Erinnerungen eines alten Mechanikers [Fortsetzung]

Autor(en): **Riggenbach, Niklaus**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **33 (1943)**

Heft 42

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-648564

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Erinnerungen eines alten Mechanikers

SELBSTBIOGRAPHIE VON NIKLAUS RIGGENBACH

erschienen im Verlag Gute Schriften, Basel

4. Fortsetzung

Ich untersuchte am Abend die sechs belgischen und die sechs deutschen Maschinen auf das sorgfältigste, und je mehr ich die Vorzüge der deutschen anerkannte, um so unerklärlicher erschien es mir, dass diese von den andern überflügelt worden waren. Endlich bemerkte ich einen grossen Unterschied. Die damaligen Maschinen nämlich waren, weil man noch nicht mit Steinkohlen, sondern mit Holzfeuerung arbeitete, im Kamin mit sogenannten Funkenfängern versehen, die verhüten sollten, dass die umhersprühenden Funken die Umgebung des Bahnkörpers, namentlich die mit Stroh gedeckten Häuser gefährdeten. Nun schien es mir, dass die Kamine der belgischen Maschinen besser konstruiert seien als die der deutschen, und ich teilte diese Vermutung, dass es an jenen sogenannten Turbinen fehle, Herrn Kessler mit. Allein er stellte dies in Abrede und meinte, den Fehler anderswo suchen zu müssen, und ich konnte ihn nicht zu meiner immerhin mehr vermutungsweisen Ansicht bekehren. Die Sache liess mir aber doch keine Ruhe, und so nahm ich mit Hilfe eines Maschinisten der Kesslerschen Fabrik in der Nacht das Kamin einer belgischen Lokomotive, die am folgenden Tage nicht am Wettlauf teilnehmen sollte, ab und setzte es auf die der Kesslerschen, die für den nächsten Morgen in Requisition gesetzt war. Und siehe da! der Erfolg gab mir recht. Am andern Tage arbeitete die deutsche Lokomotive bedeutend besser als die belgische, und Kessler gewann den Preis. Für diesen Dienst, den ich ihm erwiesen, oder besser gesagt, für diesen glücklichen Gedanken, mit dem ich ihm zu Hilfe gekommen, war mir Herr Kessler zeitlebens dankbar, und ich fand für alle meine Projekte und Ideen bei ihm stets wohlwollendes Gehör und freundliche Unterstützung.

Einem ähnlichen glücklichen Einfall und praktischen Griff hatte ich bald nachher eine entscheidende Wendung in meiner Stellung bei der Zentralbahn zu verdanken. Die Erstellung des Bahnkörpers von Basel bis Sissach rückte ihrer Vollendung entgegen. Drei der bestellten Maschinen waren angekommen, um anfänglich für den Transport des Materials verwendet zu werden. Als der Unterbau der Bahn wesentlich vorgeschritten und das Geleise bis Liestal gelegt war, veranstaltete Oberbaurat von Etzel eine Probefahrt, zu welcher er die Behörden, die Direktoren und höheren Angestellten der Bahn samt deren Familien einlud. Auch ich befand mich unter den Eingeladenen. Als ich nun aber zur festgesetzten Stunde im schönsten Sonntagsstaat mit meiner lieben Frau an der Abfahrtstelle eintraf, begrüsste mich Herr von Etzel mit einem ganz verstörten Gesicht und klagte, die Fahrt könne leider nicht stattfinden, es habe sich herausgestellt, dass alle drei Maschinen defekt seien. Natürlich wäre das Unterbleiben des projektierten Festes für Herrn von Etzel eine arge Blamage gewesen. Ich bat ihn, noch nicht alle Hoffnung aufzugeben und mir zu gestatten, in den Maschinenraum zu gehen und die Lokomotiven zu untersuchen. Das Ergebnis dieser sehr bereitwillig, wenn auch ohne grosse Erwartung erlaubten Untersuchung war die Feststellung, dass in der Tat zwei Maschinen gänzlich unbrauchbar seien und ihre Reparatur mehrere Tage erfordert hätte. Die dritte Maschine jedoch hatte einen nicht so bedeutenden Schaden, nämlich ein Loch in einem der beiden Wasserreservoire. Als ich ankam, waren die Arbeiter unter des gelehrten Maschinenmeisters Anleitung eben damit beschäftigt, dieses Loch mit Baumwollknäueln und allerhand Lappen zuzustopfen, was aber durchaus nicht gelingen wollte. Ich trat hinzu und erklärte, für eine Fahrt bloss nach Liestal genüge ja ein Wasserreservoir vollständig, man brauche also nur den Hahn des Rohres, das die beiden Wasserbehälter miteinander verbindet, zu drehen, um das defekte von dem intakten abzusperren. Gesagt, getan. Ich schloss den Hahn und machte mich hurtig ans Werk, den Zug selbst zu führen. Zu Etzels freudigster Ueberraschung fuhr ich mit dem so eilig kurierten Dampfross vor, die bereits aufgegebene Fahrt der Gesellschaft ging vorzüglich vonstatten, und wir hatten allzumal in Liestal einen sehr vergnügten Tag.

