

Illustrierte Rundschau

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift**

Band (Jahr): **13 (1909)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Alpenpost im Unterengadin. Im Hintergrunde Süs. Phot. Anton Krenn, Zürich.

Politische Uebersicht.

* Zürich, Mitte Juli.

Bülow geht. Man hatte doch unrecht getan, ihn nicht ganz ernst zu nehmen, als er am 16. Juni den letzten verunglückten Versuch machte, die konservativ-kerifale Mehrheit des Reichstags für die Steuervorlage der Regierung zu gewinnen. Als seine Bitten und Mahnungen von seinen konservativen Standes- und Gesinnungsgenossen abermals in den Wind geschlagen wurden und diese Stützen von Thron und Altar nicht davon ablassen wollten, aus egoistischen Motiven die Geschäfte des herrschbegierigen Zentrums zu besorgen, da legte der vierte Kanzler des deutschen Reiches sein Amt in des Kaisers Hände zurück. Als aufrechter Mann scheidet er, zur selbstgewählten Stunde, nicht auf Geheiß eines andern. Es wird noch manchem Leid tun um ihn, auch denen, die für seinen Rücktritt die Verantwortung trifft. Es ist ihm vieles gelungen in den zwölf Jahren seiner Kanzlertätigkeit. Mit dem Kaiser umzugehen, hat noch keiner verstanden wie er, und für den Reichstag besaß er eine glänzende Rednergabe. Konservativ nach Abstammung und Ueberzeugung, war er doch weder Junker noch Philister. Daß er durch Undank und Kurzsichtigkeit der eigenen Partei gestürzt wurde, gibt seinem Abgang einen tragischen Zug. Die liberale Presse aber, unfähig, die Bornehmheit seiner Gesinnung und die Größe seiner Entfagung zu würdigen, nicht imstande zu ermessen, was es in Deutschland heißt, wenn ein konservativer Reichskanzler sein Amt niederlegt, weil er die Finanzreform

nicht gegen die Liberalen machen will, sie würgelt heute über „den Kanzler auf Abbruch“.



Oberpostdirektor Stäger.

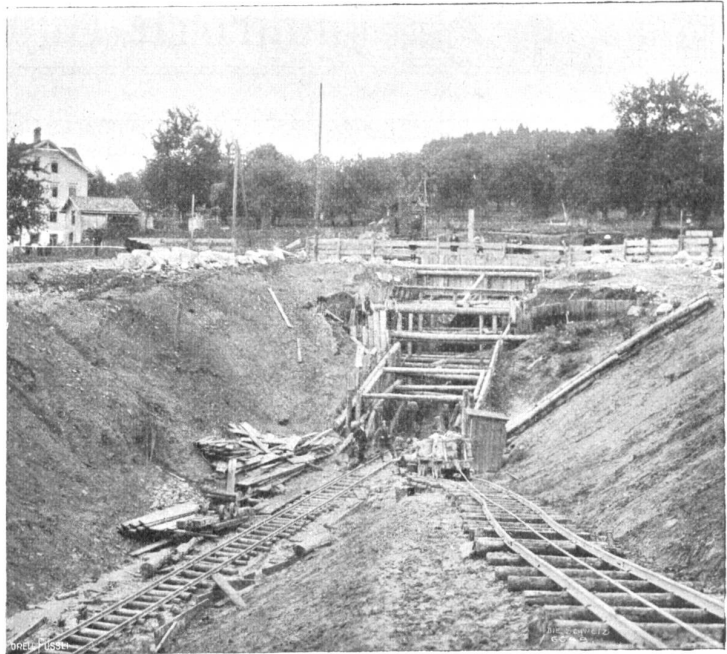
Der Flug des „Zeppelin I“ nach Metz, der mit einer neuen Katastrophe zu enden drohte, ist abermals zu einem Ereignis geworden, das einem Triumph des starren Systems gleichkommt. Göppingen hatte gezeigt, daß das Luftschiff zum Teil zertrümmert worden und das Brack doch noch eine Tagereise weit den heimischen Hafen erreichen kann. In Biberach drohten es in fünftägigem unsretwilligem Halt auf freiem Feld die himmlischen Fluten zu erfäufen, und siehe da, es brauchte nur wieder etwas trocken zu werden, so hatte es auch sogleich seine alte Kraft und Steuersicherheit wieder erlangt! Was Wunder, daß der unermüdete Wagemut des jugendfrischen Siebzigers in Friedrichshafen sich seine Ziele immer weiter und höher steckt, daß ihn auch der Nordpol nicht mehr zu ferne dünkt, um ihn in seine kühnen Eroberungspläne einzubeziehen! Zwar will Graf Zeppelin vom Nordpol einstweilen nicht reden. Großtun ist nicht seine Art. Nur von der Erforschung der atmosphärischen Verhältnisse über dem Ozean und in den arktischen Breiten wird gesprochen. Auch das ist gut. Vielleicht erfahren wir dann auf diesem Wege einmal, wo all das schlechte Wetter herkommt, das uns schon wochen-

lang alle Lebensfreude verwässert hat. Ein Allarmsignal waren die Revolverhüfse, die am

