

**Zeitschrift:** Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender  
**Band:** - (1938)

**Artikel:** Alarm auf der Strecke  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-988535>

### **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**

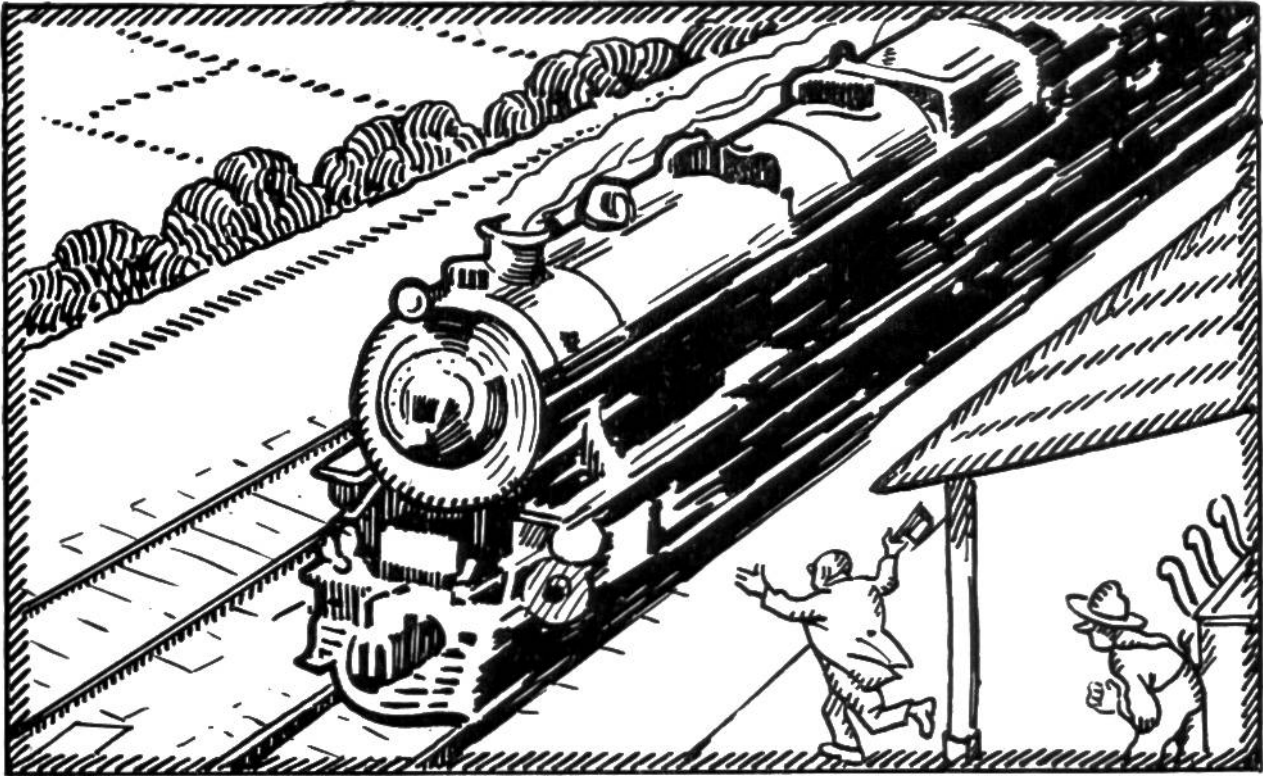
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 08.11.2024

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



Trotz der auf „Halt“ gestellten Signale raste die Lokomotive in einem Höllentempo an der Station vorbei.

## ALARM AUF DER STRECKE.

Die Canadian Pacific ist die Eisenbahn, die vom Atlantischen Ozean quer durch Nordamerika zum Stillen Ozean führt.

Am 7. November 1885 wurde die Bahn dem Verkehr übergeben. Jahrelange harte Arbeit und das Leben ungezählter Menschen hatte das kühne Unternehmen gekostet, denn es war zugleich der Endkampf der Weissen gegen die Indianerstämme, die sich verzweifelt zur Wehr setzten.

Heute ist diese Eisenbahn das grösste private Transportunternehmen der Welt; der Verkehr ist mustergültig, und die Zeit ist lange vorüber, da die Reisenden schwerbewaffnet im Zug sassen, um sich gegen Überfälle wehren zu können.

Vor einigen Jahren verhütete der Heldenmut eines Knaben auf dieser Bahn ein fürchterliches Unglück.

