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

**Band:** 15 (1911)

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

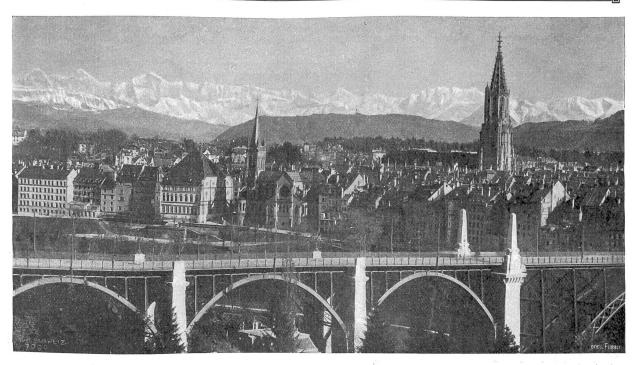
#### Terms of use

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: 27.11.2025** 

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

# Illustrierte Kundschau



Panvrama bon Bern mit der Mornhausbriicke. Phot. B. Lunte, Zurich.

## Politische Alebersicht.

\* 3 ürich, Mitte April 1911.

Wir haben ein Loch mehr durch unsere Alpen geschlagen; doch diesseits und jenseits ist gut Schweizerland, und keine internationale Konferenz wird uns vorzuschreiben haben, wie oft und mit wieviel Zügen wir durch den Tunnel fahren dürfen. Glück-auf dem Lötschberg! Glückauf dem

Berner Staatsgedanken, der kraftvoll Berner Staatsgedanken, der trastwon und zielbewußt auch heute noch Groskes zustande bringt.

Düre Lötschberg,
Seit der Mant,
Mani düre,
Und das mani.
So lautete schon 1906 eine Inschrift am eidnendillichen Turnfelt in

So lautete schon 1906 eine Inschrift am eidgenössischen Turnfest in Bern, und sie hat recht behalten. Im Kanton Jürich tobte ein wilsber Streit um den Proporz. Dem Bauern hat man das Gruseln vor ihm beizuhringen complet als höchte ihm beizubringen gewußt, als brächte ihm beizubringen gewußt, als brächte ihm der Proporz den Stallwogt, den tatholischen Psaffen und die Anarchisten ins Haus, und da schrieb er denn begreislicherweise mit beiden Händen Nein. Es muß alles seine Zeit haben, und auch die politischen Notwendigkeiten brauchen ihre Jahre zum Reisen. Schwerlich aber wird es der letzte Besuch gewesen sein, den der Proporz dem Zürcher Bauern der Legie Beluch gewesen sein, den der Proporz dem Jürcher Bauern abgestattet hat, und wer weiß, ob er nicht das nächste Mal bessere Auf-nahme findet.

Die Bundesversammlung hat uns inzwischen mit einem neuen Bundes= rat beglüdt. In Ständerat Dr. Arthur

Hoffmann von St. Gallen hat der allzu früh entschlafene Bundesrat Dr. Brenner einen würdigen Nachfolger gefunden, dem das Bertrauen aller Parteien bei seinem Amtsantritt ent-gegenkommt. Er wird viel Arbeit finden im Bundeshaus und dem hohen Kollegium unserer

Bundesmagistraten einen sehr schä-genswerten Zuwachs an Geist und

henswerten Zuwachs an Geift und Initiative bringen.

Der Frühling naht, und Zeppelin fliegt wieder. Wir nehmen's für ein gutes Zeichen, daß auch der Sommer nicht mehr ferne ist und die garstige Zeit der Bise ihrem Ende entgegenzeht. Möge dem unermüdlichen Segler der Lüste nach dem lehtsährigen dreimaligen Mißgeschied wieder ein Jahr des Triumphes und Erfolges ein Jahr des Triumphes und Erfolges beschieden sein!

Leider hat sich auch die Politik der Aviatik zu bemächtigen gewußt oder vielmehr im Gewande der Poli-tik der ordinärste Konkurrenzneid. Weil der europäische Kundssug über Berlin vom "Journal" und nicht vom "Matin" arrangiert worden war, hetzte der "Matin" voll Gift den Chauvinis= mus gegen das Unternehmen und brachte es zu Fall. Die Gefahr der deutschen Spionage, so albern sie ist, erwies sich doch eindrucksvoll genug, um den Flug nach Berlin unmöglich zu machen.

