

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 93 (2011)

Artikel: Johann Albert Tribelhorn und sein Erbe bei EFAG und NEFAG :
Pioniergeschichte des elektrischen Automobils
Autor: Sigrist, Martin
Kapitel: Johann Albert Tribelhorn (1868-1925) : berufliche Anfänge in
Argentinien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095689>

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: 25.04.2026

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

Johann Albert Tribelhorn (1868-1925): Berufliche Anfänge in Argentinien



Johann Albert
Tribelhorn.

Die Kindheit von Johann Albert Tribelhorn ist nicht mehr präzise zu eruieren. Als Sohn von Johann Albert Tribelhorn senior (1837-1870), einem Appreteur, und Emilie Tribelhorn-Hönger (*1837) am 4. März 1868 in Zürich geboren, wird er schon früh Halbwaise; der Vater stirbt bereits 1870. Tribelhorn hat eine drei Jahre ältere Schwester. 1872 wird ein unehelicher Halbbruder geboren. Er sollte dereinst als Ernest Tribelhorn der klassische reiche Onkel aus Amerika werden, mit grossem Vermögen und umfangreichem Grundbesitz in Manhattan.

*Tribelhorn kurz vor
seiner Auswanderung
nach Argentinien
mit 20 Jahren im
Jahr 1888.*

Die Familie Tribelhorn stammt ursprünglich aus dem Appenzell, ihr zweiter Heimatort ist die Gemeinde Schwellbrunn, wo der Name seit 1559 verbrieft ist. «Tribelhorn» stammt

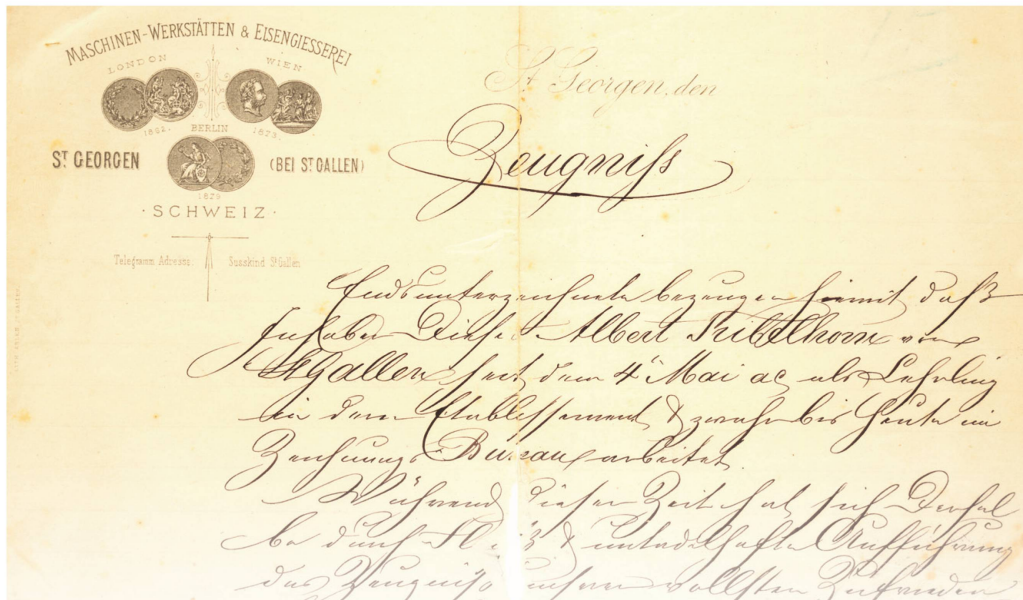
eventuell vom Begriff «Treiber-Horn», der Bezeichnung für eine Art Alphorn, oder aber von «Treiber» ab, dem Treibhammer des Küfers. Die Tribelhorn-Genealogen sind sich darüber uneins.

Schwierige Kindheit

1878 zieht die Familie zurück in den Heimatort des Vaters, nach St. Gallen. Doch schon im folgenden Jahr wandert die Mutter mit dem Jüngsten nach Amerika aus. Offensichtlich will sie dem gesellschaftlichen Druck ausweichen, den das uneheliche Kind provoziert. Die älteren Geschwister bleiben zurück: Johann Albert wird dem Waisenhaus übergeben, seine Schwester Emilie Louise gelangt in die Obhut von Pflegeeltern.

