№ 200 Zweites Morgenblatt. Der Zürcher Zeitung 130. Jahrgang. Mittwoch, 21. Juli 1909.

Neue Zürcher Zeitung

und schweizerisches Handelsblatt.

Abonnementspreise.

	3 Monate	6 Monate	12 Monate
Zürich wenn die Zeitung abgeholt wird	Fr. 5.50	10.—	20.—
do. ins Haus gebracht	„ 6.30	12.—	24.—
Schweiz Bestellung beim Postbureau	„ 6.50	12.50	25.—
do. mit Bezug unter Privatadresse	„ 8.—	15.—	30.—
Deutschland Bestellung beim Postamt	Mk. 6.—		
Oesterreich do.	Kr. 11.37		
Italien do.	Fr. 8.10	15.50	30.85
Rußland do.	Rbl. 3.06	6.12	12.24
Uebrige Staaten des Weltpostvereins	Fr. 12.50	24.—	48.—

Redaktionsbureau: Goethestraße 10.

Insertionspreise:
Per einspaltige Petitzeile oder deren Raum 25 Rp., für Anzeigen ausländischen Ursprungs 40 Rp., Reklamen Fr 1.— per Zeile.

Alleinige Inseraten-Annahme:
Rudolf Mosse
Annoncen-Expedition für alle schweizerischen und ausländischen Zeitungen
5 Theaterstr. Zürich Goethestr. 10

Die Anwesenheitslisten in der Kammer.

Paris, 19. Juli.

H. Von dem nichts weniger als zweifelhaften Zeugnis, das die Kammer sich vorgestern durch eine Aenderung ihrer Geschäftsordnung ausstellte, haben Sie schon gehört. Die 330 Abgeordneten, welche beschlossen, daß fortan, nicht etwa erst nach den bevorstehenden Sommerferien, sondern schon von heute an die Mitglieder des Hauses vor jeder Sitzung ihre Namen in ein Register eintragen sollten, das dann zur Veröffentlichung dem Amtsblatte übergeben würde, obendrein mit der Verschärfung, daß die Diäten denen nicht auszubezahlen wären, die sechsmal nacheinander ohne Urlaub wegbleiben, jene 330 Gesetzgeber haben gewiß nicht geahnt, wie ihr Beschluß in der Presse und von einem intelligenten Publikum beurteilt würde. Der „Temps" ist noch beinahe höflich, wenn er sagt, sie haben die Landesvertretung der Verachtung und dem Hohngelächter preisgegeben. Das größte republikanische Blatt ist tief empört über das Rettungsmittel, das eine trotz den jüngsten Versicherungen des Ministerpräsidenten um ihre Wiederwahl besorgte Mehrheit gefunden zu haben meint, und schließt mit dem Bedauern darüber, daß von dem Rechte der Auflösung der Kammer, das in den Verfassungsgesetzen aufgestellt ist, in Frankreich nicht, wie in den wahrhaft parlamentarischen Ueberlieferungen besitzenden Ländern Gebrauch gemacht werde. Man hat in den bald neununddreißig Jahren der dritten Republik eine solche Auflösung in der Tat nur einmal erlebt: 1877 unter dem Mac Mahonat und die berühmten 363, die damals im Mai heimgeschickt wurden, kamen alle im Oktober wieder. Die Zeiten haben sich seitdem verändert, und außer den Sozialisten und den rötesten Radikalen wird niemand behaupten, daß die Landesvertretung an Güte und Tüchtigkeit gewonnen hat. Jedenfalls wird der vorgestrige Beschluß den Wählern nicht imponieren, sondern sie eher stutzig machen, da auch die vertrauensseligsten unter ihnen die Sucht, den Arbeitseifer durch eine so ungewohnte Regel zu bekunden, sonderbar finden müssen. Wir sind doch keine Schuljungen, so ließen sich alte Herren vernehmen, deren Namen neben denen zahlreicher noch unbekannter Streber einen guten Klang haben, und ihre Widersetzlichkeit wird noch zu reden und schreiben geben.

