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

Band: 3 (1913)

Heft: 14

Artikel: Die Lötschbergbahn : 1. Vorgeschichte

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-635256

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: 31.07.2025

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

Schulden kommen lassen. Uebertretungen gegen das sechste, das siebente und das fünfte Gebot. Erwarten Sie nichts Gutes von ihr! Lassen Sie ihr nicht die kleinste Freiheit, sie würde sie mißbrauchen!"

„Aber, Herr Strehlmeier," rief die gute Schwester, „Sie sind in Ihrer gerechten Empörung doch wohl zu streng! Mir scheint Marie zu den besten Hoffnungen Anlaß zu geben. Sie sieht ihre Sünde ein, sie bereut sie."

„So," sagte der Onkel und hob die Brille mit zwei Fingern in die Höhe. „So, so?"

„Sie ist erfreulicherweise auf dem Wege zur Buße," fuhr eifrig die Schwester fort. „Sie steht am Kreuzweg, und wir wollen ihr helfen, den rechten Weg zu gehen."

„Das schon, das gewiß, liebe Schwester. Aber bedenken Sie: Das Blut ihrer Mutter, das ist mächtig in ihr und möchte, als ein bewehrter Riese, der Schwachen Herr werden!"

Strehlmeier heftete die Augen auf ein Astloch im Fußboden, das ihn störte, und seufzte.

„Ist nicht mit Gottes Hülfe der David des Goliath Meister geworden," rief voll Eifer Schwester Anna. Der Onkel schneuzte sich.

„Eine harte Züchtigung hat sie sich auf sich selbst besinnen lassen," sagte er. „Ein einfaches Leben, wie es ihr hier zuteil werden wird, soll sie im Streben nach dem Guten bestärken."

Er nahm Abschied von der Schwester, trotz allen Bitten, nicht ohne einen würzigen Kaffee den Heimweg antreten zu wollen.

Inzwischen hatte sich Marie des Mantels der Tante entledigt und ihn aufs Bett geschleudert. Darauf rieß sie sich die übrigen Kleider vom Leibe und spazierte im Hemd in der großen Stube herum. Das Hemd war mit einer breiten Spitze eingefaßt und hatte rosaseidene Achselbänder. Marie suchte schnuppernd nach einem Spiegel, fand aber keinen. Sie stellte sich daher vor eine offene Fensterscheibe und lachte dem Kopf über dem Rosaband zu, machte ein verschmitztes Gesicht und fuhr sich mit einer komischen und Verachtung ausdrückenden Bewegung über die Nase. Dann holte sie sich das Hemd vom Stuhle; es verhielt sich zu dem ihrigen wie ein Kochbuch gegen einen Band lyrischer Gedichte. Sie zog nun das eine an und ließ das andere fallen, das sich so zart um ihre Füße schmiegte wie weiße und rosafarbene Blumen um eine zum Leben erwachte Statue. Mit dem Fuß schleuderte sie das feine Gewebe unter das Bett, nahm die groben Strümpfe, den schmucklosen Unterrock und zog zuletzt das Leinenkleid an, das wie ein Handtuch um sie herum hing. Dann trat sie wieder an das Fenster und streckte sich selbst die Zunge heraus. Sie stand vollständig fertig da, als die Schwester erschien, um sie herunterzuholen.

„Noch die Haare, liebes Mariechen, noch die Haare," bat die Gute, ängstlich auf den halb echten und halb unechten Haarwulst zeigend, der Maries Haupt doppelt so groß erscheinen ließ, als es wirklich war. „Solch krauses Gewirr sind die Fäden, in denen der Teufel sich fängt!" Sie begann des Zöglings Haar mit einer großen Bürste scharf zu bearbeiten, daß sich bald auch das waghalsigste Härlein unter dem glatten Scheitel verkroch und für alle Zeiten sein Gelüste nach einem mutwilligen Tänzchen aufgab. Glatt lag das schwarze Haar um Ohren und Stirne. Als eine gebändigte Schlange lag es zusammengeringelt am Hinterkopf.

Unter dem Bett zog die Schwester ein paar schwere genagelte Schuhe hervor. Marie schlüpfte hinein und trampelte, äußerlich und innnerlich ein neuer Mensch, hinter der Schwester her ins Eßzimmer hinunter, wo an einem langen, leeren Tisch mit einem geblümten Wachstuch der Kaffee eingenommen wurde.

Schlag fünf Uhr fuhr ein Wagen vor. Schwester Annas Gesicht nahm sogleich den Ausdruck an, den die Ankunft dieser hohen Gönnerin bedingte.