Es herrschte damals eine Grippe-Epidemie. Mehr als die Hälfte der Bahnbediensteten war erkrankt, weshalb die Gesunden den doppelten Dienst zu leisten hatten. So kam es, 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 noch für Aushilfszwecke Verwendung fand, und Morrison sollte sie nach der Station Portage-la-Prairie führen, wo sie dringend benötigt wurde. Er musste auch die 56 Meilen lange Strecke ohne Heizer fahren, weil diese entweder im Dienst standen oder krank daniederlagen. Nun befand sich Morrison allein auf der Maschine und hatte, obwohl er sich selbst nicht gesund fühlte, den doppelten Dienst als Führer und Heizer zu versehen. Er durfte Strecke und Signale nicht aus den Augen lassen und musste gleichzeitig die Feuerung, die Wasserspeisung des Kessels und was noch zu den Obliegenheiten des Heizers gehörte, 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 wies schon auf 40 Meilen (65 Kilometer in der Stunde), aber Morrison drückte den Hebel auf Volldampf, denn er fühlte, er könne es nicht mehr lange aushalten, und wollte die Station sobald wie möglich erreichen. Plötzlich begann sich alles um ihn zu drehen; sein letzter Gedanke war noch, den Dampf abzustellen und die Bremse zu ziehen, doch dazu reichte seine Kraft nicht mehr. Bewusstlos brach er zusammen, und die Maschine raste weiter. 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 über die Strecke.

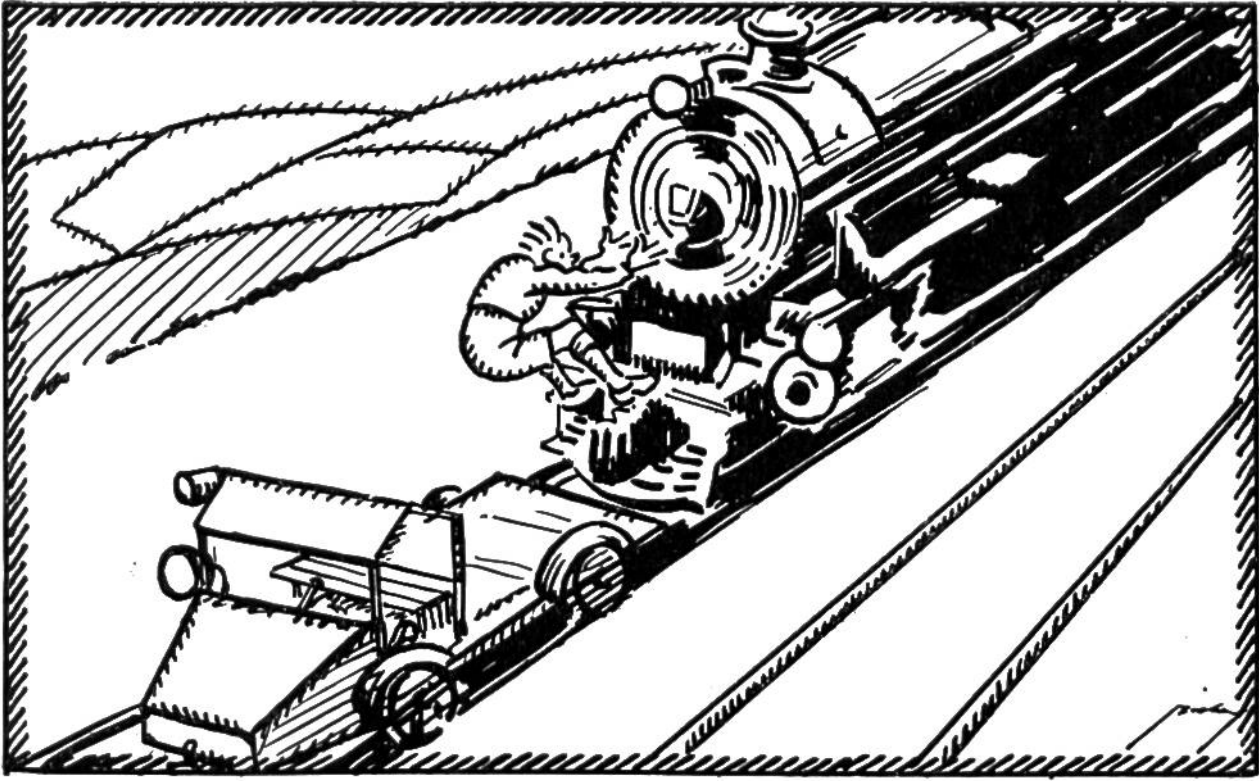
In der kleinen Bahnstation Bagot sass der Vorstand, der zugleich Kassierer und Streckenwärter war, in seinem Büro und hatte Kummer. Edward, sein vierzehnjähriger Sohn, sollte nächste Woche nach Chicago zu einem Kaufmann in die Lehre, und doch wollte der Junge nichts anderes werden als Eisenbahner. Den älteren Sohn hatte der Vorstand glücklich untergebracht, der war jetzt Lokomotivführer am Bahnhof Winnipeg; aber für den jüngeren reichte es nicht mehr, ihn eine höhere Schule besuchen zu lassen, was die

