

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Band: 49 (1945-1946)
Heft: 4

Artikel: Mit 100 Kilometern voran ... : als Passagier auf der Lokomotive
Autor: Bieri, Friedrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-664520>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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



St. Paulskirche London, die größte Protestantische Kirche der Welt

der königliche Wachaufzug zwischen den beiden Königspalästen. Die königliche Garde ist gut kenntlich an ihren roten Uniformen und den hohen Bärenfellmützen. — Wer in London Abwechslung sucht, kommt sozusagen — wenigstens vor dem Kriege — Tag und Nacht auf seine Rechnung. Denn Theater aller Gattungen und Grade, Opernhäuser, Konzertsäle, locken zum Besuche. Auffällig berühren den fremden Besucher die zahlreichen Straßenprediger aller Konfessionen und Sekten, die durch lautes Gebahren und Musik die Zuhörer um sich zu scharen suchen. Ein hervorragender Zug des englischen Volkes ist seine Freiheitsliebe und die Gastfreundschaft. Nach verschiedenen Kreuz- und Quersfahrten in der englischen Landschaft mit ihren uralten Kirchen und Schlössern nahm mich der rassige Riesenvogel der „Swissair“ wieder unter seine Fittiche, und mit großartigen Eindrücken jeglicher Art bereichert, landete ich wohlbehalten auf dem Basler Flugplatz.

'Adolf Däster, Aarau

MIT 100 KILOMETERN VORAN...

Als Passagier auf der Lokomotive

Was ist bei einer elektrischen Lokomotive hinten und was vorn? Hier wie dort ein Gewirr von Hebeln, Zeigern, Handrädern und Knopfschaltungen. Bei den Dampflokomotiven weiß man auf den ersten Blick, wo der „Kopf“ und wo das „Rumpfende“, ist! Hier aber zeigt uns nur ein schmales, glänzendes Kupferblech mit der Zahl 11, daß wir der Fahrtrichtung nach wohl vorne sind; aber wir befinden uns mit dem „Rumpfende“ an der Zugspeitze...

Rechts ist der Führerstand. Ein kräftiger Mann in den besten Jahren hat ihn inne. Sein ruhiges, kerniges Wesen flößt ein Gefühl von Sicherheit ein. Links neben ihm befindet sich die Handbremse, zuweilen von einem jüngeren Mann behütet.

Das Signal geht hoch! „Ausfahrt frei!“ Und nun geht's los. Ein Druck auf einen Hebel — und fast unmerklich setzt sich die gewaltige Maschine in Bewegung und fährt zur Bahnhofshalle hinaus. Wie schwarzbraune, endlose Schlangen heben sich die Geleise vom grünigen, unkrautlosen Bahnkörper ab. Von den Schwellen sehen wir nichts. Führer und Bremser halten scharfen

Ausguck nach den Signalen. — Hü! Hü! Vor uns steigt unwillkürlich das Bild eines wackeren Pferdes auf, über dem ein mit dringenden Aufträgen belasteter Fuhrmann die Peitsche schwingt. Aber hier braucht es weder Peitsche noch ermunternde Zurufe. Es war einmal... Und statt einer reißenden Tausende von Pferdestärken den langen Zug dem Ziele zu. Und mit welcher Geschwindigkeit! Der Zeiger des Meßinstrumentes steigt von 60 auf 70, 80, 90 und mehr Kilometer an. Und dies geht scheinbar spielend leicht vor sich. — Nein — da kann man auch den schnellsten Trabber nicht mehr zum Vergleich heranziehen!

Immer mehr rollt sich der bald krumm, bald schnurgerade verlaufende Schienenstrang auf. Es ist, als ob lange, dicke Seile mit rasender Geschwindigkeit auf eine Welle gefurbelt würden. Wir blicken von den Schienen weg geradeaus. Saust die weite Gegend am Horizont uns entgegen oder wir ihr?

