

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 13 (1923)
Heft: 10

Artikel: Keine Wahl
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-636174>

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: 06.05.2025

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

drü Säuli. Eis bhaltet er de für sich, u die beeden angere verchouft er em Mehger.

Wo-n-i äis Mal bi gue-n-ihm cho, han nen i sym alte Wärschtetli aatroffe. Er het die ungerschti Schublade vo der Gumode vüezoge gha, isch dervor gruppet u het neuis drinne gnuschet.

Es het mi ganz gheimelet, won ne so ha gseh!

I der Schublade isch ehnder no meh Zügli gsi, weder vor Jahren albe.

Eis vo syne Grobding, em Ruedels Kibeli, heig ihm sy Zibele gschi, het er prichtet. U dere syg es allwäg bös gange, sie sygi wüescht drauchni. Er müeß e neuu Fäderen hsetue, un es syg es Lager kaputt, am Zifferblatt syg ds Email abgesprängt u der Minutzeiger syg abbroche.

Du bin i gue-n-ihm ache gheuleet u han ihm ghulfe, die Gartong u Druckli erläfe. Im Gumodenege isch es verbunngs Gartöngeli gsi, das hani ohni mi z'bühne grad umehschenn, wo-n-i derna glängt ha. Es isch das gsi, wo-n-i albe ha müeße la sy u nid ha dürfe duuffe. Un i has albe la sy, ohni lang z'frage werum.

Das isch mer d'r Chopf gschosse, wo-n-i iße das Druckli i d'Fingere nimen u ds Bängeli löse. Aher het das Mal nid abgewehrt, er het gar nid Achtig gä.

Drinne isch en alti Uhr gläge mit ere Silberschale. Ufgedruffen isch em Batter Ruehn sy Namen ygrawierte gsi. I ha welle ds Wärscht gwungeren u ha der Dechel ufta.

Da isch mer es alts, vergilbts Blettli vo ne re Sametrose drus gländerlet, wie nes Tübeli, un isch grad em Batter Ruehn uf d'Hang gflogge.

Dä het erschläpft ufgeschouet.

„Was machisch du da?“

Er het d'Hang gstrekt un i han ihm d'Uhr gä. Er het das Bletteli süßerli umen unger e Dechel ta, u ds Druckli verbunden u dänne gleit. Du het er e teufe Schnauf ta u wyters gluecht, bis er die sibe Sache het binangere gha, wo-n-er brucht het. Un i han ihm ghulfe.

Aher het nüt meh gseit vo der Uhr, un i ha ne nid usgrägleet. I ha gwüßt, er isch nid für nüt eso erschläpft, 's müeß öppis sy, wo-n-ihm lieb i der Erinnerung isch, daß er d'Uhr mit dem Roesblettli so hütet. Un i ha dächt, er sag mer's de scho.

Wilecht heig ihm d'Mueter Ruehn i junge Jahren einisch das Rösli gä, wo no ißen es Blettli dervo läbi, u drum syg es ihm so wärt. Er het sy Frou drum gar gärn gha, un er het se no iße gärn, wenn er scho drüesibezgi isch u sie nid viel minger. We me die zweu öppen ame ne Sunnde gseht mitenangere ga, oder we me se ghört zäme gspäße, so chönnti me meine, sie sygi Jungi.

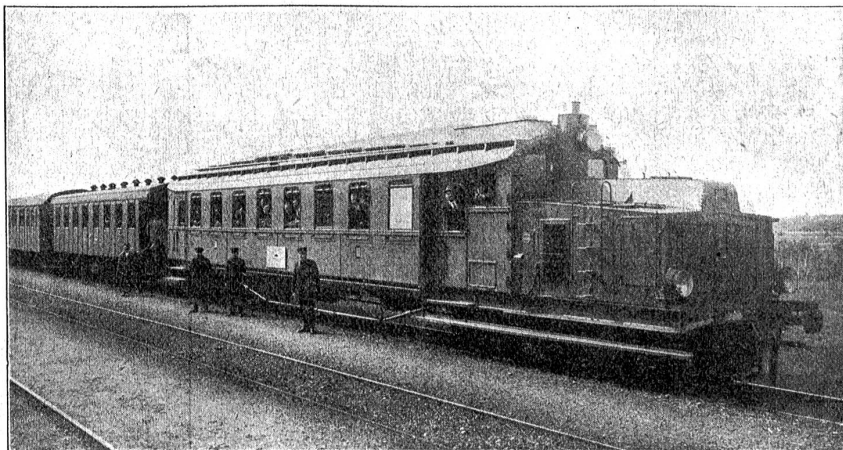
(Schluß folgt.)