Abend des 1. Juli inmitten einer illustren Londoner Gesellschaft den Obersten William Curzon Wylie zu Boden streckten. Ein unheimliches Feuer beginnt zu glimmen unter den Füßen der Beherrscher Indiens; ein Funke ist übersprungen auf das englische Mutterland, hat gezündet und getötet. Der Attentäter Dingra ist kein erkaufter, unwissender Kuli; er entstammt den vornehmsten Geschlechtern, und seine Verhältnisse erlaubten ihm, als großer Herr in London zu leben. Wenn ein solcher verwöhnter Günstling der englischen Gesellschaft zum Revolver greift und einen ihrer sympathischsten Vertreter, der für ihn nur Aufmerksamkeit und Güte hatte, kaltblütig niederschleßt, dann ist Gefahr im Verzuge, daß Britanniens Herrschaft über die Völker Indiens ins Wanken komme. Ist es doch ein ewig staunenswertes Wunder, wie das kleine Inselvolk der Briten es bis heute fertig brachte, mit einer Handvoll Soldaten ein Land im Zaum zu halten, das — durch den halben Umfang der Erdkugel von ihnen getrennt — das eigene Königreich an Größe um das Zehnfache übertrifft. Wie aber nun, wenn „Indien erwacht“? Anzeichen dafür sind vorhanden. Doch wo Polizei und Soldaten nicht mehr ausreichen, da hat der englische Sovereign noch immer seine Zauberkraft bewährt, und niemand kommt und übt so meisterlich wie die Briten den alten Wahrspruch der Römer: *Divide et impera!*

Die Tauernbahn ist eröffnet. Wichtig genug ist unsern östlichen Nachbarn dieser neue Alpenübergang, daß Kaiser Franz Joseph in Verson erschien, um das Schlusstück Bad Gastein-Spittel-Willstättersee einzuweihen. Dem mitteleuropäischen Verkehr in der Richtung Nord-Süd steht damit ein Schienenstrang zu Gebote, der eine mächtige Anziehungskraft bis an die Gestade der Nord- und Ostsee ausüben wird. Der Warenstrom aus dieser Zone gravitiert in Zukunft, vornehmlich was den Transit nach dem fernern und nahern Orient betrifft, nach Triest, das sich heute schon anschiebt, zu einem Handelsemporium allerersten Ranges an den Gestaden des Mittelmeers auszuwachsen. Auch die internationalen Linien der Schweizer Alpen werden die Konkurrenz der Tauernbahn zu spüren bekommen.

Neue Kriegsgefahr im europäischen Osten wollen Vessimisten im Schicksal der Insel Kreta erblicken. Sie droht indessen noch nicht unmittelbar. Die vier Schutzmächte des „glückseligen Inselandes“, ihres Hüteramtes müde, wollen ihre Truppenkontingente zurückziehen, und da ergibt sich das merkwürdige Schau-

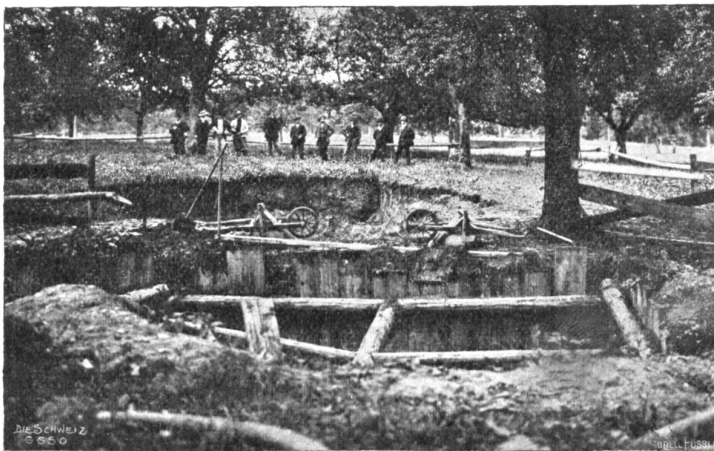


Eingang zum Bruggwaldtunnel. Phot. Willy Schneider.

spiel, daß sie vom Souverän des Landes, der Türkei, dringend gebeten werden, ihre Schutzherrschaft noch weiter bestehen zu lassen. Denn nicht wie sonst bei orientalischen Wirren zum Schutz der Christen haben die Großmächte ihre Wachtposten auf Kreta aufgestellt und ihre Flaggen gehißt, sie sollen vielmehr die Mohammedaner beschirmen vor den gewalttätigen Christen und beim Halbmond Wache stehen, damit er nicht unversehens eingezogen und durch die griechische Königsstandarte ersetzt werde.

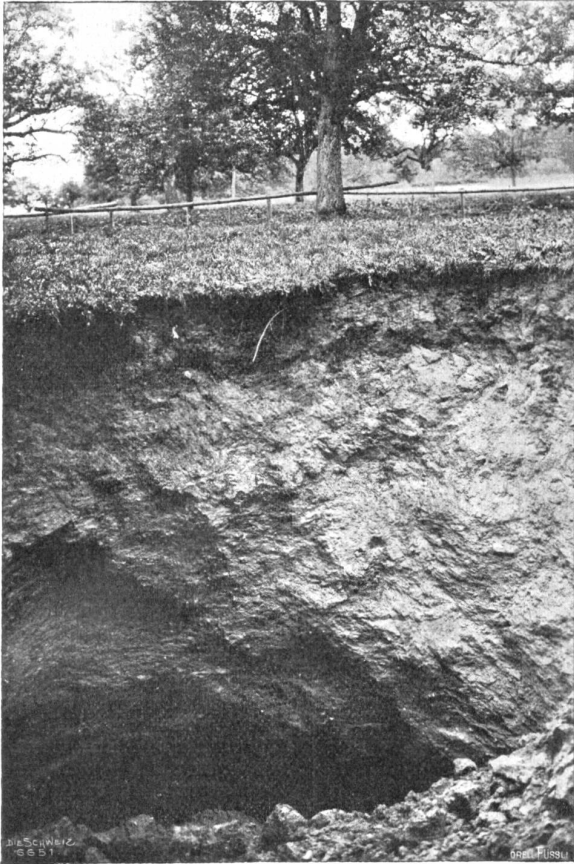
Die Tage der Unabhängigkeit des Schah Mohammed Ali von Persien scheinen gezählt. Er kann und will sich nicht dazu entschließen, seinem Volke die geraubte Verfassung wieder zu geben. Nun wird er sie aus den Händen der Russen entgegenzunehmen haben, die ja neuestens wahre Verfassungsenthusiasten geworden, und wird dagegen ein Stück seiner Souveränität in Tausch geben müssen — das Schicksal eines Herrschers, der seine Zeit nicht verstand.