Über Tribelhorns Zeit im Waisenhaus ist nichts bekannt – es war wohl kein Ort, an den man sich mit schwärmerischen Schilderungen oder Anekdoten erinnert. Trotz der schwierigen Lebensumstände sind indes Alberts Chancen, es «zu etwas zu bringen»,





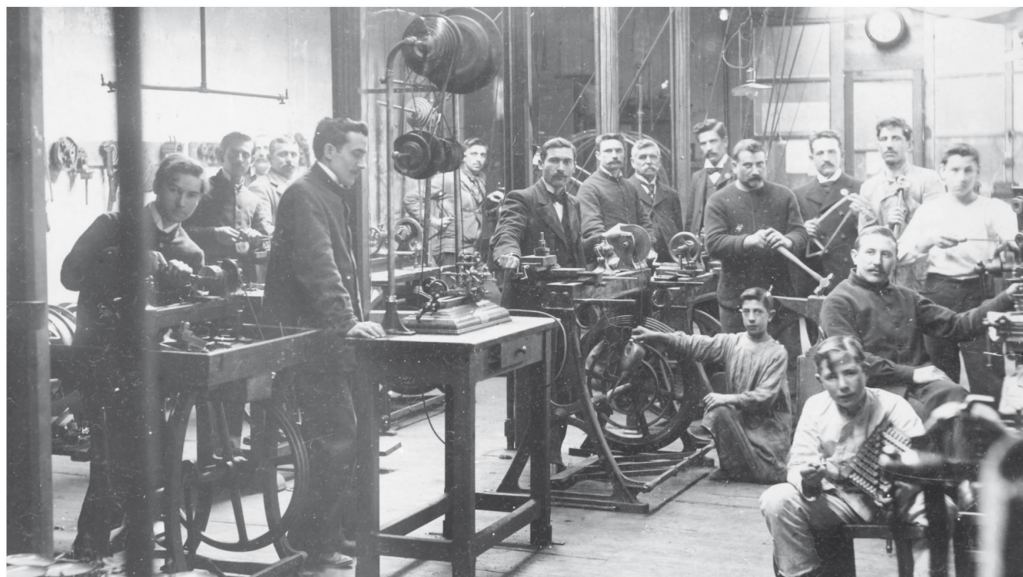
Tribelhorn's Lehrabschlusszeugnis als Schlosser bei der Maschinenfabrik St. Georgen bei St. Gallen, 1885.

intakt: Er absolviert bei der Metallgiesserei St. Georgen eine Lehre als Maschinenschlosser. Vom Arbeitgeber erhält er das Zeugnis, er habe die Ausbildung zu «unserer besten Zufriedenheit sowohl punkto Fleiss und Leistungen, als Betragen» absolviert. Anschliessend wird Tribelhorn Mitarbeiter bei der Zürcher Telegraphengesellschaft und dabei erstmals in die Geheimnisse der neuen Energieform «elektrischer Strom» eingeweiht. Eine weitere Zwischenstation bei Mathias Hipp in Neuenburg lässt den Ostschweizer noch tiefer in die Prinzipien der Elektromechanik blicken – eine prägende Station für Tribelhorn's weiteren Lebensweg. Ein Weg, der den

jungen, unternehmungslustigen Mann weit von seiner Heimat wegführen wird. Im Jahr 1889, mit Anfang 20, schiffte sich Tribelhorn ein nach der neuen Welt: Sein Ziel ist Argentinien.

Glückliche Jahre in Argentinien

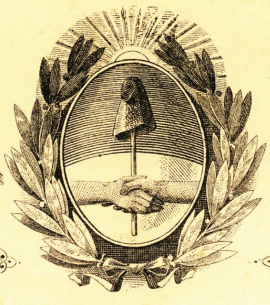
In Buenos Aires schreibt sich der junge Schweizer an der «Universidad de la Capital» zu Vorlesungen in Elektrotechnik ein. «El infrascripto, profesor de Electrotécnica en la Universidad de la Capital, certifica que el señor Alberto Tribelhorn es un excelente obrero electricista, el mas inteligente que he tenido ocasiòn de conocer en el pais (1. Mai 1890). Zu deutsch: «Der Unterzeichnende, Pro-



«Don Juan Alberto» ist Chef der Mechanischen Werkstätte der Staatlichen Telegraphengesellschaft von Argentinien.

Nº

REPÚBLICA



ARGENTINA

Dirección General de Correos y Telégrafos



Buenos Aires, Octubre 22 de 1891

Al Ciudadano Don Alberto Tribelhorn.

