

Niklaus Riggensch

Erinnerungen eines alten Mechanikers - 1886



## Vorbemerkung

Diese Blätter verdanken ihre Entstehung einigen Vorträgen, welche ich im Laufe der letzten Jahre in Basel (Arbeitssäle des Engelhofes und Ingenieur- und Architekten-Verein), Olten, Solothurn, Langenthal, Wangen an der Aare und Horgen auf den Wunsch von Freunden gehalten habe.

An mehreren Orten wurde die einfache Erzählung meines Lebensganges und meiner Reisen durch stenographische Nachschriften festzuhalten versucht. Diese Stenogramme hat dann mein Sohn auf Veranlassung der Redaktion der „Schweizer Industrie-Zeitung“ durchgesehen und aus meinen Notizen, Briefen und mündlichen Mitteilungen ergänzt.

Nun wird gewünscht, dass das Ganze auch als besonderes Büchlein erscheine. Da ich hoffen darf, dass meine Erinnerungen da und dort einem jungen Manne zur Aufmunterung und Belehrung dienen können, so mag es geschehen.

Olten, im Sommer 1886.

N. Riggerbach

## I. DIE JUGENDZEIT

Am 21. Mai 1817 erblickte ich das Licht der Welt zu Gebweiler im Elsass, wo mein Vater, Nikolaus Riggenbach, eine grosse Rübenzucker-Raffinerie betrieb. Es war diese Fabrik eine der ersten dieser Branche, welche es damals in Frankreich gab. Durch die Kontinental Sperre nämlich, welche Napoleon I. über das ihm zu Füssen liegende Europa verhängte, war die Einfuhr aller Kolonialprodukte auf dem Festlande verboten worden. Napoleon gedachte durch diese ungeheure und ungeheuerliche Massregel das durch seine Seemacht von ihm unter allen europäischen Staaten allein noch unabhängige Grossbritannien zu bezwingen und dessen wirtschaftliche Stärke, welche auf den Kolonien und dem Handel mit denselben beruhte, zu brechen. Wenn auch diese Massregel nicht in dem beabsichtigten Umfange ausgeführt werden konnte, so hatte sie doch die Wirkung, dass die überseeischen Produkte meist nach England gebracht werden mussten, woselbst die Überfüllung des Marktes ein kolossales Fallen der Preise und damit eine immense materielle Schädigung der kolonialen Industrie und des englischen Handels zur Folge hatte.

Am meisten musste der Handel mit jenen kolonialen Produkten leiden, für welche auch in Europa geeignete Surrogate fabriziert werden konnten, so dass sich die europäische Konsumation zur Befriedigung des Bedürfnisses nicht einmal ausschliesslich auf den trotz der drakonischen Strafen üppig florierenden Schmuggel angewiesen sah. Dies galt in erster Linie vom Zucker, dessen Preis auf dem Festlande enorm gestiegen war. Die Fabrikation des Rübenzuckers nahm also allenthalben einen mächtigen Aufschwung, und es konnte nicht fehlen, dass die neuentstandenen Raffinerien eine ausserordentlich hohe Rendite abwarfen. So war es auch mit der Unternehmung meines Vaters der Fall.

Meine Mutter, Gertrud, geb. Landerer, war die Tochter von Richard Landerer, der durch den rentablen Betrieb des Gasthofes zum «Storchen» in Basel reich geworden war. Ich verlebte also meine erste Knabenzeit als Sohn reicher Eltern in sehr glücklichen Verhältnissen und hatte mich aller jener Annehmlichkeiten zu erfreuen, mit denen der liebende und sorgende Sinn vermöglicher Eltern die jugendlichen Herzen ihrer Kinder zu ergötzen pflegt. So erinnere ich mich, als Knabe zu jener Zeit eine eigene kleine Equipage besessen zu haben.

Allein diese gedeihlichen Erwerbsverhältnisse meines Vaters sollten sich bald in ihr Gegenteil verkehren. Wie heute, so bewirkten auch damals einbrechende wirtschaftliche Krisen den Fall noch so blühender industrieller Etablissements.

Ein solche Krisis trat ein, als nach dem Sturze Napoleons auch das von ihm inaugurierte Aushungerungssystem gegen England zusammenbrach. Mit demselben aber brach zusammen das ökonomische Glück einer grossen Anzahl von Unternehmungen, deren Prosperität auf dies System gebaut war. Der Kontinent, von napoleonischem Einflusse befreit und sich selbst wieder zurückgegeben, bot den englischen Kolonien von neuem ein willkommenes, grosses Absatzgebiet dar. Der Zuckerpreis fiel infolgedessen ungeheuer, der Rübenzucker konnte die Konkurrenz mit dem Kolonialzucker nicht mehr aushalten, das Geschäft meines Vaters ging allmählich immer mehr zurück, und schliesslich musste er seine Produkte unter den Herstellungskosten verkaufen, so dass er am Rande des Fallimentes stand. Meinen Vater, dem seine geschäftliche Ehre und die Sorge für seine starke Familie sehr nahe ging, befiel eine Nervenkrankheit, an der er eines frühen Todes starb, seine Frau mit acht Kindern, von welchen ich der älteste Knabe war, mittellos zurücklassend.

Zehn Jahre hatte ich so in Gebweiler zugebracht, als ich nach Basel geschickt wurde, wo ich das Gymnasium bis zur fünften Klasse besuchte. Als Schüler gehörte ich zu den mittelmässigen, und den klassischen Studien vermochte ich keine besondere Liebe entgegenzubringen.

Während dieser Zeit wohnte ich bei meiner Grossmutter, mit der mich eine grosse Zuneigung verband, der Witwe Riggerbach geb. Munzinger, welche das Landgut bei St. Jakob besass, auf dem später Ratsherr Geigy die schöne Villa gebaut hat. Auf dem Wege zur Schule ging ich da tagtäglich an dem an der jetzigen St. Jakobsstrasse gelegenen Landgute von Hieronymus Bischoff-Bischoff vorbei, dessen Frau, eine gute Freundin meiner Mutter, der letztern vorschlug, mich mit ihrem einzigen Sohne Emil zusammen erziehen zu wollen, ein Vorschlag, der bei den veränderten Vermögensverhältnissen von den Meinigen willkommen geheissen wurde.

So lebte ich mehrere Jahre im Hause der Familie Bischoff, welche auch die Absicht hatte, mich zu adoptieren. Meine Mutter war mittlerweile auch nach Basel gekommen und hatte, wie sie denn eine resolute, energische Frau war, das noch heute unter derselben Firma bestehende Geschäft „Witwe Riggerbach zum Arm“ begründet, das sie mit Energie, welcher auch der Erfolg nicht fehlte, betrieb. Als nun Hieronymus Bischoff seinen Plan, mich in sein Tuchgeschäft aufzunehmen, zu verwirklichen begann, muss ich seinen Anforderungen nicht in gewünschter Weise genügt haben, wenigstens erklärte er mich ausdrücklich für unbegabt oder, um es gerade herauszusagen, für zu dumm für sein Geschäft.

Man kann sich denken, dass dies mich 15-jährigen jungen Menschen nicht wenig pikierte, weshalb ich meine Mutter bat, mich wieder nach Hause zu nehmen. Dies geschah und damit fielen auch jene Geschäfts- und Adoptionsabsichten dahin.

Da ich, wie schon erwähnt, zu den alten Sprachen ebenfalls keine Neigung hatte, so tat mich meine Mutter in die grosse Bandfabrik von Emanuel Hoffmann, wo ich auf dem Komptoir die Handlung erlernen sollte. Da lag mir denn nun als Hauptgeschäft das Kopieren der Geschäftsbriefe ob, eine Besorgung, welche den damaligen Handlungslehrlingen nicht so bequem gemacht wurde, wie den heutigen. Das Kopieren geschah nämlich nicht mittelst einer Kopierpresse, sondern die Briefe mussten wortwörtlich abgeschrieben werden. Das ewige Sitzen und Schreiben aber kam mir entsetzlich langweilig vor. Viel lieber trieb ich mich in den Fabrikräumen umher, wo mich die vielen Maschinen ungemein anzogen. Hier hatte ich endlich, mir selbst anfänglich noch unbewusst, das Feld gefunden, für das mich Interesse und Neigung zu bestimmen schienen. Freilich kopierten sich unterdessen die Geschäftsbriefe des Hauses Hoffmann nicht von selbst, und so kam es mehr als einmal vor, dass mein Prinzipal, der sonst ein sehr strenger Herr war, aber Wohlgefallen an mir gefunden hatte, sich an mein Pult setzte und für seinen Lehrling Briefe kopierte, während derselbe sich nach den Maschinen umsah. Überhaupt befreite mich der freundliche Herr von manchen Arbeiten, so dass ich ungestört meiner Neigung nachgehen konnte.

Es erfasste mich ein unwiderstehlicher Drang, Mechaniker zu werden. Meine Mutter aber, der ich meinen Wunsch eröffnete, trat mir sehr entschieden entgegen, indem sie mir zur Pflicht machte, die Lehrzeit zu beendigen, um baldmöglichst eine Stütze für sie und die jüngeren Geschwister zu werden. „Oder aber“, so fügte sie hinzu, „wenn du Mechaniker werden willst, gut, so werde es, aber ich zahle dir keinen Batzen Lehrgeld dazu!“ Manchen Monat kämpfte ich den inneren Konflikt durch, der auf diese Weise durch das meiner Neigung entgegenstehende mütterliche Gebot entstanden war.

Um diese Zeit schloss ich mich einem christlichen Jünglingsverein an, nachdem ich den Konfirmandenunterricht von Obersthelfer Jakob Burckhardt empfangen hatte. In diesem Verein, der seine regelmässigen Sitzungen im „Fälkli“ unter der Leitung Christian Spittlers, des berühmten Förderers christlicher Unternehmungen, abhielt, lernte ich einen Mechaniker, Namens Epple, kennen, dem ich mein Leid klagte.

Epple, Geselle bei einem Bandstuhlschreiner Börlin in der Steinenvorstadt, redete mit seinem Meister, welcher mich unter der Bedingung, dass ich als Lehbube alle Tage die Werkstätte aufzuräumen und zu reinigen habe, umsonst in die Lehre zu nehmen sich bereit erklärte.

Mit Freuden ging ich diese Bedingung ein, nur um aus der verhassten Schreibstube herauszukommen, und so feilte, schmiedete und drehte ich drei Jahre lang, von 1833 bis 1836, arbeitete fleissig und lernte allerlei, von allem etwas, aber nichts recht gründlich. Von dem einen Gesellen lernte ich dies, von dem andern das und zwischenhinein putzte ich die Werkstatt auf.

Eine Episode aus jener Zeit ist mir noch besonders erinnerlich. Als in der Frühe des 3. August 1833 die baslerischen Truppen auszogen, um die aufrührerischen Landschättler zu bändigen, da liess auch mir der Patriotismus keine Ruhe. Ich verschaffte mir einen Stutzer und wollte auch hinaus, um zu kämpfen. Allein ich wurde am Tore angehalten und mit den Worten zurückgeschickt: „Knaben werden keine hinausgelassen!“ Trübselig schlich ich heim.

Nach dreijähriger Lehrzeit, während welcher ich fortfuhr, dem Jünglingsverein als Mitglied anzugehören, musste ich mir selbst sagen, dass ich mit den erworbenen Fertigkeiten nicht werde durch die Welt kommen können. Trotzdem entschloss ich mich, in die Fremde zu gehen. Meine Mutter, die sich inzwischen damit ausgesöhnt hatte, dass ihr ältester Sohn den früheren Schutzpatron Mercurius mit dem Vulkan vertauscht, nähte mir ein paar Goldstücke in zwei Tuchblätze und band sie mir um den Hals. So zog ich im Jahre 1836, also vor mehr denn einem halben Jahrhundert, wohlgemut, das Ränzeli auf dem Rücken, die Strasse nach Lyon meist zu Fusse, wenn mich nicht etwa hie und da ein gutmütiger Kutscher, der mit einem leeren Gefährten zurückfuhr, aufsitzen hiess.

## II. DIE WANDERSCHAFT

In Lyon hatte ich das Glück, Landsleute anzutreffen, von denen einer, ein Baselbieter, mir zu einer Stelle in der Präzisionswerkstätte eines Herrn Gasquel verhalf. Hier hatte ich Gelegenheit, mich als Mechaniker praktisch gehörig auszubilden, namentlich als Dreher. Bis zu welchem Grade von technischer Vervollkommnung man durch eine tüchtige, praktische Schulung gelangen könne, sah ich da mit Staunen. Der Hauptartikel, den das Etablissement produzierte, waren Walzen für die Seidenindustrie. Zum Radtreiben hatte ich längere Zeit neben mir einen alten, fast ganz erblindeten Mann, der beinahe alle Feldzüge des ersten Napoleon mitgemacht hatte und mir mit der Erzählung seiner Erlebnisse und der Grosstaten seiner Nation manche Stunde der Arbeit verkürzte. So oft nun eine Walze fertig war, so fuhr der alte blinde Veteran des Krieges und der Arbeit nur ganz leicht mit der Hand darüber hin und sagte: „Mon garçon, il faut encore donner un coup de main, le cylindre n'est pas encore parfait!“ So hatte er die Sache im Griffe.

Bei solchen tüchtigen Mitarbeitern und solcher sachverständigen Anleitung war es dann auch kein Wunder, dass ich bald etwas Ordentliches lernte und mich tüchtig emporarbeitete.

In dieser Präzisionswerkstätte arbeitete ich mehrere Monate und es gelang mir, die Zufriedenheit und Zuneigung meines Prinzipals zu erwerben, welche ich meinerseits durch eine grosse Anhänglichkeit erwiderte. So kann man sich denn denken, dass wir beide eine grosse Freude hatten, als wir uns vor ein paar Jahren wieder sahen. Bei einem Besuch in Lyon fand ich den guten Gasquel noch am gleichen Schraubstock arbeiten, wie vor 50 Jahren.

Eine grosse Freude gewährte mir während meines Lyoner Aufenthaltes der Umgang mit einem jungen Manne aus Horgen, Namens Hans Stünzi, der auch mit mir im Geschäft von Emanuel Hoffmann und gleichzeitig Mitglied jenes christlichen Jünglingsvereins gewesen war. In seiner Gesellschaft verbrachte ich den grössten Teil meiner freien Zeit, wodurch sich mir das Leben in Lyon auf das Angenehmste gestaltete; namentlich die Sonntage benutzten wir zu Ausflügen in die Umgebung. Stünzi war ein eifriger, strebsamer junger Mann, der an allem Schönen und Guten eine Freude hatte, es dann auch in der Folge in seiner Branche, der Seidenfabrikation, weit gebracht hat und bis vor kurzem als angesehener und reicher Mann in Horgen gelebt hat. Wir haben in unseren alten Tagen noch schöne Stunden der Erinnerung an die goldene Jugendzeit miteinander verlebt.

Dieser Freund wollte mich gerne in die Seidenstofffabrikation hineinziehen, und auf seine Verwendung wollte mich Herr Bonnet, der Chef einer Seidenstofffabrik, der grössten, die es damals in Lyon gab, als Werkführer engagieren. Dagegen aber hatte ich meine Bedenken, die ich dem Chef auch offen darlegte. Namentlich schien es mir nicht passend, dass ich, der ich erst 20 Jahre zählte, über alte, im Dienste ergraute Leute befehlen sollte und noch dazu in einer Branche, für die ich mir das Mass der erforderlichen Kenntnisse nicht zuschrieb. In Basel hatte ich bei meinem Meister Börlin nur die Bandstuhlfabrikation kennen gelernt. Ausserdem hatte ich allerdings - wie ich hier zur Ergänzung des über meine Jugendzeit Gesagten nachtragen will - mehrere Wochen in Rünenburg im Kanton Baselland, dem Stammorte meiner Familie, bei einer Frau Suter das Bandweben gelernt, wie denn dieser Arbeitszweig bei vielen Familien in Baselland als Hausindustrie heimisch ist. Trotz meinen Bedenken wurde ich bestimmt, die Werkführerstelle anzunehmen, und es ging dann auch über Erwarten gut, wobei mir die bei der Frau Suter in Rünenburg im Posamenten erworbenen Kenntnisse sehr zustatten kamen.

Zu jener Zeit spielten sich gerade die bekannten diplomatischen Verwickelungen zwischen Frankreich und der Schweiz ab, welche in den ungebührlichen Zumutungen des Bürgerkönigs Louis Philippe, dem frechen, anmassenden Auftreten seines Gesandten, des Herzogs von Montebello, dem Begehren der Ausweisung eines Schweizerbürgers - des damaligen Prinzen Louis Napoleon Bonaparte, und in Kriegsandrohungen und militärischen Mobilmachungen gipfelten. Natürlich bekamen wir Schweizer hie und da etwas von diesen diplomatischen Geschichten zu spüren. Mich hinderte das aber nicht, mich fortwährend mit dem Wunsche zu tragen, nach Paris zu reisen. Ich dachte, der alte König werde daraus schwerlich eine cause célèbre machen, und versprach mir für meine weitere Ausbildung von Paris noch ungleich mehr als von Lyon.

So zog ich denn im September des Jahres 1837 weiter. Ich hatte bei Bonnet zwar nur kurze Zeit, aber gerade lange genug gearbeitet, um meine Kenntnisse wieder etwas zu bereichern. Die Trennung von meinem lieben Freund Stünzi wurde mir freilich schwer und es mögen hier die Reime, die ich ihm beim Abschied in das Stammbuch schrieb, ihren Platz finden. Sie mögen am besten zeigen, wie wir beide das Leben anschauten.

Loin du foyer paternel, dans un pays étranger,  
C'est là que deux amis sincères savent bien s'estimer;  
Mais hélas ce bonheur, à peine en avons-nous joui,  
Le voilà passé et séparé l'un de l'autre seul aujourd'hui  
C'est pour ça, mon cher ami, tâchons de nous emparer  
Du meilleur ami, le père céleste, duquel on ne peut nous séparer.  
En lisant ces quelques mots souviens-toi de ton ami

Lyon, le 9 Sept. 1837.

Nicolas Riggerbach

Nach Paris begab ich mich, da sich meine Verhältnisse inzwischen gebessert hatten, nicht mehr zu Fuss, wie von Basel nach Lyon, sondern mit der Diligence. 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, unterdessen 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, welche mir ermöglichte, so oft einem Kameraden irgend etwas in die Augen kam, Kohlenstaub oder dergleichen, was ja in einer Fabrik tagtäglich vorkommt, diesen Gegenstand sicher und schmerzlos wieder zu entfernen. Dies wurde bald bekannt, und wer nun so 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 manche wertvolle Bekanntschaft eingeleitet, dass ich einen Mitreisenden von einem ihm während der Fahrt ins Auge geflogenen Körnchen befreite. Sogar mein Vetter, der berühmte Chirurg Prof. Dr. Socin in Basel, hat einmal in einem solchen Fall bei Medizinersammlung in Olten, die Hilfe all seiner Kollegen verschmähend, 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 und 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 centrale zu widmen. So sahen wir uns darauf angewiesen, nur hie und da nach der Arbeit am Abend die Vorlesungen im „Conservatoire des Arts et Metiers“ 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 Kundigen unsere Anstrengungen nicht den gewünschten Erfolg haben würden, auch verstanden wir sehr oft die Vorlesungen nicht recht, so dass wir überein kamen, einen Studenten der Ingenieurschule der Ecole centrale, der am Ende seiner Studien angelangt war, 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 ziemliche 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 Umgange 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 sei.

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 unseren 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-Mittelmeerbahn 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 als dauernde Triebfeder und hat in mir einen immer tätigen Sporn gebildet, etwas Tüchtiges zu lernen und vorwärts zu kommen.

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 damals, am Ende der 1830er-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 Kessler'schen Maschinenfabrik in Karlsruhe, Herr August Ehrhardt, nach Paris, um tüchtige französische Mechaniker für das Etablissement zu engagieren. Erhardt, der selbst früher in Paris beschäftigt gewesen war, hatte einige seiner damaligen Bekannten für das Engagement ins Auge gefasst. Diese Leute, speziell zwei von ihnen, Namens Lassin und Venchère, erklärten ihm aber, dass sie seine Offerte nur dann annehmen, wenn er auch mich engagierte; 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 eigenen Willen und jedenfalls nicht meiner Fähigkeiten wegen, sondern infolge meiner Freundschaft mit den genannten französischen Monteure nach Karlsruhe. Damit war meine Laufbahn für immer entschieden. In Karlsruhe erreichte meine Wanderschaft ihr Ende; es wurde mir hier eine dauernde Anstellung zu teil, und damit war der Übergang geschaffen zu meiner ganzen späteren Carrière.

### III. KARLSRUHE

An einem Samstag Abend im Monat Juni 1840 langten wir nach einer Postwagenfahrt von zwei Tagen und einer Nacht in Karlsruhe an. Am andern Morgen schickten wir unseren 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 machten. 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 so schön und vornehm ausnehme. Und wir uns in unseren Pariser Arbeiterblousen auf diesen Strassen zeigen - nein! das hätte uns eine Schande für ganz Frankreich gedünkt ! Es wurde demnach auf Venchère's Antrag beschlossen, uns heute in unseren Kantonnements ruhig und still zu verhalten. Und doch war's keinem von uns wohl bei dieser freiwillig gezwungenen 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 präsentabeln Zustand befand. Wie ? Wenn wir diesen schönen, braunen Rock der Reihe nach anzögen und uns so in die badische Öffentlichkeit 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“ - beschlossen. 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 Début unseres langjährigen Aufenthaltes zu Karlsruhe.

In der Kessler'schen 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, welche 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, die Nürnberg-Fürther (1835) und die dieser folgenden, sich aus England bezogener Lokomotiven bedient hatten, wurde jetzt in dem Kessler'schen Etablissement nach englischem Muster und unter der Leitung eines englischen Ingenieurs die erste Lokomotive in Deutschland selbst gebaut. Für diese erste in Deutschland fabrizierte Lokomotive fertigte ich die meisten feinen Bestandteile, die Präzisionsarbeiten, eigenhändig an.

Durch den Umgang mit dem englischen Ingenieur wurde mir noch mehr als bisher schon 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. Grammatik und Lexikon wurden angeschafft, und die freien Stunden, ohne dass ich mich der Hilfe eines Lehrers bedient hätte, zu diesem Studium verwendet. Meine guten Pariser Freunde, Lassin und Venchère, gingen allabendlich in eine Brauerei, denn das deutsche Bier, das schon damals eines wohlverdienten Rufes genoss, leuchtete den beiden Franzosen ganz ausserordentlich ein. So wenig nun gegen einen gelegentlichen guten Schluck wäre einzuwenden gewesen -leistete ich doch selbst anfangs meinen Freunden Gesellschaft -, so widerte es mich doch sehr bald an, die ganze schöne freie Zeit so ohne alle höhere Bestrebungen und Ziele regelmässig und ausschliesslich im Bierhaus zuzubringen; ich zog mich deshalb allmählich zurück und benutzte meine Mussestunden ausser zum Studium des Englischen zur Befriedigung meines sonstigen Wissensdranges, um mich mit den in meinen Beruf einschlagenden Wissenschaften möglichst bekannt und vertraut zu machen, wie ich es früher in Paris getan hatte. Das habe ich auch nie zu bereuen gehabt, denn während ich mich allmählich heraufarbeitete, sind meine beiden guten Pariser ihr Leben lang Arbeiter geblieben. Sie sahen übrigens ohne Neid zu, wie ich vorwärts kam, und wir blieben gute Freunde. Was das Englische anbetrifft, so war es mir für mein späteres Fortkommen von grossem Werte, obschon ich mir damals von der Kenntnis dieser Sprache keinen direkten Nutzen versprechen konnte. Junge Leute sollten sich daher nie fragen: „Kann ich dies zunächst brauchen, kann ich jenes unmittelbar verwenden und verwerten?“ am allerwenigsten aber denken, sie wüssten schon genug, sondern so viel wie möglich immer hinzulernen zu dem schon Erworbenen, ob nun die praktische Verwertbarkeit sofort auf der Hand liege oder nicht und jede Gelegenheit zu weiterer Ausbildung mit Freuden ergreifen und aufsuchen.

Freilich ging es mit dem Avancement nicht so rasch, und einstweilen war ich eben, wenn auch gut bezahlter, so doch einfacher Monteur der Kessler'schen Maschinenfabrik. Darüber wollte mir denn nach Verfluss von zwei Jahren doch die Geduld allmählich ausgehen und so kam es, dass die Vorschläge meiner Verwandten, nach Basel zu kommen, daselbst eine mechanische Werkstätte zu begründen und mich zu diesem Behufe mit einem jungen Mann, Namens Schaub, zu associieren, bei mir allmählich Eingang fanden. Der Gedanke, statt blosser abhängiger Arbeiter, mein eigener Meister und Chef einer, wenn auch kleinen, so doch eigenen Werkstätte zu werden, gewann immer mehr Reiz für mich; auch wirkte der Wunsch meiner Mutter bestimmend auf mich ein, und so zog ich denn im März 1842 von Karlsruhe, wo man mich nur ungern ziehen liess, weg. In der mechanischen Werkstätte, welche wir im „D'Albeloch“ (St. Albantal) errichteten, wurde nun während einer Reihe von Monaten wacker gearbeitet. Aber trotz allem Eifer ging das Geschäft nicht recht, es wurde wenig verdient, es war, wie man so zu sagen pflegt, die reine „Knorzerei“, und ich kam immer mehr zu der Einsicht, dass ich mit meinem guten, braven, aber nicht sehr praktischen und unternehmenden Associé Schaub kaum je vorwärts kommen werde. Ich fühlte mich im „D'Albeloch“ buchstäblich verlocht. Der erfreuliche Umgang mit vielen lebenswürdigen Menschen, der mir durch meine Familienbeziehungen ermöglicht war, vermochte mich nicht über diesen geschäftlichen Misserfolg zu trösten. An den lebhaften Umtrieb und die bedeutenden Verhältnisse der grossen Etablissements in Paris und Karlsruhe gewöhnt, wurde es mir bald zu enge, und eine Unruhe, eine eigentliche Melancholie bemächtigte sich meiner. So begrüsstete ich es als eine wahre Erlösung, als eines schönen Tages der nämliche Direktor Ehrhardt, der mich einige Jahre vorher von Paris mitgenommen hatte, im „D'Albeloch“ erschien und mir den Antrag machte, als Werkführer in die Kessler'sche Fabrik zurückzukehren. Der noch jetzt lebende Herr Direktor Ehrhardt hat seitdem meinem lieben Sohne oft erzählt, wie er mich in der dürftigen Werkstätte erblickt, habe er gleich gedacht: „Den haben wir wieder, dieser Mensch mit seiner grossen Energie gehört in grössere Verhältnisse und nicht in eine so kleine Krähwinkelei !“

Nach Karlsruhe zurückgekehrt, fühlte ich mich wieder ganz in meinem Element und beschäftigte mich immer ausschliesslicher mit dem Bau von Lokomotiven, deren während meines mehr als zehnjährigen Aufenthaltes (1840-1842 und dann nach der Basler Zwischenzeit 1844-1853) die schöne Zahl von 150 unter meiner Mitwirkung erstellt wurden. Unterdessen fasste ich auch in gesellschaftlicher Beziehung immer mehr in den bürgerlichen Kreisen der badischen Residenz Fuss und befreundete mich namentlich mit den jüngern Lehrern am Polytechnikum, aus deren Umgang ich für meine theoretische Ausbildung manchen Nutzen zog.

Unter den Lokomotiven, die ich in Karlsruhe erbaute, befanden sich auch die vier ersten, für die erste schweizerische Eisenbahnstrecke Zürich-Baden bestimmten Maschinen. Für dieselben wurde 1846 alles nötige Material, ausser den Lokomotiven auch noch die erforderlichen Wagen und die ganze mechanische Ausrüstung, in Karlsruhe fabriziert. Zu meiner grossen Freude wurde ich im Frühjahr 1847 beauftragt, die erste Lokomotive über die schweizerische Grenze zu bringen. Unter grossem Aufsehen der Basler Bevölkerung beförderte ich die Maschine über die Rheinbrücke und sah dabei manchen ehrsamen Basler Bürger ängstlich das Haupt schütteln, teils aus Befremden über das seltsame Ungetüm, teils aus Furcht, die Last desselben könnte der alten hölzernen Brücke gefährlich werden. Kurze Zeit darauf wurde mir auch die Ehre zu teil, unter dem grossen Jubel der Zürcher Bevölkerung die Probefahrt als Führer auf der Lokomotive zu leiten und so den ersten schweizerischen Eisenbahnzug von Zürich nach Schlieren zu führen. Am 9. August 1847 fand dann die Eröffnung der ganzen Strecke statt.

Ausser den Arbeiten für die Eisenbahn Zürich-Baden und den sonstigen Aufträgen, die besonders in dieser Zeit häufig einliefen, so dass jährlich zirka 20-40 Lokomotiven gebaut wurden, hatten wir damals u.a. auch eine komplette Dampfheizung für die Fabrik Geigy zu Steinen im Wiesenthal zu erstellen. Der Apparat wurde abgeliefert und in Betrieb gesetzt, wollte aber absolut nicht funktionieren, der Dampf zog nicht durch die Röhren und Oberst Geigy, der Chef der Firma, drohte der Kessler'schen Maschinenfabrik mit einem Prozess, weil es die Arbeiter in den kalten Lokalitäten trotz der schönsten Dampfheizung jämmerlich fror. Unser technischer Geschäftsführer, der später als Dozent am Zürcherischen Polytechnikum verstorbene Professor Schröter, pflegte sonst zuverlässig zu kombinieren, so dass wir uns in Karlsruhe die Sache auf keinerlei Art zu erklären vermochten.

Da ich gerade um diese Zeit, meiner Hochzeit wegen, nach Basel ging, so beauftragte mich Herr Kessler, den Apparat zu untersuchen und die Geschichte, welche für das Geschäft höchst unangenehm zu werden drohte, wenn immer möglich in Ordnung zu bringen. In Begleitung des schimpfenden Oberst Geigy nahm ich denn den unbotmässigen Mechanismus in Augenschein, ohne aber die Ursache des merkwürdigen Phänomens entdecken zu können. Der Dampf war und blieb rebellisch und wollte absolut nicht durch die Röhren gehen, so dass die Aussichten einesteils für meinen Chef, sich gerichtlich mit jener Firma auseinandersetzen, und andernteils für die Arbeiter, weiter frieren zu müssen, zu wachsen schienen. Kummervoll legte ich mich zu Bette und konnte vor Unruhe nicht schlafen, denn die Sache plagte mich unaufhörlich. Da kam mir, während ich dem Ding nachsann, plötzlich in der Nacht der Gedanke, man müsse den

Dampf den umgekehrten Weg ziehen lassen, d. h. ihm den gleichen Weg anweisen, wie dem Kondensationswasser. Kaum gedacht, sprang ich mit einem Satz aus dem Bette und weckte sofort den erschrockenen Monteur Winkler auf, der den Schlaf des Gerechten schlief. Ich hatte nämlich den Winkler, der jetzt noch in der Hauptwerkstätte zu Olten als alter Mann mit leichteren Invalidenarbeiten beschäftigt ist, zur Beihilfe von Karlsruhe mitgenommen. Mitten in der Nacht machten wir uns ans Werk und führten die nötigen Änderungen an der Leitung aus. Als früh morgens um 7 Uhr Oberst Geigy die behaglich durchwärmten Fabriklokalitäten betrat, war er voll Erstaunen, denn alles ging ganz vortrefflich, ja die Arbeiter fingen bald an, vor Hitze förmlich zu schwitzen. Ich musste nun Herrn Geigy die erforderliche Erklärung geben und von da hatte ich an den Gebrüdern Geigy väterliche Freunde und Gönner, was mir, abgesehen von der Freude, mit so edeln und angesehenen Männern in freundschaftlicher Verbindung zu stehen, in späteren Epochen meines Lebens von grossem Nutzen und Wert gewesen ist.

Wie schon oben erwähnt, verheiratete ich mich im November 1847. Doch durfte die Hochzeit nicht in Basel gefeiert werden. Während meines kurzen Basler Aufenthaltes im Anfang der 1840er Jahre hatte ich nämlich auch den Militärdienst leisten müssen und war der Artillerie zugeteilt worden, so dass ich eigentlich 1847 den Sonderbundsfeldzug mitzumachen wäre genötigt gewesen. Man hätte mich zwar seitens des Basler Militärdepartements jedenfalls übergangen, aber der Grossvater meiner Braut, Ratsherr Socin, wollte nicht, dass es heisse, wenn ich meine Braut nicht aus einem Ratsherrenhause geholt hätte, so würde man mich in den bunten Rock gesteckt haben. So fand denn die Hochzeit nicht in Basel, sondern in Binzen, einem badischen Nachbarorte, statt. Ich begründete nun in Karlsruhe meinen eigenen Hausstand, erwarb mir sehr bald eine eigene Liegenschaft vor dem Ettliger-Tor, wo sich jetzt die grosse Christoflefabrik befindet. Mein Leben schien sich immer schöner zu gestalten und meine Carrière eine gemachte zu sein. In der Fabrik gab es vollauf zu tun. Abends pflanzte ich daheim mit Vergnügen meinen Kohl und beaufsichtigte meine kleine Ökonomie. Meine junge Frau wurde nicht müde, bald diese, bald jene Verbesserungen in Haus und Garten zu wünschen und ich freute mich, ihre Wünsche zu erfüllen. Im Jahre 1848 wurde mir ein Sohn geboren. Es blieb dies unser einziges Kind, auch wurde er nicht, wie ich es oft gewünscht hätte, mein Fachgenosse. Doch habe ich die freudige Genugtuung, zu sehen, dass er auf seinem Gebiet, als Pfarrer und Universitätslehrer, ebenfalls unermüdlich arbeitet. So kann ich mich trösten, dass er nicht Mechaniker geworden ist. Die Hoffnungen und Wünsche, mit welchen ich ihn dort im Garten vor dem Ettliger-Tore oft stundenlang umher trug, sind anders, als ich es meinte, aber sie sind doch in Erfüllung gegangen. Übrigens wurde ich damals aus den Träumen meines jungen Vaterglückes bald genug heftig aufgeschreckt durch die Stürme der badischen Revolution.

Die Ereignisse des Jahres 1848, des sogenannten „tollen Jahres“, sind, auch bei der jüngeren Generation, noch in so frischem Andenken, dass ich mich kurz fassen kann.

Die Pariser Februar-Revolution hatte bekanntlich zur Folge, dass auch die guten Deutschen, welche bis jetzt ihre Einheits- und Freiheitsträume nur in schwungvollen Liedern realisiert gesehen hatten, positive Forderungen aufzustellen wagten. Fast als eine Ironie des Schicksals aber muss es angesehen werden, dass die revolutionäre Bewegung in demjenigen Lande des deutschen Bundes ihren Ausgangspunkt genommen und ihren Kulminationspunkt erreicht hat, welches die befriedigendsten wirtschaftlichen Zustände und die schönsten konstitutionellen Einrichtungen von ganz Europa besass, nämlich im Grossherzogtum Baden. Wenn irgendwo, so hätte man im badischen Lande unter dem Szepter des wohlmeinenden Leopold können zufrieden sein. Allein schon die Ereignisse in der benachbarten Schweiz, wo die rasche Beendigung des Sonderbundskrieges soeben einen altmodischen Staatenbund in einen festorganisierten Bundesstaat verwandelt hatte, mussten auf den ohnehin etwas beweglichen süddeutschen Volksstamm einen elektrisierenden Einfluss ausüben. Und als nun vollends die Kunde von der neuen französischen Republik erschien, war es für die beiden unruhigen Agitatoren, den Advokaten Hecker und den Journalisten Struve ein Leichtes, eine Volksbewegung in Szene zu setzen.

Noch im Februar 1848 erschien ein Massenzug in Karlsruhe, um die Regierung aufzufordern, auf das deutsche Parlament hinzuwirken. Dasselbe trat bald genug ins Leben und hat in der Paulskirche zu Frankfurt wenig genug ausgerichtet ! Doch hatten wir das Jahr 1848 hindurch in Karlsruhe verhältnismässig viel weniger Aufregung als anderswo. Von Basel z. B. erhielten wir fortwährend die beunruhigendsten Briefe, namentlich im September, als Struve seinen verunglückten Freischarenzug von Birsfelden nach Stauffen unternahm ! Im Frühling 1849 ging dann freilich der Tanz auch im badischen Unterland los. Es half nichts, dass der gutmütige Grossherzog Leopold die frankfurtische Reichsverfassung unverzüglich annahm, und dass sein Ministerium so liberal war, als man es nur wünschen konnte. Die Bevölkerung war durch die Revolutionsfanatiker von Struves Kaliber viel zu sehr unterwühlt, als dass ihr eine geregelte Freiheit noch genügt hätte. Die grossen Massen träumten von einer „gemütlichen Anarchie“. Das Schlimmste war, dass das Militär nicht die geringsten Garantien bot. Die Disziplin war vollständig gelockert. Die Soldaten fraternisierten mit den Revolutionshelden und sprachen es ungescheut aus, wenn's losgehe, so werde man nicht auf die „Brüder“, sondern eher auf die Offiziere schiessen. Immer höher stiegen die Wellen der Bewegung. Jeden Abend fanden Versammlungen statt, bei welchen es oft sehr tumultuarisch zugging.

Am meisten schmerzte es den väterlich gesinnten Grossherzog, dass seinen Untertanen mit wachsendem Erfolge vorgespiegelt wurde, die Beseitigung der bestehenden Regierungsform und die Proklamation der Republik werde eine ungeheure Hebung der allgemeinen Volkswohlfahrt zur Folge haben. Diejenigen, welche durch diese Volksversammlungen zur politischen Herrschaft zu gelangen trachteten, wussten sehr wohl, dass dies ohne die Hilfe der breiten Schichten des Volkes, besonders der Arbeiter, nicht möglich sei und stellten deshalb ihren Zuhörern goldene Berge in Aussicht und Dinge, an deren Möglichkeit sie selbst nicht glaubten oder die später zu verwirklichen sie niemals willens waren.

