Zeitschrift: St. Galler Schreibmappe
Band: 23 (1920)

Rubrik: Schreibmappe

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

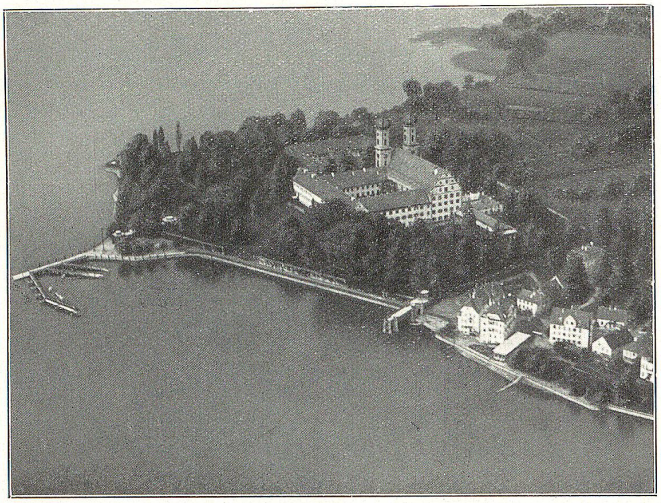
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 20.07.2025

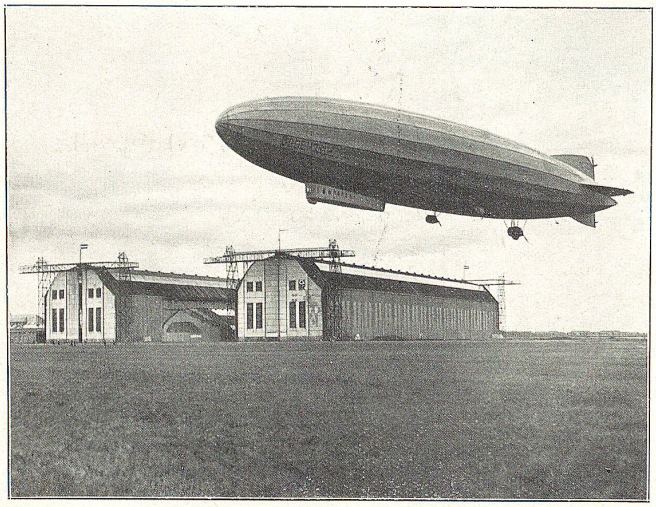
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DIE NEUE LUFTVERKEHRSLINIE (SCHWEIZ) - FRIEDRICHSHAFEN - BERLIN.



Die Aufstiegstation Friedrichshafen vom Luftschiff „Bodensee" aus

In der Passagiergondel des Luftschiffes „Bodensee"



Luftschiffhalle auf dem Startplatz Staaken bei Berlin

Als der Erfindergeist und die unbeugsame Ausdauer des greisen Grafen Zeppelin Deutschland den Typ des starren, lenkbaren Luftschiffes schenkte, da legte, wie es in dem damaligen Deutschland nicht anders möglich war, der Militarismus sofort seine schwere Hand auf die neue Erfindung und verhinderte, daß sie zu Friedens- und Verkehrszwecken ausgebaut wurde. Um aber doch dem deutschen Volke, das in gläubiger Begeisterung Millionen für das Werk des bewunderten Grafen gesammelt hatte, wenigstens in beschränktem Maße den Wert und die Verwendbarkeit des starren Systems für den Personenverkehr zeigen zu können, hatte sich im Jahre 1910 die Deutsche Luftschiffahrt-A.-G. „Delag" in Frankfurt a. M. mit einem Kapital von 3,000,000 Mark gebildet, und sie führte mit ihren Luftschiffen „Hansa", „Sachsen", „Victoria Luise" von den meisten deutschen Großstädten aus Rundfahrten über Stadt und die weitere Umgebung aus. In den letzten vier Friedensjahren beförderte sie in 1600 Fahrten über 40,000 Personen, ohne daß einer zu Schaden gekommen wäre.

