

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst  
**Band:** 27 (1937)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Die Witwe von Algier  
**Autor:** Anderson, Frank  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-634979>

### **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:** 17.03.2025

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

und die Lauffläche muß schön satt aufliegen. Kleine Unebenheiten werden korrigiert und jetzt spielt der Sortierer zur Skihochzeit auf: mit besonderer Sorgfalt wird Holzfarbe, Faerbung und Gewicht verglichen und je zwei zusammenpassende Latten finden sich für ein ganzes Skileben zusammen. Es ist also eine Fabel, wenn man glaubt, die beiden Ski seien schon im Baum Seite an Seite ausgeschnitten worden. In diesem gepaarten Zustand kommen die Ski auf die Hobelbank der Fertigmacherei. Da wird nun mit Hobel, Stechbeutel und mit allerhand kleinen Schabmessern der saubere Schliff des fertigen Ski herausgearbeitet. Es ist der Stolz jedes Fertigmachers, Paar um Paar wirklich adrett ausgedüfelte Ski in den Rechen zu legen. Der fertige Ski wird nun noch imprägniert, lackiert und gestempelt, worauf er sich als kleines Wunderwerk von dreijähriger Behandlung gebrauchsfertig in den Laden stellt. Es ist ein langer Weg von den Mississippi-Wäldern, wo die Rigger ihren Song vom „old man river“ singen, bis hinauf in die gleißende Winterpracht unserer Berge. Maschine und Hand verbünden sich bei der Skifabrikation, und ich muß schon sagen, wenn wieder ein paar tausend Paar fertig in Reih und Glied in meinem Lager stehen, bin ich meistens so weit, daß ich selber die flinken Latten anschnallen muß um die köstliche Luft der Freiheit zu atmen.

## Bahn frei nach Jungfrauoch für den Wintersport!

Höher hinauf, hinauf nach Eigergletscher, Eismeer und Jungfrauoch! Denn die ganze Strecke der Jungfraubahn ist nun ohne Unterbruch offen!

Die Jungfraubahn hat im Interesse des Winterverkehrs und des Skisportes eine wichtige Neuerung eingeführt: Sie hat eine kräftige, leistungsfähige Schneeschleudermaschine angeschafft. Währendem die Tunnelstrecke Eigergletscher-Jungfrauoch vor allen Einwirkungen des Winters geschützt ist und der Bahnverkehr ohne Mühe ständig durchgeführt werden kann, liegt die unterste, 2,2 km lange Strecke Scheidegg-Eigergletscher, unter freiem Himmel verlaufend, schutzlos den gewaltigen Schneefällen und Schneestürmen des Hochgebirges ausgeliefert. Schon seit einer Reihe von Jahren hat die Bahnverwaltung mit allen Anstrengungen versucht, den Betrieb auf der ganzen Strecke im Winter aufrecht zu erhalten. Schneeschauflertrupps und Schneepflug führten immer wieder einen harten Kampf gegen die Macht der Natur. Oft kam es vor, daß die Bahnstrecke Scheidegg-Eigergletscher bis zum Tunnelleingang durch meterhohe, sogar haus hohe Schneemassen blockiert war. Bis das Geleise mit Schaufel und Pflug freigelegt war, blieb der Bahnverkehr von Scheidegg nach Eigergletscher unterbrochen. So verstrichen oft viele Schönwettertage, ohne daß der Skifahrer die Bahn benützen konnte, denn die Schneeräumung beanspruchte tagelange Arbeit. Wollte er trotzdem die Abfahrten von Eigergletscher aus unternehmen, oder gar nach der Station Eismeer und Jungfrauoch fahren, so mußte er die Strecke bis Eigergletscher zu Fuß zurücklegen, was ca.  $\frac{3}{4}$  Stunden beanspruchte.

Mit der Schneeschleudermaschine ist die Räumung des Geleises innert kürzester Frist möglich. So tritt praktisch kein Unterbruch des Bahnverkehrs auf der ganzen Jungfraubahnlinie mehr ein. Die schönen Abfahrten von Scheidegg nach Wengen, Scheidegg und Grindelwald, die raffige Eismeerabfahrt und die berühmten, unvergleichlichen Skihochtouren und Gletscherabfahrten vom Jungfrauoch aus sind nun noch leichter und schneller erreichbar. Die ganze Reihe der bekannten eintägigen Hausabfahrten der Station Jungfrauoch: Oberes Mönchsloch, Walchergat, Walcherhorn, Fiescherfattel, Trugberg, Lavitor, Ebnefluh usw., wie auch die ein- und mehrtägigen Gletschertouren vom Jungfrauoch ins Löttschental, ins Rhonetal, ins Goms und zur Grimsel sind dank der Jungfraubahn-Schneeschleuder noch näher in den Bereich der Skifahrzentren gerückt. Alle diese Touren lassen sich jetzt nicht nur im Frühling und Vorfrömmmer, sondern schon im

Winter leicht ausführen. Das Berghaus und das Toristenhaus sind auch im Winter bewirtschaftet. Sie bilden den idealen Stützpunkt für alle hochalpinen Skunternehmungen im Gebiet der höchsten Bahnstation Europas.

