ARCHIVIERUNG ALT ZUG

Teil 2

Alle in diesem Katalog abgebildeten Bilder, können gekauft werden!

GESAMMELTE AUFNAHMEN

VON

FOTO-OPTIK-GRAU AG

Nr.176

Nr.177

Nr.178

Nr.179

Nr.180

Nr.181

Nr.182

Nr.183

Nr.184

Nr.185

Nr.186

Nr.187

Nr.188

Nr.189

Nr.190

Nr.191

Nr.192

Nr.193

Nr.194

Nr.195

Nr.196

Nr.197

Nr.198

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.199

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.200

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.201

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.202

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.203

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.204

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.205

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.206

Nr.207

Nr.208

Nr.209

Nr.210

Zuger Flugtage.

Von Professor Rud. Roth.

Seit 3 Jahre

Wohl und ein halbes Jahr sind verflossen, seit Graf Zeppelin mit seinem Luftschiff Nr. 4 in majestätischem Fluge Hegeschar über unserem See und unsere Stadt hinwegflog. Wie jauchzte ihm da unsere Bevölkerung in heller Begeisterung zu und wie freudig nahm sie die Grüße auf, die ihr von dem sonnenbestrahlten Riesenvogel herunterwinkten. Schon damals meldete sich die Sehnsucht des einen und andern in kühnen Bildern Zug als Flugbataillon aus, baute an das Gestade unseres herrlichen Sees einen Flughafen und belebte ihn mit an- und abfahrenden Flugzeugen jeglicher Art. Doch mit dem Gedankenfluge vermochte die Wirklichkeit nicht Schritt zu halten. Wohl gelangte noch das eine und andere Luftschiff in das Zuger Riesenmeer und, wenn ich nicht irre, war es die „Stadt Luzern", welche uns den letzten Besuch dieser Art abstattete. Die Zeppeline hatten inzwischen ihre glänzenden Fahrten auf deutschen Reichsboden verlegt und dann kam das Unglaubwürdige, das längst mit Schrecken Erwartete, der Krieg, und die Luftschiffe des „starren Systems" waren für uns Schweizer nur noch im Bilde zugänglich.

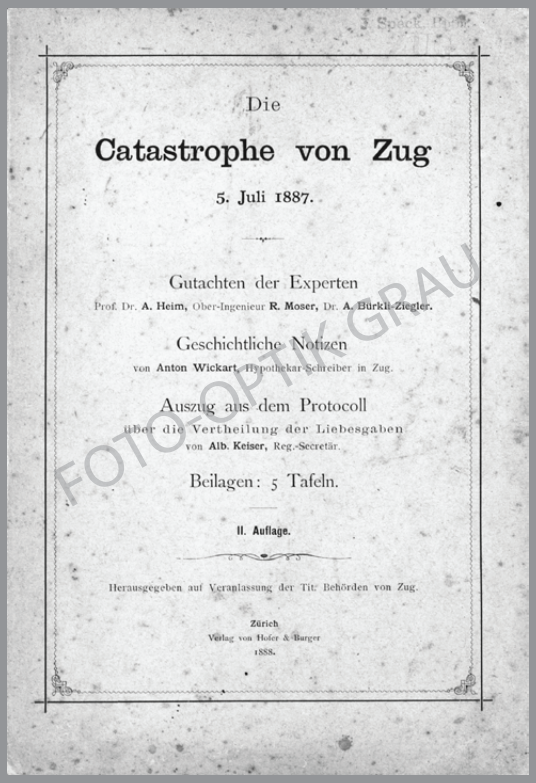
Dafür machte die schweizerische Aviatik auf einem anderen Gebiete erfreuliche Fortschritte, auf dem des Aeroplanes, der Flugmaschine. Tüchtige junge Männer stellten sich in den Dienst der luftbezwingenden Errungenschaft, Männer, von denen leider freilich gar manchen das „Flugerschicksal" auf verwegener Fahrt ereilte. Als dann an der Ost- und Ostmark, im Süden und Norden unseres Vaterlandes eine Reihe von Schauflügen mit bestem Erfolge durchgeführt wurden, wollte und konnte Zug, dessen Allmend nach Lage und Ausdehnung für ein Flugfeld wie geschaffen ist, nicht zurückbleiben. Im Sommer 1912 knüpfte sich der sächsische Verkehrsverein mit den besten Fliegern, mit Maffei, Grandjean u. a. in Verbindung und am 4. August hatten wir unser erstes, glänzendes Flugmeeting, zu dem sich der Waadtländer Grandjean und der Tessiner Taddeoli mit ihren Apparaten einfanden.