Wie und warum es zu dem unerwarteten Beschlusse kam? Ganz einfach, um die Annahme eines Antrages des konservativen, immer kampf- und rauflustigen Abgeordneten Lasies zu verhindern, der nach all den Mißbräuchen, die von jeher, aber besonders in der letzten Zeit festgestellt wurden, darauf drang, daß das Stimmen für Kollegen untersagt werde. Es ist bekanntlich Sitte oder Unsitte, daß ein Abgeordneter für ein halbes Dutzend oder mehr Kollegen Stimmzettel, die er aus den Pulten zusammenholt, abgeben kann und daß auf diese Weise von verschwindend wenigen Anwesenden wichtige Beschlüsse gefaßt werden. Dem konnte nach dem bisherigen Brauche nur durch die namentliche Abstimmung vorgebeugt werden, die besonders angeordnet werden muß, und in welchem Falle die Versammlung nur beschlußfähig ist, wenn sie das Quorum erreicht, d. i. eine Stimme über die Hälfte der Mitglieder des Hauses. Zu der namentlichen Abstimmung kommt es aber so selten, daß Lasies und zwei andere Abgeordnete sie ein für alle Mal oder doch das „persönliche Votum" für alle Fälle, wo es sich um Finanzfragen handelt, einführen wollten, um so wenigstens den Steuerpflichtigen, die in den Beutel greifen müssen, eine gewisse Bürgschaft zu geben. Weil er nicht von ihnen ausging, wurde der Antrag von den Mitgliedern der äußersten Linken bekämpft und man zankte sich durch zwei Sitzungen herum, bis ein geeinigter Sozialist, Breton, dem vorgehalten wird, er habe die Propaganda durch die Tat in Klubreden angepriesen, und der sozialistisch Radikale Dumont mit ihren schon erwähnten Vorschlägen obsiegten: Anwesenheitsliste und Verlust der Diäten nach sechsmaliger Unterlassung der vorgeschriebenen Formalität.

Dagegen wird von berufener Seite eingewendet, die Forderung des Einschreibens sei eine Demütigung für Leute, denen die höchsten Interessen des Landes anvertraut sind, gleichviel ob sie die Ehre zu würdigen wissen oder nicht. Man wolle damit nur leichtgläubigen Wählern Sand in die Augen streuen, als ob es den Abgeordneten, die so brav sind, ihre Namen in das aufliegende Register einzutragen, nicht unbenommen bliebe, nachher spazieren zu gehen oder auf den Wandelgängen zu rauchen, in den Abteilungen ungestört ihrer Privatkorrespondenz obzuliegen, während ihre Kollegen nach alter Gewohnheit für sie stimmen. Es wird die heikle Sache nicht gut machen, sondern eher verschlimmern, wenn der erst kürzlich gewählte sozialistische Abgeordnete Noret einen weiteren Antrag befürwortet, wonach die Landesvertreter für ihr jedesmaliges Erscheinen Marken erhalten sollen, die sie gegen Diäten einzulösen hätten. „Die Arbeiter," sagten die Wähler Norets in Langres, „bekommen nur dann Lohn ausbezahlt, wenn sie arbeiten. Warum sollten die Abgeordneten für Faullenzen ihr Geld erhalten?"

Luftschiffahrt.

Man schreibt uns: Die Erfahrung hat gezeigt, daß der Aktionsradius der lenkbaren Luftschiffe in Wirklichkeit ein sehr kleiner ist und daß er nur bei besonders günstigen geographischen und meteorologischen Verhältnissen eine praktisch brauchbare Größe erreicht. Das Streben der Konstrukteure muß daher dahin gehen, Luftschiffe zu bauen, deren Konstruktion einen unbegrenzten Aktionsradius sichert, sei es durch eigene Mittel, sei es durch Kombination mit bestehenden und bereits erprobten Verkehrsmitteln.

Der durch seine Erfindung von Elektromobilen bekannte Leiter der Automobilfabrik Tribelhorn u. Co. in Feldbach, Ingenieur Tribelhorn, hat, von diesem Leitgedanken ausgehend, eine Konstruktion geschaffen, welche gewissermaßen einen Wendepunkt im Bau der lenkbaren Luftschiffe darstellt. Ein kürzlich in Rapperswil stattgefundener Vortrag dieses hochbegabten Erfinders gab Gelegenheit, das neue System kennen zu lernen, welches in erster Linie berufen erscheint, die zukünftige Entwicklung der lenkbaren Luftschiffe zu beeinflussen.

Die jüngsten Ereignisse in Biberach haben gelehrt, daß ungünstige Witterungsverhältnisse die Aktionsfreiheit eines Motorballons vollständig zu lähmen imstande sind. Hohe Gebirgszüge sind bekanntlich dauernde Hindernisse für die Motorballons. Bei der Beurteilung der Motorballons gilt derzeit in erster Linie der kriegstechnische Standpunkt. Die Furcht der Engländer vor einer Luftschiffinvasion ist so lange hinfällig, so lange die Aktionsfreiheit des Motorballons gegen den Willen seines Führers beschränkt werden kann. Nicht überall stehen zur Sicherung der Landung von Motorballons Bataillone zur Verfügung. Unabhängig von allen außerhalb des Motorballons liegenden Kräften muß die Sicherung der Landung und die Sicherung der Ruhe bis zum nächsten Aufstieg möglich sein. Eine Beschränkung der Aktionsfreiheit des Motorballons liegt auch darin, daß er — unter der Voraussetzung der einzig in Frage kommenden halbstarren und starren Systeme — nur von seiner Landungsstelle aus wieder aufsteigen kann, was vielfach nicht erforderlich, sehr oft gar nicht gewünscht werden dürfte, z. B. bei eintretenden strategischen Komplikationen, bei andauernden ungünstigen Witterungsverhältnissen usw. Die Notwendigkeit der Erstellung kostspieliger Luftschiffhallen ist ein unwirtschaftlicher Faktor.

