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

Band: 25 (1935)

Heft: 20

Artikel: Kinderlügen

Autor: G.H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-642040

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

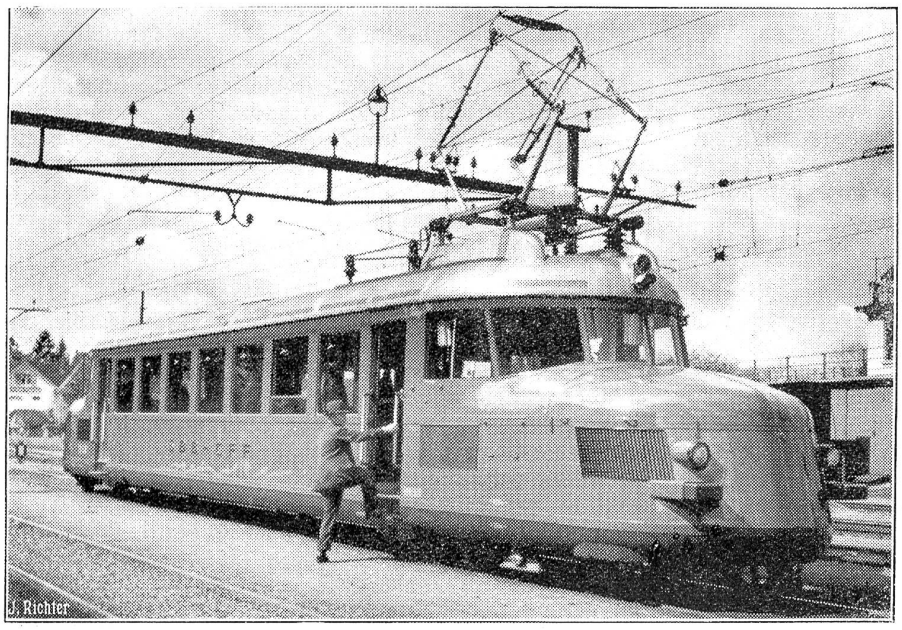
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 09.12.2025

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



Der neue Leichttriebwagen der S. B. B.

Der rote Pfeil.

Eigentlich heißt er „Einphasen-Wechselstrom-Leichttriebwagen der S. B. B.", aber der Volksmund taufte ihn, kaum daß er ein-zweimal probeweise die verschiedenen Strecken zwischen Bern-Biel und Bern-Olten durchsaust hatte, den „Roten Pfeil" und der Name ist so treffend, daß er wohl bleiben wird, bis irgendein noch rascheres Vehikel auch ihn überflügelt.

Der Leichttriebwagen dient zur Verdichtung des Personenzugfahrplans und der Verkürzung der Reisezeit. Die vermehrte Fahrgeschwindigkeit und kürzere Aufenthalte in den Stationen, zwei Dinge, die nur kleinere Zugseinheiten gestatten, ermöglichen hauptsächlich die Verkürzung der Reisezeit. Der maximalen Fahrgeschwindigkeit sind aber auf unseren kurvenreichen Bahnstrecken gewisse Grenzen gesetzt, die nur durch Verminderung des Triebfahrzeuggewichtes etwas erweitert werden können. Diese Gewichtsverminderung ist aber wieder durch die erforderliche Mehrleistung der Triebmotoren begrenzt, die dieser Mehrleistung entsprechend schwerer werden. Und deswegen müssen die übrigen Bestandteile des Triebwagens außergewöhnlich leicht und doch widerstandsfähig genug gebaut werden, was wieder verhältnismäßig hohe Baukosten zur Folge hat. Diese Tatsachen ergaben als vorläufige technisch-wirtschaftlich erreichbare Grenze 125 Stunden-Kilometer Geschwindigkeit. Zur Erreichung dieser Geschwindigkeit ist eine Leistung der Triebmotoren von 10 PS. pro Tonne Triebfahrzeuggewicht erforderlich. Dies ergibt für den vierachsigen Triebwagen ein Fassungsvermögen von 70 Sitzplätzen.

Vorderhand wurden zwei solche Triebwagen gebaut, von welchen der eine als Reserve bereitgehalten wird, während der andere nach dem am Schlusse angegebenen Fahrtenplan vom 15. Mai an täglich 565 Kilometer zurücklegen wird. Die elektrische Ausrüstung dieser Wagen ist in und unter den Vorbauten untergebracht, hinter denen sich auch die Führersitze für beide Fahrtrichtungen befinden. Der Wagenkasten selbst dient nur zur Aufnahme der 70 Sitzplätze. Er enthält zwei durch Schiebetüren zugängliche Personenabteilungen für Raucher und Nichtraucher mit ledergepolsterten Sitzen. Am Ende des Raucherabteils ist die Toilette. Die Temperatur im Wagen wird automatisch geregelt. Die Triebmotoren dienen auch zum Bremsen. Außerdem sind noch zwei elektromagnetisch betätigte Scheibenbremsen eingebaut und auch eine Druckluftbremse ist vorhanden, also daß für die Sicherheit ausgiebig vorgesorgt ist. Der Führer sitzt, ähnlich wie beim Auto, an einem Volant, mit dem er jedoch nur die Geschwindigkeiten regelt. Vor seinem Sitz sind alle nötigen Meßinstrumente und die Schalter für Fahrtrichtung, Steuerstrom, Beleuchtung, Heizung, Luftkompressor und Stromabnehmer angebracht. Ferner befinden sich dort die Griffe zum Luftbremshahn, zur Sandstreuvorrichtung, Türbetätigung, Luftpfeife usw. Verläßt der Führer seinen Platz, dann sind alle Schalter verriegelt, so daß absolut kein Mißbrauch damit getrieben werden kann. Der Wagen ist 21,5 Meter lang und wiegt leer 32 Tonnen.