Es war ein idealer Flugtag. Die Sonne lachte und die Organisation klappte bis ins hinterste Detail. An 1500 Menschen mochten sich auf dem Flugplatz eingefunden haben. Tausende aber lagerten „verkehrsfreundlich" außerhalb desselben, auf der Allmend, am Bahndamm, auf den Zugangsstraßen, am Guai, ja selbst am etwas entfernten Berghang und drüben auf dem See. Was uns damals Grandjean in seinen drei Flügen gaben, war grosartig, kühn und wohlgelungen Auffliegen und den weiteren Abflug in der Ferne angesehen hat, begriff da die Begeisterung, die das Publikum bei jeder Landung erfüllte. Und wie kühn waren für die damalige Zeit die Flüge! Wie ein riesiger Vogel wand sich der Aeroplan in den kühnen Kreisen höher, immer höher, bis an die 600 Meter und dann umkreiste er das Flugfeld, flog gegen Baar hin und hinaus auf den See, dem er fast unsere Köpfe streifend wieder in Erstaunen gleich hinabsausierte — gleich dem Habicht, der die Beute erspäht — auf uns Erdenkinder, denen das Herz pochte vor Bangen und Staunen. Ein Herr erklärte mir damals, schon verschiedenen Flügen in Paris, in Marseille, in Barcelona beigewohnt, aber nirgends eine so elegante und zugleich verwegene Leitung gesehen zu haben, wie hier in Zug bei Grandjeans drittem Aufflug. Taddeoli, der später einer unserer berühmtesten Flieger werden sollte, bis ihn das Schicksal über dem Bodensee (1920) ereichte, hatte bei uns weniger Glück. Er erhob sich glatt und trieb seinen Monoplan bis zu etwa 200 Meter Höhe. Eine Störung in seinem Motor nötigte ihn aber zu einer raschen, jedoch glücklichen Landung außerhalb des Flugplatzes. Für ihn trat Grandjean in die Lücke mit dem eben erwähnten prächtigen Erfolge. Ein heraufziehendes Gewitter hinderte ihn freilich, den letzten Akt seines Programms auszuführen, nämlich eine Fahrt quer über die Stadt und einen solchen Besuch auf Schönfels und Felsenegg. Nun, Grandjean hatte diese Exkursionen nicht mehr nötig, um seine Pilotenmeisterschaft zu demonstrieren. Seine 3 Probeflüge hatten ihm die Herzen aller gewonnen, so daß das Publikum voll Lob und Befriedigung den Flugplatz verließ.

Kurze Zeit hierauf probierte Grandjean sein erstes Wasserflugzeug auf unserm See. Zu einer größeren Veranstaltung kam es aber vorläufig nicht mehr. Die Schatten der allgemeinen Weltlage begannen die Unternehmungslust zu hemmen. Der Aviatiker Kunkler war der letzte Friedensflieger, der im Frühsommer des Jahres 1914 unser liebes Städtchen in flotten Spiralen überflog. Dann kam der Krieg! Wohl hatten wir Zuger nun dann und wann den Genuß, einen kühnen

Pilot Grandjean mit seinem Aeroplan am Landungsplatz

Nr.211



Die

Catastrophe von Zug

5. Juli 1887.

Gutachten der Experten

Prof. Dr. **A. Heim**, Ober-Ingenieur **R. Moser**, Dr. **A. Bürkli-Ziegler.**

Geschichtliche Notizen

von **Anton Wickart**, Hypothekar-Schreiber in Zug.

