

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 14 (1910)

Rubrik: Illustrierte Rundschau

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

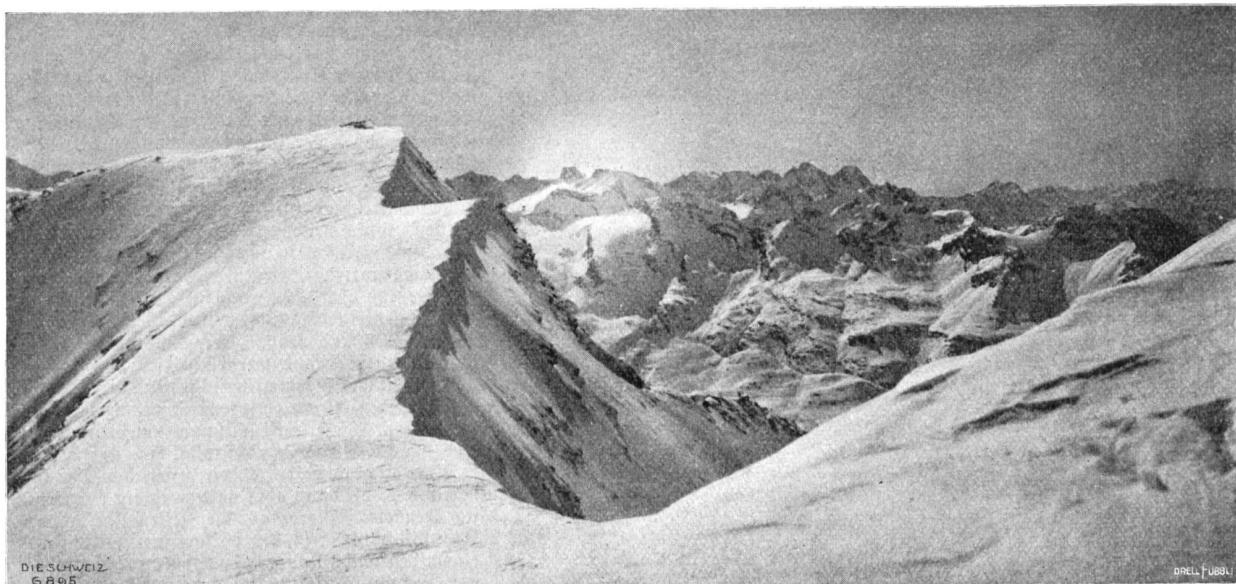
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.01.2026

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



DIE SCHWEIZ
6895

DREI FÜSSE

Piz Corvatsch in der Berninagruppe.

Politische Übersicht.

Mit der Lust zum Reden ist dem deutschen Kaiser auch die Lust zum Reisen wiedergekehrt. Seit einigen Wochen beständig auf der Fahrt, hat er in den letzten Tagen dem Jagdvergnügen auf den Besitzungen des Erzherzogs Friedrich zu Bellye in Ungarn obgelegen und sodann dem Kaiser Franz Josef den verspäteten Gratulationsbesuch zum 80. Geburtstag abgestattet. Die ihm von der Stadt Wien erwiesene Ehrung, den bisherigen Parkring nach ihm zu benennen, entflammt den Kaiser, der für alle derartigen Aufmerksamkeiten eine wahrhaft rührende Empfänglichkeit und Dankbarkeit hat, zu einer der schwungvollsten Ansprachen, die zweifellos die Begeisterung und Verehrung der Wiener für ihn aufs neue entfachte.

Zwischen hatte in der alten Kaiserstadt ein Fürst im Reiche der Kunst nach qualvollem Leidenskampfe den Geist aufgegeben. Josef Kainz, von Kaisern und Königen bewundert, von einer ungezählten Schar von Freunden verehrt, hatte längst im Feuerofen unzägbarer Schmerzen die Nichtigkeit aller irdischen Ehren und Freuden erkannt. Die Erfüllung seines heiligsten Wunsches, die kaiserliche Ernennung zum Regisseur, sie nahte ihm endlich auf dem Sterbebett. Ein gleichgültiger Blick auf das Dokument mit der kaiserlichen Unterschrift und eine müde Handbewegung: „Weg damit!“ Was war die Tragik all der Helden, die Josef Kainz so unvergleichlich auf der Bühne dargestellt, verglichen mit der Tragik seines eigenen Lebens und Sterbens?



† Professor Dr. Karl Dändliker.

* Zürich, Ende September 1910.
Das alte Zeppelin-Fech! Ist nicht ein heimückischer Zugfall, so muß dafür eine grobe Fahrlässigkeit den wundervollen Luftschiffen des vielgeprüften Grafen zum Verhängnis werden. LZ VI ist nicht mehr, es lebe LZ VII! Und mögen alle feindlichen Mächte zwischen Himmel und Erde sich verschworen haben gegen Zeppelin: es wird jedes verbrannte Luftschiff als Phönix neu erstehen.

