Erinnerungen eines alten Mechanikers [Fortsetzung]

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

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

Heft 39

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-647661

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

1. Fortsetzung

So zog ich denn im September des Jahres 1837 nach Paris. Da sich meine Verhältnisse gebessert hatten, machte ich die Reise nicht mehr zu Fuss, wie von Basel nach Lyon, sondern mit dem Postwagen. Nach zwei Tagen und einer Nacht langte ich in der Weltstadt an, wo ich bald Arbeit fand. Auch trat ich von Anfang an mit mehr Mut auf als in Lyon, da ich das Bewusstsein hatte, seither etwas Ordentliches gelernt zu haben. Bei meinen Mitarbeitern in der Fabrik erwarb ich mir bald eine besondere Beliebtheit, und zwar durch etwas rein Zufälliges und Unbedeutendes. Ich hatte nämlich eine sehr sichere Hand; so oft einem Kameraden irgend etwas in die Augen kam, Kohlenstaub oder dergleichen, was ja in einer Fabrik tagtäglich vorkommt, so konnte ich diesen Gegenstand sicher und schmerzlos wieder entfernen. Dies wurde bald bekannt, und wer nun solch ein Anliegen hatte, kam zu mir, und «le grand Nicolas» wie sie mich nannten, musste ihnen den schmerzerregenden Gegenstand wieder aus den Augen herausschaffen.

Auch in meinem späteren Leben konnte ich manchem durch diese kleine Handfertigkeit einen Dienst leisten. Auf meinen vielen Reisen habe ich wertvolle Bekanntschaften damit eingeleitet, dass ich einen Mitreisenden von einem ihm während der Fahrt in das Auge geflogenen Körnchen befreite. Sogar mein Vetter, der berühmte Chirurg Prof. Dr. Socin in Basel, hat einmal in einem solchen Fall bei einer Medizinerversammlung in Olten die Hilfe all seiner Kollegen verschmäht und von dem alten Mechaniker sich operieren lassen.

Glücklicherweise traf ich, wie in Lyon, so auch in Paris gute Gesellschaft. Den meisten Verkehr unterhielt ich mit drei andern Mechanikern, welche mit mir ein gemeinschaftliches Logis bezogen hatten. Der eine aus Schiers in Graubünden, hiess Meyer; der andere Wick von Mülhausen und der dritte Kastor von Koblenz. Mit letzterem bewohnte ich auch das gleiche Zimmer. In der Regel war einer von uns vier Kameraden ohne Arbeit, und diesem lag dann in unserem kommunistisch eingerichteten Haushalt die Aufgabe ob, für die andern zu kochen. Das Diner bestand meistens aus Reis mit Fleisch, wobei wir denn alles hübsch beieinander hatten, Suppe, Fleisch und Gemüse. Mehr als bei dieser gemeinsamen Kocherei profitierten wir indes beim gemeinschaftlichen Studium. Wir alle vier fühlten wohl, dass wir mit unserer Hände Arbeit allein nicht weiter vorwärts kommen würden. Zur praktischen sollte auch die theoretische Ausbildung hinzukommen. Nun hatten wir aber weder die genügende Vorbildung, noch die nötigen Mittel, um den „Arbeiter" an den Nagel zu hängen und uns dem förmlichen technischen Studium an der Ecole central zu widmen. So sahen wir uns darauf angewiesen, nur hie und da nach der Arbeit am Abend die Vorlesungen im «Conservatoire des Arts et Métiers» zu besuchen, und oft fand uns die späte Mitternachtsstunde noch beim eifrigen Repetieren des am Abend Gehörten oder beim Zeichnen und Rechnen beieinander. Indes sahen wir bald ein, dass ohne Anleitung eines Kundigern unsere Anstrengungen nicht den gewünschten Erfolg haben würden, auch verstanden wir sehr oft die Vorlesungen nicht recht, so dass wir übereinkamen, einen Studenten der Ingenieurschule der Ecole centrale zu engagieren, um uns in der Mechanik, Physik, Mathematik und den verwandten Disziplinen Unterricht zu erteilen. Dies geschah denn auch, und unserer Beharrlichkeit hatten wir es zu verdanken, dass wir bald weiter kamen als unsere Mitarbeiter.

Obwohl wir alle vier ziemlich Fortschritte machten, so hatte ich doch damals den Eindruck, als ob mein spezieller Zimmerkamerad Kastor es am wenigsten weit bringen würde. Er machte anscheinend die geringsten Fortschritte, war auch sonst etwas ledern und steif im Umgang und wusste sich nicht recht zu benehmen. Ich ermunterte und ermahnte ihn deshalb, sich etwas mehr anzustrengen und sagte oft zu ihm: „Du bist ein steifer Mensch, aus dir wird deiner Lebtag nichts Rechtes werden!" Und merkwürdigerweise brachte es von uns vieren gerade dieser, wenigstens finanziell, am weitesten.