Auszug aus dem Protocoll

über die Vertheilung der Liebesgaben

von **Alb. Keiser**, Reg.-Secretär.

Beilagen: 5 Tafeln.

II. Auflage.

Herausgegeben auf Veranlassung der Tit. Behörden von Zug.

Zürich

Verlag von Hofer & Burger

1888.

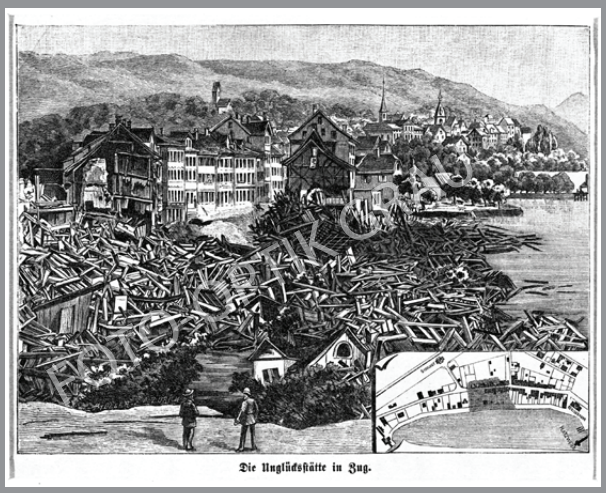
Nr.212

Nr.213

Nr.214

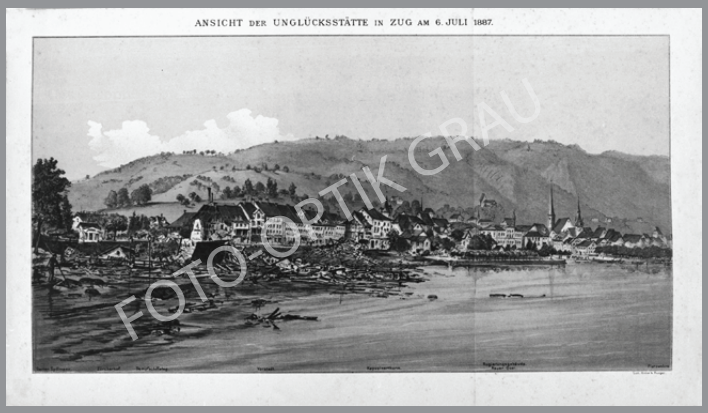
Nr.215

Nr.216



Nr.217

Nr.218



Nr.219

Nr.220

Nr.221

Nr.222

Nr.223

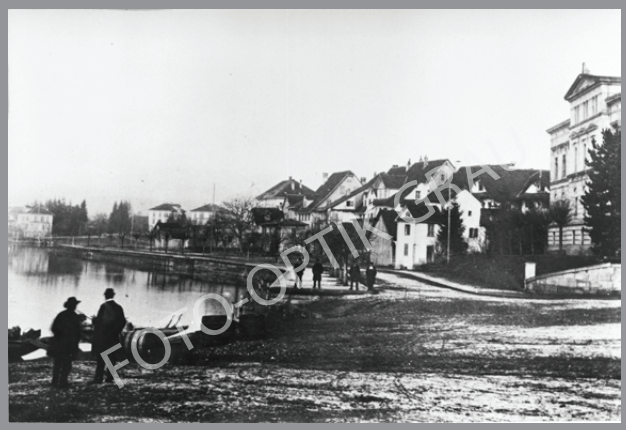
Nr.224

Nr.225

Nr.226

Nr.227

Nr.228



Nr.229

Nr.230

Nr.231

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.232

Nr.233

Nr.234

Nr.235

Nr.236

Nr.237

Nr.238

Nr.239

Nr.240

Nr.241

Nr.242

Nr.243

Nr.244

Nr.245

Nr.246

Nr.247

Nr.248

Nr.249

Nr.250

Nr.251

Nr.252

Nr.253

Nr.254

Nr.255

Nr.256

Nr.257

Nr.258

Nr.259

Nr.260

Nr.261

Nr.262

Nr.263

Nr.264

Nr.265

Nr.266

Nr.267

Nr.268

Nr.269

Nr.270

Nr.271

Nr.272

Nr.273

Nr.274

Nr.275

Nr.276

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.277

Nr.278

Nr.279

Nr.280

Nr.281

Nr.282

Nr.283

Nr.284

Nr.285

Nr.286

Nr.287

Nr.288

Nr.289

Nr.290

Nr.291

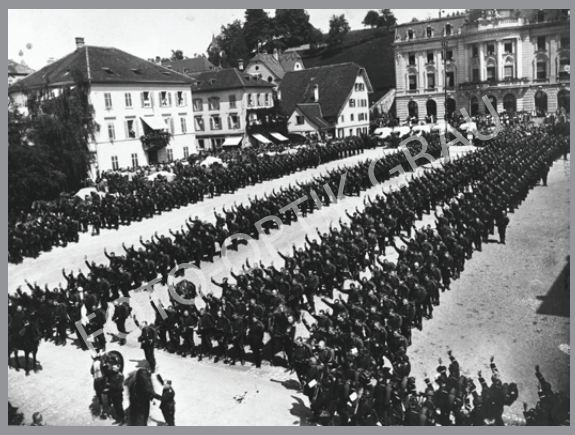
Nr.292

Nr.293

Nr.294

Nr.295

Nr.296



Nr.297

Nr.298

Nr.299

Nr.300

Zug: Strafgericht

Sturz vermeidbar gewesen