Por resolución fecha 30 de Setiembre ppdo. ha sido Ud. designado para desempeñar el empleo de Ensayador Electricista, Jefe del Taller Mecánico

Para los fines consiguientes se le otorga el presente testimonio que acredita la efectividad de su puesto, concediéndole el goce de los derechos e inmunidades que le son inherentes.

Saluda a Ud.

Carlos
Director General



Item 1 Partida 64
Expediente 818 I

Ed. Veyga

Registrado Nº 6

Manuel...

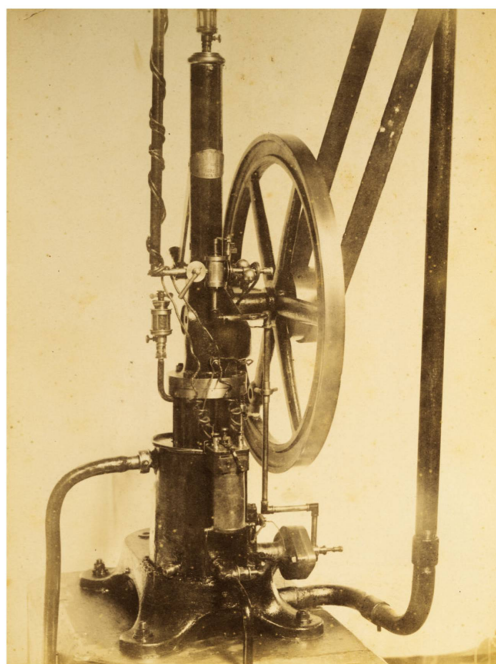
Imp. San Martín de Tucumán, Tucumán, P.R.

Albert Tribelhorn's Anstellungsvertrag als Chef der Mechanischen Werkstätte bei der Staatlichen Argentinischen Telegraphengesellschaft vom 22. Oktober 1891.

fessor für Elektrotechnik an der Universität der Hauptstadt, bestätigt, dass Herr Alberto Tribelhorn ein ausgezeichnete Elektro-Arbeiter ist, der intelligenteste, den ich in diesem Land jemals Gelegenheit hatte zu kennen.» Daneben arbeitet er in einem Ingenieurbüro. Auch hier werden ihm beste Fähigkeiten auf dem Gebiet der Elektrotechnik attestiert.

Am 22. Oktober 1891 wird Tribelhorn von der «Dirección General de Correos y Telégrafos» in Buenos Aires zum «Jefe del Taller Mecánico» ernannt. Damit ist der 23-Jährige Chef der Mechanischen Werkstätte der Staatlichen Telegraphengesellschaft von Argentinien.

Tribelhorns Karriere verläuft in der Folge rasant. Und auch im Privatleben ist ihm das Glück hold. Ebenfalls 1891 heiratet er die in Baradero aufgewachsene Auslandschweizerin Josefa Grendelmeier, liebevoll «Pepa» genannt. Als bald wächst die Gemeinschaft zu einer Familie; 1892 wird Tochter Emma Kitty geboren, 1894 kommt Sohn Leon Ricardo zur Welt. Leon wird meistens «Leoncito» gerufen. Es sind glückliche Tage, «Don Alberto» eilt von Erfolg zu Erfolg. 1894/95 brilliert er mit der erfolgrei-



Tribelhorns erste Frau Josefa, eine Auslandschweizerin aus zweiter Generation, aus Baradero bei Buenos Aires. Die Familie nennt sie «Pepa».

chen Planung und Verlegung des Elektrokabels zwischen Buenos Aires und Montevideo, wofür ihm der Generaldirektor seine Anerkennung für die perfekte Planung und glückliche Realisierung ausspricht.

Erfindungen am laufenden Band

Tribelhorn erarbeitet sich ein reiches Portfolio und meldet verschiedenste Erfindungen zum Patent an. Darunter ist ein Morseapparat, der zum «Staatlichen Argentinischen Telegraphenapparat» erhoben wird, aber auch eine Maschine zur Herstellung präziser Zahnräder, ein Telefonapparat oder gar ein Gasmotor eigener Konstruktion. Am meisten Potenzial für die Zukunft sieht Tribelhorn jedoch in der Speicherung elektrischen Stroms. Sein «Tellerakkumulator» verspricht eine einfache, modular erweiterbare Lösung für die lokale Stromspeicherung und Bereitstellung.