Die Leichttriebwagen sind geistig und materiell Schweizerprodukt. Der mechanische und wagenbauliche Teil stammt von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur, die Triebmotoren und Transformatoren wurden von der Maschinenfabrik Oerlikon und von Brown-Boveri in Baden geliefert, die Steuerung wurde von den Ateliers de Sécheron in Genf gebaut.

Am 9. Mai fand eine Probefahrt, zu welcher auch die bernische Presse geladen war, auf der Strecke Bern-Biel-Solothurn-Olten-Langenthal-Bern statt, bei welcher Geschwindigkeiten bis zu 140 Kilometer eingeschaltet und auch Proben von der mustergültigen Bremsfähigkeit des Triebwagens gegeben wurden. Bei einem z'Vieri im Bahnhofrestaurant Langenthal dankte Generaldirektor Etter den Konstrukteuren und Baufirmen für ihre Zusammenarbeit. Obermaschineningenieur Müller gab die obigen technischen Erläuterungen und Oberbetriebschef Matter würdigte die neuen Wagen fahrplantechnisch und wirtschaftlich. Herr A. G. Bodmer, der Vizepräsident der Brown-Boveri A.-G. dankte der S. B. B. für ihre Initiative und Dr. Weger beglückwünschte im Namen der Presse die S. B. B. zu dieser bahnbrechenden Neuerung im Verkehr.

Der Fahrplan des Leichttriebwagens ab 15. Mai ist der folgende, wobei die Ausgangsstation immer Bern ist: Erste Fahrt um 7.22 Richtung Olten und beendet seinen Dienst um 0.23 Uhr; in den Nächten von einem Sonntag oder allgemeinen Feiertag auf den folgenden Tag noch später, weil er seine letzte Spätfahrt über Burgdorf bis nach Langenthal fortsetzt und von dort als Leerfahrt (um diese Zeit ruht der Lokalverkehr) nach Bern zurückkehrt. Er bedient im Turnus die Strecken Bern (ab 7.22)—Olten (an 8.30)—Brugg (an 9.09)—Olten—Bern als Tramzug; Bern (ab 12.00)—Biel (an 12.28)—Bern als Schnellzug; Bern—Olten—Zofingen—Olten und Olten—Luzern als Tramzug; Luzern (20.33)—Bern (21.55) als Schnellzug; Bern—Schüpfen—Bern und Bern—Burgdorf (—Langenthal)—Bern als Tramzug.

Leonhardt.

Kinderlügen.

Kinderlügen sind nicht immer auf Prahlsucht und Furcht vor Strafe zurückzuführen, sehr häufig findet man bei Kindern auch die sogenannte Phantasielüge, die ganz anders beurteilt und gewertet werden sollten als andere Lügen. Diese sind nämlich nur ein Ausdruck der kindlichen Phantasie, die viel lebhafter arbeitet als die der Erwachsenen. Bei der

Phantasie unterscheidet der Psychologe die aktive und passive, oder deutsch erklärt die absichtlich und unabsichtlich arbeitende Phantasie.

Diese Unterscheidung ist keine theoretische Spielerei, erklärt sie uns doch die bei Kindern häufige Verwechslung zwischen wirklichen und erdachten Vorstellungsgruppen, denn hier haben wir es mit der unabsichtlich arbeitenden Phantasie zu tun. Man sollte in solchen Fällen nicht gleich schelten und strafen und vom Lügen sprechen, sondern vertrauensvoll eingehen auf die Vorstellungswelt des Kindes, und helfen, Dichtung und Wahrheit zu unterscheiden. Ich pflegte meinen sechsjährigen Schülern zu sagen: „Ihr könnt mir auch ausgedachte Geschichten erzählen, aber ihr sollt dazu sagen, das ist keine wirkliche, das ist eine ausgedachte Geschichte". In zweifelhaften Fällen fragte ich: „ausgedacht oder wirklich?" und erleichterte dem kleinen Erzähler dadurch den ehrenvollen Rückzug. —

Auf diese Weise stutzt man der kindlichen Phantasie nicht unbedacht die Flügel, es wird allerhand erzählt, die bewußte oder aktive Phantasie gefördert und so ein leidiges Verbot in ein willkommenes Gebot verwandelt.