Das Unglück am Bruggwaldtunnel der Bodensee-Toggenburg-Bahn.



Bruggwaldtunnel. Vorn der frühere, weiter zurück der neue Einsturz. Phot. Willy Schneider.

Ein Unglück kommt selten allein. Am 21. Juni verloren durch das Brandunglück in der „Flog“, in der Gemeinde Wattwil, zwölf Personen, meist Arbeiter an der Bodensee-Toggenburg-Bahn, ihr Leben, und in der sechsten Abendstunde des folgenden Tages ging wie ein Lauffeuer die Kunde durch das Land, ein Teil des Bruggwaldtunnels sei eingestürzt und zwölf Personen hätte der Schutt unter sich begraben, deren Rettung vom ersten Augenblick an so gut wie ausgeschlossen erschien. Wir konnten noch in der letzten Nummer der „Illustrierten Rundschau“ des Unglückes kurz Erwähnung tun, und wir lassen nun heute nähere Angaben über die furchtbare Katastrophe folgen, die schon deswegen Interesse weit über die Grenzen unseres Landes hinaus erregte, da — als einziger Lichtpunkt in der Tragödie — die wunderbare Rettung eines Verschütteten nach qualvollen zehn Tagen erfolgte, eine Episode, die in ihrer Tragik an die Schreckenstage von Courrière und Messina erinnert.



Bruggwaldtunnel. Der Einsturztrichter. Phot. Willy Schneider.

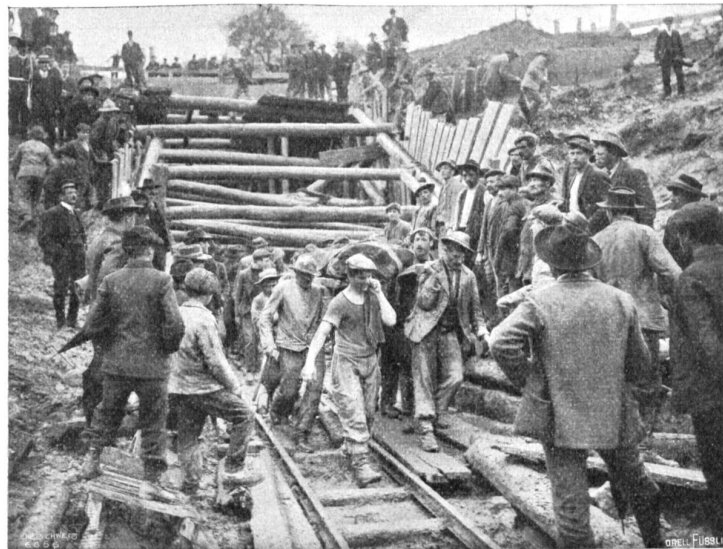
Der Tunneleinsturz erfolgte Dienstag den 22. Juni, abends gegen sechs Uhr, zirka 170—200 Meter vom Nordportal des Bruggwaldtunnels, und zwar in einer Tunnelpartie, die nahezu vollendet war. Nach einer Version wäre die Schuld an dem Unglück in dem Umstand zu suchen, daß die Sperrarbeiten in dem Gewölbe zu schwach ausgefallen seien, nach einer andern, die nach Ansicht von Fachleuten eher richtig zu sein scheint, erfolgte das Unglück, da die im Tunnel beschäftigten Arbeiter bei den Sicherungsarbeiten nicht mit der nötigen Vorsicht vorgegangen sind. Nach den detaillierten Ausführungen eines Sachverständigen wird beim Tunnelbau zuerst ein Sohlstollen gebaut, der mehr oder weniger der maßgebenden Sohle des Tunnels entspricht. Dieser Sohlstollen wird nach oben ausgeschliffen. Hernach erweitert man den Tunnel nach links und rechts. Wo das Terrain es verlangt, wird sofort ein Gerüst eingebaut. Der First wird eingeschalt, und längs der Tunnelare verlaufen sogenannte Kronbalken, die einen Durchmesser von zirka 30—50 Zentimeter aufweisen. Diese Kronbalken werden nach unten durch „Säulen“ und „Riegel“ verstreut. Auf halber Höhe des Tunnelquerschnittes werden Brustbalken angebracht, auf die sich die Riegel und Säulen stützen. Kommt man nun zur Ausmauerung des Tunnels, dann wird in einem Abstände von etwa 30 Zentimeter vom Krongebälk der sogenannte Lehrbogen gezimmert. Dieser Lehrbogen gibt das endgültige Profil des Tunnels an und dient dem Mauerwerk bis zu seiner Haltbarkeit als Stütze. Natürlich müssen die Verstreizungen weggenommen werden, wenn der Lehrbogen eingebaut wird. Nachher wird die Stützung der Kronbalken auf ihn übertragen werden. Die alten Riegel und Säulen werden entweder abgesägt oder abgehackt.

