

Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 33 (1943)

Heft: 49

Artikel: Erinnerungen eines alten Mechanikers [Fortsetzung]

Autor: Riggensbach, Niklaus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-649883>

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: 20.01.2026

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

Erinnerungen eines alten Mechanikers

SELBSTBIOGRAPHIE VON NIKLAUS RIGGENBACH

erschienen im Verlag Gute Schriften, Basel

11. Fortsetzung

Nachdem meine Arbeiten beendigt waren, reiste ich zunächst nach Madras zurück. Madras mit mehr als 400 000 Einwohnern ist der Sitz der Regierung. Der Herzog von Buckingham steht als Gouverneur unter dem Vizekönig, ist aber tatsächlich, so wie die Gouverneure von Bombay und Bengalen, Alleinherrcher. Auf seinen Befehl wurde mir für die Weiterreise nach Bombay der herzogliche Salonwagen, mit allem erdenklichem Komfort, zur Verfügung gestellt. Um die Hitze bei der Fahrt zu mildern, brachte man einen grossen Behälter mit Eis in den Waggon, was sehr angenehm war. Da das Klima von Bombay der grossen Hitze wegen den Europäern sehr verderblich ist, so hatten mir meine Freunde in Coonoor die lange und beschwerliche Reise nach Bombay abgeraten, aber ich wollte absolut die grosse Hauptstadt Ostindiens sehen (Kalkutta und Madras sind die beiden andern). Habe ich bisher soviel ausgehalten, rechnete ich, so wird das auch noch zu überwinden sein.

Nach einer Reise von zwei Tagen und drei Nächten am 13. Mai 1880 in Bombay angelangt, wurde ich in freundlichster Weise von Herrn Oskar Gysi von Aarau, Firma Büchli & Co., der dort ein brillantes Geschäft hat, empfangen und mit der Stadt und den dortigen Verhältnissen bekannt gemacht. Da Bombay, eine Stadt von 780 000 Einwohnern, Europa zunächst liegt, hat sie zirka 20 000 Europäer, mehr als jede der andern Städte. Die unerträgliche Hitze aber, von der man sich einen Begriff machen kann, wenn ich sage, dass ich jeden Tag drei- bis viermal das Hemd wechseln musste, zwingt den Europäer, sich zur Erholung von Zeit zu Zeit entweder nach Europa oder an den Himalaya oder in die Nilgheries zu begeben.

Auch in der Nähe von Bombay wurde eine Bergbahn gewünscht. Ausserdem wurden mir noch zwei Berufungen zuteil, um Eisenbahnstudien zu machen, eine nach Kochin in Süddiindien, die andere nach Wynand, um von da eine Bahn nach Calicut anzulegen. Ich hatte in Indien grosse Anerkennung und die ehrenvollste Aufnahme gefunden, besonders war mir die Bevölkerung dafür dankbar, dass ich den allmächtigen Herzog umzustimmen gewusst hatte, dem Unternehmen in den blauen Bergen seine Unterstützung angedeihen zu lassen.

Von der niederländischen Regierung hatte ich den sehr ehrenvollen Auftrag erhalten, nach Sumatra zu reisen, um dort ein Bahnprojekt zu untersuchen. Es wurde mir eine Begleitung von Ingenieuren angeboten, Bezahlung aller Kosten, des Lebensunterhaltes und ausserdem noch ein Taggeld von 50 Dukaten. Dieser Auftrag kam aber in Oatacamand zu spät, nämlich zwei Tage nach meiner Abreise an, und wurde mir nach Bombay nachgesandt. Aber von hier aus Ostindien vom Nordwesten bis Südosten wieder quer zu durchschneiden, über Ceylon nach Singapore, von da nach Java und von Batavia erst nach Sumatra reisen zu müssen, ist ein ganz anständiger Ausflug, auch für einen Mann von weniger als dreißig Jahren. Ich konnte mich nicht dazu entschliessen. Ueberdies hatte ich der Bahn-

gesellschaft der blauen Berge das Versprechen gegeben, von Indien aus direkt nach London zu reisen, um wegen der Coonoorbahn mit den englischen Finanziers zu unterhandeln. Ich liess daher Sumatra und Java links liegen und schiffte mich nach vierzehntägigem Aufenthalt in Bombay nach Europa ein, um durch das Arabische und Rote Meer und die Meerenge von Gibraltar die direkte Route nach Southampton—London zu nehmen.