Der Grossherzog in seinem gutmütigen Optimismus meinte, man müsse die irregeleitete Menge belehren und so wurden einzelne populäre Männer beauftragt, in den Versammlungen aufzutreten. Auch ich wurde mit einer solchen Mission beehrt. Man wusste, dass ich in Arbeiterkreisen einiges Ansehen genoss, hoffte wohl auch, meine schweizerische Herkunft werde eine gewisse Wirkung ausüben. So begab ich mich also eines Abends mit zwei Professoren des Polytechnikums, dem bekannten Physiker Dr. Eisenlohr und dem Lehrer der Mechanik Dr. Redtenbacher, dessen Lehrbücher jetzt noch zu den ersten gehören, in eine 400-500 Mann starke Versammlung im „Promenadenhause“, um womöglich den Leuten Vorstellungen zu machen und sie zu beruhigen. In einem kleinen Nebenzimmer des genannten Restaurants hörten wir die Reden an und daraus, sowie aus der ganzen Physiognomie der Versammlung erkannten meine gelehrten Kollegen bald, dass sie hier mit ihren wohlvorbereiteten oppositionellen Darlegungen nicht nur keinerlei Erfolg haben, sondern vielleicht Ruf und Stellung aufs Spiel setzen würden; es wollte deshalb keiner von ihnen das Wort ergreifen und sie baten mich, der ich als „freier Schweizer“ bekaamt sei, es zu tun. Ich setzte nun der Menge mit ganz einfachen Worten auseinander, wie man in der Schweiz die Freiheit auffasse, wie sie hier in Baden ebensoviel hätten und wie ihr Land auch in materieller Beziehung verhältnismässig zu den glücklichsten Ländern Europas gehöre. Die Idee der vollständigen Gleichheit der Besitztümer sei nicht durchführbar und die Armut eine notwendige Bedingung zur Tätigkeit. Freilich verstünde ich unter Armut nicht denjenigen Zustand, in welchem dem Menschen das tägliche Brot fehle. Aber die Abstufungen vom Minderbegüterten bis zum Reichen seien naturgemäss notwendig. Wie es in der Natur neben schönen Blumen auch Dornen und Disteln gebe, so sei auch im sozialen Leben alles naturgesetzlich stufenweise geordnet; jedem sei sein bestimmter Platz angewiesen, den er auszufüllen habe. Ich schloss mit der Vorstellung an die Menge: „Ich bin ein Schweizer und würde als solcher zuerst eintreten, wenn es gelten würde, gegen wirkliche Unterdrückung zu kämpfen, aber dies ist jetzt nicht der Fall. Sie sind zum Teil von auswärtigen Elementen irre geleitet worden und besser wäre es, Sie kehrten um, bevor es zu spät ist.“

Meine Rede wurde nicht missfällig aufgenommen, ja man hörte sie ohne jede Unterbrechung an. Die Aufregung hatte jedoch schon einen solchen Grad erreicht und die Bewegung im ganzen Lande schon solche Dimensionen angenommen, dass beruhigende Vorstellungen keinen Eindruck mehr zu machen vermochten.

Ich sollte Gelegenheit haben, dies in meinem eigenen Hause zu erfahren. Für meine kleine Ökonomie hatte ich einen Knecht, einen braven, liebenswürdigen jungen Menschen aus der Umgebung von Karlsruhe. Wie ich nun eines Abends heimkomme, steht der Kerl ganz verändert unter der Tür, eine Feder auf dem Hut. „Was Teufels“, rief ich ihm zu, „willst du auch Komödie spielen?“ – „O nein“, lautete die Antwort, „jetzt gilt's Ernst, jetzt ist Freiheit und Gleichheit, ich bin so viel wie Sie.“ Ich besann mich nicht lange, sondern forderte ihn auf, mir zu folgen, ich wolle ihm seinen Lohn auszuzahlen. Als er hatte, was ihm gebührte, nahm ich meinen Revolver aus dem Schrank, stand vor ihn hin und erklärte ihm, dass er sich zeitlebens nie mehr innerhalb meines Gartenzauns dürfe sehen lassen, sonst werde ich ihn ohne irgendwelche Auseinandersetzung über den Haufen schiessen.

Auch die Arbeiter in unserem Etablissement wurden unruhig und verlangten sogar meine Entlassung als Geschäftsführer, da ich ihnen für die damalige Zeit als zu streng erschien. Der Chef der Firma, Herr Kessler, stellte ihnen vor, dass bei einem so grossen Personal eben Ordnung herrschen müsse und fragte, ob man mir irgend eine ungerechte Handlung vorzuwerfen habe. Dies wurde zwar verneint, trotzdem aber an der Forderung meiner Entlassung festgehalten. Herr Kessler gab mir hievon nur ungern Kunde, allein als die Arbeiter nach Verlauf einiger Tage darauf beharrten, war ich bereit, meine Stellung aufzugeben und in die Schweiz abzureisen. Da kam mir plötzlich der Gedanke, Herrn Kessler zu veranlassen, die Arbeiter zu fragen, ob sie ihm jemand vorschlagen könnten, der neben den praktischen Erfahrungen die erforderlichen technischen Kenntnisse besässe, um das Geschäft zu leiten und der namentlich auch der drei Sprachen mächtig sei, wie ich. Da nun die Arbeiter niemanden wussten, so erklärte Herr Kessler, ja, da müsse er mich eben behalten, und man einigte sich wirklich dahin, nur musste der Chef versprechen, mir ernstlich zuzureden, etwas „toleranter“ mit dem Personal umzugehen.

Übrigens wurden die allgemeinen Zustände immer trostloser. Im März fingen die Freischärler an, ihr Wesen in der Residenz selbst zu treiben. Unter ihnen befanden sich auch verschiedene junge Leute aus dem Dorfe, in welchem einer der tüchtigsten Maschinenschlosser unserer Fabrik, Namens Abele, zu Hause war. Die Burschen nahmen ihn mit sich in ihre Gesellschaft,

wo viel politisiert und nicht weniger getrunken wurde. Davon wurde dem guten und wackern Abele der Kopf ganz wirr, so dass er eines Abends in halb betrunkenem Zustande zu mir in die Fabrik kam und ausbezahlt zu werden verlangte, da er mit seinen Kameraden fürs Vaterland und die Freiheit in Kampf und Tod zu ziehen gedenke. Ich gab mir alle Mühe, Abele zu beruhigen und zeigte ihm, wie man in Baden eher zu viel, als zu wenig Freiheiten habe, und dass es das gesegnetste Land in Europa sei, auch legte ich ihm das Wohl seiner Frau und Kinder ans Herz. Es half jedoch alles nichts, er wollte seinen Lohn, um in den Kampf zu ziehen, da er seinen Kameraden seine Mitwirkung versprochen habe. Der arme Abele dauerte mich, und ich liess ihn über Nacht in einen Keller sperren, indem ich ihm die Versicherung gab, dass ich ihn den andern Morgen selbst holen werde, und wenn er dann noch Lust habe fortzuziehen, so würde ich ihm nichts mehr in den Weg legen, sondern ihn in Gottes Namen laufen lassen. Natürlich schimpfte und schrie Abele ganz entsetzlich und schwur mir eine ewige Rache. Am andern Morgen holte ich ihn in seinem Keller ab, hoffend, er habe mit dem alkoholischen auch den politischen Rausch verschlafen. Er war aber noch derselben Ansicht, ja sein Heroismus schien über Nacht noch gewachsen zu sein. Und so liess ich ihn denn laufen.

Wir waren überhaupt bald genötigt, das Geschäft gänzlich zu schliessen; denn am 13. Mai entstand in Karlsruhe jene Militärmeuterei, infolge welcher der Grossherzog fliehen musste, und alles drunter und drüber ging. Ich war froh, als einer meiner Brüder kam und in aller Eile meine Frau und das kleine Kind samt den Wertsachen nach Basel abholte; denn nun konnte ich der Entwicklung der Dinge um vieles ruhiger zusehen. Freilich sollte meine Kaltblütigkeit auf eine ziemlich harte Probe gestellt werden. Mein Chef, Herr Kessler, hatte einen Angehörigen, der Major und beim Militär wegen seiner Strenge sehr verhasst war. Es kam so weit, dass er vor den Soldaten flüchten musste. In Zivilkleidung kam er zu Herrn Kessler in die Maschinenfabrik. Dieser sah voraus, dass die wütenden Verfolger den Major bald bei ihm suchen würden, und bat mich deshalb, den Verfolgten über Nacht in mein Haus aufzunehmen; bei dem „freien Schweizer“ werde man ihn am wenigsten vermuten. Herrn Kessler zu lieb sagte ich ja. Allein, wie erstaunte ich, als nach Einbruch der Finsternis der Major nicht allein, sondern in Begleitung von acht anderen ebenfalls von den Soldaten verfolgten Offizieren sich bei mir einstellte ! Fortschicken konnte ich die Herren nicht. Wir stellten also an den verschiedenen Enden des Gartens, in dessen Mitte meine kleine Villa stand, Wachen aus. Waffen waren genug vorhanden, und so erwarteten wir die kommenden Dinge, aufs äusserste gefasst. Es blieb aber alles still. Mehrere Male übte ich in dieser Weise Gastfreundschaft: doch waren es ungemütliche Nächte. Ich durfte mir nicht verhehlen, dass ich, wenn die Soldaten den Zufluchtsort der verhassten Offiziere entdeckten, mit denselben würde niedergemacht werden.

Glücklicherweise ging der Spektakel verhältnismässig rasch dem Ende zu. Der Grossherzog hatte die Hilfe Preussens angerufen, und diese rückten schon Ende Juli als Sieger in Karlsruhe ein, unter der Anführung des gefürchteten Prinzen, des späteren ruhmreichen deutschen Kaisers Wilhelm I. Diesen lernte ich damals persönlich kennen. Ich musste ihm nämlich die Leistungen der Feuerwehr unserer Fabrik vorführen, welche mit der städtischen die erste war, die nach militärischen Prinzipien arbeitete. Ich hatte die Ehre, mich längere Zeit mit dem Prinzen zu unterhalten und gewann Hochachtung vor dem leutseligen, einsichtigen Manne.

Nachdem im Spätjahre 1849 die Stürme der Revolution vorüber waren, holte ich Frau und Kind aus der Schweiz zurück. Der Grosspapa Ratsherr wollte uns nicht wieder nach Baden ziehen lassen, ohne dass wir wenigstens einige Tage mit ihm in Langenbruck zugebracht hätten. Von den Höhen von Langenbruck, dieses reizenden Kur- und Erholungsortes im Kanton Baselland, in die Schweiz hineinblickend, kam mich plötzlich die Lust zu einer kleinen Schweizerreise an und da meine Frau ohnedies die inneren Kantone noch nicht kannte, mietete ich Pferd und Chaise für uns beide und fuhr als eigener Kutscher seelenvergnügt einige Tage in der Schweiz umher. So kamen wir auch nach Burgdorf. Bei der Ausfahrt aus der Stadt begegneten wir einem grossen Trupp internierter badischer Aufständischer, und zu ihrem grössten Schrecken hört meine Frau auf einmal meinen Namen rufen. Ungelegenheiten fürchtend, beschwört sie mich, doch so schnell wie möglich davonzufahren. Ich sehe mich indessen um und erkenne in dem Rufenden den Revolutionshelden Abele, der sich mir mit wenig kriegerischer Miene und in einem ganz abgerissenen und verwehrlosten Zustand nähert und mich unter lebhaften Versicherungen, wie es ihn schon hundertmal gereut habe, meinem Rate nicht gefolgt zu haben, kläglich bittet, ihm doch um Gotteswillen zu helfen und seinen Wiedereintritt in die Fabrik zu ermöglichen. Ich gab ihm einige empfehlende Worte auf einem Notizbuchblatte an den damaligen Polizeidirektor von Basel, Dr. Gottlieb Bischoff, der ein guter Freund von mir war, mit, und so schlüpfte Abele durch über die Grenze und gelangte glücklich zu Hause an. Er war für immer von seiner Sucht, das Vaterland zu befreien, gerettet. Er begnügte sich damit, als wackerer Hausvater für Weib und Kind zu sorgen und wurde später ein angesehener Arbeiter der Maschinenfabrik Esslingen.

#### IV. DIE ANFÄNGE BEI DER CENTRALBAHN

Nicht lange nach der badischen Revolution wurde mein Chef, Herr Kessler, nach Esslingen berufen, um dort an die Spitze einer grossen Maschinenfabrik zu treten, welche mit den Württembergischen Staatsbahnen in Verbindung stand. Bei dieser Gelegenheit handelte es sich darum, die geschäftlichen Verhältnisse der Maschinenfabrik Karlsruhe aufs neue zu ordnen und auf eine neue Basis zu stellen, und da machten mir die früher erwähnten Herren Gebrüder Geigy von Basel den Vorschlag, wir wollten die Sache gemeinsam übernehmen in der Weise, dass ich als technischer Gerant einer Kommanditgesellschaft, zu welcher sie die Hauptsache beitragen würden, die Maschinenfabrik weiterführen sollte. Da jedoch die Geschäfte in Karlsruhe damals nicht besonders gut gingen, und ich namentlich meinem so überaus wohlwollenden bisherigen Chef Kessler nicht Konkurrenz machen wollte, so verzichtete ich auf jenes so freundliche Anerbieten, obwohl ich mir sagen musste, dass mir hier die Gelegenheit nahe getreten sei, unter Umständen in kurzer Zeit ein reicher Mann zu werden.

Übrigens sollte meine Karlsruher Zeit bald ihrem Ende entgegengehen. Nachdem ich das Geschäft noch eine Zeitlang nach Kesslers Austritt als technischer Direktor geleitet hatte, wurde ich am 17. Februar 1853 vom Direktorium der neugegründeten Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft als Chef der Maschinenwerkstätte der neuen Bahn berufen. Diese Stellung, welche mich wieder in die Nähe meiner Familienangehörigen bringen sollte, trat ich Mitte Juni an.

So gern ich nach Basel übersiedelte, so schwer wurde mir der Abschied von Karlsruhe, wo ich so glückliche Jahre verlebt und unendlich viel Freundschaft genossen hatte. Auch die Arbeiter wollten nichts mehr davon wissen, dass ich zu streng sei. Sie veranstalteten eine Abschiedsfeier und gaben mir die wohlthuendsten Beweise ihrer Anhänglichkeit. Viel Verdruss bereitete mir in den letzten Wochen meines Karlsruher Aufenthaltes der Umstand, dass ich für mein Haus und mein ziemlich ausgedehntes, mehrere Jucharten umfassendes Grundstück keinen Käufer, ja nicht einmal einen mir zusagenden Mieter fand. Ich musste das Haus, um es nur nicht ganz leer stehen zu lassen, an einen Hofschauspieler vermieten, von dessen Haushalt ich mir für das in schönster Ordnung befindliche Heimwesen nicht gerade die grösste Schonung versprach. Meiner Frau vollends war der Gedanke, dass in den lieb gewordenen Räumen künftighin so leichtlebige Volk hausen werde, ein eigentlicher Greuel.

Und so begab ich mich vor meiner Abreise zu einem mir nahe befreundeten Mitgliede des Karlsruher Stadtrates und ermächtigte ihn für den Fall, dass die Liegenschaft zu einem für das öffentliche Wohl förderlichen Zwecke verwendet werden könne, einen auch nach damaligen Verhältnissen (geschweige denn nach heutigen!) niedrigen Preis anzugeben; wenn ich mich dadurch den Karlsruhern für all ihre Freundschaft erkenntlich zeigen könne, so werde es mir Freude machen. Ich war noch gar nicht lange in Basel, so erhielt ich die Nachricht, der Pariser Christofle beabsichtige in Karlsruhe eine Filiale seines Geschäftes zu gründen, finde aber keinen andern geeigneten Platz als eben mein Grundstück. Der Karlsruher Magistrat fragte mich nun an, ob ich, um dem dortigen Platze zu dieser wichtigen Industrie zu verhelfen, um den angegebenen niedrigen Preis verkaufen wolle. Ich bejahte dies, und bald erhob sich hinter meinem ehemaligen Wohnhaus vor dem Ettlinger-Tor die grosse Christofle- Fabrik, welche nun seit drei Jahrzehnten so vielen Hunderten von Arbeitern guten Verdienst gibt.

In Basel war damals während der ersten Jahre mein unmittelbarer Chef der mit der Oberleitung des Baues der Schweizer Centralbahn betraute württembergische Oberbaurat von Etzel, der mich bei Kessler in Karlsruhe kennen gelernt hatte, und auf dessen Empfehlung hin ich auch angestellt worden war. Herr von Etzel, ein sehr bedeutender Mann, war mit den ausgedehntesten Vollmachten ausgerüstet, und ich hatte das Missgeschick, mit dem bei der Centralbahn allmächtigen Manne sofort in einen sehr unangenehmen Konflikt zu geraten. Von Etzel hatte nämlich die sämtlichen Lokomotiven schon bestellt und zwar alle 54 nach dem gleichen Modell und System, was natürlich bei den so ungleichen Terrainverhältnissen, wie wir sie in der Schweiz haben, ganz verkehrt war. Ich erlaubte mir, dies Herrn von Etzel vorzustellen, indem ich ihm zu beweisen versuchte, dass wir für die Ebene leichte Maschinen, für die Steigungen mittlere und ganz schwere haben müssten. Mit dieser nach meiner Ansicht in meiner Pflicht liegenden Vorstellung kam ich aber sehr übel an; Herr von Etzel erklärte mir, es sei eigentlich beabsichtigt gewesen, mich auch zum Maschinenmeister der neuen Bahn zu machen, wenn ich aber mit den von ihm bestellten Maschinen nicht fahren könne, so werde er einen andern Maschinenmeister anstellen. In der Tat geschah dies denn auch, es wurde ein anderer, ebenfalls aus Basel gebürtiger Techniker, ein theoretisch ausserordentlich gediegen ausgebildeter junger Mann, mit diesem Amte betraut. Ich blieb ausschliesslich dazu bestimmt, die Leitung der in Olten zu errichtenden Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn zu übernehmen. Bis jedoch die Oltener Werkstätte errichtet war, musste ich mich anderweitig verwenden lassen, teils zu technischen Bureauarbeiten im Spiesshof (dem Gebäude der Centralverwaltung), teils zu Reisen.

Zunächst wurde ich nach England geschickt, um die dort bestellten Schienen für die Centralbahn und die Vereinigten Schweizer-Bahnen zu übernehmen. Mein Aufenthalt dauerte etwa vier Monate, und da kam mir nun das zwölf Jahre vorher in Karlsruhe erlernte Englisch trefflich zu statten. Überhaupt war ich für diese Gelegenheit, meine beruflichen Kenntnisse in England selbst, dem für die Entwicklung des gesamten modernen Maschinenwesens tonangebenden Lande, erweitern zu können, sehr dankbar und ich benützte diese Gelegenheit auch nach Kräften. Ausserdem knüpfte ich eine ganze Reihe von wichtigen und lehrreichen Verbindungen mit bedeutenden Technikern und Eisenbahnfachmännern an.

Bald nach meiner Rückkehr aus England wurde ich von der Direktion der Centralbahn nach Österreich gesandt, um den Probefahrten der Sömmeringbahn beizuwohnen, deren Erfahrungen man bei uns für den Hauenstein verwerten wollte. Mit Staunen sah ich dort die Lokomotive grosse Steigungen und enge Kurven siegreich überwinden. Es konkurrierten bei diesen Probefahrten zweierlei Maschinen, die belgischen von Kockerill und die deutschen meines ehemaligen Chefs Kessler. Obgleich die Lokomotiven des letzteren weit besser, sorgfältiger und exakter gearbeitet waren, blieben sie doch bei den ersten Fahrten hinter den belgischen ziemlich weit zurück, was natürlich für Kessler im höchsten Grade fatal war, und ich selbst, als sein ehemaliger Adjutant, fühlte mich durch diese Niederlage meines Chefs ebenfalls höchst unangenehm berührt. 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 dieselben 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, welche 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 Kessler'schen Fabrik in der Nacht das Kamin einer belgischen Lokomotive, welche am folgenden Tag nicht am Wettlauf teilnehmen sollte, ab und setzte es auf diejenige der Kessler'schen, 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 Centralbahn 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 gehen und die Lokomotiven untersuchen zu dürfen. Das Ergebnis dieser sehr bereitwillig, wenn auch ohne grosse Erwartung erlaubten Untersuchung war, 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 Wasserreservoirs. 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, welches 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 von Etzels freudigster Überraschung fuhr ich mit dem so eilig kurierten Dampfross vor, die bereits aufgegebene Fahrt der Gesellschaft ging vortrefflich von statten, 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 Centralbahnbetriebs, und der gelehrte, liebenswürdige, aber etwas unbeholfene junge Herr zeichnete und schrieb fürderhin an meinem Pult im Spiesshof. Am 29. Februar 1856 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 Centralbahn nach Österreich 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 originelle 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.

## V. DIE HAUPTWERKSTÄTTE IN OLTEN

Im Jahre 1856 siedelte ich nach Olten über, und bald gab es daselbst in der neu errichteten Hauptwerkstätte für mehrere hundert Leute Arbeit genug. 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 Centralbahn zu ihrer Besichtigung eintraf, erwartete ich, man werde dem Personal der Hauptwerkstätte für die auch ästhetisch sehr befriedigende Leistung einige Anerkennung spenden. Ich sah mich aber in dieser Erwartung, welche man gewiss natürlich finden wird, gänzlich enttäuscht, und als ich in Gegenwart der höheren Angestellten unserer Werkstätte, um für dieselben doch einige Worte der Anerkennung herauszulocken, 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 Busswyl 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 darnach, das Etablissement aus 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 Centralbahn, 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 Centralbahn gearbeitet habe, dafür aber gewährte man mir, was mir wertvoller war, unbeschränkte Freiheit. Man wusste, dass ich das Interesse der Centralbahn 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 Schweizerische Centralbahn zum Teil glänzend rentiert. So wurden denn in Olten schon in den ersten Jahren neben den Reparaturarbeiten auf meine Initiative hin auch neue Lokomotiven gebaut, und dieser Zweig der Tätigkeit wurde in der Folgezeit fortwährend und wird unter meinem Nachfolger bis zur heutigen Stunde in Olten gepflegt.

Unter den ersten Lokomotiven, die bei uns bestellt wurden, waren vier ganz schwere für den Jura industriell, d. h. für die Bahn von Neuenburg über Chaux-de-Fonds nach Locle, bestimmt. Die Steigung dieser Bahn beträgt 25 o/oo, es waren also besonders starke Lokomotiven im Gewichte 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 irgend einem andern Wege nach Neuveville zu transportieren. Wagen, welche 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 mit Eisenbahnschwellen ein Gerüst auf derselben, einen improvisierten Bahnkörper und befestigten auf ihm die mitgebrachten Schienen, um die Lokomotive darauf zu stellen. 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. Bei 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 Beraten und Überlegen 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 so fest an demselben 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 voll Sorgen zubrachten, denn die Lokomotive repräsentierte immerhin einen Wert von cirka 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 Überraschung erwartete uns ! 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. Rasch war ein provisorisches Geleise vom Ufer eine Strecke weit ins Land hinein gelegt; dann wurden, zum Teil mit Taucherkünsten, alle in Bereitschaft gehaltenen Seile an die Lokomotive befestigt und die Ochsen, welche geduldig der kommenden Dinge harrten, daran gespannt. Allein alles Rufen und Schlagen war umsonst !

Selbst die kräftigsten Seeflüche der Neuenstädter Bauern vermochten keine Wirkung auszuüben. Die Ochsen waren nicht zu bewegen, gleichmässig anzuziehen; einzelne taten es, andere dagegen marschierten mit oxsenhafter Beharrlichkeit rückwärts. Mittlerweile war es 10 Uhr vormittags geworden, und schon umstand uns aus Neuveville und Umgebung eine grosse Menschenmenge, welche dem tragikomischen Schauspiel zusah. Dies vermehrte natürlich die Behaglichkeit unserer Situation nicht, und wir verdoppelten unsere Anstrengungen, den Ochsen Vernunft beizubringen. Ich musste aber die Erfahrung machen, dass auch Maschinenmeister gegen die Dummheit vergebens kämpfen.

Da kam, wie die Not am grössten war, ein freundlicher alter Herr auf mich zu, stellte sich mir vor als der Spenglermeister und Neuenstädter Gemeinderat Racle und fing seine Rede mit den Worten an: „Mon cher Monsieur, cela ne va pas ainsi !“ Ich erklärte ihm in meiner nicht eben rosigen Stimmung, dass ich, auch ohne Gemeinderat von Neuveville zu sein, bereits zu dieser Einsicht und Erkenntnis durchgedrungen sei und gerade auf Mittel sinne, wie ich mir anderweitig helfen könne.

Und nun bewies der gute Monsieur Racle, dass er nicht nur orakeln könne, sondern auch als praktischer Mann zu helfen verstehe. Er bat mich, die Ochsen abzuspannen und noch mehr Seile kommen zu lassen, um die vorhandenen möglichst zu verlängern. Wir taten dies, ohne uns eigentlich Rechenschaft geben zu können, was jetzt kommen werde. Als alles geschehen war, was Racle angeordnet hatte, stellte er sich mit seiner ganzen gemeinderätlichen Autorität vor die versammelte Menschenmenge hin, derselben auseinandersetzend, es sei da ein guter Freund und Miteidgenosse in schwerer Verlegenheit; bei ihrem Patriotismus fordere er sie auf, an die Seile zu gehen, und den Versuch zu machen, ob nicht vernünftige Menschen das zu bewerkstelligen vermöchten, was das unvernünftige Vieh nicht habe leisten können. Dieser Appell an Vernunft und Patriotismus tat wahre Wunder. Mehrere hundert Menschen, Männer, Frauen und Kinder, sprangen an die Seile, und in wenigen Minuten war die schon beinahe untergegangene Lokomotive unter allgemeinem Hurrahrufen ans Land gezogen. Als wir sie glücklich im Trockenen hatten, liessen wir ihr Zeit zu vertropfen, und wir unserseits hatten das Bedürfnis, mit unserm neuen Freunde Racle Brüderschaft zu trinken.

Tags darauf wurde dann das provisorische Geleise bis zur Bahnlinie gelegt, und an demselben Abend fuhr ich mit dem Dampf der schon halb verloren gegebenen Maschine siegreich in Neuenburg ein. Mit dem guten Herrn Racle aber blieb ich bis an sein Ende in den freundschaftlichsten Beziehungen. Ich konnte ihm auch im Laufe der Zeit mehrere namhafte Bestellungen zuweisen, z. B. Lokomotivlaternen und dergleichen.

Manche Erlebnisse könnte ich aus meiner Tätigkeit als Vorstand der Oltener Hauptwerkstätte noch anführen, doch will ich nur eines hier noch erwähnen. Unter den vielen Ideen, die meinen unruhigen Kopf neben den laufenden Geschäften des Berufs fortwährend durchkreuzten, auch die Frage, ob es nicht vorteilhaft wäre, die hölzernen Lafetten an den Geschützen durch leichtere, eiserne zu ersetzen. Bundesrat Stämpfli, wohl einer der genialsten Staatsmänner, welche die Schweiz in diesem Jahrhundert gehabt, besuchte mich anfangs der Sechzigerjahre öfters und machte mir ab und zu Mitteilung von den Plänen, die seinen unruhigen Kopf damals bewegten (Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen usw.). Ihm legte ich nun Pläne und kleine Modelle solcher eiserner Geschützgestelle vor, und mit kaum erwarteter Lebhaftigkeit trat er auf den Gedanken ein und veranlasste mich, eine Musterlafette zu verfertigen; er stellte in der Folge mit dieser Lafette eingehendere Proben an, und meine Modelle wurden mit einer kleinen Abänderung vom eidgenössischen Militärdepartement akzeptiert. Ich erwartete, man werde nun eine Anzahl solcher Lafetten bei mir bestellen. Ich hatte ohnehin nichts für meine Erfindung gefordert, und Patentschutz besaßen wir ja keinen.

Allein der Dank der Republik war ein ganz anderer: In den öffentlichen Blättern wurden hundert Stück zur Anfertigung nach dem in Thun stehenden Muster ausgeschrieben, und nicht einmal der Name des Erfinders wurde irgendwo genannt. Als ich mich darüber beschwerte, sagte man mir, ich könne mich ja auch um die Lieferung bewerben, bzw. eine Eingabe machen. So geht es eben bei uns in der Republik. Wir müssen fortwährend unsere Pflicht tun, ohne irgendwelche Belohnung dafür zu erwarten. Als persönliche Genugtuung konnte mir dienen, dass meine Erfindung allgemein Anklang fand; namentlich in Russland stehen heutzutage viele hundert eiserner Lafetten nach dem schweizerischen, d.h. nach meinem Muster in Anwendung.

Übrigens kann ich durchaus nicht sagen, dass es mir in Olten an freundlicher Aufmunterung gefehlt habe. Im Gegenteil, die dortige Bürgerschaft ist mir von Anfang an mit grosser Liebeshwürdigkeit entgegengekommen. Unter sich waren die Oltener damals in zwei einander schroff gegenüberstehende Parteien gespalten. Die Altliberalen, die Sogenannten „Grauen“, sonderten sich von den Anhängern des neueren Radikalismus, den unter Vigiers Anführung stehenden sogenannten „Roten“, vollständig ab. Mir, der ich den dortigen politischen Kämpfen ferne stand, schenkten bald alle herzliches Zutrauen. Unwillkürlich bildete ich lange Zeit einen Vereinigungspunkt beider Parteien, und dies kam den Werken der Gemeinnützigkeit in erfreulichster Weise zu statten. Ich war kaum ein Jahr in Olten, so wurde mir auch mit den ehrenvollsten Prädikaten das Bürgerrecht geschenkt. Einige Jahre später tat die benachbarte Gemeinde Trimbach das Gleiche. So war ich unversehens in dem schönen Olten, „où l'Aar embellit la nature“, daheim. Ein zu Interlaken par rencontre gekauftes und während einer mehrwöchentlichen Abwesenheit meiner Frau in aller Geschwindigkeit aufgestelltes Chalet im Berner Styl machte das Eisenbahncentrum vollends zu meiner bleibenden Heimat. Mit Freuden beteiligte ich mich fortan, so viel meine Berufsgeschäfte es mir erlaubten, bei allen Bestrebungen zur Hebung des allgemeinen Wohles von Olten und Umgebung. Besondere Genugtuung verschaffte es mir, den Arbeitern zu eigenen kleinen Häusern behilflich zu sein.

## VI. DIE AMERIKANISCHE REISE

Zu einer Reise nach Amerika gab mir der Umstand Veranlassung, dass mein Bruder August, früher Spitalapotheker in Basel, in weiteren schweizerischen Kreisen aber namentlich als Turnlehrer und einer der Hauptbeförderer des schweizerischen Turnwesens sehr bekannt und geschätzt, infolge einer unglücklichen Liebe melancholisch geworden und nach Mittelamerika ausgewandert war. Ich hatte ihn, als er nicht mehr in Basel bleiben wollte, und es mit seinem Zustande auch im Bündnerlande, wo ein anderer meiner Brüder damals als Pfarrer amtierte, nicht besser geworden war, zu mir nach Olten genommen. Während er bei mir weilte, war ihm das interessante Buch von Wagner und Scherzer über Costarica in die Hand gefallen, in welchem jenes Land als ein Paradies gepriesen und Europamüden auf das wärmste empfohlen war. Durch dieses Buch veranlasst, hatte mein armer Bruder beschlossen, nach Centralamerika auszuwandern, und da es ihm nicht ausgedrückt werden konnte, so liessen wir ihn im Jahr 1858, aufs beste ausgerüstet, ziehen. Es ging jedoch nicht sehr lange, so kamen aus Costarica Berichte, es gehe meinem Bruder mit seinem Gemütszustande bedeutend schlimmer. Namentlich waren es die Herren Gebrüder Joos (Dr. med. Wilhelm Joos, jetziger Nationalrat, und Dr. med. Emil Joos, jetziger Regierungsrat von Schaffhausen, speziell der letztere, der fünf Jahre als Arzt in Costarica gelebt hatte), welche uns jene Nachrichten bestätigten. Es wurde so der Wunsch in mir wach, nach dem armen Bruder zu sehen und ihn womöglich zu veranlassen, aus seiner Einsamkeit zurückzukehren, wenn auch nicht gerade zu seinen Geschwistern, so doch in die Schweiz.

Ausgerüstet mit den besten Empfehlungen des Bundesrates, reiste ich am 25. September 1865 ab, zunächst nach England, wo ich mich wieder ganz heimisch fühlte. Es kam mir vor, als habe ich von jeher in diesem Lande gelebt. Freilich ist gerade die Umgebung von Southampton, wo ich mich einschiffte und von wo ich der herrlichen Insel Wight einen Besuch abstattete, die schönste Gegend von Old-England. Anfangs Oktober lichtete der schöne Steamer „Tasmanian“ die Anker. Das grossartige Schiff, an dessen Bord 200 Passagiere und 150 Matrosen und andere Bedienstete sich befanden, hatte allerdings, wie alles auf der Welt, auch seine unangenehme Seite: Es war dafür bekannt, dass es besonders stark „rolle“, so dass, obschon die Fahrt glücklich von statten ging, fast alle Passagiere in hohem Grade seekrank wurden. Mir namentlich spielte dieses Übel hart mit, ich konnte meist nur liegend existieren und litt besonders auch von der furchtbaren Hitze. Auch die vielen Ratten, die wir an Bord hatten, vermehrten die Annehmlichkeit der Reise nicht.

In der Regel blieb ich bis morgens 2 Uhr auf dem Verdeck; die Nächte waren, je mehr wir uns den Tropen näherten, um so schöner und prächtiger. Meine Kabine teilte ich mit einem Spanier und so konnte ich auf der Überfahrt noch ziemlich viel von der Sprache lernen, welche ich in Centralamerika so nötig haben sollte. Besonders erhebend war der sonntägliche Gottesdienst an Bord. Da ein englischer Geistlicher sich unter den Passagieren befand, so versah dieser das Amt, welches sonst dem Kapitän obliegt. Sowohl die englische Liturgie, wie die kurze Predigt machten auf mich einen unbeschreiblich wohltuenden Eindruck, wie denn überhaupt das Meer sehr geeignet ist, den Menschen zum Aufblick zu Gott zu veranlassen. Der Kapitän war mir sehr gewogen, er suchte mich jeden Morgen auf, um eine Weile mit mir zu plaudern, dabei erfuhr ich gelegentlich, dass er nebst freier Beköstigung ein Jahresgehalt von 25'000 Fr. beziehe. Ausser mit dem Kapitän und meinem Schlafkameraden, dem Spanier, verkehrte ich besonders viel mit einer englischen Familie, Namens Montgomery, welche wie ich nach Costarica reiste. Das Haupt der Familie besass dort grosse Ländereien und konnte mir sowohl über meinen Bruder, der ihm persönlich bekannt war, wie überhaupt über die Verhältnisse des Landes die erwünschten Aufschlüsse geben.

Am 16. Oktober kamen wir glücklich in San Thomas an. Diese Stadt, welche auf drei Hügeln erbaut ist, gewährt einen prachtvollen Anblick, die Einwohner dagegen machten auf mich einen um so unbefriedigenderen Eindruck, und es zeigte schon die äussere Erscheinung, namentlich der Neger, deutlich genug an, dass sie allen Lastern ergeben sind. Doch musste man so viel Schwarze einführen, weil die Weissen das Klima nicht ertragen konnten. Wir hielten uns denn eben des ungesunden Klimas wegen nur einen Tag in San Thomas auf und segelten auf einem kleineren Schiffe, das viel ruhiger ging, nach Haiti, einer Insel, deren prachtvolle Lage und Naturschönheiten aus unzähligen Reisebeschreibungen so bekannt sind, dass ich mich einer längern Schilderung wohl enthalten kann. Haiti ist sehr gebirgig und die Formation der Berge erinnert an unseren Jura. Die 1,5 Millionen Einwohner der beiden Staaten des gesamten San Domingo, das gerade 2,5 mal so gross ist als die Schweiz, sind meist Neger oder Mulatten. Auch an der grössten der englischen Antillen, an dem kaffee- und zuckerreichen Jamaica, machten wir einen kurzen Halt. Wir erfuhren dort, dass die im Verhältnis zu den Weissen überaus zahlreichen Neger (es kommen nach der neuesten Zählung auf 560'000 Schwarze nur 20'000 Weisse) auf der ganzen Insel sich empört und damit angefangen hätten, die Missionare und deren Familien umzubringen. Zur Strafe dafür habe der Gouverneur einstweilen ein halbes tausend Neger erschossen und hängen lassen. Da mir bekannt war, welche unmenschliche Grausamkeiten vorhergegangen waren, durch welche die Farbigen zum Aufstand gereizt worden, so konnte ich für keine von den beiden Parteien besondere Sympathien hegen,

sondern nur bedauern, dass unter solchen schrecklichen Szenen gewöhnlich die Unschuldigen, wie in diesem Falle die armen Missionare, leiden müssen. Natürlich blieben wir in dieser unglücklichen Gegend nicht länger als nötig.

Am 23. Oktober 1865 in der Frühe landeten wir in Colon (Aspinwall), also am amerikanischen Festland, an der Landenge von Panama. Colon ist anerkannt der ungesundeste und abscheulichste Ort der ganzen Erde. Die schreckliche Hitze, Fieber und Dysenterie rafften die Menschen dahin wie Fliegen. Die grössten Qualen aber, im Vergleich zu welchen die eben genannten Übel „nichts sind, noch weniger denn nichts“ verursachen die Millionenschwärme giftiger Insekten. Von ihrem Stich bedeckt sich der Körper mit Wunden, Pusteln und Geschwüren; der ganze Leib schwillt an und entzündet sich, unerträgliche Schmerzen verbannen jede Ruhe. Oft hat man den Verlust eines oder mehrerer Glieder zu beklagen, oft erfolgt der Tod. Zwar hat Ingenieur Armand Reclus, der mit anderen die Pläne behufs Anlegung des Lessep'schen Kanals ausarbeitete, im Jahre 1875 in seinem Berichte über die Expedition ein interessantes Kapitel veröffentlicht, das den Titel führt: „l'Isthme de Panama, ... son clima salubre, quoi qu'ait raconté la légende.“ Die Tendenz des Buches ist durch diese Überschrift deutlich genug gekennzeichnet. Indessen wird mir Herr Armand Reclus - seine Wahrheitsliebe übrigens in allen Ehren – nicht zürnen, wenn ich demjenigen, der seit Karl Ritters Tode der erste Geograph Europas ist und der zufällig die Ehre hat, Herrn Armand Reclus eigener leiblicher Bruder zu sein, mehr Glauben schenke. Und Elisée Reclus spricht sich denn in seiner grossen „Geographie universelle“ weniger schönfärberisch über die Gegend aus, auf welcher der Fluch der Schöpfung ruht.