Diesel-elektrische Lokomotiven.

Von Ernst Bütikofer, Zürich.

Man hat in der Tagespresse schon viel von Diesel-lokomotiven gelesen und während einiger Zeit vermittelte sogar ein solches Fahrzeug den Bahnverkehr zwischen Baden und einigen benachbarten Gemeinden. Auch für den Vorortsverkehr zwischen Bern und Bümpliz sollen solche Lokomotiven in Dienst genommen werden. Was ist eine Diesel-elektrische Lokomotive?

Der Dieselmotor ist bekanntlich der am ökonomischsten arbeitende Explosionsmotor. Für seinen Betrieb kann man zudem billige und schwerflüssige Rohöle verwenden, die bei keinem andern Motorensystem in gasförmigen Zustand über-



Die Diesellokomotive (System Sulzer) mit Personenwagen kombiniert.

Die Probefahrt Winterthur—Frauenfeld und zurück ergab einen Gasolinverbrauch von 20 Litern, die Fr. 2.20 kosten; dieser Betrieb ist somit um ein Vielfaches billiger als der elektrische oder der Steinkohlenbetrieb.

geführt werden können. Der Gedanke, den heute sehr verbreiteten Dieselmotor auch zur Bewegung von Fahrzeugen zu benützen, lag nahe. Vor allem hat die Firma Sulzer in Winterthur eingehende Versuche vorgenommen, denen schöne Erfolge nicht versagt blieben. Eine Reihe von Diesellokomotiven wurden der betreffenden Firma bereits für die preussischen Staatsbahnen in Auftrag gegeben. Bei der Sulzer-Lokomotive wird der Dieselmotor nicht als direkte Antriebskraft benützt. Er treibt vielmehr nur einen elektrischen Generator an. Die erzeugte elektrische Energie wird nun nach Elektromotoren geleitet. Letztere sind es, welche die Achsen und Räder der Lokomotive in Bewegung setzen. Bei dieser Anordnung kann — was für Explosionsmotoren sehr wichtig ist — der Motor stets mit der normalen Umdrehungszahl laufen, unabhängig von der Geschwindigkeit der Lokomotive, und folglich immer mit gutem Ruhezustand.

Die Lokomotive ist kombiniert mit einem für 69 Sitz- und 16 Stehplätze eingerichteten Personenwagen. Die Bedienung kann von beiden Seiten des Fahrzeuges aus erfolgen.

Der Dieselmotor hat eine Leistung von 200 PS und verschafft der Lokomotive — richtiger „Triebwagen“ — bei voller Belastung eine Geschwindigkeit von bis 70 Kilometer pro Stunde bei Fahrt auf ebener Strecke. Die Geschwindigkeit reduziert sich auf 60 Kilometer, wenn ein Wagen von 20 Tonnen Gewicht angehängt wird.

Der Brennstoffverbrauch ist außerordentlich niedrig und auf der 32 Kilometer langen Strecke Winterthur—Frauenfeld und zurück hat man nur 20 Liter festgestellt.

Das hauptsächlichste Verwendungsgebiet solcher Diesel-elektrischer Triebwagen dürften kürzere Vorortstrecken sein, auf welchen sie gegenüber dem Dampflokotivbetrieb entschieden rationeller sind. Man denke nur daran, was bei Dampflokotiven für ein Mißverhältnis vorhanden ist zwischen dem für die Dampferzeugung notwendigen Zeit- und Materialaufwand und den kurzen Vorortsfahrten. Und man merke sich, daß ein Dieselmotor immer betriebsbereit ist, also erst kurz vor der Abfahrt angelassen werden muß. In die Wagschale fällt bei so kurzen Strecken auch die Einmannbedienung beim Diesel-elektrischen Triebwagen.

Keine Wahl.

