

Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 33 (1943)

Heft: 47

Artikel: Erinnerungen eines alten Mechanikers [Fortsetzung]

Autor: Riggensbach, Niklaus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-649589>

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: 30.01.2026

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

Erinnerungen eines alten Mechanikers

SELBSTBIOGRAPHIE VON NIKLAUS RIGGENBACH

erschienen im Verlag Gute Schriften, Basel

9. Fortsetzung

Herr Buri erlitt einen schweren Beinbruch, ich neben vielen kleineren Verwundungen eine Quetschung des Unterschenkels, die sich noch viele Jahre fühlbar machte. Die ganze Affäre hat mich zum erstenmal in meinem Leben in nähere Berührung mit der medizinischen Wissenschaft gebracht.

Um diese Zeit bekam ich Gelegenheit, einen hochstehenden Mann kennenzulernen, nämlich Dom Pedro II., Kaiser von Brasilien. Er befand sich am 25. und 26. Juli 1877 in Basel, wo er mit grossem Interesse die Anstalten für Kunst und Wissenschaft besichtigte und unter anderem auch das Atelier meines Freundes, des Malers Stuckelberg, besuchte. Und da er den Wunsch aussprach, dass ich ihn nach dem Rigi begleiten und ihm die nötigen Erklärungen geben möchte, so liess ich mich ihm in Basel vorstellen. Die gemeinsame Besichtigung der Rigibahn fand denn am 29. und 30. Juli statt. Der Kaiser, der in alle technischen Einzelheiten eingeweiht sein wollte, machte die Fahrt auf der Lokomotive mit. Und da schon seit mehreren Jahren von der Erstellung einer Zahnradbahn nach der oberhalb der brasilianischen Residenz gelegenen Villenstadt Petropolis die Rede war, so fing ich mehrere Male an, von diesem Projekt zu sprechen, erhielt jedoch jedesmal ausweichenden Bescheid, was ich mit des Kaisers sonstigem Interesse für das Zahnradsystem gar nicht in Einklang zu bringen vermochte. Auch im Gespräch mit der Kaiserin, einer Schwester des letzten Königs von Neapel, so liebenswürdig sich diese an den beiden Tagen mit mir unterhielt und so mitteilsam sie sonst war, bekam ich keinen Aufschluss in dieser Beziehung, zumal ich selbstverständlich keine Frage stellte. Erst später erfuhr ich den Grund dieses zurückhaltenden Benehmens. Der Kaiser hatte wenige Jahre vorher eine prachtvolle Fahrstrasse nach Petropolis anlegen lassen, und nun sollte ihr Ruhm allbereits durch eine Eisenbahn in Schatten gestellt werden! Es war ihm wahrlich nicht zu verargen, dass ihn das „wurmté“; und ich musste mich jetzt, da ich den Sachverhalt kannte, vielmehr verwundern, dass er der Rigibahn und deren Erbauer soviel Interesse entgegengeschafft. Uebrigens hat Dom Pedro seither öffentlich bezeugt, dass Rigi und Riggenbach bei ihm in freundlichem Andenken stehen. Als die zweite Bahn nach meinem System in Brasilien eröffnet wurde, nämlich diejenige, welche von einer Vorstadt von Rio de Janeiro ausgeht und nach der aussichtsreichsten Höhe des Corcovado, einem der herrlichsten Punkte der Erde, führt, da erzählte der Kaiser beim Festbankett, er kenne den Erfinder des Bergbahnsystems persönlich und er freue sich herzlich, dass der herrliche brasilianische Rigi nun auch eine Rigibahn bekommen habe.

Wenn es mir auch gelang, einige kleine Geschäfte auszuführen, so genügte dies noch lange nicht, alle Arbeiter des Unternehmens zu beschäftigen. Da kam 1880 die Kunde, man beabsichtige eine Eisenbahn auf die Nil Gheris oder „Blauen Berge“ im Südwesten von Englisch-Indien zu

bauen. Auf diesen Bergen befinden sich nämlich die unschätzbaren Gesundheitsstationen für Europäer, Beamte und Soldaten, zur Erholung von den mörderischen Einwirkungen des tropischen Klimas, ein Gebiet mit zirka 100 000 Menschen. Die Gegend liegt 2000 m hoch unter 10—12 Grad nördlicher Breite, und im Süden des riesigen spitzen Winkels gelegen, den die langgestreckten Bergzüge der östlichen und westlichen Ghats bilden. Es wurden sofort Unterhandlungen angeknüpft und in Anbetracht des in Aussicht stehenden grossen Geschäftes beschlossen, dass ich mich zur Aufnahme der Pläne usw. selbst nach Ostindien begeben solle.

