

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 17 (1913)
Heft: [22]

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: 02.10.2025

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



Herbststimmung in Hurden am oberen Zürichsee. Phot. Alfred Ryffel, Zürich.

Politische Uebersicht.

Mit dem 5. November 1913 ist in Bayern die siebenund-
 zwanzigjährige Regentschaft beendet und Prinzregent Ludwig als König Ludwig III. proklamiert worden. Fast ein Menschenalter hatte nun dieses Provisorium gedauert, als ein merkwürdiger Beweis dafür, wie stark und einflußreich auch heute noch in monarchischen Ländern die Idee des Gottesgnadentums sein kann. Denn einzig und allein diese Idee hat es verhindert, daß nicht schon längst aus dem Zustand unheilbaren Wahnsinns des nominell regierenden Königs Otto die natürlichen Konsequenzen gezogen und der Thron als „erledigt“ erklärt wurde. Allerdings hatte die Regentschaft auch den Vorteil geringerer Unkosten für den Steuerzahler, aber schließlich überwog in der Öffentlichkeit der Wunsch, doch einmal wieder einen richtigen regierenden König zu haben. Ohne große Schwierigkeiten wurden die nötigen Verfassungsänderungen in den Kammern vorgenommen, worauf dann die Proklamation der Thronbesteigung des Königs Ludwig erfolgen konnte. Beinahe belustigend wirkte es dabei für Fernerstehende, wie sich die bayrischen Legimisten bemühten, den Thronwechsel wenig-

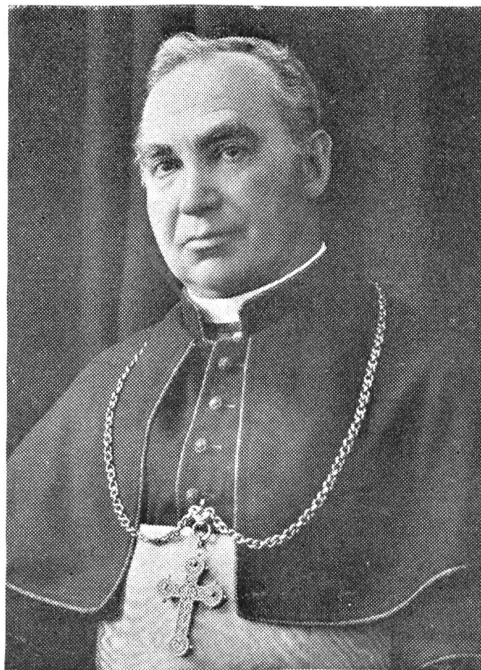
stens nach außen als reinen Ausfluß des Gottesgnadentums

* Zürich, Mitte November 1913.

erscheinen zu lassen, bei welchem die Volksvertretung eigentlich gar nicht mitzuwirken gehabt hätte. Allein die Tatsache, daß denn doch vorher die Verfassungsänderung durch die Kammern hatte genehmigt werden müssen, charakterisiert diese Bemühungen hinlänglich als Wahrung des Decorum ohne faktischen Untergrund.

Das junge braunschweigische Herzogspaar hat am 3. November seinen feierlichen Einzug in der Haupt- und Residenzstadt gehalten, ohne daß der kronprinzliche Schwager sich zu einer Einsprache veranlaßt gesehen hätte. Vielleicht beruhigt nun doch auch den Kronprinzen Wilhelm die sehr bestimmt und unzweideutig abgegebene Erklärung des Herzogs Ernst August in seiner Antrittsproklamation, daß er dem Reich und seinem Oberhaupte unverbrüchliche Treue halten und nichts unternehmen werde gegen den Bestand und Besitz des Königreichs Preußen.

Einer Erwähnung wert sind wohl auch in einer politischen Rundschau die ganz erstaunlichen Leistungen des französischen Fliegers Pégon, der sich unlängst auch in Berlin produzierte. Er hat den Beweis ge-



† Bischof Dr. Ferdinand Kuegg von St. Gallen.

leistet, daß es dem Menschen nicht nur möglich ist, zu fliegen, sondern sich auch unter den halsbrecherischsten Gefahren in der Luft zu behaupten. Wenn ein Mensch in fünfhundert Meter Höhe sich mit seinem Fuhrwerk von hundertsechzig Zentner Schwere zehnmal nacheinander rückwärts überschlagen, mit dem Kopf abwärts hangend und den Rädern der Maschine oben, wagrecht dahinfliegen, sich wieder in normale Lage aufrichten und mitten im schwindelndsten Absturz Halt machen und neuerdings nach der Höhe fliegen kann, dann darf man ihn schon ohne Uebertreibung als Herrscher der Lüfte bezeichnen. Allerdings ist Pégoud einstweilen der einzige Mensch, dem solches gelingt, und daher auch vorerst nur ein Phänomen und noch lange nicht die Regel; aber er hat doch gezeigt, was möglich ist, und hat seine Fliegerkollegen ermutigt, auch in schwierigen Situationen kaltes Blut und klaren Kopf zu behalten.