Nicht eben sehr taktvoll war die Idee, einen Extrazug ehemaliger deutscher Krieger nach Paris zu veranstalten zur Einweihung des Württemberger Schlachtdenkmals bei Champs-Élysées. Es mußte die französische Regierung selbst den Deutschen mit einem förmlichen Verbot jeder größeren Veranstaltung begreiflich machen, daß man auf die Gefüle eines Besiegten Rücksicht zu nehmen und an noch nicht verbarbarte Wunden des nationalen Stolzes nicht zu rühren hat.

Umgekehrt haben wir Schweizer uns einmal zu beklagen über französisch-italienische Taktlosigkeiten. Das von der Walliser Regierung erlassene und rechtzeitig bekannt gegebene Verbot, am Vortag = Vormittag das Schaufliegen über den Simplon zu eröffnen, ist der willkommene Vorwand zur Erklärung des Fiasco der ganzen Veranstaltung, die nur deshalb mißlungen ist, weil sie für den heutigen

Stand der Flugtechnik unerfüllbare Aufgaben stellte. Der erste Blick, den der Meister des Höhenrekords von seinem Blériot in die unverhüllten Schrecknisse der Hochalpenwelt tat, genügte, um ihn schaudernd zurückkehren zu lassen. Wenn also die mit dem

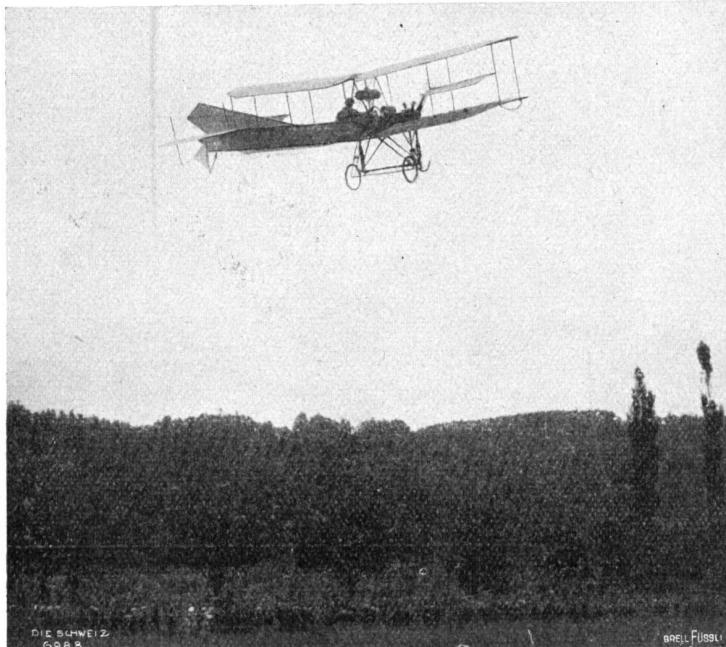
Betttag unter Toben und Wettern sehr unheilig eröffnete Flugwoche von Bregenz zur richtigen Flugwoche ward, so ist daran nicht allein die schweizerische Fremdenindustrie und die Walliser Regierung schuld...

Doch halt! Wer sagte etwas von Mislingen? Die Tinte

war noch nicht trocken von diesen Zeilen, als das Telegramm eintraf, daß Chavez den Simplon überflogen hat. Mit seinem Leben bezahlte er den Sieg; aber unsterblichen Ruhm trägt er nun doch davon. Nichts kennzeichnet besser die Größe seines Wagnisses als der Skeptizismus aller „Kundigen“ in den vorangegangenen Tagen.

Lausanne hat der VIII. schweizerischen Landwirtschaftlichen Ausstellung eine Stätte bereitet, welche die Bewunderung aller Besucher verdient. Aber nicht minder gilt dies von der Ausstellung selbst, die von hoher Blüte des landwirtschaftlichen Gewerbes im Schweizerlande zeugt und namentlich auch von ihrer Durchdringung mit modernem, wissenschaftlichem Geiste, der in Erkennnis der tiefsten Zusammenhänge im Leben der Natur so manchen „guten“ altwärtigen Brauch von Grund aus umgestaltet. Der offizielle Tag, der 15. September, gab aber wiederum den Anlaß zu frohem Beisammensein der Eridgenossen aller Gauen des Vaterlandes und brüderlichem Austausch der Gedanken deutscher und welscher Art.