Das Zuger Strafgericht hat gestern einen 40jährigen Hochbautechniker wegen eines Arbeitsunfalls auf einem Baustelle schuldig gesprochen. Zum Urteil kam es wegen fahrlässiger Gefährdung durch Verletzung von Regeln der Baukunde. Am 30. September 1951 war ein Spengler in Zug stehle Meter in die Tiefe gestürzt und erlitt schwere Verletzungen. Der Verunglückte reft das Bundesgericht an.

Heute vor 52 Jahren: Bombenwurf eines US-Bombers auf dem Zugerberg – jetzt liegen neue Erkenntnisse vor

«Den Absprungbefehl gab ich über einem kleinen Schweizer Dorf ...»

Seit vielen Jahren beschäftigen sich die beiden heute pensionierten Bauer Schulfreunde Bruce Baar in Kalifornien und Werner Bieregger in Zug mit der Notlandung eines US-Bombers auf dem Zugerberg am 16. März 1944. Bruce Baar ist es dank intensiver Nachforschungen gelungen, neue Fakten über das Schicksal der Besatzung und über den letzten Flug des B-17 Bombers in Erfahrung zu bringen.

VON BRUCE BAAR, WERNER BIEREGGER UND CHRISTIAN RADOVICI

Auf dem protestantischen Friedhof Baar wurde am 20. März 1944 Leutnant Robert Williams begraben.

Die Besatzung des Bombers am Tage vor ihrem letzten Flug, der wenige Wochen vorher stattfand. Vorderreihe von rechts nach links: Jerell Legg, in der vorderen Reihe (2. von links) ist der uns Leben gebliebene Robert Williams zu erkennen. Die kleinen Bilder zeigen eine der in Kalifornien lebenden Bruce Baar (links) und Jerell Legg (rechts) und Charles W. Page (links).

