Illustrierte Rundschau

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift**

Band (Jahr): **14 (1910)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

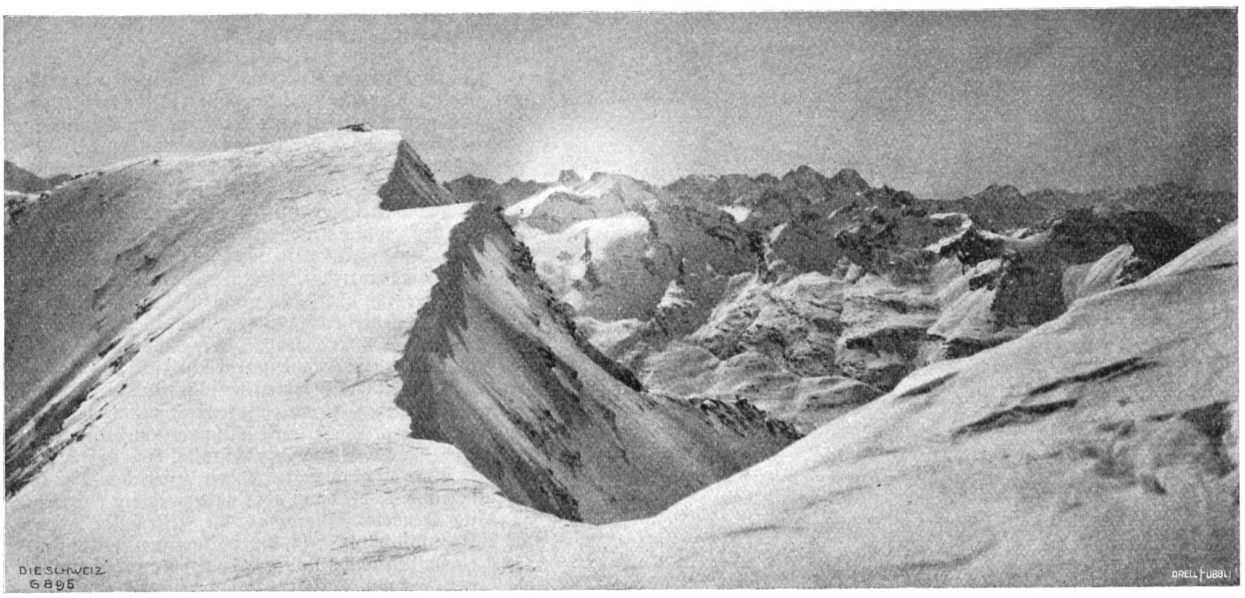
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Illustrierte Rundschau



Piz Corvatsch in der Berninagruppe.

Politische Uebersicht.

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, entflammte den Kaiser, der für alle derartigen Aufmerksamkeiten eine wahrhaft rührende Empfänglichkeit und Dankbarkeit hat, zu einer der schwungvollsten Ansprachen, die zweifellos die alte Begeisterung und Verehrung der Wiener für ihn aufs neue entfachte.

Inzwischen 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 unsagbarer Schmerzen die Nichtigkeit aller irdischen Ehren und Freuden erkannt. Die Erfüllung seines heißesten 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.

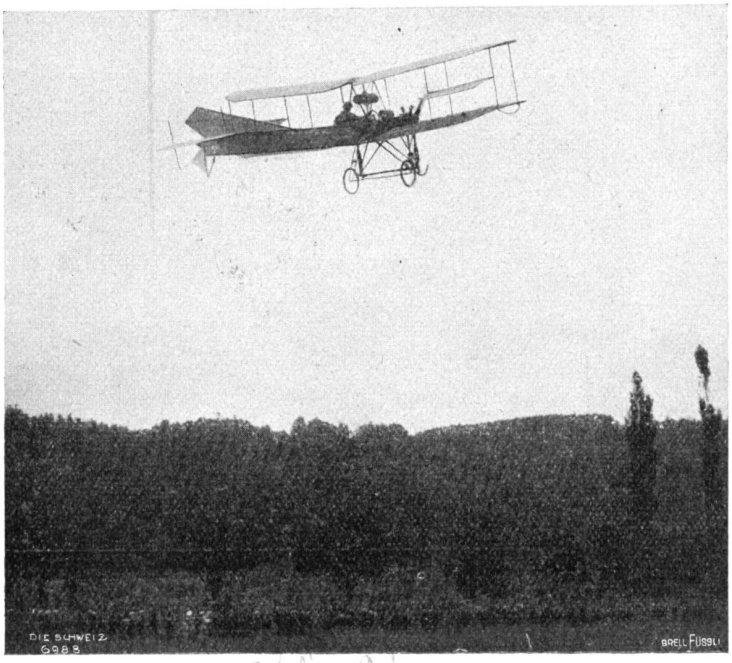
Das alte Zeppelin-Pech! Ists nicht ein heimtückischer Zufall, so muß dafür eine grobe Fahrlässigkeit den wundervollen Luftschiffen des vielgeprüften Grafen zum Verhängnis werden. L Z VI ist nicht mehr, es lebe L Z VII! Und mögen alle feindlichen Mächte zwischen Himmel und Erde sich verschworen haben 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 Champigny. Es mußte die französische Regierung selbst den Deutschen mit einem förmlichen Verbot jeder größern Veranstaltung begreiflich machen, daß man auf die Gefühle eines Besiegten Rücksicht zu nehmen und an noch nicht verharschte 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 Bettag-Vormittag das Schaufliegen über den Simplon zu eröffnen, ist der willkommene Vorwand zur Erklärung des Fiasko 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