Wie bereits erwähnt, muß bei den heutigen Motorballons mit der Unfähigkeit, hohe Gebirgszüge zu übersetzen, gerechnet werden. Wird der Motorballon ständiges Kriegsmaterial, dann müssen mit Rücksicht auf diesen Umstand im eigenen Lande zu beiden Seiten der hohen Wasserscheiden Depotstationen mit Motorballons eingerichtet werden. Eine Zentralisierung der Motorballons, etwa zum Zwecke einer entscheidenden Machtentfaltung, erscheint demnach ausgeschlossen. Ein in Bern beispielsweise stationierter Motorballon würde versagen, wenn er die Wasserscheide des Gotthard zu übersetzen hätte, um auf dessen Südseite zu operieren.

Wenn man die verschiedenen Militär-Motorballons der einzelnen Staaten betrachtet, muß man zu dem Schlusse kommen, daß im allgemeinen dem halbstarren System der Vorzug gegeben wird, d. h. dem Ballon, dessen längliche Form im untern Teile durch eine Art Kiel eine formerhaltende Versteifung besitzt. In Zukunft werden wohl auch die Kriegsschiffe mit Motorballons ausgerüstet werden. Einen halbstarren Ballon von 60 Meter Länge, dessen starrer Kiel etwa 35 Meter mißt, auf einem Schiffe unterzubringen, wäre bei den vorhandenen Systemen freilich unmöglich. Hier setzt nun Tribelhorns Konstruktion ein, die so weit geht, daß zur Unterbringung eines Motorballons von 60 Meter Länge und 35 M. Kiellänge ein Eisenbahnwagen von nur 11 Meter Länge nötig ist. Die Lösung dieses schwierigen Problems liegt in dem Worte „demontierbar".

Eine sinnreiche Konstruktion ermöglicht in wenigen Minuten die Befestigung bezw. Lösung des Kiels von bezw. mit der Ballonhülle. Die hierbei angeordneten Versteifungen sichern ein absolut halbstarres System, welches allen statischen Längs- und Querbeanspruchungen entspricht. Die Verkürzung des gitterförmig versteiften Kiels auf die Verfrachtungs- (Eisenbahnwagen-) Länge kann durch Klapp-, Teleskop- oder Wendevorrichtungen erfolgen. Die Versteifung der gegeneinander beweglichen Kielteile erfolgt ebenfalls nach bekannten statischen Regeln. Der Mittelteil des Kiels bildet gleichzeitig den Maschinen- (Führer-) Raum, von welchem aus Seiten- und Höhensteuer mittels sympathischer Handradbewegungen betätigt werden. Zum Verladen des demontierbaren Motorballons wird die Hülle durch Lösen weniger Versteifungsorgane vom Kiel gelöst, letzterer selbst auf die zulässige Verfrachtungslänge nach Auslösung der internen Kielversteifungsorgane zusammengeschoben (zusammengeklappt), das Füllgas wird nach Möglichkeit in Stahlflaschen abgezogen; letztere sowie Reservefüllflaschen werden mit der entleerten Ballonhülle im gleichen oder in einen zweiten Wagen verladen, womit der Motorballon versandbereit ist. In ähnlicher Weise kann die Verstauung des Ballonmaterials auf Schiffen erfolgen.

Zur Inbetriebstellung des Ballons wird der Kiel auf dem Eisenbahnwagen (Verdeck) auf seine Versteifungslänge aufgezogen (aufgeklappt) und durch Einspannen der Versteifungsorgane in sich versteift. Hierauf wird er zweckmäßig mit den Schienen (Schiff) verankert und nunmehr mit der Ballonhülle verbunden bezw. verspannt (versteift). Darauf erfolgt die Füllung der Hülle und die Ingangsetzung des Motors zum Aufstieg.

