

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 2 (1912)

Heft: 7

Artikel: "Die schweizerische Adriabahn"

Autor: F.N.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-633326>

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: 12.01.2026

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

über die Wangen. „Muß ich ins Wirtshaus zurück, du Liebe du? Ich tu es nicht gerne. Ich lasse diese Hand nicht mehr los!“

„Du kannst im Stübchen meiner Söhne schlafen,“ ver- setzte sie ruhig und ließ es geschehen, daß er sie auf Mund und Wange küßte. „Das Zimmer ist jetzt leer, denn der ältere ist auch fort — nach Domo — und kommt erst morgen wieder.“

„Ich möchte noch näher bei dir sein,“ bat er, und in seinen Augen lag es wie Freude und Verzückung. Er schlug den Arm um ihren Hals und zog sie hinein.

Am Morgen ging die Kunde durchs Dorf und drang durch offene und verschlossene Türen, der Franz Escher liege

tot im Hause der Viktorine, ein Herzschlag habe seinem Leben ein Ende bereitet. Im Hause der Witwe! Die bösen Jungen zischelten, wurden aber bald zum Schweigen gebracht. Die Viktorine war eine rechtschaffene, eine tugendhafte Frau.

Auf dem Gottesacker seines Heimatdorfs, wo er seine Ruhe gefunden, wurde er begraben. Wenn die Glocke den Feierabend einläutete, dann sah man die Viktorine, den Blick auf die Straße gesenkt, wie in sich selbst verloren, das Gesicht im Kopftuch vergraben, hinunter zur Kirche wandern. Dort setzte sie sich in die Ecke, faltete die Hände und betete in heißer Inbrunst zu der Gnadenmutter. Sie betete für die arme Seele des Franz, dann für sich, dann wieder für ihn, denn aus Liebe zu ihr war ihm das Herz gesprungen.

„Die schweizerische Adriabahn.“

Unter diesem Titel ist in Naschers Jahrbuch III, ein von T. Geering verfaßter Aufsatz erschienen, dem wir die folgenden Ausführungen entnehmen:

Die gesunde Entwicklung der Gotthardbahn und der wirtschaftliche Aufschwung Italiens, namentlich der lombardischen Industrie, dies beides hat uns gewöhnt, als natürlichen Fixpunkt im Verkehr mit der Schweiz nach dem Süden einzige Mailand, und als Anschlußpunkt an den Weltverkehr Genua ins Auge zu fassen. Gleich dem Gotthard, so zielen auch der Simplon und künftig der Lützschberg und die Ostalpenbahn auf diese beiden Kardinalpunkte Italiens hin, die ja in der Tat den Verkehr Italiens mit Mitteleuropa bestimmden und nahezu monopolisieren.

Dieser Tatbestand hat sich in der Schweiz derart festgelebt, daß daneben kaum mehr ein anderer, frischer Gedanke aufkommt, und so hat man denn auch kaum beachtet, daß sich im Südosten Europas große Veränderungen anbahnen, die den schweizerischen Eisenbahnverkehr nachteilig zu beeinflussen geeignet sind. Zunächst sei darauf hingewiesen, daß durch die beginnende Europäisierung des türkischen Ostens der internationale europäische Verkehr in neue Bahnen gelenkt wird. In nicht mehr ferner Zukunft wird der kürzeste und bequemste Weg von London und Paris, von Hamburg und Berlin nach Persien und Indien zu Lande über Konstantinopel gehen.

Das entscheidende Ereignis der jüngsten Zeit im Mittelmeerverkehr ist die gewaltige Erweiterung des neuen Triester Hafens auf 12 km Quirlänge und über 1 Million Quadratmeter Lagerraum. Damit aufs innigste verbunden, sichert die neue Triester Süd-Nordbahn via Görz und Julische Alpen durch die Tauern nach Salzburg dem Triester Hafenverkehr die denkbar direkteste Verbindung mit Süd- und Mitteleuropa.

Auf Grund dieses gänzlich neuen Tatbestandes, sieht sich unser bisher wichtigster Mittelmeerhafen, Genua, stark und in steigendem Maße bedroht. Denn was der Triester Hafen an Verkehr zu gewinnen hat, das geht großenteils auf Kosten von Genua und zugleich, da es sich dabei wesentlich um süd- und mitteleuropäischen Verkehr handelt, auf Kosten der Schweiz. Der neue Weg durch die Tauern ist für die Schweiz eine reine Umfahrungslinie.