Begegnung mit Mitgliedern der Besatzung

Während die Kameraden aufs Flugzeug, der Mechaniker Robert Meyer, schon Vorbereitungen für den Start, ein Baar ist bereits fähr nen, erinnert Hal und zwei der noch lebenden damaligen Besatzungsmitglieder, Charles W. Page, Kopfschütze (Mitte) und Jerell Legg, Bordschütze, an den Unglücksabend, an dem Vigilio, Bruce Kameraden, ums Leben kam. Page erinnert sich, dass er in einer der Besatzung ein dem Bombe gemeldet worden war, da er wegen seiner Erkrankung Ersatz für den Tag hatte. Er bestätigt die Angaben seines ehemaligen Kameraden und wird noch

Page erinnert sich, dass er in einer der Besatzung ein dem Bombe gemeldet worden war, da er wegen seiner Erkrankung Ersatz für den Tag hatte. Er bestätigt die Angaben seines ehemaligen Kameraden und wird noch

Absprung in Stadlaina

Wörtlich schreibt Meyer über den Absprungbefehl: Ich wurde dann die Mannschaft abspringen rennte. Aber wie immer in dieser zwanzig, blieben in der Nähe etwa bei Kaiser, dann die Verwundeten Page und Legg. Nachdem wir beide rennte sowie ein Motor unser Bordzeug ausgeworfen wurden waren, hatte er sich gewenigen gerichtet, in Meyer Kopf auf Bordwand zu schnell. Beim Angriff war die Nase des Flugzeuges weggeschossen und durch den entstehenden Luftzug unsere sämtliche Karten und Pläne weggeweht worden. In den schwarzen Bergen ein weiterer Motor den Dienst und die Maschine rollte schnell zur Hölle.

«Entweder bemerkte Bob nicht, wie tief wir flogen oder seine zweite Fallschirm war beschädigt. Jedenfalls öffnete sich sein Fallschirm so spät.

Meyer schildert dann den Angriffsgang des Bombers in Bezug in einem Bombenzug mit mehreren Bomben. Kein Grab sei mit vielen Blumen geschmückt gewesen, wenn die amerikanischen Schwestern gepflegt hätten. Williams wurde spätter auf dem amerikanischen Friedhof in Mittelmeyen überführt. Auf Wunsch der Angehörigen wurden die sterblichen Überreste von Robert Williams am 1. April 1946 nach Indianapolis überflogen.

SPITAL BAAR BEHANDELTE DIE VERWUNDETEN

Schwester Serafina Neu erinnert sich

Schwester Serafina Maria Neu, geboren am 28. November 1907, als Hospitalgerin im Baar. Sie erlebte am 16. März 1944 mit einem Bomber, dem Zuger Bomber, eine Bombenwurf. Sie hat in ihrem Tagebuch ausführlich über das Ereignis berichtet. Die Ordensschwester hat sich bereit erklärt, ihre Erinnerungen an jenen Tag für die Nachwelt festzuhalten. Prof. Dr. Tomasz, eine ehemalige Kollegin von Schwester Serafina, hat sich der Mühe unterzogen, das Tagebuch zu übersetzen und eine moderne Wiedergabe dieses Textes zu erstellen. Das ist nun im Gang.

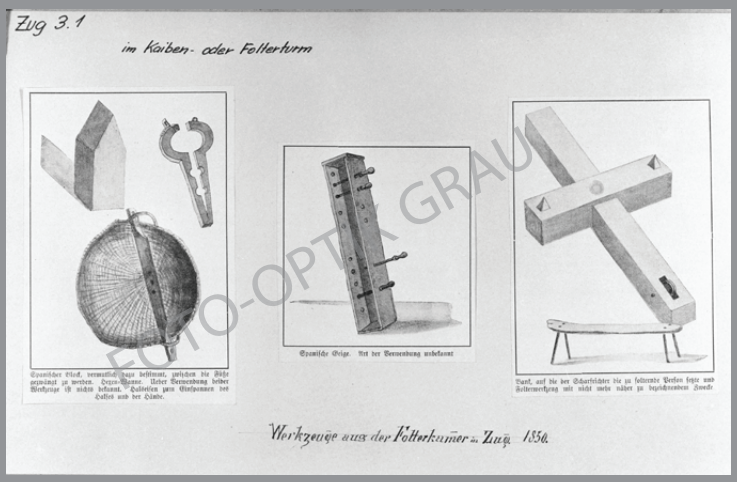
Die beiden Amerikaner verbrachten noch einige Wochen im Spital. Der verunglückte Pilot hatte das Spital schon Tage vorher verlassen. Mit dem Bombenwurf, das eine Bombe ins Kloster ging, wurden gleich mehrere Menschen tot. Prof. Dr. Tomasz, eine ehemalige Kollegin von Schwester Serafina, hat sich der Mühe unterzogen, das Tagebuch zu übersetzen und eine moderne Wiedergabe dieses Textes zu erstellen. Das ist nun im Gang.

