

**Zeitschrift:** Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift  
**Band:** 17 (1913)  
**Heft:** [12]  
  
**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**

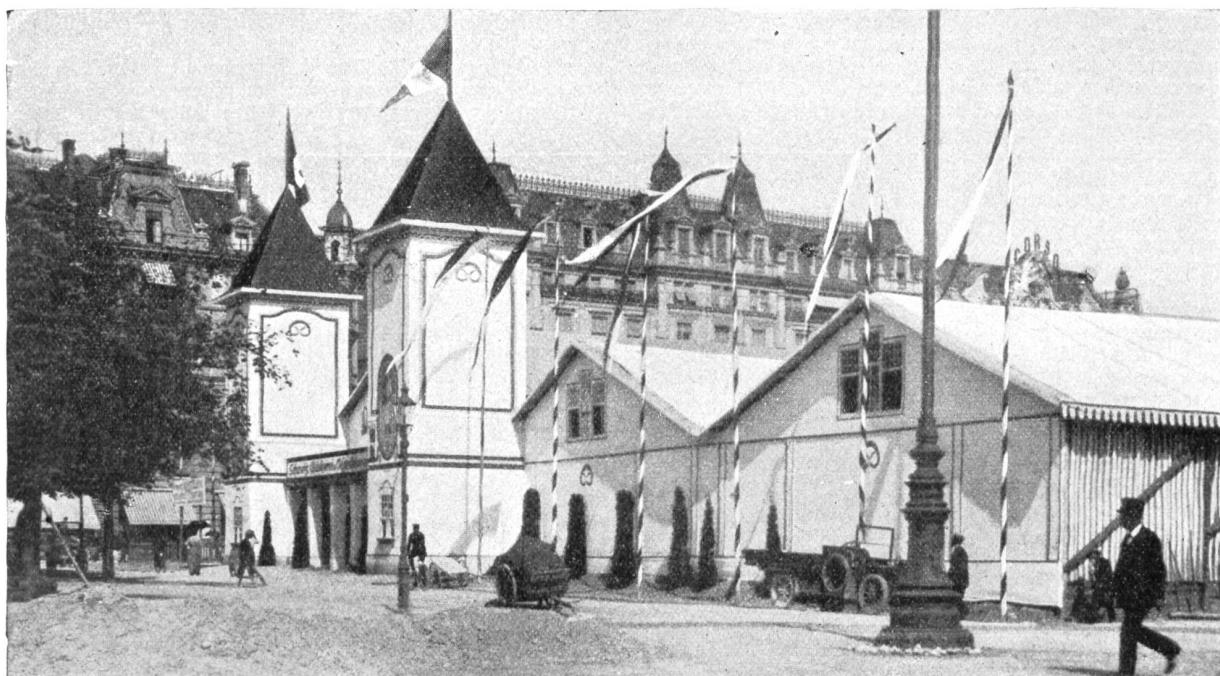
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 13.02.2026

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



Schweizerische Ausstellung für Bäckerei, Konditorei und verwandte Gewerbe in Zürich.

## Politische Übersicht.

\* Zürich, Mitte Juni 1913.

Der Präliminarfrieden von London ist am 30. Mai unterzeichnet worden: zwischen der Türkei und den christlichen Balkanstaaten sind die normalen Beziehungen wiederhergestellt, und die Türkei hat sich mit orientalischen Gleichmut darein gefunden, vier Fünftel ihres europäischen Besitzes den siegreichen Feinden abzutreten. Es bedurfte gegen das Ende der Verhandlungen noch eines ziemlich energischen Druckes von Seiten des englischen Ministers des Äußern, Lord Grey, um die Balkanstaaten und die Türkei an den grünen Tisch zum Unterzeichnen zusammenzubringen, da jeder der fünf Kontrahenten gerne noch vor dem Schlußakt eine Menge eigener Wünsche regliert gesehen hätte. Lord Grey hat es verstanden, den Wagen über den Berg zu bringen und alle störenden Nebenfragen zu späterer Erledigung zurückzuschieben. Die Türkei aber geht aus dieser Krise nicht nur an Besitz, sondern auch an Ansehen ungeheuer geschwächt hervor. Aus allen den Prophesien, daß man bei einer derartigen Beraubung durch die christlichen Mächte eine noch nie dagewesene Erhebung der gesamten mohammedanischen Welt, einen beispiellosen patriotischen Opfermut des Moslem erleben werde, ist nichts geworden. Es gibt keinen Patriotismus in der Türkei und darum auch keine dauernde Widerstandskraft. Wir sind heute davon überzeugt, daß auch der gänzliche Verlust des europäischen Reiches und der Hauptstadt Konstantinopel die Aufwallung

des patriotischen Gefühls und die Entschlossenheit zum äußersten Verzweiflungskampfe nicht zu erzeugen vermocht hätte; es wäre „Kismet“ gewesen, Schöpfung Allahs, die man als unabänderlich hinzunehmen hat. Der Turke hat kein Vaterland, und das ist der wahre und letzte Grund seiner schimpflichen Niederlage.

