

**Zeitschrift:** Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift  
**Band:** 17 (1913)  
**Heft:** [11]  
  
**Rubrik:** Illustrierte Rundschau

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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



Das Erlachshaus bei Luzern, einstige Wohnstätte Richard Wagners. Phot. Leipziger Preßbüreau.

## Politische Uebersicht.

Zu Pfingsten hat in Bern eine internationale Konferenz getagt, über deren Bedeutung die Meinungen stark auseinandergehen. Einige Mitglieder der schweizerischen Bundesversammlung hatten den kühnen Gedanken — der ihnen allerdings von dem sozialdemokratischen deutschen Reichstagsabgeordneten Dr. Frank eingeblasen worden sein soll — die deutschen und französischen Parlamentarier nach Bern zu einer Verständigungskonferenz einzuladen, auf welcher über die Möglichkeit und die Mittel gegenseitiger Abrüstung beraten werden sollte. Da es hauptsächlich, von deutscher Seite fast ausschließlich Sozialdemokraten waren, welche der Einladung folgten, da überdies das Verhältnis von Franzosen und Deutschen stand wie 4 : 1, war die deutsche nationale Presse bald fertig mit ihrem Urteil über den Unwert der ganzen Veranstaltung. Aber auch ein skeptisch veranlagter Politiker wird ein bemerkenswertes Ereignis darin erblicken müssen, daß nun zum ersten Mal nach dem deutsch-französischen Kriege Deutsche und Franzosen in verantwortlichen Stellungen sich begegneten zu dem Zwecke, eine Verständigung über Elßaß-Lothringen, das die Frage aller Fragen in den deutsch-französischen Beziehungen bleibt,

zu suchen. Indem die Konferenz der Resolution der elsässischen zweiten Kammer dankbar zustimmte, die jeden neuen Krieg um das Reichsland, also auch einen französischen Revanchekrieg verurteilt, ist doch schon etwas gewonnen für die

\* Zürich, Ende Mai 1913.

Aussicht, daß auch das französische Volk in seiner Mehrheit einen neuen Krieg nicht wolle. Man kann sich ja fast nicht vorsichtig genug ausdrücken bezüglich der praktischen Resultate der Berner Pfingstkonferenz; aber etwas Positives, die Möglichkeit einer Entwicklung dauernder Verbindung zum Zwecke der Verständigung und des Friedens, hat sie ohne Zweifel doch aufzuweisen. Mit Bedauern und mancherlei Befürchtung wird dagegen weitherum die Nachricht aufgenommen, daß die deutsche Reichsregierung sich eben jetzt anschickt, neue Ausnahmegesetze gegen das Reichsland zu erlassen, die sich hauptsächlich gegen das Vereinsrecht und die Pressefreiheit richten würden. So sehr man begreift, wenn die deutsche Regierung der unablässigen und unverföhnlichen chauvinistischen Franzöferei einmal mit Entschiedenheit begegnen möchte, so ist es doch ein schlimmes Zeichen für das Reichsland, wenn nun der in den letzten Jahren befolgte Kurs der Ausöhnung zwischen



† Louis Perrier, Mitglied des Bundesrates.

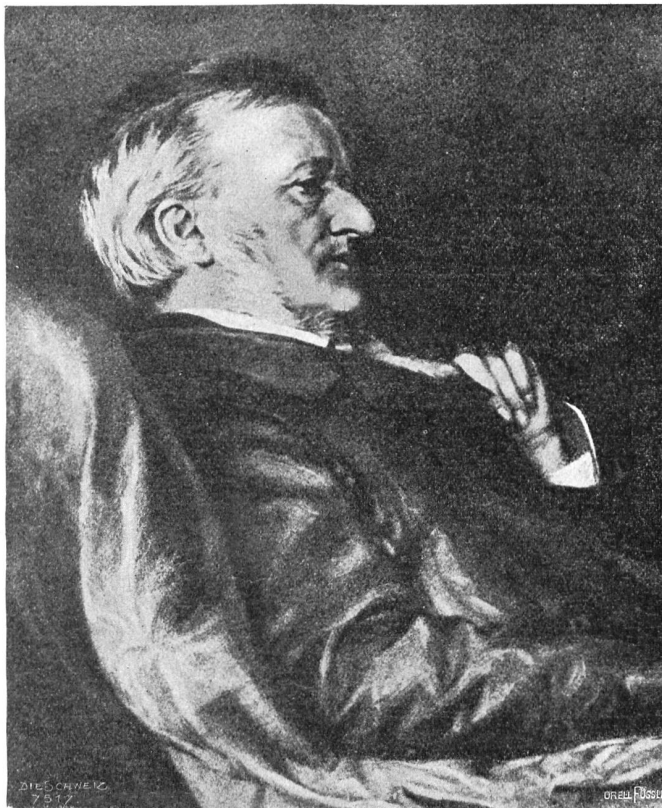
Altem und Neuem verlassen werde und an seine Stelle wieder die gewaltsame Unterdrückung treten soll.

In der Frage der dreijährigen Dienstzeit hat das französische Kabinett Barthou einen bedeutungsvollen Erfolg in einer wichtigen Vorfrage errungen. Die Kammer erteilte ihm ein Vertrauensvotum zu der Erklärung über die Zurückbehaltung der unter den Waffen stehenden Jahrgänge, die eben jetzt zu entlassen gewesen wären. Diese Maßregel, die nichts anderes ist als die Ueberleitung zur dreijährigen Dienstzeit, hat begreiflicherweise bei den Soldaten selbst weit weniger Anklang gefunden als in der Kammer, was sich denn auch in bedeutlichen Unruhen in verschiedenen Garnisonen kundgab. Die Einreihung der Rädelsführer in die afrikanischen Regimenter machte jedoch der Bewegung ein schnelles Ende.

Der Präliminarfrieden zwischen der Türkei und dem Balkanbunde steht vor der Türe. Oesterreich-Ungarn hat deshalb noch rasch vor Torschlöß zugriffen und eine kleine Beute, die „herrenlose“ türkische Donauinsel Ada-Kaleh, in Sicherheit gebracht in der Form einer Annexion für das Königreich Ungarn. Die Türken werden sich danach nicht mehr umsehen.

Viel bedeutungsvoller dagegen ist die englisch-türkische Verständigung über das Endstück der Bagdadbahn und die englische Schutzherrschaft an der Nordspitze des Persischen Golfes. Da von russischer Seite keine Einsprache gegen diese Abmachung erfolgte, ist anzunehmen, daß Rußland seinen Teil an Kompensationen bereits in der Tasche habe.

