

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 16 (1912)
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: 04.04.2026

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



Jungfrau-panorama mit dem Tracé der Jungfrau-bahn.

Politische Uebersicht.

Im Vordergrund steht für uns Schweizer das Ereignis des 4. Februars, die Annahme des Bundesgesetzes betr. die Kranken- und Unfallversicherung, eine teilweise verschlimmbesserte und verminderte Ausgabe der im Jahr 1900 leider verworfenen, großzügigen lex Forrer. Aber auch diese wesentlich bescheidenere Ausführung des Verfassungsartikels 34bis konnte erst nach heißem Kampf durchgesetzt werden, und die annehmende Mehrheit betrug nur rund 48,000 Stimmen. Aber immerhin, es war doch die *a n n e h m e n d e* Mehrheit, und das Schweizervolk, unsere demokratische Republik, hat die ihr zugemutete schwere Belastungsprobe mit Ehren bestanden. Wie bedeutungsvoll dieser Sieg des Versicherungsgedankens ist, kann man sich am besten damit vergegenwärtigen, daß man sich eine zweite Niederlage denkt: es hätte geheißen, die schweizerische Demokratie ist allerschwach geworden und weiß nicht mehr, was sie will, beschließt mit patriotischer Begeisterung, eine Kranken- und Unfallversicherung einzurichten, findet aber weder Kraft noch Mut, den Entschluß auszuführen. Als launenhafter, wankel-



Nationalrat Ador, Genf.

* Zürich, Mitte Februar 1912.
mütiger „Souverän“ würde unser sich selbst regierendes Schweizervolk dem Ausland erscheinen, das mit gespannter Aufmerksamkeit dem Entscheid vom 4. Februar entgegenah. Es war nicht nur ein Sieg des sozialen Gedankens unserer Zeit, sondern ebenso sehr ein Zeugnis der Lebens- und Leistungsfähigkeit der Demokratie.

Am 7. Februar hat der greise Albert Träger den deutschen Reichstag eröffnet. Das Haus bot nun doch ein wesentlich anderes Bild als die unter schwarzblauer Herrschaft stehende Versammlung der Volksvertreter, die zuvor hier tagte. Gar mancher Abgeordnete ist nicht zurückgekehrt, und seinen Platz nimmt ein „Roter“ ein. 110 Mitglieder zählt jetzt die Fraktion des „Umsturzes“, und mit der bürgerlichen Linken zusammen kann sie eine wenn auch schwache Mehrheit gegen „Junfer und Pfaffen“ bilden. Nun kommt alles darauf an, was dieser Reichstag für das Volk leistet; mißbraucht die Sozialdemokratie ihre Ueberzahl, so ist ein baldiger Rückfall der leitenden Gewalten in die reaktionäre Strömung sicher.

Zur Reichstagswahl gesellt sich als

Pendant die bayrische Landtagswahl vom 5. Februar. Auch dort galt der Kampf aller wirklich gebildeten und frei gesinnten Männer der Uebermacht des Zentrums, das buchstäblich Himmel und Hölle in Bewegung setzte, um sich zu behaupten. In der Tat ist es auch dem Liberalismus nicht gelungen, seine Mehrheit zu brechen; ein blaues Auge trägt es aber doch davon, und der Nimbus seiner Unüberwindlichkeit ist geschwunden. Man berechnet eine Verschiebung des politischen Schwerpunkts im Landtag nach links um etwa 42 Mandate. 13 davon gehen auf Kosten des Zentrums.

Herr von Riederlen-Wächter soll von seinem Besuch in Rom die Erneuerung des Dreibundvertrags mit heimgebracht haben. Italien ist nun auf einmal wieder ganz dreibundfreundlich geworden, und wenig fehlt, so bezeichnen die italienischen Blätter nun zur Abwechslung Frankreich als den angestammten „Erbfeind“. Man war nämlich in Paris so impertinent, sich zu beschweren über die von der ruhmreichen italienischen Flotte im Mittelmeer und Roten Meer schranken- und rücksichtslos ausgeübte Seepolizei, die zur schwersten Belästigung aller andern Nationen wird. Etwas muß ja aber doch „geleistet“ werden für die italienischen Zeitungen, wenn auf dem Schlachtfeld einstweilen keine weiten Lorbeeren zu holen sind.

