

**Zeitschrift:** Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift  
**Band:** 4 (1900)  
**Heft:** 25-26

**Artikel:** Reisen um die Welt  
**Autor:** Iten, J.J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-575493>

#### **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:** 07.02.2026

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



Reisen um die Welt.

„Zur billigen Charlotte, Straße Vivienne Nr. 1328, berühmt durch ihre Hosenknöpfe, Fabrikmarke und Patent Bayard.“

Was die „Fabrikmarke und das Patent Bayard“ bedeuten sollten, erläuterte dann noch eine herrliche Wiedergabe dieser Fabrikmarke, die in ihrer natürlichen und geschichtlichen Größe gerade unter der Geschäftskarte der billigen Charlotte aufgeklebt war. Denn hier sah man den berühmten Ritter Bayard abgebildet, den „Ritter ohne Furcht und Tadel“, der auf dem Felde der Ehre zu Tode getroffen ward. Die billige Charlotte hatte auf ihrer Fabrikmarke diesem Spiegel französischer Rittershaft, statt der unbequemen eisernen Beinschienen weite Pumphosen verliehen, wie sie zu Bayards Tagen die deutschen Landsknechte trugen. An diesen Hosen gewahrte man die patentierten Hosenknöpfe der billigen Charlotte, und im Bewußtsein des Wertes dieser Knöpfe legte der tapfere Ritter sein Haupt zum Sterben nieder mit dem trostreichen Stufe: „Alles ist verloren, nur die Hosen nicht!“ Die Worte waren offenbar dem berühmten Ausspruch des Königs Franz I. von Frankreich nach der Schlacht von Pavia (1524) sehr frei nachgebildet: „Alles ist verloren, außer der Ehre!“

Die Generalin geriet bei diesem Anblick in einen jähn Wechsel der Stimmungen. Sie lachte und weinte abwechselnd, blickte aber selbst unter Thränen mit glückseligem Gesichtsausdruck nach ihrem Gatten, zog aus dem Portemonnaie das Anfangsbruchstück der von dem Paket losgelösten Karte, hielt dieses Bruchstück unter und auf die Geschäftskarte der billigen Charlotte und nickte glücklich dazu.

„Siehst du, Amélie, wie genau alles stimmt,“ sprach dabei nun gleichfalls in fröhlicher Stimmung ihr Gatte. „Mein lieber Kamerad von St. Chr., Oberst Mirostais, sandte mir

dieses für das ferne Tongking wirklich kostliche Geschenk — 288 Hosenknöpfe noch in der Stunde unserer Abreise von Paris, mit dieser seiner Karte hier, Amélie, und hatte von der Geschäftskarte der billigen Charlotte am Außenrand des Paketes alles bis auf ihren Vornamen offenbar nur deshalb abgerissen, weil, wie üblich auf dieser Karte der Preis für die in dem Paket enthaltene Knopfmenge vermerkt gewesen war“ —

„O, kein Wort mehr, lieber, guter, engelsgeduldiger Henry!“ rief jetzt aber die Gattin, indem sie ihren Mann leidenschaftlich unarmte und küßte. „O, wie viel, wie schweres habe ich dir abzubitten! Wie konnte ich nur so leichtfertig an deiner Treue, deiner Ehrenhaftigkeit zweifeln? Kannst du, willst du mir verzeihen, Henry?“

Sie schluchzte die letzten Worte unter einer Flut von Thränen hervor.

„Teure Frau! Ich habe nichts zu verzeihen, erwiderte er, sie zärtlich an sich drückend, „ich hätte dir deinen Irrtum und Kummer ersparen können und sollen, indem ich dir einfach schrieb, was in dem Paket enthalten sei, das ich von dir erbat. Aber ich mußte die Zeilen damals in verwünschter Eile und bei hirnverwirrender Sonnenglut auf das Papier werfen. Und nun Gott Dank und Preis, daß er uns in alter Liebe wieder vereinigt hat! Ich bin stolz und glücklich, daß ich mit Gottes Hilfe den Sieg über die Schwarzflaggen erstritten habe, denn dieser Sieg ehrt meine braven Soldaten, unser teures Frankreich und mich selbst. Aber ich bin noch stolzer und glücklicher, daß ich die bösen schwarzen Flaggen vom Haupt meiner lieben Frau gescheucht habe! Gehen wir zu unsfern guten Kindern, Amélie!“

In inniger Umschlingung verließen die Beiden das Zimmer.

## Reisen um die Welt.

Mit Bild.

