

# Berner Wochenchronik

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 27

PDF erstellt am: **23.09.2024**

## **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

## Ein Stück Leben.

„Sie möchten auch zu der Frau kommen, die dort vor der Türe auf Sie wartet.“ „Was wünscht sie denn?“ „Ihr Mann ist vor einigen Tagen fort, und hat sie zurückgelassen mit fünf kleinen Kindern.“

„Ihr Mann ist fort.“ Wie ein zündender Funke fällt diese Botschaft in die Gruppen, die die Frauen strickend, waschend, Kinder hütend oder auch nur schwabend bilden. „Ihr Mann ist fort, hättet Ihr Euch das denken können!“ „Ich hab' schon lang gedacht, daß das mal so kommen werde.“ „Seit wie viel Tagen, habt Ihr gesagt, hätte er nichts mehr getan, als herumlaufen?“ „Ich hätt's eigentlich doch nicht geglaubt, ein so schöner, braver Mann! Nein, von dem hätt' ich's nicht gedacht.“ Ein Augenblick des Schweigens, dann hebt eine an, geheimnisvoll, nachdenklich die Nadel aus ihrem Strickstrumpf herausziehend: „Da muß es irgendwas gegeben haben.“ „Ja, er war stets ein ordentlicher Mann.“ „Sie wird halt“ — und über die so schwer vom Unglück Betroffene ergießt sich ein ganzer Strom von Vermutungen, halber Behauptungen und schwerer Anklagen. „Jetzt kommt's halt auch an sie,“ — über die harten Züge der also Sprechenden gleitet ein Ausdruck wie vergeltende Gerechtigkeit. „Ja, jetzt hat sie's auch“ echots in der Runde herum, aus der Gruppe der müßig Dastehenden, die sich mit Schnelligkeit aus den Gruppen von vornhin gebildet. „Sie muß halt jetzt auch schauen.“ Allgemeines Achselzucken. „Ich hab' auch schauen müssen, wie mein Mann gestorben ist, und mich mit sechs Kindern zurückgelassen hat,“ löst eine Stimme sich aus dem nachdenklichen Schweigen, das für eine Sekunde eingetreten ist. „Und mich mit neun Kindern“, sekundiert eine andere. „Auch mein Mann ist d'raus gebrannt,“ erzählt eine jüngere Frau, deren vergräunte Züge je älter erscheinen lassen. „Wenn ich nicht schauen würde, könnten meine Kinder Hungers sterben.“ Und so geht es noch eine Weile fort.

Allmählich ist die Gruppe angewachsen, und jede, die hinzutritt, vernimmt mit der gleichen Bestürzung die Neuigkeit: „Was, der ist fort.“ Ich möchte wissen, wie sie alle ihr eigenes Unglück niedergekämpft. „Waschen und Putzen

