

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 17 (1913)
Heft: [4]

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

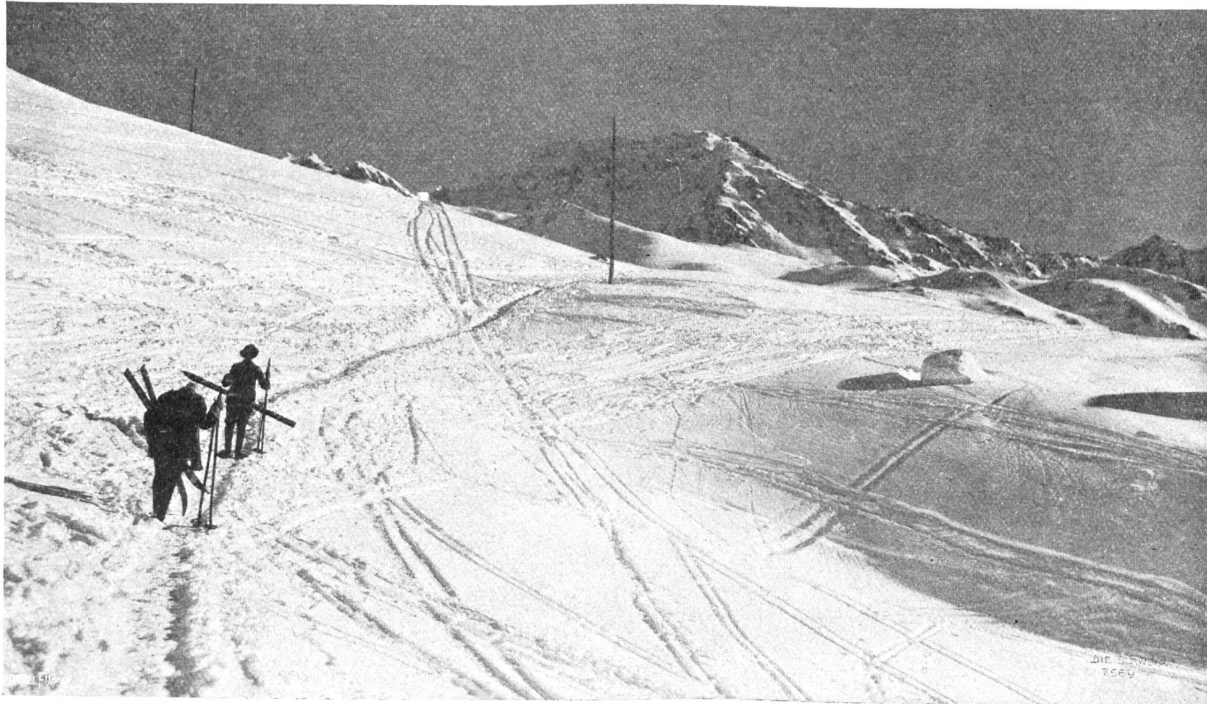
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.02.2026

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



Oberalper Skifelder bei Andermatt. Phot. W. Schneider, Zürich.

Politische Anekdote.

Die Kosten der Unterhaltung über die Fastnacht hat Straßburg tragen müssen. Köpenick mag sich trösten, den Gluch der Lächerlichkeit teilt fortan Straßburg mit ihm. Hier ist es dem wegen Unzurechnungsfähigkeit entlassenen ehemaligen Unteroffizier Wolter gelungen, mittelst einer plump gefälschten Depesche die ganze Garnison, 20,000 Mann, zu alarmieren und samt der Generalität, dem Statthalter und dem Kaisersohn Prinz Joachim mehrere Stunden auf dem Polygon, dem Exerzierplatz Straßburgs, auf das angekündigte Eintreffen des Kaisers warten zu lassen, bis sich dann allmählich die schredliche Tatsache herausstellte, daß man auf die jämmerlichste Weise gefoppt worden war. Alarm und Sammlung waren zwar tadellos gelungen: der Kaiser rief, und alle, alle kamen; soweit wäre alles in schönster Ordnung, und doch klappert etwas nicht im deutschen Heer. Es gleicht mit seiner die ganze Organisation durchdringenden Disziplin einem kunstvollen, auf den leisesten Antrieb, den Druck auf den Knopf eingestellten Mechanismus. Das Fatale ist nur, daß das ganze großartige Räderwerk auch dann sofort zu funktionieren beginnt, wenn statt S. Majestät irgend ein Frevler auf den geheimen Knopf drückt, vide Köpenick und Straßburg! Wie würde es kommen, wenn einmal ein wirklicher raffinierter Verräter, nicht bloß ein

Vagabund oder Idiot, in kritischer Zeit sich seine genaue Kenntnis des Mobilisations-Mechanismus zunutze machen sollte?

* Zürich, Mitte Februar 1913.

