Tausend Menschenleben in einer Hand

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **26 (1933)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

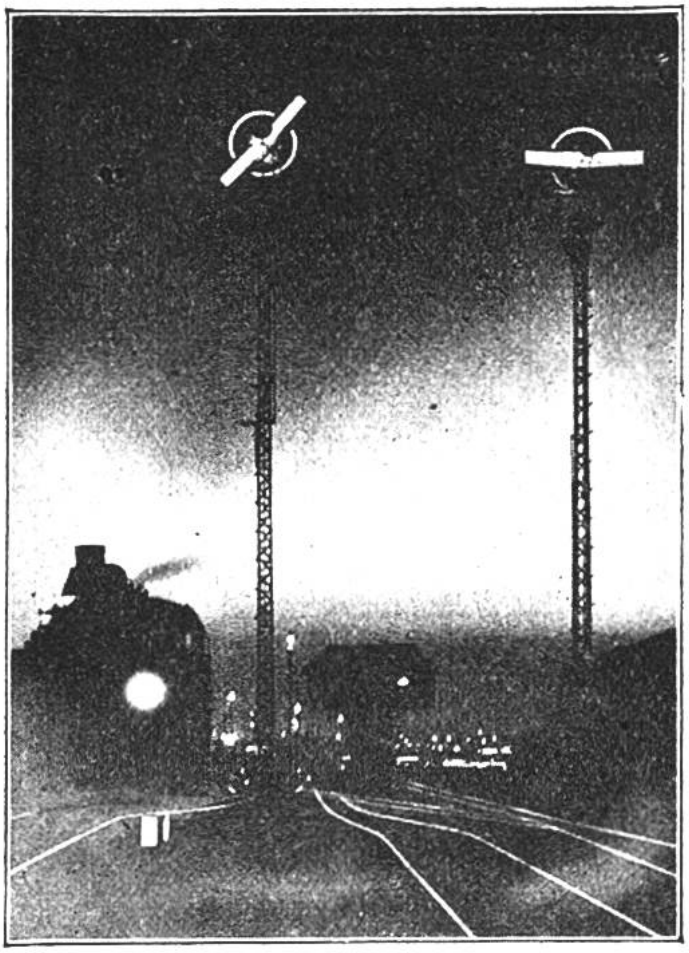
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

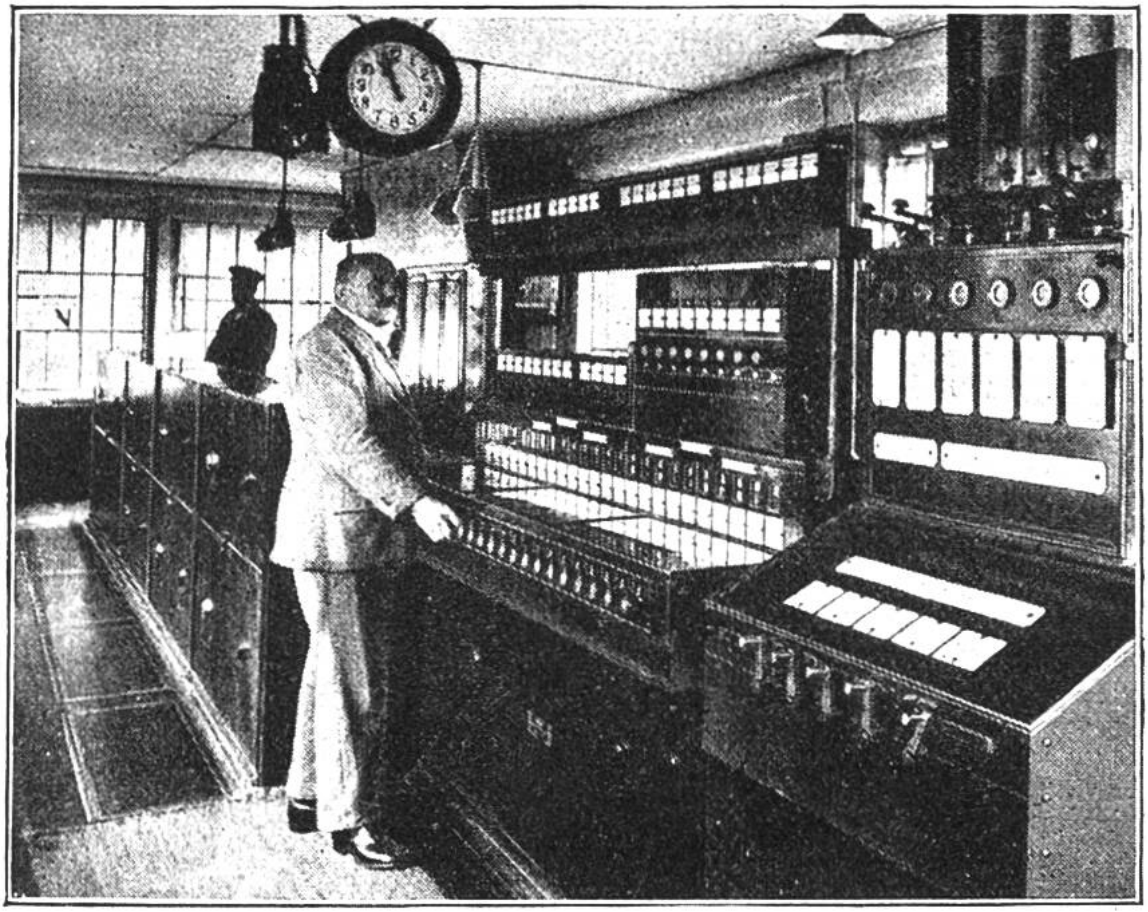
http://www.e-periodica.ch



TAUSEND MENSCHENLEBEN IN EINER HAND.