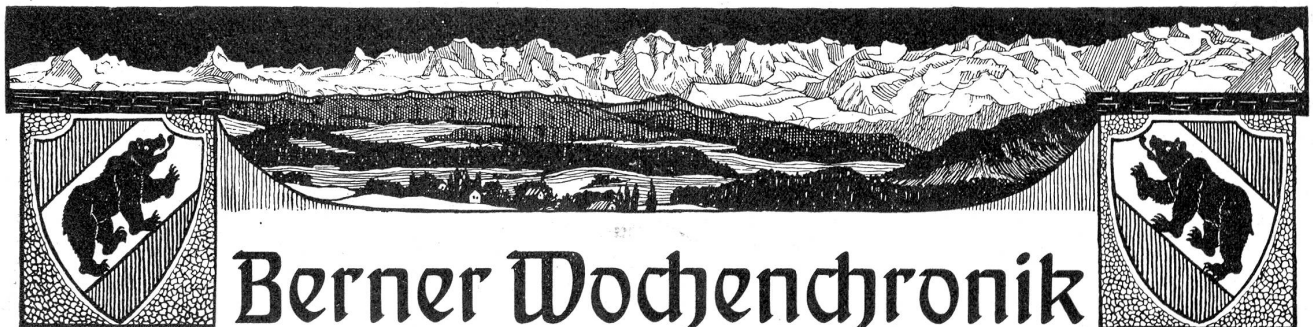
und Spetten, was kann man anders tun.“ Und nun ergießt sich der Redestrom über mich. „Die hätte schon lang um Arbeit schauen können, sie hätte sich's ja denken können, daß es mal so kommen wird.“ „Ja, man sieht sie oft genug in der Laube stehen, und sogar mit ihren Kindern spazieren gehen.“ „Das ist halt auch so eine, die meint, die Fräuleins, die Besuche machen, sollen ihr die Arbeit ins Haus hinein tragen.“ „Und sie gar noch selber machen,“ ergänzt ein altes Frauchen, jedenfalls die Spasmacherin. Und ohne, daß ich sie verlangt, werden mir hundert Ratschläge erteilt. „Sie soll ihre Kinder in die Krippe tun.“ „Sie soll halt auf's Arbeitsamt.“ „Oder in die Fabrik, wie ich.“ „Sagen Sie ihr nur, sie soll schaffen geh'n.“ „Sie soll halt auf's Armenbureau, aber oha, dazu ist sie halt zu stolz.“

Ich steige die Treppen hinan, in einem sauber geputzten Haus, und finde die junge Frau am Bettchen ihres Säuglings, das friedlich schläft. Alles sieht geordnet und reinlich aus, und die Kinder, die am Stubenboden spielen, schauen mich aus hellen Augen neugierig fragend an. Sie aber preßt die Hand an ihre heiße Stirn und kann meine Fragen kaum beantworten. „Seit zwei Tagen ist er fort.“ „Wohin?“ Ein stummes Schütteln des Kopfes. „Warum?“ „Das Schaffen sei ihm jetzt endlich verleidet, hat er gesagt. Andere würden auch nicht schaffen.“

Mechanisch setzt sie sich an die auf dem Tisch stehende Nähmaschine und versucht einige Stiche zu tun. „Ob sie schon Arbeit gesucht?“ „Ach, ich bin schon überall hingegangen, aber ich habe nichts gefunden.“ „Haben Sie seit Ihrer Verheiratung nie etwas verdient?“ „Nein, ich konnte nicht mit fünf Kindern und seit dem letzten habe ich keine Kräfte mehr.“

Als ich aus ihrem Hause trat, da standen die Frauen noch immer beieinander. Ob sie etwas erwarteten? Wohl kaum. Denn als ich bei ihnen vorüberging, ging die Gruppe stillschweigend auseinander, und mir war, als ob Jede scheu mich anschaute. Machte ich denn ein gar so trauriges Gesicht über das Stück Leben, in das ich geblickt?

Hedwig Correvon.



### Eidgenossenschaft.

Die in Genf tagenden Kommissionen des Nationalrates und des Ständerates für den Rückkauf des Bahnhofes Cornavin und den Bau der Verbindungsbahn besichtigten den Bahnhof und das Tracé der Verbindungsbahn und traten hierauf auf die Beratung der Vorlage des Bundesrates ein. Einstimmig beschlossen beide Kommissionen, den Räten die Annahme der bundesrätlichen Vorlage zu beantragen. Der Rückkauf und die Uebernahme des Betriebes durch die Bundesbahnen erfolgt auf 1. Januar 1913. Die Räte werden die Vorlage in der außerordentlichen Julisession, die nächsten Montag beginnt, behandeln.

Ob in der gleichen Tagung auch der Gott-hardvertrag, der inzwischen auch vom italienischen Senat genehmigt wurde, zur Behandlung kommt, ist sehr fraglich. Nachdem das

italienische Parlament sich hiezu 2 volle Jahre Zeit genommen hat, wird man es der Schweiz nicht verargen können, wenn sie sich erst im Herbst an die Zerlegung dieses „Bratens“ macht.