Es ließ sich erwarten, daß Herr Theodor Roosevelt mit dem Herannahen des Wahltermins sich doch anders bestimmen und den Freunden auf deren „dringendes Begehren“ wieder als Kandidat zur Verfügung stellen werde. Schön ist es aber nicht von ihm,

dem guten Freunde Taft zuzumuten, daß er ihm nur den Sitz warmhalten sollte.

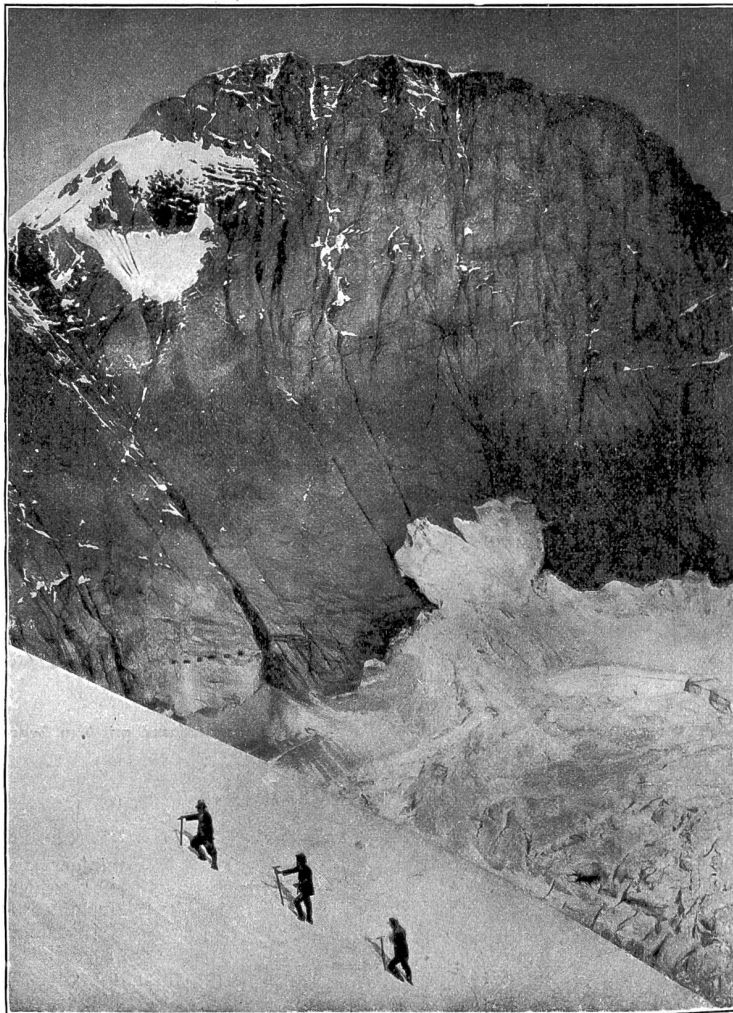
* **Totentafel** (vom 17. Januar bis 6. Februar 1912). Am 27. Januar starb in Fehraltorf im Alter von 66 Jahren nach langem Leiden Bezirksarzt Dr. med. Albert Goldschmid.

Am 22. Januar in Winterthur, 75jährig, alt Stadtrat Heinrich Blatter-Hoffmann, ehemals ein eifriger und einflußreicher Politiker und origineller Mensch.

Am 29. Januar verstarben in Gibswil (Zürich) Kantonsrat Ernst Keller, Sohn von „Bankvater“ Keller, im Alter von 52 Jahren an den Folgen eines schweren Unglücksfalls, in Zürich der vortreffliche Seminarlehrer Gottlieb Gattiker im Alter von 67 Jahren an einer Herzlähmung; streng, aber gerecht, hat er bei seinen zahlreichen Schülern unauslöschliche Eindrücke hinterlassen.

Auf gemeinnützigem und wohlütigem Gebiete hat sich große Verdienste erworben Herr Dekan Josias Furrer, der am 31. Januar in Wetzikon verschieden ist.

Der heute durch Zufall ausschließlich zürcherischen Totenliste fügen wir noch den Namen von dem in Birmann am 2. Februar 68jährig verstorbenen alt Schuldirektor Kaspar Rüttel bei, ferner denjenigen von Oberst J. A. Osterwald, der am 3. Februar in Kurzdorf bei Frauenfeld im Alter von 74 Jahren verstorben ist.



