

# CK's corner

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - **(1931)**

Heft 504

PDF erstellt am: **25.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ments emportés par lui, on pourrait en tirer des déductions précises.

En tout cas on ne se trompe guère en admettant que le rayonnement cosmique, l'ionisation de l'air et sa composition aux hautes altitudes font l'objet essentiel des préoccupations du professeur Piccard.

Il est un point sur lequel il est bon d'insister : le savant explorateur de la stratosphère ne s'est préoccupé à aucun degré de battre un record d'altitude. Il les a tous battus, c'est entendu, mais ce n'est pas là ce qu'il cherchait.

Qu'il ait su prévoir tous les dangers et que ses mesures de précaution aient été bien prises, c'est ce que prouvent le succès de l'expérience et l'atterrissage des deux hommes sains et saufs après un séjour prolongé entre 10 et 16,000 mètres d'altitude.

Les principaux dangers étaient l'éclatement du ballon et celui de la sphère d'aluminium hermétique par suite de la diminution de la pression extérieure et de l'augmentation correspondante de la pression intérieure.

Le premier a été conjuré grâce à la suppression du filet et au gonflement incomplet du ballon. Au fur et à mesure de l'augmentation d'altitude, le gaz hydrogène emporté dans une enveloppe hermétique gonflée au septième de sa capacité seulement, se dilatait, et ce n'est qu'à l'altitude de 16,000m. que le ballon s'est trouvé complètement gonflé. Occupant alors un volume sept fois supérieur à celui qu'il avait au départ, le gaz a conservé sa puissance ascensionnelle au milieu d'un air raréfié au dixième de la densité qu'il a au niveau de la mer.

Il avait été paré au danger d'éclatement de la nacelle par l'épaisseur de la coque d'aluminium et par la forme sphérique. Des expériences de laboratoire très sérieuses avaient prouvé la force de résistance de la coque à la pression intérieure.

Le danger de gel : le thermomètre, dans la stratosphère, descend jusqu'à 55 et 60 degrés au-dessous de 0. Piccard y avait paré en peignant sa sphère métallique en noir mat d'un côté et en blanc brillant de l'autre. Un mécanisme ingénieux lui permettait d'exposer constamment à la radiation solaire le côté peint en noir mat, et le résultat a été, paraît-il, que même aux plus hautes altitudes, les aéronautes ont eu trop chaud!

Le problème de l'air respirable avait déjà été résolu pour les sous-marins.

Restait le danger d'atterrissage trop brusque. L'idée ingénieuse de Piccard a été d'emporter un lest très lourd sous un petit volume : du plomb en poudre. Et, en fait, grâce à cette précaution, l'atterrissage a pu se faire dans de bonnes conditions, sans que la nacelle et les instruments qu'elle contenait aient souffert. Il n'est donc pas exagéré de parler de réussite complète.

Le *Soir*, de Bruxelles, donne, du reste, au sujet des conditions de l'ascension, des détails précis que nous reproduisons ci-dessous.

Leur projet (celui de M.M. Piccard et Kipfer) consiste à atteindre l'altitude de 16,000 mètres pour y tenter diverses expériences, dont la plus importante consiste dans la mesure du rayonnement cosmique en fonction de l'altitude et en fonction de l'épaisseur de l'écran de plomb entourant l'appareil de mesures. Ils se proposent également de procéder à la mesure de l'ionisation de l'air et du champ électrostatique et à d'autres investigations que leur a demandées le célèbre physicien allemand Einstein.

Pour réaliser ce projet, M. Piccard a fait construire — grâce au Fonds national de recherches scientifiques — un énorme ballon de 30 mètres cubes. Ce ballon, qui n'a pas de filet, se distingue, par ailleurs, des aérostats ordinaires par sa nacelle, qui consiste en une sphère hermétique d'aluminium d'un diamètre de 2 m. 10 et dont la paroi a 0m0035 d'épaisseur. A l'altitude de 16,000 mètres, la pression atmosphérique est réduite à 0.1 atmosphère. Mais la pression intérieure de la cabine étant ramenée à 0,650 atm. — pression très supportable pour l'équipage — la coque métallique n'a à supporter qu'une pression de 0.55 pour 2 atm. au banc d'essai. L'intérieur de la cabine a été spécialement aménagé pour emporter de nombreux appareils scientifiques.