In Wirklichkeit ist durch das beschriebene demontierbare halbstarre System eine sinnreiche Kombination mit den bisherigen Transportmitteln zu Wasser und zu Land möglich, welche den Aktionsradius eines Motorballons auf jenen der Gesamtheit aller Verkehrsmittel des Erdballs erweitert. So wie man heute überall Kohlenstationen für die Schiffe anlegt, Kohlendepots für die Lokomotiven errichtet, wird man in Zukunft Füllflaschendepots auf dem Lande errichten und jedes Schiff als Füllflaschendepot einrichten können. Kein Gebirgszug wird die Aktionsfreiheit des demontierbaren Motorballons einengen können, unter der Voraussetzung, daß er vom Schienenstrang unterfahren, vom Schiff umfahren werden kann. Wo der Luftweg ein Ende findet oder finden soll, setzt der Schienenweg oder Schiffsweg ein, um an gegebener Stelle wieder durch den Luftweg abgelöst zu werden.

Das Festlegen eines Motorballons durch ungünstige Witterungsverhältnisse (Biberach) fern von jenem Punkte, den der Stratege für den Beginn der Wirksamkeit des Motorballons bestimmt hat, wird in Zukunft ausgeschlossen sein. In solchen Fällen wird der Ballonführer die Landung nach Möglichkeit an einer Eisenbahnlinie vornehmen und der gefährlichen Gegend mit Hilfe des Dampfrosses entfliehen nach jenem Ziel, das der strategische Führer vorgesehen hat.

Motorballons sind kostspielige Konstruktionen, deren Lebensdauer zu erhöhen im wirtschaftlichen Interesse liegt. Die Erhöhung der Lebensdauer steht aber im umgekehrten Verhältnisse mit der Verkürzung der sogenannten toten Fahrten, d. h. jener Fahrten, welche nur dazu dienen, um das eigentliche Operationsgebiet zu erreichen. Diese Fahrten können in Zukunft durch Eisenbahn- oder Schiffstransporte ersetzt werden. Vom Eisenbahntransport zum Automobiltrain ist nur ein Schritt, so daß auch die Landstraße, wenn unumgänglich nötig, dem Motorballon dienstbar gemacht werden kann.

Feuilleton.

Kunstchronik.

— n. In der Basler Kunsthalle haben einige aargauische Künstler eine kleine Ausstellung veranstaltet, die darum nicht ohne Interesse ist, weil sich die in letzter Zeit bei Anlaß des Prozesses Rüdisühli in Basel oft und heftig erörterte Frage der künstlerischen Handschrift an diesen Bildern hübsch prüfen läßt. Ein Teil dieser Künstler ist offenbar beim gleichen Schreiblehrer in die Schule gegangen; aber schon jetzt dringt die eigene Hand durch und selbst ein flüchtiger Beschauer würde trotz der Aehnlichkeit der Vorwürfe der Bilder wieder nach ihren Urhebern sortieren können, wenn sie durch Zufall durcheinander gewürfelt würden. Ernst Bolens hat zwei Porträte und Otto Wyler einige Frauenakte ausgestellt; sonst besteht die Ausstellung ausschließlich aus der Nachbildung des einen unerschöpflichen Modells, das den Provinzmalern jederzeit u. ohne große Kosten zur Verfügung steht, der Natur: Landschaft und Stilleben. Ernst Bolens (Aarau) läßt in seinen Bildern gerne die Harmonie Blau-Lila-Phosphorgrün erklingen. Ein blauer Kontur, der jede Einzelfläche umzieht und raumschaffend wirkt, gibt den Bildern eine gewisse Starrheit; man glaubt Studien für Glasfenster vor sich zu haben. Am angenehmsten fallen einige Stilleben und der „Vorfrühling an der Aare" auf; bei einem kraftmeierisch hingehauenen „Blühenden Kirschbaum" ist interessant, zu beobachten, wie aus lauter gelben und rötlichen Tönen auf eine gewisse Entfernung der weißeste Blütenschnee wird. Ernst Geiger (Bern) sucht in seinen Landschaften die einfachsten Komplementärfarbenkontraste auf; er legt goldene Aepfel auf ein blaues Tuch, stellt bläuliche Dolmen vor gilbende Kornfelder, rote Zyklamen vor grünblau flimmernde Tapeten und läßt in einer „Abendlandschaft" hinter grünem Laubwerk eine rötliche Wolkenwand emporsteigen. Otto Wyler (Aarau) wandelt in immer neuen Variationen das Thema der grünen, das Bild bis fast zum obern Rand ausfüllenden „Sommerwiese" ab; der blumige Einschlag des hochstehenden Grases ist fein und mit sehr einfachen Mitteln getroffen. Seltsamerweise fehlt diesen Bildern, trotzdem (geschickt für die Raumgliederung benutzte) Schlagschatten Sonnenleuchtung vortäuschen wollen, die rechte Helligkeit; grüne Flächen wirken immer düster und beschattet. Durch Max Burgmeier (Aarau) dürften sich die Basler an ihren Mitbürger Schill gemahnt fühlen: wie Schill, geht auch Burgmeier vor allem dem Wesen der Juralandschaft nach, und beider Freude am schönen, kräftigen Einzelbaum gibt ihnen eine gewisse Verwandschaft. Ein Stilleben „Flieder" ist meisterlich angepackt. Im Gegensatz zu den vier genannten Malern müht sich Jakob Wyß (Zofingen) um die Probleme der Luft und der (namentlich winterlichen) Wolkenbildung. Jedem Skiwanderer werden seine Föhnstimmungen mit ihren unreinlichen, tintigen Farben wohl vertraut sein. Leider nimmt einigen der sonst gelungensten dieser Bilder (wie richtig ist z. B. die Struktur der im Schnee steckenden Bergkiefer erfaßt) ein zu genaues Eingehen auf Einzelheiten und eine gewisse Uebertreibung des Gegensatzes von Hell und Dunkel viel von ihrer einheitlichen Wirkung. Von weitern Ausstellern seien genannt: Hans Steiner (Aarau), Adolf Beihel (Aarau), ein Maler mit pointillistischen Neigungen, dem ein duftiger „Vierwaldstättersee" gelungen ist, Charles Welti (Aarburg), der japanisierende Guido Frey (Aarau), der schlichte Landschafter Otto Ernst (Aarau) und Gerhard Bühler (Aarau).