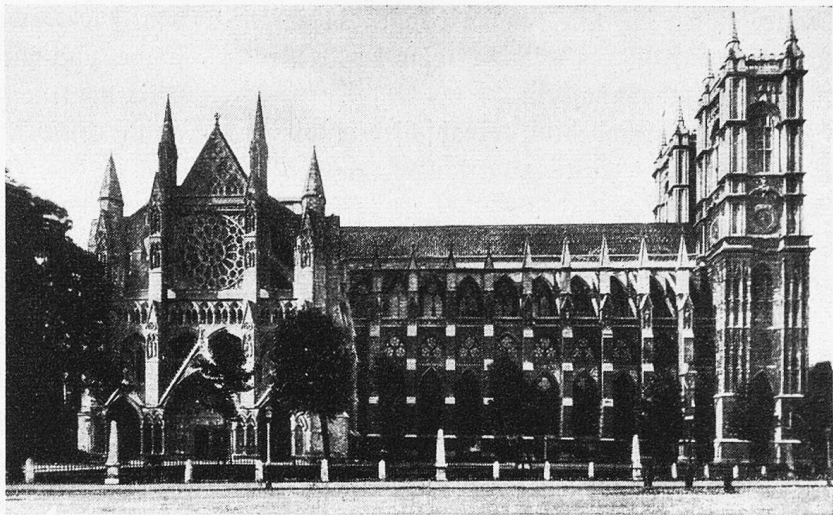
Im ersten Sinnen und Staunen achteten wir nicht darauf, daß der Boden unter uns bebte. Jetzt jedoch merken wir, daß wir geschüttelt und bald nach rechts, bald nach links hinüberge-

schwenkt werden. Wir versuchen, ein paar Gedanken mit dem Stift festzuhalten. Aber die Spitze gleitet in allen möglichen Kurven und Schnörkeln über das Papier des Blockes und davon ab, und wir zweifeln, daß wir die wenigen Worte, die uns so halb und halb gelingen, später wieder werden lesen können.

Wie ein Seemann am Steuer seines Schiffes, so ruhig und sicher steht dagegen unser markanter Führer, und auch der Bremser, der mit ihm nach den Signalen Ausguck hält, zeigt keine ungewollte Bewegung. In einer Faust die Kurbel der Handbremse, hängen seine Augen wie gebannt an der vorüberfliegenden Geleiseböschung, wo die inhaltvollen Tafeln eingerammt sind. Und wir begreifen, daß ihnen täglich und stündlich nur ein Refrain aus dem Gedröhn der Räder zu Gehör kommt: „Paß auf! Paß auf!“

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 Luftbremse 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 großen 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, dort, bei der Dampflokomotive, eine langsame, ruckhafte Steigerung.

Der Gegensatz zwischen beiden verschiedenen Kräfteelementen kommt uns jedoch noch in anderer Form zum Bewußtsein! — Eine Rauchwolke zur Rechten, noch im Hintergrund, läßt uns gespannt aufschauen. Rasselnd und stöhnend rollt aus der entgegengesetzten Fahrtrichtung ein Personenzug mit Dampflokomotive heran. Die



Westminster-Abtei, die Krönungskirche der englischen Könige

Rauchwolken aus ihrem Schlothe werden vom Luftwiderstand nach hinten geworfen und von einer Tiefdruckströmung zu beiden Seiten der Wagenreihe des Zuges herabgedrückt, so eben recht in halber Höhe der Personenwagen!

Das rußige Ungeheuer ist rasch vorbeigefahren. Wie armselig und alt erscheint es uns doch neben unserer gewaltigen, sauber gestrichenen Maschine! Aber Halt! Lassen wir keine voreilige Verachtung in uns aufkommen. Denn das soeben entschwundene schwarze Ding ist ein Symbol einer großen Zeit! Seine Vorläufer brachten im 18. Jahrhundert eine mächtige wirtschaftliche Umwälzung; das dürfen wir nicht vergessen, so wenig wie die zivilisierte Welt den genialen Konstrukteur Georg Stephenson vergessen kann, der im Jahre 1829 die erste wirklich brauchbare Lokomotive schuf!

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 all seinen Sinnen den Lauf des Stahlrosses behütet, so sicher schreitet der Aufstieg nach diesem Kriege fort. An uns aber liegt es, ihn für alle zum Guten zu lenken!

Unsere Fahrt nähert sich dem Ende. Schon fliegen die ersten zusammenhängenden Häusergruppen einer Stadt an uns vorüber, die uns ihre Nähe verkünden, und bald beginnt unser Führer die Fahrt des Zuges zu verlangsamen.

Dichter treten die Siedlungen der Stadt zusammen, und nun fahren wir über eine breite Brücke in den Hauptbahnhof ein.