Der erfolgreiche Elektrotechniker, Tüftler und Erfinder wird von der Generaldirektion der Staatlichen Telegraphengesellschaft 1895/96 auf Studienreise nach Europa gesandt. Zweck ist es, die allerneueste Technologie auf dem Gebiet der Telegraphie und des Leitungsbaus in Erfahrung zu bringen. Tribelhorn nutzt die Gelegenheit zudem, um der Familie die alte Heimat zu zeigen. Seine Frau Josefa wird die Schweiz nur dieses eine Mal besuchen; bei dieser Gelegenheit entsteht

Dem Pionier elektrischer Automobile in Prinzip und Praxis wohlbekannt: Tribelhorn lässt auch einen Verbrennungsmotor patentieren.

Mehr als ein gewöhnlicher Passagier – auf der Überfahrt mit der «Duca di Galliera» spielt Tribelhorn eine ganz besondere Rolle.



in Zürich die einzige bekannte Fotografie von ihr. 1897 erhält die Familie das Argentinische Bürgerrecht, Alberto wird damit ein waschechter Südamerikaner.

Rückkehr in die Schweiz

Doch das Glück nimmt ein jähes Ende. 1899 stirbt «Pepa», erst 29-jährig, Tribelhorns Kinder stehen ohne Mama da. Der hochgeschätzte Chef der Mechanischen Werkstätte und Beamte auf Lebenszeit sorgt sich um die Erziehung und das Wohl seiner Kinder und beschliesst, in die Schweiz zurückzukehren. Hier besteht die Möglichkeit, Kitty und Leon in bessere Obhut zu geben.

Da er als Beamter in quasi unkündbarer Stellung ist, wird dem Heimkehrer eine Beurlaubung auf unbestimmte Zeit gewährt. Am 22. September 1899 schifft sich die Familie

auf die «Duca di Galliera» zur Überfahrt nach Genua ein. Diese Reise wird Tribelhorn zeitlebens in Erinnerung bleiben. Doch lassen wir uns die Ereignisse im Originalwortlaut von einem Zeitzeugen schildern, weitergegeben durch Tochter Emma Kitty Fehr-Tribelhorn (1892-1992).

Dieser Brief erscheint als Artikel am 9. November 1899 sowohl im «Zürcher Boten – Handelszeitung und Stadtchronik» als auch in der Argentinischen Zeitung «La Prensa». Der «Brief an einen Freund» ist ein Glanzstück der PR in eigener Sache (vgl. S. 18 ff.). Selbst ein Brettspiel zu der turbulenten Überfahrt wurde hergestellt; ein Exemplar befindet sich noch heute im Besitz der Familie Wiskemann, in die Tribelhorns Schwester Emilie Louise einheiratete. Die Spielanleitung verrät weitere Details zu den Umständen der glücklichen Rettung.

E I N D R A M A auf H O H E R S E E .

Die Rettung des " Duca di Galliera " Die Ueberschwemmung des
Dampfers - Bevorstehender Schiffsuntergang - Schwärme von
Haifischen - Der Held des Tages - Gerettet.-
Augenzeugenbericht.

Ein glücklicher Zufall erlaubt uns den Lesern die wahre & komplette Begebenheit über die Gefahr in welcher sich der italienische Dampfer " Duca di Galliera " auf seiner letzten Reise nach Europa befunden hat, zu erzählen, sowie über das schreckliche Drama, welches sich an Bord abgespielt hat, ohne weitere Zeugen als der Himmel & der unendliche Ozean, sowie über den sinnreichen Einfall & den Heldenmut eines Passagieres, welchem die Rettung des Dampfers zu verdanken ist. Die Erfindungsgabe dieses unseres alten Bekannten hat dieses wahre Wunder fertig gebracht. Dieser Passagier ist kein anderer als Herr Albert Tribelhorn, schweizerischer Abstammung & nationalisierter Argentinier, welcher sich nach Europa begab mit der Absicht verschiedene seiner eigenen Erfindungen über Elektrizität aus-

Ein Drama auf hoher See

Die Rettung des «Duca di Galliera» Die Ueberschwemmung des Dampfers –
Bevorstehender Schiffsuntergang – Schwärme von Haifischen – Der Held des
Tages – Gerettet. – Augenzeugenbericht.