Der Krieg bereitete dem Aufblühen der „Delag" ein plötzliches und vorübergehendes Ende, denn jetzt durften naturgemäß nur noch Luftschiffe zur Landesverteidigung gebaut werden, und ihre Rolle während des Krieges ist ja allgemein bekannt. Tatsache ist, daß dem starren System des Grafen Zeppelin 97 % aller kriegerischen Luftschiffaufgaben zufielen, während die andern halbstarren Systeme sich in den Rest teilen mußten und später sogar ganz aus der Aktion gezogen wurden.

Aber auch der erbittertste Krieg ist niemals Selbstzweck, einmal muß doch der Friede kommen, um dessentwillen er geführt wurde. Für Deutschland brachte dieser Friede nicht den erhofften Sieg, sondern einen schweren äußern und innern Zusammenbruch. Aber ein großes Volk, das sich nicht selbst aufgibt, kann nie zugrunde gehen. Daher blüht denn auch schon neues Leben, und kaum zwei Monate nach dem demütigendsten aller Frieden, den je die Welt gesehen, ist auch schon das Werk des verstorbenen Grafen wieder aufgewacht, diesmal aber glücklicherweise *nur* zur Friedenstätigkeit. Die „Delag" hat sich rasch ihrer neuen Aufgabe besonnen und in aller Stille den Typ eines völlig neuen Verkehrsluftschiffes geschaffen, *das absichtlich so gebaut ist, daß es für Kriegszwecke unbrauchbar ist,* da ihm vor allem die notwendige Steigfähigkeit in große Höhen fehlt. *„Bodensee"* heißt das Luftschiff, wie der weite blaue See, an dessen Ufern es entstanden ist, und bereits am 24. August 1919 hat es zum ersten Mal die nunmehr ständige Luftverbindung zwischen der Schweizer Grenze am Bodensee und Berlin hergestellt.

In dem neuen Typ vereinigen sich alle Errungenschaften, welche die Luftschiffahrt in den schweren aber lehrreichen Kriegsjahren gemacht hat. Kleiner als die „Hansa" oder „Sachsen" enthält es nur 2000 m³ Gas gegenüber den 6000 m³ der Kriegszeppeline, auch hat es seine schlanke Figur zugunsten der besser die Luft verdrängenden Tropfenform opfern müssen. Aber diesem ästhetischen Nachteile stehen erhebliche technische Vorteile gegenüber. Die „Bodensee" hat die doppelte Tragfähigkeit und doppelte Geschwindigkeit (130 km gegen 65 km in der Stunde) im Vergleich zu den Schiffen alten Systems. Ihre Länge beträgt 120 m, ihr Durchmesser 18,70 m. Sie ist mit vier Maybach-Motoren zu 260 PS ausgerüstet, welche weit nach hinten in besondern Gondeln untergebracht sind, um weder durch den Lärm ihrer Propeller noch durch ausströmende Gase die Fahrgäste belästigen zu können. Die langgestreckte Kabine für die Fahrgäste ist ganz vorn angebracht und mit der Führergondel zu einem Gesamtbau vereinigt, so daß ein Verkehr zwischen den Leitern des Luftschiffes und seinen Gästen stattfinden kann, was natürlich bei diesen das Gefühl der Sicherheit wesentlich erhöht. Die Kabine enthält 20 nummerierte Fenstersitze mit bequemen, verstellbaren Lehnsesseln und vier Innensitze. An Mannschaften werden 15—17 Mann benötigt, auch befindet sich in der Führergondel eine Station für drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Auf ihrer ersten Fahrt am 24. August 1919, die gleichzeitig eine Probe- und Abnahmefahrt war, erreichte die „Bodensee“ trotz sehr ungünstigen Wetters und starken Seitensturmes bei voller Motorenkraft eine unveränderte Stundengeschwindigkeit von 120 km. Die Zeiten gestalteten sich laut Logbuch folgendermaßen: Aufstieg 10^{10} (sonnig), Ulm 10^{56} (Regen, böig), Nürnberg 12^{03} (Regen, Wind), Bayreuth 12^{44} (Regen), Hof 1^{05} (aufklärend), Altenburg 1^{55}, Leipzig 2^{16} (Sonne, Sturm). Von da ab wurde nur noch mit halber Kraft gefahren, um nicht 2 Stunden vorzeitig in Berlin einzutreffen. Wittenberg 3^{02}, Potsdam 3^{35} (sonnig, starker Sturm), Staaken 4^{03}, Schleifenfahrt über Berlin bei Sonnenschein und Sturm. Landung *Staaken* 5^{03} bei Sturm und Regen. Gewiß eine glänzende Leistung für eine Erstlingsfahrt unter so ungünstigen Verhältnissen! Und so ist es auch geblieben. Bis jetzt sind alle Fahrten durchgeführt worden. Bis 1. Oktober 1919 50 Reisen mit rund 2000 Personen, darunter auch eine Anzahl Schweizer und besonders St. Galler. Vorübergehend wurde eine Zwischenlandung in *München* vorgenommen und die bayrische Hauptstadt in 4—$4^1/_2$ Stunden von Berlin aus erreicht. Man mußte aber bald die Landung in München wieder aufgeben, da das Schiff stets von Durchgangsfahrgästen überfüllt ist. Der Fahrpreis beträgt seit 1. Oktober 625 Mark, worin 15 kg Freigepäck und die Autofahrt vom Landungsplatz bis Berlin, Unter den Linden oder umgekehrt eingeschlossen ist. Den Verkauf von Fahrkarten für das Luftschiff hat wiederum die Hamburg-Amerika-Linie übernommen. (In St. Gallen können Fahrbillette bei dem Offiziellen Verkehrsbureau im Voraus bestellt werden.)