Die erste Phase der französischen Besetzung dürfte nun vorüber sein; die neuen Sprünge nach Mannheim, Darmstadt und Karlsruhe bringen die gesamte linksrheinische Verkehrslinie unter französische Botmäßigkeit, die Militarisierung der pfälzischen Bahnen vollendet die Maßnahme, und der Plan, der den Okkupanten unter allen Umständen

gelingen muß, Abtransport von Koks und Kohle, muß nun die praktische Probe bestehen. Es scheint, es müßte möglich sein, mit Hilfe von Soldaten und Freiwilligen die bergweise daliegenden Kohlenmengen zu verladen und an die französische Grenze zu bringen, sobald alle Linien zwischen dem Rhein und der Grenze in französischen Händen liegen. Die Rechnung Poincarés, welche behauptete, die Bahnorganisation der Besetzungarmee arbeite schon jetzt mit einem Plus, muß man natürlich cum grano salis verstehen; die wenigen laufenden Züge mit ihren Ueberladungen können leicht ein Plus abwerfen, wenn die Ausgaben einer normal betriebenen Bahn teilweise wegfallen. Mit der Besitznahme der pfälzischen und rechtsrheinischen Linien verbessert sich die Rechnung, und man kann sagen, der erste Teil der Aktion kann als abgeschlossen gelten.

Folgt also der zweite Teil, und dieser Teil ist der schwere; es gilt, ohne das Reich in Anarchie zu stürzen, aus welcher Nachkrieg in Deutschland, innere französische Widerstände, Interventionen von außen folgen müssen, die deutsche Wirtschaft kleinzu kriegen und die geforderte Ueberweisung von 60 Prozent der Industrieaktien, den wichtigsten aller Programmpunkte der französischen Industriellen und damit selbstverständlich auch der Regierung, zu erzwingen. Die Meldungen der Pariser Blätter, als ob die deutsche Industrie mürbe geworden sei, so mürbe, daß sie bereits die Regierung zu Verhandlungen treibe, muß man mit aller Vorsicht aufnehmen. Denn wer ist es, der der Regierung Verhandlungen vorschreiben wird? Vielleicht eine anonyme Masse? Oder irgend welcher Parteiklub? Oder am Ende die Regierung selbst? Nein, niemand anders als die Industrie selbst. Und wenn es auch stimmt, daß die Lohnforderungen der Arbeiter im Besetzten und im Unbesetzten viele Unternehmer in Verlegenheit bringen, weil die Betriebe zum großen Teil ruhen und die Unterbindung der Austauschlinien die Verwirrung noch vergrößert, wenn es ferner stimmt, daß die Arbeitslosigkeit als noch größere Sorge auf den Betrieben lastet, weil sie doch verantwortlich sind für das Schicksal ihrer Arbeiter, — so weit sind sie nicht, daß sie klein beigehen möchten. Sie erwarten immer noch diese und jene unbekannte Hilfe, sie denken immer noch daran, die Franzosen würden eher müde sein, sie wissen nicht, daß die Tragik gerade in der Möglichkeit der Franzosen besteht, zuerst die Deutschen und erst nachher und mittelbar sich selbst zu ruinieren. Wären normale wirtschaftliche und politische Gesetze gültig, die beiden Kabinette Cuno und Poincaré lägen längst am Boden; die Größe der Einsätze, der va banque-Charakter des Abenteuers bewirkt, daß die Auftraggeber der großen Politik, die Industrien beider Länder, ihre Vollzieher halten, trotzdem sie dem Lande Schaden zufügen, der genügen würde, zehn normale Ministerien zu fällen.

Aber das Wunder wird nicht kommen, und alle Kunst deutscher Politik bestände heute darin, den passiven Widerstand der Arbeiter in der Ruhr auszunützen und von den Franzosen herauszupressen, was sie unter dem Druck einer erregten Bevölkerung im Rheinland nur irgendwie gewähren. Statt dessen steht die regierende Mitte auf dem Standpunkt, daß man's „noch lange aushalte“ und nicht von ferne daran denken müsse, schon jetzt zu unterhandeln, d. h. natürlich öffentlich, denn insgeheim stehen die Parteien doch in Fühlung und markten unterirdisch über Wert und Gegenwert. Vielleicht ist die heroische Geste des preußischen sozialdemokratischen Innenministers Severing nur ein Deckungsmanöver, die Geste nämlich, die darin besteht, daß er in einer öffentlichen Versammlung erklärt: „Wenn wir jetzt verhandeln würden, so sähe das aus, als ob wir aus dem letzten Loch pfeifen. Aber so weit ist es noch lange nicht!“ Vielleicht aber ist es nicht ein Deckungsmanöver, sondern nur die Wiederholung der preußischen Unbegreiflichkeit, welche noch nahe am militärischen Zusammenbruch dummschlau erklärte: „Wir halten durch!“ Es wäre jammer-

