

# "Die schweizerische Adriabahn"

Autor(en): **F.N.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2 (1912)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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

## **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.

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,“ versetzte 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 Zungen zischelten, wurden aber bald zum Schweigen gebracht. Die Viktorine war eine rechtschaffene, eine tugendhafte Frau.

Auf dem Gottesacker seines Heimatdorfes, 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 Raschers Jahrbuch III, ein von L. 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 einzig Mailand, und als Anschlußpunkt an den Weltverkehr Genua ins Auge zu fassen. Gleich dem Gotthard, so zielen auch der Simplon und künftig der Böttschberg und die Ostalpenbahn auf diese beiden Kardinalpunkte Italiens hin, die ja in der Tat den Verkehr Italiens mit Mitteleuropa bestimmend beherrschen und nahezu monopolisieren.

Dieser Tatbestand hat sich in der Schweiz derart festgelebt, daß daneben kaum mehr ein anderer, freier 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 Quailänge 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 Mitteldeutschland.

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 größtenteils auf Kosten von Genua und zugleich, da es sich dabei wesentlich um süd- und mittel-deutschen Verkehr handelt, auf Kosten der Schweiz. Der neue Weg durch die Tauern ist für die Schweiz eine reine Umföhrungslinie.

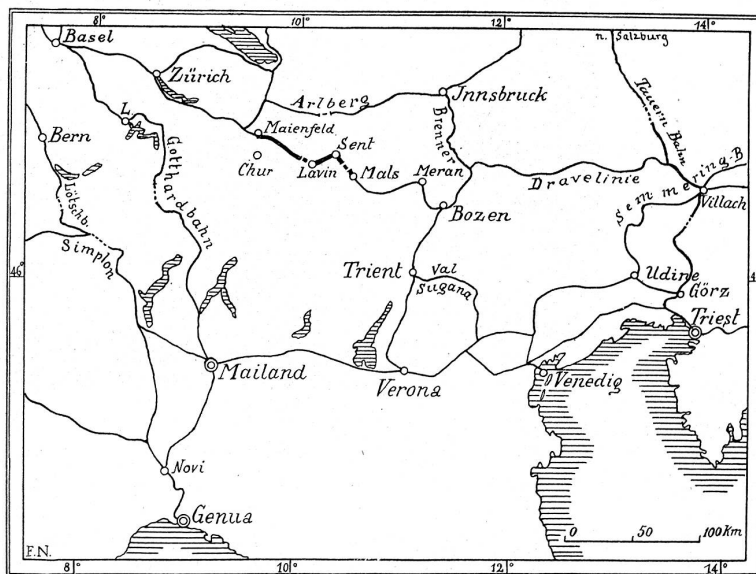
Aus dieser jüngsten Konkurrenz im Osten erwächst nun der schweizerischen Verkehrspolitik die neue Aufgabe, den uns hier drohenden Verlust soweit möglich abzuwenden und tunlichst zu mildern.

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 Maiensfeld via Malanz 40 km weit das Prättigau hinauf bis nach Novai am Fuße der Silvretta; in dem nun folgenden 13,8 km langen Silvrettatunnel 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 Uinatal, 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 Breche 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 Seewege 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 Verringerung, eine Verschiebung des Hauptverkehrsstroms 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 Vorzüge, 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 Greisinnen sitzen und stehen beisammen, wie wollen wir sie deuten? Ist es mütterliche, weiche, zärtliche Liebe was aus der Lesenden spricht? Ist die mittlere von Goetheschen 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 sinnt sie nach, von Schwermut überwältigt, schwermütig 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 früh welkende Leben begleitet, und Taten von Größe und Kühnheit will sie noch leisten, tapfer sein trotz „dieser Erde niederziehenden 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 köstlichen 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 Viktoria-Sanatorium, einer greisen Mutter und vielen Freunden durch den Tod entrissenen, 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 Anmutigste berichtete — weckten und stärkten ihren künstlerischen Sinn.



Sibyllen. Gemälde von Clara von Rappard.

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

Und noch Höheres und Seelenvolleres, 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,