Ein glücklicher Zufall erlaubt uns den Lesern die wahre & komplette Begebenheit über die Gefahr in welcher sich der italienische Dampfer «Duca di Galliera» auf seiner letzten Reise nach Europa befunden hat, zu erzählen, sowie über das schreckliche Drama, welches sich an Bord abgespielt hat, ohne weitere Zeugen als der Himmel & der unendliche Ozean, sowie über den sinnreichen Einfall & den Heldenmut eines Passagieres, welchem die Rettung des Dampfers zu verdanken ist. Die Erfindungsgabe dieses unseres alten Bekannten hat dieses wahre Wunder fertig gebracht. Dieser Passagier ist kein anderer als Herr Albert Tribelhorn, schweizerischer Abstammung & nationalisierter Argentinier, welcher sich nach Europa begab mit der Absicht verschiedene seiner eigenen Erfindungen über Elektrizität auszuwerten. Sie betreffen unter anderem einen Accumulator neuen Systems. Dieser

übertrifft alles bis jetzt Dagewesene, sowie eine leichtere, einfachere & wirtschaftlichere Bogenlampe als die bis jetzt bekannten mit dem weitem Vorteil einer 3 x längeren Lebensdauer ohne dass die Kohlenkerzen ausgetauscht werden müssen.

Vor 1½ Monaten hat Herr Tribelhorn auf seinen Posten als Elektro-Ingenieur und Chef der mechanischen Werkstätte der nat. Post & Telegraf verzichtet, aber die Direktion hat diese Kündigung nicht angenommen & sich mit einer unbegrenzten Beurlaubung einverstanden erklärt, damit er seine Pläne ausführen könne.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass er während seiner Amtszeit den Morse-Apparat derart verbessert hat, dass namhafte europäische Fabriken seine Verbesserungen übernommen haben & dass seine gemachten Erfindungen an der nationalen Ausstellung vom ver-

gangenen Jahr (1898) den grossen Ehrenpreis erhielten.

Herr Tribelhorn ist vor einigen Monaten Witwer geworden & auf seiner Reise nach Europa ist er von seinen beiden Kindern 5 & 7 jährig begleitet. Der Leser weiss bereits wer der Held des Dramas an Bord des «Duca di Galliera» gewesen ist, welches sich auf hoher See unter so schrecklichen Umständen abgespielt hat. Es dürfte den Leser auch interessieren zu wissen, dass uns Herr Tribelhorn selber von seinem Erfolg erzählt & zwar von einem Brief aus San Vincente aus an einen persönlichen Freund, welcher uns diesen Brief, mit der Bewilligung zur Bekanntgabe freundlichst überlassen hat. Dieser Brief ist ein Modell von Gutherzigkeit & Einfachheit.

Im Hafen von San Vincente, 20. Oct. 1899. Ausfahrt aus Buenos-Aires am 22. Sept. 99

Mein geschätzter Freund, ich habe das Vergnügen Ihnen mitzuteilen, dass meine Kinder & ich mitsamt unserm Gepäck bei der Katastrophe, welcher der «Duca di Galliera» ausgesetzt war, gerettet wurden. Diese Reise hat sich grauenhaft verschlechtert & am 6.ds.Mts. nachdem wir den Aequator passiert hatten, zerbrach Abends um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr also nach dem Einnachten, die Hauptachse des Antriebes in 2 Teile & man befürchtete eine Maschinenexplosion. Unsere Situation war von Anfang an ziemlich kritisch, da das Wasser mit grosser Geschwindigkeit in den Schiffsrumpf eintrat & die teilweise havarierten Pumpen das Wasser nicht wegzuschaffen vermochten. In kurzer Zeit stieg das Wasser im Innern des Schiffes auf 1, 2 & 3 m & jeden Moment glaubten wir die Explosion des Dampfkessels zu vernehmen. Auf diese Art verbrachten wir die ganze Nacht in völliger Dunkelheit & bei einem stürmischen & strömenden Re-

gen. Jede Hoffnung schien verloren & die Reisenden erwarteten jeden Moment den Befehl des Kapitäns sich in die Rettungsboote zu begeben. Die Familien waren mit ihren Kindern kniend im Salon vereinigt & nur mit den nötigsten Kleidern versehen & alle waren auf die Katastrophe vorbereitet. Die armen Kinder, welche sich der Gefahr nicht bewusst waren, schliefen ruhig, während die Eltern zusehen mussten wie sich der Dampfer immer mehr dem Untergang näherte & die Todesstunde immer näher rückte. In dieser trostlosen Situation gab es keine trockenen Augen mehr, diejenigen des Kapitäns inbegriffen. Ich persönlich & ich weiss nicht warum fühlte mich ruhig & hatte sogar einen gewissen Humor. Die Passagiere, welche mich eher als etwas einsam & bis zu einem gewissen Grade schüchtern ansehen mochten, konnten mein Verhalten nicht verstehen, aber meine Gemütsruhe ermutigte sie & sie interessierten sich sehr für die Ratschläge, welche ich meinen Kindern Leoncito & Kitty erteilte.