Nächtliche Einfahrt in einen Bahnhof, durch erleuchtete Rangiersignale gesichert. Im Hintergrund Mitte: Weichenstellwerk.

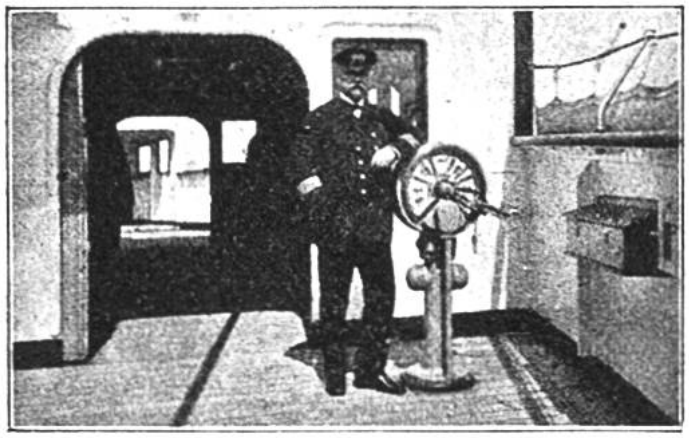
Aus dem eben eingefahrenen Zug strömen die Reisenden in die Bahnhofhalle und verlieren sich bald nach allen Windrichtungen in der Stadt. Hat wohl ein einziger nach der vielleicht Hunderte von Kilometern weiten Fahrt im stillen dem Lokomotivführer dafür gedankt, dass er den Zug glücklich ans Ziel brachte?
Unzählige Reisende in aller Herren Länder vertrauen ihr Leben tagtäglich der Eisenbahn an. Keinem fällt es ein, dabei die Strecke kontrollieren zu wollen, die er dahinfährt. Das überlässt er ruhig dem Lokomotivführer. Tausend Menschenleben sind in dessen Hand. Für sie ist der Mann verantwortlich. Unablässig prüfen darum seine Augen den Schienenweg, ob auch keine Hindernisse die Fahrt bedrohen, Menschenleben und Güter in Gefahr bringend. Es ist ein Vorteil der elektrischen Lokomotive, dass von ihr aus der Führer die Strecke leicht überblicken kann. Auf der Dampf-



Das „Gehirn", von dem aus der Sicherungsdienst im Eisenbahnverkehr gelenkt wird: Das Stellwerk bei der Bahnhofeinfahrt, von dem aus alle Weichen gestellt und die Signale bedient werden.

lokomotive hat er es schwerer. Da muss er oftmals zum kleinen seitlichen Fenster hinauslehnen, wo der Zugwind ihm um die Ohren pfeift. Gleich darauf tritt er wieder in den Führerstand zurück, wo ihm die Gluthitze der Kesselfeuerung entgegenschlägt.

Eine unentbehrliche Hilfe aber hat der Lokomotivführer in den verschiedenen Signalen, welche die Strecke begleiten und vor den Bahnhöfen die Einfahrt sperren oder freigeben. So vertrauensselig sitzen viele Reisende in den Bahnwagen, dass sie sich um die Bedeutung dieser Signale gar nicht kümmern und sie nie kennenlernen. Und doch muss man sich manchmal fragen bei der Einfahrt in einen grossen Bahnhof, wo das Schienennetz wahrhaft verwirrlich vor einem ausgebreitet ist, und wo wohl schon viele andere Züge in