Im Anschluß an das erste Vierteljahrhundert-Jubiläum des Weltpostvereins und in der Voraussetzung, daß Leser der „Schweiz“ ein Interesse darin finden, erlaube ich mir beifolgend eine Weltpostkarte zu übermachen, die vor 20 Jahren, also in

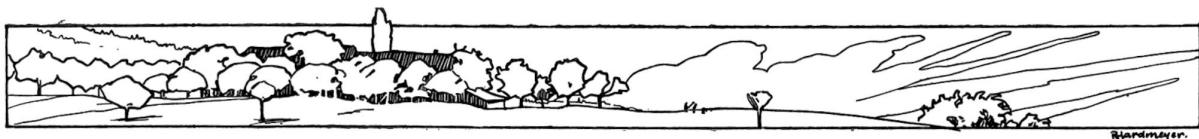
den ersten Jahren der Gründung des Weltpostvereins, die Reise um die Welt mache.

Abgesandt wurde diese am 19. Juni 1880, morgens 10 Uhr, langte in St. Louis (Amerika) am 5. Juli, San Fran-



Die Probe der Taufbitte.  
Bleistiftzeichnung von † E. Steiner, Winterthur.  
(Kupferstichkabinett Winterthur).





Handmeyer.

ciso am 12. Juli, Melbourne am 3. September, wo sie 13 Tage auf Abgang des Schiffes zu warten hatte, Bombay am 10. und Mangalore (Britisch Indien) am 15. Oktober an. Von da führt ihr letzter Weg via Brindisi-Italien nach dem Ausgangspunkte Ginfiedeln, wo sie am 12. November, abends 9 Uhr ankam. Die Reise dauerte 146 Tage und 13 Stunden, oder abgerechnet des Aufenthaltes in Melbourne 135 Tage und durchschiffte sie in der Zeit den Atlantischen, Großen und Indischen Ozean, den Suezkanal und das Mittelmeer.

Nachdem die Einführung des Portos von 10 Cts. für die Weltpostkarte und 25 Cts. für Briefe allgemein geworden, so unternahmen im Juni bis Dezember 1893 Postkarten und Briefe auf den drei direkten Wegen die Reise um die Welt abermals. Alle Errungenheiten des Verkehrswesens während den Jahren 1880—1893 zeigen sich bereits, da die Reisen

1. Ginfiedeln-Yokohama via Brindisi 41 Tage und Yokohama-Ginfiedeln via Vancouver 35 Tage, also total 76 Tage,
2. Ginfiedeln-Yokohama via Brindisi 47 Tage und Yokohama-Ginfiedeln via Victoria-Tacoma 34 Tage, oder 81 Tage und

3. Ginfiedeln-Yokohama via Brindisi 45 Tage und Yokohama-Ginfiedeln via San Francisco 31 Tage, oder ebenfalls 76 Tage Zeit erforderten.

Das neue Jahrhundert stellt uns abermals große Neuerungen im Weltverkehr durch den Bau der transsibirischen Eisenbahn in Aussicht, von der in diesem Jahre die Strecken Tscheljabinsk bis zum Baifalze und in Transbaikalien von der Station Mussowaja bis Sejetensk mit 4081 Werst eröffnet und dem Verkehr übergeben wurden. Selbst die gegenwärtigen chinesischen Wirren werden den Bau nicht aufhalten, oder vielleicht nur befordern können, daß diese größte Bahn der Erde von Ostende bis Wladivostok mit total 14191 km fortgefeiert wird und die Reise um die Erde in nur zirka 30 Tagen ermöglicht.

Was vor Jahren vielen eine Unmöglichkeit erschien, gelangt zur Verwirklichung und alle bisherigen Fahrten in 70 bis 80 Tagen können als Bummeli bezeichnet werden und was würde Vasco da Gama zu dieser Überlandbahn sagen, der am 8. Juli 1497 seine Expedition via Kap der guten Hoffnung ausüstete und den direkten Seeweg nach dem Osten suchte — und was Magelhaens, welcher sich von 1519—22 auf der ersten Reise um die Welt befand? S. J. Iten, Ginfiedeln.

## Die Palästinafahrt

Nachdruck verboten.  
Alle Rechte vorbehalten.

Ritter Ludwig Tschudi von Glarus 1519.