Am Morgen des folgenden Tages hatte sich die Situation noch verschlimmert & das Wasser war auf 4 m gestiegen, sodass das Schiff immer tiefer unter den Meeresspiegel kam. Inzwischen waren die Kinder aufgewacht & taten ganz verwundert, als sie sahen, dass ihre Eltern bereits aufgestanden & angekleidet waren. Wir waren 4 Familien zusammen mit 11 Kindern von 1 - 8 Jahren. Meinem Kitty schmeckte der blosse Kaffee nicht & ich musste ihm sagen nimm ihn geliebtes Kind, denn es ist möglich, dass Du für lange Zeit nichts anderes Warmes zu sehen bekommst. In meinem Innern glaubte ich, dass es überhaupt der letzte Kaffee sein werde.

Rund um das Schiff schwirrten hunderte von Haifischen & disputier-

ten sich um eine event. Beute, welche ins Meer fallen könnte. Unter diesen Tieren gab es solche von bis zu 5 m Länge. Während die Kinder diesem Schauspiel eher vergnügt zusahen, musste der Kapitän sich abwenden, um seine mit Tränen benetzten Augen zu verbergen. Besatzung & Passagiere kämpften ohne Unterbruch mit allen möglichen & unmöglichen Mitteln, um das Wasser auszuschöpfen, aber alles nützte nichts.

In diesem Moment bemächtigte sich meiner die fixe Idee das Schiff zu retten. Heute mein lieber Freund, habe ich die grosse Genugtuung, dass Dank meines Einfalles & dem Einsatz der Matrosen die «Duca di Galliera» gerettet werden konnte, samt den 270 Passagieren, welche sich an Bord befanden. Unsere Situation betrachtend, gab ich mir Rechenschaft, wo sich der Punkt befindet, an dem der Hebel angesetzt werden muss, um die Rettung zu ermöglichen auch wenn sie mein Leben kosten sollte, das mir schon der Kinder wegen teuer war. Ich stieg auf die Kommandobrücke, um dem Kapitän, der von seinen Offizieren umgeben war mein Projekt zu erläutern, aber alle schüttelten nur den Kopf & antworteten «ob ich denn glaube sie hätten das nicht schon längst gemacht, wenn das überhaupt möglich wäre». Aber ich liess mich deswegen nicht entmutigen, stieg wieder hinunter, nahm Papier, Bleistift & den Plan des Schiffes zur Hand & machte von meinem Projekt eine Skizze. Mit dieser kehrte ich erneut auf die Kommandobrücke zurück, um vom Kapitän die Bewilligung & Unterstützung zu erheischen, die ich fast widerwillens erhielt. Damit machte ich mich sofort an die Arbeit.

Die Havarie musste sich an dem Punkt ereignet haben, wo die Achse gelagert ist & hat dort eine Oeffnung von mehreren cm verursacht. Auch

musste die Abdichtung zerstört sein, sodass das Wasser eintreten konnte. Mein Projekt bestand nun darin das vorstehende Wellenende mit Stoff zu umschlingen. Dazu wurden Tischdecken & Betttücher zusammen gebunden. Das Anbringen der Schlinge war nur in dem Moment möglich, wo die betreffende Stelle durch die Bewegung des Schiffes durch die Wellen sichtbar & für einen kurzen Moment frei wurde. Ich war mir voll bewusst, dass, auch wenn dieses Unternehmen nicht voll gelingen sollte, aber doch wenigstens in dem Ausmass, dass nur noch wenig Wasser eindringen konnte & ein Ausschöpfen dieser Menge möglich wäre.

Alle begriffen meine Idee, aber wem wird diese so schwierige Aufgabe des Anbringens der Schlinge gelingen? Von der Oeffnung der Achse bis zur Meeresoberfläche ist eine Distanz von 7 - 8 m. Diese Arbeit ist nur in einem Boot möglich unter Zuhilfenahme des Wellenganges, um die Schlinge derart anzubringen, dass das erwartete Resultat möglich wird & immer mit dem grossen Risiko, dass das verwendete Boot an der stählernen Schiffswand beschädigt oder gar in Brüche gehen könnte. Ich verabschiedete mich von meinen Kindern & drückte sie fest an mein Herz, wählte die stärksten & flinksten Matrosen aus unter denen, die bereit waren mir zu helfen & mit ihnen schiffte ich mich in das Boot ein & begann meine Arbeit.

