hunderte Millionen Sterling geschätzt wird.

1635 Tote! Ueber ihre letzten Stunden wird nie etwas Genaueres gehört werden, ihre letzten Wünsche verhallen in dem Chaos des Unterganges.

Sind Schuldige vorhanden — und die sofort von den amerikanischen Behörden energisch anhand genomme Untersuchung spricht von Tag zu Tag mehr dafür — so haben sie eine schwere Last, eine entsetzliche Verantwortung auf sich geladen. Gute Lehren werden auch aus der Katastrophe der „Titanic“, die das größte Schiffsunglück ist, das die Chronik kennt, für den zukünftigen Schiffsverkehr gezogen werden, und manches wird in Zukunft durch Gesetz und Nachspruch anders und besser werden...

Kann das aber ein Trost sein und die Trauer vermindern, kann es die Wunden schließen, die Tausenden geschlagen wurden, die die Jhren verloren haben? W. B.



Bilder von der Sonnenfinsternis am 17. April 1912. Phot. von Weiler, Arbon.

Aktuelles.

† Frau Emma Coradi-Stahl. Am Ostermontag erlag die Präsidentin des Schweizerischen Frauenvereins, Frau Emma Coradi-Stahl, im 66. Altersjahr einem tückischen, seit Jahren mutig getragenen Leiden. Mit ihr verliert der Verein seine rastlos tätige Führerin, die Frauenbewegung eine markante Persönlichkeit, die in der häuslichen, stillen Tätigkeit das Ideal

einer guten Hausfrau und Mutter erblickte. Von 1903 bis 1909 war Frau Coradi Vorstehende der Sektion Zürich des Schweiz. Frauenvereins, von 1909 an Vorstehende des lekttern. Unge- mein groß sind, wie wir einem Nachruf entnehmen, die Werke, die die Erinnerung an die Verstorbene stetig wachhalten werden. Mit einem unverfälschten Optimismus und ungewöhn-

licher Initiative versehen, schuf sie die Haushaltungsschule am Zeltweg in Zürich. Der Bund berief 1896 Frau Coradi-Stahl als eidgenössische Expertin für das hauswirtschaftliche Bildungswesen. Selbst glückliche Mutter dreier Kinder hatte die edle Frau ein warmes Herz für jede Kindernot; sie schuf Kinderkrippen und betätigte sich auf mancherlei Weise in der Kinderfürsorge. Kein Gebiet des menschlichen Lebens war der Vielerfahrenen fremd; ihre Vielseitigkeit war geradezu erstaunlich; in allen Dingen war ihr Urteil immer von warmer Menschenliebe getragen, und nie hörte man aus ihrem Mund ein scharfes Urteil über Menschen oder Dinge. Die Schweizerische Pflegerinnenschule, wo Frau Coradi-Stahl ihre letzten Tage verbrachte und starb, zählt sie zu ihren Gründerinnen. Auch die zürcherische Liga gegen die Lungentuberkulose hat ihrer Initiative viel zu danken; eine Reihe weiterer gemeinnütziger Institutionen hatte sie zur Mitarbeiterin. Die nimmermüde Frau ist ferner als Verfasserin zahlreicher gemeinnütziger Aufsätze hervorgetreten. Das „Schweizer. Frauenheim“, das sie 1895 gründete, gewann unter ihrer hervorragenden Leitung bald einen großen Leserkreis und gehört zu den besten Familienzeitschriften.

† **Pfarrer Gottfried Straßer.** Aus Grindelwald kommt die Kunde, daß dort am 9. April der „Gletscherpfarrer“ Gottfried Straßer, von dem wir im Jahrgang 1910 ein Bild als Feldprediger des Oberländerregimentes 12 brachten, nach schwerer Krankheit gestorben ist. Gottfried Straßer stammte aus Langnau i. E., geboren als Sohn des dortigen Pfarrers im Jahr 1854. 1873 bestand er in Bern seine Maturitätsprüfung, studierte dann in Bern Theologie, beendete seine Studien 1878 und wurde 1879 von der Gemeinde Grindelwald zum Pfarrer gewählt. Ueber dreißig Jahre lang hat er dieser Gemeinde treu gedient, nicht allein als ihr Seelsorger, sondern auch in der Schule, im Armenwesen und nicht zuletzt in Fragen des öffentlichen und des Fremdenverkehrs. Im ganzen Oberland war Gottfried Straßer eine populäre, volkstümliche Gestalt, dessen Worte starken Einfluß auf die Oberländer hatten. Mit Ueberzeugung und patriotischem Eifer trat er stetsfort für das schweizerische Wehrwesen ein, so besonders noch für die neue Militärorganisation des Jahres 1907. Auch als volkstümlicher Dichter hat er sich einen Namen gemacht. „Gottfried Straßers, des ‚Gletscherpfarrers‘ Name,“ lesen wir in einem stimmungsvollen Nekrolog, „hatte landaus, landein einen guten Klang. Es war etwas Temperament- und Gemütvollendes an diesem Mann, etwas, das zum Herzen sprach. Den Grindelwaldnern insbesondere war er nicht nur Seelsorger, sondern auch Freund, Berater und Vertrauensmann in allen Dingen und Fährlichkeiten. Wenn irgendwo ein Unglück sich ereignete, war Straßer gewiß mit den ersten auf dem Platz.“



Der französische Flieger L  gagneux am Flugtag in Locarno.
Phot. Spieß.