Nun die Liquidation seiner Hinterlassenschaft, die Teilung der Beute unter die Sieger! Das wird noch ein hartes Stück Arbeit kosten; denn nicht nur die Verbündeten unter sich sind uneins, sondern es melden sich bei dieser Gelegenheit noch alle möglichen Ansprüche von Jolchen, die ernten wollen, wo sie nicht gefäß haben. Man kann auch hier nur wieder den Wunsch und die Hoffnung hegen, daß die Schlussliquidation sich ohne europäischen Krach vollziehen werde, nachdem es gelungen, den Balkankrieg auf die Nachbeteiligten zu bekränzen.

Österreich-Ungarn, das in der abgelaufenen Krisenzeit einen Hauptberg der europäischen Beunruhigung bildete, genießt den zweifelhaften Vorzug, die Kosten der Unterhaltung in der politischen Welt auch weiterhin durch sensationellen Stoff zu beitreten. In erster Linie ist es der ungebenerliche Verrat des Generalstabschefen Redl, der die Gemüter beschäftigt, und noch mehr die Art und Weise, wie ihm ermöglicht worden ist, sich der menschlichen Gerechtigkeit durch eine erlösende Regel zu entziehen, während viel kleinere Schurken beim ersten



Nationalrat Dr. Alfred von Planta.

Berdacht sofort gefaßt und von jedem allfälligen Selbstmordversuch sorgsam abgehalten werden. Die Affäre Redl ließ einen tiefen Einblick tun in das überaus schmutzige, gefährliche und demoralisierende Spionagegewerbe, dessen sich heute noch alle Militärstaaten bedienen zu müssen glauben, obwohl die stärksten Zweifel erlaubt sind, ob es ihnen auch nur annähernd den Nutzen bringt, den sie davon erwarten, während allerdings der moralische Schaden für die eigenen Leute, die sich damit abgeben müssen, nicht fraglich ist.

Die zweite Sensation ist der Sturz des ungarischen Ministerpräsidenten Lukacz, der sein Amt hat niedergelegen müssen, nachdem ihn ein Abgeordneter straflos als den „größten Panamisten“ Europas bezeichneten durfte. Hat Lukacz sich auch keine persönlichen Vermögensvorteile verschafft, so ist doch die Struppellosigkeit, mit der er Gelder der Bank für die Parteifässer annahm, diese Tatsache aber im Parlament mit frecher Stirn leugnete, für den Stand der politischen Moral in Ungarn ungemein bezeichnend. Hoffentlich ist mit dem für den Angeklagten Deß siegreichen Prozeß eine Eiterbeule aufgestochen worden, deren Entleerung dem Lande zur Gesundung dient.

**Totentafel \*** (vom 22. Mai bis 6. Juni). Am 22. Mai starb in München ganz unerwartet Auguste de Niederhäusern-Rodo, einer der bedeutendsten Bildhauer der Schweiz. Ursprünglich aus dem Kanton Bern stammend, lebte der am 2. April 1863 geborene Künstler meist zu Paris und Genf und machte sich mit der Zeit auf allen bedeutenden Kunstausstellungen Europas einen Namen. Eines seiner letzten Werke ist die treffliche Bildnisbüste Albert Weltis, die sich im Besitz der Zürcher Kunstgesellschaft befindet.