Speziell diese letztere Arbeit hat mit der größten Sorgfalt zu geichehen. Die Sperrungen müssen nach Erstellung des Lehrbogens sofort wieder angebracht werden. Und hierbei scheint nun nach allem, was bisher bekannt geworden ist, zu wenig Aufmerksamkeit angewandt worden zu sein. Die Ansicht, der Einsturz sei durch eingedrungenes Wasser verursacht worden, ist nach den Ansichten der Fachleute und nach der offiziellen Mitteilung der bauleitenden Firma absolut ausgeschlossen; das niedergegangene Gestein ist ganz trocken, und das Wasser, das sich bei den Abräumungsarbeiten an der Unglücksstelle vorfand, ist solches, das infolge des Gefälles vom Südportal herkam. Im übrigen ist natürlich die amtliche Untersuchung abzuwarten, die sofort erfolgte, deren abschließendes Erkenntnis aber zur Stunde noch nicht vorliegt. Auch über die Höhe des Schadens sind genaue Angaben noch nicht möglich.

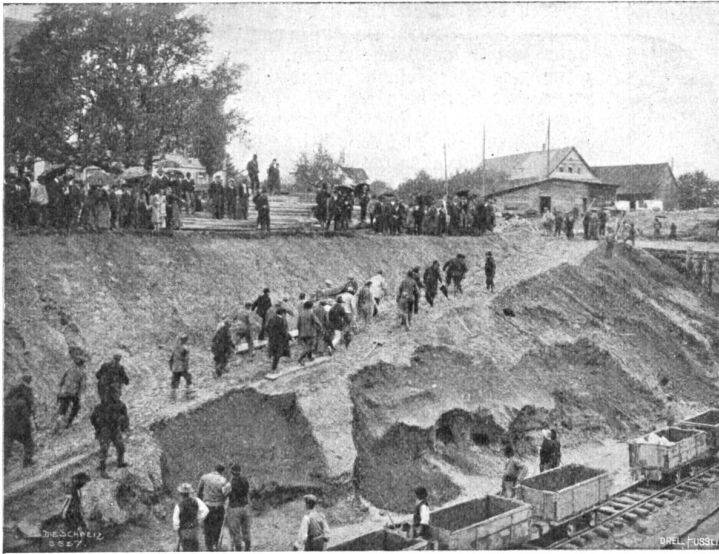
Selbstverständlich mußten alle diese Fragen aber zurücktreten vor der Tragödie, daß zwölf Menschen ihr Leben dabei haben lassen müssen. Wohl wurde sofort alles getan, um zum Grabe der Verschütteten zu gelangen; allein ein gewaltiger Trichter, der sich über der Einbruchsstelle gebildet hatte und der ungeheure Mengen Sand in die Tiefe trieb, wobei naturgemäß der Trichter sich immer vergrößerte, hinderte die Arbeiten ungeheuer und verfezte die Rettungs- bzw. Bergungsfolonnen fast unausgesetzt in die schwerste Lebensgefahr. Schon am zweiten Tag nach dem Unglück wies der kraterförmige Trichter einen Umfang von etwa dreißig Metern auf, sodaß die Bergungsarbeiten eingestellt werden mußten, sollte nicht noch ein neues Unglück heraufbeschworen werden. Auch heute noch liegen die Leichen an der gleichen Stelle wie am 22. Juni. Die Verunglückten sind meist jüngere Leute italienischer Nationalität, doch befinden sich auch mehrere Familienväter darunter.

* * *

Ein Lebender unter den Trümmern! Wenigstens ein Geretteter in dem schweren Unglück und damit ein schwacher Trost im schweren Leid! Schon wenige Stunden nach dem Einsturz hörten die ersten zur Rettung herbeigeeilten Kameraden Schläge aus der eingestürzten Erdmasse, und ein Kamerad konnte sich bemerkbar machen und mitteilen, daß er zwar verschüttet, aber vorläufig nicht gefährdet sei und es wohl noch einige Zeit aushalten könne. Mit aller Energie ging man an die Rettung des Mannes; aber die ununterbrochen nachstürzenden Erdmassen machten bald das weitere Vordringen im Tunnel unmöglich, und so mußte man, wenn auch blutenden Herzens, den Unglücklichen seinem Schicksal überlassen. Da, am 29. Juni, also volle acht Tage nach dem Einsturz, als kurz nach Mitternacht eine neue Schicht Arbeiter mit Abräumungsarbeiten beschäftigt war, vernahmen diese aus den Schuttmassen heraus schwache Hilferufe. Die Leute wichen befürzt zurück, und der unheimliche Moment raubte ihnen Sprache und rasches Handeln. Wie eine Stimme aus dem Grabe erklang der Hilferuf ihres verschütteten Kameraden.



Bruggwaldtunnel. Der gerettete Pederfoli wird von seinen Kameraden aus dem Tunnel getragen. Phot. Anton Krenn, Zürich.