Die beiden Amerikaner verbrachten noch einige Wochen im Spital. Der verunglückte Pilot hatte das Spital schon Tage vorher verlassen. Mit dem Bombenwurf, das eine Bombe ins Kloster ging, wurden gleich mehrere Menschen tot.

So sah die Crew den letzten Flug

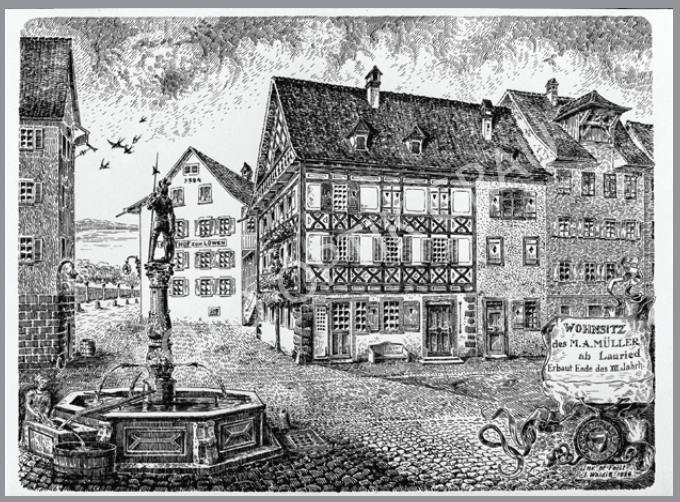
Am Sel-Ableitungen dreitausend und ein paar hundert Bewegungsgeschichte