**Totentafel** \* (vom 7. bis 21. Mai). Am 10. Mai starb in Baar Landammann und Ständerat Dr. Josef Leonz Schmid. Der Verstorbene wurde als



Richard Wagner (Porträt aus dem Jahr 1883). Phot. Leipziger Preßbüreau.

Sohn einer angesehenen alten Baarer Bürger- und Bauernfamilie am 30. November 1854 geboren. Seine Gymnasialstudien machte er bei den Jesuiten in Feldkirch. Von dort bezog er die Universität Löwen, wo er die philosophischen und juristischen Studien absolvierte und mit großer Auszeichnung als Doktor der Rechte promovierte. 1879 in die Heimat zurückgekehrt, ließ er sich in Baar zunächst als Anwalt nieder und erwarb als solcher rasch eine große Praxis. Sehr bald berief ihn das Vertrauen seiner Mitbürger in die verschiedensten Behörden. Dann kam die Wahl als Mitglied des Regierungsrates. Viele Jahre gehörte er dieser Behörde an und präsierte sie wiederholt als Landammann. Vor einigen Jahren trat er aus Gesundheitsrücksichten als Regierungsrat zurück. Eine Reihe von Amtsdauern war er auch Mitglied des schweizerischen Ständerates, in dem er sich ebenfalls eines großen Ansehens erfreute.

Am 15. Mai wurde auf dem Flugfeld Johannistal bei Berlin der schweizerische Flieger und Fluglehrer August Jucker vom Tode ereilt.

Ein anderer Apparat war von hinten in seine Maschine hineingefahren und hatte sie zum Absturz gebracht. Mit Jucker verliert die Schweiz wiederum einen der tüchtigsten Vertreter der Militäraviatik, der seinem Vaterlande noch große Dienste hätte leisten können.

Freitag den 16. Mai starb in Bern an einer Lungenentzündung Bundesrat Louis Perrier, nachdem er kaum ein Jahr lang seinen hohen Posten bekleidet und sich mit muster-giltiger Pflichttreue und Hingebung in seine Aufgaben hingeingearbeitet hatte. Es soll an anderer Stelle dieser Nummer seiner noch besonders gedacht werden.

## Bundesrat Louis Perrier †.

Schon wieder ist ein Mitglied der obersten Behörde unseres Landes mitten im Amt durch den Tod abberufen worden, Bundesrat Louis Perrier von St. Croix in Neuenburg, der erst im März letzten Jahres im Alter von 63 Jahren als Nachfolger von Comtesse in den Bundesrat eingetreten war. Er übernahm damals bis Ende 1912 die Leitung des Post- und Eisenbahndepartementes, und seit dem 1. Januar 1913 stand er dem Departement des Innern vor.

Angeachtet des vorgerückten Alters war der neue Bundesrat noch eine ungeschwächte Kraft; von seiner umfassenden Bildung und reichen Erfahrung, verbunden mit starkem Willen und hohem Pflichtgefühl erwartete man wertvolle Dienste zum Wohl des Vaterlandes. Leider war ihm hierfür nur kurze Zeit gegeben, nicht viel mehr als ein Jahr. Aber diese kurze Frist ist mit treuer Arbeit ausgefüllt worden. Bundesrat Perrier hat sich bald ins Amt eingelebt und besonders als Vorsteher des Departements des Innern die Geschäfte mit

rascher Auffassung und praxischem Geschick erledigt oder gefördert. Im Parlament — lesen wir in einem Retrolog — vertrat er jeweilen sein Departement wirksam in klarer und bündiger Rede; von Nutzen waren ihm dabei sein konziliantes Wesen und die gewinnenden Umgangsformen.

Louis Perrier wurde im Jahr 1849 in Neuenburg geboren. Er studierte, wie wir seinerzeit bei Anlaß seiner Wahl in den Bundesrat schon kurz berichteten, Architektur in Neuenburg, Stuttgart und Zürich und erwarb in dieser Stadt am eidgenössischen Polytechnikum sein Architektendiplom. Nach Beendigung seiner Studien nahm er eine Stelle in Paris beim internationalen Bureau für Maß und Gewicht an, trat dann in das Architekturbüreau seines Vaters in Neuenburg ein und gründete wenige Jahre später die Baugesellschaft Société technique, die in kurzer Zeit zu großer Blüte gelangte. Zu Anfang der neunziger Jahre ward der Verstorbene in den Großen Rat von Neuenburg gewählt, dem er bis 1903 ange-

hörte, d. h. bis seine Wahl in den Staatsrat erfolgte, wo er die Leitung des Baudepartements übernahm. 1902 wurde er Nationalrat, 1907 Mitglied des eidgenössischen Schularates, 1912 Bundesrat. Im Militär hat der Verstorbene eben-

falls eine schöne Karriere absolviert. Schon 1896 wurde er zum Genieoberst befördert; 1898 hatte er das Kommando einer Brigade inne, und von 1902 bis 1904 war er Kommandant der Befestigungen von St. Maurice. ×

## Zur hundertsten Wiederkehr von Richard Wagners Geburtstag (22. Mai).

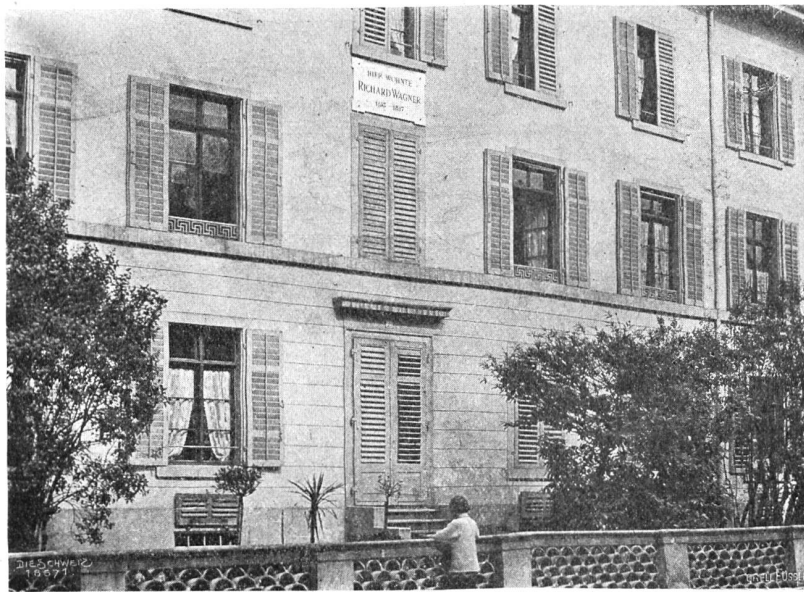
Außer Schillers Säkularfeier hat noch niemals der Gedenktag an einen Künstler ein solch allgewaltiges Rauschen im deutschen Blätterwald heraufbeschworen wie diese hundertste Wiederkehr von Richard Wagners Geburtstag. Tausende von Zeitungsartikeln schilderten in diesen Tagen den Lebensweg des großen Dichterkomponisten und rühmten seine eminente Bedeutung für das musikalisch-dramatische Kunstwerk unserer Zeit. Hier, in den Spalten dieser Zeitschrift, ist kein Raum für eine eingehende Biographie, ebensowenig für eine aus-

