

**Zeitschrift:** Schweizerische Taubstummen-Zeitung  
**Herausgeber:** Schweizerischer Fürsorgeverein für Taubstumme  
**Band:** 5 (1911)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Schweizergeographie [Fortsetzung]  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-923526>

### **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>**

Vater drückt ans Herz ihn lieb und lang,  
Doch der Kranke schlummert fest so sehr,  
Vater hebt und küßt ihn ahnungsbang;  
Er, er aber fühlt nichts mehr. —

Da — wirft sich die Mutter schmerzzerfüllt  
Auf des Sohnes Bett und schluchzt und spricht:  
„War in Nacht das Ohr dir auch gehüllt,  
„O, in dieser Stunde sei es nicht!  
„Nein, vernehmen mußt du noch mit Macht:  
„Stirb nicht! Ach, wir lieben dich so sehr!“ —  
Lächelnd ist der Sohn da aufgewacht,  
Hört' es sterbend noch. — Nun hört er mehr. E. S.

Ich hätte nicht gedacht, daß Taubstumme so  
viel Verständnis und Liebe für Gedichte haben  
und danke Gott, daß mein Wunsch in Erfüllung  
gegangen, den ich meinen Gedichten vorangesezt  
in den Zeilen:

O wüßt' durch meine schlichten Lieder  
Getröstet und beglückt zugleich  
Ich einen nur der tauben Brüder,  
Mein Lohn, er wäre überreich! —

Ich blieb feinetwegen noch einen Tag in  
Genf, mein letztes Gebet mit ihm sprach er  
von selbst, Wort für Wort, nach. Als ich mich  
zum Fortgehen anschiede, wollte er traurig  
werden, ein Schatten flog über sein Gesicht;  
aber als ich ihm sagte, wenn auch Menschen  
ihn verlassen, so bleibe Gott doch stets bei  
ihm, da leuchtete sein Gesicht wieder auf.

Nach acht Tagen lag er schon in kühler  
Erde. Von ihm gilt auch: „Welches Ende  
schauet an und folget ihrem Glauben  
nach!“ Noch lange lag mir dieses Sterbebett  
im Sinn, Tag und Nacht, im Wachen und im  
Traum. Ja, er war ein Held der Arbeit und  
des Leidens und „es ist mir leid um Dich, mein  
Bruder Jonathan!“ E. S.

### Zur Belehrung

In verschiedenen schweizerischen Tagesblättern  
ist das folgende schwindelhafte Inserat  
erschienen:

#### Ich war 25 Jahre taub!

##### Jetzt höre ich!

Ich habe einen winzig kleinen Apparat erfunden,  
der mir selbst nach 25jähriger Taubheit das Gehör  
wiederschenkte. Der Preis des kompletten Apparates  
20 Kronen. Keine Mehrausgaben! Wer sich ein für  
allemal von Taubheit, Schwerhörigkeit, Ohrenschmerzen  
usw. befreien will, wolle meine Broschüre „Ich war  
taub“ kostenfrei verlangen von

**Industrie medizinischer Apparate, Graz.**

Für Heilung, zum mindesten Besserung garantiere ich.

Die lieben Taubstummen werden von diesem  
ausländischen Geschäft gewarnt und gebeten,  
ja nicht daran zu glauben, noch weniger ein  
solches Instrument kaufen zu wollen. Denn  
die 20 Kronen (oder 20 Franken) für solch  
einen „winzig kleinen Apparat“ wären nur  
weggeworfenes Geld! Man wäre nicht  
„ein für allemal von der Taubheit befreit“,  
aber leider von den 20 Franken! Für unsere  
Gehörlosigkeit gibt es keinen Wunderdoktor und  
auch keine Wundermaschine. Darum fallet nicht  
auf solchen Schwindel herein, sondern spart euer  
sauer erworbenes Geld für Notwendigeres und  
Nützlicheres!

### Schweizergeographie.

Für Taubstumme dargestellt. (Fortsetzung.)

