Mit 90 Kilometern voran...: als Passagier auf der Lokomotive [Schluss]

Autor(en): Bieri, Friedrich

Objekttyp: Article

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung

Band (Jahr): 29 (1935)

Heft 7

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-926642

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

Bur Belehrung

Mit 90 Kilometern voran . . . Als Vassagier auf der Tokomotive.

Von Friedrich Bieri. (Schluß.)

Vom Kührerstand her ertönt ein Kauchen und Zischen. Zwei schräg übereinandergestellte Signaltafeln haben den Führer auf eine scharfe Ablenkung der Schienen nach rechts aufmerksam gemacht, und so zog er die Luft= bremse an. Die Geschwindigkeit verringert sich augenblicklich auf 70 Kilometer, und kurz da= rauf halten wir mit 40 schräg nach rechts, um alsdann wieder mit gesteigerter Geschwin= digkeit geradeaus zu fahren. Dabei sehen wir so recht eigentlich die Vorteile der elektrischen Lokomotiven gegenüber den mit Dampf betriebenen. Hier ein sozusagen nur durch die Bewegung des Geschwindigkeitsmessers wahrnehmbarer, fast plötlicher, in Sekunden vollzogener Uebergang zur nahezu verdoppelten Schnelligkeit, bei der Dampflokomotive eine langsame, ruckhafte Steigerung. Der Gegensatz zwischen beiden verschiedenen Kraftelementen kommt uns aber noch in anderer Form zum Bewußtsein. Eine Rauchwolke zur Rechten, noch im Hintergrund, läßt uns gespannt aufmerken. Rasselnd und stöhnend rollt aus der entgegengesetten Fahrtrichtung ein Bersonenzug mit Dampflokomotive heran. Die Rauch= wolken aus ihrem Schlote werden vom Luft= widerstand nach hinten geworfen und von einer Tiefdruckströmung zu beiden Seiten des Zuges herabgedrückt, so eben recht in halber Söhe der Personenwagen.

Das rußige Ungeheuer ist rasch vorübergesahren. Wie armselig alt erscheint es uns doch neben unserer gewaltigen, sauber gestrichenen Maschine! Aber halt! Lassen wir keine vorseilige Verachtung in uns aufkommen! Denn das entschwundene schwarze Ding ist ein Symbol einer großen Zeit. Seine Vorläuser brachten im 18. Jahrhundert eine mächtige wirtschaftliche Umwälzung; das dürsen wir nicht vergessen, sowenig wie die zivilissierte Welt den genialen Konstrukteur Georg Stephenson vergessen kann, der im Jahre 1829 die erste brauchbare Lokomotive schuf. Im Jahre 1847 wurde die erste schweizerische Eisenbahn Zürich-Baden eröffnet. Welcher Ausschwung

seither! Noch stehen wir trotzem erst am Unsang der Entwicklung. Im Schoße der Mutter Erde, im Geiste und in der Kraft des Mensichen liegt noch eine Zukunft voller Möglichsteiten, die wir nur ahnen können. Aber so wie unser Führer mit allen seinen Sinnen den Lauf des Stahlrosses behütet, so sicher schreitet der Aussteig fort; aber an uns liegt es, ihn für alle zum Guten zu lenken!

für alle zum Guten zu lenken!

Unsere Fahrt nähert sich dem Ende. Schon fliegen die ersten zusammenhängenden Hähe einer gruppen vorüber, die uns die Nähe einer Stadt verkünden und bald beginnt unser Füherer die Fahrt zu verlangsamen. Dichter treten die Siedlungen der Stadt zusammen und nun sahren wir über eine Brücke in den Hauptbahnhof ein. — Mit einem Händedruck versabschieden wir uns von den wackeren Leuten auf der Maschine und wir wünschen ihnen innerlich zu ihrem verantwortungsvollen Besruf alles Glück und immer gute Fahrt!...

Das Wunder Mensch! Schlaganfälle.

Wir lesen manchmal, daß jemand an einem Schlaganfall gestorben ist, oder daß jemand einen Herzschlag bekommen hat. Was bedeutet daß?

Unser Herz ist eine Pumpe. Das Herz pumpt. Es drückt das Blut durch die Adern. Der Blutdruck ist stark. Aber die Adern sind auch recht stark. Sie sind zäh und elastisch wie ein guter Gummischlauch. Aber wenn ein Gummischlauch alt wird, dann wird er hart. Dann kommen kleine Löcher in den Gummischlauch. Wasser spritt heraus. Der alte Gum= mischlauch ist geplatt. Auch die Wände der Schlagadern, der Arterien, können hart werden. Im Blut sind feine Kalkstückchen. Wir brauchen sie zum Anochenbau. An den Wänden der Arterien setzen sich die Kalkstückchen fest. Immer mehr. Das ist so ähnlich wie bei einem Wasserkessel. Darin setzt sich auch der Kessel= stein ab. Von dem Kalk werden die Aderwände hart und dick. Man sagt: Der Mensch hat Arterienverkalkung.

Also die Wände sind hart und dick. Dann ist in den Adern nicht mehr viel Platz. Das Serz will das Blut durch die Adern drücken. Es drückt und drückt immer stärker. Man sagt: Der Mensch hat erhöhten Blutdruck. Durch den erhöhten Blutdruck platzt irgendwo ein