Bevor ich aber in einem besonderen Abschnitt dieser ostindischen Reise gedenke, möchte ich das fernere Schicksal der Aargauer Fabrik und was sich in meinem Lebensgange daran anschloss, an dieser Stelle weiter erzählen. Von Indien aus hatte ich dem Komitee der Internationalen Bergbahn-Gesellschaft in Aarau geschrieben, dass zwar die prinzipielle Einrichtung der Bahn gesichert, die Frage der

November

Werner P. Barfuss

*Wie eine müde, schöne Frau
des Abends löst ihr reich Geschmeide,
dass sie zur Nacht sich ganz entkleide —
so fällt, wie milder, sanfter Tau
das bunte Blatt nun von den Bäumen,
als möchten länger sie nicht säumen,
da rauher Reif schon deckt die Au.*

faktischen Ausführung aber noch offen sei. Infolge dieses Briefes löste sich die Gesellschaft auf, die beteiligten Bankiers verkauften die Werkstätte in Aarau und die Arbeiter wurden entlassen.

So war mir nach der Rückkehr aus Indien nichts anderes übrig geblieben, als mir in Olten ein Bureau einzurichten und mir als Zivilingenieur Beschäftigung zu suchen. Um nicht lange in einem Provisorium bleiben zu müssen, liess ich die fröhliche Behausung meines Reitpferdes in ein Bureau umwandeln, und kaum war ich in meinen nackten vier Wänden notdürftig eingerichtet, so kamen Bestellungen über Bestellungen, aus Deutschland, Ungarn, Portugal, Brasilien, Italien usw. Was in dem Palast zu Aarau mit

aller Mühe nicht hatte gehen wollen, das ging jetzt bei der bescheidenen Einrichtung des ehemaligen Stalles wie von selbst. Zuerst hatte ich (1882) den Auftrag aus Brasilien auszuführen. Es betraf dies eine Bahn mit durchgehendem Zahnradbetrieb für Personen- und Güterverkehr mit 15 % Steigung. Da ich nicht selbst nach Rio de Janeiro gehen konnte, so liess ich mir die Pläne des fraglichen Gebietes kommen und zeichnete dann das Tracé der Bahn hinein, wie ich es seither zu tun pflege. Man schickte mir die Konfiguration des Terrains, dann gebe ich das Tracé an, die Steigung, Kurven usw. und sende das Rollmaterial sowie die ganze mechanische Ausrüstung. Letztere Arbeiten liess ich meist in der Oltener Hauptwerkstatt und bei meinen alten Freunden in Esslingen herstellen. Später musste ich aber der hohen Zölle wegen jeweilen in dem betreffenden Lande selbst arbeiten lassen.

Ausser der Bahn in Rio de Janeiro sind von 1880 bis 1885 eine Reihe anderer Bahnen nach meinem System erbaut worden. Von denselben stehen nun fünfundzwanzig im Betriebe, außerdem gehen noch eine schöne Anzahl ihrer Vollendung entgegen oder werden nächstens ausgeführt.

Nach der glücklichen Vollendung der Bahn, welche der unternehmende Hotelbesitzer Gomes von Braga in Nordportugal aus nach dem hochgelegenen Wallfahrtssorte Bom Jesus hatte bauen lassen, fasste man in *Portugal* so rasch Zutrauen zu meinem System, dass mir sofort mehrere neue Aufträge zugingen. Bei der Prüfung derselben sah ich jedoch Schwierigkeiten voraus, die es mir geraten erscheinen liessen, ohne eigenen Augenschein mich gar nicht auf die Sache einzulassen. Ich folgte deshalb der dringenden Einladung der betreffenden Gesellschaft in Lissabon, welche im Einverständnis mit den städtischen Behörden und begünstigt von der königlichen Regierung, eine zweckmässige Verbindung zwischen dem dortigen Hafen samt den an denselben befindlichen Geschäftsquartieren und den höher gelegenen Stadtteilen herstellen wollte. Im Herbst 1882 begab ich mich nach Spanien und Portugal. Während ich zu Hause in Olten die Öfen hatte müssen heizen lassen, wurde ich in Spanien von einer unausstehlichen Hitze geplagt, die sich in Barcelona sogar des Nachts in unangenehmster Weise geltend machte, um so mehr, da mit derselben auch die Moskitos als lästige Gäste sich einfanden.

