

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: 16.01.2026

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



Kirche mit Friedhof.

Morrote am Luganersee. Phot. Willy Schneider, Zürich.

Politische Uebersicht.

Der amerikanische Botschafter Hill in Berlin verläßt nun seinen Posten. Es scheint, daß der Kaiser recht behalten sollte, der schon beim Amtsantritt Hills dem Zweifel Ausdruck gab, ob er sich in Berlin wohl befinden werde, da ihm die Mittel fehlten, ein großes Haus zu führen. Nach einer vom Anstand gebotenen Wartezeit geht Hill, und es kann nun wieder ein amerikanischer Krösus aufziehen, der besser zum Berliner Hofleben paßt.

Präsident Fallières befindet sich zur Stunde im dunkeln Erdteil und erledigt in Staub und Hitze südalgerrischer Steppenglut mit sprichwörtlicher Gewissenhaftigkeit seine Repräsentationspflichten. Inzwischen haben die Weinbauern der Champagne in ihrer Wut alles kurz und klein geschlagen und das kostbare Maß der Lagerkeller in die Straßenrinnen laufen lassen, soweit nicht durstige Kehlen sich fanden, die den Strom aufzufangen nur zu bereit waren. Die wüsten und beschämenden Merkmale der im Champagnerrauch begangenen Exzesse werden sich so rasch nicht wieder verwischen lassen. Noch eine andere Sorge plagt die französische Regierung: das sind die streifenden Eisenbahner oder vielmehr die Eisenbahngesellschaften, die jene nicht wieder anstellen wollen. Der langmütige Staat natürlich hat in seinen Betrieben sämtliche Streifer wieder angestellt, und er verlangt nun von den Gesellschaften, daß sie um

der Gerechtigkeit willen ein Gleiches tun sollen, was diese aber verweigern, da nach ihren Begriffen die Gerechtigkeit den Nichtstreifenden gegenüber den Vorrang verdient. Da kein Teil nachgeben will, bleibt eine ungünstig wirkende Spannung im Korps der Eisenbahner fortbestehen.

* Zürich, Ende April 1911.

Als im zürcherischen Kantonsrat die Sozialdemokraten zum ersten Mal die Obstruktion inszenierten, da gellte ein einziger Schrei der Entrüstung ob dieser unerhörten Schandtat durch den ganzen Kanton, vom Hörnli bis ins Rnonauer Amt. Man wußte nicht, daß die Obstruktion längst zu den geheiligten Institutionen des englischen Unterhauses gehört, eines Parlamentes, beinahe so alt und so berühmt wie der Zürcher Kantonsrat. Gerade jetzt praktizieren dort die edeln konservativen Lords und Gemeinen die Obstruktion wiederum nach allen Regeln der Kunst gegen die Parlamentsbill, nützt ihnen aber nichts, da man in England auch längst das Gegengift gegen die Obstruktion erfunden hat: das Guillotine-System und das Ränguruh-System, das von der liberalen Mehrheit rücksichtslos zur Anwendung gebracht wird. Allseitiges Einverständnis herrscht dagegen im Unterhaus mit der beabsichtigten Verschärfung der Fremdenpolizei. Lange hat man sich dagegen gestraubt und glaubte das im stolzen Albion nicht nötig zu haben, was überall sonst als unumgänglich schon besteht. Doch die



Oberst Jules Repond,
der neue Kommandant der Schweizergarde beim Vatikan.

osteuropäischen Terroristen trieben es am Ende zu bunt, und dem phlegmatischen Engländer ging die Geduld aus bei den „Expropriationen“, Bomben und Mordmorden. Nun werden andere Saiten aufgezoogen, und mit den Schreckensmännern wird künftig kurzer Prozeß gemacht.

In Marokko haben wir nun bald wieder die alte Geschichte, wie sie vor der Algierasakte gewesen war: Rebellion, Bürgerkrieg, Bedrohung des Sultans und Gefährdung der Europäer mit einem allgemeinen Massacre. Frankreich wird

sich, mit dem Segen Europas, doch noch zum Zug nach Fez entschließen müssen.

Der alte Menilek in Abessinien lebt noch, stoch und unzurechnungsfähig; sein tatkräftiger Regent aber, Ras Tassama, ist abberufen worden, und das Land, dessen König ein Kind ist, steht vor der Gefahr neuer Revolten und Umwälzungen, die auch Europa in Mitleidenschaft ziehen können. Möge ihm bald ein Retter erstehen!

Totentafel * (vom 9.—22. April 1911). Ein gewaltiger Leichenzug geleitete in Pfäffikon (Zürich) den am 10. April nach längerem Leiden, doch unerwartet schnell verstorbenen Bezirksrichter Jean Fridöri zu Grabe; er hatte ein Alter von 62 Jahren erreicht.

Im hohen Alter von 88 Jahren und zwei Monaten starb in Solothurn am 10. April Viktor Tschui, Ingenieur und alt Bauherr der Stadt Solothurn, einer der ältesten und angesehensten Bürger der Stadt.

In der Morgenfrühe des 11. April verschied in Basel Felix Burckhardt-Siber, bekannt durch sein selbstloses Wirken auf dem Gebiet des Guten und Gemeinnützigen. Er

war einst ein trefflicher Bergsteiger und hat auf einer Tour an der Jungfrau stundenlang am Gletscherseil in unmittelbarer Todesgefahr gehangen.