Die Aussichten des deutschen Luftschiffsverkehrs lassen sich zur Zeit noch schwer übersehen. Lähmend wirken in erster Linie die harten Friedensbedingungen und deren vieldeutige Auslegung durch die Entente, dann auch der Mangel an innerer Ruhe und Arbeitsfreudigkeit, sowie vor allem an Rohstoffen. Aber Deutschland befindet sich in einem Uebergangsstadium, und es muß natürlich wieder bergauf gehen, wenn die Nation lebensfähig bleiben soll. Große Krisen eines Staates sind nie geeignet, Prophezeiungen zu machen. Immerhin hofft die deutsche Luftschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1920 im Stande zu sein, auch den Verkehr nach dem neutralen Auslande in größerem Stile zu unternehmen, und vor allem ist eine direkte Linie *Schweiz-Berlin-Schweden* geplant.

Um Schweden rechtzeitig dafür zu interessieren und die Fähigkeit der modernen Luftschiffe für den Auslandsverkehr nachzuweisen, hat die Deutsche Luftschiffahrtgesellschaft bereits am 8. Oktober d. J. eine Versuchs- und Probefahrt von Berlin nach Stockholm unternommen, wobei die ganze Strecke hin und zurück an ein und demselben Tage in 17 Stunden zurückgelegt wurde, trotzdem auf der Rückseite ein heftiges Unwetter mit starkem Südwest und Weststurm losbrach und die Fahrtgeschwindigkeit erheblich beeinträchtigte. Die „Bodensee“ war um halb 6 Uhr vormittags in Berlin aufgestiegen, hatte Stockholm schon um halb 1 Uhr mittags erreicht, eine halbstündige Schleifenfahrt unter dem Jubel der schwedischen Bevölkerung unternommen, war um 1 Uhr gelandet und nach Wechsel der Fahrgäste schon gegen 2 Uhr wieder aufgestiegen. Berlin wurde um 11^{15} nachts wieder sicher erreicht. Die Fahrt hatte sich zu einer begeisterten Ovation der Stockholmer Bevölkerung gestaltet, die zum ersten Male einen Zeppelin über ihrer Stadt sah und die Wettertüchtigkeit und Sicherheit der „Bodensee“ wurde auf das Glänzendste bewährt.

