

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot

Band: 211 (1938)

Artikel: Alarm auf der Strecke

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-656984>

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: 04.01.2026

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

Alarm auf der Strecke.

Die Canadian Pacific Railway ist die Eisenbahn, die vom Atlantischen Ozean quer durch Nordamerika bis zum Stillen Ozean führt. Sie verbindet die beiden Meeresufer des riesigen, fruchtbaren Landes Kanada, das erst durch die Erbauung der Bahn erschlossen wurde. Am 7. November 1885 wurde dieses Kulturwerk beendet und die Bahn dem Verkehr übergeben. Jahre lange harte Arbeit und das Leben ungezählter Menschen hatte das fühne Unternehmen gekostet, denn es war zugleich der Endkampf der Weißen gegen die wilden Indianerstämme, die sich verzweifelt gegen die Eindringlinge zur Wehr setzten. Heute ist die Zeit lange vorüber, da die Reisenden nur schwerbewaffnet im Zuge lassen. Sogar Unfälle sind selten geworden, leider aber lassen sich solche bei keiner Bahn ganz vermeiden.

Vor einigen Jahren nun verhütete der Heldenmut eines Knaben ein furchterliches Unglück, und darüber berichtet diese Geschichte.

Es herrschte damals eine Grippeepidemie. Mehr als die Hälfte der Bahnbediensteten war erkrankt, und die noch gesunden hatten dadurch den doppelten Dienst zu leisten. So kam es auch, daß der Lokomotivführer Morrison, als er sich in der Station Winnipeg nach zehnstündiger Fahrt aus dem Dienst melden wollte, den Befehl erhielt, mit der Reservemaschine Nr. 687 gleich wieder auszufahren. Es war dies eine ältere Schnellzugslokomotive, die nur mehr für Ausfallszwecke Verwendung fand, und Morrison sollte sie nach der Station Portage la Prairie führen, wo sie dringend benötigt wurde. Er mußte auch die 56 Meilen (eine englische Meile = 1609 Meter) lange Strecke ohne Heizer fahren, weil diese entweder im Dienst waren oder fraktdarniederlagen. Nun fuhr Morrison ganz allein auf der Maschine und hatte, obwohl er sich selbst nicht gesund fühlte, den doppelten Dienst zu versehen. Er durfte die Strecke und die Signale nicht aus den Augen lassen und mußte gleichzeitig die Feuerung, die Wasserspeisung des Kessels und die sonstigen Obliegenheiten des Heizers besorgen. Eine Weile ging alles gut, dann aber bekam er ein Flimmern vor den Augen,

und kalter Schweiß trat ihm auf die Stirn. Der Zeiger des Geschwindigkeitsmessers zeigte auf 40 Meilen (65 Kilometer in der Stunde), als Morrison den Hebel auf Volldampf drückte, um die Station so bald wie möglich zu erreichen, denn er fühlte, er könne es nicht mehr lange schaffen. Plötzlich begann sich alles um ihn wie ein Kreisel zu drehen, und sein letzter Gedanke war noch, den Dampf abzustellen und die Bremse zu betätigen, doch reichte dazu nicht mehr seine Kraft. Bewußtlos brach er zusammen, und die Maschine raste weiter. Erst als sie im Höllentempo durch Portage la Prairie brauste, obwohl die Signale auf „Halt“ gestellt waren, begriff man die Katastrophe, und alsbald verbreiteten Telegraph, Telephon und Glockensignale die Schreckensbotschaft entlang der ganzen Strecke.

In der kleinen Bahnstation Bagot saß der Vorstand, der zugleich auch Kassierer und Streckenwächter war, in seinem Bureau und hatte Kummer. Edward, sein vierzehnjähriger Sohn, sollte nächste Woche nach Chicago zu einem Kaufmann in die Lehre, und dabei war der Junge mit Leib und Seele Eisenbahner. Den älteren Sohn hatte der Vorstand glücklich untergebracht, der war jetzt Lokomotivführer am Bahnhof von Winnipeg, aber für den jüngeren reichte es nicht mehr, ihn eine höhere Schule besuchen zu lassen, was für die Aufnahme bei der Bahn seit einigen Jahren Bedingung war. Eine lange Krankheit seiner Frau hatte den Vater in Schulden gestürzt, und Edward mußte aus dem Haus, um bald Geld zu verdienen.

