

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 15 (1911)

Rubrik: Illustrierte Rundschau

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

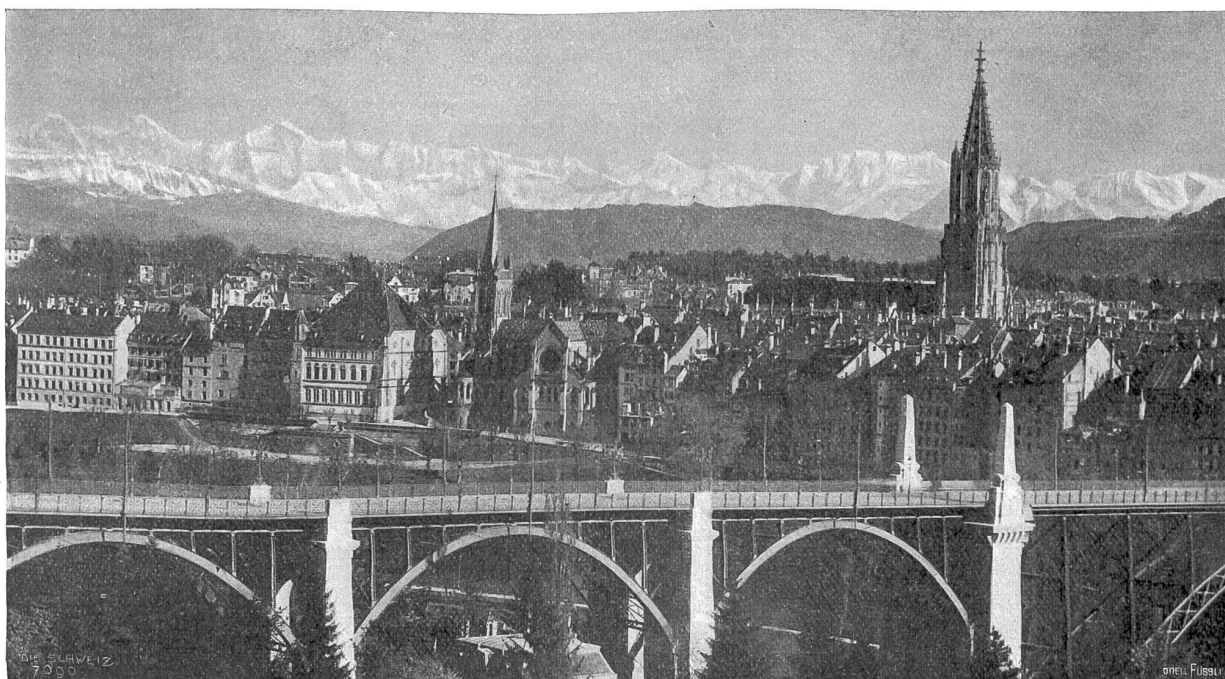
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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



Panorama von Bern mit der Kornhausbrücke. Phot. H. Lunte, Zürich.

Politische Uebersicht.

Wir haben ein Loch mehr durch unsere Alpen geschlagen; doch diesseits und jenseits ist gut Schweizerland, und keine internationale Konferenz wird uns vorzuschreiben haben, wie oft und mit wieviel Zügen wir durch den Tunnel fahren dürfen. Glück auf dem Löttschberg! Glück auf dem Berner Staatsgedanken, der kraftvoll und zielbewußt auch heute noch Großes zustande bringt.

Düre Löttschberg,
Seit der Mani,
Mani düre,
Und das mani.

So lautete schon 1906 eine Inschrift am eidgenössischen Turnfest in Bern, und sie hat recht behalten.

Im Kanton Zürich tobte ein wilder Streit um den Proporz. Dem Bauern hat man das Gruseln vor ihm beizubringen gewußt, als brächte ihm der Proporz den Stallvogt, den katholischen Pfaffen und die Anarchisten ins Haus, und da schrieb er denn begreiflicherweise mit beiden Händen Nein. Es muß alles seine Zeit haben, und auch die politischen Notwendigkeiten brauchen ihre Jahre zum Reifen. Schwerlich aber wird es der letzte Besuch gewesen sein, den der Proporz dem Zürcher Bauern abgestattet hat, und wer weiß, ob er nicht das nächste Mal bessere Aufnahme findet.

Die Bundesversammlung hat uns inzwischen mit einem neuen Bundesrat beglückt. In Ständerat Dr. Arthur

Hoffmann von St. Gallen hat der allzu früh entschlafene Bundesrat Dr. Brenner einen würdigen Nachfolger gefunden, dem das Vertrauen aller Parteien bei seinem Amtsantritt entgegenkommt. Er wird viel Arbeit finden im Bundeshaus

* Zürich, Mitte April 1911.

und dem hohen Kollegium unserer Bundesmagistraten einen sehr schätzenswerten Zuwachs an Geist und Initiative bringen.