Für alle Beschwerlichkeiten der Reise wurde ich aber in Lissabon vollauf entschädigt. Stadt und Hafen haben eine wunderbar schöne Lage, erstere erinnerte mich an Bombay. Der Tajo, der den Hafen bildet, ist bei Lissabon drei Stunden breit, so dass man das jenseitige Ufer kaum sieht, etwa wie bei dem Genfersee. Die Stadt ist ganz auf Hügeln erbaut, nur ein kleiner Teil, der unmittelbar an das Ufer angrenzende, ist eben, die übrigen Quartiere liegen in Terrassen hinter und übereinander. Vor allem gefiel mir der schöne, kräftige Menschenschlag, und ich erinnerte mich der ruhmvollen Geschichte dieses Volkes. Eine allgemeine Vergleichung alles dessen, was ich in den beiden iberischen Staaten gesehen und beobachtet, liess die Spanier vor den Portugiesen in den Hintergrund treten.

Bei der eben angedeuteten Lage Lissabons, bei den sehr bedeutenden Steigungen der Ufer, an welche die Stadt angebaut ist, müssen die bestehenden Tramways kolossale Umwege machen. Diesem Uebelstand sollten nun einige Seilbahnen nach meinem System abhelfen, das in diesem entfernten Lande schneller populär geworden war als in Ländern, von denen man es eher hätte erwarten dürfen. Nach genauer Prüfung des Terrains konnte ich mich, obwohl ich sonst unternehmungslustig genug bin — vorerst nur zur Ausführung einer solchen Bahn entschliessen, welcher dann 1885 die zweite folgte. Das Komitee hätte zwar am

liebsten sofort ein halbes Dutzend dieser Strassenbergbahnen bestellt.

Unterdessen hatte Herr Gomes in Braga nicht geruht, bis er mich veranlasst hatte, die dortige Bahn auch einmal persönlich in Augenschein zu nehmen, obschon meine ohnehin lange und mühevolle Reise durch die beschwerliche Fahrt aus dem Süden Portugals nach dem Norden noch verlängert wurde. Als ich in Braga anlangte, sah ich Bahnhof und Waggons reich begränzt; Kanonendonner, Militärmusik, Glockengeläute liessen mich erkennen, dass hier unter allgemeiner Beteiligung des Volkes ein Fest gefeiert werde. Als ich mich nach dessen Veranlassung erkundigte, antwortete man mir, der Erbauer der Bergbahn komme heute an. Nun wurde es mir doch etwas heiss, besonders als gerade in diesem Augenblick eine feierliche Prozession der Behörden und der Geistlichkeit herannahnte, um mich abzuholen. Da mir aber, der ich eben aus dem Waggon gestiegen, jede Rückzugslinie abgeschnitten war, musste ich mich in mein Schicksal ergeben. Die ganze Stadt war im Festschmuck, das Glockengeläute dauerte eine halbe Stunde lang, zahlreiche schöne Damen warfen mir, gleich einem Fürsten, herrliche Blumensträusse zu, und abends fand ein grossartiges Bankett statt. Mit einem Wort, es war die Kundgebung einer Begeisterung, wie sie nur bei dem warmen Blute südlicher Völker möglich ist.

Nach einer Reise von einem Tag und zwei Nächten langte ich am 20. September 1882 in Madrid an. Hier waren die bedeutendsten spanischen Ingenieure und Eisenbahntechniker zusammengetreten, um ein Meeting abzuhalten, damit ich ihnen mein System erkläre. Allein ich war der festlichen Veranstaltungen müde, und überdies missfiel mir die Unreinlichkeit in der spanischen Hauptstadt dermassen, dass ich sie nach wenigen Tagen wieder verliess und so den guten Spaniolen eigentlich ausriß. Ueber Bayonne begab ich mich nach Toulouse, wohin ich von Herrn Decomble, Generalinspektor des Ponts et Chaussées, aufs dringendste war eingeladen worden, und von wo aus ich über Lyon in die Heimat zurückkehrte.