Frankreich beklagt wiederum ein schweres Eisenbahnunglück; in Melun sind zwei Züge aufeinander gestoßen, und vierzig Menschen haben in den die zertrümmerten Wagen verzehrenden Flammen den furchtbarsten Tod gefunden. Solange der Mensch auf dem Erdboden nicht gesichert ist gegen solche Katastrophen, wird man eine absolute Sicherheit auch nicht für die Luftschiffahrt verlangen.

Spanien hat sein Kabinett umgestaltet; nach mehrjährigem liberalem Regiment ist wieder ein konservativer Ministerpräsident, Dato, am Ruder. Emporgeholfen hat ihm hauptsächlich das Mißgeschick der Spanier in Marokko, wo ihre militärische Unzulänglichkeit zu demütigenden Abmachungen mit den Franzosen nötigte.

Nachdem Oesterreich durch ein Ultimatum die Serben aus Nordalbanien hinausgeworfen, ist es aus Bündnispflicht den Italienern behülftlich, mit den Griechen in Südalbanien ein Gleiches zu tun. Gleichlautende Noten der beiden Großmächte haben die Griechen aufgefordert, die von Italien für Südalbanien, d. h. natürlich mit der Zeit für sich selbst beanspruchten Distrikte Südalbanien zu räumen, und Griechenland wird nicht umhin können, Folge zu leisten. Traurig ist nur, daß bei all der liebevollen Fürsorge der Mächte für Albanien das albanische Volk selbst in Jammer und Not zugrunde geht.

Der General Huerta hat das Resultat der Präsidentenwahl für Mexiko etwas gewaltsam zu seinen Gunsten umgebogen und von der Gewalt endgültig Besitz ergriffen. Es hieß, daß Nordamerika diese Usurpation nicht dulden und mit einem Ultimatum der Herrschaft Huertas ein jähes Ende bereiten werde, allein nichts von dem ist geschehen. In Washington denkt man nicht an ein Ultimatum, das die Vereinigten Staaten in ein kostspieliges Kriegsabenteuer stürzen könnte, für das auch im günstigsten Falle kein entsprechender Gegenwert erhältlich wäre.

* **Totentafel** (vom 23. Oktober bis 6. November 1913). Die diesmal recht zahlreiche Totenliste weist folgende Namen auf: Regierungsrat J. M. Niederberger, gestorben im Alter von 62 Jahren auf seinem Bergheim Altzellen in Nidwalden, ein Führer der Liberalen und einer der einflußreichsten Männer seines Kantons, seit 1895 Mitglied der Regierung.

Dr. Edwin Klebs, Professor der medizinischen Fakultät in Bern, früher in Würzburg, Prag und Zürich und Verfasser hervorragender wissenschaftlicher Arbeiten auf dem Gebiete der Pathologie, gestorben am 23. Oktober.

Florian Melcher von Scanzs, im Alter von erst 36 Jahren gestorben im Kreispsital zu Samaden am 23. Oktober. Er war der (schwer zu erfassende) Bearbeiter des romanischen Idiotikons.

D. Dr. Paul Mezger, Professor der Theologie in Basel, gestorben am 27. Oktober im Alter von 62 Jahren. Er wurde 1896 vom Verein für christlich-theologische Wissenschaft, der die Kosten für Professoren positiver Richtung auf sich nahm, nach Basel berufen.

Drei hervorragende Männer verlor die Stadt Bern am 28. Oktober: Alt Gemeinderat und Burgerrat Karl Reisinger, 87 Jahre alt. Er gehörte unter der konservativen Herrschaft vor der Revision der Gemeindeordnung lange Jahre dem Einwohnergemeinderat an und leitete das städtische Polizeiwesen. Dem Burgerrat der Stadt Bern hat er als Mitglied und Vizepräsident bis kurz vor seinem Tode angehört. Reisinger war ein Konservativer der alten Schule, treu seinen Grundsätzen, ein ehrenfester Charakter.

Professor Henri Golliez, 52 Jahre alt. Er wurde seinerzeit Professor der Mineralogie an der Universität Lausanne und als solcher in den Schweizerischen Schulrat berufen, dem er von 1897 bis 1907 angehört hat. Den Schweizerischen Eisenbahnsachseuten ist Golliez durch die Bearbeitung verschiedener geologischer Gutachten für Jungfraubahn, Simplontunnel u. a. m. bekannt geworden. Das erfolgreichste Gebiet seiner Tätigkeit lag aber in der Finanzierung größerer Unternehmungen, und es ist sein Geschick auf diesem Gebiet, verbunden mit den Beziehungen, die er zu französischen Finanzkreisen unterhielt, der Förderung der Lötschbergbahn sehr zufließen gekommen. In gleicher Richtung hat er bei den Vorarbeiten zur Furkabahn mit Erfolg gewirkt. Er war Direktionsmitglied der Berner Alpenbahn und saß im Verwaltungsrat der Furkabahn-Gesellschaft.

