

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>



BENZIGER & CO. AG.

Näfels gegen Norden.

Politische Übersicht.

Wahrzeichen des Jahrhunderts wird sie bleiben, die erschütternde Schiffsatastrophe der „Titanic“ vom 14. April 1912. Solange Schiffe 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 Roloß fühlten Mannschaft und Passagiere sich absolut sicher, die „Titanic“ galt als „unversinkbar“ selbst dann noch, als sie schon todeswund sich zur Seite neigte und unaufhaltlich die See in die Innenräume eindrang. Und eben deshalb, weil ein Untergang so undenkbar war, wurden Vorsichtsmahregeln verhängt, die auf minder sichern Fahrzeugen als unerlässlich betrachtet worden wären. So wurden denn die Planen des Ozeandampfers zur Szene einer unausdenkbar grausen Tragödie, aber auch eines menschlichen Heroismus, der all das Durchbare mit hellem Lichte überstrahlt. Die Männer, die ritterlich den Frauen den Vorritt ließen in die rettenden Boote, die Frauen, welche — schon geborgen — wieder austiegen, 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 Schifffahrt wird über diese und andere Unglücksfälle hinweg stets derselbe bleiben: „Navigare necesse est, vivere non necesse“.

Der Operettenkrieg Italiens gegen die Türkei ist um einen neuen Theatercoup bereichert worden: das Bombardement der Eingangsforts der Dardanellen am Tage der Eröffnung der neu gewählten 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 Entscheidtheit 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, gemeinschaftlicher Unfug, Störung des Welthandels, 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 Schifffahrt zur notwendigen Folge haben müssen. Die Italiener rechneten darauf, hiedurch die Intervention der andern Mächte zu ihren Gunsten, d. h. für einen schnellen 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 besiehen. 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 Selbstäusserung 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 F r i z W i l l e 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 zugewiesen. 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 A n d r é B o u r d i l l o n , ehemaliger Staatsrat und Stadtpräsident von Genf, eine einflußreiche Persönlichkeit.

In Männedorf starb am 18. April im Alter von 78 Jahren S a m u e l Z e l l e r , Leiter der dortigen Gebecksheilanstalt.

An 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 ausgewandert. 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

Bretters 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 ausgepielt; 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 Amt 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 Jourzens 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. B o e s c h von St. Gallen-Kappel in Cham hinweggerafft. J. J. Boesch, Bürger von Ebnet, widmete sich zuerst der Baumwollweberei, ging dann 1873 zur Stifterei über und war einer der hervorragendsten Stiftereifabrikanten 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 Vorder-

grund zu treten. Dagegen hatte er ein maßgebendes Wort in industriellen und wirtschaftlichen Angelegenheiten.

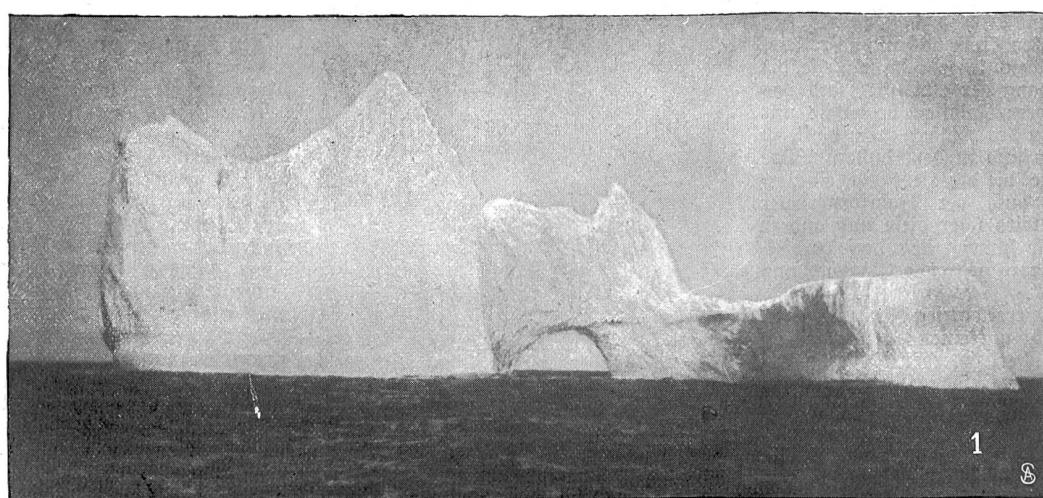
Ebenfalls an einem Schlaganfall starb am 22. April in ihrem Chalet Rischmatt Fräulein B e t t y M e y e r , die feinfühlige Schwester und Mitarbeiterin Conrad Ferdinand Meyers, im Alter von 81 Jahren.