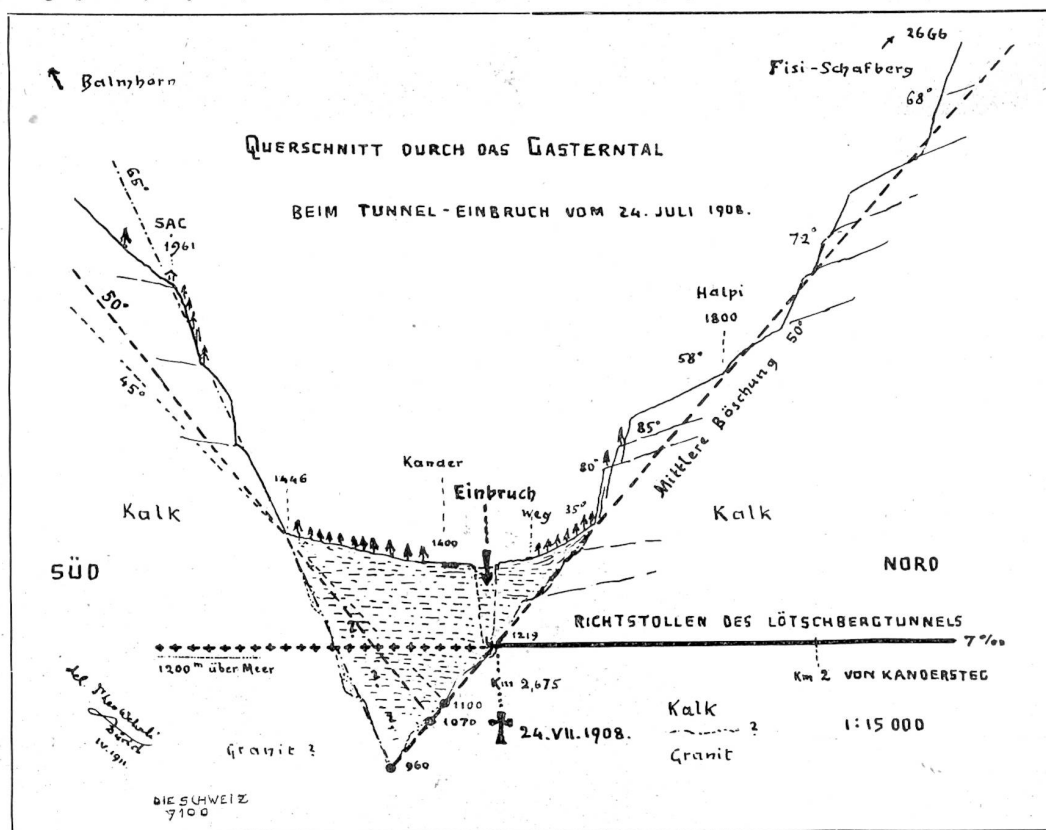
In Freiburg starb ebenfalls am 11. April Pfarrer und Dekan Pettiard.

Am 19. April starb in Zürich Forstmeister Adolf v. Drelli, geb. im Jahr 1840. Ursprünglich Theologe, ging er in spätern Studienjahren zur Forstwissenschaft über und genoss seine Ausbildung auf der Forstakademie Thorandt. Seit dem Jahr 1882 stand er dem IV. zürcherischen Forstkreise als Forstmeister vor.

Der Einbruch des Gasterntales in den Lötschbergtunnel am 24. Juli 1908.

Vor wenigen Wochen feierten die kühnen Ingenieure am Lötschberg mit ihrer braven Arbeiterbrigade den Durchschlag des dritten großen Schweizer-Alpentunnels. In der Nacht

bogen die genaue Messung enorm erschwerte, eine Abweichung in der Richtung von kaum 26, in der Länge von 41 und in der Höhe von nur 10 Zentimetern! Hätte ein Kobold



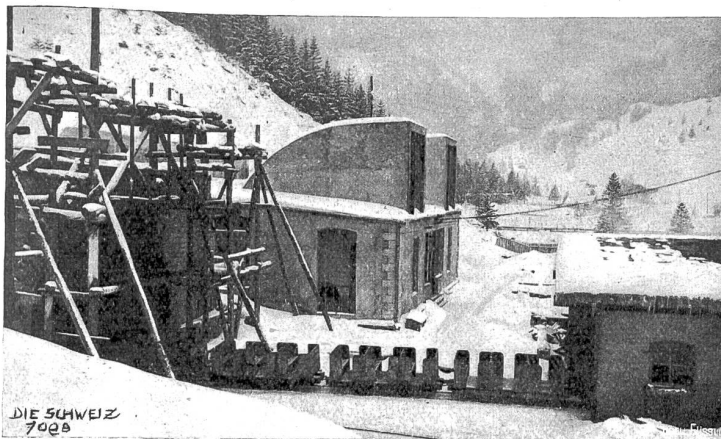
vom 30. auf 31. März 1911 fiel die letzte Granitscheide, die Nord- und Südstollen noch trennte. In freudiger Erregung reichten sich Moreau und Rothpleh, die beiden Oberingenieure, durch die frische Bresche die Freundeshand, und mächtiger Jubel erfaßte die Tapfern alle, denen mitzutun beschieden war bei der bedeutungsvollen Kulturtat. Mit Bewunderung werden spätere Generationen das stolze Messungsergebnis des Lötschbergdurchschlages vernehmen: trotz der im Projekt nicht vorgesehenen Umgehungskurve, die mit ihren drei Kreis-