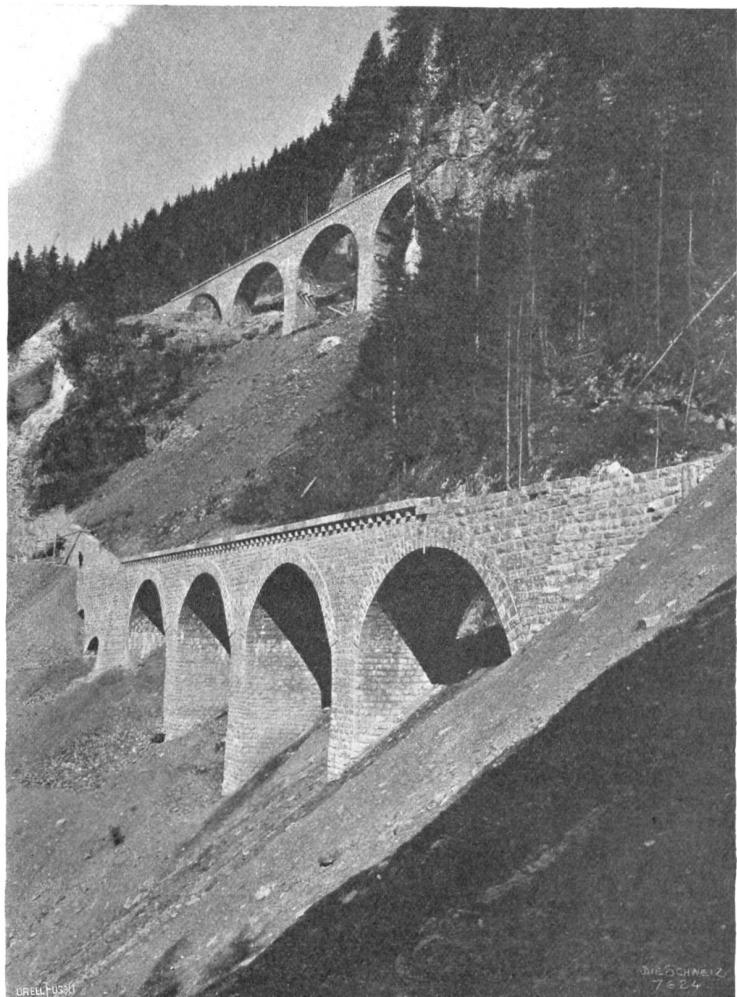
In Monthen starb am 23. Mai alt Staatsrat Henry

Biolen im Alter von 72 Jahren. Der Verstorbene war Staatsrat von 1871 bis 1882 und wiederum seit 1905. In der Zwischenzeit war er Gerichtspräsident von Monthen, Mitglied des Großen Rates und Präsident dieser Behörde, Appellationsgerichtspräsident und lange Jahre auch Nationalrat. Er stand stets an der Spitze der konservativen Partei des Unter-

walls. Ebenfalls am 23. Mai starb in Samaden alt Dekan J. G. Hofsang, Pfarrer von Pontresina, im Alter von 67 Jahren. Pfarrer Hofsang war einer der besten Kanzelredner Graubündens und ein Mann von umfassender allgemeiner Bildung. Er war zuerst Pfarrer in Bergell, kam dann als Lehrer der Geschichte an die Kantonschule in Chur, wo er viele Jahre wirkte, und beschloß seinen Lebensabend im Engadin.

Dekan Hofsang war eines der angesehensten und einflußreichsten Mitglieder der bündnerischen Synode.

In St. Gallen starb am 3. Juni im Alter von 77 Jahren alt Regierungsrat Dr. Adolf Kaiser. Seine Heimat war der Kanton Solothurn, aus welchem er vor vierzig Jahren als Professor der Chemie an das st. gallische Gymnasium berufen worden ist. In Versammlungen von Demokraten und Grütianern trat Dr. Kaiser dann auch als Vortragsredner politisch hervor. Er war ein Vorkämpfer des Proportionsgedankens und Anhänger des Staatsmonopols auf dem Gebiete des Wasserrechts. Beim großen politischen Umschwung des Jahres 1890, als durch die neu eingeführte Volkswahl die Zahl der liberalen Regierungsräte von sechs auf zwei zurückging und dafür drei Konservative und zwei Demokraten in den Regierungsrat eintraten, befand sich unter diesen auch Dr. Kaiser, der nun das Erziehungsdepartement übernahm und auf diesem Gebiet sehr anerkennenswerte Fortschritte herbeiführte.



Lötschbergbahn: Zwei Viadukte beim Blausee.

## Sur Einweihung der Lötschbergbahn.

Die schweizerischen Alpenbahnen werden in den nächsten Tagen um eine neue Linie vermehrt werden, um die Berner Alpenbahn oder, wie sie häufiger genannt wird, die Lötschbergbahn, die noch im Laufe dieses Monats eingeweiht und dem Verkehr übergeben werden soll. Sie wird die erste Bahn von internationaler Bedeutung sein, deren Betrieb durchwegs elektrisch erfolgt. Die „Schweiz“ hat schon wiederholt Gelegenheit gehabt, sich mit der Lötschbergbahn zu beschäftigen; im April 1911 konnte Schreiber dieser Zeilen ausführlich über

den Durchschlag des Lötschbergtunnels berichten, ein paar Wochen später schrieb Prof. Dr. Leo Wehrli für uns einen interessanten Artikel über den Einbruch des Gasterntales in den Lötschbergtunnel, der am 24. Juli 1908 nicht weniger als 25 Tunnelarbeiter das Leben kostete, und erst vor wenigen Wochen konnten wir einen kleinen Artikel mehr technischen Inhaltes über die neuen Lötschberglokomotiven veröffentlichten sowie ein Bild dazu.