Es ist demnach begreiflich, dass wir uns nur kurze Zeit in jener mörderischen Gegend aufhielten und uns beeilten, mit der Panama-Eisenbahn baldigst nach der Hauptstadt gleichen Namens zu gelangen. Die Panamabahn, welche durch Urwälder und meist durch sumpfiges Land führt, ist eines der merkwürdigsten Werke, welche die Menschen ausgeführt haben. Der Anblick dieser Bahn entschädigte mich reichlich für alle Beschwerden, welche ich auf der Reise bisher zu erdulden gehabt. Panama selbst, wo wir mehrere Tage auf die Ankunft der Post von New-York warten mussten, ist eine interessante Stadt, welche einst sehr gross und schön gewesen sein muss. Ihre Blüte und ihr Wohlstand wurde vernichtet in den grässlichen Kriegen der Boucaniers und Flibustier, deren staunenerregende kühne und wilde Taten zu Wasser und zu Land während des 17. und 18. Jahrhunderts gewiss manchem Leser bekannt sein werden. Jetzt liegt hier in Panama alles in Ruinen oder zerfällt vor unsern Augen. Zehn schöne Kirchen sind halb zerfallen und niemand legt Hand an, niemand will arbeiten.

Statt der früheren Paläste entstehen jetzt Negerhütten, wo diese traurigen Menschen halbnackt hausen. In der ganzen Stadt Panama ist keine einzige Fensterscheibe zu sehen, überall nur Jalousieläden.

Diesem Aufenthalt folgte eine schöne Fahrt auf dem Stillen Ocean, auf welchem es sich fahren lässt wie auf einem See; um so ungemütlicher war die Reise von Punta Arenas, dem Hafen von Costarica, nach der Hauptstadt San José. Man braucht zu dieser Reise, die man zu Pferde zurücklegen muss, 1,5 Tage. Von einer eigentlichen Strasse war keine Rede, die Pferde sanken oft bis an den Bauch in Morast, auch hatten wir ein halbes Dutzend reissender Ströme auf unseren durchschwimmenden Lasttieren zu passieren. Die Wälder sind allerdings prachtvoll; man sieht da Bäume, die an Höhe und Schönheit der Krone alles derartige in Europa weit übertreffen. In San José angelangt, sandte ich sofort einen Expressen zu meinem Bruder, um ihn von meiner Ankunft Mitteilung zu machen und ihn zu ersuchen, mich in San José abzuholen. Nach einigen Tagen kam die Antwort, er habe die Nachricht mit dem grössten, aber freudigsten Erstaunen vernommen, doch sei es ihm rein unmöglich, sofort zu meiner Begrüssung herbeizueilen, ich müsse mich einige Tage gedulden, sein Haus sei gegenwärtig ohne Dach, so dass er mich augenblicklich nicht empfangen könne, er werde sich jedoch beeilen, mit der Arbeit recht bald zu Ende zu kommen und er zweifle gar nicht daran, dass es mir bei ihm sehr wohl gefallen werde.

Während ich diese Antwort abwartete, hatte ich Zeit, mich von den Strapazen des langen Rittes zu erholen. Zwar behaupteten die Eingeborenen, die Strasse von Punta Arenas nach San José sei die beste in ganz Centralamerika, allein ich war nichtsdestoweniger so übel zugerichtet, dass ich mehrere Tage nur mit Mühe gehen konnte. Ein mir gegenüber wohnender europäischer Apotheker musste mir mit einer Salbe wieder zu der nötigen Haut verhelfen. Schon bevor die ganz vernünftige Antwort meines Bruders eingetroffen war, hatten die mich besuchenden Europäer von San José mir mitgeteilt, dass die Einwohner, wenn ihnen ein bedeutender Unfall zustosse, in der Regel zu meinem Bruder ihre Zuflucht nehmen, dass derselbe seine Kenntnisse in der Heilkunde mit Freuden und ohne irgend eine Entschädigung anwende und dass er überhaupt im ganzen Lande hoch angesehen sei und wegen seiner Wohltätigkeit und Uneigennützigkeit wie ein Heiliger verehrt werde.

Bis ich das Wiedersehen mit meinem lieben Bruder feiern konnte, hatte ich auch Veranlassung, mir Land und Leute näher anzusehen. Costarica, zu deutsch: die „reiche Küste“, ist eine der kleinsten centralamerikanischen Republiken und mit seinen 52'000 Quadratkilometern ungefähr um  $\frac{1}{4}$  grösser als die Schweiz, mit damals zirka 150'000 Seelen.

Den Grundstock der Bevölkerung bilden die Eingeborenen spanischer Abkunft, ein schöner Menschenschlag; ausserdem zählt man etwa 10'000 bis 12'000 wilde und zivilisierte Indianer, 1'200 Neger und 400 Chinesen. Von Europäern sind die Deutschen in der Stärke von zirka 400 vertreten. Der Rest besteht aus wenigen Schweizern, ziemlich vielen Franzosen, sodann aus Engländern und Nordamerikanern. Da an der Küste das Klima heiss und ungesund ist, wohnt die Grosszahl der Bevölkerung in den Hochtälern, wo sich die Städte San José und Kartago befinden. Letzteres liegt unter 10' nördlicher Breite und 5'000 Fuss über dem Meeresspiegel, also noch höher als Andermatt. Es ist die höchst gelegene Stadt und hat durch die schützenden Berge, die das Hochplateau einschliessen, eine Temperatur, die nie unter 12 bis 14 Grad Reaumur fällt und nicht über 18 bis 20 Grad im Schatten steigt. Kartago liegt an der Wasserscheide gerade in der Mitte zwischen dem grossen und dem atlantischen Ocean, die Entfernung beider Weltmeere von einander beträgt etwa 50 Stunden. Es wird dort nie kalt; infolge des tropischen Klimas gedeihen alle Pflanzen vortrefflich; der Aufenthalt ist den Europäern sehr zuträglich. Die Hauptstadt San José hat schon wärmeres Klima, da sie 1'000 Fuss tiefer liegt als Kartago, die Pflanzungen des Kaffeebaumes reichen nur bis in diese Höhe und beginnen auch erst bei 3'000 Fuss Höhe; da diese Pflanze einer gleichmässigen Temperatur und vieler Feuchtigkeit bedarf, so ist das Klima Kartagos schon zu rauh für sie.

Der Boden von ganz Costarica ist sehr produktionsfähig, die Humusschicht ist 1,5 bis 2 Meter dick; es sind alle Bedingungen vorhanden, um die grösste Fruchtbarkeit zu erzielen. In den Niederungen wird Cacao, Indigo, Zuckerrohr, Pfeffer usw. gebaut; in den höheren Regionen kommen beinahe alle europäischen Früchte und Gemüse fort, und zwar sind sie schmackhafter als in Europa. Dagegen gedeihen die Rebe, der Apfel- und Birnbaum nicht, weil sie dort fortwährend im Triebe bleiben, während diese Pflanzenarten jährlich einige Zeit der Ruhe brauchen; die zwei genannten Baumarten schiessen in Costarica auf wie Pappeln. Das Hauptprodukt des Landes ist der Kaffee. Das in den Pflanzungen angelegte Kapital soll bei regeltem Betrieb 15 bis 20 Prozent Gewinn abwerfen. Drei Vierteile der Bevölkerung sind beim Kaffeebau beschäftigt. Es wurden damals zirka 130'000 Zentner dieser Frucht jährlich ausgeführt; seither ist der Export noch bedeutend gestiegen.

Ein Teil der Bevölkerung treibt auch Viehzucht in grossem Massstabe; doch nicht wie bei uns; denn das Vieh wird das ganze Jahr im Freien gelassen. Die Landwirte besitzen meistens sehr ausgedehnte Güter; so lernte ich einen Herrn Iglesias kennen, der etwa 90'000 Jucharten Land sein eigen nennt, das sich von der Küste bis zur Höhe von 10'000 Fuss erstreckt, und auf welchem alle Gewächse vorkommen, von den tropischen bis zu denen, die in gemässigtem Klima gedeihen.

Der ärmste Mann ist imstande, sich einige Pferde halten zu können, denn da sie das ganze Jahr hindurch im Freien gelassen werden, so kostet ihr Unterhalt eigentlich gar nichts. Da die Wege nicht zum Fahren eingerichtet sind, so werden alle Reisen zu Pferde zurückgelegt, was auch schlechtgekleideten Leuten in den Augen des europäischen Fremdlings gewissermassen ein vornehmes Aussehen verleiht.

Über die Annehmlichkeiten der „besten Strasse von Centralamerika“ habe ich mich schon ausgesprochen. Es ist diese sogenannte Strasse, die von Punta Arenas am stillen Meere ausgeht, die einzige wegähnliche Bahn überhaupt, die nach den Städten führt. Die Entfernung vom Hafen bis San José beträgt zirka 25 Stunden, und da die Strasse, gegen welche z. B. die alte Hauensteinstrasse ohne grosse Übertreibung ein Asphalttrottoir genannt werden darf, nur während der trockenen Jahreszeit mit Sicherheit fahrbar ist, so können zwei starke Ochsen auf derselben nicht mehr als 12 Zentner hinaufführen, wozu fünf Tage erforderlich sind. Man arbeitete damals schon seit drei Jahren an einer Strasse nach dem Hafen Limon auf der atlantischen Seite, aber es beschlichen mich erhebliche Zweifel, ob sie in diesem Jahrhundert oder überhaupt jemals fertig werden würde. Diese grenzenlose Indolenz, Energielosigkeit und Versumpfung ist ein trauriges Erbteil der 300-jährigen spanischen Misswirtschaft. Es ist grauenhaft, bis zu welcher Verwahrlosung diese prachtvollen Länder Centralamerikas und der Antillen und ihre Einwohner durch die habsburgischen und bourbonischen Könige von Spanien heruntergebracht worden sind. Costarica ist ein reich gesegnetes Land; allein es fehlt an allen Kommunikationsmitteln; seit 200 Jahren liegt das Land im gleichen Zustand da. Vielleicht dass es sich in den letzten zwanzig Jahren etwas gebessert haben mag. Die Fortschritte in den mittelamerikanischen Freistaaten geschehen sehr langsam. Mexiko, das seit den Zeiten des kraftvollen und einsichtigen Benito Juarez materiell und intellektuell vorwärts strebt und mit der Vermehrung seiner Verkehrsmittel in abzusehender Zeit anfangen wird, ein wichtiges Wort auf dem Weltmarkte mitzusprechen, wird jedenfalls auf die Entwicklung seiner nachbarlichen Schwesterrepubliken von mächtigem Einfluss sein.

Einstweilen aber ist in Costarica Industrie und Gewerbstätigkeit beinahe unbekannt. Alle Bedürfnisse, wie Leinen-, Woll- und Baumwollwaren, Eisen- und Stahlwerkzeuge, Möbel usw. werden von Europa und den Vereinigten Staaten bezogen. Es arbeiteten damals zwei einzige Dampfmaschinen im ganzen Lande, eine in der Münze und die andere trieb die Maschinen einer kleinen mechanischen Werkstätte in San José. In dieser Werkstätte wurden hauptsächlich Maschinen für den Ackerbau, für die Kaffeereinigung und Walzwerke für die Zuckergewinnung angefertigt.

Die schönsten Wasserkräfte ganz nahe bei den Städten bleiben unbenützt. Der Rohzucker wird grösstenteils zur Branntweinfabrikation verwendet, ein Teil davon geht nach Europa, um dort in weissen Zucker umgewandelt zu werden und kommt dann veredelt wieder in sein Vaterland zurück, um zu sehr hohen Preisen verkauft zu werden.

Die wenigen Handwerker in den Städten, Schuhmacher, Schneider, Tischler, Sattler usw. sind meist Deutsche, die beinahe alle in wenigen Jahren vermögende Leute werden. Da die Natur die Eingeborenen nicht zur Arbeit zwingt, so sind sie im höchsten Grade arbeitsscheu. Auch bedarf man beinahe keine Kleider, da man sich nicht vor Kälte zu schützen braucht. Neun Zehntel der Eingeborenen gehen barfuss, sogar das Militär, was auf den verblüfften Europäer keinen besonders kriegerischen Eindruck hervorbringt. Die Häuser sind in der Regel nur einstöckig und ohne allen Luxus, an vielen sind gar keine Fensteröffnungen, die Türe dient zu allem. Die Nahrung ist leicht erhältlich, übrigens ist das Volk sehr genügsam. Hieraus erklärt es sich, dass man in diesem Schlaraffenland froh sein muss, überhaupt Arbeiter zu bekommen; der geringste Tagelöhner verdient 5 bis 6 Franken per Tag, während in Indien der Taglohn nur 50 bis 60 Cts. beträgt, freilich ein wahrer Hungerlohn.

Bekannt ist die würdevolle Höflichkeit der Spanier und ihr Selbstgefühl, in welchem sich der ärmste Landstreicher, der heute nicht weiss, woher er morgen die Zwiebeln, sein gewöhnliches frugales Mittagmahl, nehmen soll, für einen Hidalgo hält. Dies hat sich auch auf ihre amerikanischen Volksgenossen vererbt. Jedermann aus dem Volke, selbst der ärmste Bettler, wird in Costarica mit „Euer Gnaden“ angeredet, was lebhaft an Wien erinnert, wo der Fremdling auf die Meldung der Hausfrau, der Herr von Pimpelhuber oder von Mehlmayer wünsche den gnädigen Herrn zu sprechen, schleunigst die letzte Hand an seine Toilette legt, um den vornehmen Besuch zu empfangen und dann höchst erstaunt ist, wenn sich im nächsten Augenblick der angemeldete Adelige als der benachbarte Schuhflicker entpuppt, welcher gekommen ist, um dem neuen Bewohner der Kaiserstadt seine Dienste anzubieten.

Die Costaricaner sind im allgemeinen sehr gutmütig und äusserst tolerant gegen Fremde und Andersgesinnte. Der Diebstahl ist beinahe unbekannt. Die sonstigen sittlichen Zustände sind sehr lobenswert und jedenfalls besser als in europäischen Ländern, auch macht Costarica in dieser Beziehung eine grosse Ausnahme gegenüber den anderen centralamerikanischen Republiken, Guatemala, Nicaragua, Honduras und San Salvador, was man häufig damit erklärt, dass fast keine Neger im Lande sind.

Die katholische Religion ist die Religion des Landes. Freilich weicht die Art ihrer Ausübung von der bei uns üblichen ziemlich ab. Eine Stunde vor Beginn des Gottesdienstes wird auf dem Platze vor der Kirche ein furchtbarer Spektakel veranstaltet. Petarden werden geworfen, Raketen steigen, eine grosse Trommel wird dazu geschlagen, mehrere kleine begleiten, und in den Rummel hinein ertönt der Schall der Glocken, welche die Schnur des Messmers in Bewegung setzt. Die Kirchen haben nämlich in der Regel keine Türme, sondern es ist einfach ein hölzernes Gestell angebracht, eine Art Galgen, an welchem die Glocken befestigt sind: an jedem Schwengel ist eine Schnur angebunden, an welcher der Sigrüst zieht und so den Spektakel vollständig macht. Sind nun die Gläubigen in die rechte feierliche Sonntagsstimmung gebracht, so geht's in die Kirche. Da in derselben keine Stühle vorhanden, so liegen und knieen die Frauen abwechselungsweise am Boden und einige wilde Musiker spielen fidele Hopsen und Walzer, während der Priester die Messe liest.

Interessant ist auch der Anblick eines Marktes, der in San José alle Samstage und in Kartago jeden Donnerstag stattfindet; ja es ist für einen Europäer wohl das Interessanteste, da nichts so sehr geeignet ist, ihn das Land, seine Produkte, die Typen seiner Bewohner und deren Charakter und Sitten, alles in einem Bild vereinigt und kaleidoskopisch an dem beobachtenden Auge vorübergehend, kennen zu lernen. Hunderte von Männern, Frauen und Mädchen kommen da auf hübschen kleinen Pferden geritten und bieten auf dem Marktplatze, der ungefähr zwei Jucharten gross ist, und in den benachbarten Strassen ihre Waren zum Verkaufe dar. In der Nähe der Städte gibt es kleinere Bauern, die einen Viehstand von vier bis fünf Stück haben und die Milch alltäglich nach der Stadt liefern, gewöhnlich durch berittene Mädchen, welche dieselbe in zwei kleinen Fässchen mitführen. An den Markttagen bringen diese Bauern, sowie die aus den obern Regionen, auch Butter und Käse zum Verkauf. Wie schon früher angedeutet, liegt sonst die Viehzucht in den Händen von reichen Leuten, die ihre 300 bis 500 und mehr Stück im Freien halten. Das ganze Geschäft besteht darin, dem Vieh monatlich zweimal Salz zu geben und zu untersuchen, ob dasselbe keine Wunden erhalten hat. Das junge Vieh bleibt bei den Kühen, bis es ein Jahr alt und wird dann gewöhnlich dem Metzger verkauft. Ein einziger Mann genügt, um diese grosse Anzahl von Vieh zu besorgen, da nicht gemolken wird; wenn das Vieh fett ist, so kommt es nach San José oder Kartago auf den Markt.

Ausser den Produkten der Viehzucht sieht man auf den Märkten Cacao, Vanille, Indigo, Baumwolle, Salz, Cocosnüsse und alle erdenklichen Früchte; ferner lebende Tiere, nämlich Papageien, Affen, junge Tigerkatzen, Faultiere, Schlangen, was alles von den Bewohnern der Küste ausgestellt wird.

Die Bewohner der obern Regionen bringen Kartoffeln, Weizen, Gerste, Bohnen, Bananen, Orangen, Zitronen, Kaffee, Tee usw., besonders auch viele sehr schöne, kleine Pferde. Da sind denn die vielen Hunderte von sonderbaren Leuten beieinander; was sie da miteinander treiben und wie sie es anfangen, die einen, möglichst teuer zu verkaufen, die anderen so billig als möglich zu kaufen, das freilich haben auch diese Märkte mit allen Märkten der Welt gemeinsam. Doch will ich mich beeilen hinzuzufügen, dass man hier nicht ein unschönes Wort hört. Alles geht - ein sonderbarer Gegensatz zu dem spektakelhaften Gottesdienst - mit der grössten Ruhe, leise und anständig zu. Die vielen schönen, frischen Mädchen, mit Zähnen so weiss wie Elfenbein, bieten mit Freundlichkeit ihre Ware an, und es kommt nicht selten vor, was man auch schon auf europäischen, ja sogar auf schweizerischen Märkten beobachtet haben will, dass Käufer länger vor der schmucken, reizenden Verkäuferin stehen bleiben, als es der Ankauf der Ware eigentlich erfordert hätte.

Die noch wild lebenden Indianer kommen in der Regel nur bis Kartago und bringen Früchte, selbstgefertigte Trinkgefässe, selbstgeflochtene Schnüre und verschiedene Arten von wilden Tieren zum Verkauf. Diese wilden Figuren zu betrachten ist besonders interessant. Damit auf dem Markte nichts fehle, gehen immer einige Priester auf und ab, die den Segensbedürftigen gegen eine bescheidene Entschädigung ihren Segen erteilen.

Die Regierungsform ist die republikanische, der Präsident wird durch das Volk für drei Jahre gewählt. Dieser ernennt seinerseits wieder die Minister und ist mithin innerhalb der von der Kammer erlaubten Grenzen vollständig Herr und Meister. Costarica ist, obschon der kleinste der mittelamerikanischen Freistaaten, weitaus am besten regiert. Direkte Abgaben werden gar keine entrichtet; der Staat braucht zur Bestreitung seiner Ausgaben zirka fünf Millionen Franken und diese erhält er durch den sehr hohen Eingangszoll und durch das Tabak- und Branntweinmonopol. Handel und Gewerbe sind geschützt, was die handeltreibenden Nationen auch anerkannt haben, denn es residieren Gesandte und Konsuln aus aller Herren Länder in San José. Die Schweiz hatte noch keinen Vertreter, da sich damals im ganzen nicht 20 Schweizer im Lande aufhielten.

Ich hatte Gelegenheit, die meisten Ausländer von Auszeichnung kennen zu lernen, darunter den Münzdirektor, Herrn Witting, Dr. von Franzius, Riatte, den Gesandten der Vereinigten Staaten, Lahmann, den Konsul von Bremen, Knörr, den Konsul von Preussen und Hamburg und so fort. Auch wurde ich mit vielen Eingeborenen bekannt. Einer derselben, der schon erwähnte Herr Iglesias, welcher einen grösstenteils noch unangebauten Güterkomplex von

600 Cavalleries (1 Cavallerie = 75 Manzas, 1 Manza = 2 Jucharten), also von 90'000 Jucharten besitzt, hat die Schweiz bereist und auf seinem Land ein Dorf erbauen lassen, das er Neu-Helvetia nannte.

Er, wie fast alle Costaricaner, haben eine ungemaine Verehrung für die Schweiz, ihre Bewohner und ihre Institutionen. Jeder Schweizer wird gut aufgenommen, und die Regierung hat mir wiederholt zugesichert, dass sie keine Opfer scheuen würde, um schweizerische Ansiedler zu erhalten, sie ziehe dieselben allen andern Nationen vor. Diese grosse Achtung und Verehrung für die Schweiz ist vorzüglich der Anwesenheit der Herren Gebrüder Joos von Schaffhausen zu verdanken, welche beide, Nationalrat Dr. Wilhelm Joos und Regierungsrat Dr. Emil Joos, sich als Ärzte jahrelang in Centralamerika aufgehalten und sich einer grossen Achtung und Beliebtheit zu erfreuen hatten.

Die Spitzen der Costaricanischen Behörden hatten sich in den Kopf gesetzt, ich sei eine wichtige und interessante Persönlichkeit, und so kamen denn die Minister einer nach dem andern, das Wundertier anzusehen und zu hören. Ich musste von früh morgens bis nachts Audienz erteilen, so dass ich mit vielen angesehenen Männern, worunter der Präsident, viele Senatoren und eine Anzahl Privatleute, bekannt wurde. Der damalige Präsident, Herr Dr. Castro, hatte die Absicht, zwei seiner Söhne nach Zürich auf das Polytechnikum zu schicken und ersuchte mich deshalb, ihm die nötigen Notizen zu senden. Es wurden mir Propositionen aller Art gemacht, und die Regierung wollte mir eine Jahresbesoldung von 10'000 Piastern garantieren (1 Piaster gleich 5 Franken).

Die Regierung von Costarica war damals mit einer grossen Gesellschaft in New-York wegen Erstellung einer Eisenbahn quer durch das ganze Land von einem Meere zum andern in Unterhandlung. Es war vorauszusehen, dass diese Bahn, als grosse Transitlinie, sicher 15 - 20 Prozent abwerfen würde. Zahlte doch die Panamabahn ihren Aktionären regelmässig 35 Prozent. Falls die Unterhandlungen mit genannter Gesellschaft nicht zum Abschluss kämen, beabsichtigte die Regierung, den Herren Gebrüder Joos und mir den Auftrag zu erteilen, in Deutschland und der Schweiz Beteiligung zu diesem Unternehmen zu suchen. Das nötige Land stellte die Regierung zur Verfügung und ausserdem noch grosse Güterkomplexe, ebenfalls gratis, und garantierte mindestens acht Prozent Zins. Da erst durch einen Schienenweg das Land von der atlantischen Seite erreichbar ist, so würde mit dem Zustandekommen eines solchen Verkehrsmittels den schweizerischen Auswanderern die beste Gelegenheit geboten worden sein, sicher unterzukommen.

Gerade der Mangel an Kommunikationsmitteln nebst der dadurch bewirkten Unverwertbarkeit des natürlichen Bodenreichtums, sowie dem ebenfalls damit zusammenhängenden hohen Zinsfusse, war der leidige Faktor, welcher mich bestimmte, in einer kleinen Broschüre, welche ich nach meiner Rückkehr im Jahre 1866 herausgab, meine Landsleute einstweilen vor der Auswanderung nach Costarica zu warnen, obschon es eines der schönsten und fruchtbarsten Länder der Erde ist.

Mitte November 1865 endlich konnte ich von San José abreisen, zunächst nach dem schon öfter erwähnten 5'000 hoch gelegenen Kartago, bis wohin die Strasse relativ gut war. Der zwölfstündige Ritt jedoch von Kartago nach Turalva, einer schönen, dem Aufenthalt meines Bruders zunächst gelegenen Ortschaft, war ausserordentlich beschwerlich. Die Landschaft selbst ist wunderschön und zu vergleichen mit dem Weg von Interlaken nach Grindelwald. Aber der Weg ist entsetzlich steil und führt fortwährend dachjäh entweder bergauf oder bergab, dann wieder durch tiefen Morast. Flüsse und Bäche sind in Menge zu durchreiten. In Turalva blieb ich bei einem Deutschen, Namens Piper, über Nacht, wobei ich einen Begriff bekam von einer centralamerikanischen Hacienda, Rancho genannt. Alles logiert bunt durcheinander, Männer, Frauen, Kinder, Peonen (Eingeborne), Hunde, Katzen, Schweine und Hühner in lieblicher Eintracht und Friedfertigkeit !

Am folgenden Morgen begab ich mich in Begleitung eines Peonen und eines Maultieres, das mein Gepäck trug, zu Fuss nach Guayabo, dem Wohnort meines Bruders, nach dem dort vorbeifliessenden Fluss so genannt. Auch hier dachjäh, steile Pfade durch den Urwald, abwechselnd mit tiefen Morästen. Bald konnte ich vor Erschöpfung nicht mehr weiter. Zum Glück hatte ich Cognac und Biscuit bei mir, was meine Lebensgeister wieder etwas auffrischte. Als meine Erschöpfung und Verzweiflung den höchsten Grad erreicht hatte, kamen plötzlich vier Hunde dahergesprungen. Der Peone lachte und rief: „Vostro hermano es aqui.“ (Ihr Bruder ist angekommen). Und so war es denn auch. In wenigen Minuten lagen wir uns in den Armen, und so gross meine Erschöpfung soeben gewesen, so war ich durch dieses Wiedersehen derart freudig erregt, dass ich von Stunde an keine Müdigkeit mehr verspürte. Umsomehr als ich bald bemerken konnte, dass der Gemütszustand meines Bruders ein recht befriedigender war, und er sich auch körperlich trotz den unendlichen Strapazen, die er durchzumachen gehabt, zum Verwundern gut konserviert hatte.

Sein Rancho umfasste zirka 1200 Jucharten des besten Landes, in der besten klimatischen Region, geeignet zur Anpflanzung aller Landesprodukte. Sein Viehbestand war schön und von

beträchtlicher Anzahl. Doch verstand er es nicht recht Geschäfte zu machen, so dass er sein Vieh immer zu billig verkaufte. Der grösste Fehler war, dass er keine eigene Familie oder sonst Gesellschaft hatte, mit der er sich hätte unterhalten oder aufheitern können. So lebte er auf seinem Rancho mitten im Walde, wie ein Einsiedler. Hätten sich einige Schweizer bei ihm niedergelassen, er und sie wären binnen kurzem reiche Leute geworden. Da er nicht zu bewegen gewesen war, eine Köchin zu sich zu nehmen, so kochte er sogar selbst. Man kann sich daher denken, dass ich während meines beinahe dreiwöchentlichen Aufenthaltes in Guayabo in kulinarischer Beziehung nicht sehr verwöhnt wurde.

Ich tat mein möglichstes, um meinen Bruder zur Rückkehr nach der Heimat zu bewegen, was er aber des Bestimmtesten ablehnte. So blieb mir nichts anderes übrig, als ihm wenigstens die Zeit meines Aufenthaltes bei ihm möglichst angenehm und heiter zu machen. Mitten im amerikanischen Urwalde sangen wir häufig abends zusammen und waren fidel und guter Dinge. Freilich störte uns hie und da ein Löwe (Puma), der ganz nahe zum Hause kam und uns eines Abends ein Schwein und August's getreuen Hund Carmiola tötete. Wir machten sofort Jagd auf den frechen Burschen, indem wir uns mit guten Messern und ausserdem noch mit meines Bruders altem verrostetem Gewehre bewaffneten. Der feige Räuber riss aber eilends aus. Vermutlich aus Angst vor unserem Gewehr ! Die drei Wochen vergingen im Fluge, und ich musste mich von August verabschieden.

Nach San José zurückgekehrt, benützte ich den Monat Dezember zu Ausflügen, um Land und Leute kennen zu lernen und pflog mit dem Minister des Auswärtigen und anderen Staatsmännern Unterhandlungen, deren Gegenstand verschiedene kommerzielle und technische Projekte bildeten. Das Weihnachtsfest feierte ich - diesmal ohne Schnee und in der ärgsten Sonnenhitze - teils bei der englischen Familie Montgomery, mit welcher ich die Seereise von England aus gemacht hatte, teils mit einigen Deutschen, für welche ich vermittelst einer Zeder einen Weihnachtsbaum herstellte. Das war ein Jubel und eine wahrhaft rührende Freude ! Wie begeistert die jungen Leute, die von sich aus zufällig nicht auf diesen Gedanken gekommen wären, von jener Weihnachtsfeier nach Hause schrieben, geht am besten daraus hervor, dass mehrere Jahre später der Bruder eines der Teilnehmer jener improvisierten Christfeier meinen in Tübingen studierenden Sohn eigens aufsuchte, um ihn zu fragen, ob er etwa mit dem Ingenieur Riggenbach verwandt sei.

Da es in San José in der Weihnachtszeit etwa so heiss war, wie bei uns im Monat Juli, so musste ich mir als Christgeschenk für mich selbst einen Strohhut kaufen, in meinem Filz hielt ich es nicht mehr aus.

Der Winter war nämlich hereingebrochen, der mit Dezember beginnt und etwa drei bis vier Monate dauert. Er besteht dort zu Lande darin, dass es während dieser Zeit fast gar nicht regnet, so dass an vielen Orten das Gras und auch die Blätter einiger Bäume vor Hitze verwelken. Sonst ist in der Temperatur beinahe gar kein Unterschied zwischen Winter und Sommer, nur dass im Winter wegen des Regenmangels die Hitze um so lästiger empfunden wird. Während der acht Sommermonate regnet es täglich, aber jeweils nur etwa zwei Stunden lang. Ich erfreute mich während der ganzen Zeit der besten Gesundheit, nur war mein Puls von regelmässig 65 bis 70 in der Schweiz auf regelmässig 100 gestiegen.

Am 6. Januar 1866 ritt ich wiederum von San José nach Kartago, um meinen Bruder zu erwarten, mit dem ich hier eine letzte Zusammenkunft vor meiner Abreise nach Nordamerika verabredet hatte. In diesem um 1'000 Fuss höher als das 4'000 Fuss hohe San José gelegenen Städtchen lernte ich so recht die Eigentümlichkeiten eines Landes kennen, das auf eng begrenztem Gebiete in unvermitteltem Übergange die verschiedensten Klimate aufzuweisen hat. Allerdings bietet unsere Schweiz, aber entfernt nicht in so drastischer und extremer Weise, ein ähnliches Bild dar. In der Julihitze der Hauptstadt kaufte ich mir schleunigst einen Strohhut, und in Kartago war es um diese Zeit vorübergehend so empfindlich kühl, dass ich zwei Röcke sehr wohl ertragen konnte. Kartago ist rings von prachtvollen Bergen umgeben, und ganz in der Nähe befinden sich noch Indianerdörfer. Ein Herr Lachner, Sohn und Neffe des berühmten musikalischen Brüdertrifoliums Franz, Ignaz und Vinzenz, machte mir hier die Honneurs. Die Zeit verging unter genussreichen Exkursionen sehr rasch und die Stunde schlug, wo ich von meinem lieben Bruder wieder Abschied nehmen sollte. Es war ein Abschied für immer ! In San José kaufte ich ihm allerlei Gerätschaften und Geschirre, kurz alles, dessen er für seine Wirtschaft benötigte, auch wurde sein Gewehr in brauchbaren Zustand gesetzt. Aus der Schweiz sandte ich dann meinem Bruder einen Neffen, wohl ausgerüstet mit Wolldecken, Kleidern, Schreiner- und Schlosserhandwerkszeug, der ihm beistehen und ihn pflegen sollte. Aber beide sind nach wenigen Jahren gestorben.

Nach einem viermonatlichen Aufenthalt in Costarica reiste ich nach Nordamerika ab. Mein erster Plan war, den Weg über den stillen Ocean und Californien zu nehmen. Es wurde mir dies aber gänzlich abgeraten als zu gefährlich, da damals die Indianer gar übel hausten. So beschloss ich denn, die mir als interessanter bezeichnete Route über New-Orleans den Mississippi hinauf nach New-York einzuschlagen. Aber auch diese Absicht sollte mir vereitelt werden, da die Cholera sehr stark in Westindien grassierte, und ich auf der Fahrt nach New-Orleans mehrere Tage hätte in Havanna verweilen müssen.

So gerne ich Cuba kennen gelernt hätte, so schien es mir unter diesen Umständen das geratenste, von Colon aus direkt nach New-York zu segeln. Ich begab mich also von San José über Punta Arenas und Panama nach Aspinwall, um mich dort einzuschiffen.

Da ich mich längere Zeit auf der Landenge von Panama und deren Umgebung aufgehalten, so konnte ich mir über die Ausführung eines Kanals von einem Ocean zum andern eine Meinung bilden.

Schon der Bau der Eisenbahn von Aspinwall nach Panama war mit ganz ausserordentlichen Schwierigkeiten verknüpft, namentlich wegen des mörderischen Klimas, das tausende von Arbeitern hinraffte und dem sogar die Neger und Chinesen nicht widerstehen konnten, indem sie vom Fieber und den Insektenstichen so litten, dass man stetsfort frische Leute musste kommen lassen.

Die Erstellung der Eisenbahn jedoch war ein Kinderspiel gegenüber derjenigen eines Kanals; einmal sind die technischen Schwierigkeiten ganz ausserordentliche, selbst in einem gesünderen Klima, in dem Durchstiche zu machen sind in einer Höhe von 70 bis 80 Metern auf eine Länge von mehreren Kilometern. Dann steigt das Wasser in dem Flusse Chagner oft in kurzer Zeit so stark, dass man ihn kaum wird benützen können, um ihn als einen Teil des Kanals zu verwenden, wie man gehofft hatte. Allein die Hauptschwierigkeit besteht in der grossen Hitze und dem mörderischen Klima; die gesündesten jungen europäischen Ingenieure und Arbeiter erliegen in wenigen Monaten dem Fieber und anderen Krankheiten.

Die Kosten des Kanals waren anfänglich zu 600 Millionen veranschlagt, nun sind bereits 1500 Millionen ausgegeben und noch ist nicht der dritte Teil der Arbeit vollendet. Wer soll die übrigen noch nicht zu berechnenden Millionen geben? Aller Wahrscheinlichkeit nach werden die Vereinigten Staaten von Nordamerika den Riesenbau vollenden und dabei annehmen, dass alles bisher eingelegte Kapital als verloren anzusehen sei. Es erscheint mir unwahrscheinlich, dass das Riesenwerk, das so grosse Vorteile bieten würde, unvollendet bleibt.

Von Aspinwall (Colon) aus nach einer achttägigen Fahrt in New-York angekommen, fühlte ich sehr deutlich den Unterschied der Klimaverhältnisse. In Colon stand das Thermometer auf 85 bis 90 Grad Fahrenheit und in New-York auf 8 Grad Celsius unter Null. Ich hatte nichts Eiligeres zu tun, als meinen Panamahut mit einer Pelzmütze zu vertauschen.

Von New-York aus machte ich eine Rundreise, die mich über Philadelphia, Washington, Baltimore, Pittsburg, Buffalo, die Seen, den Niagarafall, Albany und längs dem Hudsonfluss wieder zurück nach New-York führte.

Da diese Städte und Gegenden durch unzählige Reisebeschreibungen und Berichte in Büchern und Zeitschriften genügend bekannt sind, so kann ich mich einer ausführlichen Schilderung der grossartigen Naturschönheiten des Landes, sowie einer Aufzählung der herrlichen architektonischen Denkmäler und der Staunen und Bewunderung erregenden industriellen und technischen Leistungen um so eher enthalten.

In Washington wohnte ich gerade gegenüber dem Kapitol, einem der imposantesten Bauwerke, die ich je gesehen. Von der Spitze des Domes aus genoss ich eine herrliche Fernsicht über das weite Land, über den Potomac und die Schlachtfelder des eben beendigten Bürgerkrieges. In meinem allerliebsten Hotel „Casparis Hause“, das einem Graubündner dieses Namens gehörte, der hier sein Vermögen gemacht hatte, war ich sehr gut aufgehoben. Ich hatte da auch Gelegenheit, den bekannten General Sherman zu sehen, der einige Tage nach mir ankam. Besonders interessierte mich natürlich das Patent Office, in welchem die Zeichnungen und Modelle aller Patente, die bisher in Amerika genommen wurden, aufbewahrt sind.

Eine sehr interessante Bekanntschaft machte ich in der Person des „Entdeckers und ersten Pioniers von Californien“, des berühmten Generals Suter, der sich schon einige Monate mit seiner Familie in Washington aufhielt, um beim Kongress seine Rechte geltend zu machen. Er verlangte für sein verlorenes Eigentum, das in unermesslichen Ländereien bestand, die gebührende Entschädigung. Wie er mir sagte, hatte er damals begründete Hoffnung, etwa 1 Million Dollars zu erhalten. Suter war gebürtig von Rünenberg (Baselland) und wohnte später in Kandern bei Basel, wo sein Vater Angestellter der Papierfabrik war. Er selber war in Basel zum Kaufmann gebildet worden und hatte sich dann in Burgdorf etabliert. Der Sturz seines Geschäftes bewog ihn 1834 zur Auswanderung nach Amerika, wo er ein ungeheures Vermögen sich erwarb. Doch wurde die Entdeckung des kalifornischen Goldreichtums, welche sich auf seinem Terrain vollzog, und welche ihm grossen Ruhm eintrug, in finanzieller Hinsicht sein Ruin. Durch Betrug und Gewalt der Goldgräber verlor er den grössten Teil seines Besitzes, und die Vereinigten Staaten wollten ihm gutwillig keine Entschädigung ausweisen. Der General, welcher (geb. 1802) damals ein 63-jähriger, aber noch sehr rüstiger Greis mit schneeweissen Haaren war, machte auf mich den besten Eindruck. Er sprach noch so gut „Schwyzerdütsch“ und trat so bescheiden und einfach auf (den Yankees gegenüber vielleicht

zu bescheiden!), als ob er die Schweiz erst verlassen hätte. Nach Aussage seiner näheren Freunde, die seine Verhältnisse genau kannten, besass er damals immer noch eine jährliche Rente von Ca. 30'000 Fr., was freilich, da der Wert des Geldes geringer ist, als bei uns, nur etwa einem Jahreseinkommen von 6'000 bis 7'000 Fr. in der Schweiz entspricht. Suter hatte seine Frau und zwei seiner Grosstöchter bei sich, welche letztere er bei seinem beabsichtigten Besuche im alten Heimatland in einer Pension unterbringen wollte.

