

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 33 (1943)
Heft: 46

Artikel: Erinnerungen eines alten Mechanikers
Autor: Riggernbach, Niklaus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-649399>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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

Erinnerungen eines alten Mechanikers

SELBSTBIOGRAPHIE VON NIKLAUS RIGGENBACH

erschienen im Verlag Gute Schriften, Basel

8. Fortsetzung

Vor allem imponierte mir die zähe Ausdauer und Energie des Yankee, der sich vom bestimmten Ziel nicht abbringen lässt. Und wenn ich damals in der schon genannten Broschüre die bedingte Warnung vor der Auswanderung nach Zentralamerika ergehen liess, bedingt hauptsächlich durch den Mangel an allen Verkehrsmitteln, so konnte ich mit gutem Gewissen der schweizerischen Auswanderung als erstrebenswertes Ziel die Vereinigten Staaten anempfehlen. Damals konnte ich mit Recht Nordamerika als das Land der Zukunft, als „das Paradies der armen Leute“ bezeichnen.

Freilich haben sich seither die Verhältnisse bedeutend verändert. Und wer nicht von vornherein sichere verwirtschaftliche oder geschäftliche Anhalts- und Stützpunkte jenseits des Ozeans hat, dem ist jetzt die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten ebenso dringend zu widerraten, als sie ihm vor zwanzig Jahren zu empfehlen war.

Meine amerikanische Reise fand ihren Abschluss in einer abscheulichen Ueberfahrt, so abscheulich, dass die Mehrzahl der Passagiere, worunter auch ich, beim ersten europäischen Hafen, in der Bretagne, das Schiff verliess und dankbaren Herzens zur Fortsetzung der Reise den Landweg benützte. Am 1. Mai 1866 traf ich wohlbehalten daheim an. Die guten

Oltener begrüssten mich mit der Nachricht, dass ich während meiner Abwesenheit in den Solothurnischen Kantonsrat gewählt worden sei. Ich konnte natürlich nicht anders, als diese ehrenvolle Wahl anzunehmen, und stand so unmittelbar nach der grossen Reise wieder mitten drin im heimatlichen Leben und Treiben.

7. Das Bergbahnsystem

Schon vor der amerikanischen Reise hatte ich, veranlasst durch die misslichen Erfahrungen, die wir beim Betriebe der Bahn durch den Hauensteintunnel machten, allerlei Mittel gesucht, um Abhilfe zu erlangen. Die Steigung beträgt hier bis 26 %, so dass das Gleiten der Räder auf den Schienen selbst durch das Streuen von Sand nicht immer behoben werden kann. Um diesem Uebelstand abzuheilen, kam ich auf den Gedanken, dass eine *Zahnstange*, in welche ein *Zahnrad* eingreift, das richtige Mittel sein könnte. Sofort stand mir aber auch klar vor Augen, dass vermittelst dieser Konstruktion gewiss auch wesentlich grössere Steigungen sich leicht würden überwinden lassen.

Ich zögerte nicht, kleine Modelle einer solchen Bahn zu konstruieren und allen mich besuchenden Technikern zu zeigen, zumal Herr Prof. Dr. Culmann vom Zürcherischen Polytechnikum, der in der Hauptwerkstatt in Olten öfters Proben mit andern Erfindungen anstellen liess, mich in meinem Gedanken sehr bestärkte. Freilich fanden meine Ansichten nicht allenthalben die gleiche Anerkennung, und je mehr ich mit meinen Plänen und Modellen herumreiste, um so mehr wurden mir die Schwierigkeiten der Ausführung vorgestellt. In der Schweiz wollte niemand etwas von der Sache wissen. Da hätte ich, um die technischen Fachmänner und Behörden für meine Ideen zu gewinnen, schon ein Ausländer sein müssen, und als ich, hoffend aussenhalb meines Vaterlandes eher als ein Prophet angesehen zu werden, mit meinen Modellen nach Stuttgart zu einer dort stattfindenden Ingenieur- und Architekten-Versammlung reiste, so ging es mir auch nicht besser. Meine deutschen Freunde schüttelten den Kopf und sprachen unter einander mit Bedauern aus, der gute Rigggenbach sei ein Narr geworden. Zwar wurde ich einstweilen noch nicht in einer Anstalt versorgt, wie vor etwa 280 Jahren der arme Salomon de Caus, der Pfadfinder der Dampfmaschine, aber ich wurde doch wenigstens vielfach mit mitleidigem Achselzucken angesehen.