Diese Kleinigkeit gab den Ausschlag, dass die Rollen vertauscht wurden. Ich erhielt definitiv die technische Leitung des Zentralbahnbetriebes, und der gelehrte, liebenswürdige, aber etwas unbeholfene junge Herr zeichnete und schrieb fürderhin an meinem Pult im Spiesshof. Am 29. Februar 1855 wurde ich zum Maschinenmeister ernannt, worauf ich, sobald die Werkstätte fertig geworden war, nach Olten übersiedelte.

Zwischen Herrn von Etzel und mir herrschte von jener Zeit an ein sehr freundschaftliches Verhältnis, und als er nach Vollendung seiner Arbeiten bei der Zentralbahn nach Oesterreich zurückkehrte, wollte er mich durchaus mitnehmen, wobei er mir folgenden originellen Vorschlag machte. Er nahm einen grossen Bogen Papier, setzte ans Ende desselben seine Unterschrift und übergab mir dann das Blatt mit den Worten: „So, nun schreiben Sie hin, was Sie wollen; ich bin zum voraus mit allem einverstanden, wenn nur ein Vertrag zwischen uns beiden glücklich zustande kommt und Sie mit mir an den Bau der grossen österreichischen Südbahn übersiedeln.“ Trotz diesem in so origineller Form gekleideten Beweise von Vertrauen und Anerkennung liess ich den Bogen Papier unbeschrieben, indem ich mich verpflichtet fühlte, auf dem mir einmal überwiesenen, meinen Neigungen ausserordentlich behagenden Doppelposten eines Maschinenmeisters und Chefs der Hauptwerkstätte auszuharren.

5. Die Hauptwerkstätte in Olten.

Im Jahre 1855 siedelte ich nach Olten über, und bald gab es da in der neuerrichteten Hauptwerkstätte Arbeit genug für mehrere hundert Leute. Das erste, was wir auszuführen hatten, war die Eisenkonstruktion der Eisenbahnbrücke über die Aare bei Olten. Als die Brücke glücklich vollendet war, und das Direktorium der Zentralbahn zu ihrer Besichtigung eintraf, erwartete ich, man werde dem

Pelze W. TANNER, Kürschner, Spitalgasse 30, I. Stock BERN, Telephon 2 24 73



Käi Wunder!

Käi Wunder, wemme im Reebegländ
so tuusigs hibschi Mäitschi findt!
Die fange-n-uuff mit gschiggte Händ
der Reebesaft, wo tropfwys rinnt,
im Friehjohr nachem erschte Schnitt,
u rybe d'Bäggli y dermit.
Das git ech Gsichtli, zart u fyn,
wie Epfelbluescht im Mäieschyn.

Käi Wunder, wemme im Reebegländ
so tuusigs hibschi Mäitschi findt!
Die riehre ihri flingge Händ,
we d'Sunne chuum der Lauff beginnt,
vom Friehjohr wegg, em erschte Schnitt,
ermiede und ermatte nit.
Das git ech Bäggli, gsunn u rot,
wo lychte, zart wie ds Oberot.