Ueberhaupt spielen Entfernungen für die modernen Luftschiffe, deren Aktionsradius bis zu 8000 km beträgt, keine wesentliche Rolle mehr. Hat doch im Kriege bereits ein Zeppelinkreuzer die Fahrt von Deutschland nach Ostafrika und zurück ohne Landung ausgeführt. Daher ist die Hoffnung vorhanden, daß bald, oder doch in absehbarer Zeit, deutsche Luftschiffe den Ozean überfliegen, und daß die schwarz-rot-goldene Flagge in wenigen Jahren zu solchen Ehren in den Lüften gelangen wird, wie einst die schwarz-weiß-rote auf dem Weltmeere.

Dr. Hermann Breuer, Berlin.

Basler

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft

Gegründet 1864

Gesamtversicherungsbestand: 394 Millionen Franken

Gesamt-Garantiemittel: 193 Millionen Franken

Gesamt-Auszahlungen: 229 Millionen Franken

Lebens-Policen mit Einschluss der Invalidität infolge Krankheit oder Unfall

Einzel-Unfall-, Haftpflicht- und Renten-Versicherungen

Zeitgemässe Bedingungen

Volks- und Kinder-Versicherungen

ohne ärztliche Untersuchung

mit Wochenbeiträgen von 20 Cts. an

Vorteilhafte Tarife

General-Agentur St. Gallen:

Rusconi & Co.

Telephon-Nummer 571 — Oberer Graben Nr. 39 — Telephon-Nummer 571

Soziale Fürsorge im alten St. Gallen.

Wir meinen so oft, unsre neue Zeit sei die beste, und gegenüber den früheren „finstern" Jahrhunderten weit vorgeschritten. Besonders auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge für die Kranken, Gebrechlichen und Armen sind wir stolz auf unsre Einrichtungen. Und doch haben unsre Vorväter auf diesen Gebieten Arbeit geleistet, die in mancher Beziehung für uns noch direkt vorbildlich zu nennen, ja da und dort noch lange nicht wieder erreicht ist. Ein wenig robust war ja ihre Art, und allzu zart nahmen sie ihre Pfleglinge nicht immer in die Hand, aber, sind wir nicht oft gar zu zimpfer geworden und manchem Mißbrauch gegenüber ohnmächtig? Schauen wir uns ein wenig in den alten städtischen Fürsorge-Einrichtungen um.

Die erste Tat ging, wie billig, vom Kloster des heiligen Gallus aus durch die Gründung des St. Othmarspitals, der durchreisenden Pilgern ebenso wie den Untertanen des Gotteshauses zu dienen hatte. Er stand in seinem ältesten Teile da, wo jetzt das Gebäude der Volksküche steht, und die Köppel'sche Buchhandlung ist ein Rest davon. Der aufstrebenden Stadt genügte er aber nicht. Zwei mildtätige und wohlhabende Bürger, Ulrich von Singenberg, Truchseß des Klosters, und Ulrich Blarer, stifteten im Jahre 1228 den städtischen Spital zum Heiligen Geist, indem sie ein Haus an der Marktgasse samt Hof und Garten dahinter, sowie Zinse und Naturalgaben ab verschiedenen Gärten zu diesem Zwecke schenkten. Der Stiftungsbrief bestimmt, daß die Spitalmeister und -Pfleger niemanden aufnehmen dürfen, der noch eigenes Gut habe oder im stande sei, „bei gehendem Leibe" oder auf Krücken dem Almosen nachzugehen, wohl aber alle die elenden Siechen, die vor Krankheit und Alter „nit meh mugent". Auch sollen sie aufnehmen Kindbetterinnen und sie drei Wochen lang im Spital pflegen und sollen Waisenkinder aufziehen. Es war also schon eine Alters-, Kranken-, Wöchnerinnen- und Waisenfürsorge, wenn sie auch im Geiste der Zeit noch beschränkt war. Sogar die Waisenkinder sollten nur solange im Spital sein, bis sie alt genug seien, dem Almosen nachzugehen. Weitere Schenkungen und Stiftungen flossen so reichlich zu, daß eines nach dem andern der anschließenden Häuser gekauft werden konnten. Bald war der ganze Häuserblock an der Marktgasse, von der Spitalgasse aufwärts bis zum ehemals Schirmerschen Hause und an der Kugelgasse bis zur Kugel hinauf im Besitz und Dienst des Spitals. Außerdem besaß er reiche Güter weit herum in der Gegend, bis ins Rheintal hinaus, viele Zinsbriefe und Naturaleinkünfte, sogar päpstliche Ablässe für das Beten in seiner eigenen Kapelle. So konnte auch seine Aufgabe bedeutend erweitert werden. Zum Krankenhaus kam auch eine Versorgungsanstalt für allerlei Unselbständige und Alte, in drei Stufen gegliedert: die unterste oder Muespfrund, so genannt nach der Hauptnahrung, dem Habermues, war unentgeltlich und diente den ganz Armen, während man sich in die Mittel- und Herrenpfrund einkaufte. Die Aufnahme von Waisenkindern wuchs zum eigentlichen Waisenhause aus, das getrennt vom Spital, aber doch im gleichen Areal, geführt wurde und eine eigene Schule hatte. Das Ganze war ein großer Betrieb mit eigener Landwirtschaft, Metzgerei und Bäckerei.