Das deutsche Kronprinzenpaar ist in Rom zu den Jubiläumssestlichs keiten eingetroffen, nachdem es auf



Bundesrat Dr. Arthur Hoffmann.

Korfu das Wiedersehen mit den kaiserlichen Eltern geseiert hatte. Daß die Italiener mit der kronprinzlichen Stellvertretung nicht völlig einverstanden sind, haben sie in Benedig unlängst deutlich gezeigt, indem ihre Blätter von der Anwesenheit des Kaiserpaares so gut wie keine Notiz nahmen.

Die tscheische Obstruktion hat das österreichische Kabinett genötigt, das Abgeordnetenhaus aufzulösen, und für die nächsten drei Wonate dis zu den Neuwahlen mag es nun lebhaft genug zugehen in österreichischen Landen. Es wird nach alter Nebung Tote und Verwundete geben, dis das hohe Haus glücklich wieder beisammen ist, und vergebens werden sich spätere Geschlechter den Kopf zerbrechen, was bei den unglücklichen Opfern des Wahlkampses der Grund gewesen sein mag, sich für seine Absgeordneten totschlagen zu lassen. So weit wie sie werden die zürcherischen Wähler die Hingabe an ihre Kantonsräte am 30. April gewiß nicht treiben.

Totentafel \* (vom 24. März bis 8. April). In Glarus ist am 24. März Herr Schulpräsident J. Jenny Studer gestorben, der in verschiedenen Stellungen seiner Vaterstadt und dem Heimatkanton die hervorragenosten Dienste geseistet her

In Watern bei Bern entschlief gleichen Tages nach langem Leiden Herr Philippe Goffet, am 27. März in Schafshausen Herr alt Bezirksrichter Georg Rüger.

Bern verlor am 30. März an Abolf Simon Bour geois, Amtsnotar und Sachwalter, einen Mann von hohem Ansehen und allgemeinem Bertrauen und am 4. April in demals Leichnam aus der Zihl gezogenen Kiklaus Burri den schieft schwerz zu ersehenden Berwalter der Strafanstalt St. Joshamsen, der auf einen zwanzigjährigen Staatsdienst zurückblicken konnte.

## Bundesraf Dr. Arthur Hoffmann.

Als Dienstag den 4. April um die Mittagsstunde in St. Gallen die frohe Kunde eintraf, daß soeben in Bern ein St. Galler Stadtfind, Ständerat und Abvosat Dr. Arthur Hoffmann, als Nachfolger Brenners zum Mitglied des Bundesrates gewählt worden sei, da donnerten Salutschüsse von den Höhen herab, und mit Windeseile wurde das frohe Ereignis im ganzen Kanton

Hoffmann nach langer Frijt einen Bertreter in der obersten Landesbehörde, und das glänzende Wahlresultat zeigt, daß keine günstigere, keine zugkräftigere Nomination aufgestellt werden konnte und daß hier in allererster Linie lediglich der Wert der Persönlichkeit den Ausschlag gab. "Bei seiner Wahl," schreibt das St. Galler Tagblatt, "handelte es sich um keine st. gallische, sondern um eine eid gen össische Kandidatur, und seine Wahl ist eine eidgenössische Tat. Der Einmütigkeit," fährt das zitierte Blattzfort, "mit der diese Kandidatur sozusagen von der



Unternehmer Wirlot. Unternehmer Prud'homme. Oberingenieur Moreau. Oberingenieur Rothplets. Generaldirektor Zürcher. Die Durchlichlageöffnung vom Wordfrollen aus, am 31. Mär: 1911. Phot. Ing. O. Cafparis.

bekannt. Denn St. Gallen hat volle 36 Jahre pausieren müssen, bis ihm wieder eine Bertretung in der obersten Landesbehörde zusiel. 1875 schied der aus Alfstätten gebürtige Dr. Wilhelm Mäss, der seit dem Bestehen des neuen Bundesstaates der Behörde angehört hatte, nach 27 jährigem Wirken aus dem Bundessrat aus, um die letzten Jahre seines Lebens in Muße in seiner Heiner Heiner zusiel zu verdringen. 1881 siel zwar die Wahl bei einer neuen Bakanz auf den Bater des neuen Bundesrates, auf den damaligen Ständerat Karl Hossmann. Dieser aber sehnte die Wahl ab, und an seiner Statt zog dann nach somplizierten Wahlsompromissen der Waadtländer Ruchonnet in den Bundesrat ein. Runmehr erhält St. Gallen durch Ständerat Dr. Arthur