Der Kaiser aber mag sich geschmeichelt fühlen. Es ist phänomenal, was man ihm alles zutraut. Alle Zeitungen berichteten, daß er zu den Jubiläumsfestlichkeiten des Befreiungskrieges von 1813 nach Königsberg gefahren sei, und nun sollte er plötzlich — mit einem Zeppelin-Luftschiff vermutlich — in Weissenburg aufgetaucht sein, um von dort aus im Kraftwagen Straßburg zu überfallen? So reich er sonst ist an originellen Ideen und so sehr er die Überraschungen liebt, das war ihm doch nicht in den Sinn gekommen. Königsberg mit seinen erhebenden Erinnerungen nahm ihn und den Kronprinzen völlig in Anspruch. Die ruhige und würdige, alle Sensation meidende Rede, die er dort gehalten hat, gehört zu seinen besten oratorischen Leistungen.

Auf dem Balkan hat die Blutarbeit wieder begonnen. Schon glaubte man, mit der nachgiebigen Antwortnote Kiamil Paschas den Frieden gesichert, als die Jungtürken mit einer Handvoll Soldaten einen Putsch inszenierten, Kiamil stürzten und den Generalissimus Rasim Pascha nebst acht Begleitern ins Jenseits beförderten. Einen Kriegsminister niederthalten, das kann auch ein Narr. Ob aber Geschick und Heldennut der jung-



† Nationalrat Dr. Ed. Sulzer-Ziegler.

türkischen Revolutionsgigerl weiter reicht als bloß zum gemeinen Meuchelmord, das wird erst noch zu beweisen sein. Einstweilen besteht dafür wenig Aussicht. Die noch vor einem halben Jahr in Westeuropa reichlich vorhandenen Sympathien für die Türkei im allgemeinen und die Jungtürken insbesondere sind reizend geschwunden, nicht weil ihnen der Erfolg versagt blieb, sondern weil alle auf sie als die Träger einer höhern Kultur und eines wahren Patriotismus gesetzten Erwartungen zu schanden wurden. Damit allein, daß man wie Mahmud Schefket, der neue Großwesir, und Enver Bey fließend deutsch spricht und den Schnurrbart à la Wilhelm II. aufwirbelt, ist man noch nicht Europäer, sondern man kennzeichnet sich als echten Asiaten und Barbaren, wenn es richtig ist, daß die beiden Herren nun in ihrer Verlegenheit die türkischen Reiter, die scheußlichen Schlächter der Armenier, in Trupps zu 400

Theophil Bühler im Alter von 72 Jahren. Der Verstorbene, Präsident des schweiz. alpwirtschaftlichen Vereins, war eine im Bündnerlande wohlbekannte Persönlichkeit. Er stammte aus dem Prättigau und gehörte viele Jahre dem Kleinen Rat des Kantons Graubünden an. Im Nationalrat, wo er 1883—1901 seinen Kanton würdig repräsentierte, trat er besonders in landwirtschaftlichen Fragen hervor.

Ein schwerer Schlag traf die Stadt Winterthur, die schweizerischen Gewerbetreibenden und Industriellen und das ganze Vaterland mit dem am 31. Januar ganz unerwartet erfolgten Tod von Nationalrat Dr. Eduard Sulzer-Ziegler, dem Chef der weltberühmten Firma Gebrüder Sulzer. Im 58. Lebensjahr raffte den kräftigen und energischen Mann eine Lungenentzündung hinweg. Es soll seiner noch an anderer Stelle besonders gedacht werden.



Villa „Kindengut“, Wohn- und Sterbehaus von Ed. Sulzer-Ziegler †. Phot. F. Wucher, Zürich.

Mann und mit der Parole, keinen Pardon zu geben, auf die Bevölkerung Thrakiens losgelassen haben. Da wird auch der letzte der ehemaligen Türkenfreunde wünschen müssen, nicht nur, daß diese Bluthunde als Bestien, die sie wirklich sind, verfolgt und abgeschossen werden, sondern daß mit ihnen auch die ganze türkische Barbarei nach Asien hinübergeworfen werde, wohin sie wirklich gehört.

Auf den Kriegspfad haben sich auch die englischen Stimmrechtlerinnen wieder begeben, nachdem es der Regierung nicht gelungen ist, dem Unterhaus ihre Wahlvorlage mit dem darin enthaltenen Frauenstimmrecht plausibel zu machen. Wenn auch in diesem Feldzug zum Glück noch kein Blut geflossen ist und nur einige zerbrochene Fensterscheiben oder in Teer und Säuren ersäufte Briefschaften in den öffentlichen Briefkasten zu beklagen sind, so ist doch nicht zu verkennen, daß auch dieser Kampf immer schärfere Formen annimmt und darüber vor allen Dingen die männliche Ritterlichkeit gegenüber dem zarten Geschlecht völlig entwinden muß. Sie war ja gewiß oft nicht viel wert, aber doch besser als die brutale Feindschaft der Geschlechter untereinander.