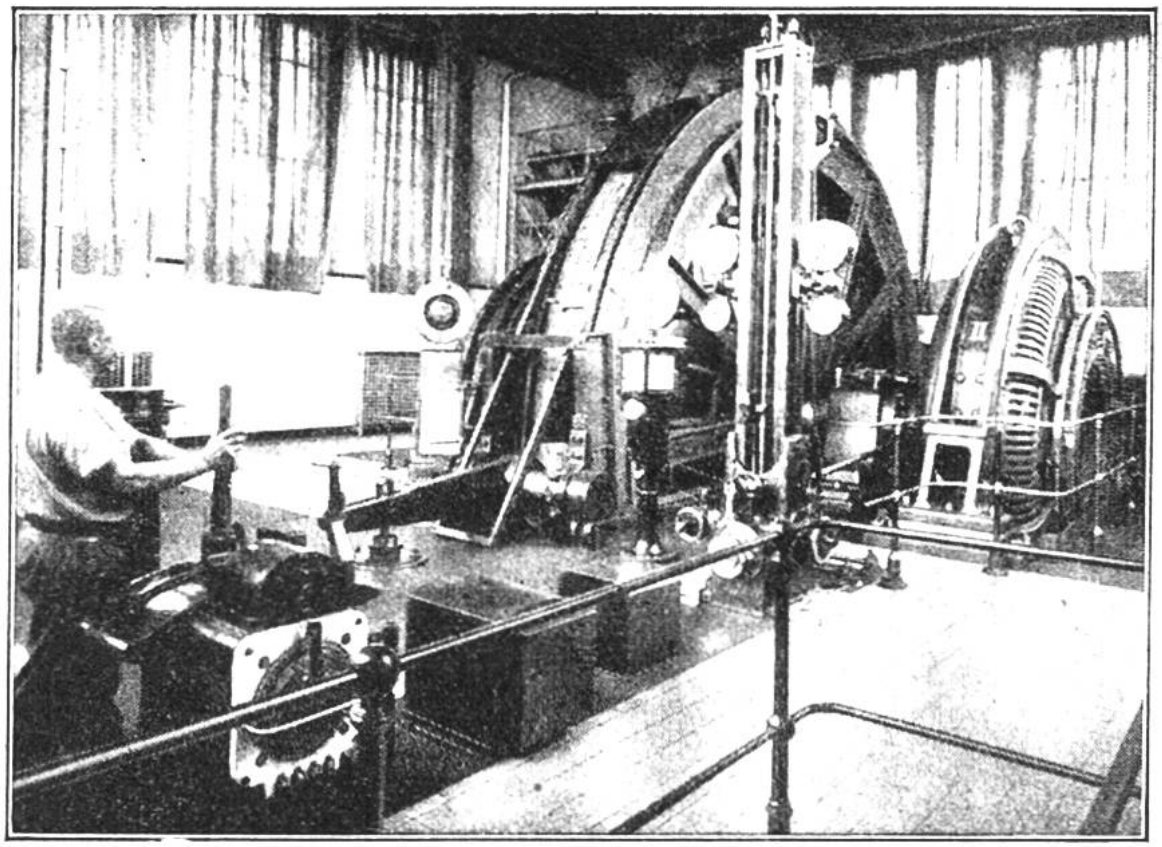
Auf verantwortungsvollem Posten: Kapitän auf der Kommandobrücke des Dampfers New York.

dichten Reihen auf den Schienen stehen: wird wohl unser Zug sich da den rechten Weg wählen und glücklich an dem ihm bestimmten Platz anlangen? Dafür sorgen nun die vielen Signalwärter in den Weichenstellwerken. Wie Wächter von Türmen aus überschauen sie da die Strecke und weisen durch richtige Weichenstellung den heranbrausenden Zügen den Weg. Tausend Menschenleben sind ihnen anvertraut.

Nicht anders ist es im Verkehr zur See. Der Kapitän, dessen unumschränktem Willen ein Schiff untersteht, ist dafür verantwortlich, dass sein Schiff mit Passagieren, Mannschaft, Waren sicher und pünktlich am Ziel eintrifft. Siegreich muss er den Kampf mit den Tücken des Meeres bestehen. Unterliegt er aber, so wird er selbst das sinkende Schiff bis zum letzten Augenblick nicht verlassen.

Noch von andern Männern mit grosser Verantwortung erzählen unsere Bilder. Da ist der Fördermeister im Bergwerk. Seiner Hand ist alles anvertraut, was mit der Förderbahn in die tiefe Nacht des Erdinnern fährt und ans Tageslicht will, Belegschaft und Bodenschätze an Erzen oder Kohle. Oder denken wir, um ein uns bekannteres Beispiel zu wählen, an den Betriebsleiter im Elektrizitätswerk. Von seiner Warte aus sendet er tödliche elektrische Kräfte zu nutzbringender Verwertung hinaus ins Land. Was hängt nicht alles von seiner umsichtigen Arbeit ab!

Sicherheit und Zuverlässigkeit in der Arbeitsleistung



Fördermeister im Bergwerk am Steuer der Fördermaschine. An deren armsdicken Seilen hängen die Förderkörbe für den Transport von Belegschaft (= Arbeiter) und Bodenschätze.

kommen nicht von heut auf morgen. Sie sind das Ergebnis eines sportgerechten Trainings in Wille und Selbstkontrolle, schon von Jugend auf. Keine Arbeit darf nur halbwegs überdacht und oberflächlich ausgeführt werden. Früh übt sich, wer ein Meister werden will.

Der Komma-Teufel.

Der Wiener Dichter Hugo von Hofmannsthal hatte vor seiner Abreise seinem Freunde versprochen, rechtzeitig zwei Eintrittskarten ins Theater zu besorgen. Hofmannsthal erinnerte sich erst zwei Tage vor der Vorstellung an sein Versprechen. Er telegraphierte seinem Freunde: „Sitze besorgt, Hotel Europe, Hofmannsthal.“ Das Telegramm wurde, wie üblich, ohne Komma weitergeleitet. Einige Stunden später erhielt der Dichter die Antwort: „Warum sitzt Du besorgt Hotel Europe?“