

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 24 (1930)
Heft: 15

Anhang: Der Taubstummenfreund : Nr. 2

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: 26.11.2024

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

Der Taubstummengfreund

Monatliche Beilage der „Schweizerischen Gehörlosen-Zeitung“
Fortbildungsblatt für jugendliche Taubstumme

Unter Mitwirkung des Schweiz. Fürsorgevereins für Taubstumme und der Schweizerischen Taubstummenlehrer
herausgegeben von der Schweiz. Vereinigung für Bildung taubstummer und schwerhöriger Kinder

Redaktion: A. Gubelberger, Wabern

1. August 1930

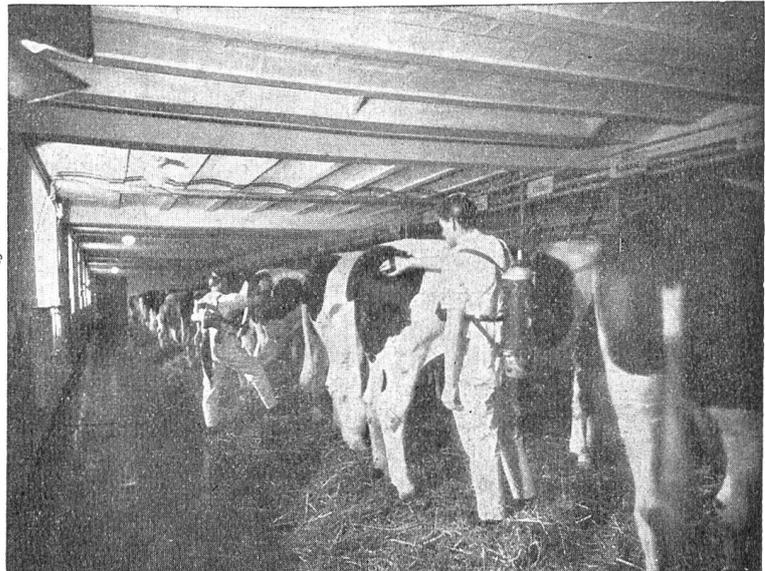
Nr. 2

2. Jahrgang

Ein Muster-Bauernhof.

Sommersonntag-Nachmittag! Wir wandern in der heißen Sonne von Aesch im Baselland an Wiesen und Aekern vorbei hinauf gegen Pfeffingen. Ein holperiger Feldweg führt etwas steil hinauf. Es ist aber auch eine gut geteerte Autostraße da. Wir stehen am Kreuzweg und befinden uns, welchen Weg wir nun gehen sollen. Wir möchten den Gutshof der Molkerei Banga besichtigen. Da fährt ein Lieferungsauto daher mit großen, leeren Milchkannen. Nun wissen wir Bescheid. Das Auto fährt aufs Landgut. Wichtig, bald sehen wir die großen Gebäulichkeiten. Sie stehen auf halber Höhe zum Weg gegen das alte Schloß Pfeffingen. Bald sind wir am Ziel. Der ganze Bauernhof ist durch einen Hag abgeschlossen. So können keine fremden Leute eintreten. Auch wir müssen warten vor dem Hoftor und läuten. Das Tor ist verschlossen. Nun erscheint die Frau des Hospächters und öffnet. Wir treten ein und stehen bald mitten auf einem großen, geteerten Platz, dem eigentlichen Hof. Er ist rings umschlossen von Gebäulichkeiten. Vorn am Eingang steht das wunderschöne, große Pächterhaus, so schön fast wie eine Villa. Gegenüber, das heißt auf der andern Seite des Hofes, ist die Remise, der Wagenhopf. Er ist offen, doch so, daß alle Wagen nicht im Regen stehen müssen. Mit einem Blick kann der Pächter von seiner Haustür aus schon sehen, ob alle Wagen da sind und ob sie richtig versorgt sind. Sie sind musterhaft gestellt, so daß man jeden Wagen gleich anspannen könnte. Links vom Pächterhaus ist der große Viehstall mit der Heubühne. Ein mächtiges Vordach überragt die Stall-