Hans Herzog, Ingenieur, nicht ständiges Mitglied des Gemeinderates Bern, 68 Jahre alt. Er hat während seiner 20jährigen Amtstätigkeit der Stadt Bern große Dienste geleistet.

In Budapest starb am 31. Oktober Dr. Alfred Claparède von Genf, ein namhafter Chemiker, 55 Jahre alt. Er hat sich schriftstellerisch um die Popularisation

der Naturwissenschaften mit Erfolg bemüht.

Am 1. November starb in Schaffhausen alt Stadtrat Hermann Stockar-Sigerist im Alter von 56 Jahren. Er verwaltete seinerzeit das Finanzdepartement. Politisch gehörte er der konservativen Richtung an.

Im Alter von 84 Jahren starb in Goshau am 2. November Herr C. Widmer-Heuser, der Senior der zürcherischen Textilindustrie.

Am 2. November starb in Mestre bei Venedig auf einer Geschäftsreise Dr. Joh. Eggenberger, Direktor der Berner Rückversicherungsgesellschaft, im Alter von 51 Jahren. Er hat seinerzeit in Zürich eine zwar kurze, doch wirkungsvolle politische Rolle gespielt.

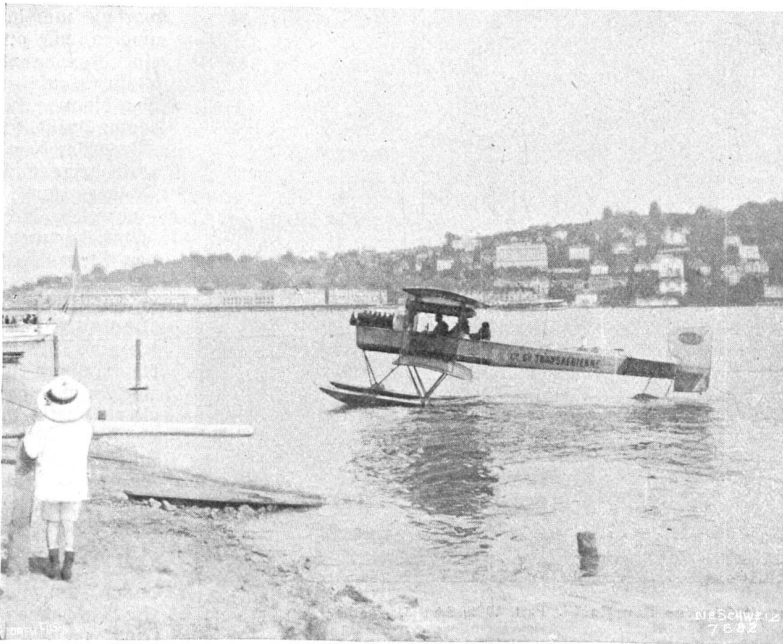
Am 3. November starb in Zürich Rechtsanwalt Dr. Konrad Meyer-Reeser im Alter von 43 Jahren.

Am 4. November in Hilterfingen am Thunersee Dr. Armin Balzer, Professor der Mineralogie und Geologie an der Universität Bern und Direktor des mineralogisch-geologischen Instituts; er erreichte ein Alter von 71 Jahren.



Der Luzerner Hydroplanpilot Labouret. Phot. „Rigi“, Luzern.

Von der Luftschiffstation in Luzern.



Labourets Hydroplan bei der Landung auf dem Vierwaldstättersee. Phot. „Rigi“, Luzern.

Die erste Fremdenstadt der Schweiz, Luzern, ist noch immer die erste und einzige Luftschiffstation unseres Landes, und es ist nicht anzunehmen, daß ihr in absehbarer Zeit irgendwo Konkurrenz erwachse. Denn trotz aller Begeisterung für die Militäraviatik, die in einer Sammelspende von fast anderthalb Millionen Franken ihren sprechendsten Ausdruck fand, sind bei uns die flugbegeisterten und flugbereiten Personen, die unbedenklich Luftballon, Lenkballon oder Flugmaschine besteigen, noch verhältnismäßig dünn gesät, und die lange Reihe der Opfer der Lüfte, die in letzter Zeit ihre Beute ja nicht mehr fast ausschließlich aus dem leichtbeschwingten Gestell des Flugzeuges holt, trägt das Ihrige dazu bei, die Lüfter in die Lüfte Steigenden bei uns in bescheidenem Umfang bleiben zu lassen.