Totentafel * (vom 21. Januar bis 7. Februar 1913). Am 29. Januar starb in Chur Herr alt Nationalrat Peter

Im Alter von 72 Jahren starb in Bern am 31. Januar Emma Hodler. Ursprünglich Lehrerin, wurde sie als Dichterin besonders bekannt durch das Drama „Glück oder nur ein Schulmeister“, das mit großem Erfolg gespielt worden ist. Emma Hodler hatte die Gabe der volkstümlichen Darstellung in hohem Maße, und so wurden ihre Dramen gern und oft auch von Dilettanten aufgeführt. Weiter bekannt geworden sind auch die Dramen „Im Grauholz“, „Onkel Sebastians Testament“ und das letzte „Unter dem Franzosenjoch“. Die greise Dichterin erlag einem Herzleiden.

Am 3. Februar starb in Thun, 72 Jahre alt, der ehemalige schaffhausische Ständerat J. Müller, einst Mitglied des Regierungsrats und lange Jahre des Großen Rates von Schaffhausen, ein wahrer Schaffhauser und aufrechter Vertreter der schweizerischen Landwirtschaft.

Basel betrauert den Tod von alt Rektor Prof. Dr. Fritz Burckhardt-Brenner. Er starb am 3. Februar an einem Herzschlag im 83. Altersjahr. Für Generationen Basels war Fritz Burckhardt ein leuchtendes Vorbild der Pflichttreue, der Menschenliebe und des tatenspreudigen Bürgerfinnes. Politisch hat er sich in der liberalkonservativen Partei am öffentlichen Leben beteiligt und auch bei den Gegnern stets die uneingeschränkte Achtung genossen.

Eduard Sulzer-Ziegler †.

Am Vormittag des 31. Januar verstarb nach kurzer Krankheit der Senior der berühmten Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur, Nationalrat Dr. Eduard Sulzer-Ziegler, im 59. Altersjahr. Wie ein Blitzstrahl wirkte diese Nachricht im ganzen Lande, da die Bedeutung des Verstorbenen auf wirtschaftlichem und politischem Gebiete weit über die Grenzen seiner engeren Heimat hinausgeht. „Denn unser Land besitzt keinen Mann,“ lesen wir in einem der vielen Nekrologe, „in dem sich so wie in Eduard Sulzer-Ziegler der kühne Geist unseres Unternehmertums mit politischem Scharfsinn vermählte; keiner hat wie er gegenüber der sozialdemokratischen Lehre das Recht des schöpferischen und organisatorischen Genies furchtlos verteidigt, keiner war in der Tat ein gütigerer und mit reinerem menschlichen Verständnis für Kleinheit und Armut ausgerüsteter Arbeitgeber. Es war natürlich, daß man in der Schweiz herum Sulzer aus Vorträgen, Parlamentsreden und Zeitungsartikeln hauptsächlich von jener Seite seines Wesens aus kannte, als den aufrechten, unbeugsamen und

Lohn- und Arbeiterfragen. So ergab sich von selbst, daß er nach außen mehr hervortrat und bald vielfach Zählung mit dem öffentlichen Leben gewann.

Schon in den Sechzigerjahren, nach den Kriegen von 1864 und 1866, und dann besonders dank den Erfolgen an der Pariser Weltausstellung vom Jahre 1867, hatte sich die Firma Gebrüder Sulzer in der ganzen Welt durch ihre genialen Konstruktionen und die stete Korrektheit und Gewissenhaftigkeit der Ausführung hohes Ansehen erworben. In den folgenden Jahrzehnten dehnte die Unternehmung ihre Tätigkeit auf neue Spezialitäten aus, gliederte dem ursprünglichen Fabrikationszweige (Dampfmaschinen) neue an, so die Eis- und Kältemaschinen, System Linde, die Gesteinsbohrmaschine System Brandt, den Dieselmotorenbau usw. Die Firma „Gebrüder Sulzer“ errang sich auf dem Weltmarkt eine erste Rangstellung und wußte sie trotz schwierigen Verhältnissen bis auf den heutigen Tag zu behaupten. Zu diesem Ruhme hat der verstorbene Sulzer-Ziegler sein redlich Teil beigetragen. Vor allem ist hier

die Durchbohrung des Simplontunnels zu nennen, jenes gigantische Werk, zu dessen Ausführung sich die Firma Gebrüder Sulzer mit derjenigen von Oberst Loder, sowie den Ingenieuren Brandt und Brandau verband und bei welchem die Errungenschaften der Wissenschaft und der Technik, sowie bewundernswürdige Beharrlichkeit einen glänzenden Triumph über zahllose und gewaltige Widerwärtigkeiten und Hindernisse der Natur davontrugen. Aus Anlaß der glücklichen Durchführung



Aus dem Leben Sulzer-Zieglers:

Sulzer-Ziegler (1) begibt sich mit dem Bischof von Sitten (3) und dem Oberingenieur von Nager (2) zur Empfangsfeier bei der Durchschlagfeier des Simplontunnels im Jahre 1905. Phot. Ant. Krenn, Zürich.