\*

Lieferanten der neuen Schneeschleuder der Jungfraubahn sind für den mechanischen Teil die Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur und für den elektrischen Teil die Maschinenfabrik Derlikon. Die Schneeschleuder wird von einer Lokomotive gestoßen. Ihr Gewicht beträgt 14 Tonnen. Zwei Elektromotoren à 150—250 PS Leistung treiben zwei große Schleuderräder mit einer Umfangsgeschwindigkeit von 21,8m/Sek. Durch die kräftige Bauart von Motoren und Schleuderrädern ist die Maschine imstand, pro Minute ca. 150 m<sup>3</sup> Schnee wegzuworfen, und zwar kann der Auswurf wahlweise nach links oder rechts gelenkt werden. Unter einem Auswurfwinkel von 55° wird der Schnee ca. 5 m hoch und 14 m weit weggeschleudert. Der Schleudermechanismus ist auf dem Untergestell drehbar. Diese Konstruktion ermöglicht auch das Schleudern auf der Talfahrt.

\*

## Die Witwe von Algier

Kurzgeschichte von Frank Anderson

Die „Liverpool“, ein zwölftausend Tonnen Dampfer, stampfte sich gemächlich ihren Weg durch die bewegte Bucht von Bisanya. An Bord herrschte die eigenartige Stille, die immer wahrzunehmen ist, wenn ein großer Teil der Fahrgäste sich in die Kabinen zurückgezogen hat, um dort stöhnend und leidend der Seekrankheit Tribut zu zahlen. Fast fünfhundert Menschen trug die „Liverpool“ zu einer Vergnügungsreise, die bis nach Indien führen sollte, aber kaum mehr als ein paar Duzend Leute waren auf den Decks und in den Unterhaltungsräumen zu sehen.

Herr Oliver Cray, Kolonialwarenhändler aus Manchester, war dieser Zustand gerade recht. Zwar war dies seine erste größere Seereise, aber zum Glück machten ihm die Bewegungen des Schiffes nicht die geringsten Beschwerden. Und solange die meisten anderen männlichen Fahrgäste das Bett hüten mußten, hatte Cray die Gesellschaft der entzückenden Witwe, die in Southampton an Bord gekommen war, für sich ganz allein, ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Frau Ellen Whitmore schien das Schlingern des Dampfers ebenfalls kaum zu bemerken, und sie war offenbar froh, in dem Kaufmann aus Manchester einen Mitreisenden gefunden zu haben, der sie auf angenehme und zuvorkommende Weise zu unterhalten verstand.

Crays Interesse an der Dame war leicht begreiflich. Mit seinen fast fünfzig Jahren hatte er im Drang der Geschäfte bisher noch keine Gelegenheit gefunden, sich für das naheende Alter eine passende Lebensgefährtin zu suchen, und diese Reise hatte von allem Anfang an den Zweck gehabt, das drückende Gefühl der Einsamkeit wenigstens für ein paar Monate loszuwerden. Frau Ellen, Anfang der Dreißiger, schien nun nicht allein wegen ihrer äußeren Vorzüge ein passendes Objekt für Crays Aufmerksamkeiten, sondern sie hatte im Verlaufe des Gesprächs auch durchblicken lassen, daß sie selbst vermögend genug sei, um einem etwaigen zukünftigen Gatten keine materielle Last zu sein. Wenn Cray sich also die Sache des abends in der Ungeföhrtheit seiner Kabine überlegte, so wurde das Bild einer kommenden Lebensgemeinschaft mit der hübschen Witwe immer verlockender. Aussehen, Geldverhältnisse, alles paßte ausgezeichnet, und der Kaufmann beschloß, sich tüchtig in die Zügel zu legen, um so bald wie möglich den begehrten Preis seiner Bemühungen für sich zu sichern.