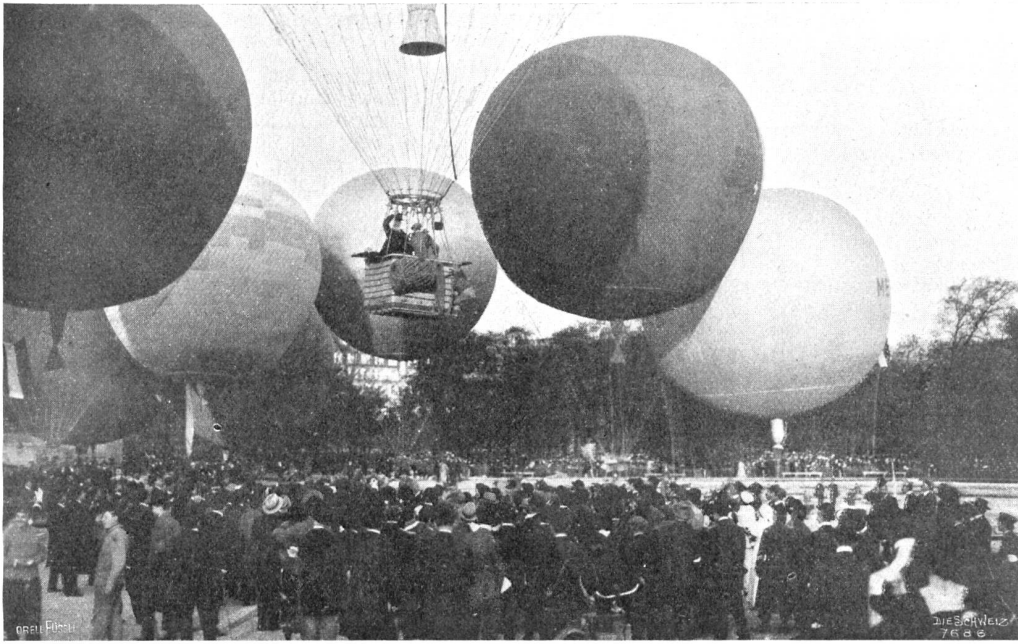
Im Juli 1910 eröffnete Luzern unter glänzenden Auspizien seine Luftschiffhalle auf dem Tribschenmoos (vgl. Jahrgang 1910, S. 394, 396/7 nebst Illustrationen), und heute kann die Aerogenossenschaft Luzern ihren dritten Saisonbericht bekannt geben, der dartut, daß wirklich außerordentlich viel Liebe zur Sache und eine große Summe von Uneigenmütigkeit dazu gehören muß, um bei allen Schwierigkeiten und Widerwärtigkeiten den Mut und die Ueberzeugung nicht zu

verlieren, daß diese Luftschiffstation eine ganz exorbitante Attraktion für Luzern bedeute. „Zwei Jahre,“ lesen wir dort, „hatte die Astrapgesellschaft ihr Luftschiff hier placiert, aber beide Jahre traf es viel zu spät ein, um eine wirkliche Rendite aus den Fahrten herauszuschlagen, und weder sie noch die Aerogenossenschaft haben pekuniäre Erfolge zu verzeichnen. Der P VI, dessen Ankunft bereits im Juni vorigen Jahres angekündigt war, traf auch erst gegen Ende der Saison ein. Dafür hatte die Aviatik-Gesellschaft Mülhausen voriges Jahr ihren besten Chefpiloten Ingold nach Luzern gesandt, der durch seine prächtigen Schauflüge große Bewunderung erregte. Die Versuche der gleichen Gesellschaft mit Hydroplanen im vorigen und in diesem Jahre hatten ebenfalls einige Erfolge zu verzeichnen.“

Recht erfolgreich präsentiert sich trotz der im allgemeinen für den Fremdenverkehr ungünstigen diesjährigen Saison die Flugsaison des Jahres 1913. Die Pariser Astrapgesellschaft hatte ihren Piloten Labouret mit einem Doppeldecker-Hydroplan nach Luzern delegiert und damit eine ausgezeichnete Wahl getroffen. Stabilität der Tragflächen, Motor, Steuerung, Form des Passagier- und Pilotenraumes, Aufstieg vom Wasser und Schnelligkeit im Flug, „Wasserungen“ und vor allem die tadellosen Gleitflüge waren die Vorzüge dieses Luftfahrzeuges. 250 Fahrten führte Labouret in zusammen etwa 40 Stunden in 45 Flugtagen ohne den geringsten Zwischenfall aus, und die in der Luft zurückgelegte Distanz, wobei er 406 Personen die Herrlichkeiten des Vierwaldstättersees aus luftiger Höhe zeigte, betrug etwa 6000 Kilometer. Sehr interessant ist die von der Gesellschaft aufgenommene Statistik über die 406 Passagiere. 246 gehörten dem männlichen Geschlecht an, 160 dem weiblichen; 360 waren Ausländer, nur 46 Schweizer, und unter diesen wieder befanden sich nur 8 Luzerner. Von den Ausländern flogen mit: 112 Deutsche, 96 Amerikaner, 46 Engländer, 42 Italiener, 30 Franzosen, 10 Oesterreicher, 10 Russen und 14 Angehörige diverser Länder (darunter vier Indier). Dem Be-



Luzern vom Hydroplan aus. Phot. „Rigi“, Luzern.