Bergstraßen des Jura. Im Jura sind  
die meisten Gebirgsstraßen, die quer zu den  
Ketten verlaufen, nimmehr von Eisenbahnen  
begleitet, so die Bözbergstraße, die Straße über  
den untern Hauenstein, über den Weissenstein  
(Solothurn-Münster), über die Pierre Pertuis  
(Sonceboz-Lavannes), vom Val Travers nach  
Pontarlier, von Vallorbe nach Pontarlier. Im  
Lauf der Zeit dürften auch die Staffelegg und  
der obere Hauenstein ihren Schienenstrang er-  
halten.

Eisenbahnen. Es weist zwei Haupt-  
richtungen auf. Die eine zieht sich von Süd-  
westen nach Nordosten in der Längsrichtung des  
Mittellandes, die andere von Nordwesten nach  
Südosten, also quer zur erstern. Die Längs-  
richtung führt vom Genfersee zum Bodensee.  
Eine ihrer Linien geht von Genf über Lausanne-  
Freiburg nach Bern. Von da verläuft der eine  
Zweig über Ronolfingen-Langnau-Entlebuch  
nach Luzern, der andere über Burgdorf-Herzogen-  
buchsee-Langenthal nach Olten. Hier trifft er zu-  
sammen mit der Jurafußlinie Genf-Lausanne-  
Yverdon-Neuenburg-Biel-Solothurn-Olten.  
Von da geht's über Aarau-Brugg-Baden-Zürich  
nach Winterthur. Hier gabelt sich die Linie wieder;  
ein Strang führt über Frauenfeld nach Romans-  
horn und der andere über Wil-St. Gallen nach  
Rorschach. Während eine Gürtelbahn Rorschach  
mit Lindau verbindet, verkehren zwischen Ro-  
manshorn einerseits und Lindau und Friedrichs-  
hafen anderseits Trajektschiffe, d. h. Schiffe,  
worauf beladene Eisenbahnwagen über den See  
gefahren werden.

Von Lausanne gelangt man auf einer Zwischen-  
linie über Palézieux-Monches-Murten-Ly-  
Solothurn nach Herzogenbuchsee.

Die Strecke Bern-Luzern findet ihre Fortsetzung nach Arth-Goldau und von dort vermittelst der Südostrbahn nach Rapperswil-Uznach. Zwischen Uznach und dem Toggenburg ist der Ricken Tunnel gebaut worden; er ist das südwestliche Anschlußstück der Bodensee-Toggenburgbahn, die von Romanshorn über St. Gallen nach Wattwil führt.

Quer zum Jura und zum Mittelland verlaufen folgende Linien: Pontarlier-Ballorbe-Lausanne-Montreux-St. Maurice-Martigny-Sion-Brig-Domodossola-Mailand; Pontarlier-Les Verrières-Bal Travers-Neuenburg-Kerzers-Bern; Delle-Bruntrut-Delsberg-Münster-Sonceboz-Viel-Ÿz-Bern-Thun; Basel-Liestal-Olten-Aarburg-Zofingen-Sursee-Luzern-Arth-Goldau-Schwyz-Brunnen-Alt-dorf-Erftfeld-Göschenen-Mirolo-Lugano-Chiasso-Mailand; Basel-Rheinfelden-Frick-Brugg-Baden-Zürich-Thalwil-Ziegelbrücke-Wesen-Sargans-Buchs-Feldkirch-Wien; Waldshut-Turgi-Lenzburg-Wohlen-Muri-Rotkreuz; Schaffhausen-Eglisau-Bülach-Zürich-Thalwil-Zug-Luzern und Zug-Arth-Goldau; Zürich-Meilen-Rapperswil-Ziegelbrücke-Glarus-Vinthtal.