Der Frühling naht, und Zeppelin fliegt wieder. Wir nehmen's für ein gutes Zeichen, daß auch der Sommer nicht mehr ferne ist und die garstige Zeit der Biße ihrem Ende entgegengeht. Möge dem unermüdlichen Segler der Lüfte nach dem lehtjährigen dreimaligen Mißgeschick wieder ein Jahr des Triumphes und Erfolges beschieden sein!

Leider hat sich auch die Politik der Axiatik zu bemächtigen gewußt oder vielmehr im Gewande der Politik der ordinärste Konkurrenzneid. Weil der europäische Rundflug über Berlin vom „Journal“ und nicht vom „Matin“ arrangiert worden war, heßte der „Matin“ voll Gift den Chauvinismus gegen das Unternehmen und brachte es zu Fall. Die Gefahr der deutschen Spionage, so albern sie ist, erwies sich doch eindrucksvoll genug, um den Flug nach Berlin unmöglich zu machen.

Das deutsche Kronprinzenpaar ist in Rom zu den Jubiläumsfestlichkeiten eingetroffen, nachdem es auf



Bundesrat Dr. Arthur Hoffmann.

Korfu das Wiedersehen mit den kaiserlichen Eltern gefeiert hatte. Daß die Italiener mit der kronprinzlichen Stellvertretung nicht völlig einverstanden sind, haben sie in Venedig unlängst deutlich gezeigt, indem ihre Blätter von der Anwesenheit des Kaiserpaars so gut wie keine Notiz nahmen.

Die tschechische Obstruktion hat das österreichische Kabinett genötigt, das Abgeordnetenhaus aufzulösen, und für die nächsten drei Monate bis zu den Neuwahlen mag es nun lebhaft genug

zugehen in österreichischen Landen. Es wird nach alter Uebung Tote und Verwundete geben, bis das hohe Haus glücklich wieder beisammen ist, und vergebens werden sich spätere Geschlechter den Kopf zerbrehen, was bei den unglücklichen Opfern des Wahlkampfes der Grund gewesen sein mag, sich für seine Abgeordneten totschlagen zu lassen. So weit wie sie werden die zürcherischen Wähler die Hingabe an ihre Kantonsräte am 30. April gewiß nicht treiben.

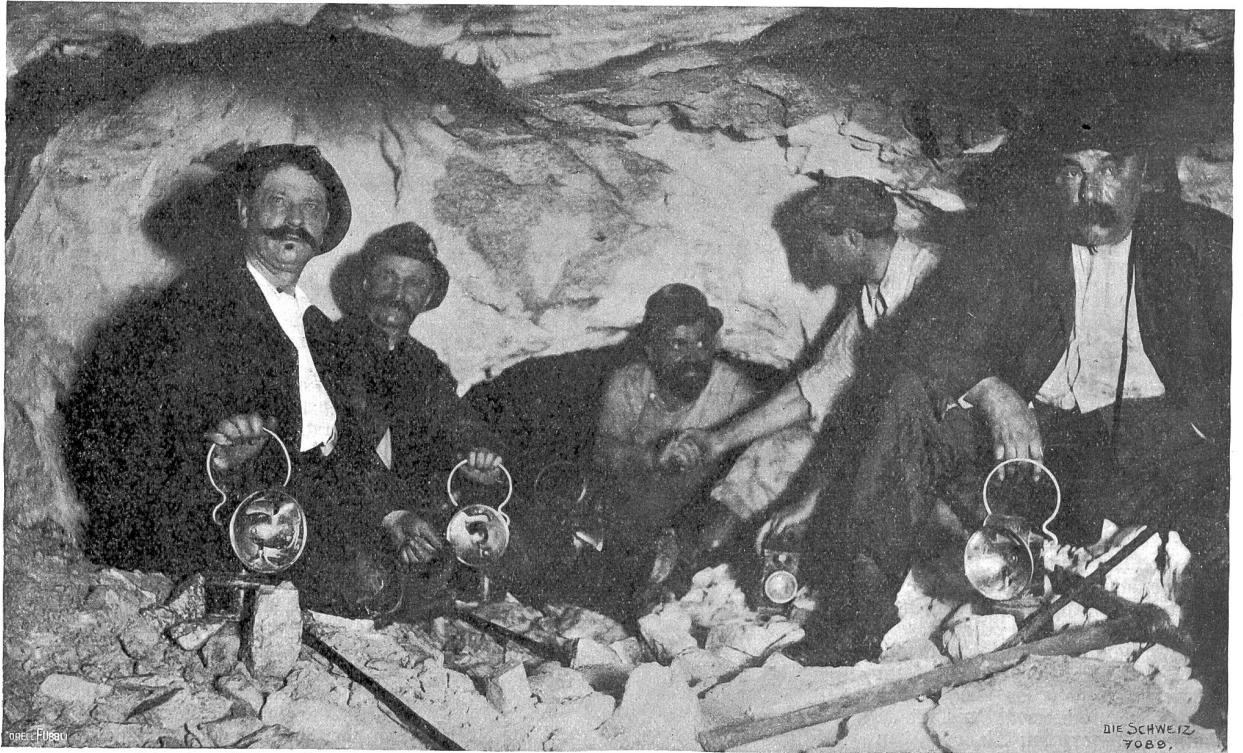
Totentafel * (vom 24. März bis 8. April). In Glarus ist am 24. März Herr Schulpräsident J. Jenny-Studer gestorben, der in verschiedenen Stellungen seiner Vaterstadt und dem Heimatkanton die hervorragendsten Dienste geleistet hat. In Wabern bei Bern entschlief gleichen Tages nach langem Leiden Herr Philippe Gosset, am 27. März in Schaffhausen Herr alt Bezirksrichter Georg Rüger.