Nr.301



Nr.302

Nr.303

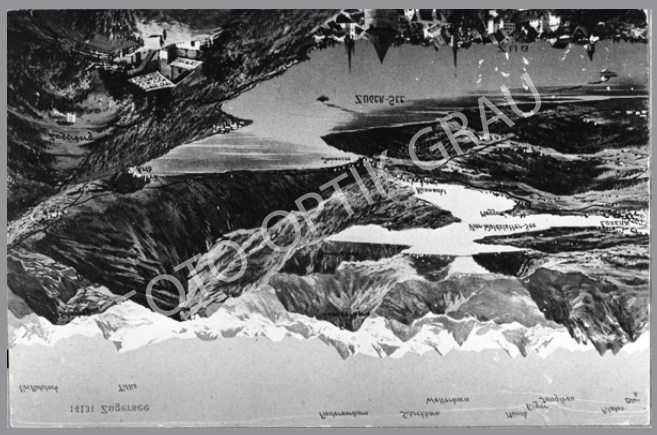


Nr.305

Nr.308

Nr.304

Nr.306



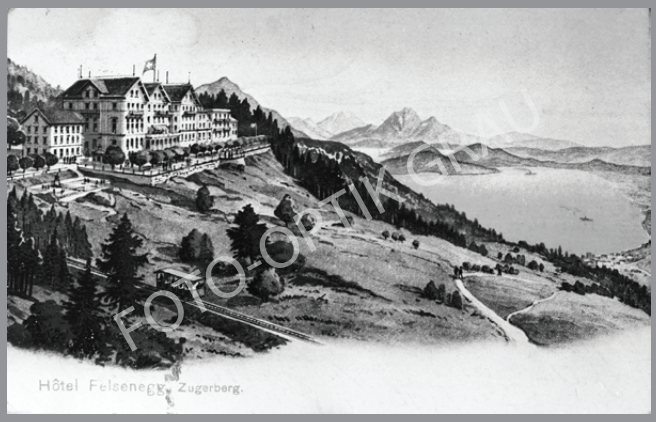
Nr.307

Nr.309

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.310

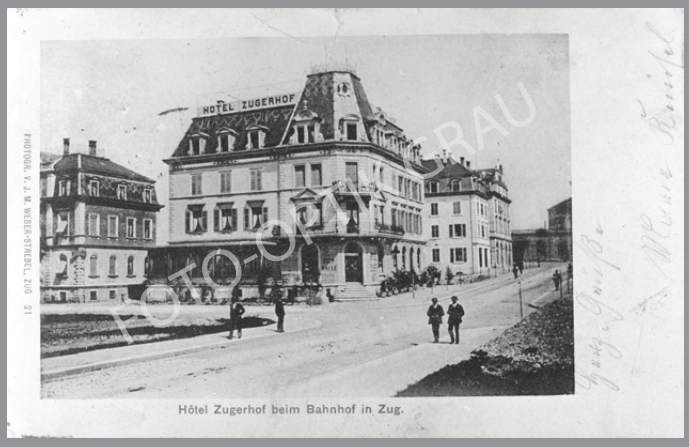
Nr.311



Nr.312

Nr.313

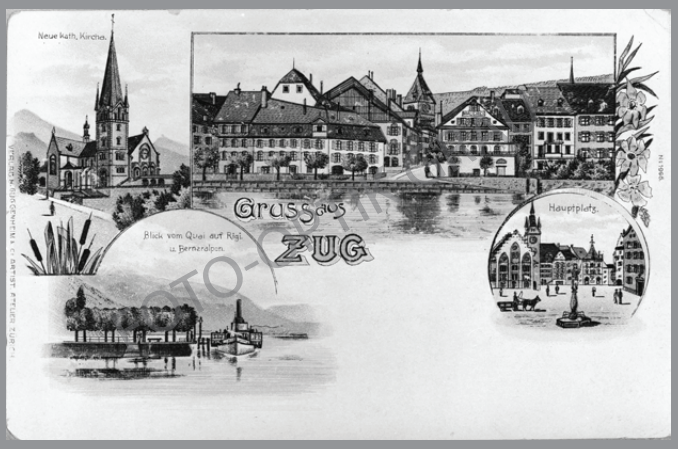
Nr.314



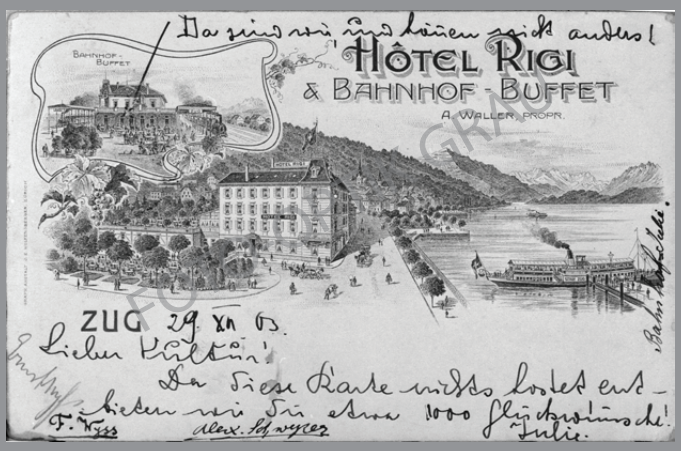
Nr.315

Nr.316

Nr.317

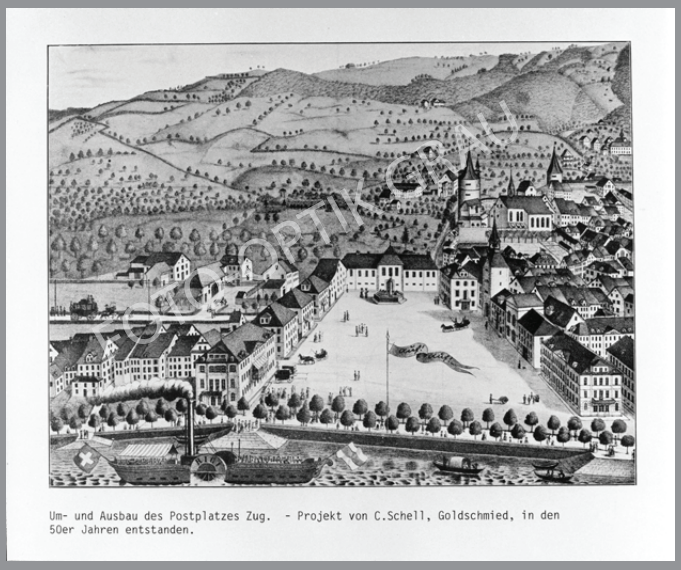


Nr.318



Nr.319

Nr.320



Um- und Ausbau des Postplatzes Zug. - Projekt von C.Schell, Goldschmied, in den 50er Jahren entstanden.

Nr.321

Nr.322

Nr.323

Nr.324

Nr.325

Nr.326

Nr.327

Nr.328

Nr.329

Nr.330

Nr.331

Nr.332

Nr.333

Nr.334

Nr.335

Nr.336

Nr.337

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.338

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.339

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.340

FOTO-OPTIK GRAU

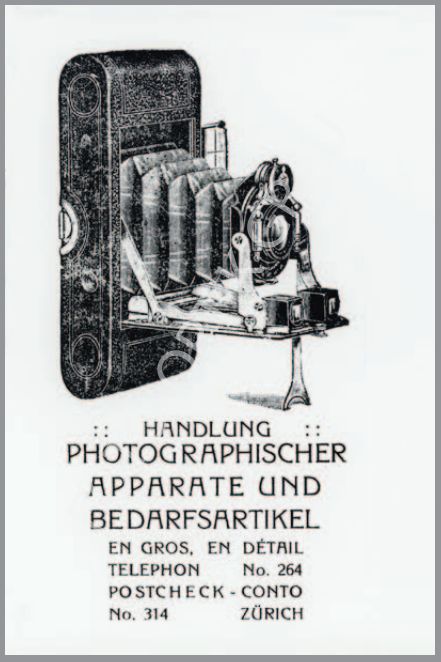
Nr.341

Nr.342

PHOTOGRAPHIE „HELIOS"