„Warte, bis ich dich rufe!" sagte sie zu Marie, um eine Note strenger, als sie sonst zu ihr gesprochen. Dann eilte sie hinunter, den Ankommenden entgegen. Die Frau Baronin brachte gewöhnlich auch die junge Frau des Hofarztes mit. Frau Pfarrer Zimmerlein dagegen mußte stets zu Fuß gehen, woran sie sich in ihrer wahrhaften Bescheidenheit und Harmlosigkeit nie stieß.

Die beiden Damen betraten den Betsaal, in dem auch Feste und Konferenzen abgehalten werden sollten. Die Baronin wehte hinein wie eine Pappel, lang und dünn, alles lispelte und raschelte an ihr von angeborener Magerkeit, Spitzen und Seide. Sie stand vor ihrem sechsundsechzigsten Geburtstag. Sie war Präsidentin einer jeden Sache, der sie sich annahm, liebte den Widerspruch nur dann, wenn sie selbst es war, die ihn handhabte, und befand sich in ehrlicher Unkenntnis über die Beschaffenheit ihrer Wohltätigkeit, die groß, kühl und steif war und nur in eine einzige Form paßte.

Frau Doktor Meerheim sah wie ein Kind zu der hohen Freundin auf — Freundin nicht im gewöhnlichen bürgerlichen Sinn genommen — und verehrte sie blind. Aus einer reichen, frommen und abgerundeten Familie entlassen, ging sie an der Hand ihres ausgezeichneten Mannes wie in einem Blumengarten durch das Leben. Ihr Herz klopfte ängstlich, wenn sie von den Verlorenen hörte, die hinter dem Gebüsch hin- und herhuschten und jenseits des Stromes, der sie von ihnen trennte, ihr Wesen trieben. Daß gerade sie zur Patronin des Marienheims gewählt wurde, hatte Doktor Meerheim ein herzliches Lachen abgenötigt, um dessentwillen er seine Frau um Verzeihung zu bitten hatte; denn sie nahm ihre neue Würde ernst. Er hatte sich, um ihr mit Rat und Tat beistehen zu können, ebenfalls in den Vorstand aufnehmen lassen.

(Fortsetzung folgt.)

Die Lötschbergbahn.

I. Vorgeschichte.

In kurzer Frist wird zur vollendeten Tatsache geworden sein, was vor sechzig Jahren schon wie ein schöner Traum den bernischen Staatsmännern als Ziel ihrer jungen Eisenbahnpolitik vorschwebte, und was in unseren Tagen die stolze Genugtung nicht bloß einiger wackerer Männer, sondern des ganzen Bernervolkes überhaupt geworden ist für langjährige opferreiche Bemühungen. Durch die ganze Länge unseres großen Kantons, von seinem Nordtor an, durch die weißen

(Nach e. Photogr. d. Photoglob, Zürich.) **Frutigen, Viadukt mit Bergen.**

Juraketten, zwischen den grünen Feldern und Wäldern seines Hügellandes hindurch, an blühenden Dörfern und Städten vorbei, überall reichen Segen spendend, und hinauf in die die breitmuldigen Täler der Aare und Kander, werden die zahlreichen Personen- und Güterzüge einer wichtigen internationalen Verkehrsline rollen. — Es lohnt sich wohl auf diesen hochwichtigen Moment in der bernischen Geschichte hin einen kurzen Rückblick auf die Entstehung des großen Werkes zu werfen, um dann in einem spätern Aufsatz dieses selbst ins Auge zu fassen.

Zwei Tatsachen sind für die Richtung und das Ziel der bernischen Alpenbahnpolitik entscheidend gewesen*): der Bau der Gotthardbahn und der Bau des Simplontunnels. Vor der Durchbohrung des St. Gotthard handelte es sich um eine schweizerische Alpenbahn überhaupt. Mit dem Gotthardbahn-Projekt stritt jahrelang das Grimselbahn-Projekt um den Vorrang. Nachdem das beteiligte Ausland sein Gewicht in die Wagschale der Gotthard-Projektes gelegt hatte, gab Bern sein Sonderinteresse auf und half in gemeineidgenössischer Weise an der Ausführung des großen Werkes mit. Das Grimselprojekt war für immer begraben, aber nicht die Idee einer bernischen Alpenbahn.

Das zweite aktive Stadium der bernischen Alpenbahn-Politik kam mit der Vollendung des Simplontunnels, zu dem nun der Kanton Bern eine rationelle Zufahrtslinie haben mußte.

*) Quelle: Dr. F. Vollmar, Bernische Alpenbahnpolitik 1850—1906, Denkschrift 1911.