Bern verlor am 30. März an Adolf Simon-Bourgeois, Amtsnotar und Sachwalter, einen Mann von hohem Ansehen und allgemeinem Vertrauen und am 4. April in dem als Leichnam aus der Zähl gezogenen Niklaus Burri den sehr schwer zu ersetzenden Verwalter der Strafanstalt St. Johannsen, der auf einen zwanzigjährigen Staatsdienst zurückblicken konnte.

Bundesrat Dr. Arthur Hoffmann.

Als Dienstag den 4. April um die Mittagsstunde in St. Gallen die frohe Kunde eintraf, daß soeben in Bern ein St. Galler Stadtkind, Ständerat und Advokat Dr. Arthur Hoffmann, als Nachfolger Bremers zum Mitglied des Bundesrates gewählt worden sei, da donnerten Salutsschüsse von den Höhen herab, und mit Windeseile wurde das frohe Ereignis im ganzen Kanton

Hoffmann nach langer Frist einen Vertreter in der obersten Landesbehörde, und das glänzende Wahlergebnis zeigt, daß keine günstigere, keine zugkräftigere Nomination aufgestellt werden konnte und daß hier in allererster Linie lediglich der Wert der Persönlichkeit den Ausschlag gab. „Bei seiner Wahl,“ schreibt das St. Galler Tagblatt, „handelte es sich um keine st. gallische, sondern um eine eidgenössische Kandidatur, und seine Wahl ist eine eidgenössische Tat. Der Einmütigkeit,“ fährt das zitierte Blatt fort, „mit der diese Kandidatur sozusagen von der



Unternehmer Wiriol. Unternehmer Prud'homme. Oberingenieur Moreau. Oberingenieur Rothpletz. Generaldirektor Zürcher.
Die Durchschlagsöffnung vom Nordfelsen aus, am 31. März 1911. Phot. Ing. O. Caspari.

bekannt. Denn St. Gallen hat volle 36 Jahre pausieren müssen, bis ihm wieder eine Vertretung in der obersten Landesbehörde zufiel. 1875 schied der aus Altstätten gebürtige Dr. Wilhelm Näff, der seit dem Bestehen des neuen Bundesstaates der Behörde angehört hatte, nach 27jährigem Wirken aus dem Bundesrat aus, um die letzten Jahre seines Lebens in Ruhe in seiner Heimat zu verbringen. 1881 fiel zwar die Wahl bei einer neuen Vakanz auf den Vater des neuen Bundesrates, auf den damaligen Ständerat Karl Hoffmann. Dieser aber lehnte die Wahl ab, und an seiner Statt zog dann nach komplizierten Wahlkompromissen der Waadtländer Ruchonnet in den Bundesrat ein. Nunmehr erhält St. Gallen durch Ständerat Dr. Arthur

Hoffmann nach langer Frist einen Vertreter in der obersten Landesbehörde, und das glänzende Wahlergebnis zeigt, daß keine günstigere, keine zugkräftigere Nomination aufgestellt werden konnte und daß hier in allererster Linie lediglich der Wert der Persönlichkeit den Ausschlag gab. Die Mitglieder der Bundesversammlung mußten ja auch die staatsmännische Persönlichkeit des Gewählten, die seine Kandidatur dem ganzen Volk als die gegebene erscheinen ließ, aus eigener Erfahrung am besten zu schätzen wissen, und sie haben sie durch die Tat der Wahl auch voll gewürdigt. Alle regionalen und parteipolitischen Ansprüche, die sonst jeweilen bei solchen Wahlen sich gerne in den Vordergrund drängten, haben sich vor der Selbstverständlichkeit der Kandidatur Hoffmann zurückgezogen. Dessen darf man sich in gleicher Weise in persönlicher wie grundsätzlicher Hinsicht

freuen. Diese Gemut ehrt den Gewählten selbst ebenso sehr wie seinen Wahlkörper, der die in ihm wohnenden verschiedenen parteipolitischen und kantonalen Interessen überwunden hat."