Mit Zähigkeit haben die Berner für ihre Lötschbergbahn

gefämpft und selbst in den ungünstigsten Zeitläufen die Hoffnung auf Verwirklichung des Projektes nicht aufgegeben. Schon im Jahre 1852, zitierten wir damals aus einem von Hartmann, dem rübrigen Vorsteher des oberländischen Verkehrsvereins in Interlaken, bei Anlaß des Durchschlages herausgegebenen Schriftchen, bevor noch ernsthafter vom Projekt einer Gotthardbahn die Rede war, wurde für eine Grimselbahn Propaganda gemacht, und als später das erste Projekt zur Debatte stand, da gab es nicht wenige Verfechter der geplanten Grimselbahn, speziell mit dem Hinweis darauf, daß das Grimselprojekt einer viel weiteren Zone schweizerischer Interessen zu dienen geeignet sei als das Gotthardprojekt, da vorgesehen war, daß sich an diese internationale Transfölline 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 Alpenbahnfrage und die Propaganda für den Gotthard brachte es mit sich, daß der bernische Große Rat im Jahr 1866 für einmal auf die Durchführung des Grimselprojektes zugunsten der Gotthardbahn verzichtete, eine patriotische Verzichtleistung, die seinerzeit die etwas kritische Situation in der Alpenbahnfrage ungemein vereinfachte. Mit großem Eifer nahm sich der Kanton Bern in der Folgezeit der Gotthardfrage an, förderte später auch das Zustandekommen der Simplonlinie tatkräftig, sah dann aber zu Ende des letzten Jahrhunderts endlich auch die Zeit für seine Alpenbahn gekommen. Denn die Frage einer Zufahrtslinie zum Simplon war aktuell geworden und somit die Zeit des Handelns da. Ja, weitreichende Eisenbahnpolitiker hatten schon 1891 von der Bundesversammlung die Konzession für eine Eisenbahnlinie von Spiez nach Brieg erhalten; doch begnügte man sich damals, nur ein kurzes erstes Stück, die Linie von Spiez nach Frutigen, herzustellen, die von Anfang an als erstes Teilstück der künftigen



Lötschbergbahn: Die Straßenkehren bei Bühl vor Kandersteg.

Berner Alpenbahn galt und die schon 1901 dem Verkehr übergeben wurde. Nach langwierigen Unterhandlungen kam 1906 die Frage der Berner Alpenbahn zur letzten Abklärung, und mit dem Bau des Lötschbergtunnels konnte am 15. Oktober des gleichen Jahres begonnen werden. Der Staat Bern beteiligte sich auf Grund einer Volksabstimmung mit nicht weniger als 17,500,000 Franken an der Finanzierung. Die französische Ostbahn, deren Linien zum Einfallgebiet des neuen Verkehrsweges gehören, sowie die industriellen und Handelskreise des nordöstlichen Frankreich bewiesen ihr Interesse für den Ausbau der Bahn durch namhafte Beteiligung.

Seitdem man vor dreißig Jahren zum ersten Mal den granitnen Alpenwall durchbohrt hat, um durch das Gotthardmassiv einen Schienenstrang nach Italien zu legen, sind zahllose Bahn- und Tunnelbauten entstanden, die von der Kunst der Ingenieure und der Rücksicht der Initiatoren lebhaftes Zeugnis ablegen. Der 15 Kilometer lange Gotthardtunnel ist durch den Simplontunnel an Länge überholt worden, und nur um wenig steht der neue Lötschbergtunnel mit 14,606 Meter Länge hinter dem Gotthardtunnel zurück. Der Lötschbergtunnel ist besonders dadurch interessant, daß seine Achse keine gerade Linie bildet, sondern beidseitig gewaltige Kurven aufweist. Die neue Linie der Berner Alpenbahn vereinigt mit den großartigsten technischen Bauten eine Reihe prachtvoller Landschaftsbilder. Sie verbindet durch die Berner Alpenbahn von Frutigen bis Brieg zunächst die Gegenübe des Thunersees, Bern und Interlaken, mit einem Wort das Berner Oberland mit dem Oberwallis, dem oberen Rhonetal, speziell auch mit den bekannten Gebirgs- und Touristenzentren Zermatt und Saas-Fee, dann aber durch den direkt anschließenden Simplontunnel auch mit dem Langensee, den Borromäischen Inseln und den Verkehrs- und Industriezentren Oberitaliens, Mailand, Turin und Genua.