Käi Wunder, wemme im Reebegländ
so tuusigs hibschi Mäitschi findt!
Si hefte, schaabe ohni End,
ob d'Sunne schynt, ob wäiht der Wind,
u liede, dass e jeede sinnt,
u wär's der ergschti Wyberfind:
Hilf, Mäitschi, mier uss myner Not,
liebs Mäitschi mit de Bäggli rot!

Hansueli Baer.

Personal der Hauptwerkstätte für die auch ästhetisch sehr befriedigende Leistung einige Anerkennung spenden. Ich sah mich aber in dieser Erwartung, die man gewiss natürlich finden wird, gänzlich getäuscht, und als ich in Gegenwart der höheren Angestellten unserer Werkstätte, um für diese doch einige Worte der Anerkennung herauszuholen, zu einem der Direktoren sagte: „Nicht wahr, das ist doch eine hübsche erste Leistung unserer Hauptwerkstätte?" lautete die Antwort des vornehmen Basler Herrn, eines etwas griesgrämlichen alten Junggesellen: „Nun ja, wenn sie jetzt nur nicht zusammenfällt!"

Auch eine andere grosse Brückenkonstruktion wurde zu meiner grossen Befriedigung durch die Hauptwerkstätte ausgeführt, die über die Aare bei Busswil auf der Linie Biel—Bern. Diese in den Jahren 1863 und 1864 konstruierte und montierte Brücke ist die erste in der Schweiz, bei welcher zur Fundierung der Brückenpfeiler pneumatische Caissons angewendet wurden. Mein Freund Kastor, dessen sich der freundliche Leser aus den Mitteilungen über meine Pariser Zeit noch erinnern wird, hatte mir dazu von Paris die Pläne, Modelle und einige Anleitungen gesandt und mir allerlei Nützliches aus seinen Erfahrungen, die er beim Bau der Kehler Rheinbrücke gesammelt hatte, mitgeteilt. Seitdem sind die meisten Brücken vermittelst dieses Systems fundamentiert worden.

Nächst solchen Arbeiten, welche ein reges Interesse auch in weiteren Kreisen für die Hauptwerkstätte hervorriefen, und deren Ausführung meine immer allseitigere Ausbildung mit sich brachte, wurden in Olten schon wenige Jahre nach der Eröffnung auch Versuche im Lokomotivenbau gemacht. Ich trachtete immer mehr danach, das Unternehmen von dem Range einer blossen Reparaturwerkstätte auf die Stufe einer eigentlichen Maschinenfabrik zu erheben und ein schweizerisches Esslingen daraus zu machen. Dieses Streben wurde denn auch vom Direktorium der Zentralbahn, speziell unter dem Einflusse meines ehemaligen Lehrers und späteren fortwährenden wohlwollenden Freundes, Dr. Wilhelm Schmidlin, gebührend anerkannt. Meine äussere Stellung blieb zwar eine ausserordentlich bescheidene während der ganzen zwanzig Jahre, die ich bei der Zentralbahn gearbeitet habe, dafür aber gewährte man mir, was mir wertvoller war, unbeschränkte Freiheit. Man wusste, dass ich das Interesse der Zentralbahn nun einmal zu dem meinigen gemacht und verschonte mich daher mit Plackereien und kleinlichen Repressalien, indem man mich meinen technischen Liebhabereien nachgehen liess. Dieselben haben sich übrigens für die SCB. zum Teil glänzend rentiert.

