

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 29 (1935)
Heft: 20

Artikel: Die Lokomotive auf dem Bielersee
Autor: Rigganbach, Niklaus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-926691>

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: 11.02.2026

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

Zur Unterhaltung

Die Lokomotive auf dem Bielersee.

Von Niklaus Rigggenbach,
Direktor der Hauptwerkstätte der Zentralbahnen in Olten,
später Ersteller der ersten Bahnradbahn in der Schweiz
Büren-Rigi 1871.

Unter den ersten Lokomotiven, die bei uns bestellt wurden, waren vier ganz schwere für die Bahn von Neuenburg über Chaux-de-Fonds nach Locle. Die Steigung dieser Bahn beträgt 25%. Es waren also besonders starke Lokomotiven im Gewichte von 800 Zentnern nötig. Im November 1859 fuhr die erste dieser vier Lokomotiven von Olten ab nach Biel. Ich fuhr mit, um sie persönlich in Neuenburg abzuliefern. Glücklich kamen wir in Biel an. Aber wie nun die schwere Maschine nach Neuenburg schaffen? Starke Wagen, um das Fahrzeug auf der Landstraße zu befördern, waren nicht aufzutreiben. Aber auf dem Bielersee waren starke und große Barken vorhanden, die zum Stein- und Torstransport verwendet wurden. Ich suchte mit Monteur Buchmann eine haltbare und starke aus. Dann errichteten wir mit Eisenbahnschwellen ein Gerüst auf derselben. Darauf befestigten wir die mitgebrachten Schienen, um die Lokomotive daraufzustellen. Alles ging gut von statten; auch das Einladen der Maschine gelang bestens; sie wurde auf einer schiefen Ebene in das Schiff eingelassen. O weh! Bald zeigte es sich, daß die Tragkraft der Barke einer solchen Last nicht gewachsen war. Bei allen Fugen lief Wasser mit Macht herein. Sofort setzten wir Pumpen an. Das einfließende Wasser konnte allerdings hinausgepumpt werden. Aber ob die Fahrt gelingen wird? Wird die Barke nicht sinken? Sollen wir die Lokomotive wieder ausladen? Nach langem Beraten und Überlegen entschloß ich mich zur Abfahrt. Ich gab dem bereitstehenden Dampfer Befehl, uns ins Schlepptau zu nehmen. Bei der Fahrt aber stieg das Wasser ungleich schneller, und bald standen wir bis zu den Lenden im Wasser. Glücklicherweise dauerte die Fahrt nur eine Stunde. Wir kamen wohlbehalten zu einem Platz zwischen Landeron und Neuenstadt, wo wir ausladen wollten. Das Schiff wurde möglichst nahe an das flache Ufer gestoßen und fest angebunden. Todmüde und durchnäzt be-

gaben wir uns in unsern Gasthof. Voll Sorgen brachten wir die Nacht zu; denn die Lokomotive hatte immerhin einen Wert von 70000 Franken.

In aller Frühe — es war schon winterliche Jahreszeit — machten wir uns andern Tags wieder an die Arbeit. Zwanzig Ochsen waren bereit, die Lokomotive an Land zu ziehen. Aber welche Überraschung wartete unser! Als wir auf dem Unglücksplatz ankamen, sahen wir vom Schiff gar nichts mehr, und von der Lokomotive ragte nur noch ein wenig über die Oberfläche des Wassers. Sofort legten wir Hand an, um die gesunkene Ladung zu heben. Rasch war ein provisorisches Geleise gelegt vom Ufer ins Land hinein. Dann wurden Seile an die Lokomotive befestigt, zum Teil mit Taucherkünsten. Die Ochsen warteten geduldig der kommenden Dinge. Sie wurden angespannt. Nun konnte es losgehen. Aber alles Rufen und Schlagen war umsonst. Die Ochsen zogen nicht gleichmäßig an. Einige taten es; andere gingen aber mit oxfenhafter Beharrlichkeit rückwärts. Selbst die kräftigsten Seeleute der Neuenstädter Bauern richteten nichts aus. Es war schon 10 Uhr vormittags geworden. Eine große Menschenmenge aus Neuenstadt und Umgebung sah dem Schauspiel zu. Es war uns recht unbehaglich zu Mute. Wir verdoppelten unsere Anstrengungen, den Ochsen Vernunft beizubringen. Ich erfuhr aber, daß auch Maschinenmeister vergebens gegen Dummkopf kämpfen.

Da trat ein freundlicher alter Herr auf mich zu. Er stellte sich vor als Herr Racle, Spanglermeister und Gemeinderat von Neuenstadt. „So geht das nicht“, begann er seine Rede. Ich sagte gereizt: „Das weiß ich bereits, wenn ich auch nicht Gemeinderat von Neuenstadt bin. Ich sinne gerade darüber nach, wie ich es anders machen könnte.“ Der gute Herr Racle aber blieb ruhig und riet mir folgendes: „Lassen Sie die Ochsen abspannen und lassen Sie noch mehr Seile kommen, um die vorhandenen möglichst zu verlängern.“ Wir taten das, was Racle mir geraten hat. Nun stellte sich dieser vor die versammelte Menschenmenge und redete sie also an: „Liebe Mitbürger, ihr seht, daß ein guter Freund und Mitgenosse in Verlegenheit ist. Wir wollen ihm helfen. Stellt euch alle an die Seile. Dann wollen wir sehen, ob wir vernünftige Menschen nicht etwas vollbringen, was das unvernünftige Vieh nicht leisten konnte.“ Die Rede wirkte

Wunder. Mehrere hundert Menschen, Männer, Frauen und Kinder, sprangen an die Seile. In wenigen Minuten war die Lokomotive unter allgemeinen Hurraufen ans Land gezogen. Nun ließen wir ihr Zeit zu vertropfen, und wir hatten das Bedürfnis, mit unserm neuen Freund Racle Brüderschaft zu trinken.