Lötschbergbahn: Rhonetal mit dem Dorf Balschieder.

Die Bedeutung der Lötschbergbahn ist, wie schon bemerkt, international, wenn sie auch ihrer Lage nach lediglich interkontinental ist. Sie wird dank ihrer Abkürzung eine beträchtliche Verschiebung west- und nordwesteuropäischer Eisenbahnverhältnisse herbeiführen und die zahlreichen Plätze jener Interessenzonen der italienischen Halbinsel bedeutend näher rücken. Ihre Verkehrszone reicht westlich bis nach St. Maurice im Wallis, südlich über Italien hinaus nach Frankreich, sowie im Osten nach Südbösterreich-Ungarn. Überdies wird die Berner Alpenbahn auch den beiden Befestigungsgebieten des St. Gotthard und von St. Maurice dienstbar sein, also eine militärische Bedeutung haben und selbst einem zwingenden Bedürfnis der Landesverteidigung entsprechen. Naturgemäß wird die Lötschbergbahn für die bernischen Lande und vor allem auch für eines der bedeutendsten schweizerischen Touristengebiete, nämlich für das Berner Oberland, von größtem wirtschaftlichem Nutzen sein. Dieses wird durch die Lötschbergbahn unmittelbar

Die neue Linie Frutigen-Brieg steigt, nachdem die Rander auf hohem Viadukt überschritten ist, langsam am Bergeshang empor und macht beim Blausee eine große doppelte Schleife, zum Teil im Rehrtunnel. Wie an der Gotthardroute die Kirche von Wassen, so hat hier der Reisende die romantische Ruine der Felsenburg zunächst über, dann neben und zuletzt unter sich. Vor Randersteg fährt die Bahn, über den Serpentinen der Fahrstraße und über den Randerfällen leicht dahingleitend, quer über den Taliriegel. Auf der ganzen Fahrt fesseln den Blick die eisgepanzerten Bergriesen Altels und Balmhorn, Rinderhorn, die Doldenhörner, die Spitzen der Blüemlisalp, die trohigen Felskolosse der Birre und des Fissstocks, die den Kurort Randersteg umrahmen. Der Haupttunnel durchbricht den Fissstock und unterfährt das Gasterntal und den Lötschenpass, um bei Goppenstein im Lötschental (Wallis) wieder an das Tageslicht zu treten. Oberhalb Goppenstein öffnet sich das Lötschental, beherrscht vom gewaltigen



Lötschbergbahn: Brücke oberhalb Mittelholz.

an eine große transalpine Transitbahn angeschlossen, und seine Verbindungen werden gegen Westen hin in eminenter Weise verbessert.

Welche Zeitgewinne die Lötschbergbahn ermöglicht, zeigt folgende Übersicht: Thun, Spiez, Interlaken liegen Brieg, verkehrstechnisch gesprochen, nach Lötschberg um 170 Kilometer näher als bisher, d. h. um vier Stunden im Express, um fünf Stunden im Schnellzug, um sieben Stunden im Personenzug. Das obere Emmental, Langental, Entlebuch liegt Brieg um 130 Kilometer, das Berner Mittelland, Bern, Oberaargau, Solothurn, Basel um 100 Kilometer (drei Stunden im Schnellzug), das Seeland und der Jura um 80 Kilometer näher, Neuenburg und Teile des Kantons Freiburg um 45 Kilometer. Die gleichen Zeitgewinne fallen natürlich auch für Mailand in Betracht, wie in all den Fällen, da der Gotthard außer Frage kommt. Und diese Abkürzung spielt begreiflich beim Nachrichtendienst eine große Rolle: im Verkehr Paris-Mailand wird gegenüber der Gotthard-Route eine Zeitersparnis von zwei Stunden gewonnen. Selbstverständlich werden durch diese großen Abkürzungen auch die Fahrpreise und die Kosten des Frachtverkehrs wesentlich reduziert werden.