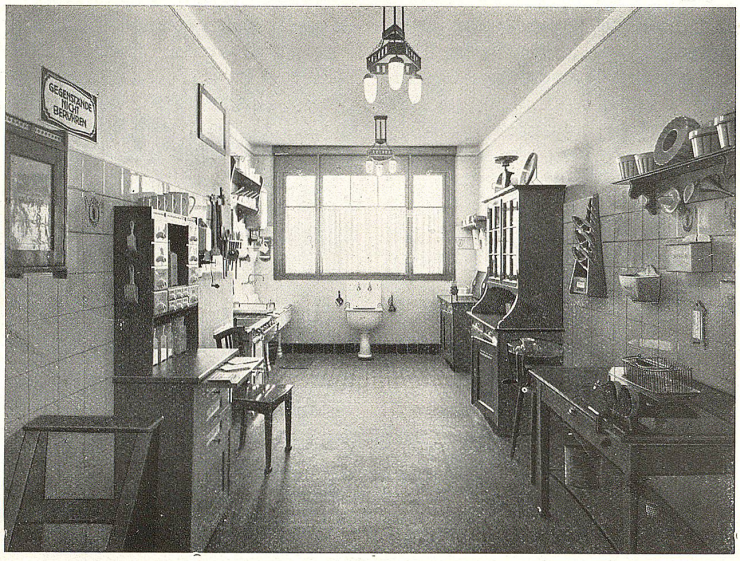
Das große Gut „im Brand" hinter St. Georgen diente ihm zur Mästung des nötigen Schlachtviehs, zirka 30 Ochsen standen in seinem Stall. Eine eigene Stiftung verpflichtete den Spital, allen Bürgerfamilien mit kleinen Kindern die täglich nötige frische Milch um einen durch die Jahrhunderte gleich bleibenden Vorzugspreis zu liefern. Ebenso hatte er eine Ziegenherde zu halten, die täglich durch die Stadt getrieben wurde zur Abgabe ihrer Milch. Damit war also auch für Kinder- und Krankenmilch gesorgt.

Eine große Not hatten die Kreuzzüge nach dem heiligen Lande im Gefolge. Die zurückkehrenden Krieger und Pilger brachten die furchtbare Krankheit des Aussatzes mit sich, in so starkem Maße, daß eigene Versorgung dieser äußerst ansteckenden Kranken notwendig wurde. Schon vor der Gründung des Spitals in der Stadt muß ein kleines Absonderungshaus für diese Ärmsten im Linsebühl draußen bestanden haben. Der Vater des Spitalstifters, Ulrich von Singenberg, war um 1219 herum der erste, der, also schon vor der Guttat seines Sohnes, diese Anstalt durch eine Stiftung sicherstellte. Auch hier wuchs aus dem kleinen Anfang ein großes Werk mit reichen Gütern und eigenem Amt. Der Spital wurde durch dasselbe von den, in den städtischen Betrieb nicht

Komplette Küchen-Einrichtungen · Haushaltungs-Artikel

Moderne Küchen-Einrichtungen, die ich als Spezialität in einfacher bis feinster Ausführung liefere

Kristall Porzellan und feine Metall-Waren



In Haushaltungs-Artikeln aller Art bin ich aufs reichhaltigste assortiert. Mässige Preise.