ungen. Und der Platz vor dem Stall ist zementiert und blisfauber. Das Regenwasser bleibt da nicht liegen. Es gibt keine Pfützen. Alles Abwasser wird abgeleitet in Dohlen. Doch nun hinein. Der Pächter will uns seinen Stolz zeigen. Das ist der Viehstand. Aber ist das ein Stall? Große, breite Fenster auf allen Seiten. Man meint, man wäre im Speisesaal einer Anstalt, so hell und geräumig ist alles. Und die Wände rings um. Alle mit weißen Plättchen belegt. An jeder Wand sind Waschorrichtungen mit warmem und kaltem Wasser. Da müssen die Melker erst ihre Hände reinigen, bevor sie melken. Es ist zwar auch eine elektrische Melkeinrichtung vorhanden. Aber man jagt, die Maschinenmelkerei habe sich nicht bewährt. So geschieht das Melken wieder von Hand. Der Melker kennt eben seine Tiere, die Maschine arbeitet ohne Gedanken. Es ist sehr wichtig, daß der Melker seine Tiere kennt, wie



Reinigung der Kühe mit dem Staubsauger.



Kinder trinken Banga-Milch mit dem Trinkhalm.

Langsames Trinken der Milch ist beförmlicher (besser für den Magen) als schnelles.

der Lehrer seine Schüler. Ja, er muß seine Kühe aber auch lieben und gut für sie sorgen. Ei, wie schön haben es die Kühe hier! Alle gut genährt und sauber gepflegt, mit dem Staubsaugapparat gebürstet! Alle liegen auf reich aufgeschüttetem Stroh. Das Läger, das heißt der Platz, auf dem die Kühe liegen, ist kurz. Wenn die Kuh aufsteht, fällt der Mist in den Graben und der Urin auch. So liegen die Kühe immer trocken und können sich nicht verunreinigen. 64 Kühe waren da, auf jeder Seite des Stalles je 32. Auf der einen Seite schweres Simmenthaler Vieh, rotweiß gefleckt, auf der andern Seite Greyerzer-Kühe, schwarzweiß gefleckt. Also deutsch und welsch beisammen, ein rechter Schweizerstall! Alle Tiere auserlesen, lauter Milchkühe mit breitem Fressmaul, mit feiner, griffiger Haut, mit großen Milchadern am Bauch und großem Euter. Alle auch gut geformt mit schön geschwungenen Hörnern. Und erst die Stiere, die Muni. Ich war froh, daß beide gut angefettet waren. Denen möchte ich nicht gern allein begegnen. Man sieht es ihnen an, daß sie Kraft haben, sie strotzen vor Kraft. Und Steckköpfe haben sie auch. Die bringt man nicht so leicht herum, jedenfalls nicht mit menschlicher Gewalt. Da muß man listig sein, wenn man die führen will. Zwischen den beiden Lägern ist der breite Futtergang. Von der Heubühne kann man das gerüstete Heu gleich in den Futtergang werfen und dann in die Krippe schütten. Die

Krippen sind aus Zement. In der Krippe wird auch getränkt. Das Wasser kann hinein geleitet werden. So ist alles sehr bequem eingerichtet. Und doch braucht es 12 Knechte auf dem Hof, 6 für den Kuhstall allein. Jeden Tag gibt es etwa 600 Liter Milch. Diese Milch wird zunächst erhitzt, damit keine Bazillen darin sein können. Sie wird sterilisiert oder pasteurisiert. So entsteht die Vorzugsmilch, die Kindermilch, die man für die Buschi (Säuglinge) braucht. Diese Kindermilch wird nun in besondere Fläschchen abgefüllt.