Presse des ganzen Landes begrüßt und von allen Fraktionen der eidgenössischen Räte aufgestellt wurde, entspricht die ehrensvolle Einstimmigkeit der Wahl. Die Mitglieder der Bundessversammlung mußten ja auch die staatsmännische Persönlicksteit des Gewählten, die seine Randidatur dem ganzen Bost als die gegebene erscheinen ließ, aus eigener Ersahrung am besten zu schähen wissen, und sie haben sie durch die Tat der Wahl auch voll gewürdigt. Alle regionalen und parteipolitischen Ansprücke, die sonst jeweisen bei solchen Wahlen sich gerne in den Bordersgrund drängten, haben sich vor der Selbstverständlichseit der Randidatur Hoffmann zurückgezogen. Dessen darf man sich in gleicher Weise in persönlicher wie grundsässlicher Hinsisch

freuen. Diese Einmut ehrt den Gewählten selbst ebensosehr wie

feinen Wahlkörper, der die in ihm wohnenden verschiedenen parteipolitischen und kantonalen Interessen überwunden hat."
42 Ständeräte und 154 Nationalräte waren bei der gemieinsamen Sizung anwesende. Von 196 ausgeteilten Stimmsetteln gingen 195 ein, von denen 3 seer waren, 186 den Namen

Arbeit über die Lebensversicherung zugunsten Dritter. Noch im gleichen Jahr trat der junge Rechtspraftikant in das Abvo-katurbüreau seines Baters ein, das er nach dessen Tode bis heute seit etwa zehn Jahren gemeinsam mit Nationalrat Dr. Forrer weiterführte. 1886 sandte ihn seine Heimatsge-meinde in den St. Galler Großen Nat, den er 1892 und 1896



Dberingenieur Moreau.

Oberingenieur F. Rothpleh.

von Ständerat Hoffmann trugen, 6 auf fünf andere Mitglieder

Rates wurde Bundesrat Dr. Hoffmann, wie vorauszusehen war, das Justizei und Polizei departement zu-gewiesen, dessen Funktionen er Anfang Mai übernehmen wird.

Ueber seinen Lebenslaufseien in aller Kürze folgende Angaben gemacht: Geboren 1857, studierte Arthur Hoffmann in Genf, Leipzig, Straßburg, München und Bürich Juris prudenz und promovierte 1880 an letzt= genannter Uni= versität mit einer

von Ständerat Hoffmann trugen, 6 auf fünf andere Antguever des Kates sielen. Mit Beifall wurde das Kesultat der Wahl entgegengenommen, nicht minder das kurze Dankeswort des Gewählten, mit dem er die Annahme der Wahl erklärte und die Bersicherung abgab, daß er sederzeit bestrebt sein werde, in schlichter, unwerdrossenre Arbeit seine Pflicht zu tun und dabei die den Wahl des ganzen Landes im Auge zu behalten. In einer dem Wahlakt sosort solgenden Sitzung des Bundessurge

präsidierte. Das Präsidium des Ständerates, dessen Mitglied prälibierte. Das Prälibium des Ständerates, dellen wurgued er 1896 wurde, fiel ihm für die Zeit von 1902 bis 1903 zu. 1902 portierte ihn die liberale Partei seines Keimatkantons als Regierungsrat, doch blied er gegenüber der Allianzpartei in Minderbeit. Eine Reihe wichtiger und schwieriger Geschäfte wurden im Ständerat dem vielbeschäftigten Juristen anwertraut, so die Referate über den vielbeschrittenen Simplonwertrag, über die Militärorganisation und die Vereinheitlichung des Zivilrechtes. Im Militär es Dr.

brachte es Dr. Soffmann bis zum Infanterieobersten; bis 1901 komman= dierte er die XII. Infante= riebrigade, ließ sich aber dann unmittelbar vor seinem Avance= ment zum Di= visionär wegen Arbeitsüber=

häufung zur Disposition stel=

len. Möge es dem jüngsten Bun-desrat vergönnt sein, eine lange Reihe von Jah= ren auf höchstem