Der Eiger mit Station Eismeer (punktierte Linie) der Jungfrauabahn.

Zum Durchschlag des Jungfrauabohntunnels am Jungfrauoch.

(Februar 1912).

Die schnelle Entwicklung der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts und die mit ihr Schritt haltende Ingenieurkunst brachte es mit sich, daß dem der Lokomotive ursprünglich zugewiesenen Wirkungsfeld: der Ebene, sich bald ein weiteres hinzugesellte: das Gebirge. Es ist selbst verständlich, daß dieses Problem speziell in unsern Alpen, die damals anfangen, der Tummelplatz Europas zu werden, nicht lange ungelöst bleiben konnte. Und in der Tat, kaum war in Amerika auf den Mount Washington die erste Zahnradbahn der Welt entstanden, so folgte — es war im Jahre 1871 — die Riggenbachsche Rigibahn, und dieser manch andere nach. Der Gedanke aber, mitten ins Hochgebirge hinein, in die Regionen des ewigen Eises und Schnees eine Bahn zu führen, schien so vermessen zu sein, daß an der Durchführbarkeit allgemein ge-

zweifelt wurde. Und doch hat auch vor solchen Schwierigkeiten die moderne Ingenieurkunst sich nicht zurückschrecken lassen und steht im Begriffe, an einem unserer erhabensten Alpenberge eine technische Aufgabe allerersten Ranges zu vollenden.

Noch selten hat deshalb ein technisches Werk während seines langen und schwierigen Baues so sehr die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gelenkt wie die genial angelegte Jungfrauabahn Guyer-Zellers; sie ist die einzige Bahn, die im wahren Sinne des Wortes mitten in die Gletscherwelt hineinführt! Mit Spannung wird daher nach fünfzehnjähriger Bautätigkeit der auf die nächsten Tage vorausgerechnete Durchschlag des großen Tunnels am Jungfrauoch auf 3457 m über Meer von allen Seiten erwartet.

Die an jener Durchschlagstelle im Entstehen begriffene

Station Jungfrauoch der Jungfrauabahn wird in der vergletscherten Einflattung zwischen Jungfrau (4166 m) und Mönch (4105 m) zu liegen kommen. Von diesen beiden mächtigen Viertausendern umgeben, wird sie die effektivsten Panoramen der beiden vorübergehenden Stationen Eigerwand und Eismeer in interessantester Weise vereinen: nach Norden das grüne Mittelgebirge und die weit ausgedehnte nord-schweizerische Ebene, nach Süden die denkbar großartigste Gletscherlandschaft, umgeben von zahllosen Fels- und Eisgipfeln! Neben dieser einzigartigen Lage wird die neue Station auch wegen der wesentlich abgekürzten Gipfelbesteigungen im Jungfrau- und Finsteraarhorn-Gebiet von größter touristischer Bedeutung werden, wird man doch von ihr aus nicht weniger als sechs Viertausender direkt ersteigen können, darunter Mönch und Jungfrau in 2½ bis 3½ Stunden.

Die Station Eismeer (Bahnkilometer 5,7), bei der bisher der öffentliche Bahnbetrieb der Jungfrauabahn aufhörte, ist von der Tunnelfortsetzung durch ein großes Portal abgeschlossen. Dicht dahinter liegt eine große Maschinenkammer, welche die zur Bohrung und Ventilation nötigen maschinellen Einrichtungen enthält. Noch weiter hinten führt ein Materialauswurfstollen ins Freie. Von dort geht das Bahntracé, zunächst 3 km weit, in einer geraden Linie mit nur 6,3 % Steigung (Adhäsionsbahn), um direkt unter der Spitze des Mönch hindurch zu führen; die letzten 500 Meter zum Jungfrauoch sind wieder eine Zahnradstrecke mit 25 % Steigung.