Es ist bekannt, dass der amerikanische Kongress den Hoffnungen oder vielmehr den berechtigten Ansprüchen des Generals nicht gerecht wurde. Suter musste sich mit dem Troste, als Ehrenmann in ganz Amerika und Europa in bestem Ansehen zu stehen und mit dem historischen Ruhme begnügen, der erste Pionier Californiens gewesen zu sein und der Zivilisation dieses jetzt so blühende Land erschlossen zu haben. Von der Ausdehnung Californiens kann sich der Leser einen Begriff machen, wenn er sich vergegenwärtigt, dass in seine Ländermasse, soweit sie den Vereinigten Staaten gehört, ganz abgesehen von der mexikanischen Halbinsel, sich das ganze Königreich Preussen in seinem gegenwärtigen Umfang, samt Baden und der Schweiz hineinstecken liesse.

Die Deutschen und Schweizer, die in Nordamerika ihrer Abstammung nach nicht unterschieden werden, waren im ganzen Lande in grosser Zahl anzutreffen, und obschon ich die Auswanderungsziffern kannte, wunderte ich mich doch über das nach den verschiedensten Richtungen sich manifestierende Hervortreten des Deutschtums. In New-York gab es damals 150'000 Deutsche und Schweizer, jetzt nach 20 Jahren zählt die Riesenstadt unter 1'200'000 Einwohnern die doppelte Zahl, nämlich 300'000 Deutsche allein. Philadelphia, die zweitgrösste Stadt, hatte 30'000 usw. Je mehr ich nach dem Westen kam, desto mächtiger und zahlreicher trat das deutsche Element hervor und es befestigte sich in mir die Überzeugung, dass in wenigen Jahrzehnten die deutsche Sprache im Westen die herrschende sein werde. Die Hauptpunkte sind Chicago (jetzt über 500'000 Einwohner) und St. Louis (über 350'000 Einwohner).

Die protestantische Religion ist die vorherrschende, doch findet auch die altherwürdige katholische Konfession ihre vollkommenste Berechtigung und wird dort auf die würdigste Weise ausgeübt, nicht nach halbheidnischem Gebrauch unter unwürdigem Spektakel, was mich in Centralamerika halb geärgert, halb belustigt hatte. In den letzten zwei Jahrzehnten hat sich die katholische Konfession in aller Stille in unerhörter Weise ausgedehnt und verbreitet. Kirchen, Kapellen, Klöster, Bistümer wuchsen aus dem Boden heraus.

Die geistlichen Anstalten haben die beträchtlichsten Besitztümer, hauptsächlich in Grund und Boden erworben und ohne viel Geräusch eine erstaunliche Propaganda entfaltet, deren Grösse und Umfang auch den Gebildeten bei uns ganz unbekannt ist.

Da ich Empfehlungen des Bundesrates an die schweizerischen Konsuln in allen bedeutenden Städten hatte, so fand ich überall sehr gute Aufnahme und wurde auf diese Weise mit vielen Schweizern bekannt, die daselbst etabliert sind. Viele habe ich kennen gelernt, die schon seit dreissig und mehr Jahren in Amerika leben und die sich alle grosse Vermögen erworben haben. Ferner traf ich eine beträchtliche Anzahl Männer an, die früher in Karlsruhe und in Olten unter meiner Leitung gearbeitet hatten und fand unter denselben keinen, der nicht mit seiner Lage vollkommen zufrieden gewesen wäre, einzelne waren sogar vermögende Leute geworden.

Das Leben und Treiben in den Vereinigten Staaten machte auf mich, im Gegensatz zu den eben verlassenen heissen Ländern, einen mächtigen Eindruck. Ich sah, dass da die Bevölkerung, statt indolent und träge die Gaben der Natur verwahrlosen zu lassen und in den Tag hineinzuleben, wetteifert in tüchtiger Arbeit, dass damals die Amerikaner uns und selbst den Engländern weit voraus waren in den Zweigen der industriellen Tätigkeit, und dass geordnete Verhältnisse und ausgedehnte, gute Verkehrsmittel (damals betrug die Länge der Eisenbahnstrecken 8'000 Wegstunden) dem strebsamen Manne die Gewähr zum Fortkommen bieten. Vor allem imponierte mir die zähe Ausdauer und Energie des Yankee, der sich vom bestimmten Ziel nicht abbringen lässt. Und wenn ich damals in der schon zitierten Broschüre die bedingte Warnung vor der Auswanderung nach Centralamerika ergehen liess, bedingt hauptsächlich durch den Mangel an allen und jeden Verkehrsmitteln, so konnte ich mit gutem Gewissen der schweizerischen Auswanderung als erstrebenswertes Ziel die Vereinigten Staaten anempfehlen. Damals konnte ich mit Recht Nordamerika als das Land der Zukunft, als „das Paradies der armen Leuten“ bezeichnen.

Freilich haben sich seither die Verhältnisse bedeutend geändert. Und wer nicht von vorneherein sichere verwandtschaftliche oder geschäftliche Anhalts- und Stützpunkte jenseits des Ozeans hat, dem ist jetzt die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten ebenso dringend zu widerraten, als sie ihm vor zwanzig Jahren zu empfehlen war.

Meine amerikanische Reise fand ihren Abschluss in einer abscheulichen Überfahrt, so abscheulich, dass die Mehrzahl der Passagiere, worunter auch ich, beim ersten europäischen Hafen, in der Bretagne, das Schiff verliess und dankbaren Herzens zur Fortsetzung der Reise den Landweg benützte.

Am 1. Mai 1866 traf ich wohlbehalten daheim an. Die guten Oltener begrüsst mich mit der Nachricht, dass ich während meiner Abwesenheit in den Solothurnischen Kantonsrat gewählt worden sei. Ich konnte natürlich nichts anders als diese ehrenvolle Wahl annehmen und stand so unmittelbar nach der grossen Reise wieder mitten drin im heimatlichen Leben und Treiben.

## VII. DAS BERGBAHNSYSTEM

Die Erfindung des Bergbahnsystems verdankt ihren Ursprung meinen Erfahrungen, die ich als technischer Chef des Betriebes der Schweizerischen Centralbahn zu sammeln in der Lage war. Wir machten nämlich beim Betrieb der Bahn durch den Hauenstein-Tunnel, welche bis 26 o/oo Steigung hat, sehr missliche Erfahrungen. Bei der starken Steigung zwischen Olten und Läfelfingen und namentlich im Tunnel, kann das Gleiten der Räder auf den Schienen selbst durch das Streuen von Sand nicht immer behoben werden. Um diesem Übelstande abzuhelpen, sann ich auf allerlei Mittel und kam dabei auf den Gedanken, dass eine Abhilfe nur zu erlangen sei mittelst einer Zahnstange, in die ein Zahnrad eingreift. Sofort stand mir aber auch klar vor Augen, dass vermittelst dieser Konstruktion gewiss auch wesentlich grössere Steigungen sich leicht würden überwinden lassen.

Ich zögerte nicht, kleine Modelle einer solchen Bahn zu konstruieren und allen mich besuchenden Technikern zu zeigen, zumal Herr Professor Dr. Culmann vom Zürcherischen Polytechnikum, der in der Hauptwerkstätte Olten öfters Proben mit andern Erfindungen anstellen liess, mich in meinen Gedanken sehr bestärkte. Freilich fanden meine Ansichten nicht allenthalben die gleiche Anerkennung, und je mehr ich mit meinen Plänen und Modellen herumreiste, um so mehr wurden mir die Schwierigkeiten der Ausführung vorgestellt. In der Schweiz wollte jedenfalls niemand etwas von der Sache wissen. Da hatte ich, um die technischen Fachmänner und Behörden für meine Ideen zu gewinnen, schon ein Ausländer sein müssen, und als ich, hoffend ausserhalb meines Vaterlandes eher als ein Prophet angesehen zu werden, mit meinen Modellen nach Stuttgart zu einer dort stattfindenden Ingenieur- und Architektenversammlung reiste, so ging es mir auch nicht besser. Meine deutschen Freunde schüttelten den Kopf und sprachen untereinander mit Bedauern es aus, der gute Rigggenbach sei ein Narr geworden. Zwar wurde ich einstweilen noch nicht in einer Anstalt versorgt, wie vor etwa 280 Jahren der arme Salomon de Caus, der Pfadfinder der Dampfmaschine, aber ich wurde doch wenigstens vielfach mit mitleidigem Achselzucken angesehen.

Wie ein Sonnenstrahl erhellte dieses Dunkel ein prophetisches Wort des schweizerischen Generalkonsuls in Washington, Herrn John Hitz. Dieser wackere Mann war bei Anlass eines Besuches in der Schweiz, aus welcher er ja gebürtig ist, auch nach Olten gekommen, und als ich nun auch ihm, wie allen Besuchern meines Bureaus, die Bergbahnmodelle vorwies, rief er aus: „Well, Mr. Rigggenbach, Sie bauen eine Eisenbahn auf die Rigi !“

Damit war meinen bisherigen, mehr theoretischen Studien und Plänen zum ersten Mal ein praktisches Ziel gegeben. Auch machte mir das Wort des trefflichen Mannes Mut, meine Ideen immer weiter zu verfolgen und auf eine immer sorgfältigere Verbesserung der Pläne und Modelle hinzuarbeiten. Das erste Patent für meine Erfindung erhielt ich in Frankreich am 12. August 1863, sechs volle Jahre bevor ich von einer ähnlichen Erfindung des Amerikaners Marsh Kunde erhielt, zwei Jahre, bevor ich Amerika bereiste. Die boshafte Aussage meiner späteren Konkurrenten, ich habe mein System in Amerika abgesehen, ist geradezu lächerlich; meine Erfindung war schon im Sommer 1863 patentiert, meine amerikanische Reise fand 1865 bis 1866 statt, der Amerikaner Marsh aber trat erst 1869 am Mount Washington mit seiner Erfindung hervor !

Übrigens hat Marsh selbst keinerlei Einwendung erhoben, als ich später, am 13. Februar 1872, ein amerikanisches Patent erhielt, obschon ich ihn davon in Kenntnis setzte. Er hat mich ausdrücklich als selbständigen Erfinder meines Bergbahnsystems anerkannt. Dass die Verwirklichung eines Bergbahnprojekts erst mehrere Jahre später an die Hand genommen worden ist, hat seinen Grund teils in dem fortwährenden Misstrauen des In- und Auslandes, teils in dem längeren Urlaub, welchen ich im Spätsommer 1865 antrat, um meinen in Mittelamerika weilenden Bruder zu besuchen.

Von dieser bereits geschilderten Reise zurückgekehrt, nahm ich mir die Energie und zähe Ausdauer der Yankees, die mir in Nordamerika so imponiert hatte, zum Vorbilde, um meinen Plan einer Eisenbahn auf den Rigi allen Hindernissen zum Trotze durchzusetzen. Ich nahm mein Modell wieder zur Hand und ging auf die Suche nach Geld. Endlich gelang es mir nach vielen Bemühungen, das nötige Kapital zusammenzubringen: es bildete sich eine Gesellschaft zum Bau der Linie Vitznau-Rigikulm; befreundete Banquiers entschlossen sich, die nötige Summe, 1'250'000 Franken, vorzuschliessen. Die Herren Oberst Näff von St. Gallen und Olivier Zschokke von Aarau verbanden sich mit mir zur Ausführung, und mit ihrer Hilfe kam dann die Bahn wirklich zustande. Speziell Oberst Näff ging an die Aufnahme der Pläne. Er arbeitete während der Sommerzeit von 5 Uhr früh bis spät abends, um die Arbeit zu beschleunigen.

Während wir 1869 an der Arbeit waren, erhielt der Bundesrat durch Herrn Hitz Nachricht, dass ein amerikanischer Ingenieur Marsh nach einem ähnlichen System eine Bahn auf den Mount Washington baue. Sofort sandten wir einen jungen Techniker hinüber, allein es zeigte sich, dass zwar Marsh nach ähnlichen Prinzipien wie wir arbeite, wir aber seine etwas provisorische Ausführung nicht zum Muster nehmen könnten.

Am 21. Mai 1870 war schon eine Strecke unserer Rigibahn fertig gestellt, so dass wir die erste Probefahrt vornahmen. Dabei ereignete es sich, dass ein in voller Blüte stehender Birnbaum, der in die Bahnlinie hinüberraute und beim Bau hätte entfernt werden sollen, mit dem Kamin der Lokomotive etwas karambolierte, so dass sich von den überhängenden Ästen ein wahrer Blütenregen auf die Maschine ergoss. Am Bankett der Eröffnungsfeier begrüsst Universitätsprofessor Dr. Rütimeyer in sinniger Weise diesen kleinen Vorfall als glückverheissendes Omen für die Unternehmung: und in der Tat, die Bahn Vitznau-Rigi hat bis jetzt blühende Geschäfte gemacht.

Freilich ging es damals noch ein volles Jahr, bis die Bahn dem Betrieb übergeben werden konnte. Der deutschfranzösische Krieg war kurz nach jener Probefahrt ausgebrochen, und die Preussen hatten in Variierung des bekannten Ausspruches Bismarcks: „Man muss das Geld nehmen, wo man es findet!“ unsere in Ars bei Metz bestellten Schienen mit Beschlag belegt und zum Teil als Faschinen zu ihren Befestigungswerken verwendet. Durch gefällige Vermittlung des deutschen Gesandten in Bern, des bei Volk und Behörden so beliebten Generals von Röder, konnte schliesslich das Material frei gemacht werden, und so fand denn am 21. Mai 1871, wiederum an meinem Geburtstag, elf Tage nach Abschluss des Frankfurter Friedens, unser Friedenswerk, für mich der Gegenstand langjähriger Sorgen und Kämpfe, seine höchst befriedigende Vollendung. An diesem Tage fand in Gegenwart der obersten Behörden der Eidgenossenschaft die feierliche Eröffnung der Bahn statt. In Anbetracht des ganz neuen und in ganz Europa Aufsehen erregenden Systems der Bahn wohnte der Bundesrat in corpore bei. Sämtliche Teilnehmer waren sehr befriedigt. Ein Bundesrat liess die „Fortsetzung“ leben (von Staffelhöhe nach Kulm), welche denn auch nicht lange auf sich warten liess. Die katholische Geistlichkeit sprach sich unverhohlen aus, dass ihr Segen das Werk begleite. Die Patres vom Klösterli verbanden in der Stille mit diesem Segen die Hoffnung auf neue Prosperität ihres Wallfahrtsortes. Am meisten freute mich der Trinkspruch von Dr. Schmidlin, welcher erzählte, wie er vor 20 Jahren in einem amtlichen Gutachten die Äusserung getan habe: „auf den Rigi wird man keine Eisenbahn bauen“, und wie er das Projekt nicht ohne Bedenken aufgenommen habe, nun aber vollständig überzeugt sei von der Sicherheit der Sache und hocheifrig über diese Errungenschaft ausdauernden Strebens.

Leider wurden bei der Gotthardbahn die Erfahrungen der Rigibahn nicht verwertet. Als ich in den 1870er-Jahren auf einer Geschäftsreise im Reusstal das Tracé der Gotthardbahn studierte, das durch die Signale und Probelöcher deutlich verfolgt werden konnte, und in der Nähe von Wassen die Signale mehrere hundert Fuss über der Strasse erblickte, kam mir

unwillkürlich der Gedanke, dass eine solche übermässig teure Bahn ohne schwere finanzielle Schädigung nie und nimmermehr ausgeführt werden könne, und es schien mir unmöglich, dass ernsthafte Techniker jetzt, wo die Technik so grosse Fortschritte gemacht hatte, derartige Monsterbauten vorschlagen konnten ! Hätte man den Rat der Herren Thommen und Zschokke befolgt und wäre man, statt in allen Höhen herumzuvoltigieren, möglichst in der Talsohle geblieben, Millionen und Millionen wären erspart geblieben und nicht unnötig zum Fenster oder vielmehr auf die Berge hinausgeworfen worden. Freilich wären nach jenem Vorschlag Steigungen von 4,5 bis 5 % vorgekommen, die man aber mit Zahnradsystem ohne Gefahr und höchst billig hätte befahren können.

Die Bergbahn über die Apenninen zwischen Alessandria und Genua, die ich hierauf besichtigte, fand ich zwar schön und richtig angelegt und grösstenteils, neben Landstrasse und Fluss, der Talsohle nachgeführt, aber der Betrieb war durch die Verwendung von Riesenlokomotiven, die inklusive Tender zirka 70 Tonnen wiegen (Zahnradlokomotiven in Rüti und Wasseralfingen haben ein Gewicht von 11 Tonnen), sehr kostspielig. Schwere Güterzüge werden mit drei solcher Monstern über die starken Steigungen geführt, zwei vorn und eine hinten am Zuge. Wenn man bedenkt, dass die Last der drei Lokomotiven, zusammen 210 Tonnen, in zirka 1,5 Zeitstunden die Höhe von 352 Meter zu ersteigen haben, so kann man sich einen ungefähren Begriff der Kosten machen, welche dieser anormale Betrieb verursacht. Man hat sich deshalb erlaubt, die Direktion der Alta Italia auf die Vorzüge des Zahnradsystems aufmerksam zu machen, besonders für die starke Steigung bei Busalla, wodurch sich die Zugkraftskosten um 35 bis 40 % gemindert hätten. Die Herren antworteten aber, dass sie einstweilen noch in bisheriger Weise fortarbeiten wollten. Nun ! Wer es vermag, vierspännig zu fahren, dem sagt man vergebens, es gehe auch mit zwei Pferden, und in Rücksicht auf die Aktionäre solcher Bahnen fiel mir das berühmte und berüchtigte Wort des Vize-Staatskanzlers Delbrück bei der Beratung des deutschen Aktiengesetzes ein: „Man kann die Leute, die mit aller Gewalt ihr Geld los werden wollen, nicht daran hindern.“

Wie manche Million hätte seinerzeit beim Bau der Strecke Sissach-Läufelfingen erspart werden können, wenn man in der Talsohle geblieben wäre. Der Tunnel wäre dadurch etwas länger geworden, doch hätte ein Schacht bei Läufelfingen die Arbeit sehr erleichtert; auch wäre die Quelle des Homburgerbaches bei der tiefen Lage des Tunnels nicht angestochen worden, was die Centralbahn allein 1/3 Million kostete. Die Bahn hätte dadurch viel weniger Steigung erhalten und wäre somit in Zugkraft und Schnelligkeit leistungsfähiger gewesen.

Es wurde damals die Bahn von Freiburg im Breisgau durch das Höllental nach Neuenstadt nach dem Zahnradsystem traciert, und die massgebenden badischen Behörden, besonders der Staatsminister von Turban, hatten die vollständigste Überzeugung gewonnen, dass solche Gebirgsbahnen nur mittelst des Zahnradsystems so billig erstellt werden können, dass sie eine Rendite abzuwerfen im Stande sind. Die Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Donaueschingen, eine Adhäsionsbahn, hatte enorme Summen verschlungen, und der Betrieb wurde so teuer, dass die Bahn trotz dem starken Verkehr kaum die Betriebsspesen zu decken vermochte. Da die eigentliche Bergstrecke meist aus Kurven besteht, so nutzen sich die Schienen und Radreifen so stark ab, dass eine Auswechslung alle 6-8 Jahre notwendig wird.

Alle diese Erfahrungen, sowie das Beispiel der damals schon bestehenden acht Zahnradbahnen, vermochten nicht auf die massgebenden Persönlichkeiten bei der Gotthardbahn Eindruck zu machen, obwohl das neue und bewährte Beförderungsmittel für starke Steigungen schon von den bedeutendsten Ingenieuren gehörig gewürdigt wurde. So bewies Herr Oberingenieur Hellwag in seinem zweiten Bericht, dass durch Anwendung des Rigibahnsystems auf der Strecke zwischen Flüelen und Biasca allein zirka 30 Millionen und bei der Bahn über den Monte Cenere zirka 10 Millionen, also im ganzen zirka 40 Millionen Franken erspart werden könnten. Dies war der Kardinalpunkt. Alle übrigen Rezepte, mit denen man damals an dem Gotthardunternehmen herumdokterte, um etwa Reduktion am Anlagekapital zu erzielen, wie Weglassung oder Verschiebung des Baues einiger Zufahrtlinien, Benützung von Trajektschiffen, Vereinfachung von Bauten, speziell bei den Hochbauten usw. waren momentane Palliativmittel untergeordneter Art, ohne durchgreifende Wirkung.

Wo man Überfluss an Millionen hat und wo man zugleich willens ist, den Ingenieuren die Freude zu gönnen, recht grossartige, schwierige Bauten auszuführen, da baue man in die wildesten und gefährlichsten Berge hinein Bahnen mit gewöhnlicher Adhäsion und mit nur 2,5 Prozent Steigung. Mit viel Geld und Zeit kann am Ende alles zustande gebracht werden. Wo man aber auf Ökonomie angewiesen ist, und wo die zum Baue Beitragenden auf eine Verzinsung ihres Kapitals sehen müssen, baue man in die Berge hinein eben auch Bergbahnen mit mechanischer Adhäsion und dies nach dem, wie man jetzt wohl sagen darf, einzig bewährten System der Zahnradlokomotive mit der Zahnstange und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Züge können mit wenigstens ebenso grosser Sicherheit befördert werden als auf der gewöhnlichen Bahn.

2. Die Züge können in der gleichen Zeit befördert werden, da der Weg durch die starke Steigung abgekürzt wird.
3. Die Betriebsspesen sind ungefähr die gleichen, ebenso auch die Unterhaltskosten der Bahn.
4. Die gleiche Anzahl Personen- und Güterzüge kann befördert werden.
5. Der Winter hat nicht mehr Einfluss auf die Strecke, die mit Zahnstange versehen ist, als auf solche mit gewöhnlichem Oberbau.
6. Die Zahnstange kann so tief gelegt werden, dass die Wagen sämtlicher europäischer Bahnen ungehindert passieren können.
7. Die Ersparnis am Bau dagegen ist so gross, dass dadurch die Rahn höchst rentabel werden kann.

Das darf man mit Bestimmtheit sagen, dass die berühmten Männer, wie Stephenson, mein Freund von Etzel usw., welche Gebirgsbahnen gebaut haben, diese horrenden Ausgaben vermieden hätten, wenn zu ihrer Zeit schon die Zahnradlokomotive erfunden und erprobt gewesen wäre, wie dies heute der Fall ist.

Nach dem glücklichen Erfolge der Rigibahn wurde übrigens die mannigfache Anwendbarkeit meines Systems in immer weiteren Kreisen gewürdigt, und es fehlte nun nicht mehr an finanzieller Unterstützung für weitere Unternehmungen. Im Gegenteil, das damals unter den Finanzmännern herrschende Gründungsfieber bemächtigte sich der Sache. Es bildete sich 1873 die „Internationale Gesellschaft für Bergbahnen“ mit dem Sitz in Aarau, zu deren Direktoren Herr Oberst Zschokke und ich ernannt wurden.

Meine bisherige Stelle als Chef der Hauptwerkstätte in Olten konnte ich jedoch nicht sofort verlassen, da erst ein Nachfolger gesucht werden musste. Ich berief daher einen früheren Angestellten, Herrn Egger, damals in England, zu meinem Adjunkten. Nach Jahresfrist übernahm dieser meine Stellung, die er seitdem in trefflicher Weise ausfüllt. Zwanzig Jahre hatte ich im Dienste der schweizerischen Centralbahn zugebracht.

Noch nach dreizehn Jahren ist es mir eine angenehme Pflicht, dankbar der Art und Weise zu gedenken, in welcher meine Mitarbeiter in der Hauptwerkstätte und im Betrieb der Bahn bei Anlass meiner Ernennung zum Direktor der Bergbahngesellschaft mir ihre Anhänglichkeit bewiesen, und es bleibt jenes Abschiedsfest auf dem „Sälischlössli“ im März 1873 eine meiner schönsten Erinnerungen. Ich konnte aus den herzlichen und ungeheuchelten Äusserungen meiner bisherigen Untergebenen mit Freude entnehmen, dass ich ihnen während dieser

zwanzig Jahre nicht nur als Chef gegenübergestanden, sondern bei aller Strenge, die zur Leitung eines grösseren Etablissements von Ingenieuren, Buchhaltern, Vorarbeitern, Maschinenführern und Arbeitern notwendig ist, doch ihnen auch persönlich näher getreten war. Ich wurde dadurch in der Richtigkeit meines bisher befolgten Systems bestärkt, meine Untergebenen als Mitarbeiter zu betrachten und zu behandeln, täglich die Cadre-Mannschaft der Werkstätte und des Betriebs zusammenzunehmen und über die gemeinsame Arbeit mit anzuhören und sie so intellektuell am Fortgang des ganzen grossen Geschäftes zu interessieren. Nur dadurch bildet sich ein gegenseitiges trauliches Verhältnis, welches wie nichts anderes zum Gedeihen eines Unternehmens beiträgt. Auch war es mir von jeher ein Herzensbedürfnis, allen meinen Angestellten auch in ausserdienstlichen Angelegenheiten möglichst zur Seite zu stehen und ihnen, sobald sich ein Anlass bot (z.B. bezüglich des Konsumvereins und durch Arbeiterwohnungen), zu materiellen Verbesserungen behilflich zu sein.

In Aarau, wohin ich nun alltäglich fuhr, wurde eine sehr schöne mechanische Werkstätte errichtet und das Geschäft florierte anfänglich sehr, wie ja im Anfange der 1870er-Jahre die Geschäfte überall gut gingen. Nacheinander wurden die Bahnen Arth-Rigi (20% Steigung), Wien-Kahlenberg (10% Stg.), Pest-Schwabenberg (10% Stg.), Rorschach-Heiden (9% Stg.), alle für Personen- und Güterverkehr, erbaut und sämtliche im Jahre 1874 eröffnet. Die drei ersten Eisenbahnen waren mit durchgehendem Zahnradbetrieb, Rorschach-Heiden mit gemischtem System erstellt worden. Im gleichen Jahre entstand eine weitere Rigibahn von Kaltbad nach Scheidegg, jedoch mit gewöhnlichem System und ursprünglich nicht von der Rigibahn-Gesellschaft betrieben. Schon im Jahre 1870 war die Bahn zu Ostermundigen (Bern) mit gemischtem System (10%, Güterverkehr) erbaut worden. 1876 folgten Wasseraffingen in Württemberg (8%), 1877 Rüti im Kanton Zürich (10%), 1878 Laufen im Kanton Bern (6%), 1880 Oberlahnstein in Preussen (10%), alle nach gemischtem System und für Güterverkehr, 1879 Giessbach (28%) als Drahtseilbahn für Personen- und Güterverkehr. In Rüti kommen Steigungen bis zu 10%, im königlichen Hüttenwerk Wasseraffingen bis zu 8,2% vor. Die Lokomotiven arbeiten auf den Strecken bis zu 2,5% Steigung als gewöhnliche Adhäsions-Lokomotiven, und wo die Steigungen mehr betragen als Zahnrad-Lokomotiven. Die Einfahrt in die Zahnstange geschieht ohne anzuhalten, es ist überhaupt der Übergang von der gewöhnlichen Bahn in die Zahnstangenbahn kaum bemerkbar.

Durch die vielen Aufträge, welche das Aarauer Unternehmen anfangs der 1870er-Jahre erhielt, schien es, als sollte dadurch der Stadt Aarau eine dauernde Quelle des Verdienstes geöffnet werden.

In Anbetracht dessen schenkte die Stadt im Dezember 1874 mir und meiner Familie das Ehrenbürgerrecht, eine Auszeichnung, die mich umsomehr erfreute, als sie bislang nur wenigen zu teil geworden war. Die gleiche Ehre war mir schon von Olten und bereits in den 1860er-Jahren für meine Person von Seiten der Gemeinde Trimbach widerfahren, und ich durfte auch noch die Freude erleben, dass diese letztere Gemeinde 20 Jahre später bei Gelegenheit der 400-jährigen Zwinglifeier meinem Sohne samt dessen Familie ebenfalls das Ehrenbürgerrecht verlieh, was der Toleranz dieser katholischen Bürgerschaft, einem reformierten Geistlichen gegenüber, gewiss ein schönes Zeugnis ausstellt.

Nach dem Aufschwung der Milliarden-Epoche folgte die Zeit des Kraches und der völligen Geschäftsstockung. So auch bei uns. Es fehlte nach der Mitte der 1870er-Jahre an Aufträgen. Es wurde keine Mühe gespart, um dem Geschäfte Bestellungen zuzuführen. Allein vergeblich. Und zu dem geschäftlichen Missgeschick kam am 10. November 1876 auch noch ein persönlicher Unfall, infolge des Zusammenstosses zweier Züge unmittelbar vor der Einfahrt in den Bahnhof Bern.

Ich sass mit meinem langjährigen Kollegen, Herrn Oberingenieur Buri, in einem Coupé erster Klasse in dem vordersten eines der noch immer allgemein üblichen langen sogenannten „amerikanischen“ Wagen. Der Zusammenstoss war so stark, dass der vor uns befindliche Postwagen in unseren Wagen hineinfuhr und unser Kompartiment, das sich am Anfang des Wagens befand, bis an das Ende desselben stiess. Herr Buri und ich flogen zwischen unsere Sitze eingeklemmt durch zwei Zwischenwände hindurch, und ich befand mich unversehens gegenüber einer Dame, welche auf dem letzten Sitze des Kompartiments II. Klasse sass. Es kam lange niemand um nachzusehen, da man annahm, alle diejenigen, welche sich in dem demolierten Wagen befanden, müssen tot sein. Es war uns noch sehr gut gegangen ! Trotzdem hatten wir beide, Herr Buri und ich, lange zu leiden. Herr Buri erlitt einen schweren Beinbruch, ich neben vielen kleineren Verwundungen eine Quetschung des Unterschenkels, welche sich noch viele Jahre fühlbar machte. Die ganze Affaire hat mich zum ersten Mal in meinem Leben in nähere Berührung mit der medizinischen Wissenschaft gebracht.

Als Beispiel, wie ich es mir in jener Zeit angelegen sein liess, Bestellungen zu erhalten, möge die Bahn in Rüti dienen, welche auf Probe erstellt wurde. Die sehr bedeutende und bestens eingerichtete Maschinenfabrik und Giesserei des Herrn Kaspar Honegger in Rüti bei Rapperswil befindet sich zwar ganz in der Nähe des dortigen Bahnhofes, allein um zirka 40 Meter tiefer gelegen. Es war mir sofort klar, dass eine Bahn nach meinem gemischten System

von grossem Nutzen sein müsse, da der Transport der Güter acht Pferde erforderte, was ich vermittelst der Lokomotive viel billiger zu besorgen vermochte. Ausserdem konnte die Lokomotive den Transport durch das ganze weitläufige Geschäft übernehmen. Ich trug dem Tochtermanne Honeggers, Herrn Nationalrat Bühler, meine Ansicht vor und suchte ihn zur Ausführung zu bewegen. Er sah mich eine Zeit lang an, und fragte mich dann, ob ich eigentlich auch „bei Trost“ sei, und wollte nichts von der Sache wissen. Als ich ihm aber erklärte, wie er durch eine Zahnradbahn die mit Kohlen beladenen Eisenbahnwagen direkt zu seiner Grube führen, wie er die fertigen Webstühle, deren er per Jahr mehrere Tausend anfertigte, von seinem Magazin direkt in die Eisenbahnwagen verladen und die einzelnen Abteilungen der grossen Fabrik miteinander verbinden könne, stimmte er endlich bei, und ich baute die Zahnradbahn, zunächst auf eigenes Risiko. Aber nach Verfluss der sechsmonatlichen Probezeit war Herr Bühler mit der Anlage so zufrieden, dass er sie um keinen Preis mehr entbehren wollte, und von da an hat der wackere Mann mein System überall empfohlen, wo sich ein Anlass bot.

Zur gleichen Zeit bekam ich Gelegenheit, einen anderen einflussreichen Mann für mein System zu interessieren, nämlich Dom Pedro II., Kaiser von Brasilien. Derselbe befand sich am 25. und 26. Juli 1877 in Basel, wo er mit grossem Interesse die Anstalten für Kunst und Wissenschaft besichtigte und unter anderem auch das Atelier meines Freundes, des Malers Stückelberg besuchte. Und da er den Wunsch aussprach, dass ich ihn nach dem Rigi begleiten und ihm die nötigen Erklärungen geben möchte, so liess ich mich ihm in Basel vorstellen. Die gemeinsame Besichtigung der Rigibahn fand denn am 29. und 30. Juli statt. Der Kaiser, der in alle technischen Einzelheiten eingeweiht sein wollte, machte die Fahrt auf der Lokomotive mit. Und da schon seit mehreren Jahren von der Erstellung einer Zahnradbahn nach der oberhalb der brasilianischen Residenz gelegenen Villen- Stadt Petropolis die Rede war, so fing ich mehrere Male an, von diesem Projekt zu sprechen, erhielt jedoch jedesmal ausweichenden Bescheid, was ich mit des Kaisers sonstigem Interesse für das Zahnradsystem gar nicht in Einklang zu bringen vermochte. Auch im Gespräch mit der Kaiserin, einer Schwester des letzten Königs von Neapel, so liebenswürdig sich dieselbe an den beiden Tagen mit mir unterhielt und so mittheilsam sie sonst war, bekam ich keinen Aufschluss in dieser Beziehung, zumal ich selbstverständlich keine Frage stellte. Erst später erfuhr ich den Grund dieses reservierten Benehmens. Der Kaiser hatte wenige Jahre vorher eine prachtvolle Fahrstrasse nach Petropolis anlegen lassen, und nun sollte dieser sein Ruhm allbereits durch eine Eisenbahn in den Schatten gestellt werden ! Es war ihm wahrlich nicht zu verargen, dass ihn das „wurmte“; und ich musste mich jetzt, wo ich den Sachverhalt kannte, vielmehr verwundern,

dass er der Rigibahn und deren Erbauer so viel Interesse entgegengebracht hat. Übrigens hat Dom Pedro seither öffentlich bezeugt, dass Rigi und Riggerbach bei ihm in freundlichem Andenken stehen. Als die zweite Bahn nach meinem System in Brasilien eröffnet wurde, die Bahn, welche von einer Vorstadt von Rio de Janeiro ausgehend nach der aussichtsreichen Höhe des Corcovado führt, einem der herrlichsten Punkte der Erde, – da erzählte der Kaiser beim Festbankett, er kenne den Erfinder des Bergbahnsystems persönlich und er freue sich herzlich, dass der herrliche brasilianische Rigi nun auch eine Rigibahn bekommen habe.

Wenn es mir auch gelang, in der soeben beschriebenen Weise einige kleine Geschäfte auszuführen, so genügte dies noch lange nicht, alle die Arbeiter des Etablissements zu beschäftigen. Da kam die Kunde, man beabsichtige eine Eisenbahn auf die Nil Geries oder „Blauen Berge“ im Südwesten von Englisch-Indien zu bauen. Auf diesen Bergen befinden sich nämlich die unschätzbaren Gesundheitsstationen für Europäer zur Erholung von den mörderischen Einwirkungen des tropischen Klimas. Sie sind zirka 2000 Meter hoch unter 10-12 Grad nördlicher Breite, südlich von Mysore und im Süden des riesigen spitzigen Winkels gelegen, den die langgestreckten Bergzüge der östlichen und westlichen Ghats bilden. Es wurden sofort Unterhandlungen angeknüpft und in Anbetracht des in Aussicht stehenden grossen Geschäftes beschlossen, dass ich mich zur Aufnahme der Pläne Usw. selbst nach Ostindien begeben solle.

Bevor ich aber in einem besonderen Abschnitte dieser ostindischen Reise, die ich im Jahre 1880 unternahm, gedenke, möchte ich das fernere Schicksal der Aarauer Fabrik und was sich in meinem Lebensgange daran anschloss, an dieser Stelle weiter erzählen. Mitten in meinen Arbeiten in Indien schrieb ich dem Komitee der Internationalen Bergbahn-Gesellschaft, dass zwar die prinzipielle Einrichtung der Bahn gesichert, die Frage der faktischen Ausführung aber noch offen sei. Infolge dieses Briefes fand ich, als ich nach langer Abwesenheit in die Schweiz zurückkehrte, unsere Geschäftsverhältnisse wesentlich verändert. Die Gesellschaft hatte sich aufgelöst, die beteiligten Banquiers hatten die Werkstätte in Aarau verkauft, die Arbeiter waren entlassen worden.

So blieb mir nichts anderes übrig, als mir in Olten ein Bureau einzurichten und mich als Zivilingenieur zu etablieren. Um nicht lange in einem Provisorium bleiben zu müssen, liess ich die frühere Behausung meines Reitpferdes in ein Bureau umwandeln, und kaum war ich in meinen nackten vier Wänden notdürftig eingerichtet, so kamen Bestellungen über Bestellungen, aus Deutschland, Ungarn, Portugal, Brasilien, Italien usw.

Was in dem Palast zu Aarau mit aller Mühe nicht hatte gehen wollen, das ging jetzt bei der bescheidenen Einrichtung des ehemaligen Stalles wie von selbst. Zuerst hatte ich (1882) den Auftrag aus Brasilien auszuführen. Es betraf dies eine Bahn mit durchgehendem Zahnradbetrieb für Personen- und Güterverkehr mit 17% Steigung. Da ich nicht selbst nach Rio Janeiro gehen konnte, so liess ich mir die Pläne des fraglichen Gebietes kommen und zeichnete dann das Tracé der Bahn hinein, wie ich es seither stets zu tun pflege. Man schickt mir die Konfiguration des Terrains, dann gebe ich das Tracé an, die Steigung, Kurven usw. und sende das Rollmaterial, sowie die ganze mechanische Ausrüstung. Letztere Arbeiten liess ich meist in der Oltener Hauptwerkstätte und bei meinen alten Freunden in Esslingen herstellen. Jetzt muss ich aber der hohen Zölle wegen jeweilen in dem betreffenden Lande selbst arbeiten lassen.

Ausser der Bahn in Rio Janeiro sind von 1880 bis 1885 noch dreizehn andere Bahnen nach meinem System erbaut worden, worunter fünf reine Zahnradbahnen, Drachenfels am Rhein, 1882 (22% Steigung), Rüdesheim am Rhein, 1883 (20% Steigung), Stuttgart, 1884 (18% Steigung), Corcovado in Brasilien, 1884 (30% Steigung) und Assmannshausen am Rhein, 1885 (25 % Steigung), alle für Personen- und Güterverkehr. Bei zweien wurde das gemischte System angewandt, Teschen in Österreich, 1884 (12% Steigung) für Güterbeförderung, und Neapel, 1885 (8% Steigung) für Personen- und Güterverkehr. Hiezu kommen ausser der schon früher erwähnten Giessbachbahn noch ein halbes Dutzend Drahtseilbahnen, Bom Jesus in Portugal, 1882 (52% Steigung), Lissabon Nr. 1, 1883 (27% Steigung), Montreux-Glion im Kanton Waadt, 1883 (57% Steigung), Piovene in Italien, 1884 (25% Steigung), Gütsch bei Luzern, 1884 (52% Steigung), und Lissabon Nr. 2, 1885 (18% Steigung), von denen Lissabon Nr. 1 nur für Personen, Piovene nur für Güter bestimmt ist.