Von Southampton ging ich nach London, um beim Ministerium für Indien für die Ausführung meines Projektes zu wirken. Ich hob vor den Herren im India-House — so heisst das Gebäude der Verwaltung für Indien — namentlich die Bedeutung und die Vorteile einer raschen Verbindung von Muttapalam mit Coonoor hervor, der Gesundheitsstation für die Soldaten. Man bedeutete mir, dass man über die Sache gut unterrichtet sei und alles wisse, was über die Angelegenheit in Indien verhandelt worden sei. Daraus konnte ich entnehmen, Welch gute und zuverlässige Kontrolle über sämtliche Vorkommnisse in der englischen Verwaltung besteht, eine Kontrolle, wie sie in einem so weitverzweigten und ungeheuer komplizierten Regierungsorganismus eine absolute Notwendigkeit ist. Dass die Bahn in die blauen Berge dennoch bis heute nicht gebaut worden ist, hat seinen Grund in dem beständigen Wechsel von Gouverneuren, der seit 1880 stattgefunden hat. Doch verlieren die Freunde der grossartigen Unternehmung den Mut nicht, es ist wahrscheinlich, dass der Bau der Bahn allen Hindernissen zum Trotz in der nächsten Zeit wird begonnen werden. — Einstweilen denke ich mit Freuden zurück an meine herrliche Reise, von der ich an Menschenkenntnis und vielfältigen Erfahrungen reicher, mit einer Fülle neuer Eindrücke aus Ostindien, Ceylon und Ägypten in mein Vaterland zurückkehrte.

9. Der Aufenthalt in Algier.

Ende Oktober 1884 begab ich mich nach Baden zu einer Kur. Hier erhielt ich ein Telegramm, das mich zur Befreiung über den Bau einer Bergbahn in Algier nach Olten zurückrief. Der Absender, Herr Sartor, war durch meinen Vertreter in Paris in den Besitz meiner Adresse gelangt. Ungesäumt, obwohl ungern, begebe ich mich nach Olten. Herr Sartor ist nicht zu treffen. Sofort kehre ich zurück nach meinem Baden, entschlossen, die Wiederherstellung meiner gefährdeten Gesundheit jedem geschäftlichen Anerbieten fortan vorzuziehen. In Baden erwartet mich schon die Nachricht, Herr Sartor sei nun da und „rasend“, ich soll augenblicklich wieder heimfahren. Ich telegraphiere jedoch zurück: wenn über ein so wichtiges Geschäft unterhandelt werden solle, so möge sich der Herr überzeugen lassen, dass von Olten nach Baden ganz gleich weit sei, wie von Baden nach Olten. Zu dieser kurzen Antwort mögen neben der Rücksicht auf meine Gesundheit auch die nicht sehr aufmunternden Erfahrungen in meinen französischen Geschäftsbeziehungen etwas beigetragen ha-

Gratis bis Ende Dezember erhalten neueintretende Abonnenten die „Berner Woche“

Alle Uhren J. L. WYSS **Alle Reparaturen**
Kornhausplatz 11 vis-à-vis Kornhauskeller

ben. Ich hatte seit zwanzig Jahren so viele Broschüren, Erklärungen, Zeichnungen, Kostenvoranschläge, Pläne usw. für die französische Regierung, für französische Gemeindebehörden und Private völlig fruchtlos ausgearbeitet, dass man damit füglich einen Dampfkessel ein ganzes Jahr lang heizen könnte.

