

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 44 (1950)
Heft: 16

Rubrik: Wie die Kartoffel zu uns kam

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: 23.01.2026

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

Bündnern als Bundesrat finden läßt, ist eine andere Frage, und ob «dä, wo nüt het» dazu gesucht wird, eine weitere. In unserem materialistischen Zeitalter schwimmt gewöhnlich obenauf, wer «etwas hat». Aber auch unter diesen gibt es wackere Männer, die, vor große Aufgaben gestellt, groß werden im Dienst am Vaterlande. Auch hiefür hat man Beispiele. Hoffen wir, diese Beispiele werden in der kommenden Bundesratswahl um eines vermehrt.

Gf.

Wie die Kartoffel zu uns kam

Kolumbus hatte Amerika entdeckt. Viele Schiffe fuhren nach dem neuen Land über dem Meer, und mit allerlei wertvollen Dingen kehrten sie wieder nach Europa zurück. Pflanzer zogen hinüber, um dort das Land zu bebauen. Händler kamen, um den Indianern allerlei Waren zu verkaufen. Schon nach wenigen Jahren gab es viele Europäer in Amerika.

Eines Tages erhielt ein Gutsbesitzer in Holland ein Paket von einem Freund, der nach Amerika gezogen war. Ein Brief war dabei. In diesem Brief stand, daß in dem Paket eine Pflanze sei, deren Früchte sehr fein schmecken zum Essen. Der Gutsbesitzer machte das Paket auf und nahm die Pflanze heraus. Sein Freund hatte sie mit den Wurzeln geschickt, die noch voll Erde waren. Der Gutsbesitzer nahm die Früchte ab und brachte sie der Köchin. Weil er nicht wußte, wie die Früchte zuzubereiten waren, so briet die Köchin einen Teil; der andere Teil kam mit Zucker bestreut auf den Tisch. Aber weder die gebratenen Früchte noch die andern wollten schmecken. Man probierte es auf verschiedene Arten, die Früchte zu bereiten, aber sie blieben immer noch bitter. Der Gutsbesitzer war verärgert. Er dachte, daß sich sein Freund einen schlechten Scherz geleistet habe, ihm diese ungenießbare Pflanze zu schicken. Er ging in den Garten.

Auf einmal nahm der Gutsbesitzer einen feinen Geruch wahr, der ihm in die Nase stieg. Er ging dem Duft nach und stand bald vor dem Komposthaufen. Dort hatte der Gärtner die Stauden und die Wurzeln der fremden Pflanze verbrannt. Beide Männer schauten erstaunt auf das Feuer, das einen so feinen Duft von sich gab. Sie rissen das Feuer auseinander und fanden die Wurzelknollen, die in der heißen Asche schmolzen. Sie aßen von diesen Knollen, und ihre Freude kannte keine Grenzen. Da ging dem Gutsbesitzer ein Licht auf. Nicht die grünen Früchte, sondern die schmutzigen Knollen an den Wurzeln soll man essen. So kam die Kartoffel nach Europa!

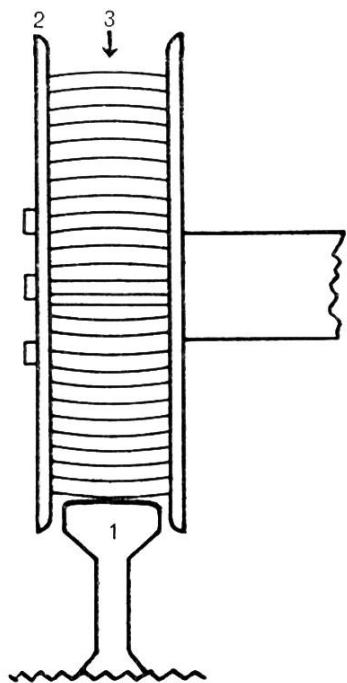
Zuerst war die Kartoffel eine große Delikatesse (= feiner Lecker-

bissen) in Europa; nur sehr reiche Leute und Fürsten konnten sich Kartoffeln leisten. Bald aber erkannte man, daß die Kartoffel überall wachsen kann und sehr nahrhaft ist. So wurde sie in ganz Europa angebaut, oft mit staatlicher Hilfe. Heute ist die Kartoffel ein sehr wichtiges Nahrungsmittel in der halben Welt. Es kommt neben dem Brot an zweiter Stelle. Wer nicht viel Geld hat, weiß, wie froh er ist um die Kartoffel, auch in der Schweiz. Was hätten wir während des Krieges gemacht ohne die Kartoffel?

LM.

Eisenbahnwagen auf Gummirädern

Frankreich hat schon lange Eisenbahnwagen auf Gummirädern. Man nennt sie Micheline (sprich Mischlin!). Sie fahren sehr weich, ohne allzu stark zu schaukeln, so daß der Reisende kaum «seekrank» wird. Sie haben außerdem den großen Vorteil, daß der Wagen geschont wird, weil die Gummiräder die Stöße auf den Schienen weich abfangen. Bei den Eisenrädern dagegen wird das Gestell durch die Stöße fortwährend erschüttert. Schrauben lockern sich, gehen verloren, es entstehen Risse, Brüche und so weiter, es gibt viele Reparaturen, und der Wagen hat eine kürzere Lebensdauer als der Pneuwagen. Und während man bei der Fahrt durch Tunnels auf Eisenrädern bei offenen Fenstern fast wahnsinnig wird vom Lärm und bei geschlossenen Fenstern kaum miteinander reden kann, gleitet die Micheline sanft und fast geräuschlos dahin wie ein Schlitten. In Frankreich fährt sie mit Dieselantrieb (Oelmotor). 120 km Stundengeschwindigkeit sind normal.



1. Schiene
2. Eiserner Spurkranz
3. Vollgepumpter Gummireifen mit Querrillen

Gegenwärtig werden auf der Strecke Bern-Thun Pneuwagen ausprobiert. Jeder Pneuwagen hat zwei Fahrgestelle, und jedes Fahrgestell hat fünf Räderpaare, macht also insgesamt 20 Räder pro Wagen; siehe Skizze! Die Pneuräder können sehr leicht ausgewechselt werden.

Glücklich die Probefahrten, so werden weitere Pneuwagen hergestellt. Die Pneuwagen werden das Reisepublikum anziehen, so wie es seinerzeit der Rote Pfeil tat. Und damit wird die Bundesbahn punkto Fahrkomfort (= Bequemlichkeit) und Schnelligkeit konkurrenzfähiger gegenüber dem Autocar. Gf.