Während der Vorstand darüber nachdachte, betrachtete Edward fachkundig eine Motor-draisine, die von einer Gruppe von Arbeitern, die in der Nähe eine Brücke reparierten, auf das Sackgeleise der Station gestellt worden war. Gern hätte Edward diese kleine Maschine ausprobiert, aber er wußte, daß er damit nicht auf die Strecke durfte. Eben meldete die Bahnglocke einen der täglich fälligen Lastenzüge, die auch einen Wagen für Reisende mitzuführen pflegten und in Bagot nur anhielten, wenn jemand aussteigen wollte. Edward ging zum Stationsgebäude und gab die Strecke frei, indem er die Signale stellte und die Weichen kontrollierte. Dann erstattete er dem Vater Meldung. Raum

war der Zug in mäßigem Tempo durch die Station gerollt, schlug schon wieder die Bahnhofsglocke an, welche die Züge aus Richtung Portage la Prairie meldete. Das war sonderbar. Mit angehaltenem Atem zählte Edward die Schläge: Eins — zwei — drei, da stürzte auch schon der Vater heraus und starrte auf die Glocke — vier — fünf — sechs. Sechsmal sechs Schläge, das war Alarm und hieß: Ein Zug ist entlaufen. Am Horizont wurde ein schwarzer Punkt sichtbar, der sich rasch vergrößerte, und bald war zu erkennen, daß es eine Maschine allein war. Kein Zweifel, bald würde sie den Lastzug einholen, und dann gab es ein furchterliches Unglück. Das Telephon schrillte.

„Stelle die Weiche auf das Saggeleise!“ schrie der Vorstand und lief zum Telephon. Edward hatte verstanden, daß der Vater von zwei Weihen das kleinere wählen und die Maschine am Prellbock auffahren lassen wollte. Sie würde dann irgendwo zertrümmern. Bleich kam der Vorstand vom Telephon. „Edward,“ sagte er, „ein Mensch ist auf der Lokomotive.“ Also war ein Menschenlebenrettungslos verloren, wenn man die Maschine auffahren ließ.

„Die Draisine!“ rief Edward und stürzte darauf los. Sprang auf, gab Vollgas und fuhr über die Weiche hinaus auf die Strecke. Ehe es der Vater hindern konnte, hatte Edward die Weiche wieder auf „geradeaus“ gestellt und ratterte der Lokomotive voraus. Jetzt begriff der Vater: Edward wollte sich von der Maschine einholen lassen und dann auf sie überspringen. Das war tollkühn, aber nicht ganz aussichtslos. Der Vorstand hielt den Weichenhebel umklammert. Ließ er die Maschine auf das Saggeleise, dann war der Mann darauf verloren, aber sein Sohn in Sicherheit. Eine Sekunde noch kämpfte das Vaterherz mit dem Pflichtgefühl, dann ließ der Mann die Hand vom Hebel. Die Maschine donnerte vorüber.

Edward raste auf der Draisine dahin, hinter ihm folgte die Maschine, und der Abstand zwischen beiden verringerte sich sehr rasch. Da sah Edward nach einer kleinen Biegung, nur einige hundert Meter vor sich, das Ende des Lastzuges. Jetzt mußte es geschehen, sonst würde er zwischen diesem und der Lokomotive zermalmt. Er stellte

den Motor ab und kletterte auf das rückwärtige Ende der Draisine. Gleich darauf hatte er das schwarze Ungeheuer vor sich, ein Sprung — er schlug mit dem ganzen Körper an die Kesselwand, daß ihm Hören und Sehen verging, aber er konnte sich halten. Nun turnte er sich zum Führerstand, und mit Gegendampf gelang es ihm, die Lokomotive knapp vor dem Zusammenstoß anzuhalten. Edward Morrison erkannte in dem bewußtlosen Lokomotivführer Morrison, seinen Bruder. Ein Hilfszug, der inzwischen der durchgegangenen Maschine nachgeschickt worden war, brachte den gänzlich erschöpften Edward und seinen kranken Bruder ins Hospital. Wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Nachricht von der Heldenat und dem wunderbaren Zusammentreffen der Brüder. Man kann sich denken, welchen Eindruck sie auf den Stationsvorstand von Bagot machte.

Der Lohn für den tapferen Edward blieb nicht aus. Er bekam ein Sparkassenbuch, das auf einen stattlichen Betrag lautete, von der Gesellschaft zum Geschenk und durfte außerdem auf deren Kosten studieren. Nun ist er Ingenieur geworden und bekleidet heute eine hohe Stellung.

Der höfliche kleine Junge.

Ein Herr schreitet auf ein Haus zu, das inmitten eines schönen Gartens liegt. Auf dem zum Haus führenden Gartenweg spielt ein Junge, den er fragt: „Ist deine Mutter zu Hause?“

„Ja, sie ist zu Hause“, antwortete der Junge höflich.

Der Mann steigt die Stufen zur Haustür hinauf und klingelt verschiedenmal, ohne daß ihm geöffnet wird. Da geht er wieder zu dem Jungen hinunter und sagt:

„Du sagtest doch, daß deine Mutter zu Hause sei?“

„Ja, sie ist auch zu Hause.“

„Macht sie denn nicht auf, wenn man klingelt?“

„Doch, das tut sie wohl!“

„Ja, aber ich habe doch nun fünfmal geklingelt, und kein Mensch macht mir auf!“

„Das mag schon sein,“ sagte der höfliche, kleine Junge, „aber ich weiß nicht, warum nicht aufgemacht wird; denn wir wohnen nicht hier.“