Etant donné que c'est pour soustraire les aéronautes au froid et à la pression atmosphérique, mortelle à cette altitude, qu'une sphère a été construite, la grave question de l'aération a été résolue au moyen d'un appareil régénérateur d'air comme il en existe dans les sous-marins et qui, à volonté, dosera justement l'atmosphère ambiante de la quantité d'oxygène nécessaire tout en absorbant l'acide carbonique et les autres gaz toxiques de la respiration.

Notons également que, pour éviter les grands froids ou la chaleur, la sphère est peinte moitié en noir moitié en blanc et qu'une hélice extérieure peut la faire tourner de façon à ce qu'elle absorbe ou qu'elle résorbe les rayons solaires.

A départ, le ballon n'est gonflé qu'à un septième — 2,000 mètres cubes — de son volume total; le gonflement de l'enveloppe doit s'opérer au fur et à mesure de l'ascension, par suite de la dilatation du gaz hydrogène résultant de la raréfaction de l'air.

La Tribune de Genève.

Ed. C.

## SWISS RIFLE ASSOCIATION.

We are informed that a special competition for the "Donegal" Badge and the "Bell" Medal will be held at the Shooting Range on Saturday and Sunday, June 20/21st. It has been arranged that these trophies, which secure special privileges at the Bisley Meeting to the respective winners, will be handed over on Sunday evening, 21st inst.

As in previous years Season Contests will take place on both the 100 yards and 300m. targets, and for which the Entrance Fees payable by the competitors are 10/6 for each category. Application for this contest after August 1st cannot be entertained.

The S.R.A. intends to make special efforts to arrange an attractive Meeting of a patriotic character on Saturday, August 1st to which all Members and friends will be cordially invited.

## AN ANNIVERSARY.

On June 14th, it was 40 years ago since the terrible Railway disaster happened at Münchenstein; it was the most serious railway accident which ever occurred in Switzerland, causing the loss of 73 lives.

The passenger train No. 174 of the Jura-Simplon Railway consisting of two locomotives and thirteen carriages, left Basle on June 14th, 1891, at 2.20 p.m. with about 540 passengers, who were on the way to Münchenstein to attend a local singing competition. When the train, which was heavily loaded, arrived at the bridge outside Münchenstein, the same suddenly collapsed, and the two locomotives, together with four carriages containing about 210 passengers, fell in the river Birs, which is about 2m. in depth at that spot. Another carriage with fifty excursionists was suspended over the river, five wagons with 280 passengers remained on the track.

This accident caused a great commotion throughout Switzerland, and the festivities at Münchenstein came to an immediate close. On the day of the disaster fifty bodies were taken from the river, and 19 bodies were extracted from the débris during the following days. Ten days after the accident bodies were still found miles away from the spot, having been washed down the river.

Whole families were wiped out altogether. Over 114 persons were more or less seriously injured. An investigation proved that the construction of the bridge did not allow for such heavy traffic, it was built in the year 1874/75 and the iron construction was supplied by a foreign firm.

## FROM OUR WATCH TOWER.

### A REMARKABLE ANIMAL.

A prominent member of our colony is the owner of a dog which has suddenly developed a liking for razor blades. When we were informed of this quite abnormal taste, we somehow hesitated to quote the news on to our readers, as even a "Bernois" knows by now that the 1st of April has passed; but we received such assurance from an independent quarter that we feel we ought to acquaint our friends of this fact.

Those of our readers, who are in possession of old razor blades (we are not quite sure whether he eats also rusty ones) are requested to communicate with us, when we will supply them with the address of the owner.

Our camera man is anxious to obtain a picture of this animal, which we are assured is a pedigree one, and is not a fugitive from the Islington World's Fair, but our reporter is somehow nervous to get near "Gilette" (this is the name, which we think, ought to be given to the dog) as he might leave some rather cutting marks on the legs of the member of our learned staff.

### "GONE" BUT NOT FORGOTTEN.

A car, belonging to a very popular member of the colony disappeared most mysteriously from outside an establishment in Charlotte Street, where the owner was on a business errand.

Great consternation prevailed, not so much about the car, that was a minor detail, but to the fact, that the vehicle contained the weekend shopping which the dutiful husband was supposed to take home. The police were informed, and no doubt set to work promptly but, that night our friend had to return to his abode minus a car, and minus his Sunday dinner.