Der Tessiner Cabbioni am Flugtag in Locarno. Phot. Spieß.

† **Professor Dr. J. M. Rahn.** Knapp vor Redaktionsschluß erreicht uns die schmerzliche Kunde, daß in der Nacht vom 27. auf den 28. April Professor Rahn einem schweren, rasch fortschreitenden Leiden erlegen; groß ist die Zahl der an seinem Grabe trauernden Freunde und Schüler.

Flugmeeting von Locarno vom 8. und 9. April. Das über die Ostertage von den Verkehrsreichen Locarnos veranstaltete Flugmeeting nahm einen der vorzüglichen Organisation und der Qualität der Flieger entsprechenden ausgezeichneten Verlauf und bedeutete für die herrliche Fr  hlingsstation einen vollen Erfolg. Auf dem auf dem Maggiadelta in nächster Nähe des Sees errichteten, seiner Lage wegen einzigartigen Flugplatz kamen am Ostersonntag und Ostermontag gegen siebentaufend Personen aus Locarno, Bellinzona und den Kurstationen des Lago Maggiore bei wundervollem Wetter zusammen, um dem Sch  auspielen beizuwohnen. Unter dem Jubel der Zuschauer erhob sich als erster der auch in Zürich wohlbekannte französische Aviastiker Legagneux mit seinem Bl  riotapparat in die klare Luft, nahm zuerst die Richtung gegen das Maggiatal, schwenkte dann in einer Linkskurve zum See hinüber, zog in etwa 500 bis 700 Meter Höhe den Hängen des Monte Tamaro entlang, flog über die Stadt, nahm dann die Richtung gegen Brissago, passierte die Schneew  nde der jenseits des Sees liegenden Bergpartien und landete nach einem Flug von 24 Minuten leicht und elegant auf dem Flugfelde. Wenige Minuten nach Legagneux' Aufstieg waren auch die andern Aviastiker, der Luganeser Maffei, ebenfalls auf Bl  riot, und der Locarnese Cabbioni, der zwei Tage vorher von Gallarate aus über den See zum Meetingsplatz geflogen war, auf einem Caproni-Comitti-Apparat abgeflogen und rasch in beträchtliche Höhe gekommen. Sie umkreisten nun gemeinsam mit Legagneux das Flugfelde. Der Zufall wollte es, daß einmal alle drei Apparate für einen Moment übereinander standen, ein eigenartiges Bild, das laute Bewunderung erregte. Noch prächtiger gelangen die zweiten Flüge, die wiederum gemeinsam ausgeführt wurden. Diesmal schoß der junge Maffei den Vogel ab, der in einer Höhe von 800 Meter Bellinzona zusflog, hier eine Handvoll Kartengröße hinunterwarf, dann Rehr machte und in stolzem Fluge zum Flugplatz zurückkehrte, wo er nach vierzig Minuten, mit größter Begeisterung empfangen, wieder landete. Waren die sechs Flüge des ersten und die sechs des zweiten Tages auch nicht besonders lang, so waren sie doch alle ohne Ausnahme von außerordentlicher Schönheit und doppelt erhebend in der wunderbaren Landschaft, die in der Sonne gebadet das Auge entzückte. Es dürfte überhaupt das erste Mal in der Schweiz sein, daß alle

engagierten Flieger mit ihren Apparaten rechtzeitig an Ort und Stelle waren und daß auch nicht ein Start oder eine Landung mißlangen. Dabei herrschte ein ziemlich starker Ostwind.
Dem Meeting wohnte u. a. auch Bundesrat Motta und

der berühmte französische Aviatiker Schiffsleutnant Beau-
ment bei, der am Abend vorher im Kurjaal einen Vortrag
über Aviatik gehalten hatte.

X

Verschiedenes.