Mit einiger Neugier verfolgt man den Verlauf der in Athen eröffneten griechischen National-Versammlung. Sie erweckt seltsame Erinnerungen an eine andere National-Versammlung, bei der im Beginn auch noch kein Wort gegen die Dynastie verlautete, die dann aber bald zu ihrem Verderben sich wendete. Allerdings, die Zeiten sind andere, Athen ist nicht Paris, und schlimmsten Falles stehen einem bedrohten König Eisenbahn und Dampfboot zur Verfügung, nicht bloß die mittelalterliche Postkutsche. Soll die National-Versammlung sich zur konstituierenden erklären, oder soll sie sich mit der bescheidenen Rolle einer Revision der Verfassung begnügen? Das ist die Frage, um deren Lösung man sich zur Zeit im Ratsaal von Athen nicht bloß mit Worten streitet, sondern mit Händen und Füßen rauft. Vom Ausgang hängt auch das Schicksal eines Königshauses ab.



Flugwoche in Luzern. Vallon auf Sommer-Zweidecker kurz nach dem Aufstieg.
Phot. Willy Schneider, Zürich.

Totentafel * (Vom 9. bis 24. September). Wir haben noch nachzuholen vom 7. September den Tod des ausgezeichneten Gelehrten Dr. August Blüß in Langenthal, des Bearbeiters der *Fontes rerum Bernensium*, eines unermüdlichen Forschers, dessen stiller Arbeit jeder Freund der vaterländischen Geschichte Dank schuldet.

Am 9. September ist in Genf der 84jährige Emanuel Christen-Pfisterer, Pfarrer der deutsch-evangelischen Gemeinde daselbst, verstorben.

Am 10. September starb ebenfalls in Genf der Theologe Max Doret, seines Alters 68 Jahre, noch auf dem Sterbebett beschäftigt mit den Gramenarbeiten seiner Schüler. Zum Lehrer und Erzieher der studierenden Jugend war er durch persönliche Erfahrung, reiches Wissen und große Bereitsamkeit wie wenige begabt.

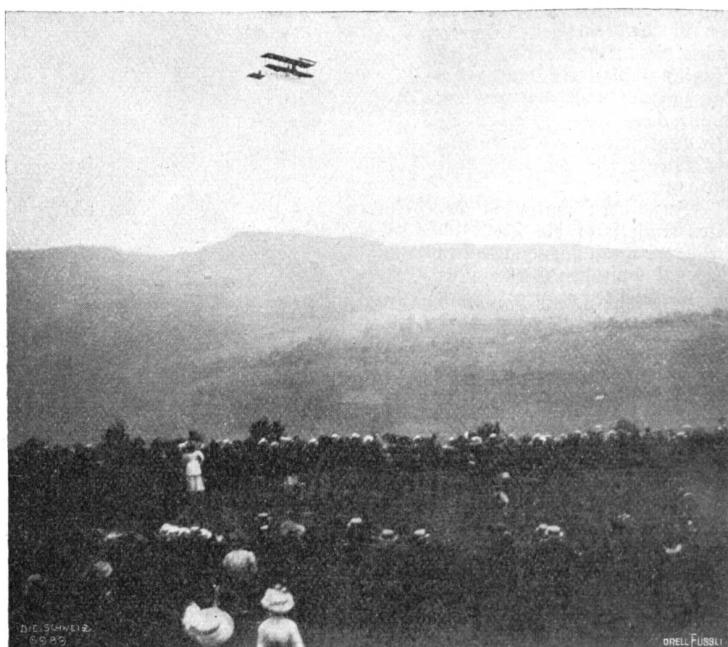
Am 14. September verlor Zürich seinen Geschichtsschreiber Prof. Dr. Karl Dändliker in Küsnacht, der nach langer und fruchtbare Lehrertätigkeit am Lehrerseminar und an der Hochschule Zürich unerwartet, nach kurzer Krankheit, erst 61 Jahre alt, abberufen wurde. Das ganze Schweizervolk kennt und schätzt seinen Namen und bewundert den Fleiß, den strengen Gerechtigkeitsinn und die warme patriotische Hingabe, die aus seinen Werken hervorleuchtet.

Am 17. September wurde in Langenthal von einem Herzschlag Oberförster Eduard Ziegler weggerafft. Den begeisterten Forstmann und Naturfreund, der ein Alter von nur 50 Jahren erreichte, beträufert ein großer Freundeskreis.

Am 20. September starb in Luzern Ständerat Rinaldo Simen, 61 Jahre alt. Sein Name wird mit der Geschichte seines Heimatkantons, dem er in den höchsten Staatsämtern diente, immer

verknüpft bleiben. Durch sein maßvolles, hingebendes Wirken hat Simen auch diejenigen zu Freunden gemacht, die ihn seiner Rolle bei der Tessiner Revolution wegen heftig befehdeten.

Am 20. September in Gais der hochgeachtete alt Nationalrat Hoffstetter-Kern im Alter von 83 Jahren.



Flugwoche in Luzern. Vallon auf Sommer-Zweidecker in ca. 300 Meter Höhe.
Phot. Willy Schneider, Zürich.

Chavez' Simplonüberfliegung im Aeroplane.