die silberbeschlagnete Gasternbibel von Selden, einst im Auftrag des Rates von Bern der einsamen Talschaft überreicht, in der vorausberechneten Tunnelaxe versteckt — sie wäre erbohrt worden. Die Arbeit des Präzisionsinstrumentes in der sichern Hand des Ingenieurs und die schwierige Faust des kräftigen Italieners, die dem Bohrer die Richtung wies und der Sprengkraft des Dynamites Ort und Zeit seiner erfolgreichen Wirkung bestimmte — beides mußte wohlbe-rechnet zusammenwirken, Kopf und Arm, Hirn und Muskel-

kraft halfen gemeinsam und unter den gleichen Schwierigkeiten und Mühsalen, dem Weltverkehr eine Gasse öffnen.

Aber jede vaterländische Tat, jeder Fortschritt kostet Opfer, Opfer an Gut und Blut, wenn es sein muß. Und es gibt auch moderne Winkelriede. Ein Viertelhundert schlafen den Heldentod im Felsengrab des Lötschberges, und ihrer ist auch in den Jubeltagen des Durchschlages besonders ehrenvoll gedacht worden.

Es war Ende Juli 1908. Auf der Nordseite hatte man



Tunnelseingang in Randersteg mit Ventilationsanlage. Phot. H. Hartmann.

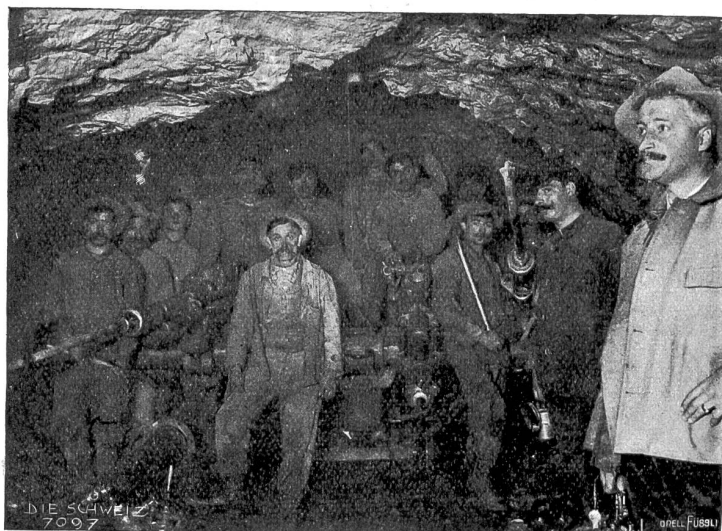
in dritthalb Kilometer langem Stollen die mannigfaltig verfalteten Kalkschichten des Fels-Schafberges unterfahren, um dem Balmhorn-Fuße zuzustreben. Alles schien normal. Eine bei Km. 2,628 vom Nordportal erhobte starke Quelle, die anfänglich vierzig Sekundenliter lieferte und bei der man sehr vorsichtig sprengte, ließ alsbald im Druke nach. Noch in der Nacht vom 23./24. Juli zeigte die Stollenbrust bei Km. 2,675 das gewohnte Aussehen harten Kalkfelsens, in welchem man erfreulich rasch vorwärtkam. Abends zehn Uhr war Oberingenieur Rothpleß noch im Tunnel gewesen, und in den ersten Morgenstunden hatte Aufseher Riva die Bohrung vor Ort inspiziert. Zwölf Schüffe wurden geladen wie immer. Riva befand sich um halb drei Uhr auf dem Rückweg, als die Sprengung gelöst wurde. Aber er zählt nur acht Schüffe. Nach dem achten spürt er einen außerordentlichen Luftzug, der ihm das Wiederanzünden seiner Acetylenlampe unmöglich macht. Schlimmes ahnend eilt er vor, muß aber bald zurückweichen. Denn bis zu Km. 1,5 ist der Stollen fast ganz mit wasserdurchtränktem Sand und Kies gefüllt, und eine Sand- und Schlammsschicht ergießt sich, tunnelauswärts allmählich an Höhe abnehmend, gegen ihn. Erst bei Km. 0,480 kommt schließlich der letzte feine Glimmersand zum Stehen. Die ganze Belegschaft vor Ort, 25 Mann, 2 Pferde, mehrere Rollwagen und die Bohrbanke mit den vier Bohrmaschinen sind verloren. Sämtliche Verunglückte waren Italiener, vier verheiratet, die andern einundzwanzig ledig; einer davon arbeitete in der Unglücksnacht zum ersten Mal im Tunnel. Ein schlichtes Denkmal auf dem Kirchhof zu Randersteg ehrt ihr Andenken.