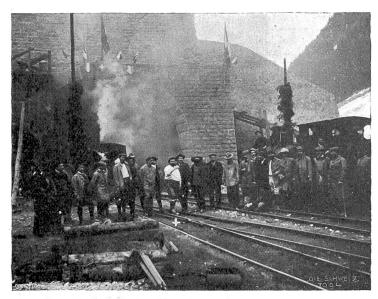
Posten im Dienste des Ba= terlandes tätig zu sein! W. B.

Casparis.

Die lehfe Behicht den nördlichen Portriebe. Phot. Ing. O. Calparis.

## Der Durchschlag des Lötschbergtunnels.

Freitag den 31. März, früh 3 Uhr 50 Minuten, erfolgte in der Tiefe des Lötschberges der seit einer Woche von Ingenieuren und Arbeitern fieberhaft erwartete Durchschlag des Lötschberg-



Büdportal des Tötschbergtunnels. Phot. W. Zollinger, Zurich.

tunnels, an dessen Durchbohrung seit 15. Ottober 1906 von Kandersteg auf der Nordseite und Goppenstein auf der Südseite aus eifrig mit Tausenden von Arbeitern gearbeitet worden war. aus eifrig mit Laufenden von Arbeitern gearbeiter worden war. Interessant dabei ist, daß der Lötschbergtunnel im eigentlichen Sinne des Wortes durch be ohrt wurde, während es sich beim Gottsard und beim Simplon um eine Durchsprengung handelte. Schon seit mehrern Tagen hörten die Misneure vor der Stollenbrust auf der Nordseite deutsich das Arbeiten der Bohrmaschinen auf der

Sudseite, und nach jeder alle vier Stunden erfolgenden Sprengung vernahm man das Geräusch des nachbarlichen Bortriebes mehr und mehr. Schon für den 30. März rechnete man mit dem Sajon für den 30. datz technete inta int den Durchschlag; doch enttäuscht kehrten die drei Schichten dieses Tages nach achtstümdiger Arbeit jeweilen zurück, da das letzte Stück trotz allem Vordringen noch immer nicht fallen wollte. Kurz vor Mitternacht des 30. März begaben sich dann die Ingenieure von beiden Seiten und die Mitschlager der Unternehmung sowie der Cenerale glieder der Unternehmung sowie der Generaldirektion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft "vor Ort", um nunmehr daselbst mehr als 7000 Meter bergeinwärts den großen Moment zu erwarten. die erste Sprengung des Freitags, die am Morsgen um zwei Uhr ersolgte, enttäusste zwar; man hatte mit ihr bestimmt den Durchschlag der noch etwa vier Meter dicken Wand erwartet; doch ginsgen (von den Mineuren wohl in der großen Aufregung nicht ganz forrekt vorbereitet) von den Sechzehn Sprengsvillen nur fünf les. sodak der Gewinn dieser Sprengledussen ur fünf los, sodaß der Gewinn dieser Sprengung nur unbedeutend war. Ein kurz vorher eingesetzer Sondierbohrer drang 3 m 50 cm ein, ohne die letzte Wand zu durchbohren. Sosort nach der Sprengung wurde mit dem Schuttern der abgesprengten

wurde mit dem Schuttern der abgelprengten Wassensmaße begonnen und nachher sofort wieder mit neuen Bohrungen eingesetz. Da drang, wie dem Schreiber diese Artisels unmittelbar nach dem Durchschlag einer der Ingenieure schilderte, plöhlich von der Südseite her ein langer Bohrstahl durch das kurz vorher von den Mineuren der Nordseite gebohrte Sondiersoch ein, der durch Jufall diesen Weg gefunden hatte; das war genau zehn Minuten vor vier Uhr.

Deutlich hörte man in dem Moment, als der Stahl gurudge= zogen wurde, den Ruf der Goppensteiner: Forata la galeria!

Jogen wurde, den Ruf der Goppensteiner: Forata la galeria!

