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

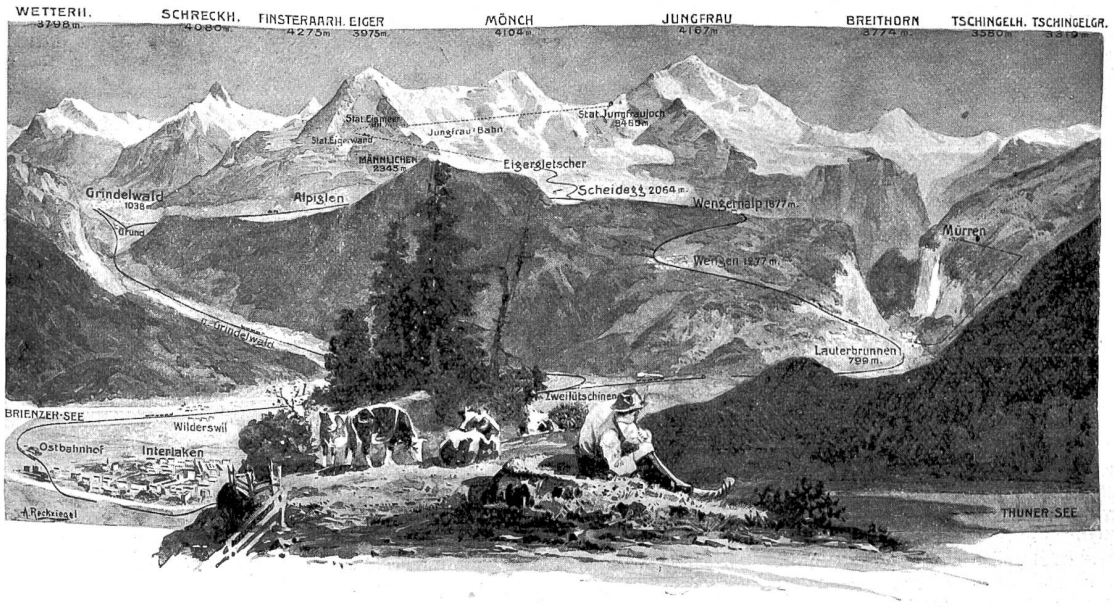
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.12.2025

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



Tracee der Jungfraubahn.

Der Durchschlag des Tunnels am Jungfraujoch*).

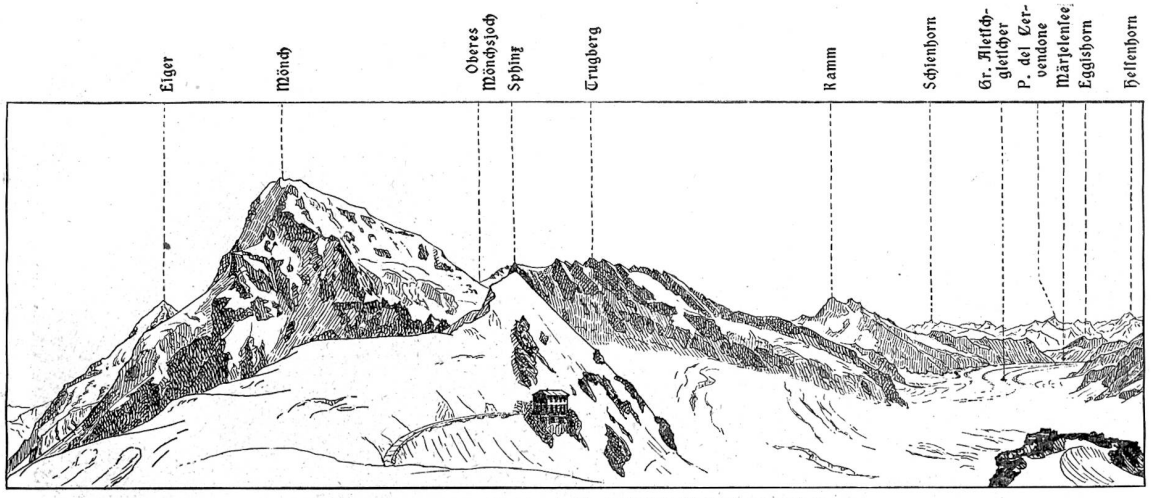
Eigergletscher, 22. Februar.

Schlimmer gegen jede Abmachung kann ein Durchschlag nicht erfolgen als der am Jungfraujoch! Da sind wir nun fast acht Tage zuvor mit Sack und Pack von der Wengener Wasserstation aus durch dichten Schnee auf dem Tracé der Jungfraubahn zur Station Eigergletscher hinaufgestapft, vom Direktorenehepaar Liechti auf das allerliebenswürdigste empfangen, haben gewartet und gelauert, die Tagesrapporte studiert und jeder ausfahrenden Schicht die bange Frage vorgelegt, wann wohl der letzte, befreiende, lichtspendende, jubelauslösende Schuß fallen werde, und haben Tag für Tag den großen Moment berechnet und prophetisch vorausgesagt, Wetten darauf entriert und selbst einen kleinen Totalisator mit Siegesschicht eingerichtet, und dann kommt auf einmal ein naseweiser, voreiliger Sprengschuß und wirft jede Chance und Zuversicht, jedes Vertrauen auf die höhere Mathematik der Herren Ingenieure und die Tunnelkünstler über den Haufen. Wohl wußten wir schon im Tale, daß als Favorittag der 21. Februar gelte, also der Tag, an dem denn auch wirklich das große Ereignis eintraf; aber noch am Abend vorher fehlten gegen zehn Meter vom Reste des Seitenstollens, sodaß man sich von den Versicherungen einlullen ließ, vor dem Abend des 22. Februar sei durchaus nicht daran zu denken, daß der vorderste Mineur sein lockiges Haupt durch das Loch gegen den Jungfraufirn herausstrecken werde. Was tut man in langen Nächten, wenn draußen der Winter mit trotzigen Gebärden dräut und Schnee und Eis an die Scheiben wirft, Nebelwolken über die Gletscher jagen und orgelnde Winde um die Hausecken pfeifen? Man rückt zusammen, plaudert und kneipt, läßt die Pfeifen dampfen und die Rupfgeige wimmern, und die Mitternacht zieht dabei vorüber, ehe man sich's versieht. Noch eile ich schnell zum Tunnelportal hinüber, da just eine Schicht ausfährt und todmüde den Baracken zuschreitet und klopfe beim Capo auf den Busch. Er zuckt die Achseln. Sechs Meter fehlen nach seinen Beobachtungen noch mindestens, und noch immer bohrt man in hartem Gneis, ist also noch immer nicht in der sog. Influenzzone, deren brüchiges, firndurchsetztes, verwittertes Material das Nahen des Tages sicher verkündet. Also noch mindestens vierundzwanzig Stunden? Si, si, Signore!