Bietschhorn, zu einem breiten, wunderbaren und urwüchsigen Alpental, das bisher, wie wenige, noch fast völlig unberührt war vom Fremdenverkehr. Unterhalb Goppenstein tritt die Bahn ins Rhonetal ein, 400 Meter hoch über der Talsohle. Ein unvergleichlicher Blick bietet sich dem staunenden Beobachter, ein unvergleichlich schöner Ausblick auf das tief zu Füßen liegende Rhonetal, die herrlichen Berggestalten auf der Südseite des Tales und die zahllosen brauen Dörfer und Hütten mit den weißen Kirchen. Langsam sinkt die Bahnlinie bis gegen Brieg hin, auf zahlreichen großartigen Viadukten die nördlichen Zuflüsse der Rhone übersetzend und in 21 Tunnels die vorstehenden Felszippen der Berge durchbrechend. Schön ist namentlich der Ausblick in der Gegend von Auferberg auf das tiefer unten liegende Visp und die Berge des Nikolettales: Nadelhorn und Täschhorn. Von Brieg führen die Bundesbahnen in wenigen Minuten nach Visp, wo die Wagen der Visp-Zermatt-Bahn nach den Gletscher- und Gipfelregionen von Zermatt und Saas-Fee bereit stehen, während in nordöstlicher Richtung die Poststraße das Goms und die eigenartigen Oberwalliser Dörfer durchzieht, um bei Gletsch am Rhonegletscher den Anschluß an Grimsel- und Furkapass zu vermitteln. Ge-

radeaus in südöstlicher Richtung führt die elektrische Lokomotive durch den 19,803 Meter langen Simplontunnel hinein nach Oberitalien. Die neue Alpenbahn erschließt ganze Talschaften neu dem Verkehr, Juwelen der Alpenwelt bringt sie den Reisenden näher. Die Fahrt auf ihr ist in mehrfacher Beziehung überaus genügsam, so daß der Weg zum Ziele durch sie nicht nur nach Kilometern und Stunden, sondern auch dank der zahllosen fesselnden Ausblicke aus den breiten Wagenfenstern auf die prächtigen Landschaftsbilder aufs angenehmste verkürzt wird. X

### Aktuelles.

**Dr. Alfred von Planta**, zurzeit Vizepräsident des Nationalrates, wurde in letzter Zeit öfters als Kandidat des Bundesrates genannt, obgleich er des bestimmtesten erklärte, nicht kandidieren zu wollen. v. Planta stammt aus Reichenau im Kanton Graubünden, geb. 1857. Er studierte Jurisprudenz in Zürich, Heidelberg, Freiburg i. Br. und Leipzig, promovierte daselbst, ging 1884 als Legationssekretär nach Wien, ließ sich später in seiner Heimat als Advokat nieder und steht seit einer Reihe von Jahren als Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn vor. Schon 1889 wurde er Mitglied des Grossen Rates, den er 1893 und 1897 präsidierte. Dem Nationalrat gehört er seit 1896 an. X

**Rodo von Niederhäusern** †. Mit dem am 21. Mai verstorbenen August von Niederhäusern, 1863 zu Beven geboren, der häufig als Rodo von Niederhäusern oder Niederhäusern-Rodozeichnete, haben die schweizerischen Künstler einen ihrer Besten verloren. Er erlag in München einem Herzschlag, wohin er ein paar Tage vor seinem Tod gereist war, um seine für die schweizerische Abteilung der internationalen Kunstaustellung eingeladenen großen Steinreliefs selbst plazieren zu helfen. v. Niederhäusern, ein Künstler französischer Schule, kam früh nach Genf, wo er seine Studien begann, dann begab er sich nach Paris in die Schule der Schönen Künste, später trat er bei Rodin ein und arbeitete in dessen Atelier acht Jahre. Seit 1885 beschäftigte er die nationalen und internationalen Kunstaustellungen, so in Paris, München und Berlin. Er

debütierte in Paris mit einer seinerzeit großen Aufsehen erregenden symbolischen Darstellung „Lawine“, ihr folgte der „Wildbach“; diese waren als Teile der Alpendichtung gedacht, die seine kühne Phantasie entworfen. Von andern Werken seien noch genannt: „Guerrier suisse“, Dekorationsstücke an den Postgebäuden von Genf und Neuenburg und des Palais Rubine, „Le baiser de Carpeau“, „Les initiés“, die Büsten von Nationalrat Zschokke, Albert Welti, Gynard, Verlaine und Fürst Krapotkin, „L'offrande à Bacchus“, „Le nocturne“, „Adam und Eva“, „L'initiation“, „Faune et Baccante“ und „Le secret“. Zu Genf finden sich u. a. von ihm „La Trinité“ und „L'amertume“, sowie die Büsten von Verlaine und Georges Favon, im Berner Museum seine Hodlerbüste. Wir müssen uns in der „Illustrierten Rundschau“ auf diese wenigen Angaben befränken und darauf verweisen, daß wir 1903, Band VII S. 201 ff. aus der Feder von Dr. Hans Trog eine Würdigung des Künstlers gebracht haben. X