Durch das enge Bohrloch verständigten sich die beiden Schichteningenieure durch Juruf über die Fortsetzung der Sprengarbeit, und Kandersteg wurde bestimmt, die letzten Patronen adsuschießen. Als sinnigen Gruß schoben die aus dem Süden eine Kelke nach dem Norden, und alsdann folgte ein Meterstah, die Tiefe der letzten Scheidewand zu messen; 80 Zentimeter bis 1 Meter betrug noch ihre Stärke. Mit einer letzten Sprengung mußte sie also fallen. Schüsse von 50 bis 60 Zentimeter Länge wurden bestimmt, die Bohrmaschiener Länge kurden beschund unter ungeheurer Spannung die letzte entscheidende Etappe des Durchschlages erwartet.

Der Mineur-capo Giorgi setzt die letzte

Der Mineur-capo Giorgi setzte die letzte Zündschnur in Brand, und die Mannschaften im Süben und Norden eilten etwa zweihundert Meter zurud. 4 Uhr 50, innerhalb weniger Se-Meter zurück. 4 Uhr 50, innerhalb weniger Sekunden, gingen alle neun Schüsse los. Zum letzen Mal wartete man in tieser Dunkelheit zehn Minuten ab; dann drang man vor, an der Spize Ober-Ingenieur Rothpletz von der Kordssiehe misse und die Mineure, nacht die zum Gürtel, hintennach drängten die Arbeiter der Wand entgegen. Ein Loch, vier dies sim weißen Leibchen Ober-Ingenieur Moreau von der Südseite krod; er eilte auf Rothpletz zu, umarmte ihn und küste ihn auf die Wangen. Ingenieure und Arbeiter drängten nach, und eine herzliche und ergreisende Begrüßung fand im engen Raume statt. Alles schütelte sich die Hände, und die italienischen Urbeiter gingen von Mann zu Mann, mit Handschlag und Kuß ihre Begeisterung auszudrücken. Ein paar Flaschen Sett wurden die Hälle gebrochen und der Trunk von Hand zu Hand gereicht, nachher eine Gruppe Ingenieure um das Loch placiert und mit Bliklicht photographiert. Mit jubelndem Zuruf nahm man voneinne der

othippe Sigentent wit jubelindem Zuruf nahm man voneinander Abschied und zog sich gegen Nord und Süd zurück, um nach der entscheidenden Schicht der Morgensonne entgegenzusahren.



Bolyxmaschine durch komprimierte Luft getrieben. Phot. W. Zollinger, Zürich.

Beim Morgengrauen lösten sich die ersten Tagesschichten ab. Jubelnd wurden die Durchschlagshelden empfangen; still aber zog die folgende Schicht ins Innere des Berges, der vom Schickal lediglich bestimmt blieb, den Schutt der Vordermänner abzuräumen, die Fahrbahn zu verbreitern und die beiden Geleise zu verbinden.

Daß die Ingenieurwissenschaft und Technik bei diesem Tunnelbau neue Triumphe geseiert hat, zeigen die Durchschlags= resultate; denn bei einer Gesamtlänge von 14,606 Meter (mit-

resultate; denn bei einer Gesamtlänge von 14,606 Meter (mitgerechnet zwei kurze, angesette Vorstüde dei den beiden Portalen, die der Lawinengesahr wegen im Laufe des Baues nötig wurden), betrug die gesamte Differenz 42 cm, 10 cm in der Jöhe, 32 cm in der Adse. Diese Resultat gewinnt noch ganz wesentlich an Bedeutung, wenn man bedenkt, daß der Lötschbergtunnel der erste größere Tunnel ist, der drei Kurven ausweist, ein Umstand, der das genaue Einhalten der Kichtung und das schließliche Zusammentressen ungemein komplizierte. Ursprünglich war der Tunnel nossen fomplizierte. Ursprünglich war der Tunnel voll= tomptigierte. Arfpringing war der Timmer voni-kommen geradlinig vorgesehen, doch mußte spä-ter die geplante Achje verlassen Die prognostischen Facharbeiten nämlich, schreibt H. Hartmann \*), rechneten damit, daß der Tunnel von seinem Eintritt in das Kalkgestein der Fisse von seinem Eintritt in das Kalkgestein der Fisse stode im festen Gestein bleiben werde. Leider folkte es sich am 24. Juli 1908 aber erweisen, daß diese Boraussetzungen, soweit die Kordseite in Betracht siel, irrtümliche waren. Morgens um 2 Uhr 30 des genannten Tages wurde mit der letten Dynamitladung das Ende der Ralt= zone durchschossen und das gegen alle Voraus= sagungen bis in diese Tiefen reichende und mit start durchwässertem Glazialschutt angefüllte Gasterntal geöffnet. Dies hatte den katastrophalen Einbruch von etwa 7000 m3 Schuttmassen zur Folge, die innerhalb zehn Minuten den