Seit Ende 1907, also über vier Jahre, wird ohne Unterbruch Tag und Nacht an dieser 3,6 km langen Strecke zum Jungfrauoch gearbeitet. Die Arbeiten waren auf dieser Höhe oft außerordentlich schwierig und der Fels so hart, daß täglich höchstens 3 bis 3½ Meter Tunnel ausge-

sprengt werden konnten. Aber auch auf dieser Strecke war der Fels durchwegs so kompakt, daß wie in den früheren Tunnelstrecken keine Ausmauerung des Tunnels nötig war. Zur schnelleren Herausbeförderung des ausgesprengten Materials und zur Erleichterung der Ventilation wurde ca. 2,8 km von der Station Eismeer entfernt, bei km 8,5, ein Seitenstollen nach der Südwestwand des Mönch ausgesprengt, welcher am 14. Juni 1911 auf 3340 m Höhe zum Durchbruch gelangte. Durch diesen Materialstollen sind die Arbeitsverhältnisse auf der nun folgenden

25 %-Strecke so vereinfacht und erleichtert worden, daß die Vervollendung des Tunnels bis Jungfrauoch noch rechtzeitig genug ermöglicht wird, um die Eröffnung der Station für die kommende Sommer-Saison 1912 sicherzustellen.

Dieser Seitenstollen am Mönch gewährt eine wunderbare Aussicht und gibt im Hinblick des in greifbarer Nähe liegenden Jungfrauochs dem Besucher eine Vorahnung dessen, was auf der Station dort oben, in noch viel großartigerem Maßstabe zu erwarten ist.

Dicht hinter dem Mönchstollen beginnt der Tunnel stärker zu steigen und geht allmählich wieder in 25 % Steigung über, die alsdann bis zur neuen Station Jungfrauoch anhält. Die Fahrzeit Eismeer-Jungfrauoch wird trotz der langen Strecke nur 18 Minuten betragen, weil auf der Adhäsionsstrecke von 6,3 % Steigung eine Geschwindigkeit von 18 km zulässig ist, während auf der Zahnradstrecke vom Schweiz. Eisenbahndepartement 8 km als Maximalgeschwindigkeit vorgeschrieben ist.



Zum hundertsten Geburtstag von Charles Dickens.

Station Jungfrauoch liegt bei Bahnkilometer 9,35 auf 3457 m Höhe über Meer; von der Anfangsstation Kleine Scheidegg sind also bis dorthin 1400 m Höhe erklimmen worden. Auch auf Jungfrauoch weitet sich der Tunnel am Ziele angelangt zur weiten Perronhalle aus. Im Gegensatz zur Station Eismeer sind die übrigen Stations- und Restaurationsräume nicht im Berginnern aus dem Felsen ausgesprengt, sondern in einem der Hochgebirgsumgebung möglichst angepaßten freien Gebäude zu liegen gekommen. Von der Perronhalle im Berginnern wird ein 25 Meter langer Seitenstollen in eine für mehrere Hundert Reisende Raum bietende Wartehalle, das unterste Stockwerk jenes freistehenden Stationsgebäudes, führen. Ein Stockwerk höher befinden sich das groß angelegte Restaurant und auf der obersten

Etage Zimmer für das Personal und für verspätete Touristen oder für solche, die auch nachts, speziell bei Vollmond, den Zauber der Jochumgebung auf sich wirken lassen wollen. Eine ungefähr 100 Meter lange Seitengalerie mit nur ganz mäßiger Steigung verbindet dieses Stationsgebäude mit einer freistehenden Felserrasse, die nach drei Seiten steil abfällt und auf der vierten Seite in das gleich hohe, ausgebehnte Firnplateau des Jungfrauochs hinüberführt. Ohne Anstrengung und Gefahr können auf diesem fast vollkommen ebenen Schneefeld die schönsten Spaziergänge ausgeführt werden, und für Ausübung jeglichen Wintersports mitten im Sommer ist dort prächtige Gelegenheit geboten.

Vom Stationsgebäude aus fesselt besonders der großartige Ausblick auf den Jungfrauoch und den größten Gletscher Europas, den Aletschgletscher, welche beinahe in ihrer ganzen Ausdehnung vom obern Mönchjoch bis zum Eggishorn sichtbar sind. In der Ferne erkennt man die Klubbütten und den Pavillon am berühmten Konkordiaplatz, zu denen man in ca. 2½ Stunden gelangen kann. In weiteren 2½ Stunden geht es immer über den Gletscher zum



Station Eigerwand der Jungfrauabahn.

prachtvollen Märjensee, von wo ein guter Maultierpfad nach Fiesch ins Rhonetal hinabführt. Voraussichtlich wird sich auf dieser Route von der Station Jungfrauoch aus über den Aletschgletscher im Sommer ein bedeutender Verkehr nach dem Rhonetal entwickeln und auf diese Weise eine neue Touristenstraße entstehen, welche die kürzeste und interessanteste Verbindung zwischen dem Rhonetal und Interlaken bilden wird.