Doben im Gasterntal war genau über der Unglücksstelle des Tunnels ein weiterer Einbruchtrichter entstanden, den sofort nach der Katastrophe vom Oberingenieur hinaufgesandte Ingenieure schon um fünf Uhr morgens konstatierten. Konzentrische Erdspalten bis zu 1 Meter Breite und von 1,5 bis 2 Meter meßbarer Tiefe umzogen ein wassererfülltes Senkungsfeld von nahezu 100 Meter Durchmesser, dessen größte Tiefe mit 6 Meter erlotet wurde. Noch zwei Jahre darauf, im August 1910, war die Einbruchdoline, auf der Nordseite durch Fälschinen sorgfältig verbaut, noch etwa 60 Meter breit

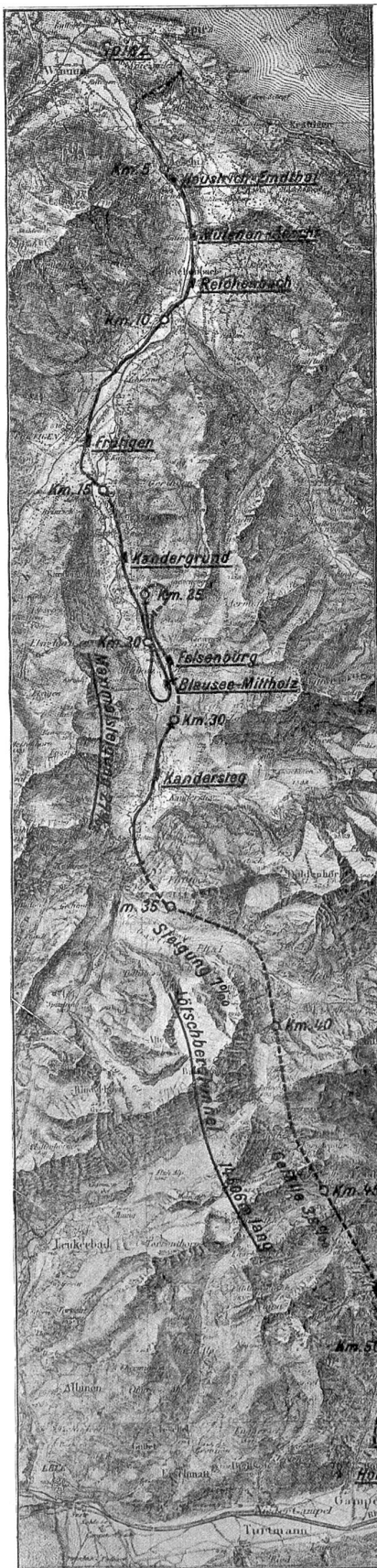
deutlich ausgeprägt dicht am rechten Randerufer sichtbar, und das Randerwasser überfloß in die Depression hinein, der außerdem zwei rechtsufrige Seitenarme der Rander Wasser zuführten. Die Stelle liegt genau gegenüber der Einmündung eines starken linksufrigen Zuflusses der Rander, der, von der Wildfelsen-Wand in hübschem Wasserfall abstürzend, einen mächtigen flachen Schuttkegel gegen die Rander vorgetrieben und sie dadurch zu einer Ausbiegung nach Norden, just gegenüber der Einbruchstelle, genötigt hat. Aus dem Trichter ragt heute noch halb versunkenes Erlengebüsch, und Betonklöße und ein leeres Transformatorenhäuschen erinnern an zwei Bohrungen, die hier in dem auf den Einbruch folgenden Winter 1908/09 bis auf 220 Meter Tiefe, das ist rund 40 Meter unter die Tunnelsohle getrieben wurden. Sie sollten — unter strengem Ausschluß der Öffentlichkeit — die Frage klären helfen, ob der Tunnel in der begonnenen Richtung weiterzuführen sei. Das Ergebnis dieser Versuche scheint dazu nicht ermutigt zu haben. Man entschloß sich, den verschütteten Stollen bei Km. 1,486 mit einer 6 Meter dicken Absperrmauer (mit Wasserdurchlässen und Sandfang) zu schließen, und begann im Februar 1909 bei Km. 1,203 ein nach Nordosten ausbiegendes Umgehungstracé, durch das der Tunnel um nahezu 800 Meter verlängert wird und 1471 Meter Stollen preisgegeben wurden. Das macht eine Mehrleistung an Arbeit, Zeit und Kosten für total 2,023 Kilometer.

Das Gasterntal ist ein steilwandiger Felskassen mit nahezu ebenem Riesboden, ein sogenanntes Trog-Tal. Beim „Stod“ am Gemmiweg, bevor man von Randersteg aufsteigend

die Spittelmatte betritt, ist diese Wanne prächtig zu übersehen. Nicht man die Felsböschungen zunächst der Einbruchstelle (ca. 1400 Meter über Meer) mit dem Klinometer, so ergibt sich für die untersten Wände 80—85 Grad, also fast senkrechter Absturz. Weiter oben, gegen Galpi (1800 Meter) zieht ein flacheres Band mit bloß 55—58° Neigung durch; dann folgen wieder 72°, dann 68° u. s. w. Es wechseln steile Schichtabbrüche mit talaus oder talein fallenden Schichtflächen-Absätzen bis hinauf zum Schafberg (2666 Meter). Eine mittlere Böschung vom Talwinkel, d. h. vom obern Anfang der kurzen 28—35° geböschten Schutthalde bis zum nächsten Schafberg-Gipfel gezogen, ergibt 50° für den nördlichen Felshang. Am Weg unterhalb der Schutthalde beginnt der eigentliche Talboden. Erst horizontal 55 Meter bis zum nördlichen Rand des Einbruch-Trichters, dann 60 Meter heutiger Einbruch-Durchmesser; es folgt südlich die Rander, und gleich darauf steigt ein flacher Schuttkegel linksufrig an bis Cote 1446 „auf der Bile“. Hier, d. i. etwa 500 Meter vom Weg am Fuße der Nordwand entfernt, steigt unvermittelt und steiler als gegenüber die Kalkwand



Lötschbergstunnel am Vorort der Nordseite mit Meyer'scher Stoßbohrmaschine. Phot. Fuß.



des Balmhornes bis zur Wildfelsenhütte des S. A. C. (1961 m).