Wie ein Sonnenstrahl erhelle dieses Dunkel ein prophetisches Wort des schweizerischen Generalkonsuls in Washington, Herrn John Hitz. Dieser wackere Mann war bei Anlass eines Besuches in der Schweiz, aus welcher er ja gebürtig ist, auch nach Olten gekommen, und als ich nun auch ihm, wie allen Besuchern meines Bureaus, die Bergbahnmodelle vorwies, rief er aus: „Well, Mr. Rigggenbach, Sie bauen eine Eisenbahn auf die Rigi!“ Damit war meinen bisherigen, mehr theoretischen Studien und Plänen

Neues Wissen – kurz und klar

Zucker war einst von allen Lebensmitteln das teuerste und rarste und war nur in Apotheken käuflich. Nach einer alten Chronik kostete um das Jahr 1483 ein Pfund Zucker zweieinhalfmal soviel wie ein Spanferkel; später entsprach der Preis dem von 20 bis 30 Eiern; eine Gans war kaum teurer.

Insektenötende Lampen sind in Amerika erfunden worden. Das Licht zieht bekanntlich die Insekten an, davor aber ist ein Drahtnetz angebracht, durch das ein elektrischer Strom geht. Sobald die Insekten das Netz berühren, werden sie auf der Stelle durch den Strom getötet.

Ein ziemlich unangenehmer Ehemann ist der Tukan, der sein Nest in einen hohlen Baum baut. Wenn das Weibchen das Nest bezogen hat, mauert er das Nest mit einer ziemlich dicken Schicht Schlamm zu, damit sie ihre Brutgeschäfte nicht versäumt. Durch ein enges Loch, durch das das Weibchen nur eben den Schnabel herausstecken kann, füttet er es. Erst wenn die Eier ausgebrütet sind, befreit er die Gefangene wieder.

Einen seltsamen Beruf übt jener Mann aus, der vor einiger Zeit von der Leitung des Flughafens von Toronto (Kanada) angestellt und damit betraut wurde, die Möven und Seevögel aus dem Hafenbereich zu verscheuchen. Der wohlbestallte Vogelverscheucher bedient sich zur Ausübung seines Berufes eines klappigen Motorrades, mit dem er, mit offenem Auspuff, höllisch knatternd durch die Gegend rast. B. F.

Wenn Beck, dann Casino!

zum erstenmal ein praktisches Ziel gegeben. Auch machte mir das Wort des trefflichen Mannes Mut, meine Ideen immer weiter zu verfolgen und auf eine immer sorgfältigere Verbesserung der Pläne und Modelle hinzuarbeiten. Das erste Patent für meine Erfindung erhielt ich in Frankreich am 12. August 1863, sechs volle Jahre, bevor ich von einer ähnlichen Erfindung des Amerikaners Marsh Kunde erhielt, zwei Jahre bevor ich Amerika bereiste. Die Aussage meiner späteren Konkurrenten, ich hätte mein System in Amerika abgesehen, ist geradezu lächerlich; meine Erfindung war schon im Sommer 1863 patentiert, meine amerikanische Reise fand 1865—1866 statt, der Amerikaner Marsh aber trat erst 1869 am Mount Washington mit seiner Erfindung

hervor! Uebrigens hat Marsh selbst keinerlei Einwendung erhoben, als ich später, am 13. Februar 1872, ein amerikanisches Patent erhielt, obschon ich ihn davon in Kenntnis setzte. Dass die Verwirklichung eines Bergbahnenprojektes erst mehrere Jahre später an die Hand genommen worden ist, hat seinen Grund teils in dem fortwährenden Misstrauen des In- und Auslandes, teils in dem längeren Urlaub, welchen ich im Spätsommer 1865 antrat, um meinen in Mittelamerika weilenden Bruder zu besuchen.