Wir denken einen langen Schlaf zu tun; denn ein freier Tag liegt vor uns, und wirbelnder Neuschnee schadet dem

*) Zurückgelegt, da für die letzte Nummer das Bildermaterial noch nicht vollständig war. Vgl. auch Leitartikel in Nr. 4.

Guyer Zeller



↑ Die zukünftige Station Jungfraujoch.

Panorama vom Firnplateau des Jungfraujochs nach Süden und Osten I.

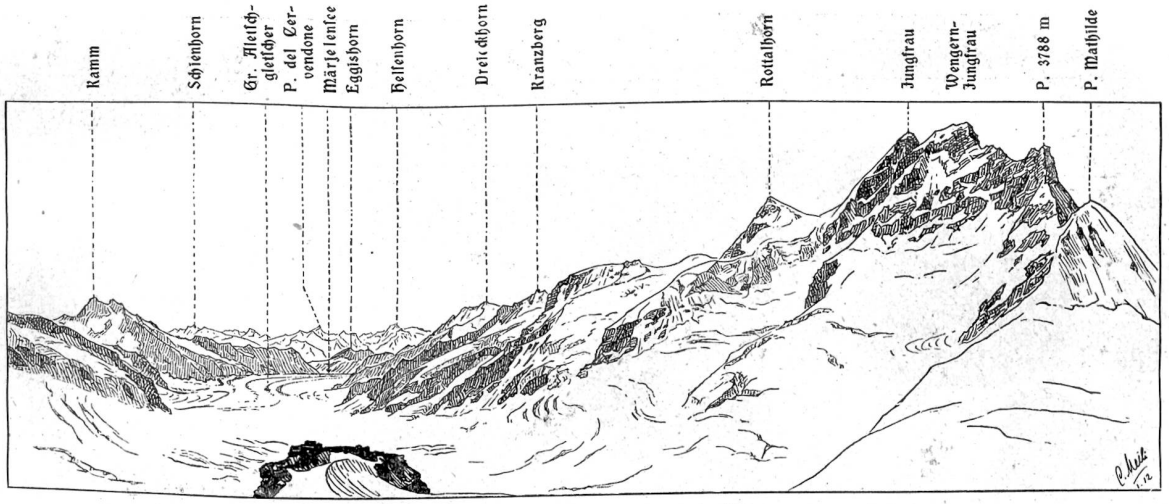
idealsten Skifeld, der wundervollsten Promenade über gewaltige Eistafeln und Gletscherspalten... Und da, auf einmal, kurz nach sechs Uhr, noch mitten in der Nacht, donnern Fäuste an die Türe, und der Ruf schleudert uns aus den Federn: „Uuf, uuf! Wir sind dure!" Hinein in die Kleider, hinunter mit dem verschlafenen Kopf in die Waschschüssel, die Nagelschuhe an und hinaus, hinüber zum Direktionsgebäude! Die Nachricht bestätigt sich: aus dem Tunnel heraus ist die Meldung eingetroffen, daß um 5 Uhr 45 Minuten der Durchschlag erfolgt sei, daß ein wohlgeladener Sprengschuß durch Gneis und letzte Schicht den Weg ins Freie gefunden habe, daß der Capo Glacelli der Glückliche sei, dem die große Tat gelungen und daß das etwa 50 cm hohe und 1 m breite Loch gerade ausgereicht habe, diesen Mann sich durchzwängen zu lassen. Ein Freudentaumel erfaßt uns alle, wir reichen uns die Hände, gratulieren, und schon tönt von den Baracken herauf das Evvivarufen der Leute, die, nur notdürftig bekleidet, in den Schnee hinauseilen, um die glückliche Schichtmannschaft zu erwarten.

Wir eilen über die verschneiten Pfade, kriechen unter den Leitungsdrähten durch, stürmen durch das Beamtenhaus und eilen durch Schmiede, Schlosserei und Bäckerei auf dem kürzesten Weg zum Tunnelportal. „Evviva! Jungfra-o! Forato!" schallt es uns entgegen, und vorbei stürmt die Durchschlagsmannschaft, Papierfähnchen in den Händen, schwenkt die Laternen und schreit und gestikuliert, jubelt und jauchzt, als ob sie die Freude und die Begeisterung, im großen, langersehnten Moment dabei gewesen zu sein, zersprengen wollte. Und Glacelli erzählt fiebernd, stoßweise, wie er aus der Sprengwirkung des vorletzten Schusses heraus plötzlich das Gefühl gehabt habe, er sei berufen, den entscheidenden Schlag zu tun, wie er seine Leute angefeuert und getrieben habe, recht tief die Bohrer ins Gestein zu treiben und mehr als gründlich zu laden, wie er am Knall gemerkt habe, daß etwas Besonderes vor Ort geschehen sein müsse, und wie ihnen plötzlich durchschießender Zug gezeigt habe, daß frische Luft hereinströme. In wilder Hast sei er mit seinen Leuten vorgestürmt, und der anbrechende Tag habe ihnen durch ein Loch entgegengeblinzelt, „il sole d'Italia", wie er, vergnügt lächelnd, hinzufügt. Seine schmutzige, ausgearbeitete Hand fassen wir gerne, und er drückt die unsere im Ueberschwang seiner Freude, daß die Gelenke brechen. „Traforato!" jubelt es uns von allen Seiten entgegen, und man umringt die Kollegen, die Auskunft geben können über den Durchschlag. Die Freude am Schmuck und am Bunten wird handkehrum lebendig; bald hängen kleine Fahnen aus den Fenstern oder auch nur ein paar zusammengeknüpfte bunte Halstücher, ein malkundiger Manuale bedeckt mit Rotstift ein großes Brett mit der Inschrift: „Viva il Trasfero, la sciolta Glacelli!" und rasch wird die Handorgel in Funktion gesetzt, und Volkslieder aus allen italienischen Provinzen ertönen.