Die Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren beschloß, das Konkordat betreffend Gewährung gegenseitiger Rechtshilfe zur Vollstreckung öffentlich-rechtlicher Ansprüche, zu dem 14 Kantone den Beitritt erklärt haben, dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

### Kanton Bern.

Morgen Sonntag fällt nun die Entscheidung über das neue Eisenbahnsubventionsgesetz mit der Zinsgarantie für den Lötschberg. Wir zweifeln keinen Moment, daß das Bernervolk, das über 60 Jahre mit zäher Ausdauer für seine Alpenbahn gekämpft, sich im entscheidenden Momente nicht kleinmütig zeigen wird. In

dem Jahrzehnte langen Ringen hat sich der Gedanke, daß der Lötschberg zu gutem Ende geführt werden muß, tief in das Bewußtsein des Volkes eingegraben. Das politische Glaubensbekenntnis spielt in dieser wichtigen Frage glücklicherweise keine Rolle. Um so mehr steht zu erwarten, daß die annehmende Mehrheit eine Achtung gebietende sei. Berns Eisenbahnpolitik war von jeher aufs große Ganze gerichtet und hat in seiner konsequenten Verfolgung des einmal gesteckten Zieles auch dem Nichtberner Bewunderung und Achtung abgerungen, und es ist keine Uebertreibung, wenn wir sagen, daß die ganze Schweiz dem morgigen Tage mit großer Spannung entgegen sieht.

Dem Bernervolk ist morgen Gelegenheit gegeben, seine Reife und Einsicht auch in wirtschaftlichen Dingen zu beweisen. Möge der 7. Juli 1912 zu einem seiner schönsten Ehrentage werden.

Am letzten Sonntag fand in Gümmenen die Jahresversammlung des historischen Vereins des Kantons Bern statt, an der Herr Gymnasiallehrer Lützi einen interessanten Vortrag hielt über die Geschichte und die frühere große Bedeutung dieser Ortschaft. Die Nachbarvereine der Waadt, Freiburg und Neuenburg hatten sich vertreten lassen.

Am Sonntag wurde im Grossratssaale in Bern ein Verband der Beamten und Angestellten des Staates Bern gegründet, welcher die Wahrnehmung der geistigen und materiellen Interessen, sowie die Pflege der Solidarität bezweckt. Als Präsident wurde gewählt Herr Naaflaub, Fürsprecher, H. Sekretär der kantonalen Polizeidirektion.

### Stadt Bern.

Seit letzten Freitag hat die neue Fahrordnung der städtischen Straßenbahnen, soweit die alten Linien in Betracht fallen, Platz gegriepen. Die neue Linie Bahnhof-Mombijoustrasse-Wabern hofft man im Laufe des Monats August in Betrieb setzen zu können. Das neue Stationsgebäude auf dem Hubenbergplatz soll nächstens in Angriff genommen werden. Die Strecke Bahnhof-Zeitglocken weist nun großstädtischen Betrieb auf, hier folgt sich Wagen auf Wagen. Die Bewohner des Breitenrain und des Kirchenfeldes, die nach der oberen Stadt oder dem Bahnhof fahren wollen, sind nun des lästigen Umsteigens beim Zeitglocken enthoben und freuen sich, daß ihr langjähriger Wunsch nun endlich in Erfüllung gegangen ist. Mit der Neuordnung des Betriebes hat auch der Fahrplan eine Verbesserung erfahren, als der zehnminuten-Betrieb bis abends 11 Uhr ausgedehnt wurde; morgens treffen die ersten Wagen bereits um 6 Uhr 30 beim Bahnhof ein.