Von dieser bereits geschilderten Reise zurückgekehrt, nahm ich mir die Energie und zähe Ausdauer der Yankees, die mir in Nordamerika so imponiert hatte, zum Vorbilde, um meinen Plan einer Eisenbahn auf den Rigi allen Hinder-

Kapitän Klackebusch auf der Löwenjagd

von G. Th. Rotman
9. Fortsetzung
(Nachdruck verboten)



55. Langsam, aber sicher, stieg das Wasser, bis es ihm an den Hals reichte. Doch kein Unglück so gross, das nicht ein Glück im Schoss hätte! Der Regen hatte die Löwen in die Flucht getrieben, und jetzt tauchte auch die Rettung auf. Unter der Aufsicht der zwei Neffen bemühten sich zwei Neger, das Schlachtopfer bei seinen Aermeln heraufzuziehen. Aber ach, so mager war der Mann, dass er aus seiner Jacke schoss und mit dem Kopf an dem Bauchriemen hängen blieb.



56. Mit grosser Mühe gelang es schliesslich, den Kapitän aufs Trockene zu bekommen. Da mittlerweile auch der Regen aufgehört hatte, kam es zuerst darauf an, sich vor der Rückkehr der Löwen aus dem Staube zu machen. Es wurde darum ein dicker Ast zwischen die Hosenträger des Kapitäns geschoben und so, schwungend und schwippend, wurde der halb ohnmächtige Löwenjäger schleunigst von der Stelle getragen.



57. Viel Ruhe und eine kräftige Nahrung mit Löwenfleisch und Maiskuchen brachten ihn aber wieder bald auf den Damm und nach einigen Wochen war er molliger wie immer zuvor. «Wisst ihr was?» rief er eines Tages aus, «wir gehen nach Südafrika, da gibt es Löwen, Giraffen und Zebras; wir fangen sie lebendig, verkaufen sie den zoologischen Gärten und werden sie denreich!» Und in seinem Geiste sah er schon eine ganze Menge Geldsäcke!



58. Gesagt, getan! Alles wurde für die Abreise in Bereitschaft gebracht, und dann kam der Augenblick des Abschiedes. Der Kapitän scheute mit tiefen Seufzern und Wüstensand die Schuhwichse von seinem Gesicht und vergoss heisse Tränen der Rührung, als er seinem Freund, dem Häuptling Rutschibutschi, zum Abschied die Hand drückte. Und Rutschibutschi weinte, als ob er mit der Nase in die Zwiebeln gefallen wäre.



59. Rumm-rumm-rumm! Lustig schnurrt das Flugzeug südwärts. Nachmittags waren sie schon ganz im Innern Afrikas; sie landeten und kochten am Saume des Urwaldes ihr einfaches Mahl. Mit philosophischen Blicken schauten sie in das flackernde Feuer hinein... «Vielleicht können wir hier schon einen Gorilla erwischen!» sagte der Kapitän; «ich habe so eine Ahnung, dass sie nicht weit von hier sind!»



60. Huh! Kaum hatte er's gesagt, als eine grosse haarige Hand ihn beim Kragen fasste. Kapitän Klackebusch erstarrte vor Schrecken: es war ein riesengrosser, abscheulicher Gorilla! Er griff nach seinem Gewehr, aber gerade zu spät! Er wurde quer durch das Gesträuch gezogen und verschwand vor den Augen seiner zu Tode erschrockenen Neffen, die einander anstarren und in den ersten Augenblicken keinen Laut hervorbringen konnten.

nissen zum Trotze durchzusetzen. Ich nahm mein Modell wieder zur Hand und ging auf die Suche nach Geld. Endlich gelang es mir nach vielen Bemühungen, das nötige Kapital zusammenzubringen: es bildete sich eine Gesellschaft zum Bau der Linie Vitznau-Rigi-Kulm; befreundete Bankiers entschlossen sich, die nötige Summe, 1 250 000 Franken vorzuschießen. Die Herren Oberst Adolf Näff von St. Gallen und Olivier Zschokke von Aarau verbanden sich mit mir zur Ausführung, und mit ihrer Hilfe kam dann die Bahn wirklich zustande. Speziell Oberst Näff ging an die Aufnahme der Pläne. Er arbeitete während der Sommerszeit von fünf Uhr früh bis spät abends, um die Arbeit zu beschleunigen.