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, Neufundlands

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 Not-signal der „Ti-tanic“ ver-nom-men haben und holen In-struk-tionen ein, wohin der Kurs zu rich-ten sei, um dem



Ein bei den Neufundlandbanken treibender Eisberg.

Unglückschiff zu Hilfe zu eilen. Und während die „Olympic“, das stolze Schwesterschiff der „Titanic“, die „Baltic“, „Carpathia“ und „Caronia“ durch Nacht und Nebel jenem Punkt des Atlantik entgegenreisen, wo Tausende von Menschen sehnföhlig ihrer warten, arbeitet in der Marconikabine 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 Hörerufe 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 ver sank in der Nacht vom 14. auf den 15. April, nachdem es südlich von Neufundland mit einem schwimmenden Eisberg zusammenstoßen; 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 Jungfernreise von Southampton aus an, am 11. April nahm sie in Queenstown von Europa Abschied, und drei Tage später ging sie unter. Die White Star Line gehört dem Morgan'schen Schiffstrust, der International Mercantile Marine Comp. an. Von den Riesenmaßen dieses größten Dampfers der Welt kann man sich einen Begriff machen, wenn man hört, daß allein die Besatzung 900 Mann stark war.

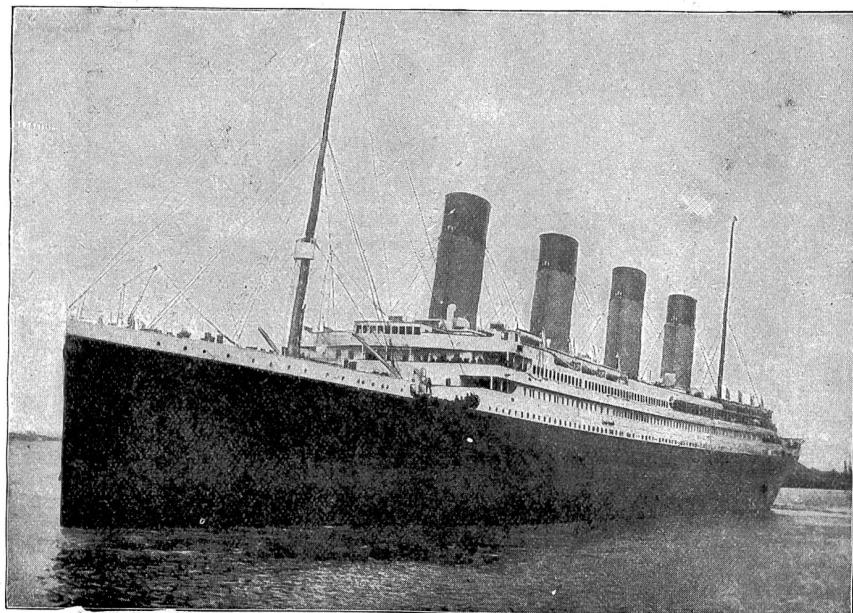
Der Brutto-Raumgehalt betrug mehr als 46,000 Registertonnen. Nicht weniger als 820 Tonnen Kohlen per Tag brauchte das Schiffsuntertüm, dessen drei Schrauben mit 46,000 Pferdekräften betrieben wurden. Die Inneneinrichtung glich einem Palast. Schwimmbad, Turnhalle, Gartensrestaurant und ein Theater, eine eigene Druckerei, die jeden Morgen eine Zeitung mit den neuesten Börsenturken 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 Bootdeck lag 20 m über dem Wasser. 9 Decks lagen übereinander. Die Kosten beliefen sich für diesen schwimmenden Palast auf etwa 30 Millionen Franken.