Wie die Tagesblätter meldeten, soll die Verwaltung des Bürgerospitals eine Kaufsofferte für das gesamte Spitalareal von einem Konsortium erhalten haben. Daraufhin beschloß der Burgerrat, die Verfügung auszusprechen. Diese Mitteilung hatte zur Folge, daß ein großer Teil der Bevölkerung sich lebhaft um die Sache zu interessieren begann. In den verschiedensten Interessentkreisen wird darüber debattiert, dabei herrscht nur eine Meinung und die geht dahin: das Areal des Bürgerospitals muß unter allen Umständen der Öffentlichkeit erhalten bleiben. Die Bundesbahnen dürfen diese letzte Gelegenheit, die sich ihnen zu einer rationalen Lösung der Bahnhoffrage bietet, nicht leicht hin preisgeben, das würden spätere Geschlechter als unverzeihliche Kurzsichtigkeit taxieren. Ein weiteres Abgraben der großen Schanze kann sich die Gemeinde unmöglich mehr gefallen lassen.

Sollte aber das Undenkbare doch eintreten und die Bundesbahnen auf den Ankauf des Bürgerospitals verzichten, dann sollten Gemeinde und Kanton den gemeinsamen Ankauf der Besetzung ernstlich prüfen. Auf diesem Wege ließe sich beispielsweise, um nur diesen einen Gedanken in die Diskussion zu werfen, ein prächtiges Rathaus erstellen, in dem neben den Sälen für das kantonale und städtische Parlament auch die Verwaltungen, soweit sie nicht bereits in eigenen Gebäuden definitive Unterkunft gefunden haben, untergebracht werden könnten. Aber auch die Bürgergemeinde und die Einwohnergemeinde könnten ebenfalls zusammenspannen.

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn diese für die Bundesstadt hochwichtige Frage an einer großen öffentlichen Versammlung besprochen würde. Wer ergreift die Initiative hierzu?

Herr und Frau Dick, alt Schlossermeister, feierten dieser Tage ihre goldene Hochzeit.

von 29 Kilometern pro Stunde, was ermöglicht, die Strecke Lausanne-Genf in weniger als zwei Stunden zurückzulegen. Der Stappellauf des einen der Schiffe ist auf Frühling 1913 vorgeesehen, der des andern auf Beginn der Saison 1914.

Zur Besprechung des Projektes einer elektrischen Schmalspurbahn von Thun über Burgistein-Niggisberg-Schwarzenburg nach Freiburg, die auch im Eisenbahnsubventionsgesetz aufgeführt ist, tagte letzten Sonntag in Schwarzenburg eine Versammlung. Diese begrüßte das Projekt, stellte aber bestimmte Wünsche betreffend Ueberbrückung von Senje und Schwarzwasser.

Letzten Sonntag fand in Interlaken die letzte Aktionärversammlung der Dampfschiffahrtsgesellschaft Thuner- und Brienzsee statt. Geschäftsbericht und Jahresrechnung, die eine Einnahmevermehrung von Fr. 143,814 aufweist, wurde genehmigt und die Dividende auf 3 Prozent festgelegt. Der Vorsitzende, Nationalrat Dr. Michel, wies in seinem Eröffnungswort auf das historische Moment der Tagung hin, und erinnerte daran, daß die Gesellschaft auf eine siebenjährige Tätigkeit zurückblicken könne und daß die Entwicklung des Unternehmens eine recht erfreuliche, großartige war, was schon aus der Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen vom ersten und letzten Betriebsjahre hervorgehe. 1841 betrug die Betriebseinnahmen die bescheidene Summe von Fr. 31,461, während sie 1911 auf über eine Million Franken angewachsen waren. Dem gesamten Personal sollte Herr Michel herzliche Worte der Anerkennung für seine treue Pflichterfüllung und große Hingabe. Die Aktionärversammlung beschloß, der Thunerseebahn, als der nunmehrigen Inhaberin der Dampfschiffunternehmung, den Wunsch auszudrücken, es möchte die an das Personal zur Verteilung vorgelegene Gratifikation angemessen erhöht werden. Der Uebergang an die Thunerseebahn erfolgte am 1. Juli abhin.