Die Riesen schwingen der Aviatik greifen ins Unendliche, ins Unbegrenzte aus: Meere und Länder werden überflogen, in schwindelnde Höhen lassen die Piloten ihre Maschinen steigen, und nunmehr ist es einem der kühnsten Flieger, dem Peruaner Geo Chavez gelungen, der Alpen Meister zu werden und mit seinem Apparat allen Winden und Wettern zum Trost in grandiosem Höhenfluge über den Simplon vom Wallis aus nach Italien zu gelangen. Freilich, lange Tage sollte sich Chavez seines Triumphes, des ihm plötzlich gewordenen Welt-ruhmes nicht freuen; heute liegt er stumm auf der Bahre, das letzte, bedeutendste Opfer der Aviatik, ein Mann mehr in der von Tag zu Tag wachsenden langen Liste der Stariden, die ein grollender Wind, ein zürnendes Wetter mit einem Hauch niederschüttete und erdrückte. Wohl keine Katastrophe auf dem Gebiete der Luftschiffahrt hat die Menschen je so bewegt wie dieses tragische Ereignis von Domodossola, das die letzte Etappe des Siegeszuges der Technik, das Höchste menschlichen Willens und Könnens, zugleich aber auch die Vernichtung eines jungen Menschenlebens darstellt, das für eine Aufgabe, deren Lösung unmöglich schien, in die Schanze geschlagen wurde. Ein Denkmal, liest man, wollen die Domodossolane auf der Stelle errichten, auf der Chavez mit seinem Apparat niederging; nunmehr wird es der Denkstein für einen Toten werden.

* * *

Mit dem Fluge Chavez' über den Simplon ist das Unmögliche zum Ereignis geworden; denn wer über die Tage der Krieg-Mailänder Flugwoche vom 18. bis 24. September am Startplatz und auf Simplonkulfm weilte, wußte die Winde in den verschiedenen Tälern und Schluchten heulen höre, die Stürme miterlebte, die auf der Höhe rassten und rüttelten, konnte nimmermehr glauben, daß es ein Mensch auf einem zerbrechlichen Fahrzeug wagen würde, der gewaltigen Natur da oben etwas abzutrotzen. Und dieser Glaube wurde wohl bei allen zur Gewißheit, als Chavez nach einem ersten mißlungenen Versuch, der trotz allem zu einer der grandiosesten Leistungen auf dem Gebiete des Fluges gehört, selbst resigniert erklärte, es sei ein tolles Unterfangen, hier siegen zu wollen, und nur der Mensch, dem nichts an seinem Leben liege, könne hierbei den Tod als Siegespreis gewinnen. Nun ist er selbst dieser Sieger geworden, aufgestachelt durch die Einflüsterungen des Ruhmes, hinausgejagt durch den Gedanken, es möchte ihm ein anderer zuvor kommen und ihm den Weltmeisterstitel entreißen. So stieg er in einem vierten Versuch Freitag den 23. September wiederum auf, trotzdem den ganzen Tag vorher das ungünstigste Wetter geherrscht und auf Simplonkulfm ein Schneesturm gehauft hatte, und diesmal gelang es ihm wirklich, das Meisterwerk zu vollbringen, die gefährdende Saltinen, die nicht minder gefährliche Gondoschlucht zu überfliegen, auf der Höhe des Passes den wirbelnden, unberechenbaren, ständig wechselnden Lokal- und Fallwinden zu entgehen, der Kälte zu trotzen und auf italienisches Gebiet hinüberzukommen. Dort aber war die Kraft und das Können

des fliegenden Menschen erschöpft, die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht; er stürzte über dem Flugplatz von Domodossola aus der Höhe von etwa 15 Metern zu Boden und erlag nach qualvollen drei Tagen schweren innern und äußern Verletzungen. Sein Schicksal packte die ganze Welt, sein Tod mußte alle bewegen; wo ein unbeschreiblicher Jubel hätte einzagen sollen, erlöste heute die Wirkung des Trauermarathons, an Stelle des Kranzes für den Sieger tritt die Palme, an Stelle begeisterter Toaße und taufigfältiger Gratulation das Register jener, die nicht wiederkehren, und der Totengräber. „Der Mensch verläßt die Götter nicht!“ werden zwar jene zitieren, die Chavez' kühnes Unterfangen, seine letzte Tat als Aviatiker nicht begreifen, nicht verstehen können, die von frevelhaftem Leichtsinn sprechen und von der Verantwortlichkeit derer, die den Plan ausgeheckt; die andern aber, die ein besseres Ohr, ein schärferes Auge haben für das Rauichen der neuen Zeit, für das Kommen neuer Bewegungen, wissen, daß auch dieses Leben nicht nutzlos geopfert wurde und daß es dem Boden dienen muß, aus dem das Zukünftige sprühen wird, erkennen, daß mit Chavez' Sieges- und Todesflug ein weiterer gewaltiger Schritt vorwärts gethah, ein neuer Rekord,

dass dieser neueste Triumph menschlichen Könnens und technischer Kraft schon wieder nach dem nächsten ruft. Als ein moderner Pionier ist Geo Chavez verblüft, wie Dutzende vor ihm. Dafür, daß sein Name niemals vergeßt wird, spricht das gewaltige Interesse der ganzen Welt an dem Ereignis, das sich zum Teil auf schweizerischem Boden abspielte; dafür spricht aber vor allen Dingen die Leistung selbst, die nicht nur als eine sportliche, sondern vereinst wohl auch als eine kulturelle Großtat in das Buch der Weltereignisse eingetragen werden wird.