Es mag, namentlich für jüngere Leute, von Interesse sein, zu erfahren, was aus diesen meinen drei Kameraden geworden ist. Der eine, Wick von Mülhausen, errichtete in dieser Stadt später eine grosse Kesselfabrik und starb als reicher und angesehener Mann. Der Graubündner Meyer von Schiers starb als Oberingenieur der ungarischen Staatseisenbahn in Pest. Mein Zimmergenosse Kastor entschwand mir vollständig aus den Augen, und lange Jahre vernahm ich nichts von ihm und wusste nicht, was aus ihm geworden war. Als ich in späteren Jahren einmal nach Paris kam, hörte ich zufällig von einem immens reichen Manne, namens Kastor, reden, der über 15 Millionen Franken Vermögen besitze und eine ganze Reihe der schönsten Häuser von Paris sein eigen nenne. „Musst doch mal sehen, was das für ein Kastor ist", dachte ich mir, erkundigte mich näher, und siehe da, es zeigte sich, dass es mein alter Freund war, der steife, lederne Kastor vom Jahre 1837 und 1838! Ich suchte ihn auf, wir erzählten uns gegenseitig unsern Lebenslauf, und da erfuhr ich von ihm, dass er sich bald nach unserer gemeinsamen Pariser Zeit auf Wasserarbeiten geworfen, die Seine an vielen Stellen mit einer von ihm konstruierten verbesserten Baggermaschine auszubaggern begonnen, sodann weitere Hafen- und Brückenbauten unternommen und sich endlich als Bauunternehmer speziell beim Bau der Paris-Mittelmeer-Bahn und der Strassburg-Kehler Rheinbrücke ein grosses Vermögen erworben habe. Von da an unterhielten wir einen gegenseitigen, anregenden Verkehr, und bei seinen Besuchen in der Schweiz fragte mich Kastor hie und da lächelnd: „Nun, glaubst du jetzt immer noch, dass nichts Rechtes aus mir wird?"

Ich hatte mich eben in Kastor geirrt, und mein abschätziges Urteil über ihn hat auf ihn vielleicht denselben stimulierenden Eindruck hervorgebracht, wie auf mich das allerdings noch etwas abschätzigere Urteil des Herrn Hieronymus Bischoff, der mich für zu dumm erklärt hatte, die Tuchhandlung zu erlernen. Jenes Wort ist mir haften geblieben

H. Stadelmann, *der Goldschmied für jedermann*
Bern, Theaterplatz 1, Telephon 3 44 49

als dauernde Triebfeder und hat in mir einen immer tätigen Sporn gebildet, etwas Tüchtiges zu lernen und vorwärtszukommen.

Wir vier Freunde, so oft wir uns später wiedersahen, freuten uns, dass wir unsere Zeit besser angewendet hatten als die meisten unserer Altersgenossen, denn wir wären sicherlich nicht vorwärts gekommen, wenn wir uns mit der Arbeit unserer Hände allein begnügt und nicht zugleich auch studiert hätten. Wir freuten uns, dass wir in der Jugend unsere freie Zeit am Abend nicht mit Vergnügungen ausgefüllt, sondern uns durch eifrige Aneignung von Kenntnissen den Weg zu einer aufsteigenden Lebensbahn geebnet hatten. Freilich kamen, wenigstens bei mir, immer wieder auch äussere Antriebe und merkwürdige Schicksalsführungen hinzu, um mich von Stufe zu Stufe weiterzubringen.

In Paris sah ich, am Ende der dreissiger Jahre, den ersten Eisenbahnzug nach St. Germain abfahren. Dies machte auf mich — besonders der Anblick der Lokomotive — einen so tiefen Eindruck, dass ich mir fest vornahm, mich dem Eisenbahnfach, dem Bau von Eisenbahnmaterial, speziell von Lokomotiven, zu widmen. Zur Verwirklichung dieses Vorsatzes kam ich auf folgende Weise: Im Jahre 1839 kam der zweite Direktor der Kesslerschen Maschinenfabrik in Karlsruhe, Herr August Ehrhardt, nach Paris, um tüchtige französische Mechaniker für das Unternehmen zu gewinnen. Ehrhardt, der selbst früher in Paris beschäftigt gewesen war, hatte hiefür einige seiner damaligen Bekannten ins Auge gefasst. Diese Leute, speziell zwei von ihnen, namens Lassins und Venchère, erklärten ihm aber, dass sie seine Offerte nur dann annähmen, wenn er auch mich einstelle; sie seien der deutschen Sprache nicht mächtig und möchten deshalb nicht ohne einen treuen, zuverlässigen Freund von Paris fort. So schloss Ehrhardt wohl oder übel auch mich ins Engagement ein, und so kam ich beinahe gegen meinen Willen und jedenfalls nicht meiner Fähigkeiten wegen, sondern infolge meiner Freundschaft mit den genannten französischen Monteurs nach Karlsruhe. Damit war meine Laufbahn für immer entschieden.