An meinem Geburtstage des Jahres 1870 war schon eine Strecke unserer Rigibahn fertiggestellt, so dass wir die erste Probefahrt vornahmen. Dabei ereignete es sich, dass ein in voller Blüte stehender Birnbaum, der in die Bahnlinie hinübergabt und beim Bau hätte entfernt werden sollen, mit dem Kamin der Lokomotive etwas karamolierte, so dass sich von den überhängenden Ästen ein wahrer Blütenregen ergoss. Am Bankett der Eröffnungsfeier begrüßte Universitätsprofessor Dr. Rütimeyer in sinniger Weise diesen kleinen Vorfall als glückverheissendes Omen für die Unternehmung: und in der Tat, die Bahn Vitznau-Rigi hat bis jetzt blühende Geschäfte gemacht.

Freilich ging es damals noch ein volles Jahr, bis die Bahn dem Betrieb übergeben werden konnte. Der deutsch-französische Krieg war kurz nach jener Probefahrt ausgebrochen, und die Preussen hatten in Verviierung des bekannten Ausspruches Bismarcks: „Man muss das Geld nehmen, wo man es findet!“ unsere in Ars bei Metz bestellten Schienen mit Beschlag belegt und zum Teil als Faschinen zu ihren Befestigungswerken verwendet. Durch gefällige Vermittlung des deutschen Gesandten in Bern, des bei Volk und Behörden so beliebten Generals von Röder, konnte jedoch das Material freigemacht werden. Am 21. Mai 1871, elf Tage nach Abschluss des Frankfurter Friedens, wurde unser Friedenswerk, für mich der Gegenstand langjähriger Sorgen und Kämpfe, feierlich eröffnet. In Anbetracht des neuen und in ganz Europa Aufsehen erregenden Systems der Bahn wohnte der Bundesrat in corpore bei. Sämtliche Teilnehmer waren sehr befriedigt. Ein Bundesrat liess die „Fortsetzung“ leben (von Staffelhöhe nach Kulm), die denn auch nicht lange auf sich warten liess. Die katholische Geistlichkeit der Umgegend sprach sich unverhohlen dahin aus, dass ihr Segen das Werk begleite. Die Paters vom Klösterli verbanden in der Stille mit diesem Segen die Hoffnung auf neue Prosperität ihres Wallfahrtsorts. Am meisten freute mich der Trinkspruch von Dr. Schmidlin, welcher erzählte, wie er vor zwanzig Jahren in einem amtlichen Gutachten die Aeusserung getan habe: „auf den Rigi wird man keine Eisenbahn bauen“, und wie er das Projekt nicht ohne Bedenken aufgenommen habe, nun aber vollständig überzeugt sei von der Sicherheit der Sache und hocherfreut über diese Errungenschaft ausdauernden Strebens.

Nach dem glücklichen Erfolg der Rigibahn wurde die mannigfache Anwendbarkeit meines Systems in immer weiteren Kreisen gewürdigt, und es fehlte nun nicht mehr an finanzieller Unterstützung für weitere Unternehmungen. Im Gegenteil, das damals unter den Finanzmännern herrschende Gründungsfieber bemächtigte sich der Sache. Es bildete sich 1873 die „Internationale Gesellschaft für Bergbahnen“ mit dem Sitz in Aarau, zu deren Direktoren Herr Oberst Zschokke und ich ernannt wurden.