Blickt man nach Westen, so überrascht der mächtige Gipfelbau der Jungfrau, der beinahe in Steinwurfweite nahe-

gerückt ist. Ein wunderbarer Berg! Je mehr man in seine Gefilde eindringt, um so mehr erstaunt man über die Vielfältigkeit seiner Gestaltung.

Wer aber die grandiose Hochgebirgsnatur am Jungfrauojoch ganz auskosten will, der wird den sehr bequemen 2 bis 3 Minuten langen Weg vom Stationsgebäude zum schönsten Teil des Jochs, dem bereits erwähnten ebenen Gletscherplateau, welches den Mönch von der Jungfrau trennt und die gewaltigen Eisabstürze nach Norden beherrscht, nicht scheuen dürfen. Hier zeigt sich der Jungfrau gegenüber und ebenfalls ganz nahe der imponierende Mönch (4105 m) mit seiner mächtigen, steil abfallenden Westwand, die bis zum Boden des Guggigletschers hinab sichtbar ist. Hinter dem Mönch schaut gerade noch die Spitze des 3974 Meter hohen Eiger hervor. Tritt man ganz an den Plateaurand heran, so sieht man in schauerliche Tiefen des vergletscherten Guggigletschers hinunter, längs der überhängenden gewaltigen Eismassen des Jungfrauojochs, die von den fallenden Lawinen zu grünen Eiszügen blank gefegt worden sind.

Je unmittelbarer und mächtiger nun diese in Eis erstarrte Welt auf den Beschauer wirkt, um so reizvoller erscheint der

Blick nach Norden über den zerrissenen Guggigletscher hinaus, auf die weit ausgedehnte Ebene. Hier bietet die Station Jungfrauojoch von einem Standpunkt aus Rundblicke, welche die bisherigen Stationen der Bahn nur in Auschnitten geben konnten. Vermittelte die Station Eigerwand den Blick nach den nordwärts gelegenen Boralpen mit ihren grünen Matten, dunkeln Wäldern, lieblichen Tälern und Seen und die Station Eismeer (3161 m) den Blick nach Südosten in eine große, von himmelstürmenden Bergen umgebene, unvergleichliche Eiswelt, so vereinigt der neue Aussichtspunkt die Panoramen der beiden letztgenannten Stationen: auf der einen Seite eine wahre Gletscher-Arktis, auf der andern die unermessliche Ferne des grünen nordschweizerischen Tieflandes! Besonders fesselt der Vordergrund mit der lieblichen Wengernalp und dem Lauterbrunnental, dahinter Interlaken mit dem grün schillernden Thunersee. Dieser mächtig ergreifende Kontrast zwischen dem eisigen Gletschergesilden und dem Grün der tief zu Füßen liegenden Matten und Wälder gibt dem Jungfrauojoch das charakteristische Gepräge und sichert ihm für immer den Ruhm, einer der schönsten Punkte unserer Alpen zu sein.

Victor de Beauclair, Zürich.



Der Beginn des Tunnelbaues am Hauenstein: Der Tunnelzugang bei Hauenstein. Phot. A. Krenn, Zürich.

Charles Dickens.

Zu seinem 100. Geburtstag (7. Februar 1812).

Zweiundvierzig Jahre sind seit dem Tode des englischen Dichters Charles Dickens verfloßen; aber sein Gedächtnis weilt noch so frisch unter uns, wie wenn er uns erst gestern verlassen hätte. Er ist der Lieblingsautor des gebildeten Publikums geblieben; seine Werke fehlen fast in keinem Hause und werden immer noch gerne gelesen, wenn auch die Mißstände, die er behandelt, schon längst verschwunden sind. Denn Dickens verstand es wie kein zweiter, wahr und treu zu zeichnen; er schrieb mit dem Herzen aus seiner eigenen bitteren Erfahrung heraus zum Herzen, frisch und lebendig. Als eben am 7. Februar sich der Tag seiner Geburt zum hundertsten Mal jährte, feierte die ganze Kulturwelt, über die er soviel Spott, aber auch viel Freude und Seiterkeit gegossen hatte, sein Andenken.