Von den von mir projektierten Bahnen habe ich hier nur die 25 erwähnt, welche bereits im Betriebe sind, ausserdem gehen noch eine schöne Anzahl ihrer Vollendung entgegen oder werden nächstens ausgeführt. Im Augenblicke stehe ich für zwölf neue Projekte in Unterhandlung und arbeite getrost drauf los, bis der liebe Gott den Perpendikel abstellt.

Nach der glücklichen Vollendung der Bahn, welche der unternehmende Hotelbesitzer Gomes (ein portugiesischer Hauser) von Braga in Nordportugal aus nach dem hochgelegenen Wallfahrtsorte Bom Jesus hatte bauen lassen, fasste man in Portugal so rasch Zutrauen zu meinem System, dass mir sofort mehrere neue Aufträge zuzingen. Bei der Prüfung derselben sah ich jedoch Schwierigkeiten voraus, die es mir geraten erscheinen liessen, ohne eigenen Augenschein mich gar nicht auf die Sache einzulassen.

Ich folgte deshalb der dringenden Einladung der betreffenden Gesellschaft in Lissabon, welche im Einverständnis mit den städtischen Behörden und begünstigt von der königlichen Regierung, eine zweckmässige Verbindung zwischen dem dortigen Hafen samt den an denselben befindlichen Geschäftsquartieren und den höher gelegenen Stadtteilen herstellen wollte. Im Herbst 1882 begab ich mich nach Spanien und Portugal. Während ich zu Hause in Olten die Öfen hatte müssen heizen lassen, wurde ich in Spanien von einer unausstehlichen Hitze geplagt, die sich in Barcelona sogar des Nachts in unangenehmster Weise geltend machte, umsomehr, da mit derselben auch die Moskitos als lästige Gäste sich einfanden.

Für alle Beschwerlichkeiten der Reise wurde ich aber in Lissabon vollauf entschädigt. Stadt und Hafen haben eine wunderbar schöne Lage, erstere erinnerte mich sehr an Bombay. Der Tajo, der den Hafen bildet, ist bei Lissabon drei Stunden breit, man sieht das jenseitige Ufer kaum, etwa wie bei dem Genfersee. Die Stadt ist ganz auf Hügeln erbaut, nur ein kleiner Teil, der unmittelbar an das Ufer angrenzende, ist eben, die übrigen Quartiere liegen in Terrassen hinter- und übereinander. Vor allem gefiel mir der schöne, kräftige Menschenschlag, und ich erinnerte mich der ruhmvollen Geschichte dieses Volkes. Eine allgemeine Vergleichung alles dessen, was ich in den beiden iberischen Staaten gesehen und beobachtet habe, liess die Spanier vor den Portugiesen in den Hintergrund treten.

Um aber auf den Hauptzweck meines Ausfluges auf die pyrenäische Halbinsel zurückzukommen – bei der eben angedeuteten Lage Lissabons, bei den sehr bedeutenden Steigungen des Ufers, an welches die Stadt angebaut ist, mussten die bestehenden Tramways kolossale Umwege machen. Diesem Übelstand sollten nun einige Seilbahnen nach meinem System abhelfen, das in diesem so entfernten Lande am atlantischen Ozean schneller populär geworden war als in Ländern, von denen man es eher hätte erwarten dürfen. Nach genauer Prüfung des Terrains konnte ich mich, obschon ich sonst unternehmungslustig genug bin – vorerst nur zur Ausführung einer solchen Bahn entschliessen (Lissabon Nr. 1), welcher dann 1885 die zweite folgte. Das Komitee hätte mir zwar am liebsten sofort ein halbes Dutzend dieser Strassenbergbahnen bestellt.

Unterdessen hatte Herr Gomes in Braga nicht eher geruht, bis er mich veranlasst hatte, die dortige Bahn auch einmal persönlich in Augenschein zu nehmen, obschon meine ohnehin lange und mühevollen Reise durch die beschwerliche Fahrt aus dem Süden Portugals nach dem Norden noch verlängert wurde. Als ich in Braga anlangte, sah ich Bahnhof und Waggons reich bekränzt; Kanonendonner, Militärmusik, Glockengeläute liessen mich erkennen, dass hier unter allgemeiner Beteiligung des Volkes ein Fest gefeiert werde.

Als ich nach der Veranlassung desselben fragte, antwortete man mir, der Erbauer der Bergbahn komme heute an. Nun wurde es mir doch etwas heiss, besonders als gerade in diesem Augenblick eine feierliche Prozession der Behörden und der Geistlichkeit herannahte, um mich abzuholen. Da mir aber, der ich eben aus dem Waggon gestiegen, jede Rückzugslinie abgeschnitten war, musste ich mich in mein Schicksal ergeben. Die ganze Stadt war im Festschmuck, das Glockengeläute dauerte eine halbe Stunde lang, zahlreiche schöne Damen warfen mir, gleich einem Fürsten, herrliche Blumensträusse zu, und abends fand ein grossartiges Bankett statt. Mit einem Wort, es war die Kundgebung einer Begeisterung, wie sie nur bei dem warmen Blute südlicher Völker möglich ist.

Die Besichtigung der Drahtseilbahn von Braga nach der Wallfahrtskirche Bom Jesus auf der Höhe des Berges machte selbst auf mich mit ihren 52% Steigung einen grossartigen Eindruck. Ich hatte vorher noch keine Bahn mit so grosser Steigung projektiert. Von den bis jetzt in Betrieb befindlichen hat die Gütschbahn die gleiche, die von Territet-Montreux-Glion eine Steigung von 57%.

Weniger als in der Hauptstadt Portugals gefiel es mir in Madrid, wo ich nach einer beschwerlichen Reise von einem Tag und zwei Nächten am 20. September 1882 anlangte. Es waren die bedeutendsten spanischen Ingenieure und Eisenbahntechniker zusammengetreten, um ein Meeting abzuhalten, damit ich ihnen mein System erkläre. Allein ich war der festlichen Veranstaltungen müde, und überdies missfiel mir die Unreinlichkeit in der spanischen Hauptstadt dermassen, dass ich sie nach wenigen Tagen wieder verliess und so den guten Spaniolen eigentlich ausriss. Über Bayonne begab ich mich nach Toulouse, wohin ich von Herrn Decoble, Generalinspektor des Ponts et Chaussées, aufs Dringendste war eingeladen worden, und von wo aus ich über Lyon in die Heimat zurückkehrte.

Im Jahre 1882 hatte ich eine Bahn für das Bergwerk Teschen in den Karpaten im Auftrage des Erzherzogs Albrecht von Österreich projektiert, welche den Transport des Erzes, täglich 500 Tonnen, aus den Bergen in die Ebene zu besorgen hat. Die Hauptlinie der Bahn geht unter 8 bis 12% Steigung mit Zahnstange hinauf, die Verzweigung in die einzelnen Schachte haben keine Zahnstange, sondern gewöhnliche Adhäsionsgeleise, natürlich mit geringerer Steigung. Bei Gelegenheit einer Reise nach Wien und Pest, wohin 1884 mich Geschäfte führten, nahm ich auch diese im selben Jahr fertig erstellte Bahn in Augenschein. Der Direktor der Domäne, Freiherr von Walcher, war mit ihren Leistungen sehr zufrieden und bereitete mir einen freundschaftlichen Empfang.

Auf der Rückreise berührte ich auch Salzburg, um wegen einer dort zu erstellenden Bergbahn zu unterhandeln. Kaum heimgekehrt, sollte ich in ganz unerwarteter Weise die Einladung zu einer Fahrt nach Algier an mich herantreten sehen.

Hatte einst eine familiäre Beziehung mich zur amerikanischen Reise bestimmt, so wurde mein Bergbahnsystem die Veranlassung, dass ich in vorgerückten Jahren Asien und Afrika zu sehen bekam.

Ehe ich hievon erzähle, muss ich doch den freundlichen Leser an einer Genugtuung teilnehmen lassen, welche meinem System zu teil geworden ist, und welche mich besonders gefreut hat. Einer der hervorragendsten deutschen Eisenbahnmänner ist der auch in der Schweiz hochangesehene Ministerialdirektor Weishaupt. Dieser Mann, der mich seit langem kannte, hielt sich, als das Projekt einer Rigibahn bekannt wurde, aus persönlichem Wohlwollen gegen mich für verpflichtet, den ihm befreundeten Herrn Bundesrat Welti zu ersuchen, er möge mich doch ernstlich bitten, von meinen tollen Plänen abzustehen. Herr Welti entledigte sich dieses Auftrages, doch sah ich dem verehrten Manne dabei wohl an, dass er sich wenig Hoffnung auf Erfolg mache ! Er erklärte mir auch, er müsse die Sache durchaus meinem Ermessen anheimstellen. Zwölf Jahre später, am 7. Juli 1882, als jene Warnung meinem Gedächtnisse längst entschwunden war, erhielt ich von Herrn Weishaupt ein schmeichelhaftes Schreiben, worin er mir ankündigte, er werde demnächst in Olten eintreffen, um wegen einer Zahnradbahn nach dem Drachenfels das Nötige mit mir zu vereinbaren und, womöglich in meiner Begleitung, die Rigibahn zu bereisen ! Ich konnte nicht umhin, diesen Brief sofort nach Bern umzuadressieren, und Herr Bundesrat Welti, welcher sich noch gar wohl an seine einstige Mission erinnerte, teilte meine Freude an diesem harmlosen Siege.

## VIII. DIE REISE NACH OSTINDIEN

Nachdem ich in dem vorhergehenden Abschnitte die Entstehungsgeschichte des Bergbahnsystems und der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, sowie die Geschichte der selbständigen Verwirklichung und Verwertung meiner Erfindung geschildert, möchte ich den freundlichen Leser bitten, mit mir noch einmal auf den Punkt zurückzukehren, wo nach dem Hereinbrechen der grossen allgemeinen Krisis der 1870er Jahre eine Wendung in dem bisher blühenden Geschäftsbetrieb der Bergbahngesellschaft eintrat. Während früher von allen Seiten Bestellungen zugeflossen waren, hörten sie jetzt ganz auf, und meine äussersten Anstrengungen, solche dem Unternehmen zuzuführen, hatten höchst selten den gewünschten Erfolg.

In dieser kritischen Lage knüpfte ich behufs Erstellung einer Eisenbahn in die Blauen Berge Unterhandlungen an, welche in ihrem weitern Verlaufe meine persönliche Anwesenheit an Ort und Stelle notwendig erscheinen liessen. So machte ich mich denn auf die Reise nach Ostindien. Die Reiseroute führte mich über Brindisi, Alexandrien, Suez, Aden, Insel Ceylon nach Madras, der Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements.

Zeitungsrichten hatten schon meine Ankunft gemeldet und daran die Bemerkung geknüpft, ich werde ohne Zweifel die „Vereinigung der Pflanze“ in ihren Zwistigkeiten gegen die Verwaltungsbehörden der Präsidentschaft unterstützen, um den Bau der Bahn zu sichern, und was dergleichen mir nicht sehr angenehme Bemerkungen mehr waren. Ich liess mich deshalb sofort beim Gouverneur der Präsidentschaft, dem Herzoge von Buckingham und Chandos, melden, dem ich sagte, dass es mir nicht einfalle, mich in jene Angelegenheiten zu mischen, und dass ich in keinerlei Beziehung zu den von den Zeitungen veröffentlichten Artikeln stehe. Ich sei ein einfacher Mechaniker und würde, falls der Herzog mir seinen Beistand nicht gewähren wolle, sofort wieder die Rückreise antreten. Der Herzog nahm mich aufs Freundlichste auf, ermunterte mich, einstweilen an Ort und Stelle die Sache zu untersuchen, wozu er mir einen Begleiter mitgab, und versprach mir, sich später persönlich nach dem Stand meiner Arbeiten erkundigen zu wollen.

In der heissen Jahreszeit nämlich zieht der Hof von Madras nach den Bergen hinauf zur Erholung. Die Blauen Berge, Nil Geries, sind eine Art von Gesundheitsstation für die Europäer, welche sich alljährlich in der drückendsten Hitze ins Gebirge begeben, um den sonst

unausweichlichen Folgen des ungesunden Klimas zu entgehen. Auch sind grosse Kasernen da oben für die europäischen Soldaten, die der Erholung bedürfen. Auf diesem Konglomerat von Bergen wohnen zirka 100'000 Menschen.

Ich fuhr also in Begleitung des Major Morant mit der Eisenbahn bis nach Mettapolium (Mutapalam) an den Fuss des Gebirges, vermittelt einer Abzweigung der bereits bestehenden Bahn Madras-Beyapore, welche Linie die Küste Coromandel mit der von Malabar verbindet. Die Reise dauerte einen Tag und eine Nacht. Von der Bahn aus sah ich in den Feldern der ebenen Strecke unzählige, ganz sonderbar aussehende Gegenstände aufgestellt, Tiere mit Menschenköpfen und Menschen mit Tierköpfen, mit acht bis zehn Armen und allen möglichen Fratzen. Diese seltsamen Gestalten sind die Götzenbilder der Inder, welche sie auf dem Markte wie andere Waren kaufen und dann zu Hause und auf ihren sonstigen Besitztümern aufstellen. Erhört der Götze ihre Bitten nicht und gehen ihre Wünsche nicht in Erfüllung, so schlagen sie ihn einfach zusammen und kaufen sich bei nächster Gelegenheit einen andern weniger eigensinnigen.

Die Engländer, welche in höchst praktischer Weise die Spekulation auf das Laster und den Aberglauben mit einem frommen Eifer für das Christentum vereinigen, ziehen hieraus Nutzen und exportieren jährlich Zehntausende von in England fabrizierten Götzenbildern nach Ostindien, sowie sie mit ihrem Opiumhandel die Bevölkerung Chinas vergiften und entsittlichen. Es ist dies ein interessanter Beleg für die angebliche Kulturmission Englands in seinen ungeheuren Kolonien. Das horazische „rem facias, rem, rem, quocunque modo rem“ ist die Parole wie der englischen so der gesamten heutigen Gesellschaft, und es ist eine übrigens oft ganz unbewusste Blasphemie, diese innerste Triebfeder mit christlichen oder humanitären Ideen verhüllen zu wollen. So sehen wir denn einerseits die von Christenhänden verfertigten Götzenbilder und andererseits Bibeln für die Missionsgesellschaften auf dem gleichen Schiffe in traurem Verein nach Indien wandern !

Die Talbahn führt bis Mettapolium, wo die Bergbahn ihren Anfang nehmen und vorläufig nach Coonoor gehen sollte. Coonoor, die zweitgrösste Stadt der Blauen Berge, liegt 1600 Meter über Meer, am Anfang des Hochplateaus. Nicht weit davon befindet sich die Militärstation, welche für 600 bis 800 Mann eingerichtet ist. Der eigentliche Hauptort dieses Distriktes ist Ootacamand, 500 Meter höher gelegen als Coonoor, mit einem Temperatur- und Jahresmittel von 15 Grad Celsius, die Schwankungen übersteigen 11 Grad nicht, also ein herrliches Klima für Leidende.

Sogleich nach meiner Ankunft wurden die Planters und Settlers, welche bei dem Bau der Bahn beteiligt sind, telegraphisch zu einer Versammlung nach Ootacamand zusammenberufen. Es war dies am 16. März 1880. In einem längern, vielleicht nicht ganz fehlerfreien englischen Speech erklärte ich ihnen die Art, wie ich vorzugehen gedenke, welche Spurweite und Kurven ich der Bahn zu geben beabsichtige und welche Leistungsfähigkeit die Bahn haben werde. Auch konnte ich gleich mitteilen, dass der Herzog dem Unternehmen seinen Beistand leihen werde. Nachdem die Versammlung den Ausführungen über mein System ihre Zustimmung erteilt, erklärte ich mich bereit, die Vorstudien für das Tracé zu beginnen; die Pflanzer legten ohne weiteres 300 Pfund Sterling (7500 Franken) für meine Arbeiten, Pläne usw. zusammen und damit waren meine Auslagen gedeckt.

Ich begann nun meine Arbeiten, die mich mehrere Monate in Indien festhielten, zuerst in Coonoor behufs Feststellung des Tracés, wobei mir eine Anzahl Hindus, Coolies usw. unter Führung eines englisch sprechenden Brahminen behilflich waren und als ständige, wenn auch unbesoldete Begleiter schwangen sich Affen und Papageien von Baum zu Baum, die neugierig unser Tun beobachteten und mit kritischem Blick von den technischen Fortschritten Europas Notiz nahmen. Ich arbeitete da in der grössten Hitze tagtäglich am Berge mit zwölf Coolies; sechs davon waren mit dem Umhauen der Jungles (Gebüsch) beschäftigt, um mir den Weg zu bahnen, die andern halfen mir nivellieren und abstecken. Das Terrain ist nicht allzu günstig, doch sind die Baukosten verhältnismässig billiger wie bei der Arth-Rigibahn, und da die Spurweite nur ein Meter ist, so wird dadurch das Tracé viel günstiger; man kann Kurven von kleinen Radien machen, was in solchen wilden Gebirgsgegenden sehr wichtig ist. Die Bahn führt mehrfach an Abgründen von 1500 Fuss Tiefe vorbei; die Aussicht an diesen Stellen übertrifft in manchen Beziehungen diejenige der Rigibahn. Die Vegetation trägt das Ihrige dazu bei, die Gebüsche sind voll der herrlichsten Blüten und Blumen, die Luft ist mit Wohlgerüchen gesättigt, Vögel aller Art hausen in diesem wilden Paradies und beleben das Ganze. An riesigen Waldbäumen blickt das Auge mit Ehrfurcht empor, alle möglichen Arten von Farnen, Bambus und Gräsern, Sandel-, Eben-, Teak- und Drachenbäume, Bananen, Brotfruchtbäume, Schirm-, Kohl- und Sagopalmen geben uns im Verein mit andern europäischen und tropischen Kulturpflanzen einen Begriff von der Grossartigkeit der indischen Pflanzenwelt. Indigo, Baumwolle, Zucker, Reis und Gewürzpflanzen wachsen in der Ebene; die Kaffeepflanzungen fangen in der Höhe von 2500, die Teepflanzungen erst weitere 1000 Fuss höher an. 5400 Fuss über Meer, das war die Höhe meines gewöhnlichen Aufenthaltsortes und ringsum in nächster Nähe eine Menge von Bergspitzen, die bis auf 8000 Fuss steigen. Die herrlichste Natur, die es auf Erden geben kann.

Doch man wandelt nicht ungestraft unter Palmen, wie das Sprichwort sagt, und unter der reizenden Blume lauert nach Theocrit die giftige Schlange. Vor diesen schrecklichen Tieren grauste es mir in der Tat am meisten, deshalb mussten immer Eingeborene unmittelbar vor und hinter mir hergehen, um die Stellen zu säubern. Jedenfalls wird diese Bahn nach ihrer Vollendung eines der interessantesten Werke auf der Erde sein. Da wegen der fürchterlichen Hitze in Madras in allen Zimmern ein beständiger starker Durchzug eingerichtet ist, so hatte ich mir sofort einen äusserst heftigen Katarrh und Husten acquiriert, den aber die Schweissbäder auf meinen Gebirgswanderungen jetzt rasch vertrieben. Wenn mich meine Freunde da auf meinem Hengste hätten reiten gesehen, mit Helm und Schleier und Umbrella bewaffnet, begleitet von zwei indischen Schnellläufern, so würden sie sich eines Lächelns über den seltsamen Aufzug des ehrbaren Nikolaus Riggenbach nicht haben enthalten können !

Nach Beendigung meiner Arbeiten verfügte ich mich in die Hauptstadt der Blauen Berge (Ootacamand), wo inzwischen der Gouverneur, Herzog von Buckingham, zum Sommeraufenthalt eingetroffen war. Er prüfte meine Pläne, gab seine Zustimmung und versprach seine Beihilfe, bei welchem Anlass er mich auch zum Mittagessen einlud und mich dabei zwischen seine beiden Töchter, die Ladies of Greneville, platzierte. Überhaupt behandelte mich der Herzog, dessen Familie bekanntlich mit der Königin von England nahe verwandt ist, mit der äussersten Liebenswürdigkeit. Ebenso hatte ich an dem sehr zuvorkommenden und dienstfertigen Major Morant, meinem beigegebenen Begleiter, eine Stütze von unschätzbarem Werte, und es entwickelte sich zwischen uns ein sehr freundschaftliches Verhältnis.

Die untere Stadt Coonoor ist nur von Indern bewohnt, die Europäer, lauter Pflanzler, wohnen auf den umliegenden Hügeln, wo sich ihre Plantagen befinden. Der Gasthof, in dem ich wohnte, liegt 400 Fuss über der Stadt. Ich war also, wenn ich mich zu meinem Freunde R. Stanes, einem der reichsten Kaufleute und Pflanzler und Präsident unserer Bahngesellschaft, begeben wollte, gezwungen, zuerst steil bergab zu gehen und dann wieder zirka 20 Minuten mühsam zu steigen. Villa und Park dieses Stanes sind die schönsten um Coonoor, überhaupt stellen sie eine der reizendsten Besitzungen dar, die ich je gesehen. Prachtige Anlagen, Teepflanzungen, ein herrlicher Wald, ein See und tief unten in wärmerer Lage ausgedehnte Kaffeefelder.

In Bezug auf die Verteilung der irdischen Güter sind hier die Menschen schroff geschieden; entweder ist man sehr reich oder sehr arm; auf einen Reichen kommen vielleicht 800 bis 1000 Arme, die für den Reichen arbeiten müssen.

In Indien ist alles teuer mit Ausnahme der Handarbeiten und der Zigarren. Letztere rauchte ich in ganz vorzüglicher Qualität zu 4 Cts. das Stück, bei uns müsste man das sechsfache dafür zahlen. Die Arbeiter, Coolies, erhalten monatlich 10 bis 15 Franken, wofür sie sich nähren und kleiden müssen. Reis mit einer starken Sauce und Milch ist ihre gewöhnliche Nahrung. Löffel und Gabel kennen sie nicht, alle essen aus einer Platte und mit den Fingern scharrt jeder möglichst viel Reis zusammen und modelliert sich schleunigst einen faustgrossen Klumpen, den er dann gierig hinunterwürgt. Kleider brauchen sie sehr wenig; ein Tuch um den Leib, um den Kopf ein zweites, dem sie eine schöne Turbanform zu geben wissen - das ist die ganze Toilette.

Das ärmste Wesen in Indien ist das Weib, das alle niedrigen und schweren Arbeiten verrichten muss. Dem entsprechend ist auch sein geistiger und sittlicher Zustand. Eigentümlich ist das Benehmen einer Eingeborenen dem Europäer gegenüber; nie spricht sie mit ihm, wenn ihr Mann von Hause abwesend ist, und wenn einer sich naht, so läuft sie davon. Ist der Mann aber zu Hause, so holen sie diesen sofort, damit er Rede und Antwort gebe. Es ist das die einzige Eigenschaft dieser armen Wesen, die auch dieser oder jener Frau oder Dame bei uns zur Nachahmung anzuempfehlen wäre. Menschen gibt es in Indien so viel, dass man es kaum begreifen kann, alle Strassen sind voll, um meinen Gasthof herum lagen oder standen immerwährend wenigstens 150 Leute. Man kann keinen Schritt gehen, ohne auf irgend eine Nacktheit zu stossen. Wie ich bemerken konnte, haben die Leute durchgehends grossen Respekt vor den Europäern, was bei der geringen Zahl derselben ein wahres Wunder ist. Man denke sich, dass die Präsidentschaft Madras allein, die von Herzog von Buckingham gouverniert wird, über 30 Millionen Einwohner zählt, also beinahe so viel wie Frankreich !

In Coonoor traf ich damals auch zwei deutsche Missionarsfamilien, die sich in dem besonders dazu errichteten Sanatorium der Erholung wegen befanden. Es gewährte mir ein besonderes Vergnügen, so fern von der Heimat in tropischem Klima, im Lande der Tiger, Schlangen, Affen usw. in unverfälschter Reinheit die traulichen, unserem Mutteridiom so nahe verwandten Laute zu vernehmen, die man auf Balingens und Böblingens gesegneten Fluren spricht. Unseren Landsmann, den Missionar Bühler aus Schaffhausen, besuchte ich in Kotagheri, seiner Station, die 14 Meilen von Coonoor entfernt ist. Erst vor wenigen Jahren, im Sommer 1886, ist der brave, aufopferungsvolle und anspruchslose Mann als hochverdienter Emeritus in Basel gestorben.

Auch der vielgenannten Basler Missionsstation Kaeti, wo sich drei Missionare aufhielten, habe ich meinen Besuch abgestattet. Dieselbe liegt ungefähr in der Mitte zwischen Coonor und Ootacamand in sehr schöner, hoher Lage, doch wohnen in der Nähe sehr wilde und auf tiefer Stufe stehende Stämme, so dass es den Missionaren an Arbeit nicht fehlt.

Bei meinen Arbeiten und Wanderungen im Lande hatte ich natürlich häufig Gelegenheit, die Menschen und ihre Sitten und Gebräuche näher kennen zu lernen. Bei den vorstehenden und noch folgenden Bemerkungen beschränke ich mich lediglich auf das, was ich selbst beobachtet habe, wobei ich die Kenntnis der allgemeinen geographischen und ethnographischen Verhältnisse Indiens voraussetzen muss. So ist bekannt, dass das ungeheure Land von zirka 70'000 Quadratmeilen in die beiden Hauptteile Hindustan und Dekan zerfällt. Das Tafelland, das Dekan, wird in Osten und Westen von niedrigen Gebirgsketten (Ghats) umsäumt, an die sich ganz im Süden das Hochland der Nil Gerries, der Blauen Berge, anschliesst. Von den beinahe 200 Millionen Einwohnern bilden die Arischen Hindus mit über 120 Millionen die Hauptmasse, die übrigen sind Ureinwohner, wie die dravidischen Völker im Dekan und andere zum Teil halb wilde Völkerschaften. In den westlichen Seestädten wohnen die Parsen, Anhänger eines alten Feuertienstes. Ausserdem sind die etwa 600'000 Europäer über das ganze Land zerstreut. Ebenso bekannt ist die religiöse Scheidung der grossen ostindischen Völkermassen. Der grösste Teil bekennt sich zum Brahmanismus, etwa 40 Millionen sind Mohammedaner, der Rest Buddhisten, Christen, Juden.

Die Hindus sind ein schöner Menschenschlag mit schlanker, geschmeidiger Statur und einer Hautfarbe, die vom gelblichen ins bräunliche und schwärzliche spielt. Sie sind äusserst genügsam und kennen wenige höhere geistige und materielle Bedürfnisse. Dementsprechend ist auch ihr allgemeiner Kulturzustand zu bemessen. Dies gilt natürlich nur von der Masse des Volkes und nicht von den höchsten Kasten, die sich ähnlicher Bildung und Lebenshaltung zu erfreuen haben, wie unsere europäischen Reichen und Vornehmen. Die gewöhnliche Nahrung ist Reis und Milch. Die Religion verbietet ihnen den Genuss von Fleisch und Spirituosen. Sie arbeiten für einen Taglohn von 40 bis 50 Cts. Manchem unserer Industriellen mag wohl das Herz rascher schlagen vor Sehnsucht nach solchen Löhnen !

Bei den Hindus besteht die Sitte der Totenverbrennung, wogegen nichts zu sagen wäre, wenn nicht dabei die grässliche Sitte herrschen würde, mit dem Manne zugleich die Witwe zu verbrennen, eine Sitte, die, soweit die Engländer nicht vorgedrungen sind, immer noch in voller Ausdehnung floriert.

Die Lebensweise der Mohammedaner unterscheidet sich nicht viel von derjenigen ihrer Glaubensgenossen, wie ich sie seitdem in Afrika zu beobachten Gelegenheit hatte. Überall treten sie feindselig gegenüber den Christen auf. Es ist ihnen gestattet, vier Frauen zu halten, sie begnügen sich aber in der Regel mit einer oder zwei, denn ein Harem ist sehr kostspielig. So leben ja auch die Türken, d. h. die grosse Masse des Volkes, tatsächlich in Monogamie, denn nur die Reichen können sich des gesetzlichen Rechtes der Vielweiberei bedienen. Ihre Toten verbrennen sie nicht, sondern begraben sie in gemauerten Grabmälern. In Bombay lernte ich einen mohammedanischen wohlhabenden Kaufmann kennen und verkehrte viel mit ihm. Als ich ihn ersuchte, mich seiner Frau vorzustellen, antwortete er mir, dass er das nicht dürfe, die Religion verbiete es ihm. Sähe ich seine Frau ohne sein Wissen, so habe er nichts dagegen einzuwenden, aber mich zu ihr führen dürfe er nicht. Meine Frage, warum er bei seiner Wohlhabenheit nur eine Frau besitze, beantwortete er damit, dass er an einer vollkommen genug habe ! Ein Geständnis, das vielleicht mancher meiner christlichen Leser mit einem leisen Seufzer als ihm aus dem Herzen gesprochen erklären wird.

Die Parsen (Parsees), bei denen sich die alte persische Feuerreligion noch rein erhalten hat, sind die gebildetsten und reichsten Eingebornen und gehören meist dem Kaufmannsstande an. Sie tragen zum Unterschiede von den Hindus, die sich nur mit einem Tuch um die Lenden bekleiden, vollständige Kleidung von leichten Stoffen und als besonderes Kennzeichen eine Ledermütze. Auch die Ärmeren unter ihnen sind ganz bekleidet und besitzen eine gewisse Bildung. Sie haben vorzügliche Schulanstalten, an ihren Seminarien finden die europäische Wissenschaft und deren Vertreter eine willkommene Stätte. Das heilige Feuer, das sie in den Tempeln fortwährend zur symbolischen Anbetung der Gottheit unterhalten, wird sehr geheim gehalten; kein Europäer kann sich rühmen, je ein solches Feuer gesehen zu haben. Ihre Toten setzen sie aus und lassen sie von den Raubvögeln aufzehren. Es ist dafür ein eigenes Gebäude mit hoher Mauer, aber ohne Dach errichtet. Die Toten werden innerhalb dieser Umfassungsmauer auf Röste gelegt und in weniger als einer halben Stunde haben die Vögel alles Fleisch aufgefressen; die Knochen, welche durch den Rost hinunterfallen, werden von Zeit zu Zeit gesammelt und verbrannt.

Was die zahlreichen wilden und halbwilden Völkerschaften anlangt, so muss ich mich, wenn ich aus persönlicher näherer Kenntnis sprechen soll, auf die Stämme beschränken, welche das Bergland der Nil Geries (sprich: Nildschiris) bewohnen. Es sind dies aber auch gerade sehr interessante Exemplare des Genus: homo sapiens, wie uns die Naturforscher so euphemistisch, ich möchte beinahe sagen, aus Ironie genannt haben.

Drei ganz eigenartige Stämme haben sich hier ausschliesslich niedergelassen, die Badagas, Kotas und Todas. Im Laufe der Zeit, je mehr die Blauen Berge in den allgemeinen Verkehr hineingezogen werden, kommen immer mehr Tamulen aus dem Unterlande hinauf, aber einstweilen sind jene noch im Alleinbesitz dieser Gegenden.

Die Todas tragen keine Kopfbedeckung und auch bezüglich der übrigen Kleidung stürzen sie sich nicht in überflüssige Unkosten. Ein kleines Tuch um die Lenden – das genügt ! So wild sie sind, haben sie doch nichts Böses, ihr Wuchs ist ziemlich ebenmässig und sowohl Männer als Frauen können schön genannt werden. Sonderbar sind ihre Wohnungen: dieselben sehen nämlich aus wie ungeheure Bienenkörbe, indem sie auf einem Steinwalle die kegelförmige Bedachung aufrichten. Unten haben diese Paläste eine kleine Öffnung, durch welche der biedere Toda auf allen Vieren kriechend in den Wohnraum gelangen kann. Zu den vielen Absonderlichkeiten, welche Indien aufweist, gehört als nicht die letzte die Sitte der Polyandrie (Vielmännerei). Eine Frau hat da vier bis fünf Männer. Daraus entstehen natürlich Scheusslichkeiten, die jeder Beschreibung spotten, wie der Mord der meisten neugeborenen Mädchen, um einem Überhandnehmen des weiblichen Geschlechts vorzubeugen. Nur die schönsten Mädchen werden aufgezogen. Von der Regierung, wie von den Missionaren ist zwar schon alles mögliche getan worden, um diese schreckliche Sitte abzuschaffen, doch blieben bis jetzt alle Anstrengungen fruchtlos.

Der zahlreichste Stamm sind die Badagas, sie bilden das agrikole Element der Blauen Berge. Seit vierzig Jahren arbeitet die Basler Mission hier; den Todas kann man kaum nahe kommen, auch die Kotas waren bis in die neueste Zeit so gut wie unzugänglich und nur von den Badagas trat je und je einer oder der andere über, meist einzelstehende Leute. An den Tamil-Leuten arbeiten in erster Linie englische Missionare, unsere Basler Mission hat ihr schwierigeres Feld unter den eingeborenen Bergstämmen. Immerhin entsteht in neuerer Zeit Schule an Schule auf jenen Bergen, wenn es auch bis vor kurzem nur Badagas-Dörfer waren, die von christlichen Schulen etwas wissen wollten. Sehr interessant sind die einschlägigen Berichte, die der „Evangelische Heidenbote“ 1884 und 1886 veröffentlichte. Die Schilderungen über die Sitten und Einrichtungen jener Stämme stimmen mit meinen mehrmonatlichen Beobachtungen vollständig überein.

Die Kotas, eine kleine Völkerschaft, etwa tausend Köpfe stark, sind die Handwerker der Blauen Berge, Seiler, Töpfer, Zimmerleute, Schmiede und Gerber, und wohnen in sieben über das ganze Bergland zerstreuten Dörfern. Sie gehören zu den schmutzigsten Stämmen der Erde,

so dass man schwer einen anderen Menschen dazu bringt, unter ihnen zu wohnen. Für den Deutschen, der bei dem Anblick dieser Kotas sofort an ein gleich klingendes deutsches Wort erinnert wird, tragen sie ihren Stammmamen mit grosser innerer und noch grösserer äusserlicher Berechtigung.

Nachdem meine Arbeiten beendet waren, reiste ich zunächst nach Madras zurück. Madras mit mehr als 400'000 Einwohnern ist der Sitz der Regierung. Der Herzog von Buckingham steht als Gouverneur unter dem Vizekönig, ist aber tatsächlich, sowie die Gouverneure von Bombay und Bengalen, Alleinherrscher. Auf seinen Befehl wurde mir für die Weiterreise nach Bombay der herzogliche Salonwagen, mit allem erdenklichen Komfort, den man erst musste kommen lassen, zur Verfügung gestellt. Um die Hitze bei der Fahrt zu mildern, brachte man einen grossen Behälter mit Eis in den Waggon, was sehr angenehm war. Da das Klima von Bombay der grossen Hitze wegen den Europäern sehr verderblich ist, so hatten mir meine Freunde in Coonoor die lange und beschwerliche Reise nach Bombay abgeraten, aber ich wollte absolut die grosse Hauptstadt Ostindiens sehen (Kalkutta und Madras sind die beiden andern). Habe ich bisher so viel ausgehalten, kalkulierte ich, so wird das auch noch zu überwinden sein. Ich hatte ja zum voraus gewusst, dass es in Indien heiss sei, etwas heisser als in Olten. Tu l'as voulu, Georges Dandin ! Also drauf los !

Nach einer Reise von zwei Tagen und drei Nächten am 13. Mai 1880 in Bombay angelangt, wurde ich in freundlichster Weise von Herrn Oskar Gysi von Aarau, Firma Büchli & Co., der dort ein brillantes Geschäft hat, empfangen und mit der Stadt und den dortigen Verhältnissen bekannt gemacht. Da Bombay, eine Stadt von 780'000 Einwohnern, Europa zunächst liegt, hat es zirka 20'000 Europäer, mehr als jede der andern Städte. Die unerträgliche Hitze aber, von der man sich einen Begriff machen kann, wenn ich sage, dass ich jeden Tag drei bis viermal das Hemd wechseln musste, zwingt den Europäer, sich zur Erholung von Zeit zu Zeit entweder nach Europa oder an den Himalaya oder in die Nil Gerries zu begeben. Die Rasse erhält sich nicht, die dort geborenen Kinder von Europäern gleichen mehr Schatten als Menschen, sind wahre Jammergestalten und verfallen meist einem frühen Tode. Die Deutschen werden voraussichtlich auch in Kamerun in dieser Hinsicht betrübende Erfahrungen machen.

In Bombay lernte ich auch das dortige Geschäft unseres bekannten Landsmannes Salomon Volkart von Winterthur kennen, der in seinem grossen Handlungshaus gegen zweihundert Commis beschäftigt und Filialen in mehreren grossen Städten des fernen Ostens besitzt. Der Vorname des Herrn Volkart, nach althehrwürdiger reformierter Sitte dem Alten Testamente

entnommen, gibt in Bombay Anlass, dass man ihn vielfach als Juden betrachtet und ich hatte Mühe, mich für sein christliches Bekenntnis zu wehren.

Mit Herrn Gysi machte ich eine Spazierfahrt nach der dem sehr grossen und sicheren Hafen gegenüberliegenden Insel Elephanta, auf welcher sich die grossen Höhlentempel mit Kolossalstatuen der Götter befinden; das älteste Monument der früheren einheimischen Kultur, wie mir Dr. Burnell sagte. In einem kleinen, heiligen Weiher baden sich die gläubigen Hindus.

In Indien gibt es keine Spitäler für Menschen, aber solche für Tiere, eine Einrichtung, welche durch den Glauben an die Seelenwanderung entstanden ist. Nach demselben ist es ja denkbar, dass in irgendeinem Tiere die Seele eines verstorbenen würdigen Vorfahren lebt und webt, die also in kranken Tagen der Verpflegung bedarf. Weniger begreiflich aber ist es, wenn in Europa, wo ja die religiöse Grundlage für diesen Kult mangelt, eine krankhafte Hypersentimentalität über dem an sich berechtigten Schutz der Tiere manchmal die Sorge für den armen und leidenden Mitmenschen ausser acht lässt, wie man tagtäglich sehen kann. Bombay hat eine wunderprächtige Lage auf der gleichnamigen Insel und ich wünschte mir Glück, durch die Bedenklichkeiten meiner Freunde mich nicht haben beeinflussen zu lassen. Die Stadt besitzt einen ungeheuren Hafen, in welchem mit Leichtigkeit die Schiffe der ganzen Welt Raum finden würden. Mitten darin liegt die oben erwähnte Insel Elephanta.