Bahn seit kurzem zur Bedingung machte. 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 sachkundig eine Motordraisine, die von einer Gruppe von Arbeitern, die in der Nähe eine Brücke reparierten, auf das Sackgeleise der Station gestellt worden war. Gerne hätte der Junge diese kleine Maschine, die den Streckenwärtern zum Befahren der Geleise diente, 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. Kaum war der Zug in mässigem Tempo durch die Station gerollt, schlug wieder die Bahnglocke an, welche die Züge aus der Richtung Portage-la-Prairie ankündigte. Dies 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 bedeutete Alarm und hiess: Ein Zug ist entlaufen! Am Horizont wurde ein schwarzer Punkt sichtbar, der sich rasch vergrösserte, und bald konnte man erkennen, dass es eine Maschine allein sei. In kurzer Zeit musste sie den Lastzug einholen, und dann war das Unglück geschehen. Jetzt schrillte das Telephon.

„Stelle die Weiche auf das Sackgeleise!“ schrie der Vorstand und lief zum Fernsprecher. Edward hatte verstanden, dass der Vater von zwei Übeln das kleinere wählen und die Maschine am Prellbock auffahren lassen wollte. Bleich kam der Vorstand vom Telephon: „Edward,“ sagte er, „ein Mensch ist auf der Lokomotive!“

Also war ein Leben verloren, wenn man die Maschine auffahren liess.



Edward wagt den Sprung von der Draisine auf die herandonnernde Lokomotive, hart schlägt es ihn gegen die Kesselwand; aber er konnte sich halten.

„Die Draisine!“ rief Edward und stürzte auf das Fahrzeug zu; kurbelte an, sprang auf, gab Vollgas und fuhr über die Weiche auf die Strecke. Ehe es der Vater hindern konnte, hatte er die Weiche wieder auf „geradeaus“ gestellt und rattete der Lokomotive voraus. Jetzt erst begriff der Vater: der Junge wollte sich von der Maschine einholen lassen und dann darauf überspringen. Das war tollkühn, aber nicht ganz aussichtslos. Der Vorstand hielt den Weichenhebel umklammert. Liess er die Lokomotive auf das Sackgeleise, dann war der Mann darauf verloren, aber sein Sohn in Sicherheit. Eine Sekunde lang kämpfte Vaterherz mit Pflichtgefühl, dann liess der Mann die Hand vom Hebel und schloss die Augen. Die Maschine donnerte vorüber. —

Edward raste auf der Draisine dahin, hinter ihm folgte die durchgebrannte Lokomotive, und der Abstand zwischen ihnen verringerte sich sehr rasch. Da sah Edward nach einer kleinen Biegung, nur einige hundert Meter vor sich, das Ende des voranfahrenden Lastzuges. Jetzt musste es

geschehen, sonst würde er zwischen diesem und der Lokomotive zermalmt. Er stellte den Motor ab und kletterte auf der Draisine nach rückwärts. Gleich darauf hatte er das schwarze Ungeheuer vor sich, ein Sprung, — er schlug mit dem ganzen Körper hart 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 seinen Bruder. Ein Hilfszug, der inzwischen der durchgegangenen Maschine nachgeschickt worden war, brachte den verletzten Edward und seinen kranken Bruder ins Spital.

Wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Nachricht von der Heldentat und dem wunderbaren Zusammentreffen der Brüder. Man kann sich denken, welchen Eindruck sie auf den Stationsvorstand von Bagot machte.

Der Lohn für Edward blieb nicht aus. Er durfte auf Kosten der Bahngesellschaft studieren, wurde Ingenieur und bekleidet schon heute eine hohe Stellung. Ralph Urban.

**Ersatz für kleine Gewichtssteine.** Für das Wägen von geringen Mengen Gewürz, Kräutern oder Postsachen fehlen öfters kleine Gewichtssteine. Als Ersatz eignen sich Geldstücke (siehe unten), die jedoch möglichst neu, nicht stark abgewetzt sein sollten.