nen Nachrufen entnommene Angaben gemacht: Eduard Sulzer-Ziegler, der dritte und jüngste Sohn von Johann Jakob Sulzer-Hirzel, der mit seinem Bruder Salomon Sulzer 1834, das Geschäft des Vaters, Jakob Sulzer-Reuffert, erweiternd, die Firma „Gebrüder Sulzer, mechanische Konstruktionswerkstätte und Gießerei“ gründete, wurde am 23. September 1854 in seiner Vaterstadt Winterthur geboren, genoß eine überaus sorgfältige elterliche Erziehung und besuchte, nachdem er die Schulen Winterthurs absolviert hatte, die Universitäten Genf, Heidelberg und Berlin, wo er sich dem Studium der Rechtswissenschaft und der Volkswirtschaft widmete. Dann wandte er sich zur Technik. 1877 besuchte er das Polytechnikum in Dresden und begab sich hierauf zum Studium der Eisenbranche nach England. Im Jahre 1878 trat er zu Hause in die Firma Gebrüder Sulzer ein. Während der älteste Bruder, Sulzer-Steiner (gestorben 1906), sich hauptsächlich der überschaubaren Leitung der ganzen Unternehmung und speziell der Dampfmaschinen- und Heizungsabteilung widmete, der zweite, Sulzer-Großmann (gestorben 1910), dagegen an der Spitze der Gießerei stand, fiel Eduard Sulzer-Ziegler speziell die Abteilung Bohrmaschinen und damit im Zusammenhang die Branche Tunnelbau zu. Hauptsächlich aber arbeitete er sich in die Kalkulation und Selbstkostenberechnung ein und widmete sich den Rechts-

des kühnen Werkes verlieh die Universität Genf dem Verstorbenen die juristische Doktorwürde, vor kurzem auch die eidg. technische Hochschule diejenige eines Dr. ing. honoris causa.

1887 gründete sich der Verstorbene einen eigenen Hausstand, dem zwei Söhne und zwei Töchter entsprossen. Schon das Jahr 1880 sah den jungen idealgesinnten Mann im öffentlichen Leben seiner Vaterstadt und zwar in einer für die letztere sehr schweren Zeit. Es ist nicht in letzter Linie der eifrigen Mitarbeit von Sulzer-Ziegler zu danken, daß diese Stadt zu einem so blühenden und weithin geachteten Gemeinwesen wurde. Von 1892 bis 1902 gehörte er dem zürcherischen Kantonsrat an, und im Jahr 1900 schickte ihn das Vertrauen seiner Mitbürger als Nachfolger Ludwig Forrers, des jetzigen Bundesrates, der damals die Leitung des internationalen Eisenbahn-Amtes übernahm, in den Nationalrat. Dort war er mit Nationalrat Bally in Schönenwerd der berufene Vertreter der Großindustrie und gewann bald dank seiner Tüchtigkeit und seiner stets von Sachkenntnis getragenen, überzeugenden Beredsamkeit einen großen Einfluß. An den Beratungen über Eisenbahn- und Zollfragen, über das Gesetz betreffend den Erfinderschutz, über den Privatversicherungsvertrag, die Revision des Obligationenrechtes, hauptsächlich aber über die Kranken- und Unfallversicherung hat der Verstorbene hervorragenden

Anteil genommen, und es wurde ihm hoch angerechnet, daß er, obwohl seiner Opposition gegen verschiedene Bestimmungen des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes nicht Rechnung getragen werden konnte, in der Schlußabstimmung diesem doch zugestimmt hat.

Es kam nicht selten vor, daß Eduard Sulzer-Ziegler von seinen politischen Gegnern als Arbeiterfeind angegriffen wurde, und doch lag ihm nichts so sehr am Herzen wie die Tausende seiner Arbeiter. Aber er, der selbst ein rastloser Arbeiter war, stellte eben hohe Anforderungen an alle seine Mitarbeiter. „Was er u. a. immer verlangte,“ so führte Nationalrat Haebelin als Sprecher der Bundesbehörden bei der Abdan- kungsfeier aus, „war die Parität in den beiderseitigen Bedingungen, d. h. daß die Arbeiterorganisationen, welche für ihre Mitglieder Mindestlohn fordern, auch deren Mindestleistungen garantieren und daß sie, wenn sie den Arbeitgeber auf den Tarifvertrag festnageln, auch für Innehaltung durch die Arbeiter besorgt sein sollten. Unter der Bedingung, daß solche garantiefähigen Arbeiterorganisationen, vielleicht nach amerikanischen Mustern, geschaffen worden, wäre auch er seinerseits für die genannten Postulate zu haben gewesen; er erklärte sie aber heute für unannehmbar, solange dem Arbeitgeber bei Vertragsbruch des Arbeiters nur molluskenhafte, rechtlich und faktisch unanfechtbare Gebilde gegenüberstehen. Also auch bei dieser Grundsatzfrage