**Zu unsern Bildern.** Als Kopftafel der heutigen Nummer bringen wir eine Gesamtansicht der vom 30. Mai bis 16. Juni in Zürich abgehaltenen Schweiz. Ausstellung für Bäckerei, Konditorei und verwandte Gewerbe, die sehr interessant war und stark besucht wurde. Sie zeigte in reichhaltigen Kollektionen und vorzüglichen Einzelleistungen, daß das schweizerische Bäckergewerbe mit der Zeit Schritt zu halten und sich die Technik in der verschiedensten Form trefflich zunutze zu machen verstand. Das zeigten nicht nur die vielen in Betrieb befindlichen Maschinen zum Kneten, Formen, Teilen, Zerkleinern ic., sondern ganz besonders auch die großen, vom frühen Morgen bis zum späten Abend funktionierenden Bäckereien, die in modernen Betrieben längst nicht mehr mit Holz und Kohle, sondern mit Dampf und Elektrizität geheizt werden.

Die Stadt Zürich veranstaltete am 7. Juni ihren zweiten Kinderhilfstag, der, von schönstem Wetter begünstigt, zu einem prächtigen Volksfeiertag wurde und seinen Veranstaltern brutto gegen 120,000 Franken



Vom Kinderhilfstag in Zürich: Wehntalergruppe. Phot. W. Gallas, Zürich.



Vom Kinderhilfstag in Zürich: Jeder Beitrag ist willkommen. Phot. Willy Schneider, Zürich.

einbrachte, gewiß ein glänzendes Resultat in diesen geld-  
knappen kritischen Zeiten. X

## Verschiedenes.

**Wie Amundsen den Panamakanal eröffnen wird.** Roald Amundsen, der Entdecker des Südpols, befindet sich zurzeit auf einer Vortragsreise durch die Vereinigten Staaten. Der Forscher mutet sich bei dieser Gelegenheit recht erhebliche Anstrengungen zu; denn seine Reiseroute umfaßt im ganzen 150 Städte, in denen er schon Vorträge gehalten hat oder noch halten wird. Ende nächsten Monats dürfte diese Tournee zu Ende sein, und dann kehrt der Entdecker, mit Dollars reich gesegnet, nach Europa zurück. Seine große Nordpolfahrt tritt er im Juni nächsten Jahres an. Die amerikanische Regierung hat ihn eingeladen, dabei mit seiner „Fram“ durch den Panamakanal zu fahren, falls dieser bis dahin bereits für die Schifffahrt eröffnet ist. Es würde so mit dem historischen Fahrzeug die Ehre zuteil, als erstes den neu erbauten Kanal zu passieren.

Amundsen hat das schmeichelhafte Anerbieten der Amerikaner gern angenommen, aber gleichzeitig, was seiner Gerechtigkeit alle Ehre macht, den Entdecker des Nordpols Peary (der sich übrigens jüngst in der Schweiz aufhielt) eingeladen, ihn auf dieser Fahrt durch den Panamakanal zu begleiten.

**Über Zauberbäume** in Belgien veröffentlicht der belgische Botaniker Jean Chalon in einem soeben als Privatdruck veröffentlichten Buche interessante Beobachtungen, die zeigen, welch große Rolle der Übergläubische heute noch in Belgien spielt. Chalon kann eine stattliche Menge dieser Zauberbäume aufzählen. So ist es in vielen flandrischen Dörfern Sitte, daß sich die Bauern ihre Zahnschmerzen mit