* * *

Ganz abgesehen von seinem düstern Ausgang hat der Wettsflug in Bregg wenig angenehme Erinnerungen zurückgelassen, da eine Reihe widerlicher Reibereien und Differenzen zwischen dem Mailänder Haupt- und dem Bregger Lofalfomiee den geordneten Verlauf der Veranstaltung von Anfang an erheblich störte. Neben den Unständen finanzieller Art, die schließlich aber beigelegt



Geo Chavez auf Blériot-Eindecker überfliegt in ca. 2000 Meter Höhe die Simplonstraße gegen den Kaltwassergletscher-Monte Leone.



Geo Chavez in seinem Hangar in Bregg.
Phot. Willy Schneider, Zürich.

werden konnten, bildete den größten Stein des Anstoßes der Tag des Flugbeginnes, der 18. September. Als im Frühjahr dieses Jahres von Mailand aus das Projekt einer Alpen-übersiegung von Brieg aus nach Mailand in Brieg bekannt und ein Komitee daselbst gebildet wurde, übersahen dessen Mitglieder, daß auf den geplanten Sonntag der eidgenössische Fuß- und Betttag fiel; sie wurden ihren Lapsus leider erst so spät gewahr, daß die Mailänder erst etwa acht Tage vor Beginn der Flugwoche davon Kenntnis erhielten, daß der Beginn der Flugwoche dieses kirchlichen Feiertages wegen um einen Tag verschoben werden müsse, da eine Freigabe dieses Tages begreiflicherweise bei den kantonalen Behörden nicht zu erreichen war. Dieses zugegebene Übersehen des Brieger Komitees quittierte das italienische Komitee — wenigstens dessen Großteil — mit pöbelhaften Anrepoleien und Beleidigungen unserer Behörden und unserer Presse und mit einer wenig Bildung und Takt verratenden Art des Benehmens in Brieg, und es kam dabei zu Szenen, die fast zur sofortigen Sästierung der ganzen Flugwoche seitens des Brieger Komitees geführt hätten, da den Leuten von jenseits der Berge der elementare Begriff der Respektierung geleglicher Vorschriften und behördlicher Anordnungen nicht beizubringen war. Sie beharrten darauf, daß am Sonntag früh gestartet werde, und es bedurfte der Drohung mit polizeilicher Gewalt, daß ein öffentlicher Skandal vermieden wurde. Als dann die ersten Flugversuche am Montag nicht gelangen und die Ansicht immer mehr Boden gewann, daß bei dem heutigen Stand der Aviatik an ein Gelingen des Simplonfluges wohl noch nicht zu denken sei, da blies fast die gesamte italienische Presse mit Macht in das Horn des Hornes und jammerte darüber, daß die Aviatiker den Sonntagmorgen zwangsläufig aus Interessen der schweizerischen Hotelindustrie unbenutzt hätten verstreichen lassen müssen, an welchem Tage der Flug nach ihrer Ansicht zweifelsohne tadellos gelungen wäre. Demgegenüber ist nun mit allem Nachdruck festzustellen, daß just an diesem Tag eine Übersiegung der Alpen kaum gelungen wäre; das Wetter war zwar ausnehmend schön; auf der Höhe des Simplon aber herrschte ein ungemein starker Wind, der dem Flieger leicht zum Verhängnis geworden wäre und der an Stärke den des kommenden Tages weit übertraf. Diese starken Winde im Bereich der Berge und Schluchten waren es ja

dann auch, die dem Piloten fünf Tage später derart zusekten, daß er die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor und zu Boden stürzte.



Geo Chavez auf Bleriot-Eindecker über dem Startplatz Ried-Brieg in etwa 1800 Meter Höhe. Phot. Willy Schneider, Zürich.



Taddeoli auf Dufaux-Eindecker vollführt einen Schauflug in Brieg.
Phot. Willy Schneider, Zürich.