Vom Start des 8. Gordon Bennett-Fliens von Paris. Phot. Willy Schneider, Zürich.

rufe nach waren von den männlichen Passagieren 86 Staats- und Militärpersonen, 72 Industrielle und Fabrikanten, 60 Journalisten, 10 Ärzte, 4 Juristen, 5 Bankiers, 5 Theologen und die übrigen unbekanntem Berufes. Sechsmal konnte Herr Labouret eine ganze Familie (Vater, Mutter und ein bis zwei Kinder) ins Reich der Lüfte mitnehmen. Der älteste Passagier war 82 und der jüngste 12 Jahre alt.

Die Luzerner rechnen bestimmt darauf, daß Labouret im nächsten Jahr wieder nach Luzern komme. Fahrten Luzern-Bern zur Landesausstellung und zurück sind vorgesehen, ein hübscher Gedanke, einmal auf einem nicht alltäglichen Wege als vielbestaunter Ausstellungsbesucher einzurücken. Volle Beachtung verdient auch der Hinweis im Saisonbericht, daß unsere schweizerische Militärverwaltung alles Interesse daran hätte, die Erfolge des Luzerner Luftschiffpartes in der Luftschiffahrt und im diesjährigen Hydroplanflug näher zu studieren, zu prüfen, ob sich nicht in Verbindung mit der Luzerner Gesellschaft etwas kombinieren lasse, ähnlich wie es die deutschen Heeresverwaltungen mit dortigen privaten Unternehmungen im Luftschiffverkehr machen. Denn gerade der Hydroplan dürfte für unser seenreiches Land als Flugzeug in allererster Linie in Frage kommen.

* * *

Schon bald zwei Monate sind es her, daß Meister Labouret auch mich in die Lüfte führte; aber ich brauche nur die Augen zu schließen und an jene herrliche Viertelstunde zu denken und sehe wie damals die große, neue Welt wieder vor mir, höre das Donnern des Propellers und fühle den forcierten Schlag meines Herzens. Es sollte eine Propagandafahrt, ein Paradeflug werden, der den gleichzeitig in Luzern zur Jubiläumsfeier versammelten Mitgliedern des schweizerischen Alpenklubs das schöne Schauspiel in bester Prägung servieren würde. Auf flinkem Motorboot eilte ich bei lachender Sonne hinüber zur Station, wo Labouret am Apparat mich bereits erwartete. Nach einigen Verhaltensmaßregeln für die Luftpartie gingen wir an die detailliertere Besichtigung des Apparates, und nachdem ich dabei, von allzu großem Wissensdurst getrieben, noch schnell vor dem Aufstieg ein unfreiwilliges Bad im See genommen hatte, worauf ich nur mit Unterstützung einiger Mechaniker wieder sichern Boden unter mir gewinnen konnte, wurde das Zeichen zum Start gegeben. Rasch schlüpfte ich aus tropfendem Rock und tiefender Weste, warf Krage und Krawatte von mir, umgürtete mich mit der Schwimmmweste, stülpte Fliegermütze und Autobrille auf, kletterte an einer kleinen Leiter auf meinen luftigen Sitz hinauf, und „So!“

erscholl es vor mir, der Propeller wurde angeworfen, und hing es, wie aus einer Kanone geschossen, auf den See hinaus. Der Motor brüllte, der Propeller donnerte, heiße Gase schlugen zurück, verpesten die Luft, hemmten den Atem. Festhalten, krampfhaft mit beiden Händen festhalten, das ist jetzt die erste und einzige Aufgabe, mit aller Kraft die Beine rechts und links an die Planken stemmen, den Körper so stark als möglich auf den Sitz drücken und den Kopf ducken, um nicht im Kanonadenfeuer vom heu-