Sartor ging in seinem Zorne ohne jede weitere Verhandlung nach Lyon, übergab die Arbeit einer andern Firma und ich hatte vergnügt über meine sich wieder kräftigende Gesundheit, diesen mir nachträglich sehr komisch vorkommenden Vorfall fast wieder vergessen, als ich eines schönen Tages einen Brief aus Algier bekam, in welchem mir der nun nicht mehr rasende Herr Sartor das Tracé der Bahn beschrieb, anfragte, ob man wohl Seil- oder Lokomo-

tivbahn anwenden müsse und mich schliesslich dringend bat, an Ort und Stelle nach persönlichem Augenschein ein entscheidendes Urteil abgeben zu wollen. So erfreulich diese Bekehrung Sartors für mich war, so konnte ich mich doch nicht aufs Geratewohl auf eine solche Reise einlassen. Ich wollte einen Beweis, dass es ernst gelte, und schrieb deshalb, ich werde erst abreisen, wenn an die Reisekosten ein Vorschuss von 1000 Fr. geleistet sei. Nach wenigen Tagen erhielt ich von Paris aus eine telegraphische Anweisung dieser Summe. Nun wusste ich, dass die Angelegenheit ernst gemeint sei, und liess deshalb mein früheres Misstrauen fallen.

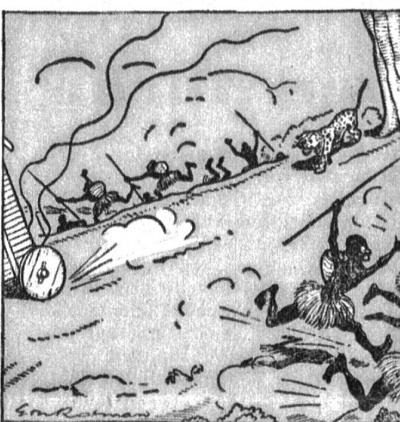
So kam es, dass zu den drei von mir in Berufs- und Familienangelegenheiten besuchten Weltteilen, Europa,

Kapitän Klackebusch auf der Löwenjagd

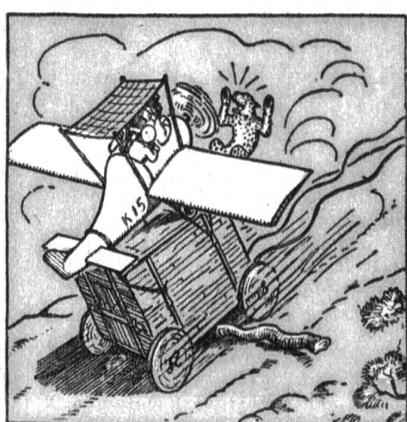
von G. Th. Rotman
12. Fortsetzung
(Nachdruck verboten)



73. Nach einer halben Tagereise kam man an einen hohen Hügel; pfui, war das ein Stückchen Arbeit, den Wagen dort hinaufzukriegen! Den armen Negern versagten förmlich die Kräfte, während Kapitän Klackebusch behaglich unter dem Sonnenschirm sass, der auf dem Flugzeug aufgestellt war. «Ihr werdet mal sehen», sagte er zu seinen Neffen, «welch einen überraschenden Anblick wir droben haben werden!»



74. Ach, sapperlot, als sie oben angelangt waren, erschien da der «überraschende Anblick» in der Form eines riesigen Leoparden, der ein drohendes Gebrüll aussießt. Die Neger machten sich eins, zwei, drei davon, den Wagen, der hüpfend wieder den Abhang hinunterrollte, nur so im Stiche lassend! Was wird mir jetzt wieder passieren! seufzte der Kapitän.