Montag vormittag unternahmen alsdann Chavez sowohl als der zweite einzige noch in Frage kommende Konkurrent, der Amerikaner Weymann, die ersten Versuche. Wenige Minuten nach sechs Uhr früh morgens erhob sich Chavez auf dem ideal gelegenen Startplatz bei Ried-Brieg nach kurzen Anlauf in die Lüfte, schraubte sich in imposanten Spiralen auf etwa 2000 Meter Höhe und verschwand unter dem tosenden Jubel der Zuschauer über dem Rothwald gegen Simplonfjord zu. Doch schon nach wenigen Minuten tauchte er zur allgemeinen Überraschung plötzlich wieder über den Kronen der Bäume auf, just in dem Moment, da auch Weymann einen Aufstieg unternommen hatte, und er

landete nach virtuos gelungenem Gleitflug nach einer Gesamtzeit von 21 Minuten 25 Sekunden in nächster Nähe des Startplatzes, woselbst auch Weymann wenige Minuten nachher niederging. Chavez, der von der in der Höhe herrschenden Kälte stark mitgenommen aussah, erklärte, daß starker Wind und die allzu große Kälte ihn zum Rückzug gezwungen hätten, und er äußerte schwere Bedenken, ob es bei den fast von Minute zu Minute wechselnden Windverhältnissen überhaupt möglich sein werde, den 2003 Meter hohen Paß zu traversieren. Bei seinem trotz dem Wissenden grandiosen Fluge wurde als höchste Höhe gegen 2200 Meter registriert, die für die Übersiegung des höchsten Simplonpunktes vollkommen genügt hätten. Die drei nächsten Tage verstrichen dann vollkommen resultatlos, und da sich das Wetter zusehends verschlechterte und die Aviatiker sich von Tag zu Tag pessimistischer äußerten (fünf der gemeldeten sieben Flieger erschienen überhaupt nicht am Start), so konnte man schon Mitte der Woche annehmen, daß die Brieg-Mailänder Flugwoche ihr vorzeitiges Ende bereits erreicht habe, und weitauß die größte Zahl der sich in Brieg aufhaltenden Fremden und fast alle Journalisten reisten mißmutig ab. Denn die kleinen zur Aushülse eingeschobenen Schauflüge des schweizerischen Aviatikers Taddeoli auf einem Dufaux-Apparat, so flott sie gelangen und so dankbar sich das Publikum dafür zeigte, konnten das große sportliche Manko natürlich nicht ersetzen. Und dann kam der

unglückselige Freitag mit lachendem Sonnenschein und den von Italien herübertelephonierten günstigen Wetteraussichten; noch einmal wollte es Chavez versuchen, er zog seinen Apparat aus dem Hangar und startete kurz nach 1 Uhr zum dritten und letzten Mal. Kaum eine Stunde später eilte die Nachricht in alle Welt, daß er den Simplon überflogen habe; nur wenige Minuten später aber folgte die zweite Botschaft von seinem Unfall und drei Tage nachher die Meldung seines Todes. Die Aufgabe war selbst für den künftigen aller Piloten zu hoch; wohl ließen ihn die zürnenden Geister der Berge über den Gipfel hinüber und gönnten ihm, einen Augenblick das Ziel, den winkenden Sieg zu sehen; dann aber holte eine Riesenfaust zum letzten entscheidenden Schlag aus und traf ihn tödlich. Tausende von Metern hatte er glücklich überwunden; in den letzten paar Spannen der weiten Fahrt, nicht einmal einen Steinwurf vom Boden

entfernt, brachen die Flügel des weißen Vogels und begruben seinen Herrn und Meister unter den Trümmern.

„Welch ein Wind!“ waren seine letzten Worte, als der junge, kaum zweißig Jahre zählende Chavez, der erst dieses Jahr unter die Flieger gegangen war und dem ein schwerer Nervenbeschwerde neben Verletzungen den Tod gebracht, Dienstag den 27. September im Spital zu Domodossola sein kurzes Leben beßloß. Sein tragischer Tod, das Ende einer vielverheißenden Laufbahn, hat allenfalls Trauer und Wehmut hervorgerufen, und aus der ganzen Welt häufen sich die Zeichen der Teilnahme an dem grausamen Finale. Der Kranz von Domodossolas Bevölkerung, der als einer der ersten an dem

fein kurzes Leben beßloß. Sein tragischer Tod, das Ende einer vielverheißenden Laufbahn, hat allenfalls Trauer und Wehmut hervorgerufen, und aus der ganzen Welt häufen sich die Zeichen der Teilnahme an dem grausamen Finale. Der Kranz von Domodossolas Bevölkerung, der als einer der ersten an dem

Sarge niedergelegt wurde, trug auf der Schleife die schlichten Worte: „Für einen Großen, der einem kleinen Tale Ruhm gebracht!“

Willi Bierbaum.



Haupteingang der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Taulanne.

Aktuelles.