Auf der andern Seite, dem Kuhstall gegenüber, ist der Pferdestall und sind die Arbeitsschöpfe mit den Maschinen. Da hat es Futter-

brechmaschinen, eine Trotte, eine Bohrmaschine, eine Motorholzsäge usw. Ein moderner Bauernhof muß solche Maschinen haben, damit man hie und da selbst Geräte und Wagen flicken kann. Darum ist auch eine kleine Schmiede da. Der große Miststocck liegt nicht im Freien. Er ist an der „Schärmi“, d. h. gegen Sonne und Regen geschützt. Der Pächter sagte, der Mist sei viel kräftiger und wirksamer so. Er wird nicht ausgelaugt und nicht ausgetrocknet. So hatten wir dann unsern Rundgang durch das schöne, blitzsaubere Bauerngut vollendet. Es gibt in der Schweiz nicht viel solcher Bauernhöfe. Sie sind aber auch teuer. Der ganze Bauernhof hat einen großen Wert. Er ist muster-gültig. Nicht jeder Schweizerbauer könnte ein solches Heimwesen übernehmen. Aber eine Molkerei muß eben mit gutem Beispiel vorangehen. Darum, wenn ihr einmal Banga-Milch oder Banga-Eiscreme bestellt, dann wißt ihr, daß ihr etwas ganz Feines, ganz Gesundes genießt.

Julius Ammann.

Der Gotthard in alter und neuer Zeit.

(Schluß.)

Von den drei Taltschaften der Urner, Urserer und Liviner war die der Urner die stärkste. Sie unterwarf sich die beiden anderen Taltschaften und bekam so den ganzen Gotthardweg und den Zoll in ihre Macht. Verschiedene Kriegszüge über den Gotthard waren nötig, um den

Besitz des Livinentals gegen die Herzöge von Mailand zu behaupten. Wir haben es also den Urnern zu verdanken, daß der Tessin zur Eidgenossenschaft gehört und daß wir also auch einen Platz unter dem schönen, blauen, italienischen Himmel haben.

Weil die Reise über den Gotthard so gefährlich war, darum wurde dieser Weg nicht so stark benützt wie z. B. die bündnerischen Pässe. Um's Jahr 1700 war der Verkehr über den Gotthard auch wieder so stark zurückgegangen, daß Uri sich zu einer Verbesserung des Weges gezwungen sah. Wieder einmal war die stiebende Brücke durch das Hochwasser weggerissen worden. Da faßte Uri den Entschluß, diese gefährvolle Brücke nicht mehr zu erstellen, sondern durch den Felsen einen Weg sprengen zu lassen. Diese Arbeit wurde von einem Tessiner Baumeister ausgeführt. So entstand im Jahr 1708 das berühmte Urnerloch, ein Straßentunnel, der in einer Länge von 64 m aus der Schöllenschlucht ins Urserental führt. Die damaligen Zeitgenossen mögen das Urnerloch ebenso angestaunt haben, wie man vor 50 Jahren den Bau des Gotthardtunnels bewunderte. Aber trotz dem Urnerloch war der Gotthardweg nicht fahrbar. Er war es nur auf einigen Talstrecken, aber nicht auf den Bergstrecken. Da war der Weg mit runden Steinen, sogenannten Kollsteinen, gepflastert, auf denen kein Wagen fahren, wohl aber die Pferde gehen konnten. Ein Engländer wollte absolut in seinem Wagen über den Gotthard fahren. Da mußte er 78 Männer mitnehmen. Die mußten auf den nicht fahrbaren Strecken den Wagen auseinandernehmen und die einzelnen Wagenteile tragen und sie dann wieder zusammensetzen, wenn der Weg fahrbar war. Die Reise soll von Altdorf bis an den Langensee 7 Tage gedauert haben. Sie wird aber auch eine schöne Summe Geldes gekostet haben.

Im Herbst des Jahres 1799 zog der russische General Suwarow mit 21,000 Mann über den Gotthard, um den Oesterreichern zu Hilfe zu kommen, die in der Nähe von Zürich von den Franzosen bedrängt waren. Suwarow mußte den Uebergang über den Gotthard Schritt für Schritt erkämpfen, denn die Franzosen wollten ihn am Vordringen verhindern. Am schauerlichsten war wohl der Kampf an der Teufelsbrücke, welche von den Franzosen gesprengt worden war. Die todesmutigen Russen stiegen durch die schauerliche Schlucht hinab, gingen durch die wilde Reuß und kletterten auf der

andern Seite wieder hinauf. Suwarow gelangte nach Flüelen, aber die Franzosen hatten alle Schiffe fortgeführt. Nun mußte Suwarow mit seinen Truppen durchs Muottatal und über den Pragelpaß ziehen. Da erfuhr er, daß seine Hilfe zu spät komme. Um seine Truppen zu retten, mußte er über den Panixerpaß ins Rheintal ziehen. Zur Erinnerung an den Kriegszug Suwarows wurde in der Schöllenschlucht in der Nähe der Teufelsbrücke ein 11 m hohes griechisches Kreuz in den Felsen gemeißelt. Eine russische Inschrift nennt die kühne Tat Suwarows.