Mit fünf Meter Vortrieb als letzter Tagesleistung schließen die 1589 Bohrtage der Tunnelstrecke Eismeer (5,7 km, 3161 m) und Jungfraujoch (9,3 km, 3457 m) ab, mit der am 15. Oktober 1907 begonnen wurde. 40 Meter lang ist der Seitenstollen, der die zukünftige Station Jungfraujoch bilden wird, und genau an der triangulierten und berechneten Stelle an dem südwestlichen Gratausläufer des Mönch, schon auf Walliser Boden, ist der Durchschlag erfolgt. Eine Fixierstange im Abhang gegen den Jungfraufirn liegt genau in der Schuttrinne des letzten Schusses, der das Gestein unterhalb des Sphinxfelsens gründlich zerriß und gegen den Gletscher hinuntertrieb.

Gruppenbild vor der Durchschlagsstelle.
Von links nach rechts (sitzend): von Hegner, Frl. von Hegner, Konrad Falke, Frau Direktor Liechti; (stehend): V. de Beauclair, Prof. von Salis, Direktor Liechti, G. A. Guyer, Ing. Zschokke jun.

Ein Extrazug, schon zwei Stunden nach dem Durchschlag abgelassen, führt uns unter Eiger und Mönch hinauf zum Loch. Was kümmern uns jetzt die einzelnen Stationen, Rotstock, Eigerwand und Eismeer, was der vielgepriesene Mönchsstollen, was die imposanten Maschinenanlagen, was die Technik des Abbaues und Betriebes? Zum Lichte drängt es uns, zum Licht, dem am Joch oben ein Schuß freie Bahn bereitete, und wir klettern, da bei km 8,8 der Zug nicht weiter kann, über Schutt und Geröll, Schienen und Balken vorwärts, tappen über Hindernisse, schwingen uns an Leitern empor, fol-



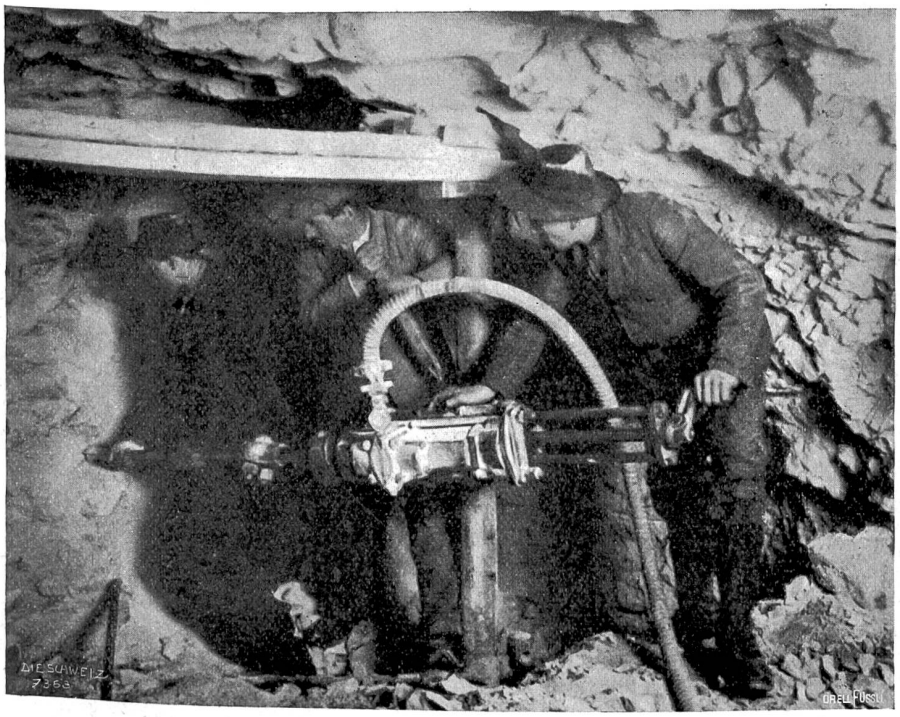
Panorama vom Firnplateau des Jungfraujochs nach Süden und Osten II.

gen dem zitternden Licht des Führers, ducken uns, drücken uns an die Wände, weichen aus und erklimmen — aber wir eilen vorwärts, stürmen in den Seitenstollen und erblicken plötzlich den hellen Tag vor uns, der durch die Durchschlagsstelle ins Innere des Jungfraujochs spaziert. In der Zwischenzeit haben Arbeiter das Loch einigermaßen passierbar gemacht, und nun stehen wir draußen und überblicken ergriffen die Welt vor uns, um uns, unter uns. Wundervoll und überwältigend ist das Panorama, grandios vor allem die Königin selbst, die Jungfrau, die zur Rechten, zum Greifen nahe, thront. Blankgeleckt vom Sturm sind ihre Felsabstürze nach Osten, hinuntergetrieben auf den Jungfraufirn, der wie ein weltüberdeckendes weißes Tuch zu ihren Füßen liegt, eine Riesenfläche, die drüben beim Concordiaplatz im größten Gletscher Europas, dem Aletschgletscher, ihre Fortsetzung findet. Zur Linken schließt der Trugberg das Panorama ab, in der Tiefe die Prunkstücke der Walliser Alpen, die Fiescherhörner, der zweizackige Kamm und andere. Ueber dem Märjelensee schwebt eine dunstweiße Wolke. Das Eggishorn leitet zu dem im Nebel liegenden Rhonetal hinüber, aus dem sich als letzte Kulisse der Monte Leone abhebt. In Sonne gebadet liegt die Landschaft da, ein tiefblauer Himmel wölbt sich über dem Ganzen, und unwillkürlich schauen wir zum nahen Jungfraujoch hinauf, von dem der Blick nach Süden und Norden schweifen wird, bringt die Bahn die ersten Besucher im Sommer dieses Jahres hier herauf. Der Mönchsstollen gibt uns eine Vorahnung dessen, was unser im Norden warten wird: der gewaltige, grünschillernde Guggigletscher, am Rand des Joches in die Tiefe schießend, die weite Ebene, Mürren, Thunersee und Bern bis hinüber zum Jura! Süd und Nord, das Milde und Grandiose, ewiges Eis und lachende Sommerlandschaft in einem Kolossalgemälde, in gewaltiger Ruhe jahrtausend alte, unverfälschte Schönheit genossen! Wir stehen im Banne der Jungfrau, lagern uns im Schnee, wo eben erst die letzte Detonation die krächzenden Dohlen verscheucht, und trinken von dem goldenen Ueberfluß der schönen Welt. Der knallprotzigste Geselle, der in erster Klasse sich hier heraufbefördern läßt, muß einen Anflug von Ergriffenheit bekommen, steht er hier oben.