42 Ständeräte und 154 Nationalräte waren bei der gemeinsamen Sitzung anwesend. Von 196 ausgeteilten Stimmzetteln gingen 195 ein, von denen 3 leer waren, 186 den Namen

Arbeit über die Lebensversicherung zugunsten Dritter. Noch im gleichen Jahr trat der junge Rechtspraktikant in das Advokaturbüro seines Vaters ein, das er nach dessen Tode bis heute seit etwa zehn Jahren gemeinsam mit Nationalrat Dr. Forrer weiterführte. 1886 sandte ihn seine Heimatgemeinde in den St. Galler Großen Rat, den er 1892 und 1896



Oberingenieur Moreau.



Oberingenieur F. Rothpletz.

von Ständerat Hoffmann trugen, 6 auf fünf andere Mitglieder des Rates fielen. Mit Beifall wurde das Resultat der Wahl entgegengenommen, nicht minder das kurze Dankeswort des Gewählten, mit dem er die Annahme der Wahl erklärte und die Versicherung abgab, daß er jederzeit bestrebt sein werde, in schlichter, unverdrossener Arbeit seine Pflicht zu tun und dabei das Wohl des ganzen Landes im Auge zu behalten. In einer dem Wahllast sofort folgenden Sitzung des Bundesrates wurde Bundesrat Dr. Hoffmann, wie vorauszusehen war, das Justiz- und Polizeidepartement zugewiesen, dessen Funktionen er Anfang Mai übernehmen wird.

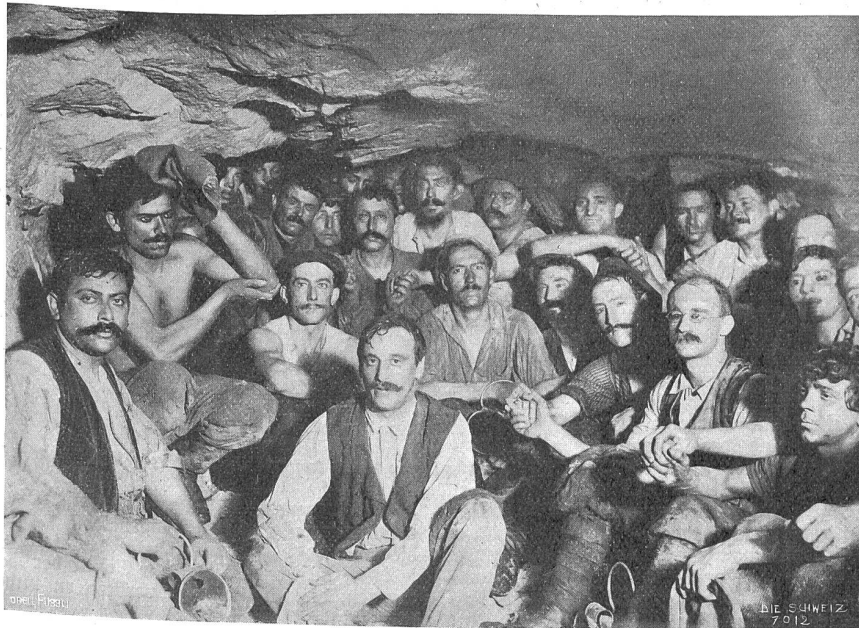
Ueber seinen Lebenslauf seien in aller Kürze folgende Angaben gemacht: Geboren 1857, studierte Arthur Hoffmann in Genf, Leipzig, Straßburg, München und Zürich Jurisprudenz und promovierte 1880 an letztgenannter Universität mit einer

präsierte. Das Präsidium des Ständerates, dessen Mitglied er 1896 wurde, fiel ihm für die Zeit von 1902 bis 1903 zu. 1902 portierte ihn die liberale Partei seines Heimatkantons als Regierungsrat, doch blieb er gegenüber der Allianzpartei in Minderheit. Eine Reihe wichtiger und schwieriger Geschäfte wurden im Ständerat dem vielbeschäftigten Juristen anvertraut, so die Referate über den vielbestrittenen Simplonvertrag, über die Militärorganisation und die Vereinheitlichung des Zivilrechtes.