Bruggwaldtunnel. Ueberbringung Pederfolis nach dem nächsten Wohnhaus.
Phot. Anton Krenn, Zürich.

raden aus der Tiefe. Erst nach einiger Ueberlegung gingen sie wieder zum kleinen niedrigen Rettungstollen vor, fragten, wer da sei, und erhielten in gedämpfter Stimme zur Antwort: Pederfoli Giovanni, den Namen eines der längst als tot Betrachteten.

Gut ab vor den Braven, Dank und Bewunderung den Kühnen, die nunmehr mit übermenschlichen Anstrengungen daran gingen, dem Verschütteten Hilfe zu bringen! Oberingenieur Maft war der erste, dem es gelang, sich mit Pederfoli mündlich in Verbindung zu setzen und der die Rettungsarbeiten sofort mit aller Energie an die Hand nahm. Ein schmaler und niedriger Minimalstollen durch die niedergegangenen Erdmassen wurde sofort in Angriff genommen, ohne daß genaue Angaben darüber möglich waren, wie tief in der Schuttmasse sich der Verunglückte befinde. Nur mit äußerster Vorsicht mußte vorgegangen werden, denn jede Schaufel Material erforderte eine Sicherung, um neue Stürze zu vermeiden. Fieberhaft verfolgte man die Rettungsversuche, bei bald schwankender, bald steigender Hoffnung, ob es noch gelingen werde, den armen 22jährigen Burschen lebend ans Tageslicht zu bringen. Stunden und Tage verstrichen, und noch immer war es nicht möglich gewesen, zu ihm zu gelangen; selbst eine Zuführung wenigstens flüssiger Nahrung an Pederfoli durch eine Röhrenleitung konnte nicht erreicht werden, da man in den Erdmassen auf unüberwindliche Hindernisse stieß und aufs Geratewohl versuchen mußte, die Stelle des Verschütteten zu finden. „Die mannigfaltigsten Hindernisse,“ schreibt höchst anschaulich ein Augenzeuge, „standen im Wege. Man mußte zu direkten Mitteln greifen. Der Sohlstollen wurde so rasch als möglich trotz fortwährender größter Lebensgefahr für die Arbeiter in kleiner Dimension als Rettungstollen vorgetrieben, kaum so hoch und

so breit, daß ein Mann in tiefgebückter und kriechender Stellung Eingang finden konnte. Das Material, durch das dieser minimale Rettungstollen getrieben werden mußte, war sehr locker. Sozusagen jeder Zentimeter, der ausgebrochen wurde, mußte in zuverlässigster Weise mit starken Sperren unterstellt werden. Mit Fingern und Eisenstücken mußte der Vortrieb gemacht werden; die Rückwärtschaffung des Ausbruchmaterials war unter diesen Umständen natürlich eine sehr langsame, da auch nur ein einziger Arbeiter in dem engen Loch arbeiten konnte. Dann kam ein gewaltiges Hindernis. Die eingestützten Sperrbalken stellten sich in den Weg, sodaß mit den gewöhnlichen Werkzeugen nicht mehr vorwärtskommen war. Mit einer Fuchschwanzsäge mußten diese Balken in kleine Stücke zersägt werden, um dann durch den Minimalstollen ins Freie gelangen zu können.“ Als all das glücklich überwunden war und man glaubte, dem Verschütteten nahe zu sein, stellte sich ein neues schweres Hindernis in den Weg, ein stehengebliebener Kollwagen, an dessen Demolierung oder Zersägung nicht zu denken war, sodaß nichts anderes übrig blieb, als den Stollen um den Wagen herumzuleiten.

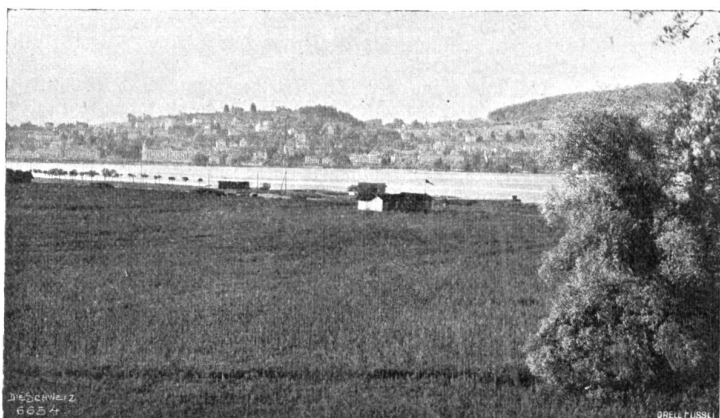
Was muß der Verschüttete in all dieser Zeit für entsetzliche Qualen ausgestanden haben: die Netter so nahe zu wissen, ihr Arbeiten zu hören und doch in tiefer Dunkelheit in verzweifelnden Stunden, die zu Ewigkeiten werden, ohnmächtig abzuwarten, ob es noch gelingen werde, ihn dem Leben zurückzugeben! Am 1. Juli waren die Netter nur noch drei Meter von ihm entfernt. Nur wenig ließ er von sich hören; aber es genügte, die andern mit tiefem Mitleid für den Unglücklichen zu erfüllen, der über großen Hunger und große Kälte klagte, da er vom nedertropfenden Wasser völlig durchnäßt sei, dertart, daß er das Wasser aus den Kleidern saugen könne. Mit übermenschlichen Kräften gingen die Arbeiter aufs neue vor, und endlich am 2. Juli hatten sie die Gewißheit, daß sich ihr Kamerad in ihrer unmittelbaren Nähe befinden müsse, wenn auch einige Meter tiefer als die Sohle des Rettungstunnels. Um zwölf Uhr mittags kroch eine neue Arbeiterschicht in den



Villa Am Rhyu in Tribolten, als Wagner-Museum geplant.
Phot. Anton Krenn, Zürich.