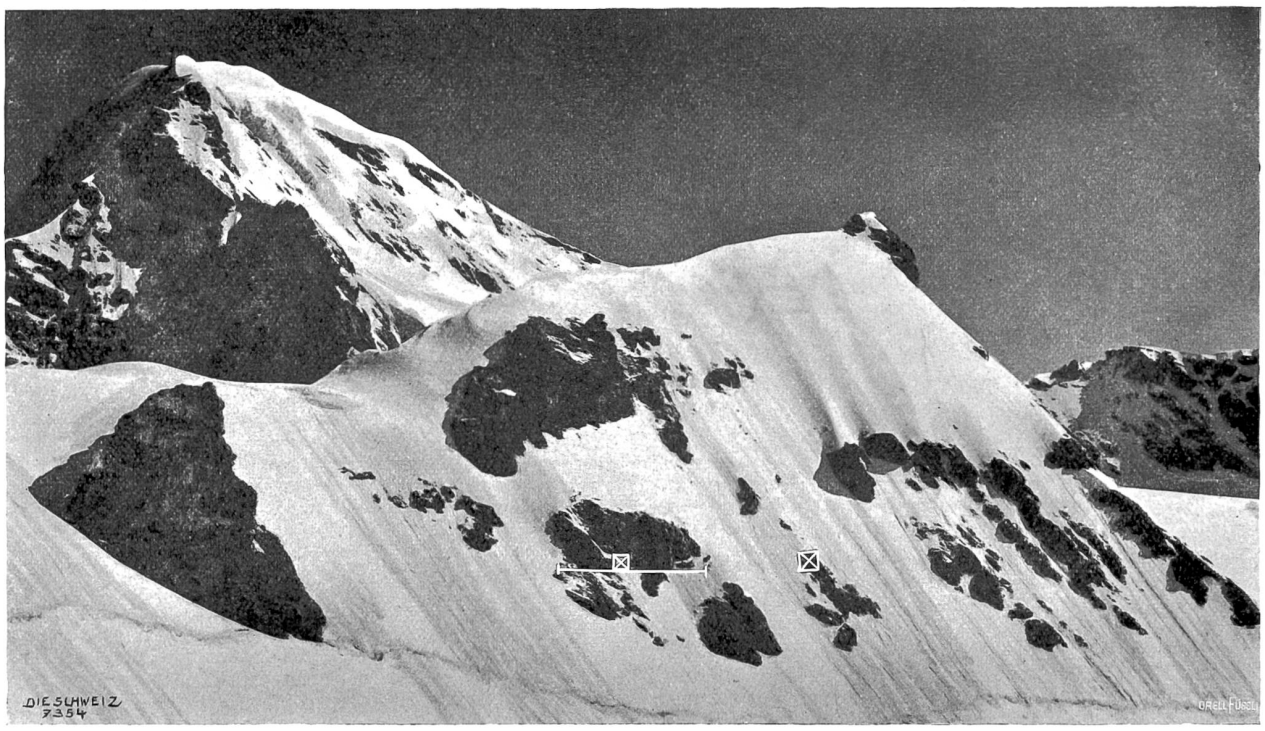
In unserer Nähe geht eine Lawine zu Tal, ein schneetragendes Windlein pfeift uns um die Ohren. Wir kriechen durch's Loch zurück, und bald führt uns der Zug wieder nach Eigergletscher zurück. Der Tag wird den Arbeitern freigegeben; wir nehmen die letzten von ihren Arbeitsplätzen tief im Innern mit, und ihr munterer Gesang begleitet uns bis zum Portal.

Der Aschermittwoch ist der Durchschlagstag geworden. Aber keine grauen Köpfe und katzenjämmerliche Mienen sieht er hier oben, sondern fröhliche, zufriedene Menschen, die ihn zum Jubel- und Ehrentag avancieren lassen. Ueber dem Joch stand am frühen Morgen ein strahlender Stern im blauen Himmel. Kann man der Jungfraubahn ein schöneres Omen wünschen für ihre weitere Zukunft?

(W. Bierbaum.



Die Bohrmaschinen vor Ort.



Die Sphinx mit der Durchschlagsstelle der Station Jungfraujoch × und dem Platz des zukünftigen Unterkunfts- und Stationsgebäudes ×.

Politische Uebersicht.

* Zürich, Mitte März 1912.

Lange Zeit galt England als der Musterstaat für soziale Verhältnisse. Die praktischen und klugen Engländer, so hieß es immer, hätten schon ganz von selber ihre Arbeitsverhältnisse derart geordnet und nach den modernen Ideen über Kollektivverträge in aller Stille umgestaltet, daß dort „ein Streik gar nicht möglich" sei. Schon der letztjährige Eisenbahnerstreik mußte diese Illusionen grausam zerstören, und nun kommt dazu der Riesenstreik von einer Million Bergarbeiter, also von einer Ausdehnung, wie ihn die Welt bisher noch nicht gesehen hat. Und das trotz fortschrittlichster Gestaltung der Arbeitsverhältnisse in der Großzahl der englischen Gruben, trotz Minimallohn und Kollektivvertrag. Es ist, als ob der grundaufwühlende Sozialismus, dessen Streben auf eine „Vergesellschaftlichung" aller Produktionsmittel abzielt, nun mit doppelter Wucht alle Schranken, alle klug und vorschauend aufgerichteten Dämme hinwegspülen und sich doch in der von ihm gewollten Richtung sein Bett graben wollte. Die Bergarbeiter haben sich mit den von der Regierung gebotenen, außerordentlich weitgehenden Zugeständnissen nicht zufrieden gegeben, sondern trotz dem Versprechen einer gesetzlichen Festlegung des Minimallohnes den Streik erklärt. Die Garantie einer Lohnskala, die sie ins Gesetz selber aufgenommen wissen wollten, wäre gleichbedeutend mit dem Ende des privaten Bergwerkbetriebes, der unter solchen Bedingungen ein lohnendes Auskommen nicht mehr finden könnte.