Es war gegen 11 Uhr vormittags als wir diesen schreckenerregenden Kampf aufnahmen in welchem wir uns gegen die Meereswogen einerseits & gegen das Anprallen andererseits an den Schiffsrumpf & nicht zuletzt gegen den immer grösser gewordenen Schwarm von Haifischen zu verteidigen hatten, welche unsere Nusschale umzingelten. Nach unzähligen Versuchen & nach 3 Stunden verzweifelter Anstren-

gungen, welche immer wieder vergeblich waren & die Geduld auf eine harte Probe stellten, ist es dann endlich doch gelungen die Schlinge unterhalb der Achse anzusetzen. Diese Arbeit & das möchte ich zu seiner Ehre erwähnen ist zur Hauptsache den stämmigen Armen unseres Maschinenmeisters Senor Astremo zu verdanken.

Einmal diesen Triumph erreicht, konnten wir mit den vorbereiteten Decken die Achse zweimal umschlingen & damit das Eindringen des Wassers verhindern, nachdem es bereits auf 4 1/2 m gestiegen war. Die Pumpen begannen langsam gute Arbeit zu leisten & später war es möglich die begonnene Arbeit im Innern des Schiffes noch zu vervollständigen & es zu ermöglichen alles eingedrungene Wasser vollständig auszuschöpfen.

Es ist nicht möglich Ihnen die wahnsinnige Freude der Passagiere zu beschreiben, als sie sich überzeugen konnten, dass die Gefahr behoben war. Immerhin & ohne irgendwelche Uebertreibung haben wir viele bittere Stunden überstehen müssen. Aber es kam doch noch eine Schwierigkeit dazu. Das Schiff war mit einer grossen Ladung Mais befrachtet. Dieses Mais fing zu gähren an & quoll sehr stark auf, sodass uns keine andere Wahl üb-

rig blieb als uns dieses Maises zu entledigen & dieses so rasch als möglich dem Meer & den Haifischen zu übergeben. Das war eine sehr mühsame & langwierige Arbeit.

Nach 13 Tagen erzwungener Ruhe, weil sich das Schiff weder vorwärts bewegen noch manövrieren liess, entdeckte uns ein engl. Schiff, welches unter gewissen Bedingungen bereit war die «Duca di Galliera» ins Schlepptau zu nehmen in Richtung San Vincente wo wir diese Nacht eingetroffen sind von wo aus ich Ihnen diese Zeilen schreibe.

Unsere Reise nach Italien dauert statt 18 Tage deren 40 event. sogar 50 Tage, aber wir sind nahe genug am Tode vorbei gegangen, um die grosse Genugtuung zu haben, dass uns das Leben gerettet wurde.

Ich begrüsse Sie mit wahrhaftiger Zuneigung als Ihr steter Freund

Albert Tribelhorn

Aus dem Spanischen übersetzt aus der Argentinischen Zeitung «La Prensa» del dia 4 di Noviembre 1899.

Unsere Reise nach Italien dauert statt 18 Tage deren 40 event. sogar 50 Tage, aber wir sind nahe genug am Tode vorbei gegangen, um die grosse Genugtuung zu haben, dass uns das Leben gerettet wurde.

Ich begrüsse Sie mit wahrhaftiger Zuneigung als Ihr steter Freund Albert Tribelhorn

Aus dem Spanischen übersetzt aus der Argentinischen Zeitung "La Prensa" del dia 4 di Noviembre 1899.

Reisespiel.

Von Buenos Aires nach Zürich auf dem Dampfer Duca di Galliera.

Spielregel:

Die Anzahl der Spieler ist beliebig. Jeder Spieler erhält 10—12 Spielbatzen, wovon er bei Beginn des Spieles 2 Batzen in die Reisekasse legt.

Die Reisenden bestimmen ihre Schiffe und beginnen also das Würfelspiel, welches bis zum Ende mit 2 Würfeln fortgesetzt wird.

Gerät ein Reisender auf einen Anker, so kommt er stets um einen Wurf rückwärts, wer hingegen auf einen Rettungsring kommt, kann nochmals um den Wurf weiter.

Der Reisende auf

Nr. 5 besteigt den Dampfer Duca di Galliera im Hafen von Buenos Aires und bezahlt in die Reisekasse als Supplement 1 Batzen.

Bei

Nr. 9 gerät das Schiff auf eine Sandbank. Der Spieler bleibt ein Wurf sitzen.