Unter den ersten Lokomotiven, die bei uns bestellt wurden, waren vier ganz schwere für den Jura industriel, d. h. für die Bahn von Neuenburg über Chaux-de-Fonds nach Locle, bestimmt. Die Steigung dieser Bahn beträgt 25 $^0/_{00}$, es waren also besonders starke Lokomotiven im Gewicht von etwa 800 Zentner notwendig. Im November 1859 fuhr die erste dieser vier Lokomotiven „La Montagnarde" von Olten ab bis Biel. Ich fuhr mit, um sie persönlich in Neuenburg abzuliefern. Das Bahnstück Biel—Neuenstadt war aber damals noch nicht erstellt, und so galt es, glücklich in Biel angekommen, die schwere Maschine auf irgendeinem andern Wege nach Neuveville zu transportieren. Wagen, die stark genug gewesen wären, das Vehikel auf der Landstrasse zu befördern, waren nicht aufzutreiben; dagegen wusste ich, dass auf dem Bielersee besonders grosse Barken vorhanden seien, welche zum Stein- und Torftransport verwendet wurden. Ich machte mich daher mit unserm Monteur Buchmann, jetzt Werkführer der Werkstätte der Jura—Bern-Bahn in Biel, auf den Weg, um unter diesen grossen Barken eine besonders haltbare und starke auszusuchen. Als dies geschehen war, errichteten wir darauf mit Eisenbahnschwellen ein Gerüst, einen improvisierten Bahnkörper und befestigten auf ihm die mitgebrachten Schienen, um die Lokomotive daraufzustellen. Alles dies ging ganz gut vonstatten, auch das Einladen der Maschine gelang bestens, indem sie auf einer schiefen Ebene in das Schiff eingelassen wurde. Kaum war sie aber darin, so zeigte es sich, dass die Tragkraft der Barke einer solchen Last nicht gewachsen war. Zu allen Fugen lief das Wasser mit Macht herein. Sofort setzten wir Pumpen an. Nun waren diese allerdings imstande, das jeweilig einfliessende Quantum wieder herauszubefördern; ob aber die Fahrt gelingen würde, wussten wir dennoch nicht. Es schien sogar sehr wenig ratsam, in diesem Zustand abzufahren. Die Lokomotive wieder auszuladen, hätte aber auch grosse Schwierigkeiten verursacht. Nach langem Be-

raten und Ueberlegen entschloss ich mich zur Abfahrt und gab dem bereitstehenden Dampfer den Befehl, uns ins Schlepptau zu nehmen. Bei der Fahrt aber stieg das Wasser ungleich schneller als im Hafen, und bald standen wir bis zu den Lenden im Wasser. Glücklicherweise dauerte die Fahrt nur zirka eine Stunde, und wir kamen an einem zum Ausladen geeigneten Platz zwischen Landeron und Neuenstadt verhältnismässig wohlbehalten an. Das Schiff wurde so weit an das flache Ufer gestossen und fest an diesem angebunden, dass es doch nicht mit der Lokomotive untergehen konnte; wir aber gingen todmüde und durchnässt wie wir waren, da wir bei hereinbrechender Nacht doch nicht mehr ans Ausladen denken konnten, in unsern Gasthof, wo wir, der treue Buchmann und ich, die Nacht voller Sorge zubrachten, denn die Lokomotive repräsentierte immerhin einen Wert von zirka 70 000 Franken.

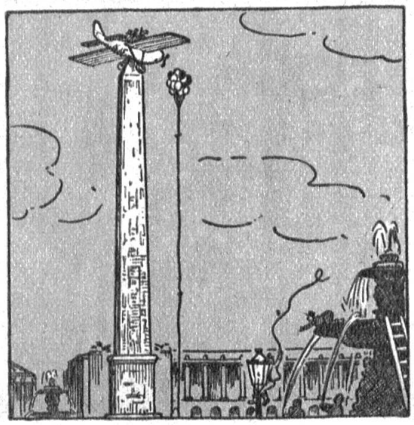
In aller Frühe, sobald es die winterliche Jahreszeit erlaubte, machten wir uns des andern Tages mit zwanzig kräftigen, bei den Bauern der Umgebung requirierten Ochsen auf den Weg. Aber welche Ueberraschung wartete unser! Als wir auf dem Unglücksplatz angelangt waren, sahen wir von dem Schiff gar nichts mehr und von der Lokomotive nur noch ein klein wenig über die Oberfläche des Wassers herausragen. Sofort wurde Hand ans Werk gelegt, um die gesunkene Ladung zu heben.