Ein Kriegsluftschiff vor hundert Jahren. Was der furchtbare Brand von Moskau und die Schrecken des russischen Winters bewirkten, die Aufreibung der napoleonischen Inva-
sionsarmee, sollte ursprüng-
lich die Aufgabe eines russischen
Kriegsluftschiffes sein, zu des-
sen Bau sich ein finnländischer
Mechaniker namens Lepid dem
Kaiser Alexan-
der I. hatte an-
bieten lassen. Auf die wenig
bekannte Epi-
sode, die im
Sinnbild auf den
gegenwärtigen
Stand der mi-
litärischen Luft-
schiffahrt von
historischem In-
teresse ist, wurde
die Deffentlich-
keit erst im
Jahre 1892 auf-
merksam, als
das „Russki
Archiv“ den in
dieser Angele-
genheit geführ-
ten Briefwechsel
zwischen dem

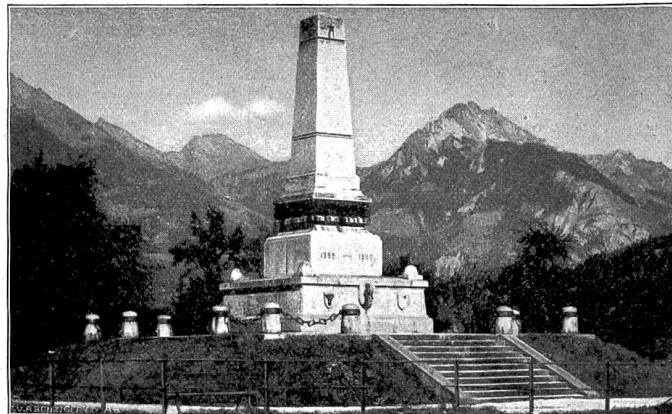
Zaren und dem Moskauer Kommandanten Grafen Rostop-
schin herausgab. Unterm 24. Mai 1812 teilte der Monarch,
wie die „Leipziger Neuesten Nachrichten“ schildern, dem
Grafen unter strengster
Verschwiegenheit mit, daß
man ihm einen sehr ge-
schickten Mechaniker em-
pfohlen habe, dessen Er-
findung „die wichtigsten
Folgen haben könnte“; er
sende ihn nach Moskau,
wo ihm zu seinen Ver-
suchen alles, was er
brauche, zur Verfügung
gestellt werden solle. Diese
Erfindung war nichts Ge-
ringeres als ein mächtiges
Luftschiff, das die feind-
liche Armee bei ihrem
Herannahen überfliegen
und mit einem vernich-
tenden Bombenregen
überschütten sollte. Der
Mechaniker Lepid kam
dann auch wirklich nach
Moskau, wo Rostopschin
unter peinlichster Geheimhaltung zwei Schmiede und vier
Schlosser für ihn anwarb, und das Werk begann unter dem
Vorwand, der fremde Mechaniker sei beauftragt, Modelle zu
landwirtschaftlichen Maschinen zu bauen. Lepid gewann den

Grafen gänzlich für seine Idee, Rostopschin war vom Gedanken
an ihre voraussichtlichen Folgen überwältigt und schrieb dem
Kaiser: Diese neue Erfindung werde das Kriegshandwerk
überflüssig ma-
chen, das Men-
schengeschlecht
von dem hölli-
schen Zerstörer
(Napoleon) be-
freien und den
Zaren zum
Schiedsrichter
über Könige
und Königreiche
und zum Wohl-
täter der ganzen
Menschheit ma-
chen. Inzwi-
schen bestellte
Lepid 5000 Ar-
schin Taft von
besonderm Ge-
webe, trockenes,
fünf Jahre altes
Holz, für 30,000
Rubel Vitriol
und für die
gleiche Summe
Eisenpläne zur
Anfertigung der
Bomben. Zur
Begleichung der
Rechnungen
wies der Kaiser
dem Grafen
100,000 Rubel

an; das genügte aber nicht, und schon anfangs August hatte
der Erfinder im ganzen 163,000 Rubel für Anschaffungen ver-
braucht. Mitte August endlich war der Taft vollständig zusam-
mengenäht, Ende des
Monats sollte der Auf-
stieg vor sich gehen. „Der
Ballon wird fünf Men-
schen tragen,“ schrieb der
Graf dem Zaren am 23.
August; „morgen wird
Lepid einen Versuch ma-
chen, und ich habe das
Publikum davon unter-
richtet, damit es nicht er-
schrickt.“ Das Publikum
erschrak allerdings nicht;
denn der Mißerfolg war
geradezu glänzend, und
Rostopschin war genötigt,
dem Zaren zu berichten,
daß sich der erhoffte Heil-
bringer als ein „verrückter
Scharlatan“ erwiesen habe.
Um das Geheimnis des
Ballons zu wahren, wurde
die Gondel verbrannt und
das Gerüst auseinandergenommen. Was übrig blieb, war
für 30,000 Rubel Vitriol, das zur Füllung der Bomben bereits
angeschafft worden war — was man damit gemacht hat,
verschweigt die Chronik.



Der Tessiner Aviatiker Maffei am Flugtag in Locarno. Phot. Spieß.



Näffels Schlachtendenkmal.