Kleine Chronik.

— Vor kurzem wurde in Heidelberg die Akademie der Wissenschaften, die ihr Entstehen einer Stiftung der Familie Lanz in Mannheim verdankt, in Anwesenheit des Großherzogs und der Großherzogin von Baden feierlich eröffnet. Beim Festakte in der Aula hielt der Mathematiker Geheimrat Königsberger, einer der Sekretäre der neuen Akademie, die Rede. Die neue Akademie, so bemerkte er, ist die erste, die in diesem Jahrhundert ins Leben tritt, sie soll und wird den modernen Anschauungen gerecht werden, ohne sich jedoch mehr als nötig von den idealen Auffassungen zu entfernen, die die Männer der Wissenschaft in den früheren Jahrhunderten beherrscht und die Arbeitsrichtung der gelehrten Gesellschaften bestimmt haben. Die verschiedenen Bestrebungen, in denen der menschliche Geist sich kundgibt, als gleichberechtigt anzusehen, das ist die Errungenschaft des letzten Jahrhunderts. Und dieser Geist der Versöhnung zwischen spekulativem Denken und empirischer Forschung, dieses Streben nach Wahrheit und Fortschritt, gleichviel auf welchem Gebiete menschlicher Tätigkeit, soll auch für die Heidelberger Akademie der Leitstern sein. Fabrikant Karl Lanz wurde in derselben Sitzung zum Ehrenmitglied der Akademie ernannt.

— Künstlersteindrucke. Nur kurz sei auf einige neue Erscheinungen auf diesem Gebiete hingewiesen. Sie sind zum Teil im Verlag von Schwarzer u. Co. erschienen. So die allerliebsten zwei Postkartenserien von Eduard Stiefel, die Motive vom Zürichsee behandeln; auch Stiefels treffliches Bild „Die Wanderer", das in ein westschweizerisches Museum gelangt ist, hat hier seine reizvolle Uebersetzung in Steindruck erfahren. Diese beiden Serien von je sechs Karten sind dann auch auf weißem Karton lose aufgezogen zu beziehen: jedes Blatt ein entzückend frisches Bildchen, das als kleiner Wandschmuck treffliche Dienste leistet.

In den Verlag der Graphischen Anstalt J. E. Wolfensberger, wo auch diese Stiefelschen Karten gedruckt worden sind, ist jetzt auch das treffliche Blatt von Ernst E. Schlatter „Die alte Neumühle in Zürich" übergegangen. Dem Blatt kommt auch der Wert eines Dokuments zur Baugeschichte Zürichs zu.

Als neuer Künstlersteindruck, ebenfalls aus der genannten Kunstanstalt stammend und gleichfalls bei Schwarzer erhältlich, sei noch der Steindruck von Walter Koch, das Kirchlein von Frauenkirch bei Davos im Schnee, genannt und empfohlen. Es geht eine prächtige frische, kräftige Wirkung von diesem Blatt aus.

Neue Zürcher Zeitung vom 07.12.1907