Den andern Lügen wird auf diese Weise durchaus nicht Vorschub geleistet, sondern entgegengearbeitet; denn das Kind lernt Wahrheit und Dichtung unterscheiden. Natürlich kommt es auch vor, daß ein Kind mit Willen lügt, und dann verdient es Strafe. Hat es diese abgebüßt, so soll die Mutter wiederum Vertrauen zeigen und etwa sagen: „Wir wollen jetzt diese böse Geschichte vergessen, ich will dir wieder glauben, und hoffe, daß du jetzt auch schön die Wahrheit sagen wirst."

Wird die unschuldige Phantasielüge gescholten, so empfindet das Kind dies als Ungerechtigkeit; denn die Mutter, die Anspruch auf Wahrhaftigkeit macht, erzählt Märchen, bei denen auch nicht alles „wirklich" ist.

Zwischen wahr und gelogen liegt das weite, schöne Reich des „Ausgedachten", dem in Kunst und Wissenschaft das Hauptverdienst zufällt, und das im Kindesalter ein Recht hat auf Pflege. Lernt es fördern und ihr werdet viel weniger zu tun haben mit seinen Auswüchsen, den Lügen, der unabsichtlich arbeitenden oder passiven Phantasie. G. H.

(„Eltern-Zeitschrift".)

Formosa nach der Erdbebenkatastrophe.

Kürzlich wurde die japanische Insel Formosa von einem Erdbeben heimgesucht. Über 3000 Tote und 11,000 Verletzte wurden gezählt. 15,000 Häuser wurden völlig vernichtet und fast 23,000 stark beschädigt. Der bisher feststellbare Schaden beläuft sich auf ca. 21 Millionen Yen. Unser Bild zeigt ein völlig zerstörtes Wohnviertel in Tobun auf Formosa.

Welt-Wochenschau.

Der Tod Pilsudskis.

Polen hat seinen „Marschall" verloren, seinen Neubegründer sozusagen. Der einstige Sozialist, der im zaristischen Rußland ähnlich arbeitete wie etwa heute die illegalen Kommunisten im Dritten Reiche, spielte seit seinem Staatsstreich von 1926 die Rolle Mussolinis und bestimmte innen- und außenpolitisch weitgehend den Kurs seines Reiches, das er gern auf den Umfang der alten „Republik Polen" gebracht hätte; dazu fehlt noch etliches, z. B. Kiew und die ganze westliche Ukraine, Weißrußland bis über Mohilew hinaus, Litauen, und wenn man die Geschichte noch weiter verfolgt, auch das deutsche Ostpreußen. Allein auch Lettland war einmal polnisch, und es gab Zeiten, wo der Zugang zum Schwarzen Meer beinahe erreicht war. Mag Pilsudski den Romantikertraum dieses „Umfanges" nicht so konsequent geträumt haben wie die Extremisten des Adels, viele Schachzüge seiner Politik sind doch auf Rechnung dieser Ideen zu setzen. So der verunglückte Zug nach Kiew anno 22, der nur dank dem Siege bei Warschau nicht mit der Bolschewisierung Polens endete. So die Verbindung mit Hitlerdeutschland, oder eigentlich: Mit Hindenburg. Die Gerüchte, Pilsudski sei Rosenbergs Plan einer Eroberung Westrußlands gefolgt, bezeugen zum mindesten die Unruhe, die seither Rußland, Frankreich und die Kleine Entente ergriffen. Pilsudski hat viel dazu beigetragen, daß sich Rußland und Frankreich gefunden, und die „Einkreisung" des „Dritten Reiches" wäre nicht so rasch erfolgt, wenn Frankreich nicht in Polen den heimlichen Verbündeten Hitlers vermutet hätte.

Kaum ist Pilsudski tot, und die Beisetzung in Krakau ist noch nicht geschehen, so erhebt sich schon das internationale Vermuten über die Folgen dieses Todes. Wird die Gegenströmung an der Weichsel, die aus mehr als einem Lager der Opposition kommt, das Schiff herumwerfen? Wird das System im Innern gelockert werden und werden sich die Freunde Frankreichs wieder lebhafter äußern?

Der Zufall will es, daß gerade Laval in Warschau weilte und mit verschiedenen Erfolgen für Frankreich nach Moskau weiter reiste, als der Marschall starb. Pilsudski hatte den französischen Ministerpräsidenten nicht empfangen wollen, und die Presse des Herrn Goebbels in Berlin hatte gewitzelt, der diplomatische Schnupfen des polnischen Führers sei erklärlich und richte sich gegen das französisch-russische Bündnis; daß der Verschnupfte vielleicht doch mehr als diplomatisch krank war, ergab sich, als er so unerwartet starb. Nun wird man in Berlin die Ironie rasch vergessen. Denn was sich in Polen abgespielt, sieht doch nicht mehr nach einem halb verunglückten Höflichkeitsbesuch Frankreichs aus. Laval wurde eine Woche lang von den polnischen Zeitungen anhaltend gefragt, durch welches Gebiet denn eigentlich die Russen Frankreich zu Hilfe ziehen sollten, falls Frankreich von Deutschland angegriffen würde. Und da bekanntlich nur Polen und Lettland in Frage kommen, um via Littauen Ostpreußen zu erreichen, hatte Laval schweren Stand. Er wich indes geschickt aus und erklärte, ein einseitiger Durch-