Noch am Abend, bevor die „Liverpool“ in den Hafen von Algier einlief, war so etwas wie ein Einverständnis zwischen den beiden Fahrgästen zustande gekommen. Cray hatte von seinen Plänen zu sprechen begonnen. Die Witwe hatte mit

augenscheinlichem Verständnis für des Kaufmanns Zukunftswünsche gelauscht und sich nicht einmal ablehnend verhalten, als Cray wie zufällig ihre Hand in die seine nahm und bis zum Gutenachtsgagen nicht wieder losließ. Und wenn es auch noch nicht zu einem förmlichen Heiratsantrag gekommen war, so hatte man auf jeden Fall doch schon beschlossen, bei der Besichtigung von Algier am nächsten Tage keinen anderen Fahrgast hinzu zuziehen, sondern die Eindrücke der Stadt in holder Zweifamkeit zu genießen. Cray hatte offensichtlich die Unpäßlichkeit der anderen Herren an Bord geschickt auszunützen verstanden.

Der Ausflug nach Algier begann am nächsten Morgen in bester Stimmung. Zuerst wurden die Hauptsehenswürdigkeiten gebührend in Augenschein genommen, dann sogar ein paar Eingeborenenlofale besucht, wo Frau Ellen in langen Gesprächen mit den Besitzern und Gästen ihre Kenntnisse der arabischen Sprache zeigen konnte, die sie sich auf Reisen mit ihrem verstorbenen Mann angeeignet hatte, und schließlich war man noch unternehmungslustig genug, um die dunklen Winkel und Gassen der Stadt aufzusuchen, in denen die farbigen Ortsansässigen ihre heimischen Waren zur Schau stellten. Offenbar erregten die beiden Fremdlinge in diesem Teil von Algier einiges Aufsehen, denn, wie Cray belustigt bemerkte, folgte ihnen bald ein ganzer Schwarm dunkelhäutiger Gestalten neugierig nach.

Plötzlich aber wurde die Sache ungemütlich. Wie auf ein Kommando schienen die Araber die beiden Weißen umringt zu haben, und Cray fühlte sich von hinten mit solcher Kraft umklammert, daß er sich nicht mehr rühren konnte. Und so mußte er trotz leidenschaftlicher Proteste auch tatenlos zusehen, wie die Menge sich über Frau Ellen herstürzte und diese, ungeachtet ihrer gellenden Hilferufe, fortzuschleppte. Dann fühlte Cray noch einen heftigen Schmerz am Hinterkopfe und sank bewußtlos zusammen.

Als er nach einiger Zeit in einem Hauseingang wieder zu sich kam, stand ein kleiner arabischer Junge vor ihm, der ihm mit einem unverständlichen Wortschwall einen zusammengefalteten Zettel überreichte und sodann spurlos wieder verschwand. Noch ganz benommen von seinem Erlebnis, öffnete der Kaufmann das Schreiben und erkannte sofort die Handschrift Frau Ellens. Sie sei von den arabischen Gaunern verschleppt worden und würde nur gegen ein Lösegeld von fünfhundert Pfund wieder freigelassen werden. Sie selbst habe natürlich keine größere Summe bei sich, aber sie vertraue ihm, dem Mann ihrer Liebe, ihre Rettung an. Zwar stünde auch er durch die Helfer der Banditen unter fortwährender Beobachtung, aber wenn er die Polizei nicht benachrichtige, sondern das Geld besorge und an der angegebenen Adresse abliefern, so wäre sie sofort frei und könne ihm persönlich ihre Dankbarkeit bezeigen. Andernfalls ade . . .

Fünfhundert Pfund, das schien Cray eine gewaltige Summe. Aber wenn er nicht auf das Verlangen einging, so war Frau Ellen zum mindesten für ihn auf immer verloren; im übrigen war sie ja auch selbst wohlhabend genug, um das Geld bei einer Heirat reichlich wieder einzubringen. Jedenfalls lief Cray zur nächsten Bank und wechselte den größten Teil seiner Reisehefts in Bargeld um.

Ohne besondere Schwierigkeiten fand der Kaufmann die verzeichnete Adresse und sah sich dort einem Duzend überaussehender Araber gegenüber. Inmitten von ihnen aber saß, auf eine Bank gefesselt, Frau Ellen! Die Formalitäten waren rasch erledigt; Cray zahlte das Geld an den Anführer der Banditen und im nächsten Augenblick konnte die befreite Witwe sich mit einem Glücksschrei auf den Retter stürzen. Die Gauner hatten nichts dagegen, wenn die beiden Weißen das Haus gemeinsam verließen, nur mußten sie sich für den ersten Teil des Wegs die Augen verbinden lassen, um den Erpressern Zeit zum Verschwinden zu geben. Cray und Ellen stimmten diesem Verlangen zu und ein paar Minuten später wurden sie, Hand in Hand auf die Straße geführt.