In dieser neuen Stellung musste ich meine Entlassung als Chef der Hauptwerkstatt einreichen. Zwanzig Jahre hatte ich im Dienste der schweizerischen Zentralbahn zugetragen, und noch heute ist es mir eine angenehme Pflicht,

dankbar der Art und Weise zu gedenken, in welcher meine Mitarbeiter in der Hauptwerkstatt und im Betrieb der Bahn bei Anlass meiner Ernennung zum Direktor der Bergbahn-Gesellschaft mir ihre Anhänglichkeit bewiesen, und es bleibt jenes Abschiedsfest auf dem „Sälischlössli“ im März 1873 eine meiner schönsten Erinnerungen. Ich konnte aus den herzlichen und ungeheuerlichen Aeusserungen meiner bisherigen Untergebenen mit Freude entnehmen, dass ich ihnen während dieser zwanzig Jahre nicht nur als Chef gegenübergestanden, sondern bei aller Strenge, die zur Leitung eines grösseren Unternehmens von Ingenieuren, Buchhaltern, Vorarbeitern, Maschinenführern und Arbeitern notwendig ist, doch ihnen auch persönlich nähergetreten war. Ich wurde dadurch in der Richtigkeit meines bisher befolgten Systems bestärkt, meine Untergebenen als Mitarbeiter zu betrachten und zu behandeln; auch war es mir von jeher ein Herzensbedürfnis gewesen, allen meinen Angestellten auch in ausserdienstlichen Angelegenheiten möglichst zur Seite zu stehen und ihnen, sobald sich ein Anlass bot (z. B. bezüglich des Konsumvereins und durch Arbeiterwohnungen) zu materiellen Verbesserungen behilflich zu sein.

In Aarau, wohin ich nun alltäglich fuhr, wurde eine schöne mechanische Werkstatt errichtet und das Geschäft blühte anfänglich sehr, wie ja im Anfange der siebziger Jahre die Geschäfte überall gut gingen. Nacheinander wurden in der Schweiz, in Württemberg, Preussen und Oesterreich eine Reihe von Bergbahnen für Personen- und Güterverkehr, teils mit durchgehendem Zahnradbetrieb, teils mit gemischtem System erstellt.

Die Lokomotiven arbeiten bei letzteren auf den Strecken bis zu $2\frac{1}{2}\%$ Steigung als gewöhnliche Adhäsions-Lokomotiven, und wo die Steigungen mehr betragen, als Zahnrad-Lokomotiven. Die Einfahrt in die Zahnstange geschieht ohne anzuhalten, es ist überhaupt der Übergang von der gewöhnlichen Bahn in die Zahnstangenbahn kaum bemerkbar.

Durch die vielen Aufträge, welche das Aarauer Unternehmen anfangs der siebziger Jahre erhielt, schien es, als sollte dadurch der Stadt Aarau eine dauernde Quelle des Verdienstes geöffnet werden. In Anbetracht dessen schenkte die Stadt im Dezember 1874 mir und meiner Familie das Ehrenbürgerrecht, eine Auszeichnung, die mich um so mehr erfreute, als sie bislang nur wenigen zuteil geworden war.

Nach dem Aufschwung der Milliarden-Epoche folgte die Zeit des Kraches und der völligen Geschäftsstockung. So auch bei uns. Es fehlte nach der Mitte der siebziger Jahre an Aufträgen. Es wurde keine Mühe gespart, um dem Geschäfte Bestellungen zuzuführen. Allein vergeblich. Und zu dem geschäftlichen Missgeschick kam am 19. November 1876 auch noch ein persönlicher Unfall, infolge des Zusammenstoßes zweier Züge unmittelbar vor der Einfahrt in den Bahnhof Bern. Ich sass mit meinem langjährigen Kollegen, Herrn Oberingenieur Buri, in einem Coupé erster Klasse in dem vordersten eines der noch immer allgemein üblichen, langen sogenannten „amerikanischen“ Wagen. Der Zusammenstoß war so stark, dass der vor uns befindliche Postwagen in unsern Wagen hineinfuhr und unser Abteil, das sich am Anfang des Wagens befand, bis an das Ende desselben stiess. Herr Buri und ich flogen, zwischen unsere Sitze eingeklemmt, durch zwei Zwischenwände hindurch, und ich befand mich unversehens gegenüber einer Dame, die auf dem letzten Sitze des Abteils zweiter Klasse sass. Es kam lange niemand, um nachzusehen, da man annahm, dass alle diejenigen, welche sich in dem demolierten Wagen befunden hatten, tot sein müssten. Es war uns noch sehr gut gegangen! Trotzdem hatten wir beide, Herr Buri und ich, lange zu leiden. Herr Buri erlitt einen schweren