Bestecke Tafel- Kaffee- Wasch- Service

Gegründet i. J. 1866
41 Speisergasse

W. BION'S SOHN

Telephon No. 810
Speisergasse 41

Jung-St. Gallen am Bodensee

Nach einer Amateur-Aufnahme von *E. B.*

Buchdruckerei Zollikofer & Cie.

recht passenden Unheilbaren, Altersschwachen und Irren entlastet, indem dem „Siechenhaus“ ein „Pestenhaus“ angehängt wurde. Nach dem Erlöschen des Aussatzes in der Mitte des 18. Jahrhunderts diente die ganze Linsebühlanstalt den „Pesthaften“. (Siehe Abb. auf Seite 26.)

Für die in früheren Zeiten oft so mörderisch auftretenden epidemischen Krankheiten: Pest, Pocken etc. wurden weit außerhalb der Stadt nicht weniger als fünf Absonderungshäuser eingerichtet, die Blattern- und Pesthäuser im Laimat, bei St. Leonhard und unterhalb des Wirtshauses zum Nest.

Schließlich war auch für die Unterbringung und Pflege kranker Fremder, Durchreisender, Handwerksburschen, nichtbürgerlicher Dienstboten etc. gesorgt. Das „Seelhaus“ in der Speiservorstadt, neben dem „Bad“, später an der Wassergasse, diente diesem Zweck. Es war der Vorläufer des Gemeindekrankenhauses, das den Grundstock des jetzigen Kantonsspitals bildete. Für die Geisteskranken wurde erst im 19. Jahrhundert das „Tollhäuslein“ im Näfenacker eingerichtet.

Noch eine Klasse von Hülfsbedürftigen mußte versorgt werden: die geistig oder körperlich Beschränkten, die, wenn auch zum Teil arbeitsfähig, sich doch nicht selbst durchbringen können, sowie die moralisch Defekten, die eine feste Führung nötig haben. Für diese wurde bald nach der Reformation das ehemalige Feldarmenhaus in St. Leonhard eingerichtet. Sie konnten entweder in der Stadt ihrem Verdienst nachgehen oder wurden im Hause zur Arbeit angehalten, standen aber in beiden Fällen unter strenger Aufsicht und „Zucht“. Daher führte die Anstalt in etwas anderem als dem heutigen Sinne den Namen „Zuchthaus“. Eltern, besonders etwa verwitweten Vätern, die ihre Kinder nicht richtig erzogen, nahm sie wohl der Rat weg und brachte sie im Waisenhause unter. Damit diese Maßregel aber auch den Vater treffe, wurde ihm die Wahl gelassen, seinerseits entweder ebenso lange ins Zuchthaus zu gehen, oder sein Brot in der Fremde zu suchen.