Auch in der Nähe von Bombay wurde eine Bergbahn gewünscht. Ausserdem hatte ich noch zwei Berufungen erhalten, um Eisenbahnstudien zu machen, eine nach Kochin in Südindien, die andere nach Wynand, um von da eine Bahn nach Calicut anzulegen. Ich hatte in Indien grosse Anerkennung und die ehrenvollste Aufnahme gefunden, besonders war mir die Bevölkerung dafür dankbar, dass ich den allmächtigen Herzog umzustimmen gewusst hatte, dem Unternehmen in den Blauen Bergen seine Unterstützung angedeihen zu lassen. Nun sollte ich auf meiner Rückreise noch nach London, um dort behufs Finanzierung des Unternehmens mit betreffenden Banquiers Rücksprache zu nehmen.

Von der Niederländischen Regierung hatte ich den sehr ehrenvollen Auftrag erhalten, nach Sumatra zu reisen, um dort ein Bahnprojekt zu untersuchen. Es wurde mir eine Begleitung von Ingenieuren angeboten, Bezahlung aller Kosten, des Lebensunterhaltes und ausserdem noch ein Taggeld von 50 Dukaten. Dieser Auftrag kam aber zu spät, er kam in Ootacamand zwei Tage nach meiner Abreise an und wurde mir nach Bombay nachgesandt.

Von hier aus hätte ich Ostindien vom Nordwesten bis Südosten wieder quer durchschneiden, über Ceylon nach Singapore, von da nach Java und von Batavia erst nach Sumatra reisen müssen, ein ganz anständiger kleiner Ausflug, auch für einen Mann von weniger als 63 Jahren. Ich hatte seinerzeit dem holländischen Kolonialminister geschrieben, dass ich zirka vier bis fünf Wochen in Ootacamand bleiben werde, statt dessen blieb ich acht Wochen dort und da kein Brief aus Java kam, so musste ich annehmen, man wolle mich nicht nach Sumatra senden, weshalb ich der Bahngesellschaft der Blauen Berge das Versprechen gab, von Indien aus direkt nach London zu reisen, um wegen der Coonoorbahn mit den englischen Finanziers zu unterhandeln. Ich liess Sumatra und Java links liegen und schiffte mich nach vierzehntägigem Aufenthalte in Bombay nach Europa ein, um durch das arabische und rote Meer, den Suezkanal, über Malta, Gibraltar die direkte Route nach Southampton-London zu nehmen.

Auf diesem Rückwege hatte ich Gelegenheit, den Suezkanal etwas näher zu besichtigen. Landschaftlich ist gar nichts Interessantes an demselben zu bewundern. Seine Ufer sind einförmige Wüsten; Wasser und Sand, kein Grün belebt die Umgegend. Eine einzige kleine Stadt, Ismaila, liegt an dem Kanal. Die Dauer der Fahrt beträgt zwölf Stunden für die Postdampfer. Der Kanal ist zirka 35 bis 40 Stunden lang und an einigen Stellen so schmal, dass die Schiffe nicht kreuzen können, weshalb Ausweichstationen angelegt sind. An anderen Stellen, wo früher die Seen waren, kann der Kanal auch eine Breite von drei bis vier Stunden erreichen. Zur Erleichterung des grossen Verkehrs, dem die Wasserstrasse gegenwärtig kaum mehr genügen kann, wird jetzt an der Erweiterung des Kanals gearbeitet, um das Kreuzen der Schiffe zu ermöglichen, d. h. um ihn „doppelgeleisig“ zu machen.

Von Southampton ging ich nach London, um beim Ministerium für Indien für die Ausführung meines Projektes zu wirken. Ich hob vor den Herren im India-House – so heisst das Gebäude der Verwaltung für Indien - namentlich die Bedeutung und die Vorteile einer raschen Verbindung von Muttapalam mit Coonoor hervor, der Gesundheitsstation für die Soldaten. Man bedeutete mir, dass man über die Sache gut unterrichtet sei und alles wisse, was über die Angelegenheit in Indien verhandelt worden sei. Daraus konnte ich entnehmen, welche gute und zuverlässige Kontrolle über sämtliche Vorkommnisse in der englischen Verwaltung besteht, eine Kontrolle, wie sie in einem so weitverzweigten und ungeheuer komplizierten Regierungsorganismus eine absolute Notwendigkeit ist.

Dass die Bahn in die Blauen Berge dennoch bis heute nicht gebaut worden ist, hat seinen Grund in dem beständigen Wechsel von Gouverneuren, der seit 1880 stattgefunden hat. Doch verlieren die Freunde der grossartigen Unternehmung den Mut nicht, es ist wahrscheinlich, dass der Bau der Bahn allen Hindernissen zum Trotz im nächsten Jahre wird begonnen werden. – Einstweilen denke ich mit Freuden zurück an meine herrliche Reise, von der ich an Menschenkenntnis und vielfältigen Erfahrungen reicher, mit einer Fülle neuer Eindrücke aus Ostindien, Ceylon und Ägypten in mein Vaterland zurückkehrte.

## IX. DER AUFENTHALT IN ALGIER

Als ich mich am 19. Oktober 1884, um meine von den Strapazen der österreichisch-ungarischen Reise etwas angegriffene Gesundheit wiederherzustellen, nach Baden im Aargau begab, dachte ich nicht von Ferne daran, dass sich in den vorgerückten Jahren, in denen ich mich jetzt schon befand, den von mir in Berufs- und Familienangelegenheiten bereisten Weltteilen Europa, Amerika und Asien nun noch ein vierter Kontinent in Bälde anreihen werde: Afrika.

Kaum in Baden angelangt, erhalte ich ein Telegramm, welches mich zur Besprechung über den Bau einer Bergbahn in Algier nach Olten zurückberuft. Der Absender, Herr Sartor, war durch meinen Vertreter in Paris in den Besitz meiner Adresse gelangt. Ungesäumt, obwohl ungerne, begeben sich nach Olten. Herr Sartor ist nicht zu treffen. Sofort kehre ich zurück nach meinem Baden, entschlossen, die Wiederherstellung meiner gefährdeten Gesundheit jedem geschäftlichen Anerbieten fortan vorzuziehen. In Baden erwartet mich schon die Nachricht, Herr Sartor sei nun da und „rasend“, ich sollte augenblicklich wieder heimfahren. Ich telegraphierte jedoch zurück: wenn über ein so wichtiges Geschäft unterhandelt werden sollte, so möge sich der Herr überzeugen lassen, dass von Olten nach Baden ganz gleich weit sei, wie von Baden nach Olten, und liess, während ich zufrieden in mein Bad stieg, unterdessen den Herrn Sartor ruhig „weiterrasen“. Zu dieser kurzen Antwort mögen neben der Rücksicht auf meine Gesundheit auch die nicht sehr aufmunternden Erfahrungen in meinen französischen Geschäftsbeziehungen etwas beigetragen haben. Ich hatte seit 20 Jahren schon so viele Broschüren, Erklärungen, Zeichnungen, Kostenvoranschläge, Pläne usw. für die französische Regierung, für französische Gemeindebehörden und Private völlig fruchtlos ausgearbeitet, dass man damit füglich einen Dampfkessel ein ganzes Jahr lang heizen könnte.

Sartor ging in seinem Zorne ohne jede weitere Verhandlung nach Lyon, übergab die Arbeit einer anderen Firma und ich hatte, vergnügt über meine sich wieder kräftigende Gesundheit, diesen mir nachträglich sehr komisch vorkommenden Vorfall fast wieder vergessen, als ich eines schönen Tages einen Brief aus Algier bekam, in welchem mir der nun nicht mehr rasende Herr Sartor das Tracé der Bahn beschrieb, anfragte, ob man wohl Seil- oder Lokomotivbahn anwenden müsse und mich schliesslich dringend bat, an Ort und Stelle nach persönlichem Augenschein mein entscheidendes Urteil abgeben zu wollen.

So erfreulich diese Bekehrung Sartors für mich war, so wollte ich mich doch nicht aufs Geratewohl auf eine solche Reise einlassen. Ich wollte einen Beweis, dass es Ernst gelte und schrieb deshalb, ich werde erst abreisen, wenn an die Reisekosten ein Vorschuss von tausend Franken geleistet sei. Nach wenigen Tagen erhielt ich von Paris aus eine telegraphische Anweisung dieser Summe. Nun wusste ich, dass die Angelegenheit ernst gemeint sei, liess deshalb mein früheres Misstrauen schwinden. Und hatte ich nun A gesagt, so durfte ich nicht anders, als der Berufung Folge leisten. Glücklicherweise fand ich die denkbar angenehmste Reisegesellschaft in der Person des Herrn Streichenberg-Burckhardt in Thal (bei Rheineck), welcher mich mit seiner Liebenswürdigkeit geradezu verwöhnt hat. Am 9. Januar 1885 reisten wir ab und langten nach einer ununterbrochenen Fahrt von Freitag bis Montag Morgen (via Lyon und Marseille) in Algier an.

Der erste Eindruck, den die Hauptstadt Französisch-Afrikas auf uns machte, war unbeschreiblich grossartig und malerisch. Jeder liess das erhabene Bild zunächst in der seinem Gemüt und Charakter eigenartigen Weise auf sich einwirken; wir vereinigten uns aber zuletzt in ehrfurchtsvollem Staunen vor dem glänzenden, farbenreichen Gemälde. Nachdem wir in einem der splendid gebauten Hotels mit dem originell afrikanischen Aushängeschild „Gasthof zur Oase“ durch ein substantielles Frühstück dem Leibe gegeben hatten, was des Leibes ist, verfügten wir uns sofort an die Arbeit, um das Tracé der Bahn zu entwerfen.

Am südlichen Ende der Stadt führt hinter der Rue d'Isly die Rue Rovigo in starken Windungen einen steilen Hügel hinan. Zur Überwindung dieser grossen Steigung, welche ein Haupthindernis für den Verkehr dieses ganzen Stadtteils nach aussen mit der sich über Algier erstreckenden Hochebene bildet, hatte Herr Sartor eine Seilbahn projektiert. Die Bahn sollte nicht bloss Personen und Passagiergut befördern, sondern auch beladene Wagen mitsamt den Pferden, ohne dieselben droben einem zeitraubenden Hin- und Herladen auszusetzen. Während der Auseinandersetzungen Sartors, der mich begleitete, erschien mir sein Projekt ganz durchführbar, später aber sah ich ein, dass die Bahn um zirka einen halben Kilometer verlängert werden müsse, um dem Zweck besser zu entsprechen und um unmittelbar nach dem Dorfe El Biar zu gelangen; auch wäre der Viadukt viel zu lang geworden. Deshalb schlug ich eine Lokomotivbahn vor.

Die Gestaltung des Terrains ist folgende: Von dem alten Oelmarkt in der Rue d'Isly, wo die Station errichtet wird, führt die Bahn, unmittelbar mit einem Tunnel beginnend, unter den Festungswerken der Stadt (Algier ist nämlich eine Festung ersten Ranges) durch, dann in einer

Steigung von 15 % unter freiem Himmel um das berühmte Fort de l'Empereur herum bis nach El Biar, von wo sich die fruchtbare Sahel, die algerische Hochebene, besät mit Villen, Dörfern und Städten, weithin ausdehnt. Das Geleise erreicht in fast horizontaler Lage die Ortschaften des landeinwärts gelegenen Gebietes. Der Bahnhof von El Biar liegt 250 Meter höher als jener drunten auf der Place d'Isly. Die Omnibusse, welche bisher Personen und Passagiergut beförderten, brauchen drei Viertel bis eine Stunde zur Auffahrt, die Lastwagen aller Art natürlich entsprechend mehr.

Ich machte mich nun verbindlich, mit einer Zahnradbahn, ähnlich jener auf den Rigi, Personen in acht, Pferde, Wagen und sonstige Güter in zwölf Minuten auf das Plateau hinaufzubefördern. Mein Projekt fand denn auch allgemeinen Anklang, die Behörden akzeptierten es und was mir am meisten bange gemacht hat, General Hertz, der Kommandant der Festungswerke, machte keinerlei Einwendungen gegen das Unterführen derselben an der von mir vorgeschlagenen Stelle. Ich bin schon seit geraumer Zeit im Besitz eines Briefes, der mir anzeigt, dass die Konzession zum Bau der Bahn gegeben und so meine Aufgabe zu einem guten Schlusse geführt worden sei.

Während meines ganzen Aufenthaltes mit beruflichen Angelegenheiten beschäftigt, versäumte ich jedoch nicht, alle verfügbare Zeit dazu zu verwenden, Land und Leute kennen zu lernen und bedauerte nur, dass mein lieber Freund, der schriftgewandte und sprachenkundige Herr Streichenberg, der mich in vieler Beziehung zu Dank verpflichtet hatte, Algier sehr bald verliess und durch Tunis und Italien nach der Heimat zurückkehrte. Kein Regentag verhinderte mich während eines zweimonatlichen Aufenthaltes an meinen Exkursionen, die ich gewöhnlich vom Hafenplatz aus unternahm.

Die vom offenen Meere durch sehr starke Dämme und mehrere Forts getrennte Fläche des Hafens bietet Raum für 80 bis 100 Schiffe; ein Teil desselben mag früher speziell für die Piratenschiffe gedient haben. Die grossartigen Magazine und Docks in der südlichen Ecke des Hafens beherbergen die Vorräte an Steinkohlen, Trinkwasser und Schiffsmaterial aller Art. Arsenalen fassen alle die Waffen, Ausrüstungsgegenstände und Munition, welche zum Krieg im Innern des Landes notwendig sind. Den Hafen begrenzt im Norden die Admiralité, ehemals eine Insel, welche aber gegenwärtig mit dem Festlande verbunden ist und eine Gruppe grosser Gebäulichkeiten enthält, die vor 35 Jahren, gleich nach der Eroberung des Landes, erstellt wurden.

Der geräumige Platz, der sich als unterster Teil der Stadt am Hafen ausdehnt, ist überbaut von Magazinen aller Art und von den ausgedehnten Gebäuden der Douane, und heisst Boulevard de la République. Die Strasse, die in starker Steigung zur Stadt hinaufführt, ist aus hohen Mauern aufgebaut, in deren Nischen oder Gewölben das mannigfaltigste Leben sich dem Auge darbietet. Da sieht man dunkle, rauchgeschwärzte Schenken der Matrosen, Tabakläden, Früchtenhändler, dazwischen wieder die lärmenden Schiffszimmerleute und Angehörige von Baugewerken aller Art. Ober dies alles hinweg fahren die Wagen, reiten die Vornehmen der Stadt und keuchen in geschäftigem Tritte die Lastträger auf der breiten, prächtigen Strasse, deren zwei Arme gleich einer Doppeltreppe gegen die Mitte hin sich nähern und dann in einer Wendung in entgegengesetzter Richtung wieder auseinander laufen, um droben auf der Höhe des Plateaus auf dem schönsten Punkte Algiers, einem der schönsten Punkte der Welt überhaupt, auszumünden, den Places Bresson und du Gouvernement.

Sämtliche Gebäude, die diese Plätze umgrenzen, sind modern. Architektonische Meisterwerke entzücken das bewundernde Auge. Die Strasse bietet in ihrer schön gegliederten Regelmässigkeit einen Anblick, der an die Champs Elysees zu erinnern vermag. Die herrlichen Anlagen, das bewegte Leben in seiner Mannigfaltigkeit ringsum, alle die verschiedenen Völkertypen und Nationalkostüme, die Vornehmen der Stadt auf ihren feurigen Araberpferden, in ihren Sänften und Kutschen, die im Gedränge kreischend und lärmend sich Platz schaffenden Lastträger, französische und algerische Soldaten, einheimische verschleierte Schönheiten – und all das überragt von dem herrlichen klaren Blau des Himmels und beschienen mitten im Januar von der angenehme Wärme spendenden Sonne ! Farben- und gestaltenreicher noch wird das Gemälde, wenn nachts die gesamte Bevölkerung nach des Tages Last und Hitze sich ergeht auf diesem Korso der Algerier. In langen Karawanen steigen die Kabylen von ihren Bergen herunter und rücken mit schwer beladenen Kamelen oder Mauleseln in die Stadt ein, um anderen Morgens in der Frühe ihre Produkte auf den Markt zu bringen. Der Platz ist mit unzähligen Gasflammen taghell erleuchtet, dunkel heben sich in den öffentlichen Gärten die Palmen, Bananen und andere südliche Zierden der Flora ab von dem strahlenden Lichtmeere. Die bunte Menge wogt durcheinander, weicht da eleganten Kutschen, dort wieder schwer beladenen vom Hafen kommenden Lastwagen aus. Vor den prächtigen Schaufenstern der europäischen Magazine sammeln sich Haufen von Bewunderern, die von den verschiedenartigsten Erzeugnissen, wie sie nur die heutige fortgeschrittene Industrie zu schaffen vermag, staunend stille stehen. In den Cafés der Europäer herrscht reges Leben. Die den einheimischen Liedern eigentümlichen melancholischen Töne mischen sich mit dem Geräusch da draussen auf den Strassen, was dem Ohre die gleiche nie sich wiederholende Mannigfaltigkeit bietet, wie das wechselnde Schauspiel dem Auge.

Trotzdem ich viele Städte des Abend- und Morgenlandes gesehen, so habe ich doch noch keinen so schönen und eigenartigen Platz gefunden, als die Places Bresson und de la République. Diesen würdig dehnt sich weiter nördlich die Place du Gouvernement aus. Kein Wunder, wenn hier die ganze Stadt ihr Zentrum findet, wenn sich hier der Hauptverkehr Algiers konzentriert. Hier zweigen sich, wie die Blutgefässe vom Herzen, die Hauptstrassen vom Herzen der Stadt ab bis zu den Toren Bab-el-Qued und Bab-Azoun. Die „Gross-Moschee“ begrenzt im Hintergrunde die Place de la République und auf beiden Seiten an ihr vorbei führen kleine Gassen in die Altstadt, die in der Gestalt, wie sie heute vor uns steht, durch die Jahrhunderte hindurch sich unverändert erhalten hat. Die Rue de la Lyre zieht sich vom Platze gleichen Namens hinter der Moschee nach Norden. Ihr ist eigentümlich, dass sie das europäische Element mit dem arabischen vermischt. Ihre Bewohner bestehen zu gleichen Teilen aus Juden und mohammedanischen Eingeborenen. Diese Strasse und mit ihr der ganze Stadtteil, den sie durchläuft, hat schon den Charakter Altalgiers. Der Schmutz in den offenen Abzugskanälen zeigt uns deutlich, dass von sanitarischen Grundsätzen noch nie ein Laut ans Ohr der Bewohner geklungen ist.

In grosser geräumiger Halle wird hier tagtäglich ein Gemüsemarkt abgehalten, wo dem erstaunten Auge des Nordländers alle die herrlichen Produkte des Landes geboten werden. Das Treiben, der Lärm in den gedeckten Räumen in den belebtesten Stunden des Verkehrs lässt sich kaum schildern. Das muss unser Auge gesehen, unser Ohr gehört haben, sonst reicht keine Vorstellung aus und wäre sie die Frucht der lebhaftesten Phantasie. Im Norden erweitert sich die Strasse zur Place Malakoff, dessen östliche Seite von den Gebäuden begrenzt ist, welche die Residenz des Erzbischofs bilden. In unmittelbarer Nähe befinden sich die schönsten Kirchen Algiers, die Kathedrale St. Philippe und Notre-Dame des Victoires, beide an der Stelle und zum Teil aus dem Material alter Moscheen erbaut. Jetzt noch besitzen sie beträchtliche Bruchstücke alter, vergangener mohammedanischer Pracht und Herrlichkeit und bieten ein Bild jener Blütezeit der arabischen Künste und Wissenschaften in Jahrhunderten, da unser Kontinent noch unempfänglich war für jede feinere Kultur.

Dem Tore Bab-el-Qued zugehend, treffen die Wanderer, an dem grossartig erbauten Lyceum rechts vorbeigehend, den Jardin Marengo. Von Soldaten auf den unfruchtbaren Abhängen der Hügelkette angelegt, bietet er, ganz von Palmen, Yukka, Bellambren und Bambus bedeckt, im Sommer Schutz gegen die brennenden Strahlen der afrikanischen Sonne. Verschiedene Versuche, ihn zu einem zoologischen oder botanischen Garten umzugestalten, wurden aus Mangel an Geld wieder aufgegeben. Heute ist er ein Tummelplatz der algerischen Jugend,

an Sonn- und Feiertagen das Rendez-vous der ganzen Stadt. Der nördlichste Teil dieser Stadthälfte wird von den ausgedehnten Artillerie-Arsenalen okkupiert, woran sich das Fort neuf und eine grosse Anzahl Militäranstalten jeden Genres anschliessen.

Wir haben nun unseren Gang durch die europäische Stadt vollendet, durch jenes Häusermeer, das sich vom Hafen weg bis zur Rue de la Lyre erstreckt. Ostalgier ist wesentlich europäisch und modern, Westalgier bildet die Altstadt. Dieser gilt nun unser Besuch.

Hunderte kleiner Gassen und kaum gangbare Wege durchschneiden den unregelmässigen Haufen von Häusern, der sich bis zu den Ringmauern im äussersten Westen der Stadt ausdehnt. Während die Bauart der Häuser in der Unterstadt dem Europäer nichts Auffallendes darbietet, so gewährt dieser Teil, in den wir nun eintreten wollen, ein ganz fremdartiges Aussehen. Amphitheatralisch steigt das Terrain an, so dass die obersten Quartiere über hundert Meter höher liegen, als die Häuser am Hafen. Die Gassen sind ganz eng; selbst die breitesten sind viel enger als die engsten in unseren europäischen kleinen Städtchen. Alle sind höchst unregelmässig und krumm und führen den verblüfften Wanderer gar nicht selten in Sackgassen, aus denen er sich unter grossem Zeitverlust wieder herauswinden muss. Oben sind sie, was die Helligkeit nicht eben vermehrt, sehr häufig noch überbaut durch Vorbauten an den Häusern, die sich auch ohnedies fast berühren.

Die gewöhnlich quadratischen und je nach der Vermögensverhältnissen des Besitzers kleineren oder geräumigeren, prächtigeren oder einfacheren Häuser der Araber weisen sämtlich den gleichen Typus auf: kahle Mauern mit kleinen Fensteröffnungen, einer kleinen Türe und einigen Schiesscharten; innen ein Hof, rings um denselben Säulenhallen, die selbst bei Ärmeren von gewundenen Marmorsäulen getragen sind. Die Wohnungen sind oft sehr reich und splendid eingerichtet, der Hof beherbergt die prächtigsten Pflanzen. Und doch fühlt sich der Europäer in dem prächtigsten und luxuriösesten Araberhause eingeschlossen wie in einem Gefängnisse, während der Orientale nicht gesehen werden, hauptsächlich seine weiblichen Angehörigen nicht fremden Blicken ausgesetzt wissen, selbst aber so viel wie möglich von der Aussenwelt erblicken will. Droben in der Altstadt wird allwöchentlich ein grosser Markt abgehalten, dessen Besuch unseren Frauen sicherlich ein Hochgenuss sein würde, nur würde ihnen die Wahl schwer fallen unter allen den Herrlichkeiten, die da fast umsonst dargeboten werden. Riesige Blumenkohlköpfe zu 20 Centimes, Citronen, Orangen und Pomeranzen, Bananen und was der köstlichen Früchte des üppigen Südens mehr sind, kann man sich da in Hülle und Fülle und in den prächtigsten Exemplaren um weniges Kupfergeld nach Herzenslust aneignen.

Sämtliche Handwerker sieht man auf den Strassen ihre Arbeiten verrichten. Der Drechsler stellt die Drehbank vors Haus, der biedere Schuster den ehrwürdigen Dreifuss; Spengler, Schreiner, Schneider, sie alle versperren dem Passanten den Weg. Es ist unschwer einzusehen, dass die Benützung der Strassen als Ateliers weder zur Sauberkeit noch zur Gangbarkeit derselben und zur Erleichterung des Verkehrs ein Erhebliches beizutragen geeignet ist. Als Gratis-Genuss kommt hiezu noch der widrige, abstossende, wahrhaft betäubende Lärm, der auf einen Neuling so drastisch einwirkt, dass ihm die Ohren gellen und die Gehörnerven auf längere Zeit jeden feineren Dienst aufkünden.

Den algerischen Handwerkern eigentümlich ist der Gebrauch der Füsse bei allen ihren Arbeiten. Der zivilisierte Europäer mit seinem Kulturdünkel wird sich da einer gar nicht so unbedeutenden Inferiorität in der Verwendung seiner Gliedmassen bewusst. Wir bedienen uns, wie schon unsere Urväter taten, in höchst primitiver Weise noch immer unserer unteren Extremitäten nur zur eigenen Lokomotion und können uns vor Bewunderung und Erstaunen gar nicht fassen, wenn gelegentlich einmal ein Unglücklicher, welchem die Natur oder ein unheilvolles Geschick die Arme geraubt und die Ausbildung der Füsse nahe gelegt hat, uns mit den Beweisen einer ungeahnten Geschicklichkeit derselben überrascht. Der algerische Handwerker jedoch weiss schon längst und ganz allgemein seine Füsse nicht nur als natürliche Lokomotiven zu den groben Verrichtungen des Gehens, Laufens = Kletterns zu benützen, sondern er veranlasst sie auch, den Händen gleich, feinere Präzisionsarbeiten auszuführen. Was unsereiner z.B. mit den Händen vom Boden aufheben muss, das fasst der Araber mit der grössten Leichtigkeit mit seinem Fusse und erspart sich so das, was auch manchem von uns so sauer ankommt – das Bücken. Bei jeder Verrichtung arbeiten die Füsse, wie die oberen Extremitäten mit. Kurz, von der geringeren Achtung, in der bei uns diese Körperteile stehen und gehen, ist beim Araber keine Spur zu finden. Er hat sie aus dem Plebejerstande herausgehoben und durch Anweisung eines vornehmeren Wirkungskreises geadelt. Sie geniessen darum aber auch einer sorgfältigeren Pflege als selbst die Hände.

Mitten im alten Stadtviertel befindet sich das historische Museum, reich an Bildwerken, alten Gräberfunden, den Überresten algerischer Kultur; sodann eine sehr reichhaltige Bibliothek mit arabischen Manuskripten von unschätzbarem Werte; mir haben sie allerdings keine Zeit geraubt, aber es ist mir versichert worden, dass es so sei. So bedeutend wie die archäologischen und literarischen sind die naturhistorischen Sammlungen. In prachtvollen Kollektionen sind in diesem Museum alle die geologischen, botanischen und zoologischen Schätze aufgespeichert, an denen Algier so reich ist.

Was das Auge im arabischen Viertel ermüdet und abstumpft, ist die barbarische Sitte, dass alle Häuser weiss übertüncht sind. Bei der beständigen Steigung des Terrains bildet von unten gesehen das Häuser-Konglomerat eine weisse, unabsehbare Fläche, welche in der Glut der Sonne das ungeschützte Auge blendet. Wie es in den grossen Städten immer vorkommt, so gibt es auch hier, leider nicht selten, Häuser, deren Zweck jeden echten Menschenfreund mit Abscheu erfüllen muss. Zum Unterschied von den andern sind sie blau angestrichen. Zuoberst an der Stadtmauer befindet sich die grosse Caserne d'Orléans, die geräumige Artillerie- und Kavalleriekaserne für ein Regiment samt Vorräten an Geschütz, Waffen, Munition und Fourage.

Die Artilleriekaserne war früher das Schloss des Dey von Algier, die Kasbah. Der Dey hatte beständig eine sehr zahlreiche Leibgarde um sich, zum eigenen Schutze und zu dem seiner 80 Frauen, die er in einem besonderen Gebäude wie Gefangene hielt. Noch heute zeigt man eine kleine Räumlichkeit, jetzt als Bureau benützt, das ehemals des Dey Arbeitszimmer gewesen ist. Dort empfing er die Gesandten und gab Audienz. Dort war es auch, wo er dem französischen Geschäftsträger jene bekannte, etwas undiplomatische Behandlung angedeihen liess, welche dem über das Missverhältnis seiner eigenen Machtmittel und derjenigen einer europäischen Grossmacht unklaren orientalischen Despoten seinen Thron kosten sollte. Als im Jahre 1829 der französische Konsul dem Fürsten Vorstellungen machte über die grausame Behandlung der vielen Christen, 7000 bis 8000 an der Zahl, die als Sklaven in der Knechtschaft schmachteten, griff derselbe, aufgebracht darüber, dass dieser Giaur die Frechheit habe, ihm die Wahrheit zu sagen, nach seinem Fächer und versetzte dem „ungläubigen Hund und Sohn einer Hündin“ einen heftigen Schlag ins Gesicht. Der Konsul entfernte sich, ohne ein Wort zu sprechen. Auch eine noch jämmerlichere Regierung als diejenige des letzten Königs aus der nun vor einigen Jahren ausgestorbenen älteren Linie der Bourbonen es war, hätte sich diesen „Schlag ins Gesicht“ nicht können gefallen lassen. Nach kurzer Zeit landeten 30'000 Franzosen in Algier, entthronten den Dey und machten das Land zur französischen Kolonie.

Es ist dies nicht die erste Züchtigung, welche Frankreich dem Übermut algerischer Herrscher angedeihen liess. Seit dem verunglückten Zuge Karls V. waren die Raubzüge der Barbareskenstaaten, besonders unter dem grausamen Barbarossa, eine ständige Plage der Anwohner des Mittelmeeres geworden. Ludwig XIV. sandte seinen „Lieutenant Général des Armées Navales“, den berühmten Du Quesne nach Algier. Admiral Abraham du Quesne, Marquis du Bouchet, war der erste Seeheld des 17. Jahrhunderts. Der nicht minder gefeierte grosse Michel Ruyter, neben Tromp Hollands grösster Admiral, musste gegen ihn 1676 in der Seeschlacht bei Messina das Leben lassen.

Der ebenso fromme als tapfere Abraham war der einzige Reformierte Frankreichs, zu dessen Gunsten der despotische König eine Ausnahme von der Revokation des Ediktes von Nantes gemacht hat. In seinem Palaste allein wurde damals in Frankreich der Gottesdienst nach reformiertem Ritus gefeiert. Allein nur ihm persönlich galt das Privileg. Als das Auge des Helden, der durch seine Glaubenstreue und seine Unerschrockenheit der bedrängten Hugenotten leuchtendes Vorbild, Hort und Zuflucht gewesen, brach, da musste sein Sohn Henri, der Genosse seiner Heldentaten, ebenfalls den Wanderstab ergreifen. – Diesem Manne also war es vorbehalten, Algier zu züchtigen und das zu vollbringen, woran der allmächtige Karl V., der Beherrscher von halb Europa und von Amerika, gescheitert war. Algier wurde beschossen, der Dey gedemütigt und zu den Bedingungen gezwungen, die ihm Ludwig XIV. diktierte.

Nach diesen zwei Exkursen in Algiers Vergangenheit seien mir noch einige Worte über dessen Bewohner gestattet. Die Stadt zählt ungefähr 80'000 Einwohner, von denen, die Juden eingerechnet, ein Drittel Franzosen sind. Die Israeliten, obschon durch langen, gemeinsamen Besitz des Landes und überdies durch uralte Stammverwandtschaft mit den Arabern verbunden, sind aus Geschäftsinteressen Franzosen geworden. Unter dieser Flagge können sie der ihnen eigenen Gier nach Besitz ungefährdeter fröhnen. Die Franzosen besitzen die meisten Magazine, Hotels und Kaffeehäuser. In ihren Quartieren erhebt sich Palast an Palast; da wohnen die grossen Schiffsreeder, Kaufleute, Familien der hohen Offiziere und Beamten. Die Franzosen sind in ihren Kolonien gutmütiger oder, wenn man will, lässiger als die Engländer. Es fehlt ihnen, was wir bei den Briten, Amerikanern und auch bei den Schweizern in der Regel finden: Ausdauer und Energie. Sie sind sehr bald zufrieden mit dem, was sie haben, und einmal auf einem gewissen Punkte angelangt, setzen sie sich in Ruhestand und lassen andere fortarbeiten. Traf da in Algier gelegentlich einen Franzosen und fragte ihn höflichst, was er sei und treibe. Stolz antwortete er: «Je suis propriétaire !»

Zu ihrem Verderben spielt bei den Franzosen auch das Kaffeehaus eine grosse Rolle. Absinth und andere Liqueurs sind ihnen unentbehrliche Lebensbedürfnisse. Der Israelit bleibt beständig im Geschäft oder widmet sich seiner Familie und bringt es durch seine Nüchternheit und Sparsamkeit bald zu Wohlstand. Engländer (darunter besonders auch Malteser), Italiener, Spanier, Deutsche und Schweizer sind in Algier niedergelassen. Spanier und Italiener betreiben meist die Pintenwirtschaften unten am Hafen, zur Netzung durstiger Matrosenkehlen, sowie oben in den engen Strassen der Altstadt. Sie geniessen keiner grossen Achtung, tragen aber Sorge zu jedem Sou, schaffen und kommen dadurch, wenn auch langsam, vorwärts.

Der schweizerische Konsul, Herr Joly, ein bedeutender Kaufmann, besitzt ausgedehnte Seidenmagazine. Jean Geiser aus Langenthal, ein beliebter Photograph, kann seinen Leistungen nach füglich auf die Bezeichnung „Künstler“ Anspruch erheben. Wer in Algier arbeiten will, dem kann ich nach meinen Erfahrungen verbürgen, dass er ein Vermögen machen wird.

Die Mauren, die ursprünglichen Einwohner des Landes, das sie seit dreizehn Jahrhunderten bevölkern, ernähren sich durch Urproduktion, den Betrieb von Tabakläden und Kaffeehäusern, von Wechselgeschäften und, was besondere Erwähnung verdient, von Kunstgewerben. Sie sind sehr stolz und blicken abschätzig auf die Europäer nieder. Ihr sehnlichster Wunsch wäre, dass ein Blitzstrahl Allahs dieselben auf einmal samt und sonders aus der Welt schaffte. Dieser tief eingewurzelte Hass einzig war fähig, den hartnäckigen Widerstand gegen das französische Joch so lange aufrecht zu erhalten.

Von dem maurischen Stolz habe ich selbst ein Pröbchen erlebt. Des ewigen Irregehens in den unzähligen Sackgassen müde geworden, bat ich einen maurischen Korbflechter, der auf der Strasse mit Händen und Füßen geschickt die Binsen durcheinander flocht, mir den Weg zu zeigen. Nach 1,5 stündigem Marsche, auf dem er mich auf alles Interessante aufmerksam gemacht hatte, wollte ich ihn für Mühe und Versäumnis angemessen entschädigen. Aber der arme Kerl, der gewiss nur kümmerlich sein Brot verdiente, richtete sich auf und rief: „Mein Herr, ich bin ein Araber, niemals nimmt ein Araber etwas an für eine Gefälligkeit, die er anderen gerne erweist.“

Hat man einen Araber gesehen, so hat man alle gesehen. Hautfarbe braun, üppiges Haupt- und Barthaar in tiefstem Schwarz, Körper schlank, die Beine nackt, an den Füßen Sandalen. In ihren Cafés sitzen sie Mann an Mann, dicht aneinander gedrängt am Boden und sprechen, so lange sie im Fremden einen Franzosen vermuten, gar nichts, werden aber zutraulicher, wenn der fremde Gast einer anderen Nation angehört.

Die Kabylen kommen täglich von den Bergen herab mit ihren Vorräten an Früchten und Bodenerzeugnissen; sie bewohnen in der Nähe ihrer Stallungen eigene Quartiere. Oft viele Stunden, ja 40 bis 50 Kilometer weit bringen sie auf den schwer beladenen Eseln aus den südlichen Bergen die ersten Trauben, Orangen und sonstigen Früchte herbei.

Am niedrigsten stehen die Berranis oder Biskris, meist schlanke und äusserst kräftige Leute, Algiers Savoyarden, welche die Strassen kehren, Packträgerdienst verrichten, Magazine öffnen und schliessen, Wasser tragen und – für uns wohl der sonderbarste und originellste Erwerbszweig – des Nachts vor der Haustüre schlafen! Dies geschieht nämlich, um das Eindringen von Dieben unmöglich zu machen und zu diesem Zwecke verdingen sie sich an Hausbesitzer, Kaufleute und Wirte. Bei der Aufzählung der Bewohner darf ich die Hunde nicht vergessen, jene Scharen, welche, im Ganzen 10'000 bis 15'000 Köpfe stark, sich in den Strassen umhertreiben, in den Abfällen der mannigfachsten Art ihre Nahrung suchen und dadurch, wie in Konstantinopel, den höchst wichtigen Dienst freiwilliger Sanitätspolizisten versehen, indem sie durch die Verteilung der Abfälle deren in diesem Klima bald eintretenden Fäulnis vorbeugen.

Was Algiers Umgebung anbelangt, so treffen wir im Süden in herrlichster Lage L'Agha, den Exerzierplatz der Truppen. Diese Vorstadt ist fast ausschliesslich von Europäern bewohnt, deren Magazine, Tischler-, Schlosser- und übrigen Werkstätten sich hier ausdehnen. Eine grössere Giesserei beschäftigt 50 Arbeiter. Das viele Militär macht aus L'Agha einen der belebtesten Teile der Stadt. Wie dieses unten am Meer, so breitet sich oben am Hügel Mustapha Supérieur aus, ein wahres Paradies mit den prachtvollsten Gärten, Villen, Hotels und Fremdenpensionen.