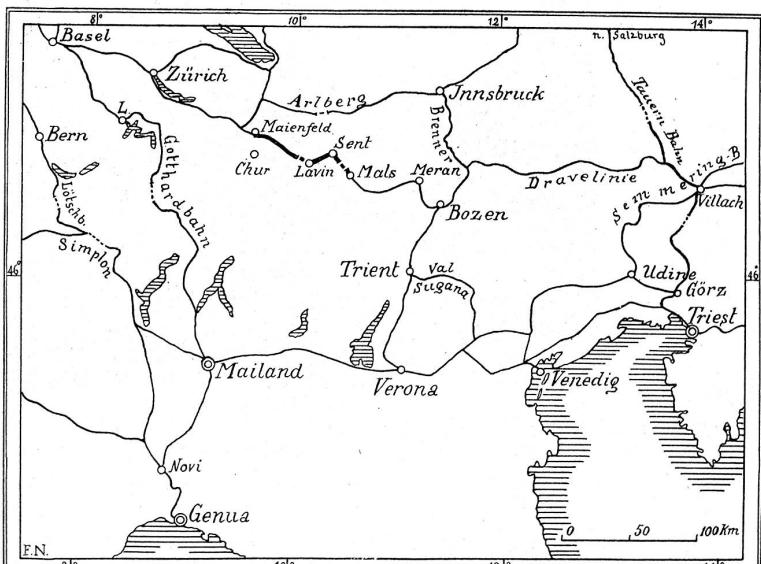
Aus dieser jüngsten Konkurrenz im Osten erwächst nun der schweizerischen Verkehrspolitik die neue Aufgabe, den uns hier drohenden Verlust soweit möglich abzuwenden und tunlichst zu mildern.

Dieser neuen Aufgabe hat sich der Basler Ingenieur Gelpke bemächtigt. In dem Projekt einer

schweizerischen Adriabahn bietet er eine Lösung von kombinierter Leistungsfähigkeit für den westeuropäischen Verkehr mit Triest sowohl als mit dem Balkan und dem Orient dar. Gelpke führt seine Adriabahn von Maienfeld via Malans 40 km weit das Prättigau hinauf bis nach Novai am Fuße der Silvretta; in dem nun folgenden 13,8 km langen Silvretta-tunnel erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt bei 1423 Meter über Meer, sie tritt bei Lavin wieder aus und folgt nun 21 km weit dem Laufe des Inn das Unterengadin hinab bis Sent. Dort biegt sie scharf nach Südosten ab ins Ultinatal, um alsdann durch einen 17,9 km langen Tunnel in Mals den Anschluß an die österreichische normalspur zu gewinnen.

Die bedeutende Kürzung der Verkehrsrelationen der Schweiz, die mit dieser geradlinigen Bresche durch die Bündner Alpen nach Südosten hinaus gegeben sind, läßt sich hier nur andeutungsweise an ein paar typischen Fällen beleuchten.

Für Zürich, für Basel und für allen südwestdeutschen und französischen Verkehr, der seinen Weg nach Südosten durch die Schweiz nimmt, ist vor allem die Wegkürzung um 342 km nach Belgrad, Saloniki und Konstantinopel zu erwähnen, die die Adriabahn außer ihrer eigenen Linienführung der geradegestreckten Dravelinie der österreichischen Südbahn verdankt. Nach Meran werden gegenüber dem heutigen Umweg über Arlberg und Brenner 218 km erspart, nach Bozen 154 km, aber auch noch nach Budapest 73 und nach Graz 53 km.



Karte zur „Schweizerischen Adriabahn“.

Ganz wichtig ist dann aber die Wegkürzung nach Triest um 67 km. Auch nach Venedig werden 52 km gewonnen, und zwar lediglich durch Eröffnung der Val Suganabahn das Tal der Brenta hinab, die von Trient nach Venedig den Umweg über Verona erspart und dadurch die Strecke um 57 km kürzt.

