

Die Lokomotive auf dem Bielersee

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **29 (1935)**

Heft 20

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-926691>

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.

Zur Unterhaltung

Die Lokomotive auf dem Bielersee.

Von Nikolaus Riggenschach,
Direktor der Hauptwerkstätte der Zentralbahn in Olten,
später Ersteller der ersten Fahrradbahn in der Schweiz
Wignau-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. Glücklicherweise kamen wir in Biel an. Aber wie nun die schwere Maschine nach Neubeville 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 Torftransport 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 Ueberlegen 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 Vandern und Neuenstadt, wo wir ausladen wollten. Das Schiff wurde möglichst nahe an das flache Ufer gestoßen und fest angebunden. Todmüde und durchnäßt 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 Ueberraschung 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 ohsenhafter Beharrlichkeit rückwärts. Selbst die kräftigsten Seeflüche 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 Dummheit kämpfen.

Da trat ein freundlicher alter Herr auf mich zu. Er stellte sich vor als Herr Racle, Spenglermeister 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 hatte. Nun stellte sich dieser vor die versammelte Menschenmenge und redete sie also an: „Liebe Mitbürger, ihr seht, daß ein guter Freund und Mitleidgenosse in Verlegenheit ist. Wir wollen ihm helfen. Stellet 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 Hurrarufen 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 Bahnlinie 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 (gefürzt).

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 Schulerischen 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 Vorkhammer, 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 Öl 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 saufenden 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 Hercules 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 zeigt 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 Linkser?“

„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 körnige Eisen saß, das er glätten sollte. Er nahm sich zusammen und