Dort pflegte ich mich in den Mittagsstunden oft zu ergehen und nach dem Genuss der herrlichen Rundschau zu dejeuner. An einem jener hellen algerischen Tage, wie sie unsere Täler nur selten kennen, ging ich auch wieder einmal meinen gewohnten Weg nach Mustapha Supérieur. Um aber meinen 68 jährigen Lungen bei der starken Steigung nicht zu viel zuzumuten, nahm ich auf der Place du Gouvernement einen der Wagen, die von dort alle drei Minuten nach allen Himmelsrichtungen auslaufen. Nicht in Paris und nicht in London habe ich ein solches Gedränge von Droschken, Corricolos (Omnibus), Reitern und Fussgängern gesehen, wie hier am Gestade des Meeres auf der Strasse von Algier nach L'Agha hinaus. Oben in Mustapha angelangt, begann ich auf dem unabsehbaren Plateau wieder meine Wanderungen, bis endlich der Magen gebieterisch sein Recht geltend machte. Ich steuere einem in schattigem Garten gelegenen Gasthaus zu, werde aber vom Wirt auf meine Frage bedeutet, dass ich zu spät eingetroffen sei und er bedaure, mir nichts mehr vorsetzen zu können. Da weit und breit kein anderes Gasthaus zu sehen war, berührte mich das sehr unangenehm. Indem ich eben von dem Besitzer mich verabschiedete, sehe ich bei einem zufälligen Blick ins heimelige Gastzimmer – was denkt wohl der geehrte Leser ? – unseren

alten General Dufour und die Helvetia an der Wand hängen. Nun, denke ich mir mit wiederkehrender Courage, die Mutter Helvetia wird wohl einen ihrer Söhne angesichts des Atlas und der Wüste Sahara (die freilich noch in sehr respektabler Entfernung sich befand) nicht verhungern lassen ! Schnell fragte ich den Wirt, der bejahenden Antwort zum voraus gewiss, ob er Schweizer sei, und richtig, der Biedere entpuppte sich als der Eidgenosse Giroud aus dem Kanton Wallis. Was jedoch momentan die Hauptsache war, alsbald stand ein feines Frühstück da und Herr Giroud war hoch erfreut, „den Riggenbach“, wie er sich ausdrückte, „kennen zu lernen und zu bewirten, der die neue Bahn baue und von dem alle Blätter erzählen“. Nie pries ich die Segnungen des Journalismus aufrichtiger, die mir so rasch zu diesem materiellen Erfolg verholfen. Dem Frühstück aber näherte ich mich nun ohne Zögern mit einem durch die lange Wanderung und die kühl herwehende Meerluft wohl präparierten Appetit in der feindseligsten Absicht. Noch oft weilte ich später bei Giroud, der mich auch häufig auf meinen Ausflügen in das Land begleitet hat.

Die Rundschau, welche man von dem Hause dieses unseres Landsmannes geniesst, ist unbeschreiblich schön. Vor mir, nach Osten, lag wie ein bunter Teppich die herrliche Landschaft ausgebreitet; fürstliche Villen, von Gärten umgeben, von deren Pracht und Üppigkeit unsere nordländische Phantasie sich schlechterdings keine Vorstellung machen kann; in den Strassen das geschäftige Treiben der Menge, drunten am Meere die exerzierenden Bataillone, der Stolz Frankreichs, und weiter hinaus in majestätischer Ruhe das unermessliche Meer, mit spielender Welle den Saum des herrlichen Landes küssend; schaukelnde, rauchende Kriegsschiffe kreuzen vor den wuchtigen Hafenmauern, ehrfurchtgebietend winken die vergoldeten Kuppeln der Moscheen Algiers herüber über die Festungswälle und zwischenhinein stärkt sich das Auge an dem Grün der Palmen im Garten und am rankenden Reblaub zu neuem Auslug. Und wendet man sich gegen Süden und Westen, so heben sich die blauen, auf dem Scheitel mit Schnee bedeckten Kabylenberge klar vom Himmel ab und bilden den Rahmen des grossen, unermesslich reichen Bildes, in dessen Mitte wir stehen. Trotzdem ich die gefeierten Naturwunder und die gerühmtesten Städte fast der ganzen Welt gesehen und bewundert, so dankte ich doch jetzt Gott, der mir vergönnt, noch in meinen alten Tagen auch Algier, die schönste von allen, zu schauen. Dem geneigten Leser dieser anspruchslosen Erinnerungen gegenüber bedaure ich, kein Dichter zu sein, um für die Eindrücke, die ich empfangen, die entsprechenden schildernden Worte zu finden.

Isly bietet dem Auge eine ganz verschiedene Szenerie. Statt der gegen das Meer hin langsam sich abflachenden Hügel ist hier die ganze Gegend von Schluchten durchfurcht, was den Reiz

der Landschaft nur vermehrt. Auf dem ebenfalls weithin mit Pensionen und Landgütern (arabisch Hausch) bedeckten, an die Stadtmauern sich anlehenden Plateau breitet sich hier der botanische Garten (Jardin d'Essais) aus, der alle Herrlichkeiten der tropischen Vegetation in sich vereinigt und so nicht nur das Auge ergötzt, sondern zugleich ein getreues Bild gibt von der Mannigfaltigkeit und Reichhaltigkeit der nordafrikanischen Flora. Die Gelehrten wollten diesen grossartigen vom Meeresstrand bis auf die Höhe des Hügelzuges hinaufreichenden Garten anfänglich rein wissenschaftlichen Zwecken erhalten wissen, aber die ökonomischere französische Regierung hat ihn einer Gesellschaft verpachtet, welche die verschiedensten zu Handelszwecken geeigneten Pflanzen heranzuziehen bestrebt ist, besonders Palmenarten, worunter die am besten gedeihende Fächerpalme, eine Zierde der gedeckten Gartenanlagen nordischer Hauptstädte. Die Sonne vermag an dieser sanft ansteigenden Halde so viel, dass, wie ich fest überzeugt bin, der Kaffee daselbst gedeihen würde. Eine Abteilung des Gartens ist der Straussenzucht gewidmet, d. h. Versuchen, ob man die Federn der zahmen Strausse als Exportartikel erhalten könne.

Der Meeresküste folgend, erreicht man in 1,5 Stunden von der Stadt aus die grosse Dorfschaft Hussein-Dey mit Eisenbahnstation und Tabakmanufaktur. Historisch berühmt ist die Gegend durch die Vernichtung des Heeres Karls V., welches nach der Eroberung von Tunis am 20. Oktober 1541 auf 370 Schiffen unter dem greisen Doria und Fernando Cortez, dem Entdecker und Eroberer Mexikos, landete, um endlich die Völker des Mittelmeeres vor den Räubereien und Metzeleien der nordafrikanischen Piraten zu sichern. Allein die Elemente waren mit dem Feinde im Bunde. Ein schrecklicher Sturm, Wolkenbruch und Erdbeben vernichteten den grössten Teil der Flotte und fast das ganze Heer. Durch diesen sichtbaren Beistand Allahs tollkühn gemacht, wuchs nun noch der Übermut Barbarossas und seiner Söhne.

Auf dem Wege nach Blidha, über die Hochebene El Sahel hinaus, 35 Kilometer südlich von Algier, liegt in der grossen Ebene Metidscha Bou-Farik, vor 50 Jahren noch ein Nest mit einigen Blockhäusern, durch die günstige Lage seitdem zur blühenden Stadt geworden. Trauer und Schmerz knüpft sich für Frankreich an diesen Namen. Tausende tapferer Soldaten fielen dort den Sumpffiebern, den Kugeln tückisch herannahender Araber und den schrecklichsten Qualen in den Händen der Feinde zum Opfer. Das früher äusserst ungesunde Sumpfland des Qued Oscarin, der in den Qued Mazafran fliesst (Qued gleich Fluss), wurde mit grossen Kosten drainiert und ist jetzt ein herrlicher Garten, der beste Aufenthalt der Europäer. Mit grausamem Witz heisst der Volksmund heute noch, obwohl jetzt mit Unrecht, das Grab von Tausenden Jardin d'Acclimation.

Bou-Farik's Bedeutung liegt, abgesehen von der Industrie, hauptsächlich in seinen montäglichen Märkten, die wegen der günstigen Lage des Ortes zwischen Algier und Blidha schon von Sonntag an von Pächtern, jüdischen Händlern mit ihren Corricolos, von langen Kabylen-Karawanen, Käufern, Touristen, Bummlern, Neugierigen und den ehrenwerten Genossen der Langfingerzunft sehr stark besucht werden. Die Hebräer in ihren stereotypen langen Burnussen eilen den Bauern schon vor das Tor entgegen und markten und feilschen. Draussen auf dem grossen Platze, wo Pferde, Rinder und Kleinvieh des Käufers harren, herrscht sogleich, nachdem die Schlächter Algiers ihre Einkäufe besorgt, die regste Tätigkeit. Bald sind die Tiere getötet, die Häute abgezogen, die Eingeweide entfernt, das Fleisch in Stücke geschnitten und die Eisenbahn bringt es frisch nordwärts nach Algier, südwärts nach Blidha. In den Strassen trifft man vor den Magazinen, auf Teppiche geschichtet, alles zum Leben Notwendige, von den modernsten europäischen Kleidern bis herab zu Wachszündhölzchen und Zigaretten. Die Bedeutung Bou-Farik's wächst noch beständig, und nicht nur seine nächste Umgebung, die ganze Kolonie Algier spiegelt sich in dem riesigen Verkehr seiner Märkte wieder.

Weiter im Süden, 48 Kilometer von der Hauptstadt entfernt, ruht am Fusse der Berge die Rose Algeriens, Blidha, von dem die lieblichen Märchen der Araber erzählen. Die Stadt beherbergt 10'000 Einwohner, die sich meist von den Erträgen der fruchtbaren Gelände ringsum ernähren. So weit das Auge blickt, ist alles ein Orangenhain. Allein im Jahre 1875 gingen 4,5 Millionen Orangen und Mandarinen nur aus dieser Gegend nach Frankreich, wobei der Konsum an Ort und Stelle die gleiche Ziffer erreicht. Zur Bereitung der heute so viel begehrten Parfümerien finden sich hier, wie auch in Bou-Farik und anderwärts, ausgedehnte Veilchen- und Geraniumfelder. Bei uns kann man sich nicht vorstellen, wie herrlich es ist, durch ganze Jucharten duftender Veilchen zu wandern und die Augen zu weiden an der Farbenpracht der Gärten, die hoch hinauf an den Abhängen der Gebirgsketten sich erstrecken. Westlich von Blidha liegt der „heilige Wald“, dessen hundertjährige Ölbäume mit knorrigem Strunk, aber herrlichem Laubdache zwei zierlich gebaute Tempel einschliessen. Von Blidha aus führen die Wege ins Gebirge und darum ist es der Sammelplatz aller jener, welche Touren in die afrikanischen Alpen unternehmen wollen. Blidha hat sogar eine eigene Zeitung, die unter dem uns Schweizer anheimelnden Namen „Tell“ erscheint. Tell nämlich der Name dieser ganzen fruchtbaren Landschaft.

Von hier aus führt die Eisenbahn nach Miljanah, das 500 m über der Eisenbahnstation Affreville thront, und dann dem Tal des Qued Scheliff entlang nach Orléansville.

Von den Staatsingenieuren wurde ich eingeladen zu untersuchen, ob sich eine Verbindung Miljanahs mit der algerischen Bahn durch Erstellung einer Bergbahn mit Zahnradkonstruktion lohnen würde. Ich fand jedoch nach mehrtägiger Untersuchung, dass die Frequenz der Bahn in keinem Verhältnis stehen würde zu den grossen durchs Terrain gebotenen Schwierigkeiten und Kosten.

Zurückgekehrt von den südlich von Algier gelegenen Orten, möchte ich nun noch gerne den geehrten Leser mit der nordwestlichen Umgebung der Stadt bekannt machen. Kaum drei Kilometer entfernt erhebt sich dicht an der Küste St. Eugène, wo 1824 die Engländer mit 14 Schiffen durch die Elemente bezwungen, welche auch hier, wie drei Jahrhunderte zuvor bei Hussein-Dey, die Partei des Feindes nahmen, unverrichteter Dinge wieder abziehen mussten. In St. Eugène liegen Algiers Kirchhöfe, der christliche und der jüdische. Der erstere beherbergt im Schatten prächtiger Palmen und Oliven die sterblichen Hüllen von einigen tausend französischen Soldaten, die bei der Erstürmung und nachherigen Behauptung Algiers ihren Tod gefunden. Der israelitische ist von erschreckender Monotonie: keine Blume, kein Strauch, kein Baum schmückt ihn; nackt stehen die einförmigen Steinpyramiden da und stimmen das Gemüt ernst und düster. Am Strande, links und rechts an der Heerstrasse, blicken aus dem dichten Grün der Gärten prachtvolle Villen hervor, der Sommeraufenthalt der reichen algerischen Kaufleute und Beamten. Dort der Ernst und die Wehmut, zu denen uns die Stätten unserer leiblichen Vernichtung stimmen; hier der heitere, unbekümmerte Genuss des Lebens !

Droben auf der Höhe der am Küstensaume sich hinziehenden Hügelkette winkt weit übers Meer die freundliche Wallfahrtskirche Notre-Dame d'Afrique, die von dem ausgezeichneten Erzbischof von Algier, Kardinal Lavigerie, restauriert worden ist und ihren alten Ruhm wieder erlangt hat. Dieser treffliche Prälat unternahm eine Reise nach Frankreich und predigte dort in den grösseren Kirchen des Landes zugunsten seines untergebenen Klerus, dem die Gehälter gekürzt worden waren. Zu Paris in der Madeleine-Kirche riss er durch seine begeisterte Beredsamkeit alle Zuhörer hin und reichlich flossen die Gaben zur Unterstützung der afrikanischen Geistlichkeit. Jene Wallfahrtskirche zeichnet sich ganz besonders dadurch aus, dass sie, in maurischem Style erbaut, so eigenartig mit der Landschaft harmoniert, wie kein anderes architektonisches Werk.

Immer die Strasse am Meeressaume benützend, kommt der Wanderer zunächst vorbei an dem Cap Caxie mit seinem weithin sichtbaren Leuchtturm, und erreicht nach dreistündigem Marsch Gujotville, das im Gegensatz zu allen anderen bisher besuchten Ortschaften eine ausgeprägt

amerikanische Physiognomie besitzt. Blockhaus an Blockhaus steht da, gleich den Hütten der Farmer in den gelichteten Wäldern der Vereinigten Staaten, und wie dort herrscht hier, in fruchtbarster und herrlichster Lage, die grösste Einfachheit und der praktischste Sinn. Sidi-Ferusch, 25 Kilometer von Algier, bietet ein historisches Interesse, weil dort vor 56 Jahren die erste französische Flotte landete. Das auf einer Halbinsel gelegene Dorf ist jetzt stark befestigt und Sitz einer ständigen Garnison.

Kehren wir von hier durchs höher gelegene Land zur Hauptstadt zurück, so treffen wir zunächst in der Gegend Deli Ibrahim auf Staneli, wo sich ein Kloster des strengen Trappistenordens befindet. Die Mönche widmen sich der Landwirtschaft, die denn auch unter ihrer energischen Arbeit eine Blüte erlangt hat, wie nirgends im ganzen Lande. Ihrer besonderen Sorgfalt erfreuten sich die Cerealien, dann aber auch der vortrefflich gedeihende Wein und jene Geranien- und Veilchenkultur, die ich schon bei Blidha hervorgehoben habe. Eigene Destillationen stellen aus den Blüten die kostbaren Wohlgerüche her, die von Algier aus alle Welt durchduften. In den tiefen gewölbten Kellern ruhen die reichen Schätze der Weinberge und mancher köstliche Tropfen aus alt vergangener Zeit wartet dort seiner Erlösung durch den ehrwürdigen Bruder Kellermeister. Der liebenswürdige Pförtner ladet jeden Fremdling, der seinem Kloster die Ehre des Besuches erweist, nachdem er ihm alles Interessante gezeigt, zu einer Erfrischung ein und herrlich mundet nach einem Rundgange durch die blühenden Veilchenfelder der Krug edlen, von afrikanischer Sonne gezeitigten Rebensaftes zu den köstlichen Früchten. Und die freigiebige Hand des frommen Spenders versetzt die geschäftige Phantasie in jene Zeiten, da in ganz Nordafrika, der reichen, blühenden Provinz des römischen Weltreiches, das Christentum herrschte, von dem Lande der Pharaonen und der libyschen Wüste bis zu den Säulen des Herkules und den Inseln der Glückseligen !

Von hier aus erreicht man dann Algier vom höchsten Punkte, von der Südseite her, wo schon von weitem das an Karl V. erinnernde trotzig-stolze Kaiserfort mit seinen Kasematten und Türmen herüberwinkt.

Nachdem ich so mit dem geduldigen Leser die Hauptstadt selbst und alle sehenswerten Punkte der näheren und weiteren Umgebung in der Erinnerung nochmals durchwandert, sei es mir gestattet, noch einige Worte über Algerien im Allgemeinen zu sagen, speziell um in Hinblick auf die schweizerische Auswanderungsfrage für das herrliche, nur drei kurze Tagesreisen von uns entfernte Kolonisationsgebiet gegenüber den transatlantischen Auswanderungszielen eine Lanze einzulegen.

Algerien bedeckt einen Flächenraum von ungefähr 300'000 Quadratkilometern, ist also ungefähr so gross wie das Königreich Preussen, während aber dieses 25 Millionen Einwohner hat, besteht die Bevölkerung Algeriens bloss aus 3'300'000 Seelen, worunter 2'850'000 Mohammedaner, 420'000 Christen und 36'000 Juden. Die Eroberung und Behauptung Nordafrikas hat seit etwa 50 Jahren 100'000 Soldaten das Leben gekostet und 13 Milliarden Franken verschlungen. Die stehende Armee zur Aufrechterhaltung der Autorität und Sicherheit der südlichen Grenzen beträgt 50'000 bis 60'000 Mann, ein gewichtiger Posten im jährlichen Militär-Budget Frankreichs.

Im Verhältnis zu ihrer Grösse besitzt die Kolonie eine sehr geringe Eisenbahnstrecke, nämlich nur 2000 Kilometer; während Frankreich mit 9600 Quadratmeilen durch Stränge von 30'000 Kilometern und die kleine Schweiz mit ihren 752 Quadratmeilen durch Schienenwege von 3000 Kilometern Länge durchzogen ist.

Was Algier für Auswanderer hauptsächlich empfiehlt, ist die Billigkeit des Landes, das herrliche Klima (wenigstens 10 bis 12 Grad Celsius im Winter, höchstens 15 bis 25 Grad Celsius im Sommer) und die grosse noch unerschöpfte Fruchtbarkeit des Bodens. Zudem würden seitens der algerischen Bevölkerung uns Schweizern keinerlei nationale Antipathien entgegengebracht werden, wie dies beinahe bei jeder andern Nation der Fall wäre. Als ich vor 20 Jahren aus Costarica zurückkehrte, schickte ich öfters Handwerker, die bei mir um Rat fragten, dorthin. Die meisten versanken dort in jene Lethargie, welche alle ergreift, die in dem herrlichen Lande, wo die Natur alles tut und keine eigentliche Armut aufkommen lässt, sich nicht die Energie des Willens und Strebens zu bewahren imstande sind. Die Möglichkeit, Geschäfte zu machen und Handel zu treiben, ist sehr erschwert. Die Produkte des Landes gehen grossen Teils zu Grunde, weil man keine Verkehrswege hat, um sie zu exportieren. Man lebt in Costarica von der Hand in den Mund. Die Temperatur schwankt vielerorts Jahr aus, Jahr ein nur zwischen 12 bis 16 Grad Reaumur.

Die Kultur kann aber gerade da nicht festen Boden fassen, wo für eine mühelose Befriedigung der sinnlichen Bedürfnisse des Menschen von der Natur von vorneherein gesorgt ist. Der Schweizer muss ein Land haben, wo er sich rühren, produzieren und das Geschaffene durch den Handel in die weite Welt bringen kann. Wie alle Einwanderer, so würde auch er in Costarica von jenem Müsiggang angesteckt und durch die ewig sich wiederholende Gleichmässigkeit in der Natur indolent gemacht werden. Ist die Arbeit auch gut bezahlt - der gewöhnliche Handlanger erhält 4 bis 5 Franken – so hat das Geld doch nur geringen Wert.

Ostindien ist für die Auswanderung ebenfalls nicht das geeignete Land. Dort herrscht ein solcher Überfluss an Arbeitern, dass der besten einer nicht mehr als 40 bis 50 Rappen Lohn erhält. Ich hatte in Indien viele Engländer kennen gelernt und da bin ich denn so recht zu der eben ausgesprochenen Überzeugung gelangt. Die Kinder der englischen Ansiedler kommen auf die Welt wie Schatten und sterben meist schon in früher Jugend, beinahe alle aber, die in Indien geboren sind, tragen irgend einen Krankheitskeim in sich, dem sie früher oder später zum Opfer fallen.

Algier dagegen ist für den Schweizer, der auswandern will, um in der Fremde bessere Existenzbedingungen zu suchen, das beste Reiseziel. Ich bin kein Gelehrter, aber das habe ich herausgefunden, dass dort im Süden die vorteilhaftesten Ansiedlungsplätze für Europäer diejenigen sind, wo die Rebe vermöge des Wechsels der Jahreszeiten noch gedeiht und Früchte bringt, im Winter aber oder in der Regenperiode ausruhen und sich fürs neue Jahr kräftigen kann. In Algerien haben wir einen gelinden, milden, etwa zwei Monate andauernden Winter und nicht allzu heissen Sommer. Hier in diesem gesunden, herrlichen Lande kann und muss der strebsame Europäer vorwärts kommen und prosperieren. Die Billigkeit des Bodens und des Baumaterials verlangt keine grossen Kapitalien, was ganz besonders für Landwirte, die sich ansiedeln wollen, von grösster Wichtigkeit ist. Alle diese Faktoren verbürgen dem Kolonisten in Nordafrika, insbesondere dem Landwirte, Wohlstand, ja bei unermüdlichem Streben auch Reichtum.

Und noch ein paar Worte über meine Rückreise. Dass mir der Abschied von dem Land, das mir so lieb geworden, nicht leicht fiel, wird mir der Leser, der mir bis hierher aufmerksam gefolgt ist, gerne glauben. Noch auf dem Meere wendete ich mich immer und immer wieder, um mir das Bild dieser einzig gelegenen Stadt ins Herz zu prägen. Die 400 Seemeilen nach Marseille legte ich glücklich zurück und widmete mich, dort am 14. April 1885 angelangt, der mir kurz vorher gestellten Aufgabe, ein Tracé zu einer Bahn von der Stadt auf die Höhe der Notre-Dame de la Garde zu entwerfen, wo man die wunderbarste Aussicht über Stadt, Land und Meer geniesst. Die Länge der Bahn beträgt 700 Meter, die Steigung 15 % bei einer Gesamterhebung von 107 Metern. Nach zehn Tagen angestrenzter Arbeit entschied ich dann als Experte über die eingelaufenen Pläne, und die Bahnstrecke wird nun wohl nach meinem System ausgeführt werden.

In Lyon harrte meiner eine ähnliche Aufgabe. Dort galt es, ebenfalls das Tracé zu bestimmen für eine Bahn nach Croix-Rousse, welche 650 Meter Länge und bei 14 % Steigung im ganzen 80 Meter Erhebung hat.

Nachdem ich auch diese Arbeit durch Untersuchung und Entscheidung der bezüglichen Fragen zu Ende geführt, widmete ich noch einige Tage dem Besuche alter bekannter Sehenswürdigkeiten und ganz besonders meines ehemaligen Meisters Gasquel. Wie sich der Leser aus dem zweiten Kapitel vielleicht noch erinnern wird, war ich vor zwei Jahren nicht zum ersten Mal in Lyon. Vor 50 Jahren schon betrat ich seine Strassen, den Tornister auf dem Rücken, den starken Knotenstock in der Hand, als junger Mechaniker, fremd und unerfahren, der nichts sein nannte, als seine 19 Jahre und seinen Jugendmut. Als ich nun jetzt diesen Boden wieder betrat, soeben zurückgekehrt von einer Berufung nach Afrika und eingeladen von den französischen Regierungsingenieuren, um als Experte mein entscheidendes Urteil über das Bahnprojekt nach dem oberen Stadtteil Croix-Rousse abzugeben, da gedachte ich mit doppelter Lebhaftigkeit jener Zeiten der Entbehrung und der strengen Arbeit, und ich beeilte mich, den guten Gasquel aufzusuchen, den ich am selben Schraubstock stehen fand, an welchem ich ihn vor 50 Jahren verlassen. Freilich den alten, wackern, blinden Soldaten aus den Feldzügen des grossen Napoleon sollte ich nicht wieder sehen. Der trieb schon lange kein Rad mehr, sondern war längst einberufen worden zu jener anderen „grossen Armee“, auf die Marsch-Order eines grösseren und mächtigeren Herrschers. Mein lieber Meister Gasquel aber, jetzt ein schneeweisses ehrwürdiges Haupt, freute sich über alle Massen, dass ich nach einem halben Jahrhundert noch seiner gedacht, und meine Freude war nicht geringer.

Glücklich in die Heimat zu meinen Lieben zurückgekehrt und wieder eingewöhnt in den heimeligen Räumen, erblickte ich in Gedanken oftmals von neuem alle Wunder der Schöpfung, die ich auf meinen Reisen in vier Weltteilen gesehen, ich durchfurchte wiederum den stillen, den atlantischen Ozean, das karibische und mittelländische, das rote und arabisch-persische Meer und den Golf von Bengalen im indischen Ozean und all das Erlebte erschien mir in lebhaftester Anschaulichkeit, mich mahnend zum Preise Gottes, der mich so väterlich geführt von den Tagen der Kindheit bis in ein höheres Alter.

## X. BRIEFE AUS ROM, NEAPEL UND MONACO

Rom, im März 1886

In 28 Stunden bin ich wohlbehalten Samstag den 13. Februar 1886 von der Aare an den Tiber gelangt. Die Reise ging über den Gotthard nach Mailand und Genua. Ich stieg im Hotel „Hassler“, Via Bocca di Leone ab, woselbst ich mich in jeder Beziehung sehr wohl befinde. In diesem Gasthof wohnen meistens nur Deutsche und Schweizer; unter letzteren befindet sich mein Jugendfreund, der berühmte Baselsche Bildhauer Schlöth mit seiner Gemahlin. Sonntags machte ich sogleich eine dreistündige Rundfahrt durch die Stadt, um mich einigermaßen zu orientieren.

Rom teilt sich in zwei Städte, die eine aus diesem Jahrtausend und die andere aus dem vorhergehenden. Wohl sieht man in der alten Stadt meistens nur Ruinen, doch auch noch sehr gut erhaltene Bauten und Triumphbogen, welche die Bauten der neuen Stadt in den Schatten stellen, z.B. das Kolosseum, in dem früher die öffentlichen Spiele stattfanden ! Die Mauern desselben sind noch ziemlich gut erhalten und man kann sich einen Begriff von deren Umfang machen, wenn man weiss, dass ausser dem sehr grossen Centralplatz, auf dem die Spiele stattfanden, noch Raum war für 87'000 Zuschauer. Die St. Peterskirche, das grösste mir bekannte Gebäude der Welt, fasst nur zirka 25'000 Personen. Doch ich werde später auf diese herrlichen Überreste des antiken Roms zurückkommen.

Das neue Rom ist im ganzen und grossen eine unschöne Stadt mit engen winkligen Strassen; schön sind dagegen die vielen öffentlichen Plätze mit ihren Säulen und ägyptischen Obelisken, dann die 360 Kirchen und besonders die herrlichen Fontainen, welche ein unvergleichlich gutes Wasser liefern und dazu in solcher Menge, wie sie keine andere Stadt der Welt aufweisen kann. Die grössten Städte Europas, welche mit guten Wasserversorgungen versehen sind, liefern per Tag und Einwohner 80 bis 150 Liter Wasser, Rom dagegen 12'000 bis 15'000 Liter. Jedem Oltener muss der Mund „wässrig“ werden, wenn er an diese frischen, sprudelnden Quellströme denkt. Der Tiber ist ein schmutziger Strom, kaum halb so breit wie die Aare und schleicht langsam und melancholisch dem Meere zu; er hat von Rom noch eine Reise von zirka 25 Kilometern bis zum Meere zu machen und hat bloss sechs Meter Gefall auf dieser fünf Stunden langen Strecke. Er teilt die Stadt in zwei Teile; der grössere Stadtteil liegt an dem linken Ufer, wie in Olten; im kleineren Stadtteil, also auf dem rechten Ufer, liegen aber der Vatikan, die Engelsburg und wirken, wie bei uns der Bahnhof, auf diesen Stadtteil belebend ein.

Unser Landsmann, Konradin Zschokke von Aarau, hat den grössten Teil der sogenannten Tiber-Korrektion übernommen, eine Riesenarbeit im Betrage von 15 Millionen Franken. Er beschäftigt 1'500 Arbeiter; die ersten Angestellten sind Schweizer, darunter die Herren Camenzind, Bavier, Bargetzi, Zehnder etc. Zur Vollendung der Arbeiten, die noch in Aussicht sind, wird er drei Jahre brauchen. Herr Zschokke liess jüngst eine Anzahl seiner Bekannten auf eigenem Dampfschiff die Stadt durchfahren bis St. Paolo, zirka drei Kilometer ausserhalb und unterhalb der Stadt, um die schönste Kirche der Welt zu besichtigen. Unter den Eingeladenen waren die Herren Bavier, der schweizerische Gesandte, dessen Lob in aller Mund ist (wir können stolz sein auf einen solchen Vertreter), dann Oberst Vögeli von Zürich mit seinem Freund, General Gitzi aus Ungarn (diese Herren sind auf einer Reise nach Ägypten und der Türkei begriffen), Bildhauer Schlöth und ich. Auf dieser Fahrt hatten wir die beste Gelegenheit, die riesigen Arbeiten zu betrachten, welche unser berühmter Landsmann auszuführen hat. Für die Caissons, welche bei den pneumatischen Foundationen verwendet werden, bedarf es allein 4000 Tonnen Eisen.

Um uns über die römischen Verhältnisse zu orientieren, mögen einige historische Notizen vorausgeschickt werden: Die Erbauung Roms wurde zirka 753 Jahre vor Christi Geburt durch das Brüderpaar Remus und Romulus begonnen; die ewige Stadt ist somit 2649 Jahre alt; zuerst war sie Königsstadt, 509 vor Christi trat die Republik an die Stelle der Königsherrschaft, bis sie 31 Jahre vor Christi Geburt durch das Kaiserreich ersetzt wurde, das dann bis 476 nach Christo Bestand hatte. Dann kamen die Zeiten der Völkerzüge, in denen Rom oft seinen Herrn wechselte und der Zerstörung anheimfiel, um nach und nach den Sitz des Papstes und seit 1870 / 1871 als Hauptstadt des vereinigten italienischen Königreichs neuen Glanz zu erlangen.

Rom hat jetzt zirka 450'000 Einwohner, hatte aber zur Blütezeit über zwei Millionen; der Umfang der Stadt war also natürlich viel grösser als er jetzt ist, was man auch an den unzähligen Überresten, resp. Ruinen sieht, welche sich bis auf vier Kilometer Entfernung ausser der Stadt zeigen. Ich konnte dies recht genau beobachten bei einer Fahrt, die ich nach Rocca di Papa unternahm und die ich kurz beschreiben will.

Mit der Eisenbahn fährt man in 45 Minuten von Rom nach Frascati, welches schon zirka 300 Meter höher liegt als Rom und durch seine prachtvollen Paläste und Gärten, sowie durch seine herrliche Aussicht auf die Campagna und auf Rom weltberühmt ist. Die Vegetation ist nach unseren Begriffen prachtvoll, doch lässt sich dieselbe im entferntesten nicht mit derjenigen in Algier vergleichen.

In Frascati nahm ich eine Droschke, die mich in anderthalb Stunden nach dem Fuss des Dorfes Rocca di Papa führte; die Strasse hinauf ins Dorf ist so steil, dass die Fuhrwerke nicht mehr benutzt werden können, ich ging also hinauf und auf die höchste Spitze des Felsens oberhalb dem Dorfe, wo früher ein Kastell war. Diese Felsenspitze, wiederum zirka 320 Meter höher als Frascati, ist die eigentliche Rocca di Papa, von der das Dorf den Namen erhalten hat. Hier ist die Aussicht natürlich noch ausgedehnter als in Frascati, unter sich hat man den Albanersee und eine Reihe schmucker Ortschaften. Dann übersieht man den weiten Wiesenplatz, wo Hannibal 218 Jahre vor Christi Geburt mit seinen Karthagern sein Lager hatte; der Platz heisst heute noch Campo d'Annibale. In einer Entfernung von einem Kilometer fängt die Steigung an, um auf den Monte Cavo zu gelangen, der wieder zirka 300 Meter höher ist als Rocca di Papa, also ziemlich genau so hoch wie das Sälischlössli über Olten, dessen Aussicht aber, abgesehen von den klassischen Stellen, unendlich viel schöner ist, als alles, was man hier oben zu sehen bekommt. Ich wurde von römischen Technikern aufgefordert, diese Tour zu unternehmen, um zu prüfen, ob eine Bahn leicht angelegt werden könne; ich musste aber ein verneinendes Votum abgeben.

Den 6. März besah ich Nachmittag den bekannten Carneval Roms, welcher acht Tage dauert. Die Hauptsache spielt sich in der Via del Corso ab, einer Strasse, nicht viel breiter als die Freiestrasse in Basel, zirka zwei Kilometer lang, von der Piazza del Popolo weg bis zur Piazza Venezia. Die beiden ersten Tage bewirft man sich mit Konfetti und Gips, so dass alle Leute, vom Korso kommend, wie Müller und Bäcker aussehen. Ich konnte diesem Vergnügen keinen Geschmack abgewinnen. Am 6. März dagegen war der erste Blumentag; man bewarf sich gegenseitig mit grossen und kleinen Bouquets, die ganze Strasse glich einem Blumengarten. Für die Fastnachtszeit sind an den meisten Häusern im Korso Balkone angebracht, wo die Plätze sehr teuer vermietet werden.

Man denke sich nun diese zwei Kilometer lange Strasse zu beiden Seiten mit eleganten Damen und Herren ganz besetzt, in den Strassen selbst zwei Reihen prächtiger Wagen (Einspanner dürfen während dieser Zeit nicht im Korso fahren), angefüllt mit den unvergleichlich schönen Römerinnen und diese Bouquets werfend und von den Balkonen empfangend. Es ist reizend, und allerliebste ist der vergnügte Ton, der dabei herrscht; alles freut sich des Lebens im herrlichsten Sonnenschein.

Die Masken zeigen sich nur spärlich in den Strassen, einige Wagen waren allerdings da, zwei davon trugen Schiffe mit schöner, meistens weiblicher Bedienung, dann einige Wagen mit Statuen; ohne das geht es in Rom nicht ab.

An diesen Tagen der Heiterkeit wird nun den hohen Hüten (Zylinder) der Krieg erklärt; wer das Unglück hat, einen solchen zu tragen, wird unbarmherzig bombardiert, bis der Hut in Fetzen ist. Sogar die Kutscher und Bedienten der hohen Herrschaften tragen nur Mützen an diesen Tagen. An manchen dem Corso naheliegenden Plätzen spielen Regimentsmusiken, so dass es einem bei dem Gedränge und Gerufe der Tausende ganz wirr im Kopfe wird. Mit Ausnahme von New-York habe ich nie so viele wirklich schöne Leute gesehen, wie an diesem Tage in Rom.

Was für mich jedoch weit anziehender ist als diese Fastnachtfreuden sind die Empfangsabende bei der hochangesehenen Schweizer Künstlerfamilie Corrodi; Corrodi stammt aus Zürich; Frau Corrodi ist die Schwester meines verstorbenen Freundes John Rüegger aus Aarburg. Herr Corrodi und sein Sohn sind beide Maler von höchster Begabung, die sich einen grossen Namen und, wie ich höre, eine in jeder Beziehung glänzende Lebensstellung dadurch erworben haben. Seit einem halben Jahrhundert steht das Haus Corrodi alle Donnerstag Abend einer grossen Anzahl von Schweizern, meistens Künstlern, offen, welche sich an der Liebenswürdigkeit und dem feinen Ton dieser Familie erfreuen dürfen. Unter diesen Hausfreunden befinden sich unter anderem unser Minister Herr Bavier, Herr Dr. Euler, welcher im Vatikan die alten Schriften ordnet, Herr Maler Weckesser von Winterthur, der junge Bildhauer Achilles Schlöth von Basel, dessen erstes Meisterwerk, ein Fischerknabe sein Netz flickend, an der Basler Ausstellung figurieren wird, und viele andere bedeutende Künstler und Gelehrte.

Da ich das Vergnügen habe, mit Herrn Oberst Blumenstihl, Direktor der Römer Wasserversorgung, der oft nach Lostorf kommt, bekannt zu sein, so werde ich in meinem nächsten Brief darüber berichten, sowie auch über die Aussichten, die vorhanden sind für Anlagen von Bergbahnen.

Dem Herrn Oberst Blumenstihl, Direktor der Wasserversorgung Roms, verdanke ich folgende Angaben: Die Stadt wird durch fünf Hauptleitungen mit Wasser versehen, es sind:

L'acqua Vergine oder Trevi	60'000 Kubikmeter (per 24 Stunden)
L'acqua Telia	8'000 Kubikmeter
L'acqua Paola	50'000 Kubikmeter
L'acqua Pia	120'000 Kubikmeter
L'acqua Paolina	30'000 Kubikmeter
Total in 24 Stunden	268'000 Kubikmeter

Fast jedes grössere Haus besitzt einen laufenden Brunnen, in einzelnen Gasthöfen und Kaffeehäusern sieht man vollständige Kaskaden. Öffentliche grössere Brunnen gibt es eine Menge, davon ist die Fontana Trevi die bedeutendste sowohl in architektonischer Beziehung als auch in Bezug auf den Wasserreichtum (7'000 Kubikmeter in 24 Stunden, also ein vollständiger Bach).

L'acqua Pia ist die bedeutendste Zuleitung; sie kommt von Tivoli, zirka 30 Kilometer von Rom entfernt; das Sammelreservoir in Tivoli ist hundert Meter höher als dasjenige in Rom, welches noch um 50 Meter höher liegt, als das Niveau der untern Stadt.

Seitdem Rom wieder königliche Residenz geworden ist, nimmt die Einwohnerzahl in fast unglaublicher Weise zu; denn anno 1869 wies Rom nur 250'000 Einwohner auf, während es jetzt 400'000 zählt. Ganze grosse Städte oder Vorstädte werden neu errichtet und durch die alte Stadt werden neue breite Strassen angelegt, da die engen Gassen den Verkehr durchaus nicht mehr zu fassen vermögen. So wird die schöne Via Nazionale, die in den letzten zehn Jahren vom Bahnhof bis zur Piazza Venezia erstellt wurde, bis zur Engelsbrücke dem Vatikan zu verlängert; sehr viele Häuser werden gegenwärtig abgerissen, um diese neue Verkehrsader herzustellen.