Tunnel von der Stollenbruft aus bei km 2,675 bis km 1,100 ganz oder teilweise ausfüllten und 25 braven italienischen Ar= beitern das Leben kosteten. Diese Katastrophe hatte einen mehr= monatlichen Unterbruch der Bohrung zur Folge, die die Frage gelöst war, ob die alte Achse beibehalten und die Schwierig-feiten des Gasterntales mit den heutigen Mitteln der Technit überwunden werden könnten oder ob ein neues Trasse zu wähsen sei. Nach den gründlichsten Untersuchungen entschied man ich endlich für das Berlassen der alten Tunnelachse bei km 1,201 und für ein Umgehungstrasse, das den Tunnel um 800 m verlängerte. Wenn sich trohdem die Durchschlagsstelle bei km 7,350 auf der Kordseite und km 7,350 auf der Südseite bestindet die Verksicht zu der Kordseite der Sindert der Südseite der findet, die Nordseite also im Laufe der dem Unglud folgenden

daß die Temperaturverhältnisse auf der Nordseite etwas besser waren als auf der Südseite, etwa 30 gegen 33 Grad Hite vor Ort. Insgesamt waren 2532,5 Arbeitstage für den Durchschlag nötig. Mit dem vollkommenen Ausbau des Tunnels hofft die Unternehmung, für die auf der Nordseite Oberingenieur Rothspletz, auf der Südseite Oberingenieur Moreau die Durchschlagss



Märzfeier der Schuljugend gu St. Morif. Phot. Willy Schneider.

arbeiten leitete, bis Ende dieses Jahres fertig zu werden. Die Eröffnung der ganzen Linie Frutigen-Brieg ist auf Frühjahr

Große Arbeiterfeste auf beiden Seiten galten dem glücklich gelungenen Durchschlag, und in alle Welt hinaus verkündete der Draht, daß die Schweiz mit dem Lötschberg nunmehr auch den drittgrößten Tunnel der Welt erhalten hat, der dem Simplon um etwa 5 km, dem Gotthardtunnel nur um etwa 400 m nach= steht.

Mit vollem Recht und hoher Begeisterung konnte die Berner Alpenbahn ihrer auf den Tag des Durchschlages herausgegebe-nen Denkschrift den Sat voranstellen: "Mit dem Durchschlage

des Lötschbergtunnels sind wir dem lang und heiß ersehnten Ziele bernischer Sisenbahnpolitit, der Bollendung einer den Kanton Bern durchziehenden, Kord und Süd auf fürzestem Wege verbindenden Transitbahn, um einen gewaltigen Schritt nähergerückt. Der Gebirge Mauern halten uns nicht mehr zurück; der Weg nach dem Süden ist frei, und in rascher Arbeit kann das große Werk nunnehr vollendet werden."

Mit echter bernischer Zähigkeit hat das Berner Bolk durch Jahrzehnte hindurch für die Berwirklidung einer Verner Alpenbahn gearbeitet und selbst in ungünstigen Zeitläusen die Hoffmung auf Verwirklichung des Projektes nicht aufgegeben. Schon im Jahr 1852, bevor noch ernsthafter vom Brojeft einer Gotthardbahn gesprochen wurde, wurde für eine Grimselbahn Propaganda gemacht, und als später das erstere Projett zur Debatte stand, da gab es nicht wenige Versechter der geplanten Grimselbahn, speziell mit dem Hinweis darauf, daß das Grimselprojett einer viel weitern Zone schweizerischer Interessen zu dienen geeignet sei als das Gotthardprojett, da vorgesehen war, daß sich an diese internationale Transitlinie eine von Luzern über den Brünig kommende Linie bei Brienzwiler und im Walliser Oberland eine durch das Rhonetal aufsteigende Linie anschließen werde, um durch das Geerental nach dem Kanton Tessin weiterzuführen. Die weitere Entwicklung der Al-

penbahnfrage und die Propaganda für den Gotthard brachten es dann mit sich, daß der bernische Große Kat im Jahr 1866 für einmal auf die Durchführung des Grimselprojektes zugunsten der Gotthardbahn verzichtete, eine patriotische Berzichtleistung, die seinerzeit die etwas kritische Situation in der Alpenbahnstrage ungemein vereinsachte. Mit großem Eiser nahm sich der