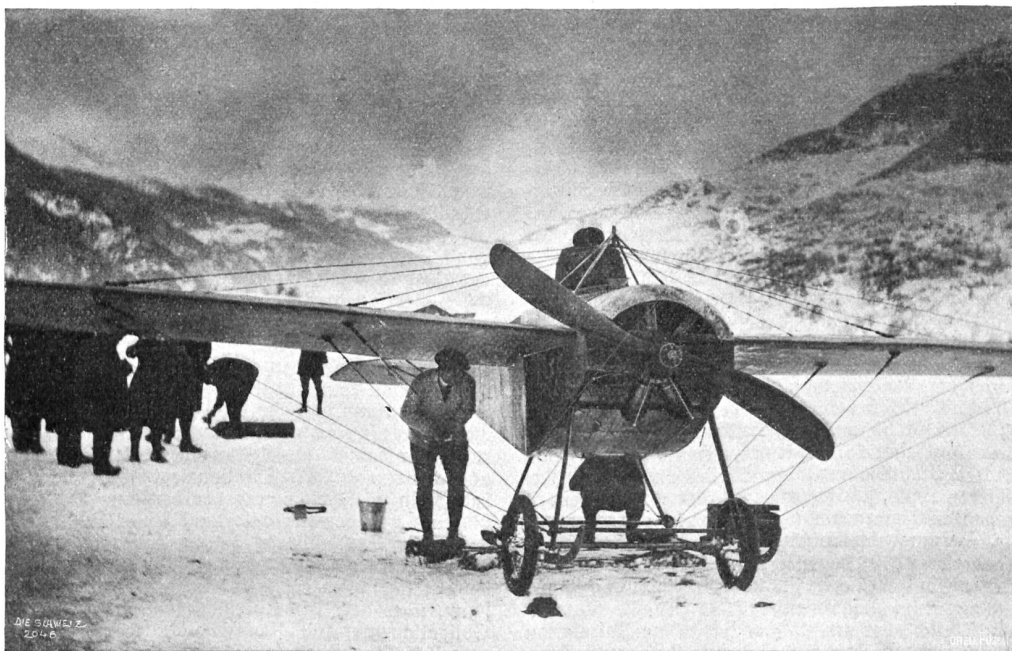
wird von einer Arbeiterfeindlichkeit des Verstorbenen mit Recht nicht gesprochen werden können; er wollte das Gerechte!“ Und Redaktor Wehrlin, der derzeitige Präsident des Kantonsrates, sagte von dem Verstorbenen: „Die Auffassung seines Berufs war eine ganz eigenartige, große und schöne und der Lehre seiner Widersacher abgewandt. Immer wieder betonte er: Unternehmer und Arbeiter sollten die gemeinsamen Bande, die sie an die nationale Industrie fetten und untereinander verbinden, vor den trennenden erkennen. Eins sollten sie werden in jedem Betrieb, ein starkes Werkzeug zur gedeihlichen Arbeit. Ein Körper gleichsam, darin der Unternehmer als Organisator und Leiter den vorherrschenden, aber auch fürsorglichen Verstand darstelle. So hat er seinen Beruf als Fabrikant aufgefaßt, als den der großzügigen Pfadfinder der Kultur und als den des Vorbildes in der Arbeit zugleich, darum wollte er diesen Beruf, das Unternehmertum, als außerordentlich nützlichen, als einen

der höchsten, wertgeschätzt und geachtet sehen. Daß man ihm diese Auffassung nicht gelten ließ, hat ihn geschmerzt.“

Aber auch reich an Glück war das Leben des Entschlafenen; er, der Optimist, sah in jedem Menschen das Gute und traute jedem das Beste zu. Glück erlebte er im Geschäft, Glück brachte ihm die Anerkennung, die Welt und Wissenschaft seiner großen Lebensarbeit zollte, das schönste Glück aber brachte ihm seine Familie. Hier im Hause zum „Lindengut“ fand er Ruhe und



Der Simplonflieger Biélovucic. Phot. Ant. Krenn, Zürich.



Biélovucic an seinem Henriot-Eindecker auf dem verschneiten Sportplatz in Brieg. Phot. Ruggeri, Brieg.

Erholung nach strengem Tagewerk, hier reiften die Taten seiner vornehmen Gesinnung und Wohltätigkeit. Auch für religiöse Fragen zeigte er volles Interesse; er fühlte, daß auch der schärfste Verstand nicht alles begründen kann, daß jeder Mensch für sein Tun und Lassen seinem Gott verantwortlich sei.

Am 3. Februar wurde die Leiche Sulzer-Zieglers den

Flammen übergeben. In imposanter Weise nahm seine Vaterstadt von ihm Abschied, die einen ihrer besten Bürger mit ihm verlor. Das ganze Land trauerte um ihn; Tausende von Leidtragenden schritten im Zuge, darunter viele, die von weit herbeigeeilt waren, beim letzten Gang dem großen Toten das Geleite zu geben. X

Biélovucies Simplonflug.