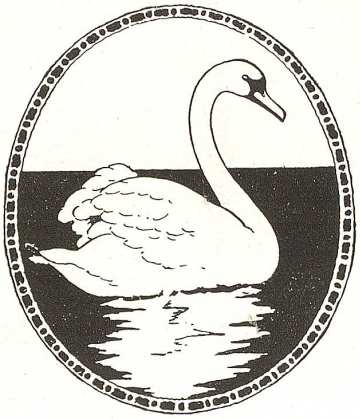
Waren in früherer Zeit die Armen, ja, wie wir in der ersten Spitalordnung sehen, sogar die Krüppel und Waisen, auf den Bettel, oder schöner gesagt, das Gehen nach dem Almosen, angewiesen, so brachte die Reformation auch darin Änderung durch Einführung einer geordneten Armenpflege. Schon 1524 wurde das Einsammeln des Kirchenalmosens mit dem Klingelbeutel angeordnet. Das gefallene Geld kam in den „Stock“ und wurde durch eigene „Stockherren“ regelmäßig verteilt. Daneben gingen die Meßmer jede Woche mit einer Sammelbüchse von Haus zu Haus. Alle Freitage konnten dann die Armen im sogenannten „Bindhaus“ vor dem Scheibenertor ihren Beitrag aus der nach dem Verteilungsort genannten „Bindhauskasse“ in Empfang nehmen. Dagegen wurde der Haus- und Gassenbettel in der Stadt streng verboten.

Ein eigenes, in gleicher Weise gesammeltes „Neujahrsalmosen“ wurde im Schützengarten an die Armen der Umgegend verteilt. Im Jahre 1629 fanden sich zum Bezuge desselben über 9000 Personen ein, denen 1396 Gulden gespendet wurden. Auch Brot- und Kleidergaben an bedürftige Familien waren nichts seltenes, und noch wertvoller die öffentliche Beihülfe zur Erlernung eines tüchtigen Handwerkes an junge Bürger, oder Beisteuern zur Gründung eines eigenen Geschäftes.

Sehen wir also schon in sehr früher Zeit regelrechte Fürsorge für Kranke, Unheilbare und Altersschwache, für Epidemien, Wöchnerinnen und Säuglinge, Waisenkinder, Schwachsinnige und Arbeitsscheue, Armenpflege und Stipendien, so wurde auch die allgemeine Volkswohlfahrt nicht vergessen. Im Kornhaus, auf den Tortürmen und in den Dachräumen der Kirchen lagerte beständig ein für mehrere Jahre ausreichendes Quantum von Brotkorn, während die vermöglicheren Bürger gehalten waren, ihrerseits einen Jahresvorrat für ihre Familie zu halten.

Die städtischen Wälder lieferten allen Ämtern, Schulen, Beamten das nötige Brennholz, ebenso jedem Bürger einen gewissen Teil. Der früher nur den Südabhang bedeckende Berneggwald aber durfte nie geschlagen werden. Er wurde immer als Reserve behandelt, damit die Stadt bei einem größeren Brandunglück sofort das nötige Holz zum Wiederaufbau bequem zur Hand habe.

Eine besonders wohltätige landwirtschaftliche Einrichtung aber waren die Allmenden an der Bernegg und Dreilinden. Hier konnte jede Bürgerfamilie den ganzen Sommer über eine Milchkuh hinstellen. Zwei