hilfe eines Zauberbaumes heilen. Zu diesem Zwecke stehlen sie von irgendwelchem Sarge einen Nagel; den Nagel reißen sie an der frischen Stelle; hierauf geben sie zu dem Zauberbaum, treiben das Eisen tief in die Rinde hinein und machen sich schleunigt aus dem Staub. Denn es ist, als wenn sie dem Baum ihr Zahnschmerz heimtückisch übertragen und sich bei diesem geistreichen Versuch nicht ertappen lassen wollten. So kann man in allen Orten des Landes Bäume treffen, die dicht mit Nägeln bepickt sind. Besonders heilkraftige und berühmte Zauberbäume tragen Tausende von Nägeln, so die Linde von Gilli, in deren Rinde mehr als 70,000 Stück eingehämmert sind. Aber man heilt sich bei den Zauberbäumen nicht nur von Zahnschmerzen, sondern auch von allerhand anderem Sichtum, von Gelfchwüren, Augenkrankheiten, von Rheumatismus und Kinderlosigkeit. In der Kämpfe bei Antwerpen hängen die Landleute den Bäumen ihre Sumpfieber an, und sie glauben felsenfest, daß sie mit einem Nagel auch ihr Leiden in den Stamm der Eiche hämmern können. Und zu den Nägeln kommen noch Verbandzeug, Watte, Salbentöpfe, allerhand Medikamente und sogar Zeichen vom erkrankten Leib, die dem Zauberbaum überliefern werden. So heilt man sich, indem

man den Baum überlistet, man erlangt aber auch die Gesundheit, indem man dem Baum schmeichelst, indem man ihn mit Güte überhäuft. Er kann Gesundheit schenken, wenn der Landmann ihm das Beste seines Besitzes darbringt, und so ist es gar nicht selten, daß die Zweige und die Blätter bei einem Bittgebet mit frischer Butter oder Milchrahm eingerieben werden. Die Frauen und die Mädchen stehen mit ihrem Zauberbaum in sehr intimem Verhältnis. So geschieht es, daß sie, gleich den Negerinnen des düstersten Afrika, sich ihren Sonderheiligen von dem Holze schützen lassen. Dieser Heilige wird bald gut behandelt, bald schlecht. Erfüllt er nicht die Wünsche seiner Trägerin, so muß er oft arg büßen und wird so lange auf den Kopf gestellt, bis er sich zu energischerer Hilfe entschließt. Besonders unangenehm ergeht es jedoch den Töchtern, die für die jungen, heiratslustigen Mädchen einen Ehemann besorgen sollen. Die Jungfrauen stechen ihm eifrig Nadeln in die Nasenlöcher, und der Glaube lebt unter ihnen, daß ihnen bei einiger Be- harrlichkeit in diesem Spiel der ersehnte Bräutigam eines Tages wirklich begegnet.

**Eine vergessene Jahrhundertfeier.** Die Tagespresse zeigt uns oft genug, wie eifrig Forscher seit Jahr und Tag an der Arbeit sind, in irgend einer Materie einen hundertjährigen Gedenktag auszugraben, und doch hat die erinnerungsfähige Welt einen Jubiläumstag vergessen, nämlich den des Kaschmirschals. Jemand ein eifriger Sucher hat herausgefunden, daß es der 3. Mai 1813 war, da zum ersten Mal eine Dame den indischen Schal bei einem Fest in den Tuilerien trug und damit für mehr als fünfzig Jahre eine Revolution in der Frauenmode hervorrief. Zu jener Zeit war es eine wichtige Sache, seiner Frau einen solchen aus der feinsten und weichsten tibetanischen Ziegenwolle gewebten indischen Schal kaufen zu können, und dieser kost-

spielige Luxus wurde bald so unentbehrlich, daß die Industrie eine billigere Nachahmung, den „französischen Schal“, schaffen mußte, damit auch die weniger Bemittelten in den Stand gesetzt wurden, mit der Mode zu gehen. Madame de Bavrienne, eine deutsche Dame, die durch Heirat an den Hof Napoleons gekommen war, lancierte die neue Mode, und ihr ist es in erster Linie zu verdanken, daß der Kaschmirschal für die Frau so wichtig wurde wie heutzutage das Perlenkollier. Man gab den Schal sogar an Stelle des Ringes als Brautgeschenk, und die reichsten Damen legten sich eine Kollektion von drei oder vier Stück in den verschiedensten Farben und Mustern zu. Zum Glück war die Mode zur damaligen Zeit noch nicht so launisch und wechselnd wie heute. Ein Kaschmirschal war mehrere Jahre zu gebrauchen, und wenn er abgenutzt war oder aufgehört hatte zu gefallen, machte man aus ihm noch Kleider, Männergilets und Uhrketten. Aber auch so war der Ankauf eines Schals für Männer und Liebhaber unter Umständen ruinös; sie sahen ihre Frauen nicht ohne Schrecken in die Rue Richelieu gehen, wo sich das größte persische Geschäft befand, das die schönsten Kaschmirkollektionen hatte. X



† Bildhauer Auguste de Niederhäusern-Nodo (1863—1913).