Märzseier der Schuljugend. Heimbringen der Gaben. Phot. Willy Schneider, Zurich.

Zeit die Sudseite im Bortrieb wieder überholte, so spricht diese Tatsache am besten für die Energie, mit der die Arbeiten ge-fördert wurden. Doch ist in dieser Berbindung hinzuzufügen,

<sup>\*) 5.</sup> Sarimann. Der Durchichlag bes Lötichbergs für bie Berner Alpenbahn. Gerausgegeben unter bem Protektorat bes oberländischen

Ranton Bern in der Folgezeit der Gotthardfrage an, förderte später auch das Zustandekommen der Simplonlinie tatkräftig, sah dann aber zu Ende des letten Jahrhunderts endlich auch die Zeit für seine Alpenbahn gekommen. Denn die Frage einer Zusahrtslinie zum Simplon war aktuell geworden und somit die Zeit des Handelns da. Ja, weitsichtige Eisen-bahnpolitiker hatten schon 1891 von der Bundesversammlung die Konzession für eine Eisenbahnlinie von Spiez nach Brieg erhalten; doch begnügte man sich damals, nur ein furzes, erstes Stück, die Linie von Spiez nach Frutigen herzustellen, die von Anfang an als erstes Teilstück der künftigen Berner Alpenbahn galt und die schon 1901 dem Verkehr übergeben wurde. Nach langwierigen Unterhandlungen kam 1906 die Frage der Berner Alpenbahn zur letten Abklärung, und mit dem Bau des Lötschlergtunnels konnte am 15. Oktober des gleichen Jahres begonnen werden. Die Gesamtkosten der Linie Spiez-Brieg wurden auf ca. 80 Millionen veranschlagt, die Kosten des Tun-nels allein auf ca. 50 Millionen. Der Staat Bern beteiligte sich auf Grund einer Volksabstimmung mit nicht weniger als 17,500,000 Fr. an der Finanzierung.

Die Berner Alpenbahn. führt Hart= mann aus, wenn einmal vollendet, wird, trotzem sie ihrer Lage nach lediglich interfantonal ift, von großer internatio= naler Be= deutung fein. Sie wird dank ihrer Ab= fürzung eine beträchtliche Verschiebung west= und nordwesteuro= päischer Eisen= bahnverhält= nisse herbei= führen und die zahlreichen Plake jener Interessen= zone der italie= nischen Halb= insel bedeu= tend näher= rücken. Íhre Vertehrszone



Die Tapaner im Faftnachteumzug zu Benaffhaufen. Phot. C. Roch, Schaffhaufen.

reicht westlich bis nach St. Maurice im Wallis, südlich über Italien hinaus nach Frankreich, sowie im Often nach Subösterreich-Ungarn. Die Berner Alpenbahn wird aber auch ben beiden Befestigungsgebieten des St. Gotthard und von St. Mau-rice dienstbar sein, also eine militärische Bedeutung haben und selbst einem zwingenden Bedürfnis der Landesverteidigung entsprechen. Naturgemäß wird die Lötschbergbahn für die ber-nischen Lande und vor allem auch für eines der bedeutendsten schweizerischen Touristengebiete, nämlich für das Berner Ober-land, von größtem wirtschaftlichem Nutsen sein. Dieses wird durch die Lötischbergbahn unmittelbar an eine große, transalpine Transitbahn angeschlossen, und seine Berbindungen werden gegen Westen hin in eminenter Beise verbessert. Der durch= schnittliche Zeitgewinn für das Berner Oberland wird bei einer ungefähren Abkürzung von 170 km 4 bis 7 Stunden betragen, für das obere Emmental ca. 3 bis 5 Stunden, für die Stadt Bern z. B. ca. 3 bis 4 Stunden. Selbstverständlich werden durch diese großen Abkürzungen auch die Fahrpreise und die Kosten des Frachtverkehres wesentlich reduziert, und es ist gar nicht ausgeschlossen, daß die Bahn dadurch zur Gotthardlinie in ein gewisses Konkurrenzverhältnis tritt, wobei freilich umgekehrt die Simplonlinie wieder gewinnen würde. Die neue Bahn= linie dürfte demnach recht bald einen gewichtigen Faktor in unsern zukunftigen Eisenbahnfragen darstellen. W. B.