Noch ehe, im Winter 1889, der Simplondurchstich endgültig gesichert war, nahm das Lötschbergbahn-Projekt eine greifbare Form an. Alt-Regierungsrat Oberrichter Teuscher veröffentlichte seine Studien über das Lötschbergprojekt. Das war ein so eindrucksvoller Hinweis auf den Weg und das Ziel der künftigen bernischen Alpenbahnpolitik, daß man seinen Urheber füglich als den Vater des Lötschberggedankens bezeichnen kann. Zwei Jahre später erwarben führende Männer die Konzession für den Bau einer Linie Spiez-Frutigen. Diese Strecke wurde gestützt auf die Pläne Teuschers und mit Bewußtsein als erste Teilstrecke der künftigen Lötschbergbahn gebaut, diese selbst durch das Teilstück Spiez-Frutigen kräftig gestützt. Die Interessen, die nun schon für den Lötschberg festgelegt waren, schützten dieses Projekt vor einem Konkurrenzprojekt, das ihm hätte gefährlich werden können, wenn zur richtigen Zeit die richtigen Männer es in die Hände genommen hätten. Gemeint ist das Wildstrubelprojekt, das, von Walliser Seite lanciert, bald viele Anhänger gewann. Diese versäumten es, im entscheidenden Momente, d. h. vor den Verhandlungen über das Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 4. Mai 1902, für ihre Ideen mit gewichtigem Tatsachenmaterial in die Schranken zu treten. So kam durch Volksbeschluß das Eisenbahnsubventionsgesetz zu stande, das nur mit der Erstellung einer Lötschbergbahn rechnet und das diesem Bahnbau 25 % der Anlagekosten bis auf 17 1/2 Millionen Franken als Beitrag sicherte.

(Nach e. Photogr. d. Photoglob, Zürich.) **Kandersteg mit Blüemlisalp.**

Der Wildstrubel machte dann späterhin noch viel von sich reden — auch in den Ratssälen —, als eine internationale Expertise ihr Gutachten zu Gunsten eines Projektes abgab, das eine direkte Linie Bern—Rhonetal durch Stockhorn und Wildstrubel hindurch zur Grundlage machte. Es siegten aber die verkehrspolitischen Gründe über die rein technischen, der Lötschberg über den Wildstrubel. In der denkwürdigen Sitzung vom 27. Juli 1906 genehmigte der bernische Große Rat das Projekt, das die Regierung aus einer Reihe von Varianten heraus als das beste empfohlen hatte. Mit diesem staatspolitischen Akt war das Lötschbergunternehmen definitiv gesichert. Die weiteren Arbeiten übernahm nun die Berner Alpenbahn-Gesellschaft, die sich kurz nachher konstituiert hatte.

Die Finanzierung des Unternehmens war bereits durch das Initiativkomitee kräftig gefördert worden. Ein Syndikat, an dessen Spitze das Bankhaus J. Loste & Co. in Paris stand, hatte sich verpflichtet, den einspurigen Lötschbergtunnel zum Preise von 37 Millionen auszuführen. Ebenso hatte es sich bereit erklärt, für weitere 37 Millionen die Zufahrtsrampen zu diesem Tunnel zu erbauen, samt den Hochbauten und den Betriebseinrichtungen, die zur Linie gehören. Die Baukosten mit Inbegriff der Landerwerbungen, des Rollmaterials und der elektrischen Ausrüstungen wurden insgesamt auf 83 Millionen Franken berechnet.

Dieser Kostenvoranschlag wurde stark modifiziert durch die Notwendigkeit, dem Tunnel vorgängig die Zufahrtsrampen gleich zweigeleisig anzulegen. Die Bundesversammlung hatte nämlich am 17./24. September 1907 ihre Zustimmung zu einer eidgenössischen Subvention von 6 Millionen Franken an die Bedingung geknüpft, daß die ganze Anlage auf Doppelspur ausgebaut werde.

Die Finanzierung des Werkes stand im Jahr 1911 auf folgenden Grundlagen*):

1. Gesellschaftskapital.

42,560 Stammaktien, von Staat, Gemeinden und Korporationen übernommen . . .	Fr. 21,280,000
58,640 Prioritätsaktien	Fr. 29,320,000
	Fr. 50,600,000

2. Konsolidierte Anleihen.

4 % Hypothekaranleihen im 1. Rang . .	Fr. 29,000,000
4 % Hypothekaranleihen Spiez—Frutigen .	Fr. 800,000
4 1/2 % Hypothekaranleihen im 2. Rang .	Fr. 23,000,000
	52,800,000

3. Eidgenössische Subvention

à fond perdu	Fr. 6,000,000
Total	Fr. 109,400,000

*) Quelle: Festschrift zum Durchschlag des Lötschbergs für die Berner Alpenbahn von H. Hartmann. 1911.