Ueber Charles Dickens' Jugend leuchtete kein glücklicher Stern. Er wurde in Portsmouth geboren, zog aber bald darauf mit seinen Eltern nach London, wo sein Vater, ein anständiger und fleißiger Mann, Bankrott machte und ins Schuld-

gefängnis kam. Damit brach bittere Armut über die Familie herein. Doch der Knabe verzweifelte nicht. Anfänglich fand er bei sechs Schilling Wochenlohn in einer Wachsfabrik Arbeit; doch es gelang ihm, sich hinaufzuarbeiten, und im Jahre 1827 wurde er Kanzlist bei einem Londoner Advokaten. Diese Tätigkeit behagte ihm keineswegs; er versuchte sich in den Mußestunden als journalistischer Reporter, und als das Experiment glückte, wurde er Parlamentsstenograph und knüpfte mit verschiedenen Zeitungen Verbindungen an. Seine Artikel erschienen später unter dem Titel „Skizzen von Boz“; das Buch enthielt Schilderungen alltäglichen Lebens; treffend war das Londoner Kleinbürgertum gezeichnet, mit seinem Humor und seinen Freuden, seinen Sorgen und Leiden. Das Buch wurde viel gelesen, und ein materieller Erfolg blieb nicht aus. Nun sah Dickens seinen Weg klar vorgezeichnet. Zwei Jahre später erschien die „Pickwick Papers“, das Buch, das Dickens mit einem Schlag in die vorderste Reihe der englischen Novel-

listen rückte. Wieder waren es Skizzen aus dem Volksleben, die voll ursprünglicher Kraft, mit sonnigem, unverfälschtem Humor entworfen sind. Köstliche Figuren finden sich in diesem Werke, das heute noch zu den meistgelesenen Schriften des Dichters gehört. Seine größten Arbeiten faßte Dickens von 1837 bis 1850 ab. In rascher Folge erschienen „Oliver Twist“, „Nicholas Nickleby“, „Master Humphreys' clock“ u. a. In diesen Werken sind der Stil vollkommener, die Sprache feiner, die Zeichnungen realistischer. Von den geschichtlichen Romanen sind „Barnaby Rudge“ und „Zwei Städte“ zu nennen; bekannt sind endlich auch seine Reiseberichte aus Kanada und aus den Vereinigten Staaten. Doch im Volksmunde blieb Dickens der Dichter der „Pickwickier“, so hoch auch seine spätern Werke schon rein künstlerisch angeschlagen werden mußten.

Alle Schriften Dickens gründen sich auf Erlebnisse, und so sind manche seiner Werke nur aus den Zeitumständen heraus richtig zu verstehen. Die soziale Frage war ins Rollen gekommen. Die Kämpfe zwischen Unternehmern und Arbeitern in den Spinnereibezirken von Lancashire führten zu den Fabrikantentreibungen. Mit Wärme trat Dickens für die mit Ungerechtigkeiten überhäufteten Arbeiter ein.

Die Zustände in den Gefängnissen kannte er aus der eige-

er gegen die Kinderarbeit auf, die ein dunkler Fleck in Englands Geschichte bedeutet. Auch andere soziale Uebel enthüllte er; vor allem führte er Krieg gegen die Schulen jener Zeit, die zum größten Teile mittelmäßig und schlecht waren; Unwissenheit und Grausamkeit der Lehrer trieben eigentümliche Früchte. Als „Nicholas Nickleby“ diese Zustände ins richtige Licht rückte, wurde Dickens mit Strafflagen gedroht, jeder Angriff aber unterblieb; er mußte doch wohl Wahrheiten geschildert haben.

Ein Werk des Dichters, das den Höhepunkt seines künstlerischen Schaffens bedeutet, verdient noch besonders hervorgehoben zu werden, „David Copperfield“, ein autobiographischer Roman. Er erschien 1849 und fand reizenden Absatz. Neben den „Pickwickier“ führte er Dickens am meisten Freunde zu in England und nicht weniger auf dem Kontinent; er ist das bekannteste Werk des Dichters geblieben, das immer neue Leser findet.

Im Frühjahr 1870 erschien das erste Heft eines Romans „The mystery of Edwin Drood“, den Dickens nicht mehr vollenden konnte. Ein Blutaustritt im Gehirn führte am 9. Juni 1870 auf seinem Landhause bei Rochester seinen Tod herbei. In den zwölf Jahren nach seinem Tode wurden von seinen Werken über vier Millionen Exemplare in England abgesetzt.