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

Doch halt! Wer sagte etwas von Mißlingen? 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.



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

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 Erkenntnis der tiefsten Zusammenhänge im Leben der Natur so manchen „guten" altväterischen Brauch von Grund aus umgestaltet. Der offizielle Tag, der 15. September, gab aber wiederum den Anlaß zu frohem Beisammensein der Eidgenossen 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 Ratssaal von Athen nicht bloß mit Worten streitet, sondern mit Händen und Füßen rauft. Vom Ausgang hängt auch das Schicksal eines Königshauses ab.

Totentafel * (Vom 9. bis 24. September). Wir haben noch nachzuholen vom 7. September den Tod des ausgezeichneten Gelehrten Dr. August Plüß 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, verschieden.

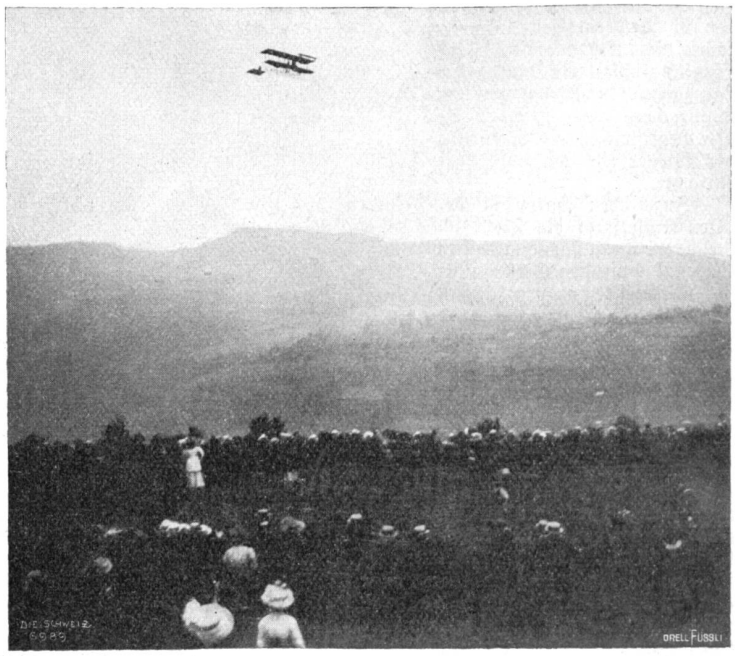
Am 10. September starb ebenfalls in Genf der Theologe Max Doret, seines Alters 68 Jahre, noch auf dem Sterbebett beschäftigt mit den Examenarbeiten seiner Schüler. Zum Lehrer und Erzieher der studierenden Jugend war er durch persönliche Erfahrung, reiches Wissen und große Beredsamkeit wie wenige begabt.

Am 14. September verlor Zürich seinen Geschichtsschreiber Prof. Dr. Karl Dändliker in Küsnacht, der nach langer und fruchtbarer Lehrtätigkeit 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 Gerechtigkeitssinn 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, betrauert 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 Hofstetter-Kern im Alter von 83 Jahren.