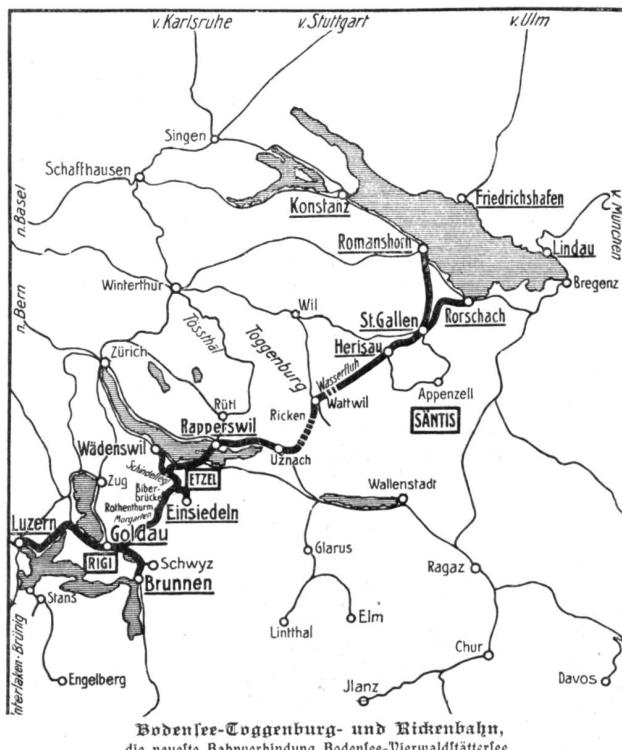
† Professor Dr. Karl Dändliker. Mit Professor Dr. Karl Dändliker, der am 14. September im 62. Altersjahr in Küssnacht starb, verliert die Schweiz einen hervorragenden Historiker und vortrefflichen Schulmann. Dändliker, 1849 in Elsaß als Sohn eines Pfarrers geboren, studierte ursprünglich Theologie, wandte sich dann aber den Geschichtswissenschaften zu, promovierte 1870 und trat 1872 als Lehrer der Geschichte und Geographie am Lehrerseminar Küssnacht ein, welchen Posten er bis an sein Lebensende bekleidete. 1875 wurde er überdies Privatdozent an der Universität Zürich, 1887 außerordentlicher Professor für vaterländische Geschichte. Groß ist die Zahl der geschichtlichen Werke, die er veröffentlichte; erwähnt seien besonders sein „Lehrbuch der Geschichte des Schweizervolkes für Sekundarchulen und höhere Lehranstalten“, seine „Geschichte der Schweiz mit besonderer Rücksicht auf die Entwicklung des Verfassungs- und Kulturlebens“ und seine dreibändige „Geschichte der Stadt und des Kantons Zürich“, von der freilich bisher nur die beiden ersten Bände erschienen sind.

Eine seiner letzten Publikationen kleinen Umfangs ist der „Abriss der schweiz. Geschichte“ in der „Sammlung Gösch“, von dem in kurzer Zeit die erste Auflage vergriffen war.

Bodensee-Toggenburgbahn und Rickenbahn. Mit dem 1. Oktober dieses Jahres wird der Ricketunnel und daran anschließend die Bodensee-Toggenburgbahn dem Betrieb übergeben werden und damit eine neue direkte Verbindung zwischen Bodensee und Bierwaldstättersee geschaffen. Ein Jahrzehntaltes, oft debattiertes Projekt ist damit endlich zur Wirklichkeit geworden, und die Schweiz bekommt damit eine neue Touristenbahn von landschaftlicher Schönheit und technischer Vollkommenheit. Gewinnen wird durch die neue Bahn vor allen Dingen der Kanton St. Gallen; doch auch der Kanton Schwyz bringt der Bahn starkes Interesse entgegen, da sie für die schweizerische Südostbahn eine ungemein wichtige Befahrtslinie bedeutet, die mit ihr über Einsiedeln nach Goldau und Luzern hinaufgeleitet wird. Es wird sich noch Gelegenheit bieten, auf die neue Bahnlinie näher einzutreten. Für diesmal sei nur erwähnt, daß die Kosten des Bahnbaues ungemein hoch zu stehen kommen, kostet doch der etwa acht Kilometer lange Tunnel allein gegen zwölf Millionen Franken. Stark belastet wurde das Baubudget überdies durch die grandiose Anlage der Sitterbrücke bei St. Gallen, ein hundert Meter hoch liegendes, vierhundert Meter langes Bauwerk, das eine große Sehenswürdigkeit bildet und

von dem schon während des Baues Ansichten durch die illustrierten Zeitungen der ganzen Welt gingen.

×



Besuch des Luzerner Lenkballons in Zürich. Nachdem das Zürcher Flugfeld bei Dübendorf in diesem Jahr wegen der dort immer noch stark spürbaren Folgen der Hochwasserkatastrophe nicht mehr eröffnet werden kann, fühlten die Nachbarn in Luzern, die seit Beginn dieser Saison im beneidenswerten Besitz eines eigenen Lenkballons sind, ein freundnachbarliches Mitleid und machten den Zürchern am 30. September einen Besuch mit ihrer «Ville de Lucerne I». Sechs Passagiere, bekannte Luzerner, hatten in der Gondel Platz genommen, zu denen noch drei Piloten und zwei Chauffeure kamen. Zehn Minuten vor elf Uhr stieg in Luzern der Lenkballon auf, und schon nach knapp einer Stunde schob sich die gelbe Riesenzygarre bei der Manegg über die Wälder des Albis, überflog in feierlichem Fluge See und Stadt und landete gegen halb ein Uhr, nachdem ein starker Südwest in etwa dreihundert Meter Höhe siegreich überwunden war, ziemlich glatt auf der Wollishofer Alm, erwartet von einer gewaltigen Menschenmenge, die von allen Seiten herbeigeeilt kam.