Ueber den Verlauf 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 Rekorde wüt in ihr Verderben gerannt zu sein, der Rekordwahniss das Unglück verhindert zu haben. In der nordatlantischen Fahrt wird ein Wintertraß und ein weiter südlich gelegener Sommertraß unterschieden. Der letztere wird dann benutzt, wenn die Eisberge durch die höhere Temperatur sich losgelöst und in Bewegung gesetzt haben. Die

„Titanic“ benutzte noch den Wintertraß. 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 südlidere, 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 schwimmenden Eisberg 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 krachte mit dem Bug gegen die undurchdringliche Masse. Der Dampfer wurde vom ersten Aufprall fast entzweigespalten, die Verdecke wurden aufgerissen und zerstört, ebenso die Seiten. Die wasserichten Schotten wurden zertrümmert. Vom Bug bis fast zur Mitte des Schiffes wurden die obere Verdecke und einige Boote zersplittet. Ein Schauer von Trümmern hagelte auf die Riesenhalle. Das Schiff traf die Eismasse senkrecht vorwärts. Der zur Unkenntlichkeit zertrümmerte Bug häumte sich aus dem Wasser, und der Riesendampfer legte sich schwer auf die Steuerbordseite. Die

„Titanic“ drohte beim Rückstoß zu kentern, ehe sie sich auf ebenen Riel zurücklegte. Sie war auf den unterseitischen Sporn eines Eisberges gelassen. Bei Auflaufen und Rückgleiten waren viele Bodenplatten von der Mitte bis zum Borderteil des Schiffes aufgerissen. Infolgedessen füllten sich die Abteilungen von der Mitte bis zum Bug schnell mit Wasser. Der Dampfer lag schwer nach der Steuerbordseite und rollte furchtbar. Das Wasser stürzte so gewaltig herein, daß es den Pumpen Troß

bot, und das Schiff begann schnell vorn zu sinken. Vielle Tonnen Eis waren auf die obere Decks gefallen und hatten dort Verwüstungen angerichtet. Die Wucht des Aufpralls 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 fechtig geblieben. Frauen und Kindern wurde der Vortritt gegeben. Herzzerreiende 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 überflutet. Der Funkelelegraphie 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 Schiffsoffizier, der in der sternehellem Nacht den schwimmenden Eisberg hätte sehen oder zum mindesten durch vorgeschriebene Messungen des Wassers usw. seine Nähe hätte erkennen müssen,



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

erschöpft 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 umsprüngenden Winden entsprungen 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 Wertsachen der Opfer ebenfalls in der Höhe von mehreren Millionen. In 3300 Meter Tiefe ruht das Unglückschiff 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 Güterzügen mit Lokomotiven entspräche. Unter diesem riesenhaften Druck ist der Schiffsrumph 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 Wasserdruck Bergungs-

arbeiten zu leisten. Nur die Natur allein, die in einer trostigen Laune dieses riesenhafte 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.

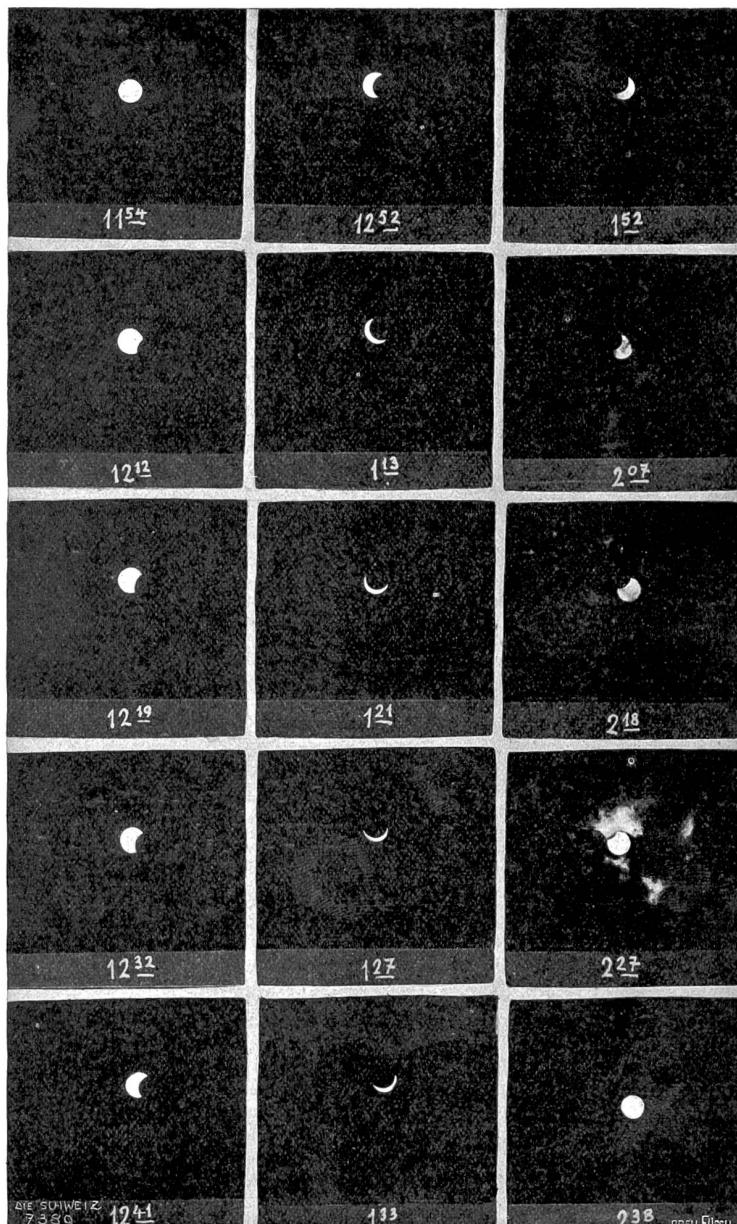
Unter den Geretteten befinden sich mehrere Schweizer, unter den Toten Amerikaner, deren Namen in der Welt bekannt sind, so der bekannte Genremaler F. D. Millet und der berühmte Schriftsteller Stead, in seinen besten Jahren einer der