INHABER H. GRAU ZUG FILIALE IN BAAR

Nr.343



Nr.344

FOTO-OPTIK GRAU

Nr.345

Nr.346

Nr.347

Nr.348

PREISLISTE ARCHIVIERUNG ALT ZUG

FORMAT	PREIS PRO STÜCK	LIEFERZEITEN
9 x Cut	CHF 8.00	2 Tage
10 x Cut	CHF 12.00	2 Tage
13 x Cut	CHF 18.00	2 Tage
20 x Cut	CHF 33.00	2 Tage
24 x Cut	CHF 68.00	3 Tage
30 x Cut	CHF 79.00	3 Tage
35 x Cut	CHF 110.00	3 Tage
50 x Cut	CHF 144.00	3 Tage

Ein Expresstermin in Absprache mit dem Labor ist möglich.
Expresszuschlag + 50% auf Normaltarif.

Einfach und unkompliziert per Mail bestellen!

Mail an: labor@foto-optik-grau.ch

Folgende Angaben benötigen wir von Ihnen:

- Vor- und Nachname
- Adresse
- Format des gewünschten Bildes
- Foto in Glanz oder Matt (wenn das Bild eingerahmt wird, empfehlen wir das Bild matt drucken zu lassen. Spiegelt sonst hinter dem Glas!)

Nr.349

FOTO OPTIK

GRAU

FOTO-OPTIK GRAU AG
BUNDESPLATZ 2
CH - 6301 ZUG

TEL 041 710 15 15
FAX 041 710 15 16
MAIL INFO@FOTO-OPTIK-GRAU.CH

WWW.FOTO-OPTIK-GRAU.CH