Brandstätte in Wattwil. Phot. Willy Schneider.



Das Trieschenmoos bei Luzern. In Aussicht genomener Platz für die Zeppelin'sche Ballonhalle.
Phot. Anton Krenn, Zürich.

engen lebensgefährlichen Schlauch hinein, und um 2 Uhr 10 Minuten wurde Pederjoli lebend, vollständig in Tücher gewickelt, aus dem Stollen herausgetragen, nachdem er fast zehn Tage, genau gerechnet 237 Stunden, sozusagen ohne jede Nahrung unter den Erdmassen zugebracht hatte. Pederjoli lag, wie ein Augenzeuger schreibt, wie tot auf der Sohle des Tunnels. Rechts ein Balken, links ein Balken und darüber Bretter, durch die Pederjoli beim Einsturz des Tunnels geschützt und am Leben erhalten wurde. Pederjoli konnte sich auf keinen Fall erheben, er war gezwungen, in dieser schrecklichen Lage zu verharren. Die Beine lagen in Wasser und Sand, während der Oberkörper und Kopf trocken lagen. Die Rettung erfolgte in der Weise — die Querbalken durften wegen drohender Einsturzgefahr nicht beseitigt werden — daß der Verschüttete vorerst unter diesen Hindernissen hervorgezogen werden mußte, bevor eine Bergung in den Rettungstollen und von da in den Tunnel möglich war. Der Kopf Pederjolis war dicht mit Lehm bedeckt, sodas zuerst angenommen wurde, sein Haar sei während der zehn Tage vollständig ergraut. Das eine Bein war ganz blau und mit Beulen bedeckt; im übrigen aber war der junge Italiener unverletzt und bei klarem Verstand, sodas er schon bald dem Arzt einige Auskunft geben konnte. Ein Glück, daß das sichernde Wasser auf seine Kleider floß; es bildete seine ausschließliche Nahrung und erhielt ihn am Leben. Dank der robusten Natur der Südländer erholte sich der in den Kantonspital überführte Pederjoli ziemlich rasch; nach einem vorläufigen ärztlichen Bericht sind äußerlich keine Verletzungen zu konstatieren, und man glaubt, daß auch innerlich außer einer Bronchitis, die er sich durch das zehntägige, fast regungslose Liegen in dem feuchten Raum zugezogen hat, keine bleibenden gesundheitsschädlichen Folgen eintreten werden.

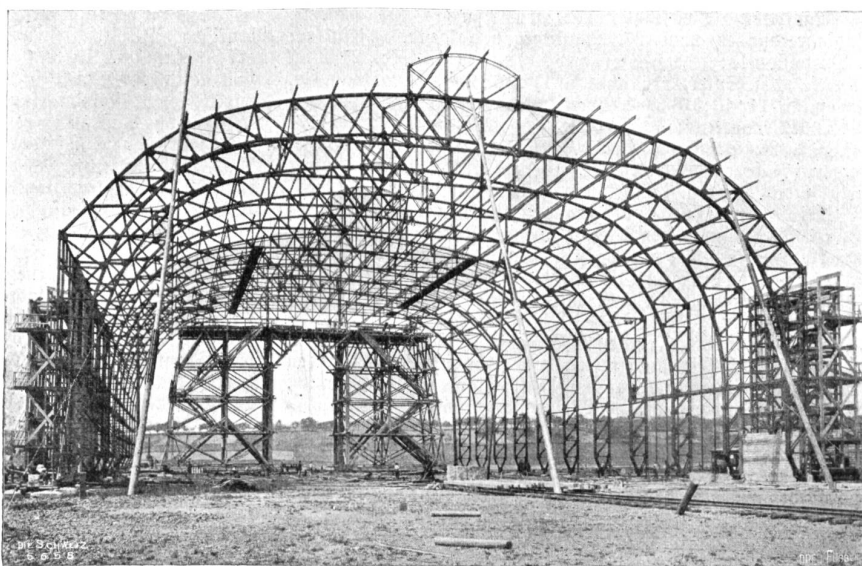
Auch die letzten Nachrichten über sein Befinden lauten zufriedenstellend; schon in kürzerer Zeit wird er eine Erholungsnation aufsuchen können, um dort seiner vollen Genesung entgegenzusehen. Von allen Seiten fließen ihm reiche Mittel hiefür zu; aber auch der braven Rettungsmannschaft sind reiche Zuwendungen zugekommen, haben doch diese Leute für das Leben ihres Kameraden das ihre mutig und selbstlos in die Schanzen geschlagen! Respekt von den braunen Söhnen des Südens, deren Arbeitskraft, Zähigkeit und Ausdauer die Welt zu schätzen weiß und die für wenig Geld mutig den lauernden Tücken gefährvoller Arbeit ins Auge blicken!
W. B.

Aktuelles.