Im Militär brachte es Dr. Hoffmann bis zum Infanterieobersten; bis 1901 kommandierte er die XII. Infanteriebrigade, ließ sich aber dann unmittelbar vor seinem Avancement zum Divisionär wegen Arbeitsüberhäufung zur Disposition stellen.

Möge es dem jüngsten Bundesrat vergönnt sein, eine lange Reihe von Jahren auf höchstem Posten im Dienste des Vaterlandes tätig zu sein!

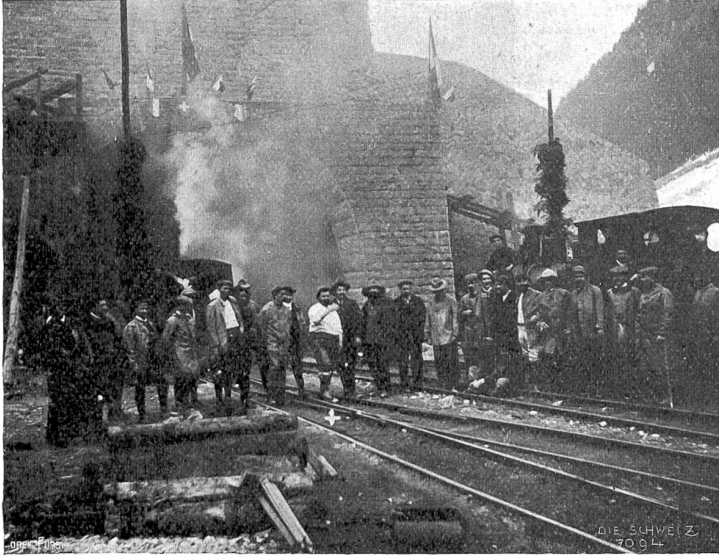
W. B.



Calparis. Ratjen.
Die letzte Schicht des nördlichen Vortriebs. Phot. Ing. O. Calparis.

Der Durchschlag des Löttschbergtunnels.

Freitag den 31. März, früh 3 Uhr 50 Minuten, erfolgte in der Tiefe des Löttschberges der seit einer Woche von Ingenieuren und Arbeitern fieberhaft erwartete Durchschlag des Löttschberg-



Südportal des Löttschbergtunnels. Phot. W. Zollinger, Zürich.

tunnels, an dessen Durchbohrung seit 15. Oktober 1906 von Randersteg auf der Nordseite und Goppenstein auf der Südseite aus eifrig mit Tausenden von Arbeitern gearbeitet worden war. Interessant dabei ist, daß der Löttschbergtunnel im eigentlichen Sinne des Wortes *d u r c h b o h r t* wurde, während es sich beim Gotthard und beim Simplon um eine Durchsprengung handelte.

Schon seit mehreren Tagen hörten die Mineure vor der Stollenbrüst auf der Nordseite deutlich das Arbeiten der Bohrmaschinen auf der Südseite, und nach jeder alle vier Stunden erfolgenden Sprengung vernahm man das Geräusch des nachbarlichen Vortriebes mehr und mehr. Schon für den 30. März rechnete man mit dem Durchschlag; doch enttäuscht kehrten die drei Schichten dieses Tages nach achtfündiger Arbeit jeweils zurück, da das letzte Stück trotz allem Vordringen noch immer nicht fallen wollte. Kurz vor Mitternacht des 30. März begaben sich dann die Ingenieure von beiden Seiten und die Mitglieder der Unternehmung sowie der Generaldirektion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft „vor Ort“, um nunmehr daselbst mehr als 7000 Meter bergwärts den großen Moment zu erwarten. Die erste Sprengung des Freitags, die am Morgen um zwei Uhr erfolgte, enttäuschte zwar; man hatte mit ihr bestimmt den Durchschlag der noch etwa vier Meter dicken Wand erwartet; doch gingen (von den Mineuren wohl in der großen Aufregung nicht ganz korrekt vorbereitet) von den sechzehn Sprengschüssen nur fünf los, sodaß der Gewinn dieser Sprengung nur unbedeutend war. Ein kurz vorher eingesetzter Sondierbohrer drang 3 m 50 cm ein, ohne die letzte Wand zu durchbohren. Sofort nach der Sprengung wurde mit dem Schuttern der abgeprengten Masse begonnen und nachher sofort wieder mit neuen Bohrungen eingeleitet. Da drang, wie dem Schreiber dieses Artikels unmittelbar nach dem Durchschlag einer der Ingenieure schilderte, plötzlich von der Südseite her ein langer Bohrstaß durch das kurz vorher von den Mineuren der Nordseite gebohrte Sondierloch ein, der durch Zufall diesen Weg gefunden hatte; das war genau zehn Minuten vor vier Uhr.