Tags darauf wurde dann das provisorische Geleise bis zur Bahnhlinie gelegt. Noch am gleichen Abend fuhr ich unter Dampf mit der Maschine siegreich in Neuenburg ein. Mit dem guten Herrn Racle aber blieb ich bis an sein Ende in den freundschaftlichsten Beziehungen.

Hans tritt in die Lehre.

Aus dem Roman
„Unterm Rad“ von Hermann Hesse (gekürzt).

Der Freitag, an dem er in die Mechanikerwerkstatt eintreten sollte, kam näher. Der Vater kaufte ihm einen blauen Leinenanzug und eine blaue, halbwollene Mütze; er probierte das Zeug an und kam sich in der Schlosseruniform verändert und ziemlich lächerlich vor.

Erst allmählich begann er sich mit dem blauen Schlosseranzug zu versöhnen und schließlich war er froh, als der anfangs mit Bangen erwartete Freitag da war. Zeitig am Morgen legte er das neue blaue Arbeitskleid an, setzte die Mütze auf und ging ein wenig zaghaft die Gerbergasse hinunter nach dem Schuler-schen Hause. Ein paar Bekannte sahen ihm neugierig nach und einer fragte auch: „Was ist, bist du Schlosser geworden?“

In der Werkstatt wurde schon flott gearbeitet. Der Meister war gerade am Schmieden. Er hatte ein Stück rotwarmes Eisen auf dem Amboss, ein Geselle führte den schweren Vorhammer, der Meister tat die feineren, formenden Schläge, regierte die Zange und schlug zwischenein mit dem handlichen Schmiedehammer auf dem Amboss den Takt, daß es hell und heiter durch die weit offen stehende Tür in den Morgen hinausklang.

An der langen, von Del und Feilspänen geschwärzten Werkbank stand der ältere Geselle und neben ihm August, jeder an seinem Schraubstock beschäftigt. An der Decke surrten rasche Riemen, welche die Drehbänke, den Schleifstein, den Blasebalg und die Bohrmaschine trieben, denn man arbeitete mit Wasserkraft. August nickte seinem eintretenden Kame-

raden zu und bedeutete ihm, er solle an der Türe warten, bis der Meister Zeit für ihn habe.

Hans blickte die Esse, die stillstehenden Drehbänke, die sausenden Riemen und Leerlaufscheiben schüchtern an. Als der Meister sein Stück fertig geschmiedet hatte, kam er herüber und streckte ihm eine große, harte und warme Hand entgegen.

„Da hängst du deine Kappe auf,“ sagte er und deutete auf einen leeren Nagel an der Wand.

„So, komm. Und da ist dein Platz und dein Schraubstock.“

Damit führte er ihn vor den hintersten Schraubstock und zeigte ihm vor allem, wie er mit dem Schraubstock umgehen und die Werkbank samt den Werkzeugen in Ordnung halten müsse.

„Dein Vater hat mir schon gesagt, daß du kein Herkules bist, und man sieht's auch. Na, fürs erste kannst du noch vom Schmieden wegbleiben, bis du ein bißchen stärker bist.“

Er griff unter die Werkbank und zog ein gußeisernes Zahnrädchen hervor.

„So, damit kannst du anfangen. Das Rad ist noch roh aus der Gießerei und hat überall kleine Buckel und Grate; die muß man abkratzen, sonst gehen nachher die feinen Werkzeuge dran zuschanden.“

Er spannte das Rad in den Schraubstock, nahm eine alte Feile her und zeigte, wie es zu machen sei.

„So, nun mach' weiter. Aber daß du mir keine andere Feile nimmst! Bis Mittag hast du genug daran zu schaffen, dann zeigst du mir's. Und bei der Arbeit kümmerst du dich um gar nichts, als was dir gesagt wird. Gedanken braucht ein Lehrling nicht zu haben.“

Hans begann zu feilen.

„Halt!“ rief der Meister. „Nicht so. Die linke Hand wird so auf die Feile gelegt. Oder bist du ein Linker?“

„Nein.“

„Also gut. 's wird schon gehen.“

Er ging weg an seinen Schraubstock, den ersten bei der Türe, und Hans sah zu, wie er zurecht kam.

Bei den ersten Strichen wunderte er sich, daß das Zeug so weich war und so leicht abging. Dann sah er, daß das nur die oberste spröde Gußrinde war, die lose abblätterte, und daß darunter erst das förmige Eisen saß, das er glätten sollte. Er nahm sich zusammen und