Der neue Oberpostdirektor. Der neue Oberpostdirektor Anton Stäger, der seit 1. April als Nachfolger von a. Oberpostdirektor Luz amtiert und dessen Bild wir in heutiger Nummer bringen, stammt aus Chur, geboren daselbst am 18. April 1850. 1866 trat er in den Postdienst ein, amtierte bis 1872 auf verschiedenen Postämtern der deutschen und französischen Schweiz als Gehülfe, wurde dann zum Sekretär beim Kursbüro der Oberpostdirektion, 1879 zum Adjunkten, 1881 zum Kursinspektor, 1893 zum Oberpostinspektor und Stellvertreter des Oberpostdirektors befördert. Der neue Oberpostdirektor, der die Schweiz an den letzten zwei Weltpostkongressen in Rom und Washington vertrat, schrieb ein interessantes Buch über das schweiz. Postwesen: „Die Geschichte des Postwesens zur Zeit der Helvetik“.

Tellschiffe in Altdorf. Die Urner rüsten sich aufs neue für ihre Tellaufführungen in Altdorf, und Jung und Alt ist mit Begeisterung bei den Proben, die seit Mai eifrig betrieben werden. Es dürfte alle Gewähr geboten sein, daß auch die diesjährigen Spiele, die am 18. Juli beginnen und an allen Sonntagen bis Mitte September fortgesetzt werden, sich auf der Höhe der früheren halten und das Interesse, das ihnen wieder von allen Seiten entgegengebracht wird, verdienen.

Zu **Martin Greifs** siebenzigstem Geburtstag. Am 18. Juni beging der deutsche Lyriker Martin Greif oder, wie er mit seinem bürgerlichen Namen heißt, Hermann Frey seinen siebenzigsten Geburtstag. Greif ist ein stiller Poet im deutschen Lande, dessen Bücherzahl nur einen bescheidenen Raum in den Bücherammlungen einnimmt. Wie Detlev von Liliencron, so ging auch Greif aus dem Soldatenstand hervor. 1867 schied er dort aus und widmete sich ganz der Schriftstellerei, nachdem schon 1860 und 1864 seine ersten Gedichtsammlungen erschienen waren. Den deutsch-französischen Krieg machte er als Berichtserstatter einer österreichischen Tageszeitung mit. Seine Vorliebe galt dem Drama; doch glückte es ihm nicht, auf der Bühne festen Fuß zu fassen. „Nero“, „Marino Falieri“, „Siebe über Alles“, „Francesca da Rimini“, „Prinz Eugen“, „Konrabin“, „Ludwig der Bayer“, „Agnes Bernauer“ brachten es auf ein paar wenige Aufführungen und figurieren heute nur noch selten auf einem Spielplan. Im Jahr 1902, das eine Schillerbuldbigung Greifs, das Nachspiel zum „Demetrius“ brachte, erschien als „Neue Lieder und Mären“ eine umfangreiche Sammlung seiner Gedichte, die begeisterten Anklang fand. In ihnen legitimiert sich Greif als stimmungsreicher Lyriker,



Die Zeppelin'sche Doppel-Luftschiffhalle in Friedrichshafen. Phot. Max Söhrich, Innsbruck.

als meisterhafter Schilderer von Naturbildern, der mit einfachen Mitteln Vieles und Schönes zu sagen weiß, wie das kleine Gedicht „Vor der Ernte“ zeigen dürfte:

Nun störet die Aehren im Felde
Ein leiser Hauch;
Wenn eine sich beugt, so bebeth
Die andere auch.
Es ist, als ahnten sie alle
Der Sichel Schnitt —
Die Blumen und fremden Halme
Erzittern mit.

In seinen patriotischen, noch mehr aber in seinen Gelegenheitsgedichten verfällt Greif leider nicht selten in Trivialität und breite Wortfülle, die deutlich zeigt, daß nur die knappe, rein lyrische Form seine Domäne ist, in der er Großes zu schaffen weiß.

Volontafel. 27. Juni: in Stans Landammann Ferdinand Businger, geboren 1839, seit 1880 Mitglied der Nidwaldner Regierung und zehnmal Nidwaldens Landammann, das letzte Mal erst vor zirka zwei Monaten gewählt.

28. Juni: in Schwyz a. Nationalrat Vital Schwander, 1841 in Salgenen geboren, Mitglied der Schwyzer Regierung von 1874 bis zu seinem Tode, Landammann in den Jahren 1880, 1892 und 1900, konservatives Mitglied des Nationalrates von 1881—1908.

30. Juni: in St. Gallen a. Landammann Hermann Seifert, früher Pfarrer, von 1873—1876 Mitglied der St. Galler Regierung, seither Chefredaktor des St. Galler Tagblattes. ×

Sport.

Automobilismus. Sieger der diesjährigen Prinz-Heinrich-Fahrt wurde Kommerzienrat Wilhelm Opel in Nüßelsheim auf einem Opelwagen mit 20,76 Gutmilchen, der überdies die beiden Schnelligkeitsprüfungen gewann. Zweiter wurde der bekannte Rennfahrer Boege auf Mercedes, Kittifreier auf Opel Dritter. Daß es sich bei den steigenden Wagen nicht um Tourenwagen, sondern um verkappte Rennwagen handelte, wird heute allgemein zugegeben, weshalb der Wert des Erfolges einzelner Firmen dementsprechend einzuschätzen ist.

Radsport. Die 300 km Distanzfahrt des Schweiz. Radfahrerbundes vom 27. Juni ergab folgendes Resultat: I. Professionals: 1. Rheinwald, Genf, in 11 Std. 21 Min. 27 Sek., 2. J. Suter, Gränichen, in 11:36:20¹/₅, 3. H. Gaugler, Arbon, in 11:46:10¹/₅, 4. Marcel Leguatre, Genf, in 11:48:58⁴/₅. II. Amateure: 1. N. Chopard, Madretsch, in 12:17:14⁴/₅, 2. R. Schaffner, Brugg, in 12:22:01¹/₅. Von 98 gestarteten Fahrern beendeten des miserablen Wetters wegen nur zirka 50 das Rennen. Start und Ziel befanden sich in Zürich.