Höher oben wird der Abhang etwas sanfter. Eine mittlere Böschung, vom Talwinkel bei 1446 nach der Klubhütte gezogen, ergibt für die Süd-

wand des

Gasterntales gegenüber der Einbruchsstelle 65 Grad. Rechnet man dagegen in den Abhang auch noch den untern Teil des Balmhorngletschers ein, etwa bis 2400 oder 2600 Meter Meerhöhe — um auf Fisi-Schafberghöhe zu kommen — so wird die mittlere Böschung nur noch 45° betragen. Verlängert man nun diese mittlern Böschungslinien beidseitig unter den kieserfüllten Gasterntalboden soweit hinab, bis sie sich schneiden, so ergeben sich, wie aus der beigefügten Querschnittsfizze folgt, zwei wichtige Resultate:

Erstens: die nördliche Böschungslinie von 559, vom Fisi-Schafberg herunter schneidet die Tunnelaxe genau unter der Einbruchsstelle („genau“, soweit das in einer Originalzeichnung im Maßstab 1:10,000 darzustellen möglich ist).

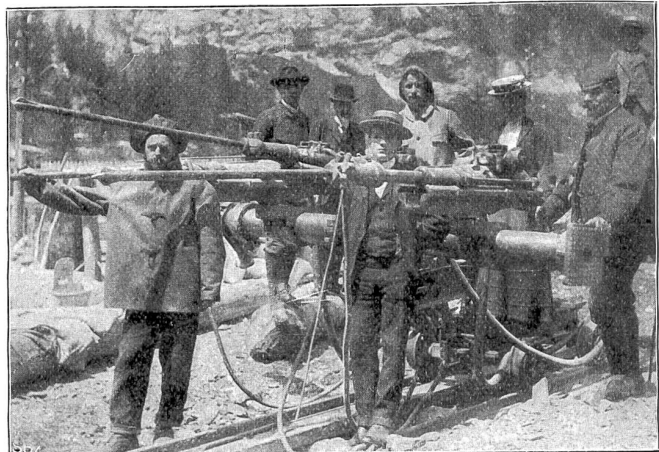
Zweitens: die nördliche Böschungslinie trifft die südliche entweder bei 960 oder 1070 oder 1100 Meter Meerhöhe, d. h. 440 oder 330 oder 300 Meter unter der Kander, jenachdem wir für die Verlängerung der südlichen Talwand nach der Tiefe die mittlere Böschung von 65 Grad (berechnet bis zur Wildfelsenhütte hinauf) oder eine der nördlichen gleiche Böschung von 50 Grad oder endlich die verlängerte Balmhornböschung mit Einbezug der Balmhorngletscher-Zunge annehmen.

Jedenfalls sind alle drei Schnittpunkte bedeutend tiefer als der Tunnel, der unter Anrechnung von 7‰ Gefälle vom Nordportal (1200 Meter) an der Unglücksstelle etwa bei 1219 Meter über Meer liegen wird.

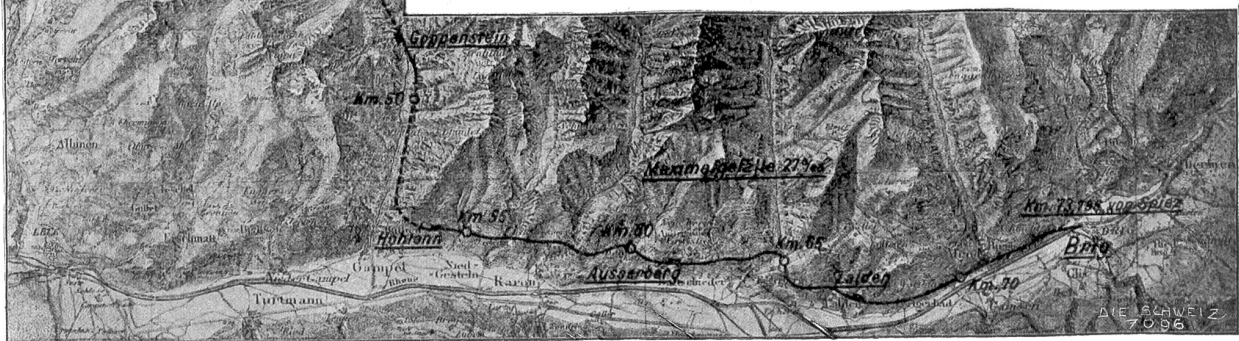
Man ist also bei Km. 2,775 wie aus einem Felsenfenster in den grundwasser-durchtränkten Kanderkies hinausgebrochen, der dann unter dem Druck einer Wasser- und Geröll-Säule von 180 Meter Höhe in den Stollen sich ergoß.