Was der junge Peruaner Geo Chavez am 23. September mit dem Tod bezahlen mußte, ist am 25. Januar dieses Jahres seinem Landsmann Biélovucie gelungen: die Bezwingung des Simplonpasses mit einer Flugmaschine. In aller Stille traf der kühne Flieger seine Vorbereitungen und, nach nur einmal-

dieser Fahrt erholte, ebenfalls; aber Tatsache ist auch, daß Biélovucie schon drei Stunden nach seiner Landung bereits einen Rundflug über Domodossola ausführte, daß er kurz nach seiner Landung auf das Telegraphenbureau eilte und dem italienischen Staatssekretär Falcioni telegraphierte und daß



Biélovucie bei seinem Probeflug über dem Simplon. Phot. Ant. Krenn, Zürich.

gem Probeflug wagte er bei schönem ruhigem Wetter am genannten Tag zwei Minuten vor zwölf Uhr die Tat. 12 Uhr 15 schwebte er über Simplon-Dorf und landete um 12 Uhr 30 glatt und unverfehrt in Domodossola. Während Chavez damals durch die Naturgewalten gezwungen wurde, in wenig beträchtlicher Höhe seinen Weg über die Gondolchlucht zu nehmen, deren Luftwirbel und Fallwinde ihm grauenhaft zusekten und deren nervenzerrüttende Wirkung an seinem Todessturz wohl die Hauptschuld trugen, gelang es diesmal dem Flieger, die Richtung über den Muncherapaz zu halten und in großer Höhe über die Gefahren von Wind und Wolken hinwegzukommen.

Nur wenige Berichterstatter waren zur Zeit des Fluges noch in Brieg oder in Domodossola anwesend, was freilich nicht hinderte, daß von Dutzenden von „Augenzeugen“ in der konfusesten Weise berichtet wurde, die für nötig fanden, mit allerlei sensationellem Beiwerk die aviatische Großtat zu drapieren. Sie fäseln von einer „Schreckensfahrt“, von einem total kaputten Flieger, der nach dem Flug stundenlang wie geistesabwesend herumgetaumelt sei, der — ähnlich wie seinerzeit Chavez — nichts als die Worte habe stammeln können: „Je suis fou“ und der erst nach eingenommenem Bankett die nötige Kraft wiedergefunden habe, etwas von seinen Erlebnissen mitzuteilen. Daß ihn der Flug stark mitnahm, ist wohl selbstverständlich und daß es einiger Zeit bedurfte, bis er sich von den Anstrengungen

er wohl von Berrücktsein sprach, dazu aber beifügte „de joie“, was seinem Ausdruck natürlich ein ganz anderes Gesicht gibt. Was Biélovucie über seinen grandiosen Flug, bei dem es sich nach italienischen Meldungen um einen Wettbewerb der Flugzeugbauer Blériot und Henriot und damit in Verbindung um einen bedeutenden Auftrag der italienischen Regierung handeln soll, selbst erzählt, sei in den nachstehenden Zeilen wiedergegeben:

„Es war genau zwölf Uhr, als ich das Zeichen zum Starten gab. Ich stieg sehr rasch in die Höhe. Als ich 1800 Meter hoch geflogen war, nahm ich die Richtung auf den Simplon ein, erkannte aber sogleich, daß ich mich noch zu niedrig befand, ich setzte deshalb zu einer neuen Schleife an, um die erforderliche Höhe zu erreichen; da setzte mein Motor aus, es gelang mir aber, die Maschine in Gang zu bringen, die dann bis zu Ende meiner Fahrt ausgezeichnet arbeitete. In einer Höhe von 2600 Meter überflog ich den Simplonpaß und kam in heftige Wirbelwinde, gegen die ich große Mühe hatte, anzukämpfen, wobei ich die Steuerfänge des Apparates tief unten fassen mußte. Sobald ich in eine größere Höhe kam, trat wieder Windstille ein, ich überflog den Muncherapaz und senkte mich. In einer Höhe von 2600 Meter empfingen mich wieder heftige Windstöße, die abnahmen, als ich tiefer niederstieg. Sobald ich mich Domodossola näherte, stellte ich den Motor ab und erreichte