Verflossenen Samstag den 13. März war ich in Tivoli, das wie gesagt 30 Kilometer von Rom entfernt ist, wohin bis jetzt nur ein sehr primitiver Tramway führt, der den Verkehr nicht bewältigen kann. Es wird deshalb gegenwärtig eine sehr schöne Hauptbahn erstellt, die Ende dieses Jahres vollendet sein soll.

Der Bahnhof des Tramway befindet sich in der Nähe der Porta St. Lorenzo und nicht weit davon ist der grosse Gottesacker. Von da aber sieht man kein Haus mehr bis zum nächsten zwölf Kilometer entfernten kleinen Dorfe; auch kein Baum und keine Gesträuche sind sichtbar, nur trostlose Grasflächen, auf denen Schafe, Pferde und Schweine weiden; zur Abwechslung sieht man etwa hie und da alte Wasserleitungsmauern und sonstige Trümmer längst vergangener Zeiten. Man ist gewohnt, in der Nähe von grossen Städten hübsche Villen und zierliche Dörfer zu sehen, aber in der nächsten Nähe von Rom ist von allem dem nichts vorhanden. Dieser traurige und für Fremde höchst deprimierende Zustand rührt daher, weil die Umgegend Roms so ungesund ist, dass es niemand wagt, sich da niederzulassen; im Sommer besonders herrscht die Malaria, das Wechsel- oder Sumpffieber, mit sehr gefährlichem Charakter.

Da mir niemand genaue Auskunft über die Ursachen dieses so grossen Übelstandes geben konnte, so habe ich getrachtet, mir selbst ein Urteil zu bilden und bin dabei zu folgendem Schluss gekommen:

In der ganzen Umgegend Roms liegt eine mächtige Schicht von Pozzolana, an einigen Stellen bis zu fünf Meter tief, durchschnittlich aber zwei bis drei Meter. Diese Erde oder vielmehr dieser Sand ist so kompakt, dass er das Regenwasser nicht durchsickern lässt, und so verdunstet das Wasser durch die Sonnenhitze und erzeugt die feuchte und ungesunde Luft. Diese Pozzolana ist das beste Material der Erde für den Mörtel, denn mit einem Drittel Kalk vermischt, widersteht sie der Luft besser als gut gebrannte Backsteine. Nur so lässt es sich erklären, dass Mauern, die vor 1500 bis 2000 Jahren erstellt wurden, noch erhalten sind. Die Pozzolana ist so gleichmässig fein und so rein, dass man sie ohne irgend welche Manipulationen verwenden kann; sie wird deshalb nach ganz Europa und sogar bis nach Amerika versandt; und die kleinen Schiffe, die bis nach Rom fahren und in der Regel keine Rückfracht haben, da Rom wenig produziert, werden mit dieser Pozzolana befrachtet; es bildet dies für die Arbeiter in der Umgegend der Stadt einen Hauptverdienst.

Tivoli ist eine sehr alte Stadt, vielleicht so alt als Rom selbst und bietet ausser den berühmten Wasserfällen wenig Interessantes, wenigstens konnte ich bei meinem kurzen Aufenthalt nichts bemerken.

Wir haben aber bereits gesehen, dass Rom von diesem herrlichen reinen Wasser täglich 120'000 Kubikmeter konsumiert, es bleibt aber immer noch so viel, dass bei dem enormen Fall 15'000 Pferdekräfte nutzbar gemacht werden könnten. Es hat sich nun auch eine Gesellschaft gebildet, die einen Teil dieser Kraft verwenden will, teils in Tivoli selbst, teils in Rom; die Arbeiten haben bereits begonnen und das Haus Escher-Wyss & Cie. in Zürich hat die Motoren zu liefern. Eine Bahn nach meinem System soll dann die verschiedenen Etablissements unter sich mit der neuen Eisenbahnstation verbinden. Ich wurde von der Direktion der neuen Gesellschaft, welche diese Kräfte nutzbar machen will, ersucht, mich an Ort und Stelle von der Anwendbarkeit meines Systems zu überzeugen.

Die Seilbahn auf den Monte Mario soll nächstens in Angriff genommen werden, die Erhebung vom Fuss des Berges ist 120 Meter und die Länge der Strecke zirka 280 Meter. Meine Geschäftsfreunde haben beinahe den ganzen oberen Teil des Berges angekauft, um Villen anzulegen, da es oben weit gesunder sein soll, als in der Ebene. Die Aussicht ist prachtvoll,

einerseits die ganze Stadt Rom und andererseits das Meer. Der Berg liegt am rechten Ufer des Tiber gleichsam als Wächter vor dessen Eintritt in die ewige Stadt.

Eben war ich daran, von der Spazierfahrt in die Villa Pamphili bei St. Pancrazio (die herrliche Villa, die vielleicht tausend Jucharten gross ist, liegt zirka 70 Meter über dem Niveau der Stadt jenseits des Tiber in der Nähe des Vatikans) zu berichten, um zu zeigen, dass es in der Umgegend von Rom auch herrliche landschaftliche Ausblicke gibt, da erhalte ich die so unerwartete, mich völlig erdrückende Nachricht von dem Tode meines verehrten Freundes Landammann Vigier, den ich so sehr liebte. Ist es möglich, dass dieser hochherzige Mann uns so schnell verlassen musste ?

Ich kann mir Solothurn gar nicht denken ohne seinen Landammann, der stets an der Spitze von jeder schönen und guten Bestrebung war. Leider wurde sein Lebensabend noch getrübt durch Todesfälle in der eigenen Familie und durch die finanziellen Schwierigkeiten der beiden solothurnischen Banken.

Anstatt von Rom zu erzählen, will ich ein kleines Erlebnis von meinem lieben Freund berichten – denn wes das Herz voll ist, des geht der Mund über –, das vielen noch unbekannt sein dürfte und das uns zeigt, wie sehr der Verstorbene alles in uneigennützigster Weise tat, um das Wohl seines Landes zu fördern und vor keinen Opfern zurückschreckte. In dieser Uneigennützigkeit und Selbstlosigkeit liegt zum Teil der Schlüssel zu der ausserordentlichen Popularität, die Vigier vor allem im Heimatkanton, aber auch in der ganzen Schweiz erlangt hatte.

Lassen Sie mich jenes Vorkommnis erzählen. Gegen Ende der 1850er-Jahre wurde ich von einigen angesehenen Männern aus Solothurn ersucht, dem durch den Tod des Vaters Bargetzi etwas verwaisten Steinbruchgeschäft hilfreich beizustehen, da es so ziemlich in Unordnung geraten war. Der damals noch jugendliche Herr Jean Bargetzi-Borer gab mir nun bereitwilligst Einblick in das ganze Geschäft, wobei ich allerdings fand, dass vieles nicht im rechten Geleise war. In Verbindung mit Herrn Jean Bargetzi machten wir uns daran, das Geschäft zu ordnen. Da die Komptabilität am meisten im Argen lag, so zogen wir einen Fachmann bei, der dann bald Licht in das Halbdunkel brachte. Wir ersahen zu unserem Leidwesen, dass das Geschäft finanziell durchaus nicht so glänzend sei, als wie der alte Papa Bargetzi immer vermutet hatte; um einen guten Geschäftsgang zu erzielen, waren zirka 20'000 Franken absolut erforderlich. Ich wandte mich daher an meine Auftraggeber, die meistens den bessern, resp. aristokratischen Familien angehörten und bat sie um finanzielle Unterstützung.

Da hiess es aber: mit gutem Rat wollen wir gerne beistehen, aber von einem Kapitalzuschuss kann unter keinen Umständen die Rede sein. In meiner Not wandte ich mich an W. Vigier, mit dem ich damals noch nicht näher befreundet war und legte ihm den Stand des Geschäftes auseinander. Er antwortete mir, dass er bereit sei, zu helfen und mitzumachen für den Fall, dass ich mich ebenfalls beteilige und mich auch fernerhin um das Geschäft annehmen wolle. Als ich ihm diese Zusicherung gab, zog er ein Blatt Papier heraus und gab mir die Vollmacht, bei der solothurnischen Bank 10,000 Franken für seine Rechnung zu erheben. – Dieser Vorgang wirkte so mächtig auf mich ein, dass es mir sofort klar wurde, mit welchen Männern des Kantons ich in Zukunft zu marschieren habe, wenn etwas Erspriessliches erzielt werden sollte; ich glaube, in dieser Beziehung keinen Fehltritt getan zu haben.

Das Steinbruchgeschäft aber kam unter der sehr tüchtigen Leitung des Herrn Jean Bargetzi wieder in besten Gang und er erstattete uns die vorgeschossene Summe mit Zins und Zinseszins zurück.

Dies ist nur ein vereinzelter Fall aus dem Leben des Verstorbenen; doch zeigt er zur Genüge die Güte des Herzens und die Bereitwilligkeit, überall helfend mitzuwirken. – Die Leser mögen es mir verzeihen, dass ich ihnen statt von Rom von dem verstorbenen Freunde gesprochen habe; die Nachricht von dessen jähem Tode hat mich mitten in dem regen Leben und Treiben in Rom zu mächtig ergriffen.

Meine Geschäfte verlangen die Anwesenheit in Neapel, allein ich kann mich fast nicht entschliessen, das schöne Rom zu verlassen. Ich habe leider die grosse Unvorsichtigkeit begangen, von der Acqua Vergine der Fontana Trevi zu trinken, welche bewirkt, dass man stets Heimweh nach Rom hat; bei mir kommt das Heimweh schon bei dem Gedanken, Rom verlassen zu müssen. – Sie werden sich also noch auf einige Briefe aus Rom gefasst machen müssen; ich bitte zum voraus um Geduld und um nachsichtige Beurteilung.

Unserem alten Bekannten, dem Tiber, habe ich in meinem ersten Brief Unrecht getan, indem ich ihn nur halb so breit wie die Aare schilderte; er verlangt von mir Satisfaktion, indem er sehr viel auf seinen Ruf hält. Allerdings habe ich im oberen Teil der Stadt Stellen gesehen, an denen der Tiber nur halb so breit ist, wie die Aare, doch hat er eine bedeutendere Tiefe und durch die Korrektion wird er eine Breite von 100 Metern erhalten, also ziemlich genau so breit wie die Aare bei Olten. Es können auch ziemlich grosse Seeschiffe vom Meer aus in Rom einlaufen, was auf der Aare ja von ferne nicht möglich wäre.

Der Tiber steigt jährlich sechs- bis achtmal auf bedeutende Höhe, manchmal 8 bis 10 Meter über sein gewöhnliches Niveau. Anno 1870 war die ganze untere Stadt unter Wasser, im Corso, der Hauptstrasse, stand das Wasser 1,5 Meter hoch; diese Überschwemmung gab auch die Anregung zur Tiberkorrektur. Es ist konstatiert, dass das Tiberbett früher 1 bis 1,5 Meter tiefer war; allein auch das Niveau der Stadt war bedeutend tiefer als heute und zwar um 3,5 bis 4 Meter; folglich müssen die Überschwemmungen früher noch bedeutender gewesen sein; es ist anzunehmen, dass die meisten Wohnungen auf den sieben Hügeln oder sonst an erhöhten Stellen gebaut wurden. Durch die Freilegung der beiden Foren (Romanum und Trajanum) und der übrigen alten Baulichkeiten, wie z.B. des Kolosseum, des Pantheon und vieler anderer Tempel, Thermen und Triumphbögen, ist dies ganz genau ersichtlich.

Da Rom siebenmal ganz zerstört wurde, so kann man sich diese Erhebung durch die Schuttmassen ganz gut deuten, und so ist es auch erklärlich, dass täglich bei Nachgrabungen oder bei Erstellung neuer Häuser wertvolle Funde gemacht werden. Bei der Fundamentierung eines neuen Theaters in der Via Nazionale fand man unlängst eine prachtvolle Bildsäule in doppelter Lebensgrösse und reich vergoldet; ich habe sie im Museum für schöne Künste bewundert.

Der Tiber führt so viel Geschiebe und Schlamm, dass der frühere Hafen Ostia nun bei zehn Kilometer vom Meere entfernt ist und ein neuer Hafen in Fiumicino angelegt werden musste; genaue Beobachtungen haben ergeben, dass durch das Geschiebe das Meer bei der Ausmündung des Tiber jährlich um zirka 25 Meter zurückgedrängt wird. Durch diese Anschwemmung des Tiber sind auch die berühmten Pontinischen Sümpfe entstanden, welche die Gegend auf einen grossen Umkreis sehr ungesund machen.

Neben diesen höchst merkwürdigen Verhältnissen des Tiber nimmt der Monte Testaccio noch ganz besonders meine Aufmerksamkeit und Neugierde in Anspruch. Dieser Berg ist im südlichen Teil des alten Rom gelegen unweit des Tiber, aber innerhalb der Stadtmauern, er ist zirka 45 bis 70 Meter hoch und hat einen Durchmesser von zirka 150 bis 180 Meter, man braucht eine gute Viertelstunde, um ihn zu umgehen. Nehmen wir als durchschnittliche Höhe nur 30 Meter an und den beidseitigen Durchmesser von nur 150 Meter, so erhalten wir  $150 \times 150 \times 30 = 675'000$  Kubikmeter und das sind alles nur Scherben von zerbrochenen Töpfen ?! Dieser Berg ist ganz von zerbrochenen tönernen Gefässen gefüllt, resp. er wurde damit erstellt. Ich habe mich nach allen Seiten umgesehen, auch Öffnungen gefunden, welche genau ergeben, dass der Berg aus nichts anderem besteht, als aus Scherben, die alle so

ziemlich gleichmässig dick sind. Wie ist nun dieser Berg entstanden? Wie viele Millionen Töpfe hat es gebraucht, um diesen Berg zu bilden ? Niemand kann genaue Auskunft geben; man sagt allerdings, es seien in dessen Nähe Töpferfabriken gewesen und die zerbrochenen Töpfe da aufgeschichtet worden ?! Ich war zweimal auf dem Hügel, da man von demselben aus eine prachtvolle Aussicht genießt, sowohl über das alte Rom, als auch über das Häusermeer, das überragt ist von der gewaltigen 170 Meter hohen St. Peters-Kuppel, von wo aus 200 Millionen Menschen ihre Glaubensformeln erhalten und denselben meistens blindlings nachleben !!

Hier in der ewigen Stadt kommt man von einem Wunder in das andere. Gestern veröffentlichte der Jesuitengeneral folgende Statistik über den Jesuitenorden: Derselbe zählt gegenwärtig 2'500 Missionare, er hatte 248 Heilige, 1'500 Märtyrer, 13 Päpste, 60 Kardinäle, 4'000 Erzbischöfe und Bischöfe und 6'000 Publizisten. Welche Macht!

In der Ferne sieht man das Sabinergebirge mit teilweise noch mit Schnee bedeckten Bergen, dort holten früher die Römer ihre Frauen (Raub der Sabinerinnen), jetzt ist, so viel ich beurteilen kann, kein Mangel mehr daran. Etwas mehr südlich das Albanergebirge mit den schönen Seen. Es ist also auch für den Schweizer gesorgt; wenn er lange genug sich in der Stadt herumgetrieben, kann er in einer Stunde auf die Berge gelangen. Rom ist eben eine unvergleichliche Stadt.

Der Fremdenzudrang ist gegenwärtig ganz ausserordentlich, man nimmt 40'000 bis 50'000 Fremde an; es sind alle Gasthöfe und Privatlogis bis auf das letzte Bett besetzt. In keiner Stadt der Welt gibt es verhältnismässig so viele Equipagen wie in Rom, sowohl private als öffentliche. Ich lebe stets in tausend Ängsten, wenn ich durch die Strassen gehe, hinten und vorne und von beiden Seiten nichts als Fuhrwerke, wenn ich dem einen glaube entronnen zu sein, so kommen wieder zwei andere, da heisst es aufgepasst, namentlich wenn man schwerhörig ist, und doch ist man so gerne in Rom, unter dem schönen blauen Himmel, wo jedermann freundlich, höflich und liebenswürdig ist.

Neapel, im April 1886

Da sitze ich in Neapel, ebenfalls im Hotel „Hassler“, das nur durch eine Strasse vom Meere getrennt ist. Links habe ich den stets rauchenden Vesuv mit der Bergkette, welche sich bis Sorrento hinzieht, vor Augen; vor mir die Insel Capri und rechts die Insel Ischia, auf welcher vor zwei Jahren bekanntlich ein schreckliches Erdbeben so entsetzliche Verheerungen anrichtete. Die Bucht von Neapel ist für sich ein kleines Meer.

Die Fahrt von Rom hierher dauert sieben Stunden; man fährt durch herrliche Gegenden, links und rechts erheben sich hohe Berge, von denen einige noch mit Schnee bedeckt sind. Das Land ist vorzüglich gut angebaut, ähnlich wie in England und Nordamerika; man sieht auf den ersten Blick, dass dasselbe in Händen von grossen Gutsbesitzern sich befindet, welche sich der Maschinen zur Bearbeitung der Felder bedienen.

Die Umgegend von Neapel ist sehr schön; doch habe ich noch Schöneres gesehen, z.B. St. Thomas in Westindien, Panama am stillen Ozean, Bombay und Ceylon im ostindischen Meere etc. etc., sogar Algier gefällt mir besser. Einen grellen Gegensatz zu den Schönheiten der Umgegend bildet die Stadt selbst, besonders die unten am Meere gelegene, wo eine Unreinlichkeit herrscht, die alle Begriffe übersteigt; Die Strasse dient zu allem, z.B. als Arbeits- und Verkaufsort, als Wohnzimmer, als Abort und Mistablage, welche letztere einen Parfum verbreiten, der für Fremde geradezu unausstehlich ist und den Aufenthalt in Neapel vergällt. Zudem hängen auf Stangen, die nur einen Meter hoch vom Boden angebracht sind, die frisch fabrizierten Maccaroni und Nudeln, um sie durch die Sonne trocknen und dörren zu lassen. Auf diese Weise erhält das Lieblingsgericht der Neapolitaner sofort das richtige Aroma. Wenn die Frauen der Schiffer und Fischer die notwendigsten Geschäfte besorgt haben, so sitzen sie zusammen und ihr gewöhnlicher Zeitvertreib ist durch den Namen der ersten Station oberhalb Liestal am richtigsten bezeichnet !

Doch diese über alle Begriffe unreinlichen Menschen haben auch ihre guten Eigenschaften; sie haben vor allem eine rührende Liebe für ihre Kinder; wenn der Vater vom Meere nach Hause kommt, fällt die ganze Schar der Kleinen über ihn her und küsst und herzt ihn ohne Unterlass; die Kleinsten nimmt er auf den Kopf und Rücken und die anderen hängen sich an seine Beine.

Neben einigen sehr schönen, reinlicheren Strassen in der oberen Stadt ist auch hier in den Nebengassen wieder alles voll Unrat; kein Wunder, dass die Cholera hier so reichen Tribut forderte. In Rom sieht man mit Ausnahme des Ghetto, in den die armen Israeliten zusammengedrängt sind, nichts derartiges. – Bis jetzt habe ich folgende Ausflüge gemacht:

1. Nach Pozzuoli, einer kleinen Hafenstadt, welche westlich von Neapel liegt und mit Tramway in einer Stunde zu erreichen ist. Die Lage und Umgebung dieser kleinen Seestadt ist prachtvoll, weshalb sie häufig besucht wird; auch werden daselbst gegenwärtig grosse Fabriken angelegt.

2. Nach Pompeji, der Totenstadt, die schon genugsam bekannt ist durch unzählige Beschreibungen.
3. Nach Sorrento und Capri, diesem Hauptaufenthalt der Maler während der heissen Jahreszeit; es ist da wirklich prachtvoll und sehr gesund.
4. Nach dem Vesuv und von diesem Ausflug will ich ein wenig erzählen:

In Begleitung eines italienischen Kollegen besuchte ich am 3. April 1886 den Vesuv. Wir fuhren um 8 Uhr morgens in einem Zweispänner von den Bureaux der Vesuvbahn, auf der Piazza Santa Lucia in Neapel, über Portici und Resina nach der 800 Meter über Meer gelegenen Station der Seilbahn ab. Bei Resina beginnt die Steigung. Der Weg führt in steiler, an manchen Stellen bis 10 Prozent betragender Rampe durch Lava nach dem Observatorium, das 650 Meter hoch liegt. Von dort hat die Vesuvbahn-Gesellschaft eine neue etwa 3,5 Kilometer lange, gut angelegte Strasse nach der Station ausgeführt. Diese Strasse steigt bloss etwa zwei Prozent. In drei Stunden hatten wir die Station erreicht. Dieselbe besteht aus dem eigentlichen Stationsgebäude mit Restaurant und einigen Zimmern für Gäste, welche den Vulkan bei Nacht beobachten wollen, ferner aus dem Maschinenhaus mit Zubehör, einer gedeckten Halle für Fuhrwerke und einem grossen Wassersammler. Da es mit unverhältnismässigen Kosten verbunden wäre, das Wasser aus dem Dorf Resina hinaufzufördern, so wurde dieser Wassersammler angelegt. Derselbe reicht für den Bedarf des ganzen Jahres, indem so viel Wasser gestaut werden kann, als während eines Jahres für den Betrieb nötig ist.

Die Länge der Vesuvbahn beträgt 820 Meter. Sie führt in Steigungen von 40 bis 63 Prozent von 800 Meter bis auf die Höhenkote von 1180 Meter über Meer und bewältigt somit eine Höhendifferenz von 380 Meter. Von dem oberen Endpunkte der Bahn hat man noch 85 Meter, also ziemlich genau die Höhe der Gütschbahn bei Luzern, zu steigen, um auf den Gipfel des Vesuvs zu gelangen. Zuerst führt ein ordentlicher Fussweg bis 60 Meter höher hinauf, dann betritt man ein fast horizontales Lavafeld, dessen frischere Stellen sich in ihrer goldgelben Farbe ganz eigentümlich ausnehmen. Dieser obere Teil ist schon stark erhitzt. Hier beginnt nun der eigentliche Kegel des Kraters, auf den kein Weg mehr angelegt werden kann. Auf ungebahntem Pfade geht's durch fusshohe Asche dem Gipfel entgegen. Diese letzte Strecke von etwa 25 Meter Höhe ist sehr mühsam zu ersteigen. Wer nicht gerade ein Bergfex ist, dem sind besondere Führer behilflich, die ihn an ledernen Seilen hinaufschleppen. Endlich steht man am Rande des Kraters und Kann in das höllische Feuer, dem ein starker schwefeliger Dampf entströmt, hinunterblicken. In kurzen, wenige Minuten dauernden Intervallen hört man donnerndes unterirdisches Getöse; dann erfolgt eine kleine Eruption, bestehend aus einer

ziemlich grossen Anzahl von Steinen, die ungefähr 30 bis 40 Meter hoch in die Luft geschleudert werden, um wieder in den Krater zurückzufallen. Bei Nacht sehen diese Eruptionen viel schöner aus, da die Steine glühend sind und die aufsteigenden Dämpfe durch das unterirdische Feuer erleuchtet werden; ein purpurner Widerschein erhebt sich dann hoch über dem Berg und leuchtet weit ins Land hinaus.

Doch kehren wir wieder zurück zu unserer Seilbahn. Das angewandte System mit den vier Seilen – jeder Wagen hat zwei Seile – scheint sehr sinnreich zu sein; indes ist die Bahn in einem so erbärmlichen Zustand, dass es eigentlich lebensgefährlich ist, darauf zu fahren, obschon die Geschwindigkeit auf die Hälfte reduziert wurde. Während die Fahrt früher zehn Minuten dauerte, braucht man jetzt 20 Minuten für die 820 Meter lange Strecke, d.h. es beträgt die Geschwindigkeit etwa 70 Zentimeter pro Sekunde !

Man erzählte, dass tags vorher ein Wagen während der Fahrt umgefallen sei; glücklicherweise konnte sofort angehalten werden, so dass die Passagiere mit dem Schrecken davon kamen. Jeder Wagen hat zwölf Sitzplätze nebst einem Platz für den Kondukteur. Das Gewicht eines gefüllten Wagens beträgt bloss 3750 Kilogramm. Die auf der unteren Station befindliche Dampfmaschine hat eine effektive Stärke von 30 Pferdestärken. Der Bahnkörper besteht aus einem solid konstruierten hölzernen Rost aus Querhölzern, welche diagonal verstrebt sind, so dass alles von unten bis oben ein festes System bildet. Auf diesem Rost sind zwei 26 Zentimeter breite und 47 Zentimeter hohe Längshölzer befestigt, auf welchen je eine starke Vignoleschiene aufgeschraubt ist. An den beiden Seiten dieser Längshölzer sind kleine Flachschiene angebracht, an die sich vier Horizontalrollen anschmiegen, um das Umkippen der Wagen zu verhindern. Die Wagen werden nur durch zwei vertikale Räder getragen, das eine vorn, das andere hinten am Wagen.

Es ist auch eine Art automatischer Bremsen vorhanden. Für den Fall nämlich, dass das Seil reisst, kratzen sich zwei mit Stacheln versehene Eisen in das Längsholz ein. Selbstverständlich kann diese Bremse nur zum Halten, nicht aber zum Regulieren der Geschwindigkeit dienen; sie lässt sich auch von Hand durch den Schaffner in Tätigkeit setzen. Was den Zustand der Längshölzer oder, wenn man lieber will, Längsbalken anbetrifft, so ist derselbe keineswegs „so reinlich und so zweifelsohne“, wie ihn beispielsweise unser technisches Inspektorat verlangt. Das Holz ist an vielen Stellen schon stark durchfault und kleine aufgenagelte Brettchen decken liebevoll die ärgsten Blößen ! Man kann sich daher einen Begriff machen von der Solidität dieser Bahn.

Auch die Seile, deren Durchmesser 31 Millimeter beträgt, werden bei dem angewandten, von dem deutschen Ingenieur Treiber erfundenen System stark in Anspruch genommen. Die Abnutzung derselben ist eine bedeutend grössere als dies bei den Seilbahnen am Giessbach und bei Territet-Glion der Fall ist. Da die Bewegung von unten aus stattfindet, so müssen die Seile stets eine gewisse Spannung haben, was durch einen sinnreichen Mechanismus erzeugt wird. Die Seile gehen unten über zwei grosse Rollen, welche ihre Bewegung direkt von der Dampfmaschine aus erhalten und mit den zwei Rollen der Station koinzidieren.

Die ganze Anlage hat 1,5 Millionen Franken gekostet, rentiert sich aber so schlecht, dass nicht einmal die allernötigsten Reparaturen gemacht werden können. Gut unterrichtete Leute wollen wissen, dass man die Bahn mit allen Gebäulichkeiten und Anlagen um 150'000 Franken kaufen könnte. Die schlechte Rentabilität kommt zum Teil von dem schwachen Besuch her, der wiederum durch den hohen Fahrpreis bedingt ist. 28 Franken (das ist der Preis für die Hin- und Rückfahrt, die einen ganzen Tag in Anspruch nimmt) sind eben für manchen Reisenden zu viel. Im Ferneren hat die Gesellschaft noch sonstige Lasten zu tragen. So muss sie beispielsweise den geschädigten Fuhrleuten und Führern jährlich 20'000 Franken und überdies für jeden Passagier noch 3 Franken zahlen, weshalb sie den früheren Preis von 25 Franken auf 28 Franken erhöht hat.

Um die Bahn rentabel zu machen, müssten die Taxen auf etwa 15 Franken ermässigt werden können. Ausserdem sollte eine Eisenbahnverbindung von Neapel mit der unteren Station geschaffen werden. Ich schätze die Kosten einer solchen Bahn auf zwei Millionen Franken. In diesem Falle müsste aber eine zweite Seilbahn nach dem Gipfel erbaut werden, da die bestehende in fünf Stunden bloss etwa 200 Personen zu befördern vermag. Man sieht, das Geschäft ist eben in jeder Beziehung ein verfehltes und es wird schwer halten, dasselbe auf einen richtigen Boden zu stellen!

Ende dieser Woche gedenke ich Neapel nach einem Aufenthalte von drei Wochen zu verlassen, um Anfangs Mai wieder zu Hause einzutreffen. Meine Geschäfte nötigen mich, noch an einigen Orten anzuhalten. So ungern ich Rom verliess, so gerne kehre ich dieser übelriechenden Stadt den Rücken; doch will ich noch einige bemerkenswerte Angaben machen über die Verhältnisse dieser immerhin wichtigen Hafenstadt.

Neapel hatte stets Mangel an gutem Trink- und Brauchwasser; so kam man vor etwa sechs Jahren auf den Gedanken, das herrliche Wasser des Serino, welcher bei Avellino, 80 Kilometer

von Neapel entfernt und 350 Meter über dem Niveau der Stadt entspringt, in die Stadt zu leiten. Die zu überwindenden Schwierigkeiten waren sehr grosse und die Kosten sollen über 30 Millionen Franken betragen. Leider war diese prächtige Wasserleitung noch nicht vollendet zur Zeit der Cholera, sonst wären wahrscheinlich viele Menschenleben verschont geblieben.

Laut Programm sollten für die 500'000 Einwohner in 24 Stunden 100'000 Kubikmeter Wasser geliefert werden, was per Kopf und Tag 200 Liter ausmacht. Die Quellen sind aber so ergiebig, dass fast das doppelte Quantum zugeleitet wurde. Von den 80 Kilometern der Leitung sind 60 im Mauerwerk ausgeführt; dieser gemauerte Kanal befindet sich ein Meter unter der Erde und hat einen Querschnitt von 1,60 Meter Breite auf zwei Meter Höhe; die übrigen 20 Kilometer bestehen in drei eisernen Röhren von je 0,80 Meter Durchmesser. 14'500 Meter wurden durch Tunnels geführt, wovon der längste 3'200 Meter beträgt, also bedeutend länger als der Hauensteintunnel. Also gutes Wasser hat man genügend in Neapel, aber immer noch fehlt die Reinlichkeit und die kann nicht durch Geld erzwungen, sondern nur durch bessere Erziehung der Jugend erzielt werden; deshalb „Schulmeister vor“ !

Eine andere sehr schöne Einrichtung ist diejenige der Tramways, deren Schienenstränge, wenn aneinander gesetzt, eine Länge von 80 Kilometern betragen würde; 650 Pferde versehen den Dienst und ein Heer von Beamten ist vom Morgen bis 11 Uhr in der Nacht auf dem Posten. Die längste Strecke von der Vorstadt Posilippo bis zum anderen Ende der Stadt, Reclusorio genannt, beträgt 10 Kilometer, also ungefähr so weit wie von Olten nach Zofingen. Es werden gegenwärtig noch lange Strecken angelegt, z.B. durch den Corso Victor Emanuele bis zum Museum; daselbst kommen Steigungen bis zu 8 Prozent vor und man ist genötigt, auf einer Strecke von 0,8 Kilometer Zahnstange einzulegen und mittelst kleiner Lokomotiven den Dienst zu versehen. Es ist dies teilweise die Ursache meines Aufenthaltes in Neapel; allein es sind noch andere Geschäfte im Gange.

Die ehemalige Königsfamilie, die Bourbonen, welche dem Volke das Geld so schön abzunehmen wussten, bauten viele schöne Schlösser mit herrlichen Gärten und Parks. Der jetzige König ist durchaus nicht imstande, alle diese Schlösser in gutem Zustand zu erhalten; es würde ihn dies mehr kosten, als seine ganze Zivilliste einträgt. Er gibt daher viele seiner Schlösser her, um gemeinnützige Anstalten zu errichten. So wurde das herrliche Schloss in Portici in eine landwirtschaftliche Schule umgewandelt, ein anderes, wunderbar schön gelegenes, 300 Meter höher als Castel-Quisisana, „hier ist es gesund“ genannt, wird gegenwärtig in einen grossartigen Gasthof umgewandelt.

Ich war gestern dort, um zu sehen, ob die Anlage einer Zahnradbahn am Platze sei; die Untersuchung ergab jedoch, dass die Erstellungskosten zu gross sein würden. In Neapel selbst befinden sich zwei grossartige Schlösser, das eine ganz nahe beim Hafen auf der Piazza sowohl in Bezug auf die gute Luft und schöne Aussicht, als besonders auch wegen des prachtvollen Parks. Herr Dreys, der Direktor der neapolitanischen Tramways, führte mich in seiner Equipage über eine Stunde darin herum, und noch hatten wir nicht alles gesehen.

Die hauptsächlichsten Sehenswürdigkeiten in Neapel sind:

1. Das Nationalmuseum, in welchem namentlich die wertvollsten Statuen und Gemälde von Pompeji untergebracht sind.
2. Das Kloster St. Martino nahe beim Fort St. Elmo gelegen, das viele sehr wertvolle Gemälde und historische Gegenstände enthält.
3. Das Aquarium, welches das schönste und grösste in Europa sein soll.

Eine Eigentümlichkeit von Neapel und der umliegenden Städte ist noch das Strassenpflaster, welches aus Lavasteinen besteht, meistens in Stücken von 60 Zentimeter Länge und 30 Zentimeter Breite; die Wagen gehen sehr sanft darüber weg, doch ist es für die armen Pferde oft zu glatt, 9 von 10 dieser armen Tiere, namentlich diejenigen, die dem Dienst der Droschken vorstehen, haben lahme Vorderbeine, sehr oft aber sind alle vier lahm; darum ist es notwendig, dass fortwährend darauf losgeschlagen wird; so was sieht man nur in Neapel, wo das hartherzigste, verkommenste Volk seine Heimat hat.

Nun geht es wieder nordwärts; vielleicht dass ich von Monaco aus noch Gelegenheit finde, einen kurzen Reisebericht zu senden.

Monaco, den 23. April 1886

Wie früher Pompeji der Vergnügungsort der Römer war, so ist dies jetzt Monaco für einen grossen Teil der vornehmen Welt, wobei die Engländer und Amerikaner vorherrschend sind. Auf diese kleinen Flecken der Erde hat der Schöpfer alle Pracht vereinigt und während der vier bis fünf Wintermonate spielt sich hier ein Leben ab, wie man es sonst nirgends in der Welt sieht.

Das Fürstentum Monaco – ein winziges Duodezstädtchen – hat eine Länge von fünf Kilometern und eine Breite von einem Kilometer, zählt während der Saison 25'000 Einwohner, während der heissen Jahreszeit jedoch, da nur wenige Fremde dann hier weilen, kaum die Hälfte.

Diesen Winter über haben sich über 200'000 Kurgäste und Besucher der Spielsäle hier aufgehalten. Monaco besteht aus drei kleinen Städtchen:

1. Das alte Städtchen Monaco mit dem fürstlichen Schloss, den Gerichtsbarkeiten und der Kaserne, welche der Armee, bestehend aus 80 ganzen Mann, zum Aufenthalt dient. Hier wohnen wenig Fremde, sondern meistens Handwerker und Angestellte. Das ganze Städtchen ist 60 Meter über Meer auf einem Felsen erbaut, der eine Halbinsel bildet.

2. Dann kommt Monte Carlo, ebenfalls auf einem Hügel erbaut, 45 Meter über Meer; es liegt dieses Städtchen Monaco gegenüber und zwischen beiden befindet sich der kleine, sehr schöne Hafen. Hier ist das prachtvolle Kasino, ein königliches Schloss, umgeben von etwa 80 Hotels und Pensionen, von denen einige 150 Gäste fürstlich beherbergen können. Um das Kasino herum befindet sich der berühmte Park mit den herrlichsten tropischen Bäumen und Pflanzen, geradezu unvergleichlich schön.

3. Das Städtchen Condamine, eigentlich eine Vorstadt von Monte Carlo, ist malerisch zwischen den beiden Felshügeln dicht am Hafen eingebettet. Hier sind auch unzählige Gasthöfe und Pensionen für kleine Leute, die nicht per Tag 25 bis 30 Franken zahlen können oder wollen, wie in Monte Carlo, sondern mit 10 bis 12 Franken Pensionspreis täglich auszukommen suchen. Auch viele Angestellte der Bank wohnen hier, schön und billig. Der Pächter, resp. die Spielhölle, gewinnt durchschnittlich jährlich 18 bis 20 Millionen Franken. Per Tag nimmt sie zirka 100'000 Franken ein, welche Summe von den Besuchern von Monte Carlo mit grösstem Eifer auf die Spieltische gelegt wird, dabei spielen die Damen, alte und junge, die grösste Rolle; man sieht sie mit einer wahren Wut ihre Goldstücke dem grünen Tisch überliefern: die Croupiers sind von der ausgesuchtesten Höflichkeit gegen diese verkommenen Geschöpfe, was ihnen natürlich sehr schmeichelt.

In drei Sälen befinden sich acht Spieltische, welche während der Saison von 12 Uhr Mittags bis 11 Uhr nachts dicht besetzt sind. An jedem Tisch befinden sich vier Croupiers und zwei Oberaufseher, also sechs Angestellte; da dieselben von Zeit zu Zeit abgelöst werden müssen, so ist die doppelte Zahl notwendig, also zwölf für jeden Tisch und da acht Tische vorhanden sind, so braucht es 96 Croupiers oder Spielhalter. Dann kommen die Saaldiener, Musikanten, kurz ein ganzes Heer von Angestellten.

Von den 18 bis 20 Millionen Franken Gewinn der Spielhölle bezieht der Fürst von Monaco jährlich zum voraus 1.5 Millionen, weil er die Erlaubnis zum Spiele gibt; dann muss die Spielbank jährlich zirka vier Millionen an die Verschönerung und Vergrösserung der Stadt und an Abgaben zahlen. Man muss gestehen, dass das Geld in dieser Beziehung sehr gut angewendet wird. Stadt und Umgebung sind so fein und reinlich gehalten, wie keine zweite in der Welt; auch werden sehr schöne Kirchen und Schulen gebaut, die Jesuiten spielen da natürlich die Hauptrolle. Alles ist fein, die Häuser, die Gärten, die Strassen, die Leute; auch wird die Polizei sehr pünktlich gehandhabt; natürlich wenn sich einer erschiessen will, so kann die Polizei das nicht verhüten; so hat sich jüngst ein unglücklicher Spieler im Saale selbst am Spieltisch eine Kugel durch den Kopf gejagt; das Spiel wurde eine kurze Zeit unterbrochen, dann ging es wieder von neuem in der üblichen Weise los. Was kümmert sich diese vornehme Canaille um das Leben eines Mitmenschen ! – Ich war ein einziges Mal in dieser vergoldeten Hölle, musste mich aber mit Abscheu von diesem Satansspiel abwenden.

Gestern habe ich den 600 Meter über Meer gelegenen Berg, genannt la Turbie, erstiegen, da man mit dem Gedanken umgeht, auf denselben eine Bahn nach meinem System zu errichten. Auf der Höhe des Berges befindet sich ein altes römisches Kastell, das sich nach und nach in ein Dorf