Daß der Kanderkies, die lockere Schuttauafüllung des Talbodens, bis in die Tunneltiefe hinabreicht, das hat der Einbruch, namentlich mit seinem durchweg an Flußtransport und Schutthalten erinnernden Material erwiesen. Ob die Auffüllung wirklich bis zu 1100 oder 1070 oder gar 960 m hinabgeht, wissen wir nicht. Die letztgenannte größte Tiefe scheint konstruktiv auf den ersten Blick die wahrscheinlichste. Es ist aber ebenfögt möglich, daß bald unter der heutigen Talsohle die Balmhornwand sich wieder verflacht, ähnlich wie auf Wildfelsen, und erst weiter gegen die Talmitte zu bis unter das Tunnelniveau abstürzt.

Dr. Leo Wehrli, Zürich



Bohrmaschine.



Routenkarte der Lötschberglinie: Spiez-Brig. Mit Bewilligung der Schweiz. Landestopographie reproduziert.

Verschiedenes.

Die Frauen und die Luftschiffahrt. Bei dem großen Interesse, das die Luftschiffahrt in den letzten Jahren in allen Kreisen gefunden hat, ist es nicht verwunderlich, daß sich ihr auch die Frauen zugewendet haben und daß es heute nicht nur Damen gibt, die sich das Führerpatent als Ballonpiloten erworben haben, sondern auch solche, die einen Aeroplan zu steuern wissen. Die ersten Damen, die sich einem Ballon anvertrauten, waren Madame Thible, die sich an einer Freifahrt mit einer „Montgolfière“ am 4. Juni 1784 in Lyon beteiligte, und kurz nachher Mrs. Sage, die mit dem Italiener Lunardi in England in das damals höchst ungewisse Reich der Lüfte stieg. Madame Blachard, die Gattin des ersten Berufsluftschiffers, setzte, wie einem Artikel des Buches „Wir Luftschiffer“ zu entnehmen ist, nach dem Tod ihres Mannes „das verwaiste Gewerbe“ fort, wurde damit die erste Berufsluftschifferin und inszenierte zahlreiche Auffahrten, bis sie 1812 über Paris zu Tode stürzte. Zur gleichen Zeit unternahm Elise Garnier die ersten Fallschirmabstürze, eine halsbrecherische Kunst, die heute in der deutschen Rätin Paulus ihre geschickteste Repräsentantin hat. Die erste Dame, die an einer wissenschaftlichen Auffahrt teilnahm, war Mademoiselle Dorothea Klumpke vom Pariser Observatorium, die 1898 mit zwei männlichen Begleitern zur Beobachtung des sogenannten Leoniden schwarmes hochstieg. Eine hübsche geschichtliche Skizze veröffentlicht jetzt Balduin Grollier im Feuilleton der „Wiener Mode“, betitelt: „Luftschiffahrt und Sittenkommission“. „Die erste Pariser Frau“, schreibt er, „die die Unerschrockenheit besaß, ihr Leben einem Luftballon anzuvertrauen, hatte nicht nur die bangen Zweifel zu überwinden, die wohl im stillen vor dem kühnen Wagnis in ihrer Seele aufkeimten: im Namen der Sittlichkeit bereitete man ihr auch allerlei Schwierigkeiten, und manch bittere Enttäuschung mußte sie hinnehmen, ehe man ihr die lang verweigerte Erlaubnis zu dem Aufstieg in die Lüfte erteilte.“

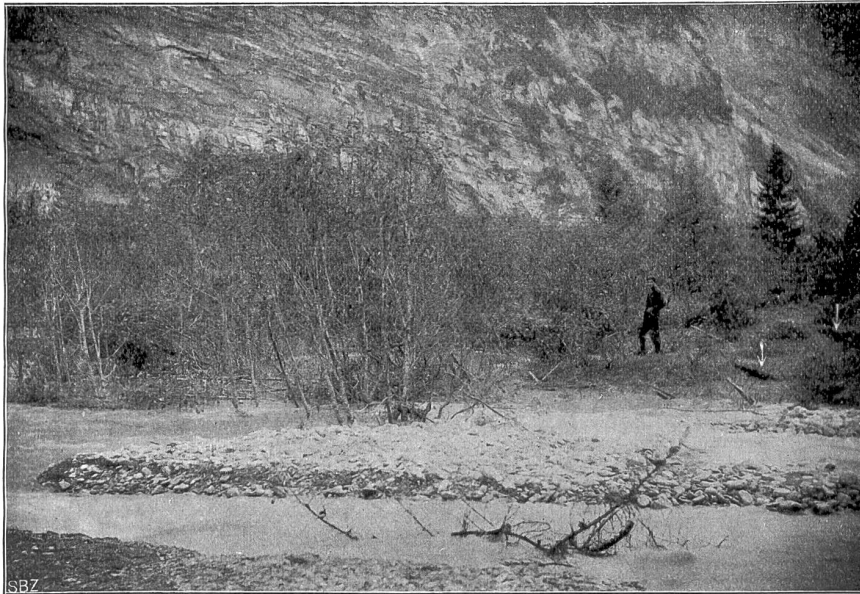
Es war in den Zeiten des Direktoriums, als Paris plötzlich durch die sensationelle Ankündigung überrascht wurde, der beliebte Aeronaut Garnerin würde gemeinsam mit einer jungen Dame einen Ballonflug unternehmen. Garnerin war damals eine der populärsten Erscheinungen von Paris; kein Fest ging vorüber, bei dem er nicht seinen Ballon und seine Fallschirme den schaulustigen Pariser vorgeführt hätte. Das Directoire gilt im allgemeinen nicht als eine übertrieben sittenstrenge Zeit; aber der Gedanke, daß ein Mann gemeinsam mit einer jungen Dame in der schwankenden Gondel eines Ballons in die Lüfte entfliegen könnte, verletzte das Schamgefühl der Polizeibehörden.