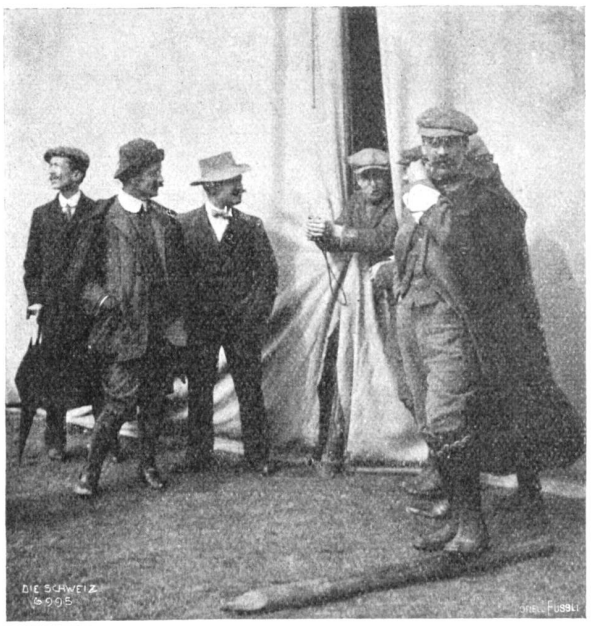
Flugwoche in Luzern. Vallon auf Sommer-Zweidecker in ca. 300 Meter Höhe.
Phot. Willy Schneider, Zürich.

Chavez' Simplonüberfliegung im Aeroplan.

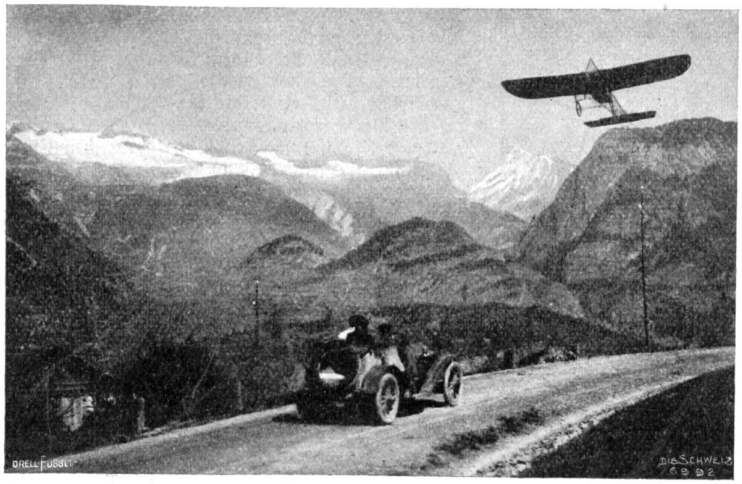
Die Riesenschwingen der Aviatik greifen ins Unendliche, ins Unbegrenzte aus: Meere und Länder werden überflogen, in schwindelnde Höhen lassen die Piloten ihre Maschinen steigen, und nunmehr ist es einem der kühnsten Flieger, dem Peruaner Geo Chavez gelungen, der Alpen Meister zu werden und mit seinem Apparat allen Winden und Wettern zum Trotz 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 Weltruhmes 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 Ikariden, die ein grollender Wind, ein zürnendes Wetter mit einem Hauche niederwarf 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 Domodossolaner 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 Brieg-Mailänder Flugwoche vom 18. bis 24. September am Startplatz und auf Simplonkulm weilte, wer die Winde in den verschiedenen Tälern und Schluchten heulen hörte, die Stürme miterlebte, die auf der Höhe rasten 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 zuvorkommen und ihm den Weltmeistertitel 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 Simplonkulm ein Schneesturm gehaust hatte, und diesmal gelang es ihm wirklich, das Meisterwerk zu vollbringen, die gefahrdrohende 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 einsetzen sollen, ertönen heute die Wirbel des Trauermarsches, an Stelle des Kranzes für den Sieger tritt die Palme, an Stelle begeisterter Toaste und tausendfältiger Gratulationen das Register jener, die nicht wiederkehren, und der Totengräber. „Der Mensch versuche 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 Rauschen 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 sprießen wird, erkennen, daß mit Chavez' Sieges- und Todesflug ein weiterer gewaltiger Schritt vorwärts geschah, 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 verblutet, wie Dutzende vor ihm. Dafür, daß sein Name niemals vergessen 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 dereinst wohl auch als eine kulturelle Großtat in das Buch der Weltereignisse eingetragen werden wird.