Bei

Nr. 12 kriegt der Reisende das gelbe Fieber. Die gesammte Reisegesellschaft, welche auf dem Wege nach Montevideo ist, also auf Nr. 1—16, kommt zur Quarantaine nach der Lazaretinsel Las Flores Nr. 13 bei Montevideo. Jeder Reisende bleibt so lang, bis er Patsch wirft, also 2×2 oder 2×5 oder 2×1 u. s. w.

Wer sonst auf

Nr. 13 kommt, bleibt so lange in Quarantaine, bis er Patsch geworfen.

Bei

Nr. 17 landet der Reisende in Montevideo und erhält von der Reisekasse zur Weiterfahrt 1 Batzen.

Mit

Nr. 21 kommt der Dampfer im Golfe von Santa Catalina, an der Küste von Brasilien, in einen Sturm, der Reisende gibt ein Pfand, oder bleibt 2 Würfe sitzen.

Bei

Nr. 25 passiert der Dampfer den Aequator, es werden aus diesem Anlasse an Bord verschiedene Spiele abgehalten, wobei der Reisende 2 Batzen aus der Reisekasse gewinnt und um ein Wurf weiter rückt.

Auf

Nr. 29 passiert dem Dampfer Duca di Galliera ein grosses Unglück, indem die Schraubenwelle bricht, und das Schiff ein grosses Leck erhält, so dass es am Untergehen ist. Der Reisende muss mehr als 6 Punkte werfen, sonst muss er vorn anfangen.

Bei

Nr. 33 wird der Reisende von einem Haifisch angegriffen, was jedem Menschen das Leben kostet. Der Reisende muss daher sein Spiel von neuem beginnen.

Auf

Nr. 36 kann das Leck auf dem Dampfer Duca di Galliera mittelst eines kleinen Bootes verstopft werden, wodurch das schöne Schiff und 200 Passagiere gerettet werden. Der Reisende kommt daher auf Nr. 40.

Bei

Nr. 39 fährt man mit einem kleinen Dampfboote, welches man an Bord der Duca di Galliera hatte, aus, um Hilfe zu holen. Der Reisende kommt dabei auf Nr. 43 und bezahlt 1 Batzen.

Da bis

Nr. 41 noch keine Hilfe sich zeigt, werden Fässer weiss angestrichen und mit weiss-rothen Nothfahnen beflaggt. Den Fässern ist ferner eine Flasche mit den Schiffsdocumenten aufgebunden und tragen mit schwarzen Buchstaben die Stelle verzeichnet, wo das verunglückte Schiff liegt. Der Reisende kommt etwas weiter auf Nr. 42.

Auf

Nr. 43 steuert am Horizont ein englischer Dampfer auf den Duca di Galliera zu. Dieser nimmt auch das hilflose Schiff ins Schlepptau, unter der Bedingung, dass man schön bezahlt. Der Reisende bezahlt daher 5 Batzen oder bleibt bis zu Anfang eines neuen Spieles auf Nr. 43 sitzen.

Bei

Nr. 45 landet der Dampfer Duca di Galliera im Hafen der portugisischen Insel Sant Vincent wo er Quarantaine erhält. Es hat daher jeder Reisende auf allen Feldern für sein Fortkommen patsch zu werfen.

In

Nr. 47 begegnet uns ein englisches Kriegsschiff, welches Soldatentransportschiff für den Burenkrieg nach Kapstadt begleitet. Der Reisende gibt daher auf Nr. 47 ein Pfand oder bezahlt 1 Batzen Lösegeld.

Auf

Nr. 49 werden die Passagiere des Dampfers Duca di Galliera auf den Dampfer Orione ausgeschifft der sie endlich nach Genua bringt. Der Reisende erhält dabei 2 Batzen und gelangt auf Nr. 53.

Nr. 51 führt die Reisegesellschaft durch die Meerenge von Gibraltar wo die Engländer einen Kriegshafen und Festungen besitzen, jedes Schiff muss seine Flagge zeigen. Der Reisende gibt wieder ein Pfand oder kommt auf Nr. 48 zurück.

In

Nr. 54 nähern wir uns dem Leuchthurm von Genua. Der Reisende bezahlt auf der Zollstätte 1 Batzen.

Auf

Nr. 56 bleibt der Reisende zur Besichtigung des Mailänder Domes 1 Tag oder 1 Wurf sitzen.

Nr. 59 führt den Reisenden per Expresszug um den Wurf vorwärts, oder wenn man sich rückwärts bewegt um den Wurf zurück.

Der erste welcher

Nr. 61 erreicht oder im schönen Zürich ankommt gewinnt die Reisekasse.