Alte Reiseberichte bezeichnen den Gotthardweg als einen Weg des Entsetzens wegen seiner Gefahren. Da ist es zum Verwundern, daß Ende des 18. Jahrhunderts schon eine Post über den Gotthard existierte, nämlich eine reitende Post. Sie ging zweimal in der Woche von Zürich nach Mailand und brachte zu dieser Reise 4 Tage, ebenso zurück. Das ist in Anbetracht des schwierigen Weges eine bewundernswerte Leistung.

Die Gotthardstraße seit 1830.

Im Anfang des 19. Jahrhunderts schien es wieder, als ob der Gotthard den Warenverkehr verlieren sollte. In den Jahren 1802 bis 1804 hatte Napoleon über den Simplon eine kunstvolle Straße bauen lassen und bald darauf wurden mit österreichischer Geldhilfe auch über den Bernhardin und über den Splügen gute, breite Straßen gebaut. Auf diesen Bergstraßen konnten die Reisenden bequem in Rutschen nach Italien reisen und die Kaufleute in großen Wagen ihre Waren ohne Umladung befördern. Diese Konkurrenz der bündnerischen Alpenstraßen spürte man am Gotthard sehr. Sowohl in Uri als im Tessin kam man zu der Ueberzeugung: Wenn wir nicht allen Verkehr verlieren wollen, müssen wir eben auch eine Straße über den Gotthard bauen. In den Jahren 1820 bis 1830 wurde mit Hilfe von Luzern, Solothurn und Basel die 125 Kilometer lange Gotthardstraße von Flüelen bis Bellinzona gebaut. Sie hatte über 4 Millionen Franken gekostet. Von Luzern bis Flüelen wurde der Personen- und Warenverkehr auf Schiffen besorgt. Sogleich hob sich der Verkehr auf dem St. Gotthard, namentlich als die Eidgenossenschaft ihre mit fünf Pferden bespannten Postwagen über den St. Gotthard fahren ließ. In den Jahren 1863 bis 1864 wurde von Brunnen bis Flüelen die berühmte Axenstrasse gebaut. Die Gotthardstraße war die besuchteste aller Alpenstraßen.

Im Jahre 1876 zählte man auf dem Gotthard 69,500 Postreisende, auf dem Simplon 28,000, auf dem Splügen 30,000 und auf dem Bernhardin 11,000.

Die Gotthardbahn seit 1882.