Deutlich hörte man in dem Moment, als der Stahl zurückgezogen wurde, den Ruf der Goppensteiner: *Forata la galeria!*

Durch das enge Bohrloch verständigten sich die beiden Schichtingenieure durch Zuruf über die Fortsetzung der Sprengarbeit, und Randersteg wurde bestimmt, die letzten Patronen abzuschließen. Als sinnigen Gruß schoben die aus dem Süden eine Kelle nach dem Norden, und alsdann folgte ein Meterstab, die Tiefe der letzten Scheidewand zu messen; 80 Zentimeter bis 1 Meter betrug noch ihre Stärke. Mit einer letzten Sprengung mußte sie also fallen. Schüsse von 50 bis 60 Zentimeter Länge wurden bestimmt, die Bohrmaschine aufs neue in Tätigkeit gesetzt und unter ungeheurer Spannung die letzte entscheidende Etappe des Durchschlages erwartet.

Der Mineur-capo Giorgi setzte die letzte Zündschnur in Brand, und die Mannschaften im Süden und Norden eilten etwa zweihundert Meter zurück. 4 Uhr 50, innerhalb weniger Sekunden, gingen alle neun Schüsse los. Zum letzten Mal wartete man in tiefer Dunkelheit zehn Minuten ab; dann drang man vor, an der Spitze Ober-Ingenieur Rothpleß von der Nordseite mit seinen Ingenieuren und die Mineure, nackt bis zum Gürtel, hintennach drängten die Arbeiter der Wand entgegen. Ein Loch, vier bis fünf Quadratmeter groß, war an ihrer Stelle, durch das im weißen Leibchen Ober-Ingenieur Moreau von der Südseite froh; er eilte auf Rothpleß zu, umarmte ihn und küßte ihn auf die Wangen. Ingenieure und Arbeiter drängten nach, und eine herzliche und ergreifende Begrüßung fand im engen Raume statt. Alles schüttelte sich die Hände, und die italienischen Arbeiter gingen von Mann zu Mann, mit Handschlag und Kuß ihre Begeisterung auszudrücken. Ein paar Flaschen Sekt wurden die Hälse gebrochen und der Trunk von Hand zu Hand gereicht, nachher eine Gruppe Ingenieure um das Loch placiert und mit Blitzlicht photographiert. Mit jubelndem Zuruf nahm man voneinander Abschied und zog sich gegen Nord und Süd zurück, um nach der entscheidenden Schicht der Morgensterne entgegenzufahren.



Bohrmaschine durch komprimierte Luft getrieben. Phot. W. Zollinger, Zürich.

Beim Morgenrauen lösten sich die ersten Tageschichten ab. Jubelnd wurden die Durchschlagshelden empfangen; still aber zog die folgende Schicht ins Innere des Berges, der vom Schicksal lediglich bestimmt blieb, den Schutt der Vordermänner abzuräumen, die Fahrbahn zu verbreitern und die beiden Geleise zu verbinden.

Daß die Ingenieurwissenschaft und Technik bei diesem Tunnelbau neue Triumphe gefeiert hat, zeigen die Durchschlagsresultate; denn bei einer Gesamtlänge von 14,606 Meter (mitgerechnet zwei kurze, angelegte Vorstücke bei den beiden Portalen, die der Lawinengefahr wegen im Laufe des Baues nötig wurden), betrug die gesamte Differenz 42 cm, 10 cm in der Höhe, 32 cm in der Achse. Dieses Resultat gewinnt noch ganz wesentlich an Bedeutung, wenn man bedenkt, daß der Löttschbergtunnel der erste größere Tunnel ist, der drei Kurven aufweist, ein Umstand, der das genaue Einhalten der Richtung und das schließliche Zusammentreffen ungemein komplizierte. Ursprünglich war der Tunnel vollkommen geradlinig vorgesehen, doch mußte später die geplante Achse verlassen werden. Die prognostischen Facharbeiten nämlich, schreibt S. Hartmann*), rechneten damit, daß der Tunnel von seinem Eintritt in das Kalkgestein der Fisi-Stöcke im festen Gestein bleiben werde. Leider sollte es sich am 24. Juli 1908 aber erweisen, daß diese Voraussetzungen, soweit die Nordseite in Betracht fiel, irrtümliche waren. Morgens um 2 Uhr 30 des genannten Tages wurde mit der letzten Dynamitladung das Ende der Kalkzone durchgeschossen und das gegen alle Voraussetzungen bis in diese Tiefen reichende und mit stark durchwässertem Glazialschutt angefüllte Gasterntal geöffnet. Dies hatte den katastrophalen Einbruch von etwa 7000 m³ Schuttmassen zur Folge, die innerhalb zehn Minuten den Tunnel von der Stollenbrüst aus bei km 2,675 bis km 1,109 ganz oder teilweise ausfüllten und 25 braven italienischen Arbeitern das Leben kosteten. Diese Katastrophe hatte einen mehrmonatlichen Unterbruch der Bohrung zur Folge, bis die Frage gelöst war, ob die alte Achse beibehalten und die Schwierigkeiten des Gasterntales mit den heutigen Mitteln der Technik überwunden werden könnten oder ob ein neues Trasse zu wählen sei. Nach den gründlichsten Untersuchungen entschied man sich endlich für das Verlassen der alten Tunnelachse bei km 1,201 und für ein Umgehungstrasse, das den Tunnel um 800 m verlängerte. Wenn sich trotzdem die Durchschlagsstelle bei km 7,350 auf der Nordseite und km 7,88 auf der Südseite befindet, die Nordseite also im Laufe der dem Unglück folgenden