Der Kommissär des Zentralbüreaus, Bürger Picquenard, verbot Garnerin die Ausführung seines „Skandalösen Planes“, der Luftschiffer aber protestierte, die Zeitungen griffen ein, und es entwickelte sich eine lebhafte Polemik, die tagelang ganz Paris in Aufregung erhielt. Im „Amis des lois“ machte

man geltend, daß doch täglich in den Reisewagen, den Postkutschen, den Droschken Personen beiderlei Geschlechts zusammengeführt; niemals seien der Regierung moralische Bedenken gekommen. Aber der Kommissär Picquenard war nicht so leicht zu überzeugen; er antwortete mit langen Erklärungen: der Vergleich sei falsch; denn die andern, die die Verkehrsmittel benützen, „rufen nicht durch Plakate das Volk zu Zeugen der skandalösen Geschehnisse auf, deren sie sich wahrscheinlich schuldig machen.“ Und mit besorgter Ritterlichkeit fügte der Polizeigewaltige seiner Argumentation hinzu, daß bei seinem Verbot ihn nicht allein die Sorge um die öffentliche Sittlichkeit geleierte habe, sondern auch „das zarte Gefühl der Menschlichkeit, das grausam verletzt werde, bei dem Gedanken, daß ein junges Mädchen sich ohne vernünftigen Grund einem Wagnis aussetze, dessen Folgen es nicht bedacht habe“. Den amüsanten Verhandlungen machte schließlich der Polizeiminister und der Minister des Innern ein Ende; sie forderten das Zentralbüreau auf, das Verbot aufzuheben, „da der Skandal, zwei Personen verschiedenen Geschlechtes in die Lüfte steigen zu sehen, nicht größer ist, als wenn zwei im gleichen Wagen fahren, und da man außerdem eine mündige Frau nicht verhindern kann, das zu tun, was man den Männern erlaubt“. Im Gegenteil, die Minister sind dafür, daß man ihr Gelegenheit geben muß, „durch einen Aufstieg in die Lüfte einen Beweis von Mut und Kühnheit zu geben“. Endlich wird die Erlaubnis erteilt; am 8. Juli 1789 drängte sich eine dichte Masse von Neugierigen im Park Monceau, wo der Ballon aufsteigen sollte.

„Die junge schöne Nymphe der Lüfte“ erscheint am Arm des Chevalier de Saint Georges: es ist die Bürgerin Henry.

„Unter allgemeinem Beifall“ durchschreitet sie mehrere Male den Park; der Astronom Lalande reicht ihr beim Befsteigen der Gondel galant die Hand zur Hilfe. Während der Ballon in die Lüfte ent-



Der Einsturzrichter im Gasterntal über dem alten Tunnel. Aus der Schweiz. Bauzeitung.

schwebt, weist Lalande darauf hin, daß dieses Beispiel weiblichen Mutes „am Jahrestag der Befreiung von Beauvais stattfand, wo auch durch eine Frau, durch Jeanette Hachette, die Belagerung aufgehoben worden war.“ Die Zeitungen berichten ausführlich über das Ereignis und erzählen, daß „die Bürgerin Henry bei dieser Gelegenheit wie bei vielen andern viele Nebenbuhlerinnen hatte“, woraus sich schließen läßt, daß die wagemutige junge Dame sehr hübsch gewesen sein muß. „Wir sahen Frauen“, so berichtet ein Lokalreporter, „die vor Aerger und Enttäuschung weinten und die sich bereits vorbereitet hatten, der Bürgerin Henry ihren Ruhm streitig zu machen.“ Die Fahrt der ersten Luftschifferin verlief ohne Zwischenfall; der Ballon erreichte eine Höhe von fast 3000 Meter und landete glücklich in Goussainville, vier Meilen von Paris.

Nordpolfahrer Pearys Uhr und Nordpolfahrt. Die Frage, ob Peary den Nordpol erreicht habe oder nicht, hat bekanntlich die Welt eine erkleckliche Zeit lang in Atem gehalten, bis die National Geographic Society in Washington ein Gutachten abgegeben hatte, daß ihrer Ueberzeugung nach Peary am 6. April 1909 den Nordpol tatsächlich erreicht habe, was freilich nicht hinderte, daß das große Fragezeichen, das in dem Cook-Peary-Kummel nie verschwunden war, auch jetzt noch

nicht definitiv auf die Seite gelegt wurde. Nun ist die Angelegenheit, wie in amerikanischen Blättern zu lesen steht, aus Anlaß des Antrages an den Kongreß der Vereinigten Staaten, Peary auf Grund seiner Nordpolfahrt zum Admiral zu ernennen, noch einmal nachgeprüft worden, und aus dem jetzt im Druck vorliegenden Bericht der neuen Untersuchungskommission geht hervor, daß Peary dem Pol nur bis auf drei Kilometer nahe gekommen sei, und zwar nicht am 6. April, sondern erst am 7. April. Am erstgenannten Datum passierte er den Pol in einer Entfernung von 8 km, während er der Meinung war, gerade über ihn wegzumarschieren.