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

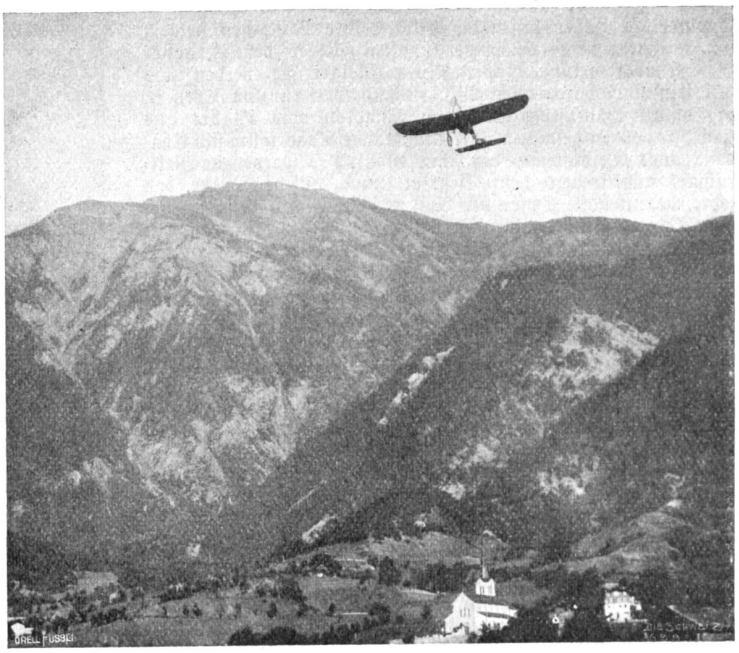


Geo Chavez auf Blériot-Eindecker
überfliegt in ca. 2000 Meter Höhe die Simplonstraße gegen den Kaltwallergletscher-Monte Leone.

* * *

Ganz abgesehen von seinem düstern Ausklang hat der Wettflug in Brieg wenig angenehme Erinnerungen zurückgelassen, da eine Reihe widerlicher Reibereien und Differenzen zwischen dem Mailänder Haupt- und dem Brieger Lokalkomitee den geordneten Verlauf der Veranstaltung von Anfang an erheblich störte. Neben den Anständen finanzieller Art, die schließlich aber beigelegt

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 Alpenüberfliegung von Brieg aus nach Mailand in Brieg bekannt und ein Komitee daselbst gebildet wurde, übersahen dessen Mitglieder, daß auf den geplanten Sonntag der eidgenössische Buß- und Bettag 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 Uebersehen des Brieger Komitees quittierte das italienische Komitee — wenigstens dessen Großteil — mit pöbelhaften Anrempeleien 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 Sistierung der ganzen Flugwoche seitens des Brieger Komitees geführt hätten, da den Leuten von jenseits der Berge der elementare Begriff der Respektierung gesetzlicher Vorschriften und behördlicher Anordnungen nicht beizubringen war. Sie beharrten darauf, daß am Sonntag früh geflogen 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 Zornes und jammerte darüber, daß die Aviatiker den Sonntagmorgen zwangsweise aus Interessen der schweizerischen Hotelindustrie unbenützt 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 Ueberfliegung 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 Bereiche der Berge und Schluchten waren es ja dann auch, die dem Piloten fünf Tage später derart zusetzten, daß er die Herrschaft über sein Fahrzeug verlor und zu Boden stürzte.



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

Montag vormittag unternahmen alsdann Chavez sowohl als der zweite einzig 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 kurzem Anlauf in die Lüfte, schraubte sich in imposanten Spiralen auf etwa 2000 Meter Höhe und verschwand unter dem tosenden Jubel der Zuschauer über dem Roßwald gegen Simplonkulm zu. Doch schon nach wenigen Minuten tauchte er zur allgemeinen Ueberraschung 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 Mißlingen grandiosen Fluge wurde als höchste Höhe gegen 2200 Meter registriert, die für die Ueberfliegung 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 weitaus die größte Zahl der sich in Brieg aufhaltenden Fremden und fast alle Journalisten reisten mißmutig ab. Denn die kleinen zur Aushülfe 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

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

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 kühnsten 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 Schlage 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.

Haupteingang der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Lausanne.