SPEZIAL-GESCHÄFT
für
Möbel, Bettwaren,
Wäsche, Aussteuern

C. & E. LUMPERT
zum Federnhaus und Speisergasse

Steiger-Birenstihl

Nachfolger von Anna Birenstihl-Bucher

Telephon 1438 **St. Gallen** Speisergasse 3

Seidenstoffe und Sammete

Lampenschirmseide
Krawattenstoffe

* *

Passementerie und Mercerie

* *

Seidenbänder
Spitzen und Entredeux

Unterrock-Volants
Unterröcke nach Maß

* *

Spitzen-
und Seiden-Echarpes

Foulards, seidene Mouchoirs
Ridicules, seidene Schürzen

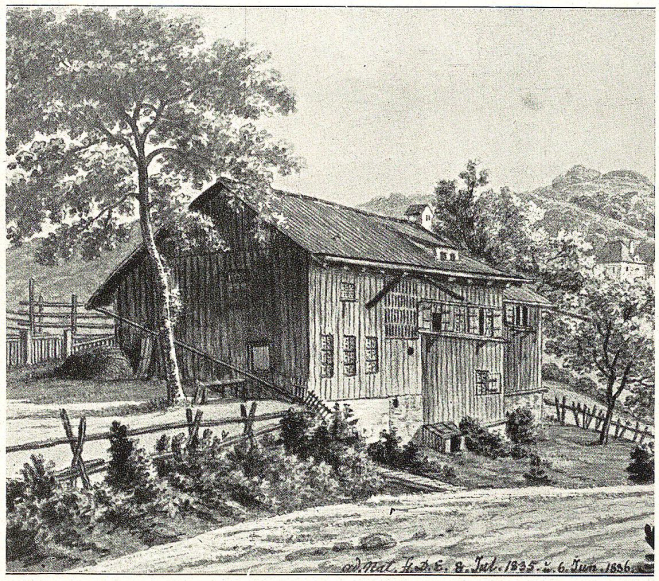
* *

städtische Sennen besorgten die Herde. Der noch stehende Stall oberhalb des Hauses zum „blauen Himmel" an der Bernegg stand ihr zur Verfügung. Des Sennen Amtswohnung war an das Haus zum „Nest" angebaut, dort, wo jetzt dessen Gesellschaftssaal steht. Da wanderten jeden Abend die Kinder hinauf und trugen in kleinen Tansen etc. ihre frische Milch nach Hause. Erst im Anfang des 19. Jahrhunderts, als sich die Wohn- und Lebensverhältnisse der Bürgerschaft änderten, kam diese Einrichtung in Abgang. Dafür wurden die ihr dienenden Gebiete infolge der Hungersnot von 1816 zu Pflanzland umgebrochen und an die Bürger zum Bau von Kartoffeln und Gemüse verteilt, als sogenannte „Gemeindeböden". Um 1827 herum wurde diese Institution von den mühsam zu bebauenden Abhängen in die überflüssig gewordenen, ebenen Bleichen im Osten und Westen der Stadt verlegt. Wie viele von uns älteren „Burgern" erinnern sich noch mit Vergnügen an die Ferien- und Freinachmittage beim Bohnenstrohfeuer draußen in der Davidsbleiche! Und wie manchem von uns kamen in der neuesten Zeit, in der die gleiche Not die gleichen Einrichtungen mit sich brachte, die Erfahrungen der Bubenjahre wieder zu gute!

Wie die Stadt, geführt von einem wohlweisen Rate, erst für die Bedürfnisse und die Förderung der Industrie und des Handels sorgte, das wäre ein Kapitel für sich. Diese Fürsorge ging weit über das hinaus, was heute geschieht.

Einzelne dieser alten, guten Institutionen wurden von der Zeit überholt und überflüssig gemacht, andere riß der Untergang der alten Verhältnisse am Ende des 18. Jahrhunderts mit sich. Vieles ging bei der Gründung der politischen Gemeinden an die Bürgergemeinde über. Dadurch kam der immer größer werdende nicht bürgerliche Teil der Bevölkerung um den Genuß der Wohltaten dieser Einrichtungen. Die Bürgerschaft konnte mit ihren reichen Mitteln die alten Anstalten der neuen Zeit entsprechend ausbauen und Neues hinzufügen. Die heutige Stadtgemeinde aber mit ihrem mächtigen Zuwachs und ihren riesigen Anforderungen ist noch lange nicht so weit, wie es das kleine, alte, in sich geschlossene Gemeinwesen war. Sie kann auch alle Aufgaben gar nicht allein erfüllen, der Kanton, der Bund und alle möglichen größeren und kleineren Vereinigungen müssen ihr helfen, in neuer Form und neuem, ja oft humanerem Sinne das zu leisten, was die Alten in ihrer Weise aus eigener Kraft leisteten. Ein warmes Herz in jedem einzelnen Mitgliede des Gemeinwesens war damals und ist heute erst recht die wahre Triebkraft, ohne die nichts Rechtes zustande kommt.

S. Schlatter.



Das alte Siechen-, Presten- und Tollhäuschen im Linsebühl.

Sprüche.

Das Unglück der Menschheit sind die toten Irrtümer, die man vergessen hat zu begraben.

Von den großen Wahrheiten unterscheiden sich die großen Lügen hauptsächlich dadurch, daß sie leichter geglaubt werden.