Ich muss noch den freundlichen Leser an einer Genugtuung teilnehmen lassen, welche um die gleiche Zeit herum meinem System zuteil geworden ist, und die mich besonders gefreut hat. Einer der hervorragendsten deutschen Eisenbahnmänner ist der auch in der Schweiz hochangeschene Ministerialdirektor Weishaupt. Dieser Mann, der mich seit langem kannte, hielt sich, als das Projekt einer Rigibahn bekannt wurde, aus persönlichem Wohlwollen gegen mich für verpflichtet, den ihm befriedeten Herrn Bundesrat Welti zu ersuchen, er möge mich doch ernstlich bitten, von meinen tollen Plänen abzustehen. Herr Welti entledigte sich dieses Auftrages, doch sah ich dem verehrten Manne dabei wohl an, dass er sich wenig Hoffnung auf Erfolg mache. Er erklärte mir auch, er müsse die Sache durchaus meinem Ermessen anheimstellen. Zwölf Jahre später, am 7. Juli 1882, als jene Warnung meinem Gedächtnis längst entschwunden war, erhielt ich von Herrn Weishaupt ein schmeichelhaftes Schreiben, worin er mir ankündigte, er werde demnächst in Olten eintreffen, um wegen einer Zahnradbahn nach dem Drachenfels das Nötige mit mir zu vereinbaren und, wo möglich in meiner Begleitung, die Rigibahn zu bereisen. Ich konnte nicht umhin, diesen Brief sofort nach Bern umzuadressieren, und Herr Bundesrat Welti, welcher sich noch gar wohl an seine einstige Mission erinnerte, teilte meine Freude an diesem harmlosen Siege.

Noch eine andere Erinnerung aus der Zeit der Geschäftsstockung ist mir lebhaft im Gedächtnis geblieben. Nebst andern Angestellten mussten wir auch einen jungen L. entlassen, der sich als tüchtiger Techniker ausgewiesen und mir persönlich wegen seines dienstfertigen und liebenswürdigen Wesens ausserordentlich sympathisch war. L. verliess Aarau, um sich bei seinen Eltern solange aufzuhalten,

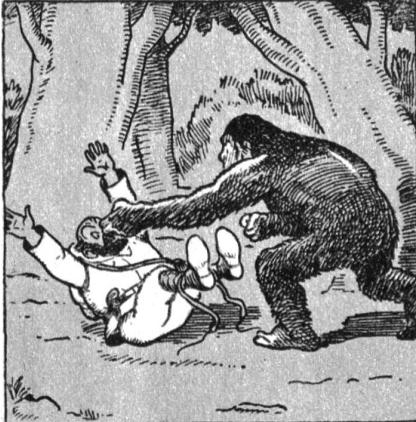
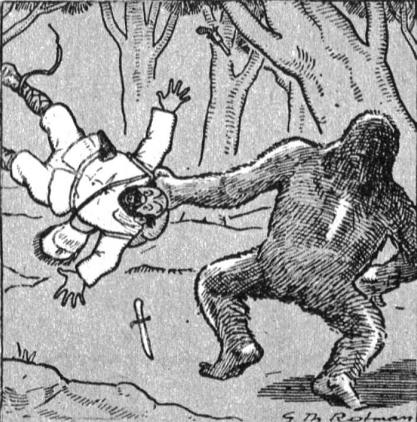
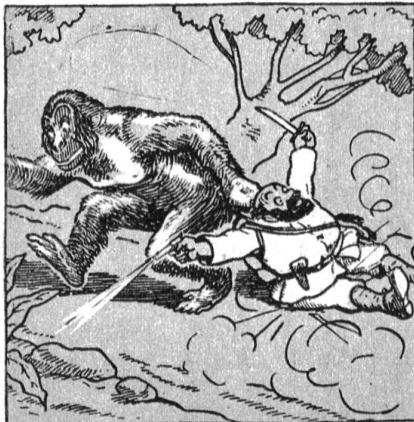
bis sich eine passende Anstellung zeigte, und benützte nach seiner gediegenen Art diese Wartezeit zu fleissigen Studien. Allein der Geschäftsgang jener Jahre war eben sehr flau, und trotz allen Bemühungen wollte sich keine entsprechende Stelle für den jungen Mann ausfindig machen lassen. Nachdem er etwa drei Monate mit mehr oder weniger Geduld geharrt hatte, erschien er eines Tages in meinem Bureau in Aarau und erklärte mir, seine Lage sei geradezu unerträglich, er schäme sich, seinen betagten Eltern länger zur Last zu fallen, wenn ich ihm keine Stelle verschaffen könne, so verliere er allen Lebensmut und tue sich am Ende noch ein Leides an. Ich machte ihm natürlich ernste Vor-