föhrliche Würdigung von Wagners unübertroffenem künstlerischem Schaffen. Von seinem Lebensgange seien hier nur die wichtigsten Daten angeführt. Am 22. Mai 1813 zu Leipzig geboren, besuchte Richard Wagner die Gymnasien zu Dresden und Leipzig, bezog 1831 die Universität seiner Vaterstadt, widmete sich aber bald ganz der Musik. Eine schon während seines musikalischen Studiums komponierte Ouvertüre sowie eine Sinfonie kamen 1833 mit ermunterndem Beifall in den Gewandhauskonzerten zur Aufführung.

Nach kurzer Tätigkeit als Chordirigent am Würzburger Stadttheater ging er 1834 in gleicher Stellung nach Magdeburg, später nach Königsberg und von da 1837 nach Riga als Kapellmeister der Holsteischen Bühne. Finanzielle Schwierigkeiten machten schließlich seinen Aufenthalt in Riga unmöglich und veranlaßten ihn über London nach Paris überzusiedeln. Unter weiteren schweren Sorgen und Entbehrungen vollendete er hier 1841 den bereits in Riga begonnenen „Rienzi“ und komponierte außer der „Faust-Ouvertüre“, mehreren Liedern u. a. in wenigen Wochen den „Fliegenden Holländer“, zu dem ihn ein auf der Ostsee — bei seiner Abreise von Riga — erlebter Sturm begeistert hatte. Die Partituren der beiden in der französischen Hauptstadt geschaffenen Opern sandte er nach Berlin und Dresden, wo sie auch zur Aufführung angenommen wurden. Um der Premiere des „Rienzi“ beizuwohnen, reiste er im Frühjahr 1842 nach Dresden, und der günstige Erfolg, den die Oper hatte, endigte vorerst seine drückende Lage, da er ihm seine Ernennung zum sächsischen Hofkapellmeister eintrug. Weniger gefiel anfangs der „Fliegende Holländer“, und auch der „Tannhäuser“ fand bei seinem ersten Erscheinen, 1845 in Dresden, nur eine laue Aufnahme. In der sächsischen Metropole komponierte er 1843 die Kantate „Das Liebesmahl der Apostel“, eine biblische Szene für Männerstimmen und großes Orchester, und 1846/47 den „Lohengrin“. Infolge der Beteiligung am Dresdner Maiaufstande mußte Wagner am 7. Mai flüchten und ging, nachdem er einige Tage im Thüringer Wald zugebracht und Liszt in

Weimar begrüßt hatte, steckbrieflich verfolgt nach Zürich. Mit kurzen Unterbrechungen durchlebte er hier bis zum Jahre 1858 eine für seine menschliche und künstlerische Entwicklung überaus bedeutungsvolle Zeit, über die Dr. Adolf Steiner in seiner vortrefflichen Arbeit „Richard Wagner in Zürich“ (Neujahrsblätter der Allgemeinen Musikgesellschaft 1901—1903) wertvolle Aufschlüsse gegeben hat. 1860 nahm er seinen Aufenthalt in Paris, wo er in Konzerten die bedeutendsten seiner Schöpfungen vorführte und in der großen Oper die Aufführung des „Tannhäuser“

persönlich dirigierte, die durch mißgünstige Machinationen seitens eines einflußreichen Pariser Klubs zum richtigen Theaterkandal wurde. Gefränkt wandte Wagner der Seinestadt den Rücken und führte nun ein Wanderleben, bis er (1863 endlich amnestiert) 1864 von König Ludwig II. von Bayern nach München berufen wurde, um in sorgenfreier Muße sich ganz seiner Kunst widmen zu können. 1865 erfolgte im Münchener Hoftheater die Aufführung von „Tristan und Isolde“ und im Juni 1868 die der „Meistersinger von



Richard Wagners Wohnung (1853/57) am Zeltweg in Zürich. Phot. Alfred Ryffel, Zürich.

Nürnberg“. In Bayerns Hauptstadt setzte er sein großartiges Werk, den „Ring des Nibelungen“, den er schon 1853 zu komponieren begonnen hatte, eifrig fort, doch konnte auch hier seines Bleibens nicht sein; Mißgunst Nebelgesinnter trieb ihn fort aus der Nähe seines königlichen Gönners, und wiederum suchte er Zuflucht im Schweizerland und fand sie für sechs an Ereignissen reichen Jahren (1866—1872) in Tribtschen am Bierwaldstättersee, wo er sich das dem Oberstleutnant Amrhyn gehörige Landhaus zum schönen und wohnlichen Heim eingerichtet hatte. „Die Insel der Seligen“, so nannte Friedrich Nietzsche, der mehrfach als Gast Wagners in Tribtschen weilte, das reizende Tusculum, das neben einer Reihe bedeutender Persönlichkeiten auch den kunstbegeisterten jungen Bayernkönig beherbergen durfte. Frau Cosima von Bülow und Richard Wagner fanden sich hier zum innigen Bunde, der am 25. August 1870 in der protestantischen Kirche zu Luzern fürs Leben geschlossen wurde, und von Tribtschen aus wurden auch die Verhandlungen gepflogen, die im Jahre 1872 den Meister nach Bayreuth entführten, um dort das Endziel seiner jahrelangen Bestrebungen zu erreichen. Im Mai 1872 wurde der Grundstein zum Festspielhause am roten Main gelegt, und 1876 gelangte „Der Ring des Nibelungen“ im hehren Kunsttempel zur ersten Darstellung. Im August 1882 fanden die ersten Aufführungen des Bühnenweihfestspiels „Parzifal“ statt, und ein halbes Jahr später schloß Wagner in Venedig die Augen zur ewigen Ruhe, zu der man ihn in Bayreuth, da „wo sein Wäghen Frieden fand“, bettete.