Pioniere des englischen Journalismus, der Begründer der "Pall Mall Gazette" und der "Review of Reviews". Von Milliardären, die das Schiffsal des Bootes teilten, seien J. J. Astor, Isidor 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 Genaues gehört werden, ihre letzten Wünsche verhallten in dem Chaos des Unterganges.

Sind Schuldige vorhanden — und die sofort von den amerikanischen Behörden energetisch anhand genommene 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 Maßspruch 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 Ihren 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 tödlichen, seit Jahren mutig getragenen Leiden. Mit ihr verliert der Verein seine raschlos 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 Vorsitzende der Sektion Zürich des Schweizerischen Frauenvereins, von 1909 an Vorsitzende des letztern. Ungeheim groß sind, wie wir einem Nachruf entnehmen, die Werke, die die Erinnerung an die Verstorbene stetig wachhalten werden. Mit einem unver sieglichen Optimismus und ungewöhn-

licher Initiative verfehren, 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 Bielerfahrenen 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 Besuchskreis 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. Über 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 Überzeugung und patriotischem Eifer trat er stets fort 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 landauf, landtein einen guten Klang. Es war etwas Temperament- und Gemütvolles an diesem Mann, etwas, das zum Herzen sprach. Den Grindelwaldern 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 Tessiner Cabioni am Flugtag in Locarno. Phot. Spieß.

† **Professor Dr. J. R. Nahm.** Knapp vor Redaktionsschluß erreicht uns die schmerzhafte Kunde, daß in der Nacht vom 27. auf den 28. April Professor Nahm 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 Österstage von den Verkehrskreisen Locarnos veranstaltete Flugmeeting nahm einen der vorzüglichsten Organisation und der Qualität der Flieger entsprechenden ausgezeichneten Verlauf und bedeutete für die herrliche Frühlingsstation einen vollen Erfolg. Auf dem auf dem Maggiadelta in nächster Nähe des Sees errichteten, seiner Lage wegen einzigartigen Flugplatz kamen am Ostermontag und Ostermontag gegen siebentausend Personen aus Locarno, Bellinzona und den Kurstationen des Lago Maggiore bei wundervollstem Wetter zusammen, um dem Schaufliegen beizuwohnen. Unter dem Jubel der Zuschauer erhob sich als erster der auch in Zürich wohlbekannte französische Aviatiker Legagneux mit seinem Blériotapparat in die klare Luft, nahm zuerst die Richtung gegen das Maggiatal, schwankte 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 Schneewände 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 Aviatiker, der Luganese Maffei, ebenfalls auf Blériot, und der Locarnese Cobbioni, 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 Flugfeld. 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 zufließt, hier eine Handvoll Kartengründe hinunterwarf, dann kehrte 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 wundervollen Landschaft, die in der Sonne gebadet das Auge entzündete. Es dürfte überhaupt das erste Mal in der Schweiz sein, daß alle



Der französische Flieger Légagneux am Flugtag in Locarno.
Phot. Spieß.