Early next morning a ring on the telephone informed the owner, that the car had been found abandoned somewhere in the London district, and quite in good order, but that the provisions, with the exception of a parcel of sausages, had disappeared.

We are not informed which news pleased the owner more, the recovery of the car or the sausages, but we are somehow inclined to think that the leaving of the sausages is hardly a compliment to the supplier of same. Perhaps our friend could prevent his car being "removed" in future by putting the sausages around the bonnet.

## CK's CORNER.

I want to congratulate the authors of "Die Engländer am Zuercher Sechseleuten" on the articles which have appeared recently in the S.O. If anything I may say will encourage them, I hope they will send the Editor another contribution, for undoubtedly they have the gift of descriptive writing, by no means an easy accomplishment.

If I may be allowed one word, I would recommend them to be careful in the use of metaphors.

I congratulate them all the more as I know how difficult it is to find a subject about which to write. Truly it is impossible to please everyone, but some day I am really going to make an effort and endeavour to write a serious article just to prove that I can do so. The other day I received the following poem, needless to say it was sent anonymously.

### LE BON MOT.

Le Pontificateur parlant au Pédagogue  
Lui dit je vous en prie ne prenez pas de drogue.  
De quoi vous plaignez-vous, d'avoir un cor au pied,  
Le moyen de guérir est de marcher nu-pied.  
Vous n'avez pas raison d'accuser la nature  
Le mal dont vous souffrez vient de votre chaussure.

Notre fin Pédagogue de ce trait fut surpris  
Il ne le croyait pas donné de tant d'esprit;  
L'effet en fut si grand qu'il tomba sur son derrière.  
Oh! dit-il, cette fois je me sens vaincu;  
Mais ne vous vantez pas de m'épater toujours  
Car de l'esprit aussi j'aurai un de ces jours.

I feel properly humbled although I must confess that some of the rhymes are distinctly ..... weak. In these days of "vers libre" I suppose such liberties are considered permissible, but it is interesting to turn to the lighter forms of verse or lyrics such as the ballade, rondeau, rondel, pantoum, triolet, villanelle, etc., which depend for their success on a strict attention to rhyme and to certain rules of construction. An interesting little book on the subject was published over 30 years ago by Gleeson White, which gives the rules of construction and examples thereof.

As their names imply, most of these forms of verse were used by French poets and date back as far as the 13th, 14th and 15th centuries, but many English poets, Swinburne, Andrew Lang, Austin Dobson, Edmund Gosse and others have made use of them. It would take up too much space to give details of the exact form of each but it may be said generally that each has a fixed number of lines and a fixed sequence of rhyme. Words of distinct spelling, but identical sound, as "sail" and "sale" must not be used and no syllable once used as a rhyme can be used again for that purpose throughout the poem, not even if it be spelt differently while keeping the same sound; nor if the whole word is altered by a prefix. The syllable that rhymes must always be a new one both in sense and sound.

The strict observance of these rules makes the composition of one of these forms of verse a most interesting mental exercise equal to the joys of solving cross-word or jigg-saw puzzles.

The following is an example of a Villanelle and will give an idea of the necessities of form and rhyme. It consists of nineteen lines divided up into six verses of which the first and third lines form the key lines while the second lines of each verse must rhyme.

### VILLANELLE.

(To a successful but vainless pugilist).

The ladies after me do fly  
For this I'm always very glad  
For now a gentleman am I.

My friends often at me do cry  
And say that I am passing mad  
The ladies after me do fly.

At times, I wear my hat too high  
And that indeed is truly sad  
For now a gentleman am I.

To win a fight I likewise try  
Yet even now, as when a lad  
The ladies after me do fly.

Sometimes I wish that I might buy  
Good manners, if they could be had  
For now a gentleman am I.

And when it comes that I must die,  
No one shall say it is too bad  
The ladies after me do fly.

For now a gentleman am I.

### "FUNNY CUTS"

The driver of a ballast lorry which had come to grief wanted to report the collapse to his employer. Going to a call box, he asked the operator for "Heelum 9207."

"What exchange?" came the reply.

"Heelum."

"Would you mind spelling it, please. A for Athur, B for Bob, and so on."

"Yus," said the driver. "E for 'Erbert, that's me, A what the horses eat, L where yer goes to, I what yer sees wiv, N what lays the eggs and G for gorbliney."