Eine in der Schweizergeschichte bekannte Persönlichkeit ist der große Geschichtsschreiber Aegidius Tschudi, der einstens viel geprägte und in jüngster Zeit ebensoviel angefochtene Glarner Staatsmann. Nur selten jedoch wird der Name seines älteren Bruders Ludwig genannt. Seine Verdienste sind allerdings nicht auf wissenschaftlichem Gebiete zu suchen. Was er an Ehre und Ansehen gewann, verdankte er in erster Linie seiner kriegerischen Tätigkeit. Daneben machte er sich in seinem Heimathale und in weiteren Kreisen dadurch bekannt, daß er anno 1519 in Gesellschaft mehrerer anderer angesehener Eidgenossen eine Pilgerfahrt nach dem heiligen Lande unternahm und glücklich zu Ende führte. Eine Reise nach Jerusalem galt damals — und mit Recht — als ein gefährliches Wagnis, und wer heil zurückkehrte von den geheiligen Stätten, der genoß bei seinen Mitbürgern ohne weiters ein höheres Ansehen. So auch unser Ludwig Tschudi. Was er auf seiner Fahrt sah und erlebte, das schrieben er und sein Freund und Reisegefährte, der mailändische Edelmann von Landriano, Tag für Tag auf. Diese ausführlichen Notizen arbeitete dann Ludwigs Bruder Aegidius zu einer vollständigen Reisebeschreibung aus; in etwas veränderter Form ließ sie ihr Bervandter Melchior Tschudi der Jüngere im Jahre 1606 zu Korschach drucken. In treuerziger Weise erzählt uns das Buch die Erlebnisse der Pilger und wirft manches Licht auf die Zustände jener Zeit; langsam wird es da, wo heilige Orte und Reliquien beschrieben sind, indem es sich hier auf die ausführlichen Berichte gelehrter Palästinapilger aus früherer Zeit stützt. Bevor wir nun Ludwig Tschudi an Hand seiner Reisebeschreibung nach Jerusalem begleiten, mögen noch einige Bemerkungen über seinen Lebensgang eingeschaltet werden, die zum bessern Verständnis einzelner von seinen Angaben dienen.

Unser Palästinafahrer entstammte einer kriegerischen Familie; mit seinem Vater Ludwig beteiligte er sich 1513 an dem ruhmvollen Zuge nach Novarra; zwei Jahre später focht der Vater als Hauptmann eines Glarnerfahneins in der blutigen Riesenschlacht von Marignano; sein ältester Sohn soll dort gefallen sein. So ist es begreiflich, daß auch der jüngere Sohn Ludwig die Liebe zum Kriegshandwerk in sich trug. Als Kürassier stand er im Dienste des Herzogs Maximilian von Mailand (1512—1515), und auch nach dessen Vertreibung blieb

er in der Lombardei, indem er sich vom französischen König Franz I. anwerben ließ, und unter dem berühmten Marschall Jean-Jacques Tribulce als Kommandant einer Schaar Reisiger diente. Nachdem er 1519 die genannte Pilgerfahrt ausgeführt hatte, kämpfte er als Hauptmann wiederum unter französischer Fahne. Schwer verwundet geriet er 1525 in der Schlacht von Pavia in Gefangenschaft, und erlangte die Freiheit nur durch die Erlegung eines schweren Lösegeldes. Nun kehrte er nach der Heimat zurück und nahm seinen Sitz in der Herrschaft Ortenstein in Bünden, die er schon früher an sich gebracht hatte. Doch erlaubte er bereits 1527 der Gemeinde, sich loszukaufen. Dafür erwarb er im folgenden Jahre Schloß und Herrschaft Gräplang bei Flums in der Grafschaft Sargans. Dort starb er am 12. Januar 1530. Als ein ausgezeichneter Kriegsmann, als offener und ehrlicher Charakter war er bei seiner Umgebung bekannt gewesen. Seine schlichte, ungezogene Frömmigkeit, die in der Beschreibung seiner Pilgerreise zu Tage tritt, bewahrte ihn, den Altgläubigen, davor, gegen die Anhänger des neuen Glaubens so schroff aufzutreten, wie sein Bruder Gilg. Daß er bei all den Ehrungen, die ihm erwiesen wurden, ein einfacher, bescheidener und liebenswürdiger Mann und Gelehrter blieb, können wir ebenfalls seinem Reisebericht entnehmen. Dieser erzählt uns über die Vorbereitungen zu der Fahrt und deren Verlauf folgendes:

Lange schon hatte Ludwig Tschudi die Absicht gehabt, zur Ehre Gottes und zur Bühnung seiner Sünden das heilige Grab zu Jerusalem zu besuchen, und als er nun hörte, daß Herr Peter Falk, Schultheiß zu Freiburg im Breisgau, der schon einmal dort gewesen und alda Ritter des heiligen Grabes geworden war, wiederum willens sei, hinzufahren, so begrüßte er dies Vorhaben mit Freude. Er gewann noch eine Reihe anderer Personen als Fahrtteilnehmer, und Mitte März 1519 beschlossen sie ihrer 16 auf einer Versammlung zu Baden, im Mai abzureisen und um die Auffahrt herum sich in Benedig zusammenzufinden. Bereitwillig gab ihnen die in Zürich versammelte Tagfassung Empfehlungsbriebe mit an den Herrn von Lautrec, französischen Statthalter in Mailand, und an Herzog und Herrschaft zu Benedig.

So ritt denn Ludwig Tschudi am 20. Mai wohlgemut mit einem reisigen Diener von Glarus ab und gelangte über Ein-