

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst  
**Band:** 2 (1912)  
**Heft:** 7  
  
**Nachruf:** Clara von Rappard  
**Autor:** Frey, K.

### **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:** 19.11.2024

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

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 entrisenen, 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,

auch zu der schönen Mappe „Studien und Phantasien 1897“, der diese beiden Bilder hier entnommen sind. Unser Kunstmuseum birgt im großen Oberlicht zwei Bildnisse von Clara von Rappard, die die Titel tragen: „Im Schatten“ und „Selbstbildnis“. Außerdem hängt im Saal rechts vom Vestibül eine kleine Landschaft von ihr: „Haus in Wilderswil.“

Man sieht besonders die Blätter dieser Mappe immer mit Bewunderung durch, den „Fliegenden Holländer“, das antike „Sorrent“. Geschicklichkeit und dichterische Erfindung sind darin gleich groß. Die „Schuld“ fesselt uns, die spaßhafte „Gegenseitige Kritik“ ergötzt uns, und am Schlusse kehren wir wieder zurück zu dieser „Seele“, dem Denkmal einer Künstlerin, die mit männlicher Hand arbeitete und schön und tief dachte und empfand; ihr Andenken sei uns teuer! K. Frey.



„Seele.“ Radierung von Clara von Rappard.

## Industrielle Bauwerke.\*)

Noch liegt die Zeit nicht sehr fern, da unser Land noch nichts wußte von den zahllosen Schienensträngen, die heute in die entlegensten Täler ihre glitzernden Parallelen ziehen, die Berghänge erklettern, und selbst nicht vor den steil ragenden Wänden der Hochalpen zurückschrecken.

Da die Bergwasser noch frei durch unberührte Schluchten talwärts stürzten, ihre unbändige Kraft allein darin versuchend, Felsen zu höhlen und Gerölle mitzuführen, allenfalls noch eine einsame Sägemühle zu treiben. Heute fassen gewaltige Druckleitungen das kostbare Element und leiten es durch Turbinen, wo all die bisher vergeudete Kraft sich in arbeitswillige Energie verwandelt, der wir die Beleuchtung unserer Städte und Wohnungen, die Kraft für den Betrieb unserer Bergbahnen und zahlreicher Fabriken verdanken.

Daß bei dieser Umwälzung dem Lande unermeßliche wirtschaftliche Vorteile erwachsen, liegt auf der Hand. Andererseits aber brachte der Bau der neuen Wasserwerke und Bahnen

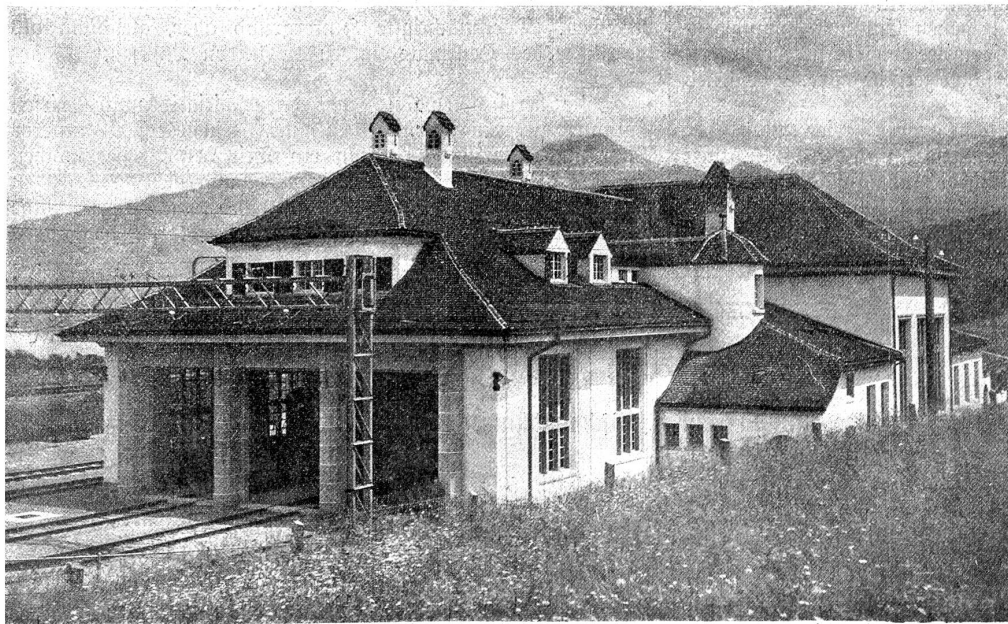
auch recht unangenehme, für den Freund landschaftlicher Schönheiten ziemlich fühlbare Attentate auf die Unberührtheit reizvoller Gegenden mit sich. Bergbahnen und Druckleitungen rissen schlimme Narben in die Berghänge, Bahnhöfe und Kraft-Stationen, als reine Nutzgebäude aufgeführt, verdarben den wohlthuenden Eindruck der lauschigen Ufer unserer Seen und Aussichtspunkte.

Gegen diese Verunglimpfung wurde mit Recht protestiert. Anfänglich waren aber allzueifrige Schönheitsfanatiker gegen die Anlage neuer Kraftwerke und Bahnen überhaupt. Eine derartige Unterbindung eminent wichtiger Ressourcen des Landes hätte jedoch ein Rückschritt bedeutet. Es handelte sich lediglich darum, die unentbehrlichen Bauten, die die Anlage eines Elektrizitätswerkes erforderte, die Bahnhöfe und Nebengebäude neuer Bahnen so zu gestalten, daß das Landschaftsbild durch all die Eingriffe von Menschenhand keine Einbuße zu erleiden hatte. Auch Fabrikgebäuden, die bald in der Nähe größerer Ansiedlungen erwachsen und durch ihre

Bauart harmonische Dorf- und Stadtbilder gefährdeten, wurde die Fehde erklärt und auch da mit Recht. Denn auch bei diesen Bauten sind befriedigende Lösungen möglich, die der ortsüblichen Bauart Rechnung tragen.

Glücklicherweise fehlt es heute nicht mehr an besonnenen Architekten und Ingenieuren sowie an auftrager-teilenden Konsortien und Behörden, bei denen der Ruf nach der ästhetisch befriedigenden Gestaltung industrieller Bauwerke und Anlagen nicht unerhört verhallt ist.

In diesem Sinne hat die Firma Joss & Klausner, Architekten B. S. A. in Bern, ihre Aufgabe erfaßt, als sie im Auftrage der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft die Wagenremise für die Lötlichbergbahn in Spiez erbaute.



Die Wagenremise der Berner-Alpenbahn in Spiez.

\*) Mit Erlaubnis der „Schweiz. Baukunst“ entnommen.