schleudert zu werden. Aber wunderbar: so ungefüm die erste Attacke der Elemente auch ist, so plötzlich einem zum mindesten ein paar bängliche Augenblicke kommen, weil man in tollster Geschwindigkeit in eine ganz neue Situation hineingeraten ist, so schnell gewöhnt man sich an das Neue zwischen Himmel und Wasser, und als ob einem plötzlich eine Binde von den Augen fiel, sieht man unter sich, vor sich, hinter sich, allüberall eine funkelnegele Welt und läßt die Augen fliegen, um nichts von ihr zu verlieren. Nach wie vor bildet ein Höllenlärm die Begleitmusik der Fahrt, aber man beachtet ihn nicht mehr, man hat sich bereits in den ersten Sekunden an ihn gewöhnt, wie an den rüttelnden Wind, der hier und da den Apparat etwas ins Schwanken bringt. Tausend gleiten wir nach einer ersten kleinen Luftpartie auf die Wasserfläche nieder, eilen einem Schiff entgegen, glitzernde Gischtwirbel bilden sich unter den Schwimmern, verschwinden plötzlich wieder und eine ungeheure grüne Fläche zieht unter dem Luftschiff weg, das wieder frei vom Wasser, nach tabellos gelungener „Wasserung“ aufwärts strebt. Dort kommt die „Stadt Luzern“ auf uns zu; ein dicker Qualmschwanz zieht hinter ihr her, und in fühnem Flug steuern wir direkt darauf zu, als ob wir ihr Kamin über den Haufen fliegen wollten. Dicht daneben, mit vielleicht 30 Meter Abstand fährt ein anderes Schiff in gleicher Richtung, und zwischen beiden auf dem Wasser hindurchzukommen, hat sich Labouret in den Kopf gesetzt. Er stellt plötzlich den Motor ab, und rasch neigt sich der Riesenvogel und trägt uns im Gleitflug wieder zur Wasserfläche nieder. Der Pilot hat tabellos „gezielt“; rechts und links propellern wir, da der Motor, wenige Meter vom Wasser entfernt, wieder in Gang gesetzt wird, zwischen den beiden Schiffen durch, und so nahe fahren wir bei ihnen vorüber, daß es kein Kunststück ist, bekannte Alpinisten auf dem Schiffe zu erkennen. Nur einhändig kann ich das Winken und Zurufen beantworten, da ein absolutes Loslassen auch in den feierlichsten und erhebendsten Momenten in einem Aero-plan nicht zu empfehlen ist. Eine flinke Rechtskurve im Wasser, ein neues Abfliegen vom Wasser, ein drittes Aufsteigen, und wir haben in wenigen Sekunden das Schiff wieder eingeholt und fliegen dicht darüber hinweg, so dicht, daß ich die Wimpeln, die an langen Seilen aufgereiht sind, deutlich zählen kann, so dicht, daß ein häßlich schmeckender Schluck Rauch aus dem Schiffskamin die Quittung für unsere kleine Extravaganz ist. Dann aber brechen wir die Luftvisiten für eine Zeit lang ab; herrlichere Genüsse erwarten uns über uns, und Meister Labouret brennt darauf, sie mir zu zeigen. Ein rasches Steigen, und wir gondeln in etwa 120 Meter Höhe und studieren die

Riesenlandkarte zu unsern Füßen: Luzerns alte Brücke und der Wasserturm daran mit seinem Storchennest, die alten winkligen Gäßchen in der Altstadt, die Promenaden dem See entlang, das ehemalige Friedensmuseum, das annahm eine alte Burg, der Bahnhof, aus dessen Bauch dünne glitzernde Fäden nach allen Richtungen kriechen, flatternde Fahnen über dem Häusergewirr und alsdann, wenn man den Blick nur um ein kleines Stückchen höher hebt, Rigi, Pilatus, die Engelberger Alpen mit ihren verschneiten Kuppen, Stanserhorn und Bürgenstock davor, Buochserhorn, Ober- und Niederbauen und etwas in Wolken gehüllt der Urirotstock als wichtiger Abschluß des Panoramas! Dort grüßt Wagners Wohnsitz aus dem Grünen heraus, hier zieht sich das Silberband eines Weges dem See entlang, und die Leute stehen in Gruppen zusammen und winken mit ihren weißen Tüchern zu uns herauf. Aufjauchzen möchte man vor Jubel und Glück, hinausgreifen möchte man in die Herrlichkeiten, um sie alle an sich zu pressen und nicht mehr loszulassen. Noch einmal schießen wir im Gleitflug zur Stadt hinunter, „wassern“ noch einmal das Schiff ab, erhaschen dabei ein wundervolles Bildchen von der Hofkirche mit ihrer imposanten Freitreppe, und in majestätischem Zuge geht es wieder aufwärts, dem Himmel entgegen.

Der Wind ist stärker geworden; ein starker Föhnwind macht sich über uns bemerkbar, und vom Zugersee her rücken