im Gleitflug das Feld, auf dem Chavez landete. Wenige Schritte vom Denkmal entfernt, berührte ich nach einem Fluge von 26 Minuten die Erde wieder. Ich war glücklich, daß ich mein Ziel, das schon seit einem Jahr mir vorschwebte, erreicht hatte, glücklich vollendet zu haben, was Chavez versagt geblieben war, und daß ich sein Werk erst gekrönt hatte. Ich legte sofort alle Blumen, die ich erhielt, vor dem Denkmal nieder. Die Berge, die uns von unten so schrecklich erschienen, machten mir gar keinen Eindruck, da ich hoch über sie wegsflog. *C'était tout à fait plat!* Ich meinte, über einem Meer zu schweben. Durch die Wolken und den Schnee erschien mir alles eben zu sein. Ich konnte mich deshalb beinahe nicht nach der Karte richten, sondern verfolgte den Weg, wie ich ihn im Kopfe hatte nach meinen Studien. Auf dem Hospiz glaubte ich Leute zu erblicken, die mir nachschauten. Ob ich Simplon-Dorf überflogen habe, wußte ich nicht zu sagen. Unter der Kälte habe ich nicht gelitten; am gefährlichsten wurden mir die Winde. Mein größter Wunsch ist nun erfüllt, ich habe den Simplon überflogen und werde in Zukunft nicht mehr an Meetings teilnehmen und Rekorde aufzustellen versuchen. Ich fliege nur noch zu meinem Vergnügen. *Mais je ne voudrais pas y passer encore une fois!*"

Der Simplon ist nunmehr überflogen! Biélovucie heißt sein Bezwingen, ein Landsmann von Geo Chavez, der vor bald zweieinhalb Jahren, nachdem er über die Berge und Gletscher zwischen Brieg und Domodossola über die hundertertei Gefahren in der Luftlinie glücklich hinübergekommen war, acht oder zehn Meter vom Erdboden entfernt bei der Landung stürzte und vier Tage später an den Folgen der Verletzungen starb. Die Nachricht von der Ueberfliegung der Alpen erregte Sensation; es war die Zeit, da die Aviatik die Menschheit noch in Atem hielt, da ein Rekord nach dem andern fiel, glänzende Leistungen durch glänzendere geschlagen wurden, die ersten Flieger den Kanal bezwangen und jede Woche die Totenliste um ein paar Namen reicher wurde. Wer hätte damals ernsthaft an die Möglichkeit geglaubt, daß einer die Berge des Simplongebietes überfliegen würde, wer hätte nach dem Todessturz von Chavez gedacht, daß so bald schon ein neuer Pilot kommen werde, das Wagnis aufs neue zu unternehmen?

Biélovucie heißt der Sieger, und seit dem 25. Januar ist die datenreiche Chronik der Aviatik um ein großes Ereignis reicher. Auf's neue hat die Aviatik triumphiert; der rauschende Flügelschlag der neuen Zeit zog auch über Schnee und Gletscher, und nicht mehr gar viel fehlt, und in der ganzen Welt ist er hörbar. Großes hat immer noch Großem gerufen, und das Erreichen des Besten, das Gelingen des Schwierigsten bleibt immer der höchste Wunsch. Denn für den Mut gibt es gottlob keine Schranken, für die Aviatik keine Schlagbäume und Grenzpfähle, die Bahn bleibt frei für den, der sie erkämpfen und ertrogen will — vorwärts, hinauf und hinüber!

Chavez und Biélovucie: zwei peruanische Jünglinge, deren Namen nunmehr für immer zusammengehören! Der lebende hat den armen toten Landsmann im Fluge geehrt, da er mutig und voll Vertrauen dessen Plan aufgriff und glücklich vollendete. Nur ein paar hundert Meter von der Stelle entfernt, da Chavez zu Tode stürzte, ging er triumphierend nieder, im Angesicht des Denkmals, das ihm Domodossola errichtete: Glück und Unglück sind Geschwister, die dicht beieinander wohnen, und Leben und Tod reichen sich die Hände.

Ist auch heute die Begeisterung weit weniger groß als vor knapp zweieinhalb Jahren — wir leben schnell und erleben gar viel — Biélovucies Simplonflug ist eine aviatische Großtat allerersten Ranges und ein Ereignis dazu, das nicht nur von aviatischer Bedeutung ist!

Ueber die Persönlichkeit von Biélovucie mögen folgende Einzelheiten interessieren. Biélovucie wurde am 30. Juli 1889 zu Lima geboren, seine Mutter war Französin von Geburt. Kurze Zeit nach Erhalt seines Patenten, im Jahre 1910, nahm er am „Circuio de l'Est“ teil, mußte aber infolge widriger Umstände schon in Nancy niedergehen. Ende August 1910 führte er einige vielbewunderte Flüge über Paris aus, und am 1. und 2. September gleichen Jahres bestritt er den Flug Paris-Bordeaux, mit Zwischenlandung in Orléans und Angoulême. Hier war es auch, wo er in 3 Stunden 56 Minuten eine Strecke von 235 Kilometer durchflog und damit den von Paulhan gehaltenen Rekord um mehr als 100 Kilometer schlug — eine Lei-

stung, die zu jener Zeit, als die Aviatik noch in den Anfängen steckte, für fast unmöglich gehalten wurde. Im Oktober wieder gewann er den großen Preis für Schwebeflüge auf dem Flugmeeting zu Mailand; dann folgten viele gut gelungene Schwebeflüge in Bourges, Mirafiori (Italien) und im Januar 1911 in seiner Vaterstadt Lima. Bei den Flügen Paris-Rom und beim europäischen Rundflug war ihm das Geschick nicht günstig; dafür stieg er am 9. Dezember 1911 bei Paris mit einem Passagier 1300 Meter hoch, nahm an den Flugfesten von Toul teil, flog von Bar-le-Duc nach Paris und im April 1912 von Reims nach Nogent-le-Rotrou, 235 Kilometer in 2 Stunden 35 Minuten. Am 18. Juni 1912 wurde er beim Flugmeeting von Anjou ziemlich schwer verletzt. W. B.