Erklärt wird diese Unstimmigkeit mit der Aenderung, die im Gange von Pearys Uhr vorgekommen ist, sodaß also schließlich

auch hier, ähnlich wie bei des Theaterhelden Philias Fogg „Reise um die Erde“ eine simple Taschenuhr als Sündenbock herhalten muß. Während Pearys Reiseuhr vor der Abfahrt um 0,2 Sekunden täglich zurückblieb, beeilte sie sich nachher und ging nach der Abreise täglich 2,2 Sekunden vor, woraus berechnet wird, daß sie um die fragliche Zeit zehn Minuten vorgegangen sein müsse. Die Sonne stand also immer etwa 2½ Grade weiter östlich, als Peary auf Grund der Angaben seiner Uhr annehmen mußte, und so erklärte sich sein Irrtum in der Taxierung der Himmelsrichtungen. Man mag auch auf den geringen Abstand von drei Kilometern kein großes Gewicht legen, so ist doch jedenfalls das von Peary auf den 6. April festgesetzte Datum der Erreichung seiner nördlichsten Breite jetzt in den 7. April umzuändern. „Im übrigen“, bemerkt die „Vossische Zeitung“ zu dieser Meldung, „ist es vielleicht nicht überflüssig, darauf hinzuweisen, daß eine Un-

genauigkeit von nur 3 km in Anbetracht der schwierigen äußeren Verhältnisse und der Kleinheit der benutzten Reiseinstrumente sowie der geringen Höhe der Sonne über dem Horizont innerhalb der zulässigen Fehlergrenze liegen dürfte.“

Zu unsern Bildern. Die Kopfleiste der heutigen Illustrierten Rundschau bringt eine Ansicht des wundervoll am Luganersee gelegenen tessinischen Pfarrdorfes Morcote, über das wir vor zwei Jahren (vergl. 1909, S. 95 und 100 der Rundschau) näher berichteten. Morcote kann sich rühmen, die Heimat Pietro Leones zu sein, der als Anacletus II. von 1130 bis 1138 einer der Gegenpäpste von Innocenz II. war.

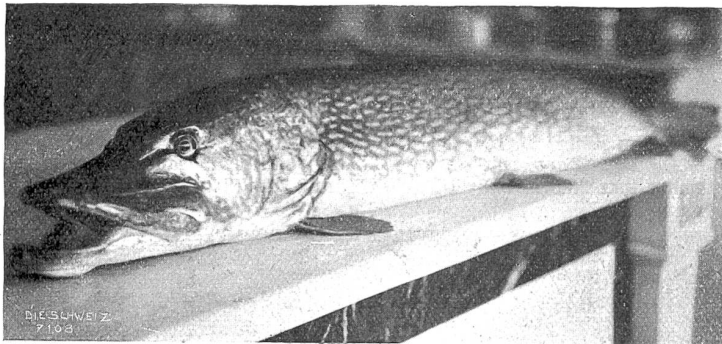
Oberst Jules Repond, der neue Kommandant der päpstlichen Schweizergarde, der anfangs dieses Jahres an die Stelle des zurücktretenden Oberst Pfyster von Luzern trat,

stammt aus Freiburg, wo er als Führer der gemäßigten Katholiken eine starke politische Rolle spielte. In frühern Jahren war er in Bern als Bundesstadt-Redaktor der „Gazette de Lausanne“ und des Genfer Journals tätig.

Der größte Teil der Nummer ist wiederum dem Lötjbergstunnelbau gewidmet und zwar der Katastrophe im Gastertal am 24. Juli 1908, bei der fünfundzwanzig brave Tunnelarbeiter ihr Leben lassen mußten

und über die Dr. Leo Mehrli in Zürich, von dem auch das Pländchen in dieser Nummer stammt, berichtet.

Daß auch im Zürichsee noch Fische abnormer Größe vorkommen, bewies ein Fischschmaus am Zürcher Sechseläuten. Der vom Fischer Schwyzler in Wollishofen gefangene Hecht war 1,30 m lang und 45 Pfund schwer; sein Umfang betrug 70 cm, und nicht weniger als drei Mann waren nötig, ihn ans Land zu bringen.



Ein 45 pfündiger Riesenhecht aus dem Zürichsee.

Redaktion der „Illustrierten Rundschau“: Willi Bierbaum, Zürich V, Mühlebachstraße 84. Telefon 6313. — Korrespondenzen und Illustrationen für diesen Teil der „Schweiz“ beliebe man an die Privatadresse des Redaktors zu richten.

Man begreife das ungemein Wichtige der ganz eigenartigen Wirkungsweise des Odols: Während andere Mund- und Zahnreinigungsmittel lediglich während der wenigen Momente des Mundspülens ihre Wirkung ausüben, wirkt das Odol noch lange, nachdem man sich die Zähne geputzt hat, nach. Durch diese spezifische Eigenschaft des Odols wird die Entwicklung der zahnzerstörenden Gärungsprozesse im Munde verhütet.