Der Beginn des Tunnelbaues am Hauensfein. Der feierliche Moment des ersten Spatenstichs (l. Teg). Phot. A. Kamm, Zürich.

nen Kindheit; er wußte nur zu gut, welche unwürdige Behandlung man den Gefangenen angedeihen ließ. Entschlossen trat

Dickens liegt in der berühmten „Poets corner“, der Dichtergruft der Westminsterabtei, begraben. X

Verschiedenes.

Todesopfer des Alpinismus pro 1911. Nach der vom deutschen und österreichischen Alpenverein geführten Statistik der alpinen Unfälle ergibt sich für das abgelaufene Jahr eine Totenliste von 132 Personen, unter denen sich 11 Damen befinden. Diese Verlustziffer ist, wenn man die Zahlen der frühern Jahre zur Vergleichung heranzieht (1910: 128, 1909: 144, 1908: 108) nicht übermäßig hoch, und daß sie es nicht wurde, hat wohl in erster Linie das fast andauernd schöne Wetter bewirkt, das im vergangenen Sommer alpine Unfälle sozusagen ausschloß. Auch die Zahl der durch höhere Gewalt (Steinschlag u.) verursachten Unfälle ist diesmal verschwindend gering. Mehr als die Hälfte aller Todesopfer erforderte der reine

Kletterport, und hier ist wohl der größte Teil der Unfälle wieder dem eigenen Verschulden der Verunglückten zuzuschreiben. Schlechte, oft ganz ungenügende Ausrüstung, Mangel an Vertrautheit mit den Gefahren der Berge, nicht selten auch der unverzeihliche Leichtsin, mit der große und gefährliche Touren ausgeführt werden, waren die Ursache der weitaus meisten tödlichen Unfälle. In den elf Jahren, seitdem die Statistik, die sogenannte „schwarze Chronik“, von dem Verein geführt wird, wurden 1022 Todesopfer registriert, die sich auf das gesamte Alpengebiet verteilen. Nach Monaten verteilt, steht der Juli mit 32 tödlichen alpinen Unfällen an erster Stelle. Ihm folgen der August mit 21, der Juni mit 16 und der Sep-

tember mit 11 Unfällen. Die relativ meisten Unfälle betreffen diesmal reichsdeutsche Touristen, nämlich 31.

Luftschiffahrt in der Schweiz. Am 9. Februar fand in Genf die feierliche Ueberreichung des 5000 Fr. Preises des Schweizerischen Automobilklubs an den Schweizerischen Aviatiker René Grandjean statt, der im Dezember letzten Jahres mit einem in allen Teilen in der Schweiz konstruierten Flugapparat eine gestellte Flugaufgabe auf dem Flugfeld in Dübendorf bei Zürich in vorzüglicher Weise löste. An dem Diner nahmen Vertreter der Genfer und der Waadtländer Regierung und u. a. auch eine Reihe höherer Offiziere teil. Bundespräsident Forrer und Bundesrat Ruchet, auf deren Erscheinen bestimmt gerechnet worden war, da man von ihnen einige Zugeständnisse zur Unterstützung der bisher sehr stiefmütterlich behandelten Militäraviatik in der Schweiz erwartete, ließen sich entschuldigen.

Die Generalversammlung des Schweizerischen Aero-Klubs, die am 10. Februar in Luzern abgehalten wurde, bestimmte für den Präsidentenposten, der durch den Tod des Obersten Schaeff vacant geworden ist, Major Haller in Bern. Im Budget des Klubs sind 5000 Franken für die Entwicklung der Aviatik vorgemerkt. Außerdem wird sich der Schweizer Generallstab mit dem Klub über die Mittel zur Förderung der Militäraviatik verständigen.

Zu unsern Bildern. Nationalrat Oberst Gustave Ador von Cologny, dessen Bild wir heute auf der ersten Seite der „Illustrierten Rundschau“ veröffentlicht, ist eines der ältesten

Mitglieder des Schweizerischen Nationalrates. 1845 in Genf geboren, vertritt er seinen Heimatskanton seit 1889 im Nationalrat. 1901 präsidierte er diese Behörde, nicht weniger als dreimal den Staatsrat von Genf, dem er 1879—1880 und 1885—1897 angehörte.