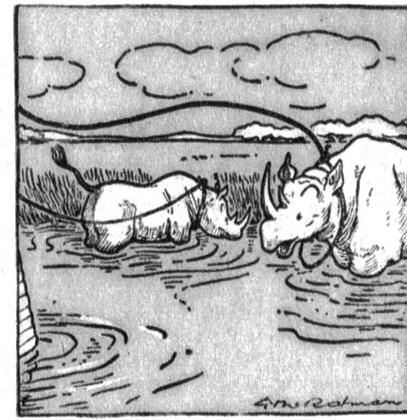
75. Wie schnell sie auch zurückrollten, der Leopard brachte es doch noch fertig, vorn auf den Wagen zu springen. Er kam aber übel dabei weg, denn der Kapitän setzte sofort die Propellerschraube in Bewegung, und unser Freund Leopard erhielt einen Schlag auf die Nase, dass er ohnmächtig in den Staub rollte.



76. Mittlerweile rumpelte der Wagen weiter, dann und wann über einen Ast hüpfend, bis er schliesslich am Fuss des Hügels in einem unteufen Pfuhl landete. Da sassen sie nun, mitten im Wasser! Das Schlimmste war aber, dass der ganze Pfuhl von Rhinocerosen wimmelte! — «Die erste Frage ist nun: wie kommen wir hinaus», erklärte der Kapitän.



77. «Wir müssen versuchen, an die Ziehseile zu kommen!» fuhr er dann fort. «August, komm her Jungel! Und indem sein Onkel ihn bei den Fersen festhielt, liess der tapfere August sich mit dem Kopf herunterfallen und fischte gewandt die beiden Ziehseile aus dem Wasser. «Bravo!» sagte der Kapitän, «Jungens, passt nun auf!»



78. Kapitän Klackebusch zwinkerte schlau mit den Augen und machte die Enden der beiden Seile, die noch immer am Wagen festgesessen, zu je einer Schleife, wie sie auch an einem Lasso vorkommt. Und als ein wenig später zwei der Nashörner etwas näher kamen, warf ihnen der Kapitän die Schleifen um den Kopf. Ja, ja, dieser Kapitän Klackebusch war ein gescheiterter Kerl und in allen Sätteln gerecht!

Amerika und Asien, ein vierter sich anreichte: Afrika. Den 9. Januar 1885 reiste ich ab und langte nach einer ununterbrochenen Fahrt von Freitag bis Montagmorgen über Lyon und Marseille in Algier an.

Der erste Eindruck, den die Hauptstadt Französisch-Afrikas auf uns Reisende machte, war unbeschreiblich grossartig und malerisch. Jeder liess das erhabene Bild zunächst in der seinem Gemüt und Charakter eigenartigen Weise auf sich einwirken; wir vereinigten uns aber zuletzt in ehrfurchtvollem Staunen vor dem glänzenden, farbenreichen Gemälde. Nachdem wir in einem der splendid gebauten Hotels mit dem originell afrikanischen Aushängeschild „Gasthof zur Oase“ durch ein substantielles Frühstück dem Leibe gegeben hatten, was des Leibes ist, verfügten wir uns sofort an die Arbeit, um das Tracé der Bahn zu entwerfen.

Am südlichen Ende der Stadt führt die Rue Rovigo in starken Windungen einen steilen Hügel hinan. Zur Ueberwindung dieser grossen Steigung, welche ein Haupthindernis für den Verkehr dieses ganzen Stadtteils nach aussen, mit der sich über Algier erstreckenden Hochebene bildet, hatte Herr Sartor eine Seilbahn projektiert. Die Bahn sollte nicht