(Fortsetzung folgt)

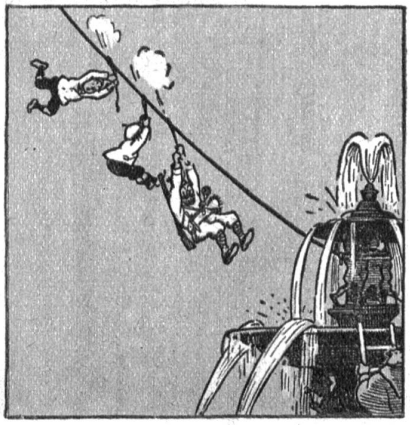
Kapitän Klackebusch auf der Löwenjagd

VON G. TH. ROTMAN
(NACHDRUCK VERBOTEN)

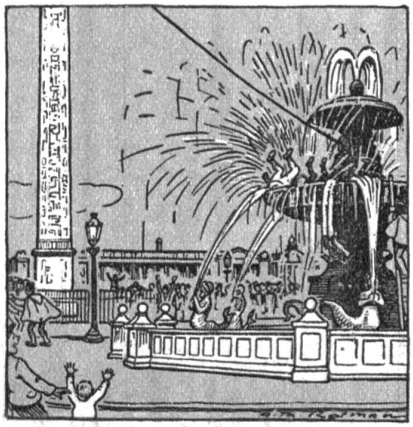
(5. Fortsetzung)



31. Es war sicherlich nicht höflich, aber man muss in Betracht ziehen, dass das Leben dreier Menschen auf dem Spiele stand, und dann gibt es keine Zeit für Gerede. Man band schnell ein langes Seil an die Schnur, die die Ballons zusammenhielt und liess es mit diesen neben dem Obelisk aufsteigen. Der Kapitän zog es mit dem Kolben seines Gewehres zu sich und befestigte es.



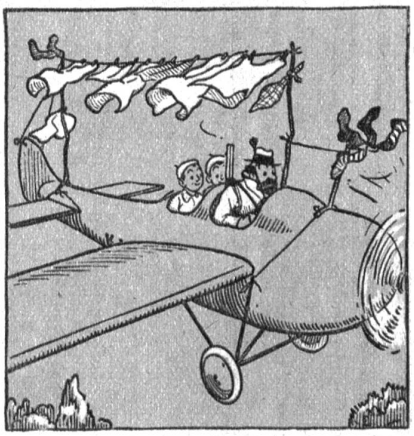
32. Indem drunten das Seil an eine der grossen Fontänen festgemacht wurde, schnitt der Kapitän drei starke Schlingen, die er um das Seil band. Und ein wenig später glitten unsere drei Lufthelden mit grosser Schnelligkeit an dem Kabel hinunter. Junge, Junge, wie das ging! Der Rauch stieg dabei auf.



33. Schliesslich schlugen die drei dumpf gegen die harte Fontäne und fielen dann in das mit Wasser reichlich gefüllte Bassin. Mittels einer Leiter kletterten sie herunter, und während man sie, zitternd und von Wasser triefend, nach einem Hotel brachte, sorgte die Feuerwehr dafür, dass die Flugmaschine herunterkam.



34. Man hatte Zeit genug, sich die Stadt anzusehen, denn die Flugmaschine muste in einer Flugzeugfabrik repariert werden und das dauerte eine Woche. Darauf wurde die Reise in südlicher Richtung fortgesetzt, und die Pariser ahnten nicht, was für Helden das Flugzeug, das dort über ihr Operngebäude hinwegflog, enthielt...



35. Da die Reise noch lang war, landete der Kapitän erst noch einmal an den Ufern der Loire. Ein Bad wurde genommen, und die Kleider wurden im Fluss tüchtig gewaschen. Der Kapitän machte aus Zweigen und einer Kordel eine schöne Waschleine, und während der Wind die Wäsche trocknete, wurde nach Marseille geflogen.



36. In einiger Entfernung von der Stadt landeten sie. «Wir müssen hier zuerst einige Einkäufe machen», sagte der Kapitän. «Denn im Innern Afrikas ist nichts zu bekommen, und wir müssen doch gegebenenfalls die Neger beschenken können!» Und so kehrten sie am Abend mit einem Schiebkarren voll Fett, Zucker, Glasperlen, Taschenspiegelchen und allerhand Zeug aus der Stadt zurück. Sogar drei neue Gewehre hatte man sich noch angeschafft.