schade, wenn die heroische passive Resistenz einer ganzen friedlichen Bevölkerung zwecklos ins Leere verpufft würde, wenn der Moment der Verhandlungen vorüberginge und am Ende doch nichts übrig bliebe als die bedingungslose Unterwerfung, nur, damit das Land nicht dem Bürgerkrieg aus Hunger überliefert werde. Denn das weiß man, die Nationalsozialisten sind nicht zum Kampf gegen den äußern Feind gerüstet und rüsten gar nicht in erster Linie gegen ihn, sondern sie warten auf das Signal der Kommunisten, welche die hungernden Proletarier auf die Straße rufen werden, um dann über alle Tüben und Revolutionäre vom November 18 herzufallen und zuerst die faschistische Einheitsfront herzustellen. Was nachher wird, das werden die Zeiten selber bringen. Provokiert die gegenwärtig herrschende bürgerliche Mitte den Hungeraufstand, indem sie auf ein graues ungewisses Glück wartet, so stürzt sie selber in den Abgrund.

Uebrigens: Wozu noch warten? Es muß jedem Sehenden klar sein, die französische Heeresleitung besitzt unbeschränkte Mittel, um die Drangsale zu vermehren und hat von England und Italien geradezu unbeschränkten Auftrag erhalten, zu tun, was ihr beliebt, solange die Aktion „wirtschaftlich“ bleibt. Wie ganz fernes Wetterleuchten nur flackert am Horizont die Drohung Mussolinis, daß er die Aktion von dem Moment an nicht mehr billigen werde, wo sie politischen Charakter annehmen werde, und jene andere Drohung Bonar Laws, ein Rückzug der englischen Truppen würde das Ende der Entente bedeuten. So kann man denn vorderhand unter der Spitzmarke „wirtschaftliche Aktion“ noch eine beliebige Erweiterung der Besetzung durchführen, wenn die bisherige und nun abgeschlossene nicht genügen sollte; man kann das südliche vom nördlichen Deutschland trennen, steht man doch schon am Eingang ins Maintal, man kann die holländische Grenze absperren, kann endlich auch die Häfen kontrollieren, solange Bonar Law am Ruder bleibt, wird sich England auch das gefallen lassen; kurz, man kann noch viel Unvernünftiges tun, das die Deutschen unendlich schädigt. Welches Wunder erhoffen die Berliner, die doch sonst skeptisch veranlagt sind?

Mit einiger Spannung erwartete man die Rede des Reichskanzlers, die vom Präsidenten Ebert angeregt wurde und die nach allen Erwartungen des Auslandes die Ziele der deutschen Regierung, welche sie bei ihrem passiven Widerstand verfolgt, andeuten mußte; nach den Gewohnheiten parlamentarischer Länder hat der deutsche Reichstag diese Erklärung als schuldige Rechenschaft von der Regierung zu verlangen. Aber Deutschland ist seinen Gewohnheiten nach kein parlamentarisches Land, ist spät in die Zahl der Demokratien eingetreten, arbeitet schon seit Beginn seiner Demokratie hauptsächlich mit Kommissionen und braucht den versammelten Reichstag lediglich als Forum für Demonstrationen. So wurde Cunos Erklärung kaum mehr als eine aktive und entrüstete Geste, welche in England wirken soll, aber wahrscheinlich eher verstimmt. Alles war vorher genau bestimmt und redigiert, der Kanzler nahm mit den Parteiführern Rücksprache und setzte sie über Umfang und Inhalt seiner Rede in Kenntnis, sie setzten zum voraus ihre Kritik fest, und so wird man sogar in der kritischen Erörterung der Parteien lediglich ein Theater sehen. Im englischen Unterhaus fragte ein Mitglied an, ob Bonar Law glaube, die Deutschen hätten im Sinn, nichts zu bezahlen, da sie die von London vorgeschlagenen Reparationsziffern nicht angenommen hätten und sich seit dem Bruch in Paris nicht äußerten, ob sie sie annehmen wollten. Bonar Law sagte, er nehme dies nicht an. In diesen Tönen bewegt sich die ausländische Öffentlichkeit, wenn sie über das Ruhrproblem diskutiert; glauben die Deutschen, es werde ändern, so hat ihr Kanzler Cuno die Pflicht, sich deutlicher darüber zu erklären. Seine Erklärung müßte sowohl für Interventionen wie für Verhandlungen die Grundlage bilden.