bloss Personen und Passagiergut befördern, sondern auch beladene Wagen mitsamt den Pferden, ohne dieselben droben einem zeitraubenden Hin- und Herladen auszusetzen. Während der Auseinandersetzungen Sartors, der mich begleitete, erschien mir sein Projekt ganz durchführbar, später aber sah ich ein, dass die Bahn um zirka $\frac{1}{2}$ Kilometer verlängert werden müsse, um dem Zweck besser zu entsprechen und um unmittelbar nach dem Dorfe El Biar zu gelangen; auch wäre der Viadukt viel zu lange geworden. Deshalb schlug ich eine Lokomotivbahn vor und machte mich verbindlich, mit einer Zahnradbahn, ähnlich jener auf den Rigi, Personen in acht, Pferde, Wagen und sonstige Güter in zwölf Minuten auf das Plateau hinaufzubefördern. Mein Projekt fand denn auch allgemeinen Anklang, die Behörden nahmen es an, und was mir am meisten bange gemacht, General Hertz, der Kommandant der Festungswerke, machte keinerlei Einwendungen gegen das Unterführen derselben an der von mir vorgeschlagenen Stelle.

Während meines ganzen Aufenthaltes mit beruflichen Angelegenheiten beschäftigt, versäumte ich jedoch nicht, alle verfügbare Zeit dazu zu verwenden, die Stadt, Land und Leute kennenzulernen.

(Schluss folgt)

Chronik der Berner Woche

BERNER LAND

22. Nov. Die Zündholzfabrik Kandergrund AG. schafft für ihr Personal eine Fürsorgestiftung.

— Die Sekundarschule Hindelbank begeht ihr 40jähriges Jubiläum mit der Gründung eines Schulreisefonds.

23. Nov. Grindelwald baut den Skunterricht durch Spezialunterricht in Kinderklassen und Einführung einer Rennklasse aus.

— Die Sparsuppenkommission Burgdorf eröffnet wiederum ihre Suppenküche.

— Die Volkswirtschaftskammer des Berner Oberlandes ruft eine Kommission für Gemeindeangelegenheiten ins Leben, die ein Bindeglied zwischen Volk und Behörden darstellt.

— Infolge Eintritt des Winters werden die Arbeiten an der Sustenstrasse auf der Bernerseite teilweise, auf der Urnerseite gänzlich eingestellt.

24. Nov. Unter den Pferden des Berner Juras ist die ansteckende Blutarmut ausgebrochen.

— Im Tunnel der Lötschbergbahn bei Hohentenn werden Soldaten, die aus einem Zug gestiegen waren und ihren Weg zu Fuss zurücklegten, von einer Lokomotive erfasst. Es sind fünf Tote und zwei Schwerverletzte zu beklagen.

25. Nov. Die Kirchgemeindeversammlung von Seeberg beschliesst den Umbau der Empore der Kirche und die Anschaffung einer neuen Orgel.

— In der Nähe von Adelboden verunglückt ein schweizerisches Militärflugzeug, wobei der Pilot Leutnant Cesar Pierre und der Beobachter Oberleutnant Braissant Robert tödlich verunglücken.

— In Bern bildet sich ein Aktionskomitee für die Förderung des schweizerischen Grossflugplatzes Utzenstorf.

— Die Schule in Heiligenschwendi überreicht unbemittelten Kindern Schülerviskis.

— In Reconvilier erleidet ein dreijähriges Kind, das in einen Zuber heisses Wasser fiel, den Tod.

26. Nov. In Thun wird das neu erstellte Kühhaus in Betrieb genommen.

— Infolge ausserordentlichen Wasserman-

gels werden Einschränkungen im Energieverbrauch getroffen.

— † in Wimmis Dr. Oskar Schmid, ein Landarzt von altem Schrot und Korn, im Alter von 82 Jahren.

— Die Volksabstimmung von Herzogenbuchsee nimmt die Gemeindevorlage betreffend Zuzug einer Schokoladenfabrik mit 620 Ja gegen 38 Nein an und spricht einen Kredit von 224 500 Franken.

— Die Leitung der Tuchfabrik Belp sieht sich wegen Materialmangel zu Arbeiterentlassungen gezwungen.

27. Nov. Der Voranschlag der Gemeinde Huttwil sieht für das Jahr 1944 an Einnahmen 582 820 Fr., an Ausgaben 672 828 Franken, somit ein Defizit von 90 008 Franken vor.