Zu dieser kurzen biographischen Skizze, die so manche wichtige Begebenheit und viele im Leben Wagners bedeutungsvolle Persönlichkeiten — es sei nur an seine erste Gattin, an Franz Liszt, an Hans von Bülow, an Mathilde Wesendonk, an die weitem Zürcher Freunde und andere mehr erinnert — unerwähnt lassen mußte, nur noch einige Worte über Wagners künstlerisches Schaffen. Seine auf eine vollständige Reformation der alten Oper gerichteten Hauptbestrebungen bezweckten die Erreichung eines Gesamtkunstwerkes, in dem die Sonderkünste sich gegenseitig unterordnen und ergänzen zu dem Zwecke der vollkommensten Verdeutlichung des dargestellten Dramas. Wagner zerbrach die alten Formen, die er für das Verderben der dramatischen Musik hielt, und gab uns mit seinem gewaltigen künstlerischen Willen als Lebenswerk das eigentliche Musikdrama, in dem der deklamatorisch behandelte Gesang aus der latenten Melodie der Sprache herauswächst und so die innigste Verbindung von Wort und Ton darstellt.

Eduard Trapp, Zürich.



Der schweizerische Aviatiker Oskar Bider. Phot. Suisse sportive.

## Aktuelles.

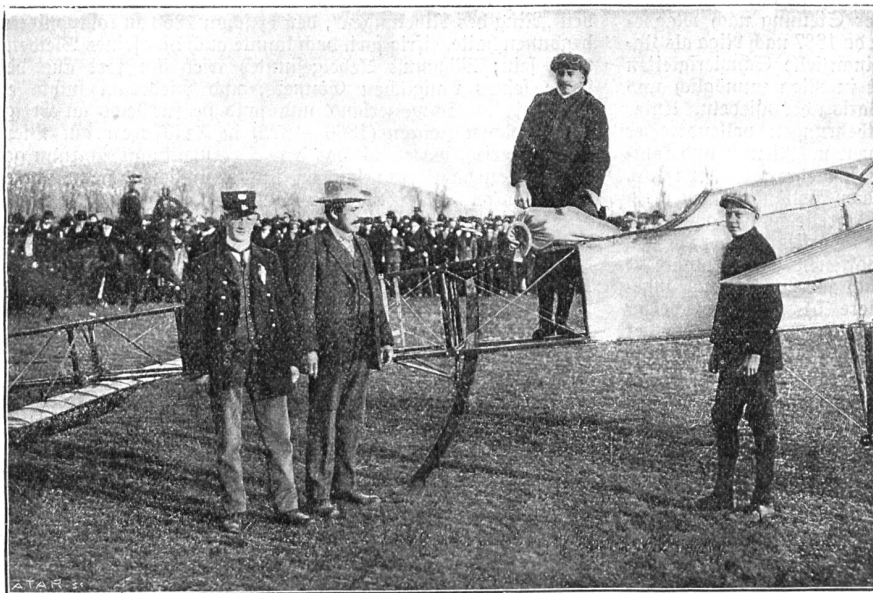
**Brüdeneinsturz in Gütthausen-Thalheim.** Am 13. Mai vormittags gegen elf Uhr stürzte die in Reparatur befindliche Passantenbrücke über die Thur, die die zürcherischen Gemeinden Gütthausen und Ossingen verbindet, aus noch nicht genau aufgeklärten Gründen zusammen und riß im Sturz sieben Arbeiter mit sich, von denen vier Mann verletzt wurden, zwei davon nur in geringem Maße. Das Getöse des Einsturzes war weithin hörbar; die Bevölkerung von Gütthausen eilte sofort zur Hilfeleistung herbei, läutete die Sturmglocken und bot die Feuerwehr auf; doch gab es für diese nicht mehr viel zu tun, da ein sofort nach dem Unfall vorgenommener Appell glücklicherweise ergab, daß sich keiner der Arbeiter unter den Trümmern der Brücke befand.

Bis zum Jahr 1876 führte an der Unfallstelle eine hölzerne Brücke über die Thur, die durch Hochwasser in jenem Jahr zerstört wurde.<sup>6</sup> Sie wurde durch eine schweißeiserne Brücke im Jahr 1879/80 ersetzt, die damals die Belastungsprobe gut bestand, die aber seit einigen Jahren, da Schwanthagen an ihr konstatiert wurden, eingehenden Prüfungen unterzogen

wurde. Zu Besorgnissen gab die Beschaffenheit der etwas schmalen Brücke keinen Anlaß, doch verlangte die Entwicklung des Fahrverkehrs, daß die Brücke wesentlich verstärkt werde. Die bekante Zürcher Eisenkonstruktionsfirma Vöhle & Kern übernahm die Arbeiten und begann damit Anfang März dieses Jahres; die Arbeiten verliefen glatt und ohne den geringsten Unfall, und man hoffte mit ihnen Ende Juni fertig zu sein. Im Lauf der Arbeiten zeigten sich an der alten Brücke schwerwiegende Mängel, sowohl in der konstruktiven Ausbildung, wie auch in der Beschaffenheit des Materials selbst, sodaß eine außerordentlich vorsichtige Behandlung der Verstärkungsarbeiten notwendig war. Am 13. Mai erfolgte dann plötzlich, ohne daß irgendwie erschütternde Arbeiten an der Brücke vorgenommen wurden, der Einsturz, glücklicherweise bei sehr niedrigem Wasserstande und zu einer Stunde, wo sich keiner der Arbeiter mitten in den Eisenkonstruktionen, befand. Als sich die Brücke in völlig vertikaler Richtung bis auf die Flußsohle gesenkt hatte, neigten sich auf dem rechten Ufer die Hauptträger flussaufwärts, wobei an der Senkstelle die Eisenkonstruktion in sich selbst zusammenstürzte. Der im Wasser liegende neue Unterbau der Brücke blieb vollkommen intakt. X

† **Aviatiker Hauptmann Jucker.** Schon wieder ein Opfer der Aviatik hat die Schweiz zu beklagen. Hauptmann A. Jucker, dessen Todessturz auf dem Flugfeld Johannistal am 15. Mai aus Berlin gemeldet wurde. Hauptmann Jucker war ein tüchtiger, populärer und vor allen Dingen befähigter Flieger, der sich speziell für die Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf bei Zürich große Mühe gegeben hat. In der Zukunft der Aviatik in der Schweiz und des Flugplatzes Dübendorf verzweifeln, folgte Jucker vor etwa anderthalb Jahren einem Ruf als Fluglehrer nach Johannistal bei Berlin.

