

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 29 (1935)
Heft: 7

Artikel: Mit 90 Kilometern voran... : als Passagier auf der Lokomotive [Schluss]
Autor: Bieri, Friedrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-926642>

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: 10.02.2026

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

Zur Belehrung

Mit 90 Kilometern voran . . .

Als Passagier auf der Lokomotive.

Von Friedrich Vieri. (Schluß.)

Vom Führerstand her ertönt ein Fauchen und Zischen. Zwei schräg übereinandergestellte Signaltafeln haben den Führer auf eine scharfe Ablenkung der Schienen nach rechts aufmerksam gemacht, und so zog er die Lüftbremse an. Die Geschwindigkeit verringert sich augenblicklich auf 70 Kilometer, und kurz darauf halten wir mit 40 schräg nach rechts, um alsdann wieder mit gesteigerter Geschwindigkeit 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 plötzlicher, in Sekunden vollzogener Übergang zur nahezu verdoppelten Schnelligkeit, bei der Dampflokomotive eine langsame, ruchhafte 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 entgegengesetzten Fahrtrichtung ein Personenzug mit Dampflokomotive heran. Die Rauchwolken aus ihrem Schloß werden vom Luftwiderstand nach hinten geworfen und von einer Tiefdruckströmung zu beiden Seiten des Zuges herabgedrückt, so eben recht in halber Höhe der Personenwagen.

Das rüfige Ungeheuer ist rasch vorübergefahren. Wie armselig alt erscheint es uns doch neben unserer gewaltigen, sauber gestrichenen Maschine! Aber halt! Lassen wir keine voreilige Verachtung in uns aufkommen! Denn das entschwundene schwarze Ding ist ein Symbol einer großen Zeit. Seine Vorläufer brachten im 18. Jahrhundert eine mächtige wirtschaftliche Umwälzung; das dürfen wir nicht vergessen, sowenig wie die ziviliisierte 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 Aufschwung

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

Unsere Fahrt nähert sich dem Ende. Schon fliegen die ersten zusammenhängenden Häusergruppen vorüber, die uns die Nähe einer Stadt verkünden und bald beginnt unser Führer die Fahrt zu verlangsamten. Dichter treten die Siedlungen der Stadt zusammen und nun fahren wir über eine Brücke in den Hauptbahnhof ein. — Mit einem Händedruck verabschieden wir uns von den wackeren Leuten auf der Maschine und wir wünschen ihnen innerlich zu ihrem verantwortungsvollen Beruf 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 das?

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 spritzt heraus. Der alte Gummischlauch ist geplatzt. Auch die Wände der Schlagadern, der Arterien, können hart werden. Im Blut sind feine Kalkstückchen. Wir brauchen sie zum Knochenbau. 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 Kesselstein 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 Herz 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