dunkle Wolken an, die nichts Gutes verkünden. Der kühle Wind rüttelt stark am Apparat, schlägt uns ins Gesicht, und mehr als einmal gibt's eine kleine Schaukelei, die aber durchaus nichts Beängstigendes an sich hat; denn mein Pilot hat den Apparat sicher in der Hand, und mit Ruhe und ohne viele Worte lenkt er das Behikel, wohin er will, ein glänzender Führer, dem man sich jederzeit und ohne die geringsten Bedenken für einen Flug über See und Berge anvertrauen kann. Ein paar Ruderboote unter uns sehen aus wie Nüsschalen, ein vierstüdiges Regattaboote wie ein langer glitzernder Strich, dessen Ruderschläge in regelmäßigen Intervallen vier feine weiße Kreise auf der Fläche bilden. Helle Flecken auf dem See heben sich ab, als habe sie extra einer für uns hingezeichnet, einzelne Wolken spiegeln sich wieder, als wären sie oben abgerissen und unten aufgefleht worden. Noch einmal fliegen wir in surrendem Anlauf der scheidenden Sonne entgegen, nehmen einen kleinen Sprung, als wollten wir der Rigi ein Loch in den breiten Leib rennen und schwenken alsdann in Linkskurve zurück, steigen nieder, überfliegen das rechte Ufer, gucken noch schnell einigen Kapitalisten in die schön gepflegten Gärten, werden gleich nachher in feierlichem Finale in der Nähe der Luftschiffstation auf dem Wasser abgesetzt und fahren per Wasserauto nach einer Luftreise, die zwar nur eine Viertelstunde dauerte, die aber ein unendliches Erlebnis bedeutete, wieder zur Abfahrtsstelle zurück.

Willi Bierbaum.

Aktuelles.

Bischof Dr. F. Rüegg †. Mitte Oktober starb an den Folgen eines Schlaganfalles der 66 Jahre alte Bischof von St. Gallen, Dr. Ferdinand Rüegg, der im Frühjahr 1906 als Nachfolger Augustin Eggers zum Bischof gewählt worden war. Der Verstorbene stammte aus St. Gallen-Rappel; seine theologischen Studien absolvierte er in Innsbruck. Bischof Rüegg war eine stille, einfache Natur und ist in den wenigen Jahren seiner Bischofswürde nur wenig an die Öffentlichkeit getreten im Gegensatz zu seinem Vorgänger Augustin Egger, dessen bedeutender Geist sich nicht nur um Fragen kirchlichen Charakters interessierte, sondern sich vor allem auch den sozialen Zeiterscheinungen zugewendet hatte. Bischof Rüeggs Schriften und übrigen Erlasse zeichneten sich vorab durch den strengen kirchlichen Geist aus, von dem er zwar ganz erfüllt war, mit dem er aber eine anerkanntenswerte persönliche Toleranz zu verbinden wußte. Sein gütiges und schlichtes Wesen war es denn auch, das ihm in weiten Kreisen, nicht nur bei seinen kirchlichen Untergebenen, allgemeine Sympathien verschaffte. Zu seinem Nachfolger wurde Regens Birkler von Korschach, seit 1907 Regens am Priesterseminar in St. Georgen, gewählt.

8. Gordon Bennett-Wettfliegen für Freiballons. Am 12. Oktober wurde in Paris zum achten Male um den Gordon Bennett-Preis für Freiballons gestartet, den der bekannte amerikanische Zeitungsmann James Gordon Bennett im Jahr 1905 für eine internationale Wettfahrt stiftete. 1906 wurde zum ersten Mal und zwar von Paris aus für diese bedeutendste Ballon-Wettfahrt gestartet; 1909 fand der Wettflug von Zürich aus statt, da durch den Sieg des seither verstorbenen Oberst Schaed im Jahr vorher die Schweiz Preisträgerin geworden war. Bisher hatten die Amerikaner den Preis dreimal, die Deutschen zweimal, die Schweiz und Frankreich je einmal gewonnen. Die weiteste Entfernung erreichte der Sieger des Jahres 1912, der Franzose Maurice Bienaimé, der in 34stündiger

Fahrt 2200 km zurücklegte. Rekordträger in der Zeit wurde Oberst Schaed 1908 mit seinem 73stündigen Flug von Berlin nach der Westküste Norwegens. Ein eigenes Verhängnis waltete bisher über den Siegern, vier davon sind nicht mehr am Leben, nämlich der Amerikaner Mix und der Schweizer Schaed, die seither gestorben sind, und die beiden deutschen Führer Erbslöb und Gercke, die bei spätern Ballonfahrten verunglückten.

Bestritten wurde die Wettfahrt diesmal von 19 Konkurrenten, je drei Franzosen, Amerikanern und Oesterreichern und je zwei Deutschen, Engländern, Italienern, Belgiern und Schweizern. Wiederum siegte Amerika, das damit zum vierten Mal in den Besitz der Trophäe gelangt. Der Ballon „Good Year“ mit dem 25jährigen Ralph Upton als Führer überflog als ein-



Die Hochzeitsfeier des Herzogs Karl von Croÿ mit Miß Nancy Leiffam in Verloir (Genf). (Links und rechts an der Türe das Brautpaar beim Verlassen des Standesamtes in Verloir). Phot. F. J. Jullien, Genf.