Am 31. Januar erfolgte der erste Spatenstich auf der Ostener Seite für den Hauenstein-Basistunnel



Das deutsche Kronprinzenpaar in Celerina im Engadin. Phot. Willy Schneider, Zürich.

beim Dörfchen Hauenstein, für das der Anlaß naturgemäß zu einem großen Festtag wurde. Die Fähnchen auf dem Bild bezeichnen die Tunnel- und Bahnachse. Die Länge des neuen Tunnels, der von der deutschen

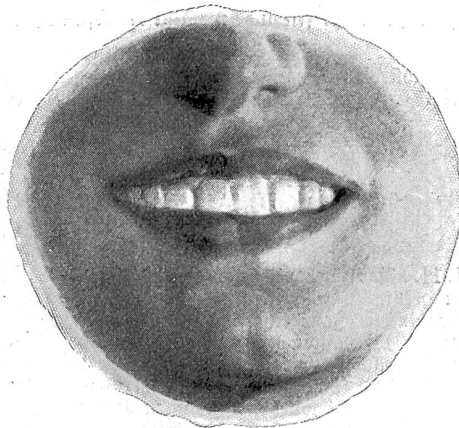
Tunnelbaufirma Julius Berger gebaut wird, wird 8,1 km betragen. Die auf dem zweiten Bild mit Nummern versehenen Persönlichkeiten sind: 1 der Chef der Baufirma Julius Berger, 2 der bauleitende Obergeringieur Kolberg, 3 Generaldirektor Sand, Chef des Baudepartements der S. B. B., 4 Ständerat von Arz, Präsident des Verwaltungsrates der S. B. B.

Das Oberengadin beherbergt zurzeit das deutsche Kronprinzenpaar,

das sich zur Kur und zum Sportbetrieb in Celerina im Cresta-Palacehotel für einige Wochen einquartiert hat. Sein vor drei Jahren populär gewordener Bob-Schlitten „Kismet“, seither in „Red Eagle“ umgetauft, ist in dem Reisegepäck ebenfalls enthalten und, der Kronprinz hat mit ihm wenige Tage nach seiner Ankunft auch bereits die Bobbahn St. Moritz-Cresta als Steuermann passiert.

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

Man tut gut, sich von Zeit zu Zeit daran zu erinnern, daß von all den Maßnahmen, die der moderne Mensch zur Gesunderhaltung seines Körpers vornehmen muß, die richtige Pflege der Zähne beinahe die wichtigste ist. Man bedenke — und neuere Untersuchungen haben das wieder einmal eklatant bewiesen — daß die Beschaffenheit der Zähne auf unser Allgemeinbefinden einen viel größeren Einfluß ausübt, als die meisten ahnen. Als richtig kann eine Zahnpflege aber nur bezeichnet werden, wenn die zahnzerstörenden Stoffe, die Fäulnis- und Gärungserreger, die sich im Munde täglich neu bilden, auch täglich unschädlich gemacht werden. Dazu ist, wie sich jeder bei einigem Nachdenken sagen muß, eine Maßnahme nötig, die derartige Stoffe beseitigt oder mindestens ihre nachteilige Wirkung aufhebt. Zur mechanischen Beseitigung der den Zähnen direkt anhaftenden Unreinlichkeiten dient bis zu einem gewissen Grade die Zahnbürste, aber



nur bis zu einem gewissen Grade; denn da die Bürste nur oberflächlich wirkt, die schädlichen Keime aber überall in die Schleimhaut der Mundhöhle, namentlich in den Ecken und Falten, wo die Bürste nicht hingelangen kann, eingelagert sind, muß man außer der Zahnbürste noch Odol benutzen, das bis in die verstecktesten Teile des Mundes dringt und alle schädlichen Stoffe vernichtet und beseitigt.

Was das Odol besonders auszeichnet vor allen andern Mundreinigungsmitteln, ist seine merkwürdige Eigenart, die Mundhöhle nach dem Spülen mit einer mikroskopisch dünnen, dabei aber dichten antiseptischen Schicht zu überziehen, die noch Stundenlang, nachdem man sich den Mund gespült hat, nachwirkt. Diese Dauerwirkung, die kein anderes Präparat besitzt, ist es, die demjenigen, der Odol täglich gebraucht, die Gewißheit gibt, daß sein Mund sicher geschützt ist gegen die Wirkung der Fäulnis-erreger und Gärungstoffe, die die Zähne zerstören.