Mit 90 Kilometern voran... : als Passagier auf der Lokomotive

Autor(en): **Bieri, Friedrich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **29 (1935)**

Heft 6

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-926637

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.e-periodica.ch

manchmal. Jesus nimmt deine Not nicht sogleich fort. —

Und doch hilft er dir immer, wenn du zu ihm gehst. Er macht deine Seele stark und zufrieden. Dann kannst du dein Leid mutig tragen. Du brauchst nicht mehr soviel zu klagen, weil Jesus dir hilft. A. Z.

Zur Belehrung

Mit 90 Kilometern voran . . .

Als Passagier auf der Lokomotive.

Von Friedrich Bieri.

Was ist bei einer elektrischen Lokomotive hinten, was vorn? Hier wie dort ein Gewirr von Hebeln, Zeigern, Handrädern und Knopfschaltungen. Bei den Dampflokomotiven weiß man auf den ersten Blick, wo der Kopf und wo das Rumpfende ist. Hier aber zeigt uns nur ein schmales, glänzendes Kupferblech mit der Zahl II, daß wir der Fahrtrichtung nach wohl vorne sind, aber wir befinden uns mit dem Rumpfende an der Zugspitze.

Rechts ist der Führerstand; ein kräftiger Mann in den mittleren Jahren hat ihn inne. Sein ruhiges, kerniges Wesen flößt ein Gefühl von Sicherheit ein. Links neben dem Führerstand befindet sich die Handbremse, von einem jüngeren Manne behütet. — Das Signal geht hoch. AX Ausfahrt frei! Und nun geht's los. Ein Druck auf den Hebel und fast unmerklich setzt sich die gewaltige Maschine in Bewegung und fährt zur Bahnhofhalle hinaus. Wie schwarz-braune, endlose Schlangen heben sich die Schienen vom grienigen, unkrautlosen Bahnkörper ab. Von den Schwellen sehen wir nichts. Führer und Bremser halten scharfen Ausguck nach den Signalen. Hü! Hü! Vor uns steigt unwillkürlich das Bild eines wackeren Gaules auf, über dem ein mit dringenden Aufträgen belasteter Fuhrmann die Peitsche schwingt. Aber hier braucht es weder Peitsche noch Zurufe. Es war einmal . . . Und statt einer, reißen uns Tausende von Pferdekräften dem Ziele zu. Und mit welcher Geschwindigkeit! Der Zeiger des Meßinstrumentes steigt von 60 auf 70, 80, 90 und mehr Kilometer an. Und dies geht scheinbar alles spielend leicht. Nein — da kann man auch den schnellsten Traber nicht mehr zum Vergleich heranziehen!

Immer mehr rollt sich der bald krumm, bald schnurgerade verlaufende Schienenstrang auf. Es ist, als ob lange, dicke Seile mit rasender Geschwindigkeit auf einer Welle gekurbelt würden. Wir blicken von den Schienen weg geradeaus. Saust die weite Gegend am Horizont uns entgegen oder wir ihr?

Im ersten Sinnen und Staunen achteten wir nicht darauf, daß der Boden unter uns bebt. Jetzt aber merken wir, daß wir geschüttelt und bald nach links, bald nach rechts hinübergeschwenkt werden. Wir versuchen, ein paar Gedanken mit dem Stift festzuhalten. Aber die Spitze gleitet in allen möglichen Kurven und Schnörkeln über das Papier des Blockes und davon ab, und wir zweifeln, daß wir die wenigen Worte, die uns so halb und halb gelingen, später wieder werden lesen können. Wie ein Seemann am Steuer, so ruhig und sicher steht dagegen der markante Führer, und auch der Bremser, der mit ihm nach den Signalen Ausguck hält, zeigt keine ungewollte Bewegung. In einer Faust die Kurbel der Handbremse, hängen seine Augen wie gebannt an der vorüberflitzenden Geleiseböschung, wo die inhaltsvollen Tafeln eingerammt sind. Beide wissen, daß Großes von ihrer Aufmerksamkeit abhängt. Und wir begreifen, daß ihnen täglich und stündlich nur ein Refrain aus dem Gedröhn der Räder zu Gehör kommt! Gib acht, gib acht! (Schluß folgt.)

Der Urwalddoktor Albert Schweitzer.

(Schluß)

1914 bricht der Krieg aus, der große Weltkrieg. Schweitzer ist Deutscher in einer französischen Kolonie. Er wird in seinem Häuschen interniert, bewacht von schwarzen Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett. Er darf nicht einmal mehr in sein Spital hinunter. Er ist nicht müßig; er arbeitet an einem Buch. Im November 1914 wird ihm erlaubt, in das Spital zu gehen und die Kranken zu behandeln. Aber der Dienst wird schwer. Sonst muß jeder Weiße nach zwei Jahren die gefährliche Tropengegend verlassen, um in einem andern Klima sein Blut wieder zu erneuern. Schweitzer und seine Gattin müssen vier Jahre in Afrika bleiben. Frau Schweitzer verliert dabei ihre Gesundheit für immer. Auch bleiben die Schiffe aus, die ihnen Lebens- und Heilmittel zuführen. Immer schwerer wird der Dienst; immer größer ist die Zahl