Eine bizarre Begleiterscheinung zu dem großen Streikdrama bilden die wüsten Ausschreitungen der Londoner Stimmrechtsweiber, die wie Gassenbuben Scheiben einwerfen mit dem ausgesprochenen Zweck, auf diesem nicht mehr ungewöhnlichen Wege die öffentliche Aufmerksamkeit auf ihre politischen Forderungen zu lenken. Auch hier wieder: Welche Umkehrung aller bisherigen Begriffe und Anschauungen! Was „ladylike" heißt, das stellte in Wort und Benehmen vor allen Dingen die englische Dame der „Gesellschaft" dar; nun aber kann man in England Goethes Rat nicht mehr befolgen und bei „edeln Frauen" anfragen, um zu wissen, was sich ziemt.

Die Italiener haben in Beirut, dem Boston des Orients, eine Flottendemonstration mit scharfen Schüssen aufgeführt, die den „Trotz" der Türkei endlich brechen und sie zur Friedfertigkeit zwingen sollten. Bis heute ist dieser Zweck der blutigen und unnützen „Waffentat" der italienischen Flotte nicht erreicht worden; dafür hat inzwischen ein hitziges Fieber den Oberkommandierenden der italienischen Seestreitkräfte hinweggerafft, worin die Türken und Araber den rächenden Arm des Himmels für den an Beirut begangenen Frevel erblicken werden. Daß das italienische Parlament am 22. Februar dem Annexionsdekret vom 5. November 1911 „Gesetzeskraft" gegeben hat, wird für die streitbaren Beduinen Tripolitaniens die Sache der Italiener um kein Haar „gesetzmäßiger" machen — und auch für die übrige Welt nicht.

Schlimm steht es zurzeit noch mit der chinesischen Republik. Einstweilen gleicht sie mehr der Anarchie, und ob ihre Kräfte hinreichen, dem Rauben und Morden losgelassener Pöbelhaufen ein Ende zu machen oder ob zuletzt doch wieder eine Intervention der Mächte Ordnung schaffen muß, das steht noch dahin. Vielleicht hat Dr. Sunyatsen zu früh das Opfer der Selbstverleugnung gebracht und ist er allzu bereitwillig zugunsten des verschlagenen Höflings Yuanschikai von der Präsidentschaft der Republik zurückgetreten, die in solchen Händen das Vertrauen der wirklichen Republikaner nicht beanspruchen kann.

---

* **Totentafel** (vom 19. Februar bis 5. März 1912). Die vergangenen Tage zeichneten sich aus durch eine Reihe überraschender und plötzlicher Todesfälle von Männern bekannten Namens. Nicht weniger als drei davon sind Sonntag den 25. Februar dahingegangen, so der hochgeschätzte Professor der Theologie D. Fritz Barth in Bern, der nach ganz kurzem Leiden im Alter von 55 Jahren einer verhängnisvollen Blutvergiftung erlag, der im rüstigsten Mannesalter durch einen Schlaganfall hinweggeraffte Ingenieur Emil Auer, Direktor der Thunerseebahn und präsumptiver Lötschbergbahndirektor, und der auf dem Weg zur Kanzel zusammengebrochene Pfarrer Albert Däniker in Wallisellen. In jungen Jah-

ren weggestorben ist der so sympathische Dr. med. Otto Ris am 22. Februar in Samaden, am 24. Februar starb im Schwesternhaus zum „Roten Kreuz" in Zürich, 58 Jahre alt, Großrat Jakob Rahm, Rektor in Aarburg, am 1. März in Liestal der bekannte Landschäftler Politiker Landrat J. Schwab-Preiswerk im Alter von 66 Jahren und gleichen Tages in Bern der verdiente greise Registrator der Bundeskanzlei, Th. Widmer, im Alter von 74 Jahren.

Schweizerische Grönlandexpedition 1912.

Im kommenden Frühjahr werden unter der Leitung der bekannten Gelehrten Dr. de Quervain und Dr. Mercanton einige Schweizer Naturforscher zu einer Expedition nach Grönland abreisen, an der die weitesten Kreise ein lebhaftes Interesse zeigen. Nicht die Namen der Gelehrten allein, die sich an dem spezifisch schweizerischen Unternehmen beteiligen, erwecken die Aufmerksamkeit und bürgen für die seriöse und streng wissenschaftliche Idee und Durchführung, auch die Ziele, die sich die Expedition gestellt hat, sind für unser Land von besonderer Bedeutung, indem sie uns Aufschluß über die klimatischen Verhältnisse der Schweiz zur Gletscherzeit verschaffen wird.