Die ordentliche Aktionärversammlung dieser letzten tagte am Freitag und war von schreie 10 Mann besucht, welsch 7682 Aktien vertraten. Das findet seine Erklärung darin, daß von den 9000 Aktien à Fr. 300 7616 Stück im Besitze des Staates sind. Die Gesamteinnahmen im Jahre 1911 betragen Fr. 1,406,853, eine Summe, die, wie Herr Direktor Kunz sagte, seiner Zeit als Utopie angesehen worden sei. Dieses Ergebnis hätte die Ausrichtung einer Dividende von 5 Prozent gestattet. In Anbetracht aber der bevorstehenden Fusion mit der Lötschbergbahn wurden verschiedene Abschreibungen vorgenommen, um reinen Tisch zu bekommen und die Dividende auf 3 Prozent festgelegt. Infolge der Erwerbung der Dampfschiffunternehmung auf dem Thuner- und Brienzsee mußten die Statuten geändert werden. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt jetzt 3,825,000 Franken. Die Direktion soll nunmehr aus 4 Mitgliedern bestehen. Neu in den Verwaltungsrat wurden gewählt die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrates der Dampfschiffgesellschaft



**Zu obigem Bilde.** Resli und Züsli. — Wer kennt die beiden nicht? Macht eine Sonntagstour ins Emmental, zu Fuß natürlich und den Bauernhöfen und Höflein nach; da findet ihr sie gewiß auf dem Laubenbänklein sitzen in friedlicher Eintracht und beschaulicher Sonntagsruhe, er das geliebte Pfeifchen im Mund und den „Schweizer Bauer“ oder „Emmentaler“ in der Hand; sie in einem Büchlein der „Guten Schriften“ lesend. Der Städter kann dieses behagliche Sitzen auf dem Sonntagsbänklein kaum begreifen; er, der sechs Tage lang gefessen, will am siebenten die Beine brauchen und wandern — wandern. Resli und Züsli werden ihm schon „b'richten“, warum sie am Sonntag gerne sitzen und lesen. Wenn man eine Heuwoche hinter sich hat auf einem neuen Heimetli, das man fast allein „wärtchet“, so weiß man am Sonntag, ob man seine Füße stille halten will oder nicht. — Höchstens für „Bredig“ langt es noch. Das junge Fraueli will den Leuten seinen „tollen“ Mann und seine Tracht zeigen. Nachmittags darf es dann unso „unghiniert“, das fantene Chittelbrüstli mit den schweren silbernen Gollerhetteli und Spangen, der Brosche und der langen Uhrkette tragen, die für einen gewöhnlichen Sonntag sich sonst zu „herrschelig“ ausnähmen.

Es hat sich gut getroffen, daß gerade an diesem Sonntag der Herr aus Bern mit dem Photographier-Apparat vorbeigekommen ist. Auch Resli darf sich zeigen in seinem neuen Maß mit den glänzenden Metallknöpfen und in seinem schneeweißen gestärkten Hemd, von dessen blank geplätteten Brust sich die Liebe seines tüchtigen Frauelis widerpiegelt. — Freilich, daß sie dann in die „Berne Woche“ kämen, das hatten die beiden nicht gewußt; sie hätten sonst vielleicht die schnippischen Mäulchen und die gerümpften Näschen mancher Städterin gefürchtet und wären dem Photographen nicht stille geessen. Es ist oft gut, wenn man nicht alles weiß.

### Handel und Verkehr.

Die Dampfschiffgesellschaft des Genfersees hat der Maschinenfabrik Gebrüder Sulzer in Winterthur den Bau von zwei neuen großen Salondampfern übertragen. Jedes der beiden Schiffe erhält eine Länge von 60 Metern und eine Breite von 7,2 Metern und soll 1100 Passagiere fassen können. Die 1000 Pferdekraft starken Maschinen erlauben eine Geschwindigkeit

DRUCK und VERLAG:  
JULES WERDER, Buchdruckerei, BERN.  
Für die Redaktion: Dr. H. Bracher (Allmendstrasse 29).