

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 23 (1929)
Heft: 5

Rubrik: Ein sonderbarer Traum [...]

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>

23. Jahrgang

Schweizerische

1. März 1929

Gehörlosen - Zeitung

Organ der Schweiz. Gehörlosen und des „Schweiz. Fürsorgevereins für Taubstumme“

Erscheint am 1. und 15. jeden Monats

Redaktion und Geschäftsstelle:

Eugen Sutermeister, Surtengasse 6, Bern

Postcheckkonto III/5764

Redaktionschluß vier Tage vor Erscheinen

Nr. 5

Abonnementspreis:

Schweiz jährlich 5 Fr., Ausland 7 Mark

Insertionspreis:

Die einspaltige Petitzeile 30 Rp.

Zur Erbauung

„Das Blut Jesu Christi, des Sohnes Gottes, macht uns rein von aller Sünde“. (1. Joh. 1, 7.)

Ein sonderbarer Traum. Ein Bauer erzählte seinem Pfarrer folgenden Traum: „Ich sah eines Nachts, wie ein Mann in einem großen, mit zwei schweren Ochsen bespannten Kastenwagen all die Sünden meines Lebens zusammenfuhr. Wagen auf Wagen wurde ausgekippt. Immer höher türmte sich der Berg, so daß die dampfenden Tiere nur mit größter Mühe die Lasten nach oben ziehen konnten. Immer noch mußten neue Lasten aufgeladen werden. Endlich war der letzte Wagen oben und schüttete den Berg zu einem spitzen Bergkegel auf. Ich wußte vor Angst nicht, wo aus noch ein, so daß meine Frau sogar mein Stöhnen und Seufzen hörte. Da plötzlich teilten sich die Wolken über dem Berg, eine große Hand reckte sich aus dem Nebel und pflanzte ein leuchtendes Kreuz auf der Spitze des Berges auf. Da rief ich laut vor Freude aus: „Gelobt sei Jesus Christus!“ und erwachte, über und über in Angstschweiß gebadet. Nun weiß ich erst einmal, wie groß meine Sünde ist, aber auch, wie ich von meiner Sünde frei werde.“ Das war ein ehrbarer Bauersmann. Wie groß ist der Berg deiner Sünden? Komm zum Kreuz mit deinen Lasten, müder Wanderer, du!

Zur Belehrung

England wird durch einen Tunnel mit dem Festland verbunden. Vor vier Jahren fand im englischen Parlament (Reichsrat) eine Besprechung statt über einen Tunnelbau unter dem Wasser zwischen England und Frankreich. Damals wollten die Parteiführer nicht; auch die beiden aus dem Weltkrieg bekannten Generäle Haig und French sprachen dagegen. Nun ist ein Umschwung eingetreten. England will den Tunnel bauen. Auf dem Wasser sind oft starke Stürme. England hat dadurch schon viele Handelsschiffe verloren. Wenn der Tunnel gebaut ist, dann können die Waren mit der Eisenbahn nach Frankreich befördert werden, und die Schiffe können beim Sturm im Hafen bleiben. Im Kriegsfall können die Truppen durch den Kanal von England nach Frankreich gebracht werden, und die Unterseeboote können nichts dagegen machen.

Der Kanal soll auf englischer Seite bei Dover beginnen und in Frankreich bei Calais wieder aus der Erde kommen. Die Untermeerstrecke wird 38 Kilometer lang und die Gesamtlänge 58 Kilometer betragen. Die Ueberwachung des Tunnels bleibt in englischen Händen. Im Falle eines Krieges zwischen Frankreich und England kann der Tunnel vergast oder unter Wasser gesetzt werden. Der Tunnel wird 30—50 Meter unter dem Meeresspiegel liegen. Seine Herstellung kostet 3—4 Milliarden Mark; die Bauzeit beträgt bei Beschäftigung von 50,000 Arbeitern 3 bis 4 Jahre. Wenn der Tunnel fertig ist, kann man in 2½ Stunden von London nach Paris fahren.