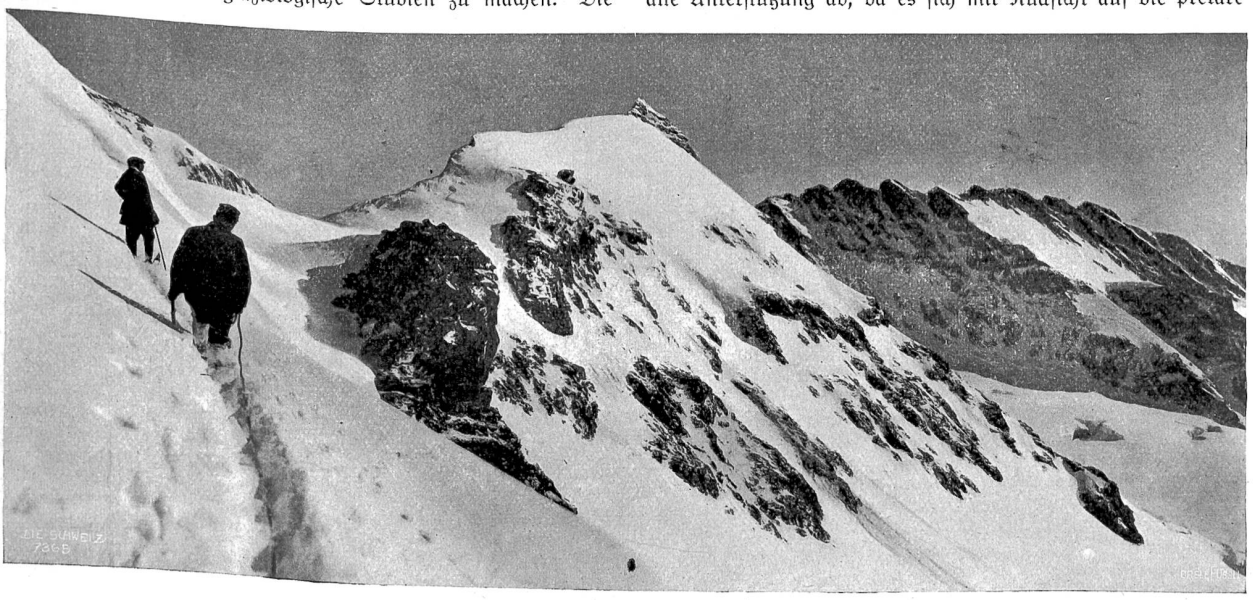
Bereits hat Dr. de Quervain alle Vorbereitungen getroffen. Sein Plan geht dahin, Grönland in seiner mittlern Breite zu durchqueren und dabei so ziemlich den Weg einzuschlagen, den Nansen ursprünglich wählen wollte. Eine Gruppe der Expedition wird an der Küste zurückbleiben und dort Gletscherstudien ausführen. Es ist klar, daß eine Aufgabe, wie sie sich de Quervain gestellt hat, wohl studiert und fundiert werden muß, soll sie nicht gänzlich mißlingen. Das Risiko derartiger Unternehmungen läßt sich ja nicht vollständig aufheben, sondern nur durch geschickte Anordnungen auf ein Minimum beschränken. Wer den Plan de Quervains näher studiert, wird eingestehen müssen, daß alles getan wurde, was im Bereiche der Möglichkeit lag. Am 1. April fahren die Teilnehmer ab. Bis Ende Mai halten sie sich in Holstenborg auf und erlernen die Hundeschlittenpraxis. In Egedesminde sind die Hilfsmannschaften und die Hunde bereitgestellt, und ohne Zeitverlust kann die Expedition ihr Tätigkeitsfeld aufsuchen. Es gilt in erster Linie die wilde, zerklüftete Randzone Grönlands zu überwinden; dazu ist eine Hilfskolonne vorgesehen, die dann von Dr. Mercanton wieder zurückgeführt wird. Von da an arbeitet die Expedition auf zwei getrennten Arbeitsfeldern. Dr. de Quervain und drei andere Teilnehmer werden mit vier Nansenschlitten und 25 Hunden die Durchquerung ausführen. Das Ziel ist Sermilikfjord, an der Ostküste, wo bereits ein Proviantdepot errichtet wurde. Die Durchquerung soll in sechs Wochen geschehen. Die Proviantvorräte reichen für acht Wochen. Die mittlere Tagesleistung ist auf zwölf Kilometer berechnet. Anfang September 1912 wird ein Dampfer die Expedition an der Ostküste abholen und nach Europa überführen.

Zwei Teilnehmer bleiben an der Westküste zurück, um während des Sommers glaziologische Studien zu machen. Die Pläne hat Dr. Mercanton genau vorbereitet. Im Frühjahr 1913 sollen dann die höhern atmosphärischen Zirkulationen unter 70 Grad Breite gemessen werden. Auch einzelne geologische Untersuchungen, sowie pflanzenphysiologische Experimente sind vorgesehen.

Wer die Nordlandfahrten und ihre Geschichte kennt, wird sich sagen müssen, daß bei dem Plane de Quervains das Risiko wirklich auf ein Minimum herabgesetzt wurde. Nansen legte 1895—1896 bei seiner Durchquerung durchschnittlich 12 Kilometer im Tage zurück; auch andere Forscher erreichten diese Ziffer. Für die Schweizer Grönlandfahrt kommen aber drei wesentlich günstigere Faktoren in Betracht: die Zugleistungen der Hunde, die Ueberwindung der schwierigen und zeitraubenden Randzone mit einer Hilfskolonne, sowie endlich günstigere Witterungsverhältnisse und namentlich besserer Schnee, da die Expedition die Durchquerung zwei Monate früher als Nansen antreten kann. Würden die Hunde versagen, so ergäben sich für die Teilnehmer keine verhängnisvolle Konsequenzen: der Abgang der Hunde verursacht, da diese nicht mehr gefüttert werden müssen, eine Proviantvermehrung, sodaß die Expedition doch durchführbar ist.

Zu einer solchen streng wissenschaftlichen Grönlandfahrt dürfte kaum jemand besser berufen sein als Dr. de Quervain. Er ist ein gewiegter Meteorologe, Geophysiker und Alpinist; bereits im Jahre 1909 hat er auch einen Schlittenvorstoß von 230 Kilometer in noch nie betretener Gegend des Inlandeises durchgeführt. Sein Plan ist schon vor zwei Jahren den leitenden Stellen in Dänemark vorgelegt worden, und auf die Empfehlung der Bundesbehörden hin haben diese gewiß zurückhaltenden Organe dem Unternehmen alle Unterstützung angedeihen lassen. Auch bedeutende Forscher und Nordpolfahrer haben sich zustimmend über das Projekt geäußert, und von keiner Seite wurden Einwendungen erhoben oder Zweifel an der Durchführbarkeit geltend gemacht.

Da die Expedition kein eigenes Schiff braucht und die ordentlichen dänischen Kurse benützen kann, verringern sich ihre Kosten natürlich bedeutend. Sie sind rund auf 30,000 Franken voranschlagt, von denen bereits die Hälfte gezeichnet ist. Der Rest wird sich nun wohl auch finden lassen, bis unsere mutigen Pioniere wiederkommen. Das Departement des Innern hatte ursprünglich einen Beitrag in Aussicht gestellt, lehnt nun aber alle Unterstützung ab, da es sich mit Rücksicht auf die prekäre



Die Sphinx am Jungfraujoch mit der Durchschlagsstelle.

Finanzlage der Eidgenossenschaft der Sparsamkeit befleißen muß. Man sollte doch meinen, daß in einem noch so weise verwalteten Staatshaushalt ein paar tausend Franken für eine derartige schweizerische Expedition flüssig zu machen wären... Wohl alle im Schweizerlande wünschen den mutigen Forschern frohe Fahrt! ×

Aktuelles.

† **Oberst Otto Hebbel.** Am 11. Februar starb in Bern der zu St. Gallen geborene ehemalige Waffenchef der Artillerie Oberst Otto Hebbel, über dessen Lebensgang wir anläßlich seiner Demission von seinem militärischen Posten im Dezember 1909 berichteten. Wir wiederholen hieraus in Kürze, daß Hebbel 1847 geboren wurde, sich schon frühzeitig dem Militär, speziell der Artillerie widmete und mehr als vierzig Jahre seine ganze Kraft dem Militärwesen zuwandte. 1870 zum Instruktor zweiter Klasse gewählt, wurde Hebbel zehn Jahre später Instruktor erster Klasse. Im Jahre 1894 ersetzte er, inzwischen zum Obersten avanciert, den Obersten Schumacher als Oberinstruktor der Artillerie; seine Ernennung zum Waffenchef erfolgte im Jahre 1900. Den Rang eines Oberstdivisionärs erhielt Hebbel im Herbst 1908. Am 26. November 1909 reichte er dem Bundesrat seine Demission ein. Leider war es dem Verstorbenen, der einen der bekanntesten Offiziere der schweizerischen Armee verkörperte, nicht lange vergönnt, seinen Lebensabend zu genießen; schon kurze Zeit nach seiner Demission begann er zu kränkeln, und nur wenig Sonne beleuchtete seine letzten Lebensjahre.