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 Schiffslieutenant Bement bei, der am Abend vorher im Kursaal 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 Aufrreibung der napoleonischen Invasionssarmee,

sollte ursprünglich die Aufgabe eines russischen Kriegsluftschiffes sein, zu dessen Bau sich ein finnlandscher Mechaniker namens Lepid dem Kaiser Alexander I. hatte anbieten lassen. Auf die wenig bekannte Episode, die im Hinblick auf den gegenwärtigen Stand der militärischen Luftschiffahrt von historischem Interesse ist, wurde die Offentlichkeit erst im Jahre 1892 aufmerksam, als das „Russische Archiv“ den in dieser Angelegenheit geführten Briefwechsel zwischen dem Zaren und dem Moskauer Kommandanten Grafen Rostopchin 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 geschickten Mechaniker empfohlen habe, dessen Erfindung „die wichtigsten Folgen haben könnte“; er sende ihn nach Moskau, wo ihm zu seinem Verhüten alles, was er brauche, zur Verfügung gestellt werden solle. Diese Erfindung war nichts Geringeres als ein mächtiges Luftschiff, das die feindliche Armee bei ihrem Herannahen überfliegen und mit einem vernichtenden Bombenregen überschütten sollte. Der Mechaniker Lepid kam denn auch wirklich nach Moskau, wo Rostopchin 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

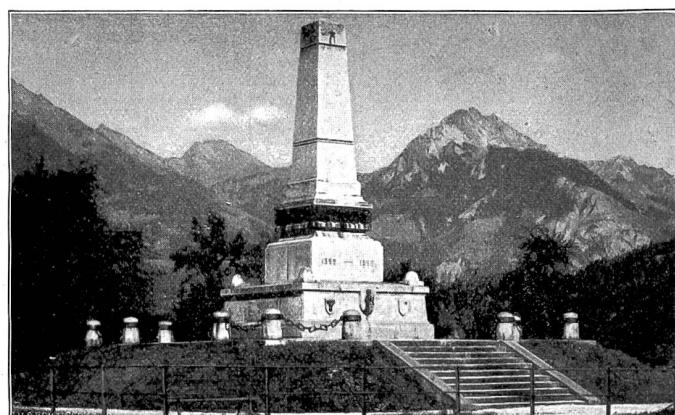
Grafen gänzlich für seine Idee, Rostopchin war vom Gedanken an ihre voraussichtlichen Folgen überwältigt und schrieb dem Kaiser: Diese neue Erfindung werde das Kriegshandwerk überflüssig machen, das Menschenfeschlecht von dem höllischen Zerstörer (Napoleon) befreien und den

Zaren zum Schiedsrichter über Könige und Königreiche und zum Wohltäter der ganzen Menschheit machen. Inzwischen bestellte Lepid 5000 Arschin Taft von besonderm Gewebe, trockenes, fünf Jahre altes Holz, für 30,000 Rubel Bitriol und für die gleiche Summe Eisenplatten 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 verbraucht. Mitte August endlich war der Taft vollständig zusammengebracht, Ende des Monats sollte der Aufstieg vor sich gehen. „Der Ballon wird fünf Menschen tragen,“ schrieb der Graf dem Zaren am 23. August; „morgen wird Lepid einen Versuch machen, und ich habe das Publikum davon unterrichtet, damit es nicht erschrickt.“ Das Publikum erschrak allerdings nicht; denn der Wiederholung war geradezu glänzend, und Rostopchin war genötigt, dem Zaren zu berichten, daß sich der erhoffte Heilbringer als ein „verrückter Scharlatan“ erwiesen habe. Um das Geheimnis des Ballons zu wahren, wurde die Gondel verbrannt und das Gerüst auseinandergezogen. Was übrig blieb, war für 30,000 Rubel Bitriol, das zur Füllung der Bomben bereits angeschafft worden war — was man damit gemacht hat, verschweigt die Chronik.



Der Tessiner Aviatiker Massi am Flugtag in Locarno. Phot. Spieh.



Nafeler Schlachtdenkmal.