

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 51 (1947-1948)
Heft: 10

Artikel: Die Kehrseite : Kurzgeschichte
Autor: Seiler, Richard C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-667720>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.01.2026

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

Die Kehrseite

Kurzgeschichte von Richard C. Seiler

Als das grüne Wasser rings um den Wagen rauschend und gurgelnd in die Höhe schoss — schnell und endgültig, wie ein Rolladen fällt, nur in umgekehrter Richtung — sank Frau Betty in den Sitz zurück und machte ergeben die Augen zu. Es war zu Ende, es gab keine Aussicht auf Entrinnen, und sie wollte die letzten Minuten ihres Lebens gefaßt verbringen.

Bereits hatten kleine Wellchen ihre Knie erreicht und krochen ihren Leib hinauf, und es war ein ähnliches Gefühl, wie wenn sie schaudernd ins tägliche Seebad hineinschlüpfte. Seitdem das Motorgeknatter mit einem seufzenden Gurgeln aufgehört hatte, war es still, und sie vernahm deutlich das Glucksen des einströmenden Wassers und ein Pfeifen — von Luft vermutlich, die irgendwo durch die Spalten des geschlossenen Autos zischte.

Sie schlug die Augen wieder auf. Es war weniger dunkel, als sie geglaubt hatte, grünliches Dämmerlicht herrschte, und am oberen Rand der Windschutzscheibe schimmerte ein milchig-heller Streifen. „Der See ist hier mindestens zwanzig Meter tief“, dachte sie. „Seltsam, daß die Sonne so weit heruntermag“. Noch immer hielt sie das Lenkrad krampfhaft umklammert, wie seit jener hangen Gefunde, da sie über die Uferböschung hinweggesteuert hatte, als der Tramzug plötzlich aus der Kurve engegenraste und die Straße versperrte. „Es muß ein Extrafurs gewesen sein, den fahrplanmäßigen habe ich vorher gefreut, wie jeden Tag!“ dachte sie bitter.

Nun ließ sie die Hände los, das Wasser plätscherte an ihre bebende Brust und drängte sie aufwärts. Schwimmen konnte sie nicht, dazu war der Platz zu eng, aber der Auftrieb half ihr, sich zwischen Lenksäule und Sitz in die Höhe zu winden und auf das Polster zu klettern. Sie taumelte hin und her und fand nur mit Mühe das Gleichgewicht, indem sie halb aufgerichtet die ausgebreiteten Arme an die Wagenseiten sperrte.

Das Wasser war weiter gestiegen und hatte abermals ihre Brust erreicht. Jetzt hielt es an, das Pfeifen verstummte. Betty wußte, was das zu bedeuten hatte: die Luft konnte nicht mehr entweichen, weil der Wasserspiegel über den oberen Türfälzen lag. Ihr Kopf und ihre Schultern ragten in den gewölbten Raum, den das hohe und seiner unmodernen Form wegen so oft verwünschte Dach bildete. Hier in diesem finsternen und nur von unten gespenstisch schwach grün erleuchteten Raum durfte sie leben, bis sie kältestarr umsanf oder bis der Sauerstoff verzehrt war. Einige Minuten noch, vielleicht auch eine Stunde oder mehr, Stunden der Qual...

Sie bemühte sich, an ihren Mann und an die Kinder zu denken, doch vergebens, denn die Gedanken umfreisten zäh das Unglück. Sie sah sich mit achtzig Kilometer die gewundene Uferstraße dahinbrausen, mechanisch an den wohlvertrauten, gefährlichen Stellen ein wenig bremzend, sah den Tramzug wie eine Erscheinung vor sich. Warum nur hatte sie das Steuer herumgerissen, anstatt einen Zusammenstoß zu riskieren? Dort, an jener Stelle, wo der See abgrundtief war? Hätte sie wenigstens ein bisschen nach links gelenkt, wo die Sandbank eine Untiefe bildet und eine Baggermaschine seit Jahren Baumaterial heraufholte!

Ach, das Überlegen kam zu spät, und es war erbärmlich, die lange Frist mit Selbstanklagen zu vergeudern. Sie wollte lieber beten oder nach Rettung trachten. Vielleicht lag der Wagen gar nicht so tief, vielleicht bewies das unbegreifliche grüne Dämmern, daß er sich nahe beim Seespiegel befand?