† **Oberstdivisionär Otto Hebbel,** Waffenchef der Artillerie.

Generaldirektor Zingg, das jüngste Mitglied der Generaldirektion der S. B. B., ist, wie wir einer Biographie in der „Freitagszeitung" entnehmen, im Jahre 1863 in seiner Heimatgemeinde Luzern geboren. Er studierte Jurisprudenz und trat am 1. Oktober 1886 als Stationslehrling in Lugano in den Dienst der Gotthardbahn, bei der er sich in der Folge als Stationsgehilfe, dann als Stationsvorstand, immer im Kanton Tessin, mit dem Bahndienst, sowohl mit dem sogenannten äußern Dienst als mit dem Güterabfertigungsdienst, vertraut machte. Auf den 1. Oktober 1889 kam er als Direktionssekretär und Vorstand des Reklamationsbüreaus der Gotthardbahn nach Luzern, in welcher Stellung ihm neben den Sekretariatsgeschäften die Behandlung der Unregelmäßigkeiten aus dem Güterverkehr und die Erledigung der Reklamationen, die Behandlung der Expropriationsgeschäfte und die Besorgung anderer Rechtssachen oblag. Während seiner langen Dienstzeit bei der Gotthardbahn hatte Zingg überhaupt Gelegenheit, sich in alle möglichen Eisenbahnverwaltungsgeschäfte einzuarbeiten. Auf den 1. Juni 1908 wurde er an Stelle des verstorbenen Herrn Stoffel in die Direktion der Gotthardbahn berufen, und am 12. Januar 1909 wählte ihn der Bundesrat als Direktor des V. Kreises der S. B. B., der aus der auf 1. Mai 1909 verstaatlichten Gotthardbahn gebildet wurde. Während nahezu zwei Jahren besorgte Zingg die Geschäfte der Kreisdirektion V allein, da die 1910 ernannten Direktoren Ingenieur Lusser und Ständerat Simen kurz nach ihrem Dienstantritt so schwer erkrankten, daß sie ihre Aemter nicht versehen konnten. Erst im März 1911 war die Kreisdirektion wieder auf drei Mitglieder ergänzt. Als Ende 1911 eine Vakanz in der Generaldirektion der S. B. B. eintrat, war die Wahl dieses tüchtigen Fachmanns eigentlich eine gegebene; sie erfolgte im Januar 1912.

Bundesbahndirektor Zingg.

Beirut. * Der Geschützdonner italienischer Kriegsschiffe in dem sonst so friedlichen und betriebsamen Hafen von Beirut hat ein hallendes Echo in ganz Europa wachgerufen. Auch in der Schweiz, die in Beirut durch eine ganze Anzahl angesehener Firmen vertreten ist, interessiert man sich auf das lebhafteste für die kriegerischen Vorgänge am Fuß des Libanon und sah mit Spannung den nähern Berichten unserer Landsleute entgegen. Einer von ihnen, Herr Robert Naville, Chef eines bedeutenden Bankhauses, schreibt unter dem 25. Februar dem Genfer „Journal":

Gestern früh gegen fünf Uhr, als die Stadt noch in friedlichem Schlummer lag und die ersten Sonnenstrahlen eben die Gipfel des Libanon beleuchteten, sah man am Horizont drei Rauchwolken emporschweben. Nach langem Warten erkannte man zwei italienische Kreuzer, „Ferrucio" und „Garibaldi", mit der Kriegsflagge am Mast, und genau um sieben Uhr zerriß das Krachen eines Kanonenschusses die Luft. Im Hafen lag, vor dem Zollhaus seit Monaten verankert, ein kleines türkisches Kanonenboot von veraltetem Typ, das niemals daran denken konnte, den Kampf mit einem modernen Kreuzer aufzunehmen. Trotzdem antwortete es auf den Schuß des „Ferrucio" mit drei vollen Salven. Hierauf langes Schweigen. Der Kommandant des türkischen Kanonenbootes „Avn Illah" (zu deutsch „Gotthelf") schiffte sich hierauf auf einem Boot mit der Parlamentärflagge ein und begab sich an Bord des „Ferrucio". Etwas nach acht Uhr kam er an Land zurück und suchte den Generalgouverneur des Vilayats Beirut, Hazim Bey, auf. Der italienische Flottenkommandant hatte eine Frist bis neun Uhr angesetzt für die Uebergabe des „Avn Illah" und eines ebenfalls noch hier liegenden vorsintflutlichen Torpedobootes. Ich wollte mich eben nach dem französischen Konsulat begeben, als der Inspektor der Finanzen des Vilayats Beirut mit Eskorte im Wagen vorfuhr, um in unsern Tresors einige Tausend Pfund in Sicherheit zu bringen. Ich rief unsere Bankgardisten herbei, um den Inspektor und seine Schätze in Obhut zu nehmen, als ein Donnerschlag erdröhnte und — hundert Meter von uns — ein Projektil das Dach des Zollhauses durchschlug. Unter der Volksmenge entstand eine unbeschreibliche Panik. Schuß auf Schuß schlug verwüstend in der Duane und in der Bank von Saloniki ein; das kleine türkische Kanonenboot antwortete tapfer, bis endlich nach

nach einem Hagel von Geschossen, die Italiener sich auf ihr Ziel eingeschossen hatten und das Kanonenboot zwischen Kamin und Kommandobrücke trafen. Vom Dach aus konnten wir in einer Gefechtspause erkennen, daß das Kanonenboot brannte und das Torpedoboot sich hinter andern Schiffen dicht am Quai zu verstecken suchte, während die italienischen Kriegsschiffe manövrierten, um es trotzdem unter Feuer zu bekommen. Nach etwa 20 Minuten ging das zweite Bombardement los, unter dessen Wucht das Kanonenboot zu sinken begann. Hierauf entfernten sich die italienischen Kreuzer; wir aber sahen uns einer andern Gefahr gegenüber: den bis an die Zähne bewaffneten Marodeuren und Apachen, die nun in den öden Straßen sich herumtrieben. Nur mit Not entgingen ihnen die Vizekonsuln von Rußland und England, die auf dem Komonplatz in ihrem Wagen vom Mob angehalten worden waren. Schon glaubten wir alle Gefahr glücklich vorbei, als die italienischen Kreuzer plötzlich zurückkehrten und ein drittes Bombardement anhuben, nur zu dem Zweck, um das kleine Torpedoboot ebenfalls noch zum Sinken zu bringen. Auch diesmal haben die schlecht gezielten Schüsse an den Gebäuden im Hafen vielen Schaden angerichtet.