Die Schweizer Fliegermeisterschaft für Amateure, die Sonntag den 4. Juli auf der Zürcher Hardaubahn zum Austrag kam, fiel an Meister, Schaffhausen; die Schweiz. Fliegermeisterschaft für Professionals an Rheinwald, Genf, der Dörflinger, Basel, mit ³/₄ Radlängen zu schlagen vermochte.

Luftschiffahrt. „Zeppelin I“ hat in der Nacht des 29. Juni seine Reise nach Mex angetreten; doch schon nach vier Stunden zwang ein schweres Unwetter zur Zwischenlandung bei Biberach. Erst am 3. Juli erfolgte die Weiterfahrt und in den Morgenstunden des 4. Juli die glatte Landung vor der neuen Ballonhalle bei Mex.

Gordon Bennett-Wettfliegen. Der Bundesrat hat an die Kosten des Gordon Bennett-Wettfliegen in Zürich (30. Sept.

bis 3. Okt.) dem Schweiz. Aeroklub einen Bundesbeitrag von 10,000 Fr. bewilligt, die Regierung des Kantons Zürich einen solchen von 2,000 Fr.

Die Auslosung der Start-Reihenfolge für den Gordon Bennett-Preis am 3. Oktober in Zürich ergab folgende Startnummern: Italien 1, 10, 16; Belgien 2, 11, 17; Frankreich 3, 12, 18; Spanien 4, 13; Deutschland 5, 14, 19; Amerika 6; Schweiz 7, 15, 20; England 8 und Oesterreich 9. ×

Verschiedenes.

Das projektierte Wagnermuseum am Vierwaldstättersee.

Die Absicht der Zeppelingeiellenschaft, im Tribchenmoos bei Luzern (wir bringen heute ein Bild des Terrains) einen Luftschiffhafen zu bauen, hat eine bemerkenswerte Anregung zutage gefördert: die Gründung eines Wagnermuseums daselbst. Denn in der „Tribchen“, wohin die Luftschiffhalle kommen soll, steht das Am Rhynsche Haus, in dem Wagner von 1866 bis 1872 gewohnt hat. „Ohne Tribchen kein Bayreuth!“ hat der Biograph Wagners, Glasenapp, geschrieben und damit angedeutet, wie bedeutungsvoll der Aufenthalt des Meisters in Tribchen gewesen ist. Hier hat Richard Wagner die „Nibelungen“ geschrieben; auch die Ausarbeitung der „Meistersinger“ fällt zum großen Teil in die Tribchener Zeit, und Tribchen ist auch die Heimstätte des Bayreuther Gedankens. Hier in Tribchen hat Wagner die Visiten vieler hoher Herren und großer Geister empfangen: Ludwig II. war hier auf Besuch, Lizzi, Niegische, Rubinstein, Bülow, Hans Richter. Richard Wagner trug sich einmal selbst mit dem Gedanken, Tribchen als ständigen Sommeritz zu erwerben, mußte diesen Plan aber später wieder fallen lassen. In Luzerner Kreisen befürchtet man nun, daß mit der Errichtung des Luftschiffhafens in Luzern das große Tribchenmoos und mit ihm das Am Rhynsche Haus der Baupekulation anheimfallen könnte. Das möchten die Wagnerfreunde verhindern und sie machen deshalb, wie zuerst durch die Frankfurter Zeitung bekannt wurde, die Anregung, es möchte dieses Wagnerheim geschützt und erhalten und für die Zukunft die Idee ins Auge gefaßt werden, das Gut durch die Stadt Luzern zu kaufen und darin ein Wagnermuseum einzurichten.

Süs im Kanton Graubünden, dessen Post die Kopfleiste der heutigen „Illustrierten Rundschau“ wiedergibt, ist die Heimat des Reformators Ulrich Campell (1504—1582), des Vaters der bündnerischen Geschichtschreibung, der hier viele Jahre als Pfarrer wirkte, sowie Martin Plantas (1727—1772), der das berühmte, später nach Marschlins verlegte Seminar Haldenstein gründete. 1499 wurde das romanische Dorf im Schwabenkrieg eingeebnet. 1537 fand in Süs das Religionsgespräch statt, das die Einführung der Reformation im ganzen Engadin zur Folge hatte. 1622 verjagten die Bündner die unter Baldiron eingedrungenen und hier stark verschanzten Oesterreicher.

Millionenstiftung Carnegies. Der bekannte amerikanische Millionär Andrew Carnegie, der schon wiederholt durch Millionenstiftungen hauptsächlich für Universitätszwecke von sich reden machte, hat diesmal den Franzosen von seinem Niesenermögen und Nieseneinkommen etwas abgegeben und der Bank von Frankreich am 28. Mai eine Million Dollar überwiesen zum Zwecke einer Stiftung „für die Opfer der Pflicht“. Mit der Verwaltung der Stiftung wurde ein Komitee betraut, dem u. a. auch alt Präsident Loubet sowie hervorragende Vertreter verschiedener Konfessionen angehören. Vom Senat der Pariser Universität und vom Präsidenten der Republik wurde Carnegie am 27. Mai in feierlicher Sitzung empfangen. ×



Martin Plantas