Und wieder einmal schien es, als ob durch die Konkurrenz der Verkehr über den Gotthard lahmgelagt werden könnte. Im Jahr 1867 wurde im Osten die Brennerbahn gebaut, welche von Innsbruck nach Oberitalien führt und im Jahre 1871 wurde der Mont Cenis durchstochen, durch welchen Frankreich mit Italien verbunden wurde. Diese beiden Bahnen zogen sogleich den Güterverkehr nach Italien an sich. Weitschauende Männer erkannten die Gefahr, daß die Schweiz den großen Güterverkehr von und nach Italien verlieren würde, wenn sie nicht auch eine Bahn bauen würde. Vor allen Dingen wurde an eine Gotthardbahn gedacht. Deutschland und Italien gaben Subventionen (Geldhilfen) im Gesamtbetrag von 85 Millionen. Im Jahre 1872 wurde mit dem Bau des Gotthardtunnels begonnen, am 29. Februar 1880 geschah der Durchbruch und am 1. Juni 1882 wurde die ganze Gotthardbahn eröffnet. Sie ist ein Meisterwerk der Ingenieurkunst und erregt die Bewunderung aller Gotthardreisenden. Der Tunnel ist 15 Kilometer lang. Die ganze Bahn kostete 228 Millionen Franken, der Tunnel allein 67 Millionen Franken. Acht Jahre lang waren täglich 2500 Arbeiter im Tunnel beschäftigt, davon haben 200 bei der Arbeit ihr Leben verloren.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahn nahm der Verkehr einen ungeahnten Aufschwung. Durch den Gotthard-Tunnel fahren täglich 28 Personen- und Schnellzüge und etwa 30 Güterzüge. Vor wenigen Jahren wurde die Gotthardbahn elektrifiziert. Das kostete 200 Millionen Franken. Die elektrische Lokomotive durchheilt den Tunnel in 12 Minuten, während früher die Fahrt durch den raucherfüllten Tunnel 20 bis 30 Minuten dauerte. Die Gotthardbahn verbindet den Norden mit dem Süden, den Osten mit dem Westen. Auf ihr fährt der Italiener, der in der Schweiz Arbeit sucht, der Deutsche, der im sonnigen Süden Erholung finden will, der Engländer, der nach Indien reist, der Ostasiate, der in der Schweiz studieren will. Sie bringt uns Reis, Südfrüchte, Wein, Seide, Baumwolle, Marmor, Granit und bringt den Italienern Kohlen und Erze. Sie befördert auch die Erzeugnisse unserer Uhren-, Maschinen-

und Milchindustrie, welche nach Aegypten und Asien ausgeführt werden.

(Nach: Hans Schmid, Gotthard, Bahn und Paß, Verlag Huber, Frauenfeld.)

A. Gufelberger.

Ein fröhlicher Ritt.

Ich habe im Leben schon viele Reiter gesehen: Offiziere auf feurigen Rennpferden, Bauernsöhne auf schwerfälligen Ackergäulen. Ich sah schon Araber auf Kamelen in Afrika und Inder auf Elefanten im zoologischen Garten. Aber den fröhlichsten Ritt sah ich doch in einer Anstalt. Ich hatte Aufsicht. Die Knaben mußten Haus und Hof sauber machen. Es war an einem Samstag Nachmittag. Eben wischte der kleine Jakob die große Schale, die vom Brunnen durch den Hof geht. Mit gespreizten Beinen stand er da. Wie ein Straßenwischer hielt er den Besen in beiden Fäusten. Ruhig und gemächlich fuhr er mit dem Besen hin und her, hin und her. Er war ganz bei seiner Arbeit und schaute nur auf seinen Besen. Da schoß etwas um die Hausecke, senkte den Kopf und rannte dem bedächtigen Straßenwischer direkt zwischen die Beine. Der Besen flog zur Seite und dafür hielt sich der Bub im Schreck am Ohr unseres Mastschweines. Das ging hopp, hopp, hopp auf dem Hof herum. Und dazu schrie das Schwein und schrie der Reiter. Doch der saß nicht lange fest. Nach ein paar Gumpen lag er hübsch im nassen Graben. Nun merkte er erst, daß er einen flotten Ritt ausgeführt hatte. Er mußte nun selbst lachen über den komischen Zwischenfall. Aber auch das „Suggi“ hatte Freude an seinem Spaß. Es grunzte noch lange im Stall und sagte in einem fort: Dui, oui! Das ist ein französisches Wort und heißt auf deutsch: Ja, ja. Es wollte gewiß auf schweinish sagen: Ja, ja, das war ein lustiger Spaß. Möchtest du auch einmal einen solchen Ritt machen?

J. Ammann.

Ein neuer Kummer.

Joggeli Fludribus ist nach Basel gekommen. Er hat aber seinen Heimatschein noch daheim in der Gemeinde Schlampigheim. Auf dem Kontrollbureau sagt man ihm: Sie müssen dem Gemeindefschreiber in Schlampigheim schreiben. Der Gemeindefschreiber soll Ihnen den Heimatschein schicken. Aber Joggeli ist sehr aufgeregt. Er weiß nicht, was er schreiben soll. Wer kann ihm helfen? Wie muß er schreiben?

J. Ammann.