Dem Nordrand der Schweiz entlang besteht eine Art Ringbahn: Locle-Chaux-de-Fonds-St. Zimmer-Münster-Delsberg-Basel-Rheinfelden-Koblentz-Eglisau-Schaffhausen-Konstanz-Romanshorn-Norsbach-Sargans-Chur-Thusis-St. Moritz.

Der erste Eisenbahntunnel der Schweiz war der Hauensteintunnel. Er wurde 1858 vollendet. Von da an bestand eine gute Verbindung zwischen dem schweizerischen Hügelland und der deutschen Rheinebene. Nun stellten sich die Ingenieure bald die viel größere Aufgabe, den Alpenkörper zu durchbohren, um Deutschland mit Italien zu verknüpfen. Es entstanden hierfür drei Projekte: das zentralschweizerische, das westschweizerische und das ostschweizerische. Zuerst wurde das erstere in Angriff genommen, die Gotthardbahn, und 1882 vollendet. 1906 wurde der westschweizerische Alpendurchstich, der Simplontunnel (20 km), dem Betriebe übergeben. Er verbindet besonders die französische Schweiz und Frankreich mit Italien. Gegenwärtig ist der Kanton Bern damit beschäftigt, die Lötschbergbahn zu erstellen. Damit bekommt das Bernbiet einen eigenen Ausgang nach Süden und die Simplonbahn gleichzeitig eine direkte nördliche Zufahrtslinie.

Nach der Bedeutung der Eisenbahnlinien teilt man sie in Haupt- und Nebenbahnen ein. Zu

den ersteren zählen beispielsweise die Strecken Genf-Lausanne-Bern-Olten-Zürich und Basel-Luzern-Chiasso. Nebenbahnen hingegen sind die Emmentalbahn, Langenthal-Guttwil-Wolhusen, Brünigbahn, Aarau-Schöftland, Frauenfeld-Wil usw.

Bezüglich ihrer Bauart unterscheidet man gewöhnliche oder Adhäsionsbahnen, Adhäsions-Straßenbahnen, Zahnradbahnen (Arth-Rigibahn, Bengernalpbahn) und Seilbahnen (Viel-Magglingen, Bürgenstockbahn). Nach dem Abstand der beiden Schienen gibt es normal- und schmalspurige Bahnen. Die Fortbewegung geschieht entweder mit Dampflokomotiven, mit Elektrizität oder durch Wasserübergewicht (bei vielen Seilbahnen). Elektrisch werden vornehmlich die Straßenbahnen der größeren Städte betrieben, sowie die neuern Nebenbahnen in abgelegeneren Täler hinein (Sernftalbahn).

Im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts gingen die wichtigsten Eisenbahnlinien durch Kauf in den Besitz der Eidgenossenschaft über. Sie bilden nun das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (S. B. B.). Sie haben dem Volk bereits wichtige Vorteile geboten: die Taxen herabgesetzt, die Züge vermehrt, das Rollmaterial (Wagen, Lokomotiven etc.) verbessert. Neben den Bundesbahnen besteht noch eine große Zahl von Privatbahnen, die Aktiengesellschaften gehören.

(Fortsetzung folgt.)

## Fürsorge für Taubstumme

**Ueber Zentralvorstand, Mitgliederbeiträge, Taubstummen-Beitrag und anderes.**

**Der Zentralvorstand**  
**vom Schweizer. Fürsorgeverein für Taubstumme:**

### **I. Das Bureau des Zentralvorstandes:**

1. \***Zentralpräsident:** H. Wydler-Dboujier, Jungfraustraße 3, in Bern.
2. \***Vizepräsident:** Prof. Dr. F. Siebenmann, Bernoullistrasse 8, in Basel.
3. \***Kassier:** Paul von Greiner, Notar, Zeughausgasse 14, in Bern.
4. \***Aktuar:** Frau Eugen Sutermeister, Falkenplatz 16, in Bern.
5. \***Beisitzer** und zugleich **Zentralsekretär** für das schweizerische Taubstummenwesen: Eugen Sutermeister, Falkenplatz 16, in Bern.