3. *Karlsruhe.*

An einem Samstagabend im Monat Juni 1840, nach einer Postwagenfahrt von zwei Tagen und einer Nacht, langten wir in *Karlsruhe* an. Am andern Morgen schickten wir unsern Kameraden Venchère von dem Gasthaus, in dem wir unser Hauptquartier aufgeschlagen hatten, aus, um das Terrain zu sondieren. Von dieser Rekognoszierung kam unser Kundschafter mit einem Bericht zurück, dessen Wärme und Kolorit auf uns einen etwas niederschlagenden Eindruck machte. Venchère konnte nämlich nicht genug erzählen von den prächtigen Strassen der badischen Residenz, von den Leuten in sonntäglichem Putz und Staat, und wie sich das alles in der Junisonntags-Morgensonne schön und vornehm ausnehme. Und wir sollten uns in unseren Pariser Arbeiterblusen auf diesen Strassen zeigen? Nein! das hätte uns eine Schande für ganz Frankreich gedünkt! Es wurde dann auf Venchères Antrag beschlossen, uns heute in unseren Kantonnements ruhig und still zu verhalten. Und doch war's keinem von uns wohl bei dieser freiwilligen Gefangenschaft. Die Schilderungen unseres Genossen hatten denn doch in uns die Lust geweckt, etwas von den Herrlichkeiten der fremden Stadt zu sehen. Da fiel mir zum guten Glück mein brauner Rock ein, der sich in einem sehr präsentablen Zustand befand. Wie, wenn wir diesen schönen, braunen Rock der Reihe nach anzögen und uns so in die badische Oeffentlichkeit wagten? Gedacht, getan. Der braune Retter aus der Not wurde mit gebührender Ehrfurcht aus dem Felleisen gezogen, meinen beiden Kameraden anprobiert, und nachdem die Probe bezüglich Länge, Weite und Faltenwurf so ziemlich zur Zufriedenheit ausgefallen war, unser soeben gefasster Beschluss einstimmig wieder umgestossen und der Ausmarsch, freilich in sehr „zerstreuter Ordnung", durchgeführt. Die zur Verfügung stehende Zeit wurde in drei Teile geteilt und jedem einer davon zugewiesen, dabei auch an Edelsinn und Uneigennützigkeit des einzelnen appelliert, dass er den andern nicht allzulange möge warten lassen. So ging einer nach dem andern aus, um die neue Stadt und ihr sonntägliches Leben und Treiben kennen zu lernen. Und dies war das Debüt unseres langjährigen Aufenthaltes in Karlsruhe.

In der Kesslerschen Maschinenfabrik wurden wir sehr gut aufgenommen, und da wir den meisten deutschen Arbeitern weit überlegen waren, erhielten wir sofort gute Arbeit und infolgedessen auch gute Bezahlung, so dass mein braver brauner Rock, nachdem er noch verschiedene Sonntage hindurch dreien Herren hatte dienen müssen, in nicht gar langer Zeit zwei Karlsruher Kollegen bekam, die sich ebenfalls mit Ehren durften sehen lassen. Die Arbeiten, die für mich am meisten Anziehungskraft und Interesse boten, wurden wenige Wochen nach unserer Ankunft in Angriff genommen. Während nämlich bisher die wenigen Eisenbahnstrecken, welche in Deutschland bestanden, z. B. die Nürnberger-Fürther (1835), ihre Lokomotiven aus England bezogen hatten, wurde jetzt in dem Kesslerschen Unternehmen nach englischem Muster und unter Leitung eines englischen Ingenieurs die *erste* Lokomotive selbst gebaut. Für diese erste in Deutschland gebaute Lokomotive fertigte ich die meisten feinen Bestandteile, die Präzisionsarbeiten, eigenhändig an.

Durch den Umgang mit dem englischen Ingenieur wurde mir, noch mehr als bisher, zum Bewusstsein gebracht, dass England für meinen Beruf das bahnbrechende Land sei, und damit zugleich der Wunsch in mir rege, mir die Kenntnis der englischen Sprache anzueignen.

(Fortsetzung folgt)

Längi Leitig

von Edgar Chappuis

Der Chrigel chunnt i d'Jahr zum Wybe,
ach was, er het e längi Leitig,
ging süferli und nid so gleitig,
zerst möcht er sech no d'Zyt vertrybe.

Mängs subers Chind, das tät ihm gfalle,
si luegt ne-n a und laht sech gschoue,
das mache-n aber alli Froue,
sys Bärnerhärz tuet nid schnäll walle.

D'Jährli vergange. «Nid pressiere»,
s'isch geng no Zyt, er isch kei Tube,
öb är o passti under d'Hube?
Nei, öppis Dumms sött nid passiere.

Ds Grittli und ds Lisi hei scho Chinder.
Z'spät isch der Chrigel se ga frage,
das tuet ne jitz im Härze plage,
und o bim Roseli nid minder.

Wärwyse isch hie nid zum Lache,
lueg, isch me nid uf schnälle Socke,
so blybt me halt syr Läbtig hocke,
und muess es geng alleine mache.