daß die Temperaturverhältnisse auf der Nordseite etwas besser waren als auf der Südseite, etwa 30 gegen 33 Grad Hitze vor Ort. Insgesamt waren 2532,5 Arbeitstage für den Durchschlag nötig. Mit dem vollkommenen Ausbau des Tunnels hofft die Unternehmung, für die auf der Nordseite Oberingenieur Rothpleß, auf der Südseite Oberingenieur Moreau die Durchschlags-



Märzfeier der Schuljugend zu St. Moritz. Phot. Willy Schneider.

arbeiten leitete, bis Ende dieses Jahres fertig zu werden. Die Eröffnung der ganzen Linie Fritigen-Brieg ist auf Frühjahr 1913 geplant.

Große Arbeiterfeste auf beiden Seiten galten dem glücklich gelungenen Durchschlag, und in alle Welt hinaus verkündete der Draht, daß die Schweiz mit dem Löttschberg nunmehr auch den drittgrößten Tunnel der Welt erhalten hat, der dem Simplon um etwa 5 km, dem Gotthardtunnel nur um etwa 400 m nachsteht.

* * *

Mit vollem Recht und hoher Begeisterung konnte die Berner Alpenbahn ihrer auf den Tag des Durchschlages herausgegebenen Denkschrift den Satz voranstellen: „Mit dem Durchschlag des Löttschbergtunnels sind wir dem lang und heiß ersehnten Ziele bernischer Eisenbahnpolitik, der Vollendung einer den Kanton Bern durchziehenden, Nord und Süd auf kürzestem Wege verbindenden Transitbahn, um einen gewaltigen Schritt nähergerückt. Der Gebirge Mauern halten uns nicht mehr zurück; der Weg nach dem Süden ist frei, und in rascher Arbeit kann das große Werk nunmehr vollendet werden.“

Mit echter bernischer Zähigkeit hat das Berner Volk durch Jahrzehnte hindurch für die Verwirklichung einer Berner Alpenbahn gearbeitet und selbst in ungünstigen Zeitläufen die Hoffnung auf Verwirklichung des Projektes nicht aufgegeben. Schon im Jahr 1852, bevor noch ernsthafter vom Projekt einer Gotthardbahn gesprochen wurde, wurde für eine Grimselbahn Propaganda gemacht, und als später das erstere Projekt zur Debatte stand, da gab es nicht wenige Verfechter der geplanten Grimselbahn, speziell mit dem Hinweis darauf, daß das Grimselprojekt einer viel weitern Zone schweizerischer Interessen zu dienen geeignet sei als das Gotthardprojekt, da vorgesehen war, daß sich an diese internationale Transitzlinie 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 brachten es dann 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



Märzfeier der Schuljugend. Heimbringen der Gaben. Phot. Willy Schneider, Zürich.

Zeit die Südseite im Vortrieb wieder überholte, so spricht diese Tatsache am besten für die Energie, mit der die Arbeiten gefördert wurden. Doch ist in dieser Verbindung hinzuzufügen,

*) S. Hartmann. Der Durchschlag des Löttschbergs für die Berner Alpenbahn. Herausgegeben unter dem Protektorat des oberländischen Verkehrsvereins in Interlaken.

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, weitfichtige 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 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. Die Gesamtkosten der Linie Spiez-Brieg wurden auf ca. 80 Millionen veranschlagt, die Kosten des Tunnels allein auf ca. 50 Millionen. Der Staat Bern beteiligte sich auf Grund einer Volksabstimmung mit nicht weniger als 17,500,000 Fr. an der Finanzierung.