Entschlossen bückte sie sich in das phosphoreszierende Wasser und versuchte, die Tür zu öffnen. Es gelang ihr nicht, und es wäre ein sinnloses Unterfangen gewesen, die Scheibe niederzukurbeln und durch den schmalen Schlitze zu tauchen. Noch probierte sie an der zweiten Tür, mit demselben Ergebnis, dann schnellte sie atemlos wieder nach oben in die Luftblase hinein, welche das nackte Leben für bestimmte Zeit ge-

währleistete. Dabei schien ihr, infolge der jähnen Bewegung schaukeln der Wagen hin und her. Entsetzt kreischte sie auf.

„Kaum traute sie ihren Sinnen, als von oben, vom Dach her, eine Stimme Antwort gab: „Sind Sie verletzt?“

„Nein!“ schrie sie. „Ich bin heil, aber ich kann nicht hinaus. Rettet Sie mich!“

In tödlicher Spannung lauschte sie dem Geräusch, das daraufhin aus weiter Ferne sickerte. Endlich verstand sie durch das Dröhnen in ihren Ohren hindurch: „Wie lange halten sie's aus?“

„Ich weiß nicht. Ziemlich lange wahrscheinlich, ich habe genug Luft!“

„Gut! Rühren Sie sich nicht. Wir sind in einem Boot und müssen behutsam vorgehen. Der Wagen hängt an einem Kabel unserer Baggermaschine. Er könnte abrutschen oder absacken. Rühren Sie sich nicht. Wir sichern mit Seilen,

dann schlagen wir das Dach oder eine Tür ein. Rühren Sie sich nicht. Das Dach liegt nur einen Schuh tief unter der Oberfläche. Rühren Sie sich nicht. Haben Sie verstanden? Ja?“

„Ja!“ schrie Frau Bethy, jetzt einer Ohnmacht nahe. —

Eine halbe Stunde später war sie geborgen und schaute über den Bootsrand gelehnt schreckensbleich zu, wie ihr Auto, das nun doch noch aus den hastig angebrachten Sicherungen glitten war, langsam pendelnd in die Tiefe sank und in dunklen Schatten verschwand.

Ihr Mann wandte später ein schönes Stück Geld daran, den Wagen wieder heben zu lassen. So eine almodische Kiste besitze doch gewisse Vorteile, meinte er. Ein neues, schnittiges Modell, in das man gebückt hineinkriechen müsse, leiste nicht die gleichen Dienste. Und überhaupt sei man dem Kasten schon ein bißchen Unabhängigkeit schuldig.

Ein amerikanischer Berg trägt den Namen eines Schweizers

„Mount Huber“

Ein Berg namens Huber — das gibt es in Amerika, genauer gesagt, in Britisch Columbien. Und der Huber, der damit gemeint ist, nämlich der Erstbesteiger dieses Berges, ist derselbe Mann, dem in Flüelen ein Denkmal gesetzt wurde: Emil Huber-Stockar, der Vorkämpfer und Schöpfer der Elektrifizierung der Bundesbahnen.

Huber stammte aus einer alten Zürcher Familie. Sein Vater war der Gründer der Maschinenfabrik Oerlikon; sein jüngerer Bruder, Max Huber, war lange Zeit Mitglied des Internationalen Gerichtshofes im Haag und während des zweiten Weltkrieges Präsident des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz. Emil Huber (1865—1939), seinem Berufe nach Maschinen-Ingenieur, hatte in den Vereinigten Staaten entscheidende Impulse für seine Tätigkeit in der Heimat erhalten. Er baute zunächst Dampfturbinen, wandte sich dann aber immer mehr der Elektrotechnik zu. Außer dem Moto-

renbau lockte ihn vor allem der Bau elektrischer Eisenbahnen; so baute er die Maggia-Bahn im Tessin und wirkte auch beim Bau der Lötschbergbahn und der Rhätischen Bahn auf technischem Gebiete entscheidend mit.

Sein Hauptverdienst — und das mag auch die Wahl des Standortes für das Denkmal rechtfertigen, das der Schweizerische Elektrotechnische Verein am 5. Juli in Flüelen enthüllte — lag vor allem in der Elektrifizierung der Gotthardbahn. Federmann erinnerte sich, daß schon in den Jahren 1907—1909 auf der Strecke Oerlikon-Wettingen die Züge elektrisch gefördert wurden — aber damals war die Zeit noch nicht gekommen für eine Verwirklichung der großzügigen Ideen Emil Hubers. Die Maschinenfabrik Oerlikon hatte jene Versuchsstrecke auf eigene Kosten erbaut und mußte sie wieder abbrechen, weil die Schweizerischen Bundesbahnen sie nicht erwerben wollten. Erst als der nachmalige Bundesrat Haab und Dr. Schrafl in die