Aktuelles.

25jähriges Jubiläum der Rhätischen Bahn. Am 7. Februar konnte die Rhätische Bahn und mit ihr auch der Direktor, Ingenieur Schucan, der bei diesem Anlaß *honoris causa* den Ehrendoktor der technischen Wissenschaften von der Eidg. technischen Hochschule verliehen erhielt, auf ein 25jähriges Bestehen und ein ebenso langes, verdienstvolles Wirken zurückblicken. Am genannten Tage wurde in Basel die Bahngesellschaft Landquart-Davos gegründet und tags darauf Ingenieur A. Schucan aus Zuoz, damals Direktor der Seetalbahn in Hochdorf, zum Oberingenieur und Direktor der Unternehmung gewählt, eine Wahl, wie die Neue Bündner Zeitung voller Anerkennung hinzufügt, die die Entwicklung des Unternehmens außerordentlich gefördert hat. Schon am 1. Mai 1888 wurde mit dem Bau der Stammlinie der Rhätischen Bahn begonnen, anderthalb Jahre später, am 9. Oktober 1889, die Strecke Landquart-Klosters in Betrieb gesetzt, am 21. Juli 1890 die Endstrecke Klosters-Davos. Vier Jahre später erwarb die Bahngesellschaft von der Basler Eisenbahnbank die Konzession der Linie Landquart-Chur-Thusis; ein Vertrag über den Bau dieser Linie wurde mit der Bank abgeschlossen, die Firma der Gesellschaft in „Rhätische Bahn“ umgetauft, und im Sommer 1896 ist die neue Linie nach Thusis eröffnet worden. Die erfreuliche Entwicklung des Unternehmens, an dessen Spitze tatkräftige Männer standen, stärkte den Gedanken, durch eine umfassende Gesetzgebung eine planmäßige Erschließung des Kantons Graubünden durch ein leistungsfähiges Schmalspurbahnnetz zu ermöglichen. Im Jahre 1897 nahm das Volk das Eisenbahngesetz an, und wenig später erwarb der Kanton den größten Teil der Aktien der Rhätischen Bahn. Die Entwicklung der Bahn erhielt nun mehr noch als bisher tatkräftige Unterstützung durch die kantonalen Instanzen und durch den Bund: in rascher Folge wurden gebaut die Linien Reichenau-Jlanz (1903, 20 Kilometer), Thusis-St. Moritz (1903/04, 63 Kilometer), Samaden-Pontresina (1908, 20 Kilometer), Davos-Filisur (1909, 20 Kilometer) und Ilanz-Disentis (1912, 30 Kilometer). Noch im Bau steht die Linie Bevers-Schuls (49 Kilometer).

„Wer auch nur einigermaßen die bündnerische Volkswirtschaft kennt,“ schreibt die „Zürcher Post“ u. a., „weiß, was die Rhätische Bahn für den Kanton Graubünden bedeutet. Der Kanton hat in dem Unternehmen 62,3 Millionen Franken angelegt, Gemeinden und Private 9,6 Millionen, die Eidgenossenschaft 13 Millionen. Das wirtschaftliche Gedeihen des Kantons Graubünden ist enge mit der Rhätischen Bahn verknüpft. Sie rückt die weit entlegenen Täler näher, erschloß sie dem Verkehr und der wirtschaftlichen Entwicklung und schuf die Grundlage, auf der sich die bündnerische Fremdenindustrie so gewaltig entwickeln konnte. Die Organisation der Bahn ist vorbildlich; sie hielt sich gleich fern von bürokratischer Verknöcherung wie vor salopper Finanzwirtschaft. Fünfundzwanzig Jahre reichten hin, um das Programm, das die Bahn sich stellte, nahezu vollständig durchzuführen; ist die Linie Bevers-Schuls gebaut, so fehlt nur noch die Bergellerbahn, einige kleinere Linien wie die Arosen- und Oberhalbsteinerbahn gehören nicht in ihr Programm und werden durch private Initiative erstellt. Heute, da ein Vierteljahrhundert seit der Gründung der Bahngesellschaft verflossen ist, darf der Kanton Graubünden mit Stolz auf die Entwicklung der Rhätischen Bahn zurückblicken; sie hat eine große Aufgabe unter außerordentlich schwierigen Verhältnissen glücklich gelöst.“