stellungen über die Sündhaftigkeit seiner Gedanken und wies ihn daraufhin, dass schon viele junge Leute vor ihm sich in gleicher Lage befunden hätten. Ich versicherte ihm, dass ich auch fernerhin mein Möglichstes zu seinen Gunsten tun werde, bemerkte ihm aber, dass ich in dieser Beziehung keine Verpflichtung übernommen habe, er also auch keine so kategorischen Anforderungen an mich stellen dürfe. Stets aufs neue wiederholte ich ihm, zu rechter Zeit werde sich der rechte Platz für ihn finden. Aber freilich einen sichtbaren Anhaltspunkt für diese Behauptung hatte ich nicht, und ich fand daher auch bei meinem Zuhörer nur wenig Glauben.

(Fortsetzung folgt)

Kapitän Klackebusch auf der Löwenjagd

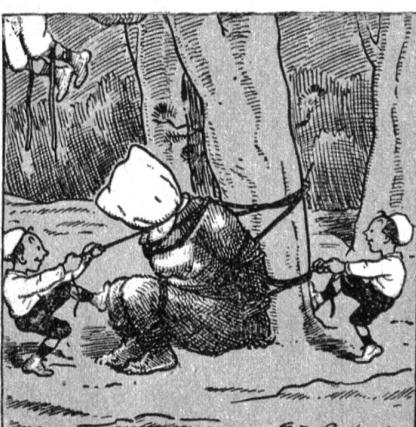
von G. Th. Rotman
10. Fortsetzung
(Nachdruck verboten)



61. Der Kapitän schlug und stiess wie ein Rasender um sich. Mit einer Hand griff er seinen Dolch und mit der andern seinen Revolver, aber es gab keine Möglichkeit, den Affen irgendwo zu treffen; er wurde mit stets grösserer Geschwindigkeit fortgeschleppt, rumpelrüssel über Steine und durch Mulden, bis er aussah wie eine gequetschte Birne.

62. Aber der Radau, den der lästige Kerl da hinter ihm machte, begann den Affen doch schliesslich zu langweilen. «Wart', ich werde dich mal ein wenig Mores lehren, Kerlchen!» dachte er, und sofort begann er das arme Schlachtopfer im Kreise herumzudrehen, und zwar mit einer solchen Schnelle, dass der Kapitän see- und luftkrank zugleich wurde.

63. Aber es sollte noch schöner werden! Als der Kapitän endlich die Schnelligkeit eines Wirbelwindes hatte, liess ihn der Affe plötzlich los, so dass er hundert Meter weiter in den Staub rollte. Dort machte er einen schwachen Versuch, aufzustehen, um zu flüchten, aber der Gorilla sprang auf ihn zu und bearbeitete ihn mit seinen Fäusten, dass es nur so eine Art hatte.



64. Darauf schleppte er sein Schlachtopfer nach dem Baum, in dem sich das Affennest befand, und hing ihn dort mit dem Bauchriemen an einen Ast. Ach, da hing er, ein Spielball der jugendlichen Affenbrut! Sie schaukelten an seinen Wickelgamaschen, zogen ihn an den Haaren und malträtierten ihn mit Baumästen.

65. Gegen Sonnenuntergang bekam er endlich Ruhe; die jungen Affen gingen ins Nest und der alte setzte sich gegen den Baum und schlief ein. Darauf hatten die zwei Jungen, die ihrem armen Onkel gefolgt waren, gerade gewartet. In Hinsicht auf das Löwenzähnen war im Flugzeug eine grosse Flasche Chloroform mitgebracht worden; diese wurde sofort geholt, mitsamt einem starken Seil und einem Jutesack. Alsdann wurde Karls Taschentuch tüchtig mit dem betäubenden Zeug besprengt.

66. Mit dem Sack, dem Seil und dem gefährlichen Taschentuch schllichen sie zum schlafenden Affen... Karl hielt ihm das Taschentuch unter die Nase, und August zog ihm den Sack über den Kopf. Mit dem Seil wurde das Tier darauf so tüchtig gebunden, dass es sich kein Glied rühren konnte, wenn es wieder zu sich kam. Dann wurde, nicht ohne Mühe, der Kapitän aus seiner Schwebelage befreit und ihm zu seinen Füssen verholfen.