ziger den Kanal von Cherbourg bis Southampton in seiner ganzen Breite und landete nach 44 Stunden in den Klippen bei Bempton an der Küste von Yorkshire. Der Ballon hatte eine Strecke von zirka 1200 km zurückgelegt; da aber nur die Luftlinie in Frage kommt, kamen nur etwa 640 km in Anrechnung, doch genügte auch diese Zahl, um „Good Year“ den Sieg mit großem Vorsprung zu sichern. Alle übrigen Ballons landeten in Frankreich, wobei bemerkenswert ist, daß die zuerst gestarteten in südlicher liegenden Gegenden landeten und fast durchwegs eine größere Entfernung zurücklegten als die zuletzt gestarteten. Der Ballon „Zürich“ (Führer de Beauclair, Stellvertreter Dr. Vieh) landete bei Rervarez (ca. 450 km), der Ballon „Helvetia“ (Führer Armbruster, Stellvertreter Seiffert) bei Pollazec (ca. 460 km); sie belegten damit den 4. und 5. Platz im Gesamtklassement, das der französische Aeroclub wie folgt festgesetzt hat: 1. Preis 10,000 Fr. und ein Kunstobjekt (gestiftet vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten): Ralph Upson (Amerika), Ballon „Good Year“. 2. Preis 5000 Fr.: Honeywell (Amerika), Ballon „Uncle Sam“. 3. Preis 2500 Fr.: Hauptmann Pastini (Italien), Ballon „Roma“. 4. Preis 1500 Fr.: Armbruster (Schweiz), Ballon „Helvetia“.

5. Preis 1000 Fr.: de Beauclair (Schweiz), Ballon „Zürich“. Uebrigens werden die Melde- und Reugelder in Beträgen von 3000, 2000 und 1000 Fr. an die drei ersten Preisträger verteilt.

Eine herzogliche Hochzeit in Genf. Am 27. und 28. Oktober fand in Versoix und in Genf die Vermählung des Herzogs Karl von Croÿ-Dülman (Westfalen) mit Nancy Leishman, der Tochter des früheren amerikanischen Gesandten in Bern und Berlin statt. Der Verbindung des Paares wurden, wie es heißt, seitens des preussischen Hofes mannigfache Schwierigkeiten in den Weg gelegt, da der Kaiser seine Zustimmung nicht geben wollte. Die Jungvermählten verließen auf unserm Bild das Bürgermeisteramt von Versoix (Ranton Genf), wo die standesamtliche Trauung stattfand, die der Maire von Versoix, Nationalrat Marc Peter, vollzog. In der Tür links Miß Nancy Leishman, die jetzige Herzogin von Croÿ, rechts der Herzog Karl von Croÿ, im Hintergrund sein Bruder Prinz Antoine, rechts unten Gräfin Goutant-Biron, die ältere Schwester der Braut. Die feierliche Einsegnung des Brautpaares fand in der Kirche St. Joseph an der Place des Caux-Vives in Genf statt. Abbé Blanchard hielt dabei die Traurede. F.

Redaktion der „Illustrierten Rundschau“: Willi Bierbaum, Zürich 8, Dufourstraße 91. Telefon 6313. — Korrespondenzen und Illustrationen für diesen Teil der „Schweiz“ beliebe man an die Privatadresse des Redaktors 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 bei nahe die wichtigste ist. Man bedenke — und neuere Untersuchungen haben das wieder einmal ganz eklatant bewiesen — daß die Beschaffenheit der Zähne auf unser Allgemeinbefinden einen viel größeren Einfluß ausübt, als die meisten ahnen. Als richtig kann eine Zahnpflege aber nur bezeichnet werden, wenn die zahnzerstörenden Stoffe, die Gärungs- und Fäulnis-erreger, die sich im Munde täglich neu bilden, auch täglich unschädlich gemacht werden. Dazu ist, wie sich jeder bei einigem Nachdenken sagen muß, eine Maßnahme nötig, die derartige Stoffe beseitigt oder mindestens ihre nachteilige Wirkung für längere Zeit aufhebt. Zur mechanischen Beseitigung der den Zähnen direkt anhaftenden Unreinigkeiten 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 die Ecken und Falten, wo die Bürste nicht hingelangen kann, eingelagert sind, muß man außer der Zahnbürste noch ein Mundwasser wie Odol benutzen, das bis in die verstecktesten Teile des Mundes dringt und alle schädlichen Keime vernichtet oder in ihrer Entwicklung hemmt. Was Odol aber besonders auszeichnet vor allen andern Mundreinigungsmitteln, ist seine merkwürdige Dauerwirkung, die allem Anschein nach darauf zurückzuführen ist, daß es die Mundhöhle beim Spülen mit einer mikroskopisch dünnen, dabei aber dichten antiseptischen Schicht überzieht, die noch stundenlang, nachdem man sich den Mund gespült hat, ihre Wirkung äußert. Diese Dauerwirkung, die kein anderes der für die tägliche Mund- und Zahnpflege überhaupt in Betracht kommenden Präparate besitzt, gibt demjenigen, der Odol täglich gebraucht, die Gewißheit, daß sein Mund stundenlang geschützt ist gegen die Wirkung der Gärungsstoffe und Fäulnis-erreger, welche die Zähne zerstören.