Erst als die zärtlichen Händedrucke, die Cray seiner Begleiterin zukommen ließ, merkwürdig unbeantwortet blieben, wurde der Kaufmann argwöhnisch und riß sich mit einem Ruck das Tuch von den Augen. Neben ihm ging eine ältliche Araberin, deren weiches Händchen er bisher so liebevoll gehalten hatte, die aber jetzt mit einem Auffschrei in der nächsten Seitengasse verschwand. Von Frau Ellen war nichts zu sehen.

Was nützte es Cray, daß man ihm auf der Polizei seine Reisegefährtin als bekannte Hochstaplerin bezeichnete, die den gleichen Trick schon unzählige Male ausgeführt hatte? Zum weiblichen Geschlecht wird er nach dieser Erfahrung nicht so bald wieder Vertrauen fassen. Und Junggefallen gibt es eigentlich ja schon genug!

Frank Anderson.

\*

## Weltwochenschau

### Notwendiges und Ueberflüssiges

In den Schubläden des Bundeshauses ruhen, wie es der neuenburgische Ständerat Béguin nachgezählt, zwölf zu stande gekommene Volksinitiativen, für die man keine Zeit gefunden; Mr. Béguin hat darum im Ständerat eine Interpellation losgelassen und den Bundesrat angefragt, wann und in welcher Reihenfolge diese Initiativen behandelt, dem Volke zur Abstimmung vorgelegt und dem Willen des Souveräns Genugtuung verschafft werde. Diese Interpellation ruft allerlei Ueberlegungen. Zum Beispiel wird einem klar, wie groß die Arbeitslast unserer Behörden geworden, und wie ganz offenbar dringliche Geschäfte einer normalen Abwicklung der „demokratischen Ordnung“ im Wege stehen. Seit der Abwertung und der gelungenen Wehranleihe hat die Frage der Preisgestaltung den Vorrang, und daneben drängt immerfort die Arbeitsbeschaffung, und das Zusammenspannen der militärischen mit den arbeitspolitischen Fragen ist auf jeden Fall wichtiger als die Aeußerung des Volkes über die oder jene Initiative. Sagen wir einmal die „Freimaurer“-Initiative, die aller menschlichen Vorausicht nach nachab gehen wird. Wogegen wahrscheinlich dem Bundesrat mit dem Volksbegehren über die Wiederherstellung der Pressfreiheit schon weniger gedient wäre.

Aber die Frage: „Notwendig und Ueberflüssig“ stellt sich noch in andern Zusammenhängen. Die „Freiwirtschaftliche Zeitung“ hat eine Reihenfolge der Wichtigkeit in der Preis-, Lohn- und Zinsgestaltung aufgestellt, die man mit Flugzeugen in den Himmel schreiben und vis-à-vis der Bundeshausfassade an die Mauern malen müßte:

1. Kampf dem Zins, 2. Kampf jeder Senkung des Preis- und Lohnstandes, und erst 3. Kampf jeder Erhöhung des Lebenskostenstandarts.

Wir brauchen „Kampf dem Zins“ nicht in der freiwirtschaftlichen Absolutheit aufzufassen und dennoch können wir feststellen, daß hierzuland die Chance der Zinslastenverringerung in allzugeringem Maße beachtet wird. Wenn es gilt, die Produktion anzukurbeln, vor allem jener Produktion, die für den umworbenen Weltmarkt arbeitet, steht die Produktionskostenverminderung obenan. In diesen Kosten figurieren Zinse und Löhne. Reduziert man die Zinse, schädigt man vielleicht einen Rentner, der davon lebt, bestimmt aber mehrheitlich Leute, welche ihre Zinse wieder zum großen Haufen legen. Reduziert man jedoch Löhne, schädigt man fast hundertprozentig den Konsum. Darum kann es keine Frage sein, daß bei der Reduktion der Kosten immer die Zinse vorangehen müßten.

Es ist bestimmt nicht überflüssig, solche Rangordnungen aufzustellen. Würden sie in den Gehirnen unserer obersten Wirtschaftsführer eingehämmert sein, ginge alles anders, als es geht. Das heißt, es wäre längst anders gegangen. Der Abbau der Gehälter wäre weit heftigern Widerständen begegnet, und die Notwendigkeit, heute schon wieder an Lohnaufbau-