Die Berner Alpenbahn, führt Hartmann aus, wenn einmal vollendet, wird, trotzdem sie ihrer Lage nach lediglich interkantonal ist, von großer internationaler Bedeutung sein. 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 Südböhmen-Angar. Die Berner Alpenbahn wird aber 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 an eine große, transalpine Transitbahn angeschlossen, und seine Verbindungen werden gegen Westen hin in eminentester Weise verbessert. Der durchschnittliche Zeitgewinn für das Berner Oberland wird bei einer ungefähren Abkürzung von 170 km 4 bis 7 Stunden betragen, für das obere Emmental ca. 3 bis 5 Stunden, für die Stadt Bern z. B. ca. 3 bis 4 Stunden. Selbstverständlich werden durch diese großen Abkürzungen auch die Fahrpreise und die Kosten des Frachtverkehrs wesentlich reduziert, und es ist gar nicht ausgeschlossen, daß die Bahn dadurch zur Gotthardlinie in ein gewisses Konkurrenzverhältnis tritt, wobei freilich umgekehrt die Simplonlinie wieder gewinnen würde. Die neue Bahnlinie dürfte demnach recht bald einen gewichtigen Faktor in unsern zukünftigen Eisenbahnfragen darstellen.

W. B.

Sport.

Die letzten Wochen haben einen neuen Weltrekord für eine Meerfahrt im Aeroplan gebracht, die 209 km lange Fahrt des französischen Offizierspiloten Leutnant Vague, der von Nizza aus am 5. März nach der Insel Gorgona, 35 km südwestlich von Livorno, flog. Der Romangedanke Gabriele d'Annunzios, der in seinem Buch „Vielleicht — vielleicht auch nicht“ den Helden von Civitavecchia zur sardinischen Küste übers Mittelmeer fliegen läßt, ist also nunmehr zur Wirklichkeit geworden, und ein französischer Pilot nahm einem Landsmann des Dichters den Ruhm vorweg.

Leutnant Vague, der bei den algerischen Schützen dient, hatte vor zwei Monaten noch keinen Aeroplan gesehen. Als er die erste Flugmaschine arbeiten sah, entschloß er sich, sich sofort der Aviatik zu widmen, und er erwarb Anfang Januar das Pilotenzeugnis. Schon damals äußerte er die Absicht, von Nizza nach Afrika zu fliegen. Er wollte zuerst nach Ajaccio, von dort nach

Sardinien und von hier aus über Sizilien nach Tunis fliegen. Am 4. März unternahm er seinen Apparat einer genauen Revision, unternahm dann zwei kurze Probeflüge und verabschiedete am Sonntag in aller Frühe plötzlich in der Richtung gegen Korsika. „Ich bin,“ erzählte der Pilot den erstaunt herbeigeeilten Inselbewohnern von Gorgona, die in ihrer Abgeschiedenheit noch nie eine Flugmaschine gesehen hatten, „morgens um fünf Uhr in Nizza aufgestiegen



Die Japaner im Faschnachtsumzug zu Schaffhausen. Phot. L. Koch, Schaffhausen.

und hatte die Absicht, bis zur Hälfte meiner Reise der Küste zu folgen, dann nach Süden abzuschwenken und Korsika zu erreichen. Aber schon eine halbe Stunde nach meiner Abfahrt mußte ich erkennen, daß dieses Vorhaben undurchführbar war; der herrschende starke Wind trieb mich sofort nach Süden zu, und ich verlor die Küste bald aus den Augen. Durch starke Winde lief ich wiederholt Gefahr, ins Wasser geworfen zu werden. Nach siebenstündiger Irrfahrt über dem Meer entdeckte ich zum ersten Mal ein Stück Land, und ohne Zögern lenkte ich meinen Apparat direkt darauf zu.“ Bei der Landung wurde der Apparat zertrümmert, der Flieger blieb aber merkwürdigerweise unverletzt.

Leutnant Vague hat mit seinem Flug eine der imposantesten, zugleich aber auch eine der verwegensten Leistungen auf einer Flugmaschine vollbracht. Mit seinem Flug hat er die längste Strecke zurückgelegt (209 km), die bisher über dem Wasser geflogen worden ist. Blériot und seine Nachfolger überflogen den Ärmelkanal, der ungefähr 40 km breit ist, und der Engländer Lorrain, der von England nach Irland flog, legte 110 km zurück; der Russe Utolochin flog 120 km über das Schwarze Meer, und der Amerikaner Mac Curdy legte mit seinem Flug von Keywest nach Savannah 140 km über dem Meere zurück.