### Sport.

Die letten Wochen haben einen neuen Weltreford für eine Die lesten Bochen haben einen neuen Weltrekord für eine Meerfahrt im Aeroplan gebracht, die 209 km lange Fahrt des französischen Offizierspiloten Leutnant Bague, der von Nizza aus am 5. März nach der Insel Gorgona, 35 km südewestlich von Livorno, slog. Der Komangedanke Gabriele d'Aenunzios, der in seinem Buch "Vielleicht — vielleicht auch nicht" den Helben von Civitavecchia zur sardinischen Küste übers Mittelmeer siegen läßt, ist also nunmehr zur Wirklichkeit geworden, und ein französischer Pilot nahm einem Landsmann des Dichters den Ruhm vorweg.

Reutnant Raque, der bei den algerischen Schüken dient, hatte

des Nichters den Auhm vorweg.

Leutnant Bague, der bei den algerischen Schützen dient, hatte vor zwei Monaten noch feinen Aeroplan gesehen. Als er die erste Flugmaschine arbeiten sah, enticklöß er sich, sich sofort der Aviatif zu widmen, und er erward Anfang Januar das Pilotenzeugnis. Schon damals äußerte er die Absicht, von Nizza nach Afrika zu sliegen. Er wollte zuerst nach Ajaccio, von dort nach

Sardinien und bon hier aus über Sizilien nach Tunis Sizilien fliegen. Am 4. März unter= zog er seinen Apparat einer genauen Revi= fion, unter= nahm dann zwei furze Probessüge und verschwand am Sonntag in aller Frühe plöglich in der Richtung gegen Korsika. "Ich bin," erzählte der Pilot den erstaunt her= beigeeilten In= felbewohnern bon Gorgona, die in ihrer Abgeschieben= heit noch nie eine Flugmas schine gesehen hatten, "mors gens um fünf Uhr in Nizza aufgestiegen

und hatte die Absicht, dis zur Hälfte meiner Reise der Küste zu folgen, dann nach Süden abzuschwenken und Korsika zu erreichen. Aber schon eine halbe Stunde nach meiner Ab-fahrt mußte ich erkennen, daß diese Vorhaben undurchsühr-bar war; der herrschende starke Wind trieb mich sofort nach Süden zu, und ich verlor die Küste bald aus den Augen. Durch starke Winde lief ich wiederholt Gesahr, ins Wasser geworfen zu werden. Nach siedenstündiger Irrsahrt über dem Meer entdeckte ich zum ersten Mal ein Stück Land, und ohne Vogern lenkte ich meinen Apparat direkt darauf zu." Bei der Landung murde der Indaarat zertrümmert, der Klieger blieb und hatte die Abficht, bis gur Salfte meiner Reise der Landung wurde der Apparat Zertrümmert, der Flieger blieb aber merkwürdigerweise unverletzt.

Leutnant Bague hat mit feinem Flug eine ber impofan= Leutnant Bague hat mit teinem Flug eine ber impolanteften, zugleich aber auch eine ber verwegensten Leistungen auf einer Flugmaschine vollbracht. Mit seinem Flug hat er die längste Strecke zurückgelegt (209 km), die bisher über dem Wasser gestogen worden ist. Bleriot und seine Nachfolger überstogen den Aermelkanal, der ungefähr 40 km breit ist, und der Engländer Lorraine, der von England nach Irland slog, legte 110 km zurück; der Russe Utochsien flog 120 km ihrer des Schwarze Weer, und der Ausselfager Mas Kurdy keate über das Schwarze Meer, und der Amerikaner Mac Curdy legte mit seinem Flug von Reywest nach Havannah 140 km über

dem Meere gurück.