Der Gewährsmann des Genfer Blattes zollt am Schlusse seines Briefes den türkischen Behörden von Beirut die wärmste Anerkennung für die Umsicht und Energie, mit der sie sich den Schutz der Europäer angelegen sein ließen.

Louis Perrier, das neugewählte Mitglied des Bundesrates.

Verschiedenes.

Ein Tripoliskrieg vor 116 Jahren. Ueber einen skandinavischen Krieg gegen Tripolis vor 116 Jahren weiß die neue illustrierte Halbmonatsschrift „Nordland" zu berichten. 1796 hatte der Seeräuber Prinz Jussuff von Tripolis seinen ältern Bruder aus dem Land gejagt, um selbst die Herrschaft zu übernehmen, und er teilte damals den europäischen Regierungen mit, er werde alle Freundschaftsverträge aufrecht erhalten, wenn er dafür von jedem Lande eine gewisse Summe erhalte. In Kopenhagen erregte diese Mitteilung große Entrüstung, und man antwortete dem Pascha bündig, daß die Verträge weiter zu bestehen hätten, auch ohne daß Geld dafür bezahlt würde. Diese Note hatte eine Kriegserklärung des Paschas von Tripolis zur Folge, der kurzerhand ein paar deutsche und norwegische Schiffe — damals war der Mittelmeerhandel zum großen Teil in den Händen der Nordländer — als Prise nahm und deren Mannschaften in die Sklaverei verkaufte. Ein Kriegsschiff, das zum Zweck, Verhandlungen einzuleiten, von den beiden vereinigten Mächten ausgesandt wurde, machte die Sache nur noch schlimmer. Die beiden Mächte sahen sich daher genötigt, zwei große Kriegsschiffe nach dem Mittelmeer zu senden. Das eine, „Sarpen" genannt, war dafür bekannt, daß es schlecht segelte, aber gut kämpfte. Als die beiden Kriegsschiffe im Mittelmeer ankamen, wurde ein maltesisches Schiff gechartert. Die drei Schiffe griffen nun die tripolitanische Flotte, die aus sechs Schiffen bestand, an. Es

Blick auf den Hafen von Beirut, der von den Italienern bombardiert wurde.

wurde eine regelrechte Seeschlacht ausgefochten. Von diesem Kampfe wird berichtet, daß die Norweger nur einen Toten und einen Verwundeten hatten, wogegen auf einem einzigen tripolitanischen Schiffe mehr als hundert Mann gefallen seien. Bei dem Frieden, der kurz nachher geschlossen wurde, einigte man sich darüber, daß die Verträge zwischen Dänemark-Norwegen und Tripolis bestehen bleiben sollten. Für die Sklaven wurde ein Lösegeld gezahlt.

Neuestes.

Als Nachfolger von Bundesrat Comtesse, der vor einigen Wochen als Direktor der internationalen Büreaux für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum in Bern berufen wurde, wählte die vereinigte Bundesversammlung am 12. März als neues Mitglied des Bundesrates Nationalrat Louis Perrier, Staatsrat von Neuenburg, mit 192 Stimmen von 213.

Louis Perrier ist heute dreiundsechzig Jahre alt, ist am 22. Mai 1849 in Neuenburg geboren; er stammt aus Orges, Sainte-Croix und Neuenburg. Sein Vater war in dieser Stadt Architekt. Louis Perrier entschloß sich, den gleichen Beruf zu ergreifen, und begab sich mit neunzehn Jahren an das eidgenössische Polytechnikum in Zürich, das er im Jahre 1879 nach glänzenden Studien mit dem zweitbesten Zeugnis seiner Promotionsklasse verließ. Hierauf arbeitete er als Architekt in Neuenburg und wurde einer der Direktoren der „Société technique".

Von 1888 bis 1903 gehörte Perrier dem Großen Stadtrat von Neuenburg an, von 1889 bis 1903 war er Mitglied des Großen Rates. Seit dem Jahre 1902 gehört er dem Nationalrat an, seit 1903 ist er Mitglied des neuenburgischen Staatsrates oder Regierungsrates. Er leitete die Direktion der öffentlichen Arbeiten und war 1905 Regierungspräsident.

Seit dem 10. Januar 1896 ist Perrier Genieoberst; er war während einiger Jahre Geniechef des ersten Armeekorps und in den Jahren 1902 bis 1905 Kommandant der Festungen von St. Maurice. Louis Perrier ist Mitglied der Aufsichtskommission der eidgenössischen technischen Hochschule in Zürich, Mitglied der eidgenössischen Schätzungskommission des XXX. Bezirks (ernannt vom Bundesgericht) und Mitglied des Kreiseisenbahnrates des ersten Kreises der Bundesbahnen.

„Louis Perrier," schreibt der ‚Bund', „ist als Redner vielleicht etwas trocken, die feurige Beredsamkeit anderer Welschen geht ihm ab, doch versteht er klar darzustellen und zu überzeugen. Er ist ein liebenswürdiger Mann von angenehmen Umgangsformen. Er besitzt einen starken Willen, viel Entschlossenheit, ein gereiftes Urteil und reiche Erfahrung. Sein Name und seine bisherige Laufbahn lassen von seiner künftigen Tätigkeit als Mitglied des Bundesrates das Beste hoffen."

Das neueste Mitglied des Bundesrates übernimmt das Post- und Eisenbahndepartement. ×

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.

Gesunde und schöne Zähne sind eines der herrlichsten Geschenke, die uns die Natur verliehen hat. Sollen sie aber nicht nur vorübergehend uns Nutzen bringen und unsern Mund zieren, sollen sie sich vielmehr zu einem dauernden Lebensgut von bleibendem Werte konsolidieren, so müssen wir sie regelmäßig mit Odol pflegen.