Mit einem Händedruck verabschieden wir uns

von den beiden wackeren Leuten auf der Maschine, und wir wünschen ihnen innerlich zu ihrem verantwortungsvollen Beruf alles Glück und immer gute Fahrt . . .

Friedrich Bieri

Auf der Straßenbahn

In Hiß und Frost, in Staub und Regen,
Jedweden Wetter die Stirn entgegen,
Die Hand an der Kurbel, das Auge gespannt:
So steht der Führer auf seinem Strand.
So steht er von früh bis abends spät,
Das schwacht um ihn, das kommt und geht,
Das stößt und drängt sich, das scherzt und lacht
Bis in die tiefe Mitternacht.
Starr blickt er hinab in der Straße Gewühl,
Er steht auf Posten, er kennt nur ein Ziel,
Wie's um ihn auch hastet und wirrt und flieht:

Daß nur kein Unglück, ein Unglück geschieht!
Nur einmal da draußen, da kann es geschehn,
Wo grün an der Straße die Bäume noch stehn,
Da bricht ein Lächeln die starre Ruh:
Vom Wegrand blickt fröhlich sein Weib ihm zu.
Sein Junge springt flink an die Vordertür
Und bringt ihm ein Brot und bringt ihm ein Bier.
Fährt jubelnd mit zur Endstation —
Das ist des Tages reichster Lohn . . .
Sei jedem, wie und wo er auch fährt,
Solda eine Strecke Weges beschert.

Jakob Löwenberg

Die letzte Patrone

Es handelt sich in diesem Falle nicht um die berühmte letzte Patrone, die Totgeweihte befehlsmäßig zur Verteidigung irgend einer Festung oder eines „Igels“ im Endkampf abfeuern, um sich dann entweder zu ergeben oder zu sterben. Nein, als oben erwähnte Patrone vor vielen Jahren knallte, befand sich Europa noch im tiefsten Frieden, in einer Zeit, die man heute wirklich „die gute alte Zeit“ nennen möchte.

Seinerzeit, als die Gotthardbahn erbaut worden war, galt sie nicht nur als eine der interessantesten abwechslungsreichsten Bahnen, die man überhaupt kannte, sondern auch die Organisation und die Betriebssicherheit dieser durch wilde Bergtäler führenden Bahn war berühmt, weil sie aufs denkbar höchste ausgedacht und ausgebaut war. So wurde z. B. damals schon die ganze Strecke von 226 Kilometern Tag und Nacht, jahraus, jahrein vor jedem Schnellzug durch Streckenwärter begangen, die das Geleise und das Gelände zu untersuchen hatten. Schienenbrüche, herabgefallene Steinblöcke, Geleiseschäden, die durch Lawinen oder Wildwasser entstanden, wurden so, mit höchst seltenen Ausnahmen, rechtzeitig entdeckt und gemeldet. Es kam aber auch vor, daß in Notfällen der fahrende Zug

durch einen solchen Wärter auf offener Strecke durch Signale dieser oder jener Art aufgehalten und zum Stehen gebracht wurde. So ist es erklärlich, daß seit ihrer Entstehung eigentlich nie ein durch Naturgewalten verursachtes Unglück auf dieser Bergbahn entstanden ist.

Einer der vielen Streckenwärter auf der Südseite der Bahn war Felice Bessa. Er wohnte unten in Giornico, am Ausgang der drei großen Kehrtunnels, die oben in Laborgo beginnen und in Giornico enden. Felice war ein bildhübscher lebensfroher junger Mann, der damals kurz vor seiner Verheiratung mit Lisetta Bonomi stand, der Tochter des Schullehrers von Giornico. Es war abgemacht, daß er nach seiner Verheiratung das Bahnwärterhäuschen am Ausgang des Tunnels beziehen sollte, das oberhalb dem in der Tiefe rauschenden Tessin, neben den mächtigen Kastanienbäumen stand. Der bisherige Streckenwärter wünschte auf diesen Zeitpunkt hin in seine Heimatgemeinde nach Biasca versetzt zu werden.

Man befand sich im Februar, mitten in der Faschachtszeit. Drunten im Dorf war auf jenen Sonntagnachmittag Tanz angesagt in der Trattoria del Ponte. Natürlich holte Felice zu diesem Zwecke seine Lisetta ab, und gemeinsam begab