Aber auch Straßburg, Frankfurt und Stuttgart profitieren wenigstens im Verkehr mit Venedig, während allerdings von Frankfurt und Stuttgart der Weg durch die Tauern etwas näher bleibt. Selbst die englisch-indische Post hofft Gelpke künftig ganz bestimmt durch die Schweiz zu leiten und zwar nicht etwa auf dem langen Seeweg via Triest oder Venedig, sondern zunächst via Belgrad-Saloniki und nach Ausbau der Bagdadbahn, von Belgrad über Konstantinopel.

Diese Distanzersparnisse sind namentlich für den Balkanverkehr so bedeutend, daß sie eine erhebliche Veränderung, eine Verschiebung des Hauptverkehrstroms vom Norden der Alpen an deren Südfuß zur Folge haben dürften. Dazu kommt als besonders wertvolle Eigenschaft der Adriabahn, daß sie keinen andern schweizerischen Schienenweg benachteiligt oder konkurrenziert, sondern nur neuen Verkehr schafft, da es sich bei ihr wesentlich um Verkehrskomplexe der Nordwest-Südostrichtung handelt, die der Schweiz gänzlich fremd waren und entgangen sind oder ihr künftig entgehen würden.

Dies die ausnahmsweise großen und gewichtigen Vorteile, welche die Adriabahn der nationalen Verkehrspolitik der Schweiz — trotz der hohen, auf insgesamt 143,8 Millionen Franken berechneten Baukosten — in fast unwiderstehlicher Weise empfehlen. Dr. F. N.

† Clara von Rappard.

Drei Geisinnen sitzen und stehen beisammen, wie wollen wir sie deuten? Ist es mütterliche, weiche, zärtliche Liebe was aus der leidenden spricht? Ist die mittlere von Goethe'schen Zügen, ein Sinnbild von Größe, hoher Klarheit und Erkenntnis, hohem Streben? Aber der dritten sind die Tiefen des Lebens nicht verborgen; den Rätseln der Welt sinkt sie nach, von Schwermut überwältigt, schweermüdig das Haupt in die Hand gestützt. Und eine Jugend tritt an sie heran, eine Jugend voll Gesundheit und Schönheit und voll Mut in den glänzenden Augen. Ja Liebe ist es, was sie durchs fröh'kende Leben begleitet, und Taten von Größe und Kühnheit will sie noch leisten, tapfer sein trotz „dieser Erde niedergezehrenden Gewalt“ und soviel Ruhm erwerben, als einer edeln Seele in wenigen Jahren der Gesundheit zu erwerben möglich ist. Ach, die Schwermut der Dritten prophezeit ihr

aus dem kostlichen Mund, der Stirn, dem Kinn, den Wangen, den tiefen „klaren und wahren“ Augen.

Es war die Seele der Erfinderin dieses Hauptes selbst, der am 15. Januar dieses Jahres nach langen Leiden im Victoria-Sanatorium, einer greisen Mutter und vielen Freunden durch den Tod entrissen, edel und reich begabten Clara von Rappard.

In Wabern 1862 geboren, verlebte sie eine schöne Jugend an der Seite des als Naturforscher bekannten und um das Oberland hochverdienten Vaters und einer Mutter, die die Studien des Vaters und die Arbeiten der Tochter mit vollem Verständnis verfolgte. Wiederholte Reisen nach Italien, Deutschland, Paris, nach Konstantinopel und Griechenland — wovon sie im Sonntagsblatt des „Bund“ aufs Unnützeste berichtete — weckten und stärkten ihren künstlerischen Sinn.



Sibyllen. Gemälde von Clara von Rappard.

so viel Schweres, Leiden die gerade sie am schwersten treffen mußten.

Und noch Höheres und Seelenvoller, eine Seele voll Schönheit leuchtet uns aus dem andern Bilde entgegen, dieser „Seele“, aus dem Haupte mit dem flutenden schönen Haar,

In Franz Heinrich Dreber (gest. 1875), Menzel, Böcklin fand sie teils Lehrer, teils wohlgesinnte Förderer ihrer Kunst, und in der herrlichen Villa hinter dem Rügen reisten die Studien dieser Reisen zu schönen Werken: Landschaften, Porträts, Radierungen, Interieurs, Dekorationen der Räume des Hauses,