Nach einem von der ostschweizerischen Sektion für Lustschiffahrt offerierten Imbiss, bei dem in Rede und Toast der Freude über den unerwarteten Besuch Ausdruck gegeben wurde, erhob sich der Ballon, von dem wir in Nr. 16 zwei Bilder brachten, wenige Sekunden nach vier Uhr und trat via Zürichsee-Thalwil-Hirzel seine Heimreise nach Luzern an. X



Trachtengruppe von der Einweihungsfeier der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Lausanne.

Bei der Bedeutung und der Popularität, deren sich die Aviatik überall zu erfreuen hat, speziell aber im Anschluß an die Flugwoche Brieg-Mailand widmen wir heute den Hauptteil in Text und Bild dem Simplonflug und fügen noch ein paar weitere Bilder der Luzerner Flugwoche bei.

Die Kopfleiste zeigt den 3458 m hohen Piz Corvatsch, einen der bekanntesten (von Silvaplana aus über das Val Roseg und die Fuorcla Surley am meisten besuchten) Hochgipfel im Massiv der Bernina mit prachtvoller Aussicht auf das genannte Massiv und das Oberengadin. Zwei Bilder von der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Lausanne, ein Pläne zur Gründung der Bodensee-Toggenburgbahn und das Porträt von Professor Dr. Karl Dändliker vervollständigen das Bildmaterial. Eine Übersichtskarte des

Simplonfluges ist leider nicht rechtzeitig eingetroffen und muß auf nächste Nummer verschoben werden. Beigefügt sei, daß die drei Aviatiker auf der letzten Seite der letzten Nummer die Sieger des Fluges «Circuit de l'Est» sind und zwar von links nach rechts Legagneux, Leblanc und Aubrun.

Berichtigung. Auf Seite 439 zweite Spalte soll es heißen: Abbildung 7 statt Abb. 1.

Reaktion der „Illustrierten Rundschau“: Willi Bierbaum, Zürich V, Mühlebachstraße 84. Telefon 6318. — Korrespondenzen und Illustrationen für diesen Teil der „Schweiz“ beliebe man an die Privatadresse des Redakteurs zu richten.

Man tut gut, sich von Zeit zu Zeit daran zu erinnern, daß von all den Maßnahmen, die der moderne Mensch zur Gesunderhaltung seines Körpers vornehmen muß, die richtige Pflege der Zähne beinahe die wichtigste ist. Man bedenke — und neuere Untersuchungen haben das wieder einmal eindrucksvoll bewiesen — daß die Beschaffenheit der Zähne auf unser Allgemeinbefinden einen viel größeren Einfluß ausübt, wie die meisten ahnen. Als richtig kann eine Zahnpflege aber nur bezeichnet werden, wenn die zahnzerstörenden Stoffe, die Fäulnis- und Gärungserreger, die sich im Munde täglich neu bilden, auch täglich unschädlich gemacht werden. Dazu ist, wie sich jeder bei einem Nachdenken sagen muß, eine Maßnahme nötig, die derartige Stoffe beseitigt oder mindestens ihre nachteilige Wirkung aufhebt. Zur mechanischen Beseitigung der den Zähnen direkt anhaftenden Unreinlichkeiten dient bis zu einem gewissen Grade die Zahnbürste, aber

nur bis zu einem gewissen Grade; denn da die Bürste nur oberflächlich wirkt, die schädlichen Keime aber überall in die Schleimhaut der Mundhöhle, namentlich in den Ecken und Falten, wo die Bürste nicht hingelangen kann, eingeschlossen sind, muß man außer der Zahnbürste noch Odol benutzen, das bis in die verstecktesten Teile des Mundes dringt und alle schädlichen Stoffe vernichtet und beseitigt.

Was das Odol besonders auszeichnet vor allen andern Mundreinigungsmitteln, ist seine merkwürdige Eigenart, die Mundhöhle nach dem Spülen mit einer mikroskopisch dünnen, dabei aber dichten antiseptischen Schicht zu überziehen, die noch Stundenlang, nachdem man sich den Mund gespült hat, nachwirkt. Diese Dauerwirkung, die kein anderes Präparat besitzt, ist es, die demjenigen, der Odol täglich gebraucht, die Gewißheit gibt, daß sein Mund sicher geschützt ist gegen die Wirkung der Fäulnis- und Gärungserreger, die die Zähne zerstören.