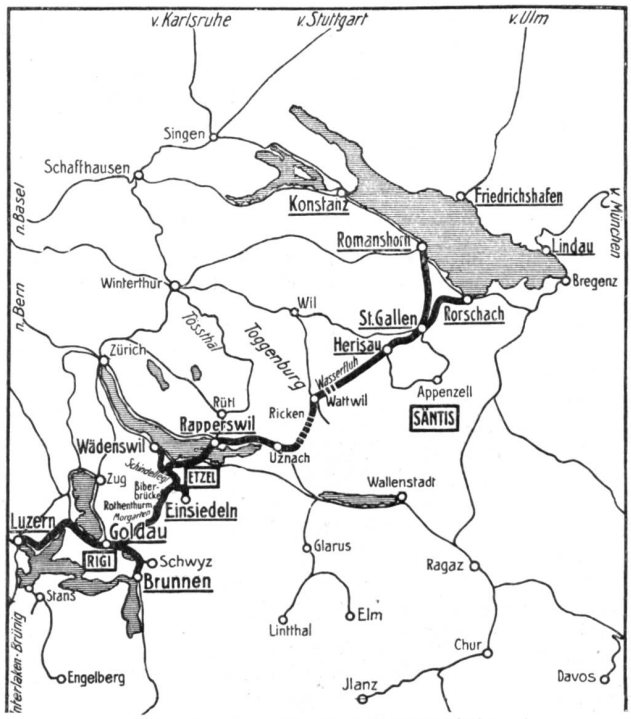
„Welch ein Wind!" waren seine letzten Worte, als der junge, kaum zweiundzwanzig Jahre zählende Chavez, der erst dieses Jahr unter die Flieger gegangen war und dem ein schwerer Nervenchok neben bedenklichen äußern Verletzungen den Tod gebracht, Dienstag den 27. September im Spital zu Domodossola sein kurzes Leben beschloß. Sein tragischer Tod, das Ende einer vielverheißenden Laufbahn, hat allenthalben 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.

Aktuelles.

† **Professor Dr. Karl Dändliker.** Mit Professor Dr. Karl Dändliker, der am 14. September im 62. Altersjahr in Küsnacht starb, verliert die Schweiz einen hervorragenden Historiker und vortrefflichen Schulmann. Dändliker, 1849 in Elsau 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 Küsnacht 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 Sekundarschulen 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 kleinern Umfanges ist der „Abriß der schweiz. Geschichte" in der „Sammlung Göschen", von dem in kurzer Zeit die erste Auflage vergriffen war.

Bodensee-Toggenburgbahn und Rickenbahn. Mit dem 1. Oktober dieses Jahres wird der Rickentunnel und daran anschließend die Bodensee-Toggenburgbahn dem Betrieb übergeben werden und damit eine neue direkte Verbindung zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee geschaffen. Ein jahrzehntealtes, 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 Zufahrtslinie bedeutet, die mit ihr über Einsiedeln nach Goldau und Luzern hinübergeleitet 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 Baubüdget 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.



Bodensee-Toggenburg- und Rickenbahn,
die neueste Bahnverbindung Bodensee-Vierwaldstättersee.

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 Riesenzigarre 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 Allmend, erwartet von einer gewaltigen Menschenmenge, die von allen Seiten herbeigeeilt kam.

Nach einem von der ostschweizerischen Sektion für Luftschiffahrt 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. ×

Trachtengruppe von der Einweihungsfeier der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Lausanne.

Zu unsern Bildern.

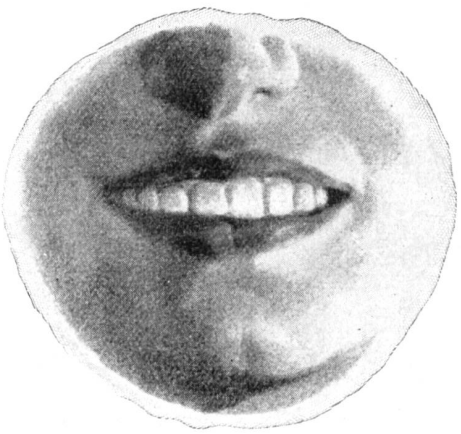
Bei der Bedeutung und der Popularität, deren sich die Aviatik überall zu erfreuen hat, speziell aber im Anschluß an die Flugwoche Brieg-Mailand widmen wir heute den Hauptteil in Text und Bild dem Simplonflug und fügen noch ein paar weitere Bilder der Luzerner Flugwoche bei.

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 Plänchen zur Eröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn und das Porträt von Professor Dr. Karl Dändliker vervollständigen das Bildermaterial. Eine Uebersichtskarte 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.

Redaktion der „Illustrierten Rundschau": Willi Bierbaum, Zürich V, Mühlebachstraße 84. Telephon 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 beinahe die wichtigste ist. Man bedenke — und neuere Untersuchungen haben das wieder einmal eklatant 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 einigem 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, eingelagert 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 Fäulniserreger und Gärungsstoffe, die die Zähne zerstören.