STADT BERN

22. Nov. In einer aus 1500 Tauben bestehenden Schweizerischen Taubenausstellung in La Chaux-de-Fonds erhält eine Sechserkollektion des Herrn Eugen Rüttimann von der Reisebrieftaubenstation Bern den ersten Preis.

— Der Zibelemärit zeigt mit einer Aufführung von rund 72 000 Kilo Zwiebeln und anderem Gemüse und einem bunten, lustigen Treiben das Bild der Vorkriegsjahre.

24. Nov. Das Weissenheim, Anstalt für geistesschwache Kinder, begeht sein 75-jähriges Jubiläum. Es wurde von Pfarrer Appenzeller gegründet und befand sich zuerst auf dem Wylergut.

26. Nov. Der kantonal-bernische Frauenbund tagt im Berner Rathausaal. Unter anderem kommt die Flüchtlingsfrage, die für Frauen von 150 bernischen Gemeinden im Vordergrund steht, zur Behandlung.

27. Nov. Die Bernische Kirchensynode hält in Bern ihre Versammlung ab. Sie behandelt den Entwurf zu einem neuen Kirchengesetz, und beantragt u. a. besondere Kurse zur Weiterbildung der Pfarrer.

— Die Sektion Bern des SAC begeht ihre 80-Jahrfeier.

29. Nov. In der Schulwarte wird eine Ausstellung «das gute Jugendbuch» eröffnet,

Weihnachtsausstellung und Verkauf des bernischen Kleingewerbes im kantonalen Gewerbemuseum Bern

Zum neunten Male wurde am 1. Dezember im Gewerbemuseum diese Weihnachtsausstellung des bernischen Kleingewerbes eröffnet, die den Gewerblern von Stadt und Land, die in der Stadt keine Schaufenster und keine Vertretung haben, ermöglicht, ihre selbstentworfenen und selbstgefergten Gegenstände einem weiten Publikum zu zeigen und zum Verkauf anzubieten. Viel Liebe zum Handwerk zeigt sich bei den zahlreichen Gegenständen, die in Form und Gestalt auch verwöhnten Ansprüchen entsprechen können. Vorherrschend sind Holzarbeiten, seien es nun kleinere Gegenstände, wie Schalen, Teller, Schachteln und vieles mehr, oder auch formenschöne Möbel im Heimstil oder in antiker Form. Auch eine Anzahl schöner alter bemalter Schränke und Truhen sind vorhanden. Daneben ist die Keramik in sehr grosser Auswahl vertreten. Gefällige Krüge, Töpfe, Schalen und Teller, aber auch moderner Schmuck locken zum Kauf. Die Glasmalerei präsentiert sich mit einem schönen Fenster und Wappenscheiben, feine Goldschmiedearbeit zeigt neue Formen, Buchbinderei und Graphik sind mit originalen Einzelstücken vertreten und auch die Textilabteilung kann trotz Beschränkungen aller Art noch mit qualitativ erstklassigen und sehr schönen und brauchbaren Gegenständen aufwarten. Nicht vergessen sei die Gärtnerei, die mit zwei sehr schönen Adventskränzen aus Strohrösli ihr Können beweist.

Dieser Weihnachtsverkauf ist wirklich zu empfehlen, um so mehr, als für jedes Portemonnaie sich etwas finden lässt und die Preise allgemein sehr mässig sind. Dabei darf nicht vergessen werden, dass man mit einem solchen Kauf dem Kleingewerbe hilft, sich in einer schweren Zeit über Wasser zu halten. Die Ausstellung ist täglich von 10—12 und von 14—19 Uhr geöffnet. hkr.

Meisterprüfung im Photographengewerbe

Wie wir vernehmen, hat Herr W. Hengeler in Bern vor kurzem an den Meisterprüfungen im Photographengewerbe erfolgreich teilgenommen. Es ist ihm nun das Meisterdiplom und das Recht zur Führung des Titels «diplomierte Photograph» verliehen worden.