Jucker war 1872 in Zürich geboren. Seine technischen Studien und seine große Begabung wiesen ihn auf das Gebiet



Oskar Bider befördert mit seinem Apparat die Briefpost in Bern. Phot. Suisse sportive.

des Konstruktionswesens hin, und bis zuletzt arbeitete er an Erfindungen und Verbesserungen von Flugmaschinen. Die Aviatik hatte ihn mächtig angezogen, und so war er einer der ersten Schweizer, die das Fliegerpatent erwarben. Zahlreiche Schüler wurden von Jucker in Deutschland ausgebildet, ohne daß je ein Unfall passierte, und überall genoß er die größte Wertschätzung wegen seiner Gewissenhaftigkeit und Sicherheit. Umso fürchtbarer war die Bestürzung, als die Kunde von seinem Fall sich in Johannistal verbreitete. Ein zweiter Aero-plan war schräg vom Rücken her — wohl infolge unrichtiger Distanzschätzung — in seinen Apparat gefahren. Der Sturz kostete Hauptmann Jucker das Leben, sein Mitfahrer erlitt mehrere, schwere Brüche. Die Teilnahme und Trauer war allgemein, wie die Trauerfeiern in Johannistal und Zürich zeigten.

**Biders Heberfliegung der Berner Alpen.** Pilot Oskar Bider, der Bezwingen der Pyrenäen, hat als erster Schweizer Aviatiker einen Alpenflug in seiner Heimat ausgeführt; am 13. Mai früh morgens überflog er von Bern aus die Berner Alpen und landete wohlbehalten in Sitten, mit jubelnder Begeisterung von den Wallisern empfangen.

Bider, der zurzeit wohl der tüchtigste Flieger ist, den unser Land besitzt, stieg früh um halb fünf Uhr in Bern auf, führte zuerst große Kurven über der Stadt und dem Gurten aus, um die Höhe zu gewinnen. Nachdem er in etwa vierzig Minuten gegen 2500 Meter hoch gestiegen war, flog er in der Richtung nach dem Rawyl ab. Er ließ Zweifelhimmeln rechts liegen und passierte die Berner Alpen zwischen dem Wildhorn und dem Wildstrubel in einer Höhe von etwa 3400 Meter, was einen neuen schweizerischen Höhenrekord darstellt. Die Windverhältnisse waren dem kühnen Flieger günstig, und auch unter der Kälte hatte Bider nicht zu leiden, trotzdem der Registrierapparat gefror und schon oberhalb 1250 Meter nicht mehr funktionierte. Bider ist über seine Fahrt entzückt; es sei prächtig und gar nicht „terrible“ gewesen, meinte er. Zwischen der Traversierung der Alpen und den Pyrenäen sei kein großer Unterschied; doch seien unsere Alpen viel zackreicher.

Beigefügt sei, daß Bider vor kurzer Zeit mit seiner Schwester als Passagierin von Basel nach Bern flog und daß er erst in letzter Zeit von Bern aus einen Flug nach Langenthal ausführte, wo er, ohne zu landen, aus fünfzig Meter Höhe einen Kranz auf das frische Grab des verunglückten Fliegers Rech warf und wieder nach Bern zurückkehrte.

Der heute zweiundzwanzig Jahre alte Oskar Bider stammt aus Langenbruck im Kanton Baselland. Er widmete sich ursprünglich der Landwirtschaft, wurde dann aber durch den Tod seines Vaters in den Stand gesetzt, seinen Neigungen nachzuleben. Er reiste nach Argentinien, wo er während etwa acht Monaten als Gaucho im Dienste einer Schweizerfamilie stand. Im Februar 1912 kehrte er in die Heimat zurück, wo er die Ab-sicht äußerte, zur Aviatik übergehen zu wollen. Im November 1912 reiste er nach Pau, wo er in die Blériotsschule eintrat. Mit fabelhafter Schnelligkeit lebte er sich in den neuen Beruf

ein: er stellte in seiner Erlernung einen Rekord auf; denn schon im Dezember erwarb er das Pilotenzeugnis. Alsdann kaufte er sich einen Tandemapparat mit siebzig Pferdekraften, mit dem er kurz darauf Höhenflüge bis zu 3000 Meter ausführte, wobei er bereits Passagiere mitnahm.

**III. Radfernfahrt Zürich-München.** Die III. Radfern-fahrt Zürich-München endete mit einem neuen Triumph des Schweizer Paul Suter, der — ein Unikum in der Geschichte der Straßenrennen — nunmehr drei Jahre hintereinander eines der schwierigsten und längsten deutschen Straßenrennen gewann. Von 36 gemeldeten Fahrern stellten sich 33 dem Starter in Zürich, der Sonntag den 18. Mai morgens punkt

3 Uhr in Zürich das Feld entließ. 15 Deutsche, 14 Schweizer, 2 Oesterreicher, 1 Italiener und 1 Südafrikaner zogen bei günstigem Wetter, das die ganze Fahrt durch anhielt, auf die 325 km lange Reise. Die nassen und später staubigen Straßen dezimierten schon in der ersten Stunde das Feld sehr stark. Reifendefekte und Stürze folgten Schlag auf Schlag; zehn Mann fielen ihnen noch auf Schweizerboden zum Opfer, verschiedene Favoriten, darunter die beiden Suter, die schon kurz nach Zürich Reifenschaden erlitten, gerieten dadurch eine Zeit lang bedenklich ins Hintertreffen, doch konnten sie sich bis zum Bodensee wieder an die Kopfgruppe heranspurten, die in unheimlich scharfem Tempo München zueilte. In der ersten Kontrolle in Feuerthalen (50 km von Zürich) bestand die Kopfgruppe nur noch aus vier Fahrern, doch wuchs die Kopfgruppe bis Ludwigs-hafen (98 km) wieder auf 14 Köpfe, und auch die beiden Suter stellten sich wieder ein, und bis Friedrichshafen (132 km) lagen gar 22 Mann an der Lête. Zwischen Friedrichshafen und Tettnang erfolgte dann die erste Entscheidung; ein paar starke Steigungen zogen plötzlich und unerwartet das Feld auseinander, und nur sechs Mann, darunter die beiden Suter und der Deutschböhme Franz, er-

reichten zusammen die Hauptkontrolle Memmingen (221 km). Eine unheimliche Steigung vor Mindelheim (247 km) hängte drei weitere Fahrer ab, sodas nunmehr nur noch drei Mann mit günstigem Rückenwind dem noch ca. 80 km entfernten Ziel in München auf tadellosen Straßen zustrebten. Der Deutsche Rosellen, der mächtig aufholte, stürzte vor Landsberg, verletzte sich das Gesicht und den linken Arm schwer, fuhr aber, indem er einen defekten Pneu als Notbinde benutzte, das Rennen dennoch zu Ende. Vor Buchloe mußte auch Franz Suter die scharf fahrende Kopfgruppe allein weiterziehen lassen, da er ebenfalls Reifendefekt erlitt. Ganz ausichtslos hinten lagen alle französisch-schweizerischen Fahrer, denen die ungemein steigungsreiche Route wenig zusagte. Landsberg passierten Paul Suter und Franz um 12 Uhr 9 Minuten, und in treuer Gemeinschaft gingen sie in die letzte, entscheidende Etappe des Rennens. Da wollte es das Pech, daß die lange Fahrt ohne Endkampf ausging; kaum sechs Kilometer vor dem Ziel erlitt der kleine Deutschböhme Franz noch Reifendefekt und mußte betrübten Herzens seinen glücklichen Wegkollegen



Der verunglückte Aviatiker Hauptmann H. Jucker.

allein zum winkenden Ziel ziehen lassen. Spornstreichs eilte Paul Suter davon und spurtete unter lautem Beifall einer gewaltigen Zuschauermenge mit einer Fahrzeit von 10 Stunden 29 Minuten um 1 Uhr 29 Minuten übers Zielband in Pasing bei München. Franz lief vier Minuten später ein. Franz Suter 12 Minuten später. Die übrigen Schweizer ließen lange auf sich warten; A. Grandjean ging erst als dreizehnter übers Band, Dumont aus Chaux-de-Fonds als fünfzehnter, Rheinwald aus Genf als zweiundzwanzigster, sein Landsmann Ducretet als dreiundzwanzigster. Das Tempo der Fahrt war unheimlich scharf; die vorgesehene Fahrzeit wurde um volle 21 Minuten unterboten, die beste Fahrzeit des Jahres 1911 um 31 Minuten geschlagen. Das Durchschnittstempo Paul Suters betrug 31 km.

**Die Katastrophe des Ballons „Zürich“ am Ammersee.** Der 18. Mai wurde zum Tag der Trauer für den schweizerischen Aeroflub; das erste Opfer des Ballonportes fiel, und unter so tragischen Umständen mußte Frau Dr. Eggemann aus Bern ihr Leben lassen, daß die Schreckensfahrt des Ballons „Zürich“ noch lange im Gedächtnis Ungezählter bleiben wird. Ueber den Verlauf der Katastrophe haben die drei übrigen Passagiere des „Zürich“ eine detaillierte Darstellung befannt gegeben, aus der in den nachfolgenden Zeilen die wesentlichsten Punkte mitgeteilt seien.

Am Sonntagvormittag gegen zehn Uhr stiegen bei nicht gerade günstigem Wetter vier schweizerische Ballons zu einer Zielfahrt in Zürich auf. Unter den Passagieren befanden sich auch Herr und Frau Zahnarzt Dr. Eggemann aus Bern, die beide schon an Ballonfahrten teilgenommen hatten. Dr. Eggemann fuhr mit dem Ballon „Azurá“, Frau Dr. Eggemann mit dem Ballon „Zürich“, dessen Führung in den Händen von Dr. Schneeli aus Zürich lag. In einer Höhe von etwa 3000 m wurde Frau Eggemann von der „Bergkrankheit“ befallen, weshalb der Führer beschloß, tiefere Regionen aufzusuchen und in der Nähe von München, etwa bei Starnberg, zu landen. Er brachte den Ballon zum Fallen bis auf eine Höhe von etwa 2000 Metern, wo sich der Zustand der Dame merklich besserte. Der entstehende rasche Fall wurde deshalb durch entsprechende Ballastabgabe gebremst. Trotz genügender Ballastabgabe fiel der Ballon bis zum Boden. Auf Anweisung des Führers ergriffen die Passagiere vorschriftsmäßig die Korbseile. Der Anprall, der nicht besonders heftig war, brachte den Korb nach vorne zum Umkippen, und der an der Schleifseile stehende Herr wurde über Bord geworfen. Im Augenblick, da der Korb sich wieder aufrichtete, sah der Führer, daß

Frau Eggemann, die an der linken Schmalseite des Korbes stand und die sich von ihrem Unwohlsein vielleicht noch nicht völlig erholt hatte, über den Korb- rand fiel, sich aber an den Korbseilen festhalten konnte, sodaß sie mit dem Rücken gegen die Korb- wand freischwebend außen am Korb hing. Da der Ballon, um das Gewicht eines Passagiers erleichtert, rasch wieder in die Höhe ging, war

an ein Aufreißen des Ballons mittelst der Reißleine nicht zu denken. Der Führer überließ daher zunächst den Ballon sich selbst und griff nach den Handgelenken der Dame, die gerade noch über den oberen Korb- rand hervorragten. Er versuchte, sie mit Hilfe des andern Herrn in den Korb zurückzuziehen, doch alle Anstrengungen waren umsonst. Frau Eggemann hing wie leblos und machte, offenbar durch den Schreck gelähmt, keinen Versuch, die verzweifelten Anstrengungen ihrer beiden Begleiter zu unterstützen. Nun gab es keine andere Rettung, als den Ballon so rasch als möglich auf den Erdboden zu bringen. Trotzdem der andere Passagier aus Leibeskraften zog, sank der Ballon nicht, sondern stieg weiter bis auf etwa 400 m Höhe. Als den Führer, der währenddessen die Dame allein halten mußte, die Kräfte zu verlassen begannen und er fühlte, daß die Handgelenke, die er mit aller Kraft umklammert hielt, langsam seinen Händen entglitten, rief er seinen Begleiter zu Hilfe. Dieser konnte aber nicht mehr zupacken, da Frau Eggemann zu tief hing. Die Kraft des Führers war zu Ende. Die Last entglitt ihm, und er sah mit Schaudern, wie der Körper in die Tiefe stürzte. Einen Augenblick



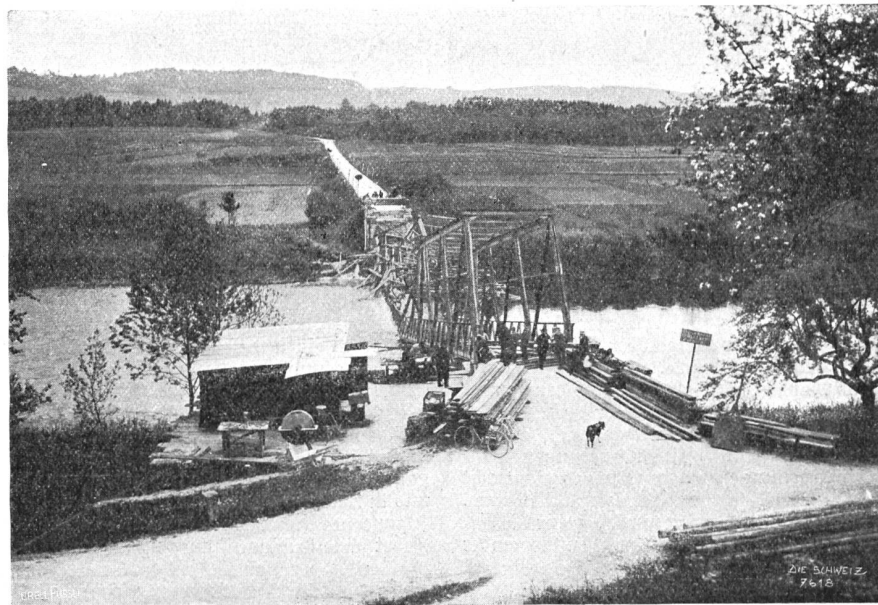
† Pfarrer Jatho, Köln.

versagten die überanstrengten Nerven, dann galt es, den Ballon mit Gewalt zur Erde zu zwingen. Trotzdem sich die beiden Herren gemeinsam an die Ventilleine hängten, stieg der Ballon infolge des erneuten Auftriebes weiter bis auf 2500 m Höhe. Erst als er den Ammersee überflogen hatte, konnte er bei Oberbrunn im Bezirk Starnberg zur Landung gebracht werden. Frau Eggemann wurde durch den Sturz aus solcher Höhe natürlich getötet; man fand später den Leichnam der Unglücklichen in der Nähe von Taining. Ganz in der Nähe landete kurz nach der Katastrophe auch der Ballon, in dem der Gatte der Verunglückten die Zielfahrt mitgemacht hatte.

## Verschiedenes.

**Pfarrer Jatho** †\*). Wenn es auch schon mehr als zwei Monate her sind, daß sich das Grab über dem Kölner Pfarrer Jatho, dem tapfern Kämpfer für die Freiheit des evangelischen Gewissens, geschlossen hat, so möge es uns nachträglich dennoch gestattet sein, ein paar Worte über den Verstorbenen, der letztes Jahr verschiedene stark besuchte Vorträge auch in der Schweiz hielt, niederzuschreiben. Jatho ist nur 62 Jahre alt geworden; er wurde 1851 in Kassel geboren, amtierte zwölf Jahre als deutscher Pfarrer in Bukarest, sieben Jahre in Boppard am Rhein und kam im Jahr 1891 nach Köln, wo er sich in zwanzigjähriger, segensreicher Wirksamkeit eine dankbare und begeisterte Gemeinde schuf, die ihm Treue hielt, als er durch Machtspruch vertrieben wurde. Man erinnert sich wohl noch der verhängnisvollen Entscheidung des evangelischen Spruchkollegiums in Berlin und der Anwendung des im Jahre 1909

\*) Wegen Stoff- anbrang verspätet.

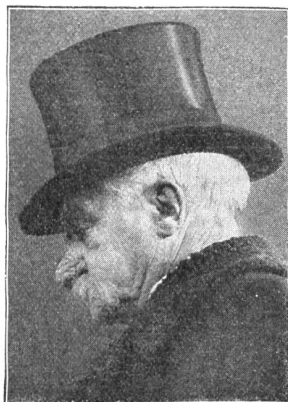


Der Brückeneinsturz bei Gütthausen-Chalheim. Phot. Anton Rrenn, Zürich.

zustande gekommenen Irrlehregegesetzes, dessen erstes Opfer Pfarrer Jatho geworden ist. Der Oberkirchenrat blieb formell Sieger. Der Spruch, der den Pfarrer aus seiner Gemeinde stieß, der dieser Gemeinde den Pfarrer nahm, an dem sie hing, war formell unanfechtbar. Jatho mußte gehen. Aber als er dann durch ganz Deutschland ging, erweckte er überall, wo er nur erschien, eine Begeisterung, deren sich nur wenige Pfarrer im Deutschen Reich rühmen dürfen. Der Oberkirchenrat war Sieger auf dem Papier geblieben, in praxi erwies sich der Verurteilte als der Ueberlegene. Die Massenkundgebungen und die scharfen Urteile, die über die Entscheidung des Spruchkollegiums gefällt wurden, ließen deutlich erkennen, daß noch ein starker liberaler Geist in der protestantischen Kirche lebt. Der „Irrgeist vom Rhein“ wurde von der Masse des deutschen Volkes bis hinauf in die höchsten Schichten ganz anders bewertet als durch seine vorgelegte Behörde. Denn er war der echte Pfarrer in den Augen des Volkes; jedes Wort kam aus der Vollkraft seiner Ueberzeugung heraus, und rüchhallos glaubte jedermann, daß dieser Mann nicht nur prächtig sprechen, sondern auch prächtig handeln konnte. „Die theologische Stellung Jathos,“ lesen wir in einem der vielen Metrologe, „läßt sich kaum definieren; denn es fehlten ihm die festen Begriffe. Gefühl ist alles, Name ist Schall und Rauch!“ Jatho war Poet, ein Enthusiast, der nicht ohne Absicht eine Sammlung von Betrachtungen unter dem Titel „Fröhliche Andachten“ herausgab. Ein Optimist, der, radikaler als die Radikalsten, Genüge daran fand, wenn Jesus nichts anderes war als ein Gottsucher wie er selbst. Reich entwickelt war in ihm die ästhetische Seite seines Wesens. Er war weder ein Neuerer noch ein Reformator. Seine Gedanken sind auch schon von andern ausgesprochen worden; aber er war groß durch den Kampf, der um ihn geführt worden ist, und darum wird sein Name verknüpft bleiben mit der neuesten Entwicklung der preussischen Kirche. Man wird es nie anders als eine Torheit und eine Verblendung ansehen können, daß mit dem Aufwand so vieler Kräfte und so großer Unerschrockenheit ein sechzigjähriger, mit seiner Gemeinde eng verwachsener Pfarrer vertrieben werden mußte.“

**Pierpont Morgan, der Milliardär** \*), der vor einigen Wochen in Rom gestorben, hat nach ungefähre Schätzung ein Vermögen von etwa zwei Milliarden Dollars hinterlassen, das zum größten Teil seinem gleichnamigen Sohn zufallen wird, der als Chef der Firma den Platz seines Vaters im Direktorium von Duzenden von Banken, Eisenbahnen, Versicherungsgesellschaften, Dampferlinien, Expreskompanien, Industrieunternehmen usw. einnimmt. Der Rest der gewaltigen Erbschaft fällt an die Witwe und seine drei Töchter. Die Kunstsammlungen des Verstorbenen, die einen Wert von ungefähr zweihundert Millionen Mark darstellen,

fallen dem New-Yorker Metropolitan Art Museum zu. Morgan war ein Finanzgenie, ein „Napoleon der Börse“, „ein Fürst des Geldes, der über diese gewaltige Macht der modernen Kultur souverän verfügte und für beide Hemisphären in Millionen dachte“. Als Sohn eines Bankiers 1837 in Hartford im Staate Connecticut geboren, studierte er in Göttingen und Boston und wandte sich dann dem Bankfach zu. Seine praktische Tätigkeit begann er bei dem New-Yorker Bankhaus Dunham, Sherman & Co. im Jahre 1857. 1860 wurde er Vertreter für die Vereinigten Staaten des Bankhauses George Peabody & Co. in London, 1864 war er bereits Inhaber der Firma Dabney, Morgan & Co. und später der Firma Drexler, Morgan & Co. Als die übrigen Teilhaber der Firmen ausstarben, führte er das seither weltbekannt gewordene Geschäft unter der gegenwärtigen Firma weiter. Das Haus befaßte sich unter seiner persönlichen Leitung mit vielen der größten Transaktionen. So finanzierte er die Anleihe der Vereinigten Staaten von 62 Millionen Dollars, die erste nach dem Bürgerkrieg. Er stand an der Spitze einer Reihe der größten Eisenbahnunternehmen. Das Morgan-Eisenbahnsystem umfaßt die Eriebahn, ferner zwei Systeme



† Pierpont Morgan.

der südatlantischen Staaten von Virginia bis Florida, nämlich die Atlantic Coast Line und die Southern Bahn, endlich eine Reihe von Linien, die den Osten mit dem Westen (Chicago, Cincinnati und St. Louis) verbinden. Unter seinen Industrieunternehmen ragt der Stahltrust, die United States Steel Corporation, mit einem Gesamtkapital von 1100 Millionen Dollars hervor. Die größten Versicherungsgesellschaften, wie New York Life und Equitable Life, wußte er unter seinen Einfluß zu bringen.

**Amerikanische Wolkenkratzer.** In den Großstädten Amerikas dominieren seit Jahren die sog. „Wolkenkratzer“, Gebäude von zwanzig und mehr Stockwerken, deren Höhe mit dem rapiden Steigen der amerikanischen Bodenpreise in den Städten von Jahr zu Jahr zunehmen. Nun mehrten sich aber die Symptome, die erkennen lassen, daß die eine Zeit lang große Begeisterung für die himmelstürmenden Wolkenkratzer stark abgewirtschaftet hat. Immer deutlicher zeigt sich, daß die gewaltigen Neubauten schwere innere Gefahren in sich tragen, und es ist bezeichnend, daß in New-York eine Jury von Sachverständigen eingesetzt worden ist, die diese Fragen prüfen und Vorschläge über Baubeschränkungen ausarbeiten soll. Als die schlimmste Gefahr bei den Wolkenkratzern fürchtet man die Elektrolyse des Stahlgerüsts, die Zersetzung der Stahlstützen durch elektrische Strömung. Bei den umfangreichen elektrischen Anlagen in den Wolkenkratzern sind Stromentweichungen nie ganz zu vermeiden. Fälle, in denen Mechaniker und Gasarbeiter bei Reparaturen durch solche wilden Nebenströme schwere elektrische Schläge erhalten haben, sind sehr oft vorgekommen, ja bisweilen wurde bei dem



Ein amerikanischer Wolkenkratzer.

\*) Wegen Stoffandrang verspätet.



Bruch von Gasröhren durch die dem Gebäude innewohnende Elektrizität das Gas sogar entzündet. Sachverständige in Chicago haben berechnet, daß in einem genauer untersuchten Wolkenkrieger die Zersetzung des Stahles mit einer Schnelligkeit von etwa einem Pfund in der Stunde fortschreitet. Das Schlimmste dabei ist, daß zu dieser allmählichen Störung der

wird; im Eise, besonders im Polareise, sind 3,5 Millionen Kubikkilometer aufgespeichert; dann folgen die stehenden Gewässer (Seen, Teiche, Tümpel) mit 250,000 Kubikkilometern, das Grundwasser ebenfalls mit einer Viertelmillion Kubikkilometern, die Flüsse mit 50,000 Kubikkilometern, das atmosphärische Wasser mit 12,300 Kubikkilometern, die Tümpel



Dierwaldstättersee von Brunnen aus. Phot. Alfred Ryffel, Zürich.

Widerstandskraft des Stahles keineswegs starke elektrische Strömungen erforderlich sind; eingehende Experimente haben erwiesen, daß selbst ein Volt genügt, um sowohl im Stahl als im Gußeisen Zersetzungen hervorzurufen.

**Der Wasservorrat der Erde.** In einer von Prof. Halbsaß in der „Zeitschrift für die gesamte Wasserwirtschaft“ publizierten Berechnung wird der Wasservorrat der Erde auf 1,304,068,550 Kubikkilometer geschätzt. Der größte Anteil entfällt dabei auf das Wasser der Ozeane, das mit 1300 Millionen Kubikkilometern, bei einer Schwankung von plus-minus 100 Millionen Kubikkilometern in Rechnung gestellt

mit 6000 und der Schnee auf der Erdoberfläche mit 250 Kubikkilometern. Nicht eingerechnet sind bei dieser Statistik die in Salzen usw. chemisch gebundenen Wasser, die sich überhaupt eher auch nur approximativ Schätzung entziehen dürften. Daß es sich bei allen Zahlen nur um ganz annähernde Werte handelt, braucht nicht erst betont zu werden; immerhin ist diese Statistik recht interessant, wenn man sich erinnert, daß nach den Clarkeschen Messungen die Oberfläche der Erde 510 Millionen Quadratkilometer umfaßt, von der vierundsiebzig Hundertstel vom Wasser eingenommen werden.

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.



## Die Mundpflege

mit Odol ist geradezu eine Wohltat. Die Fäulnisvorgänge im Munde, welche die Zähne nach und nach zerstören, werden sicher gehemmt und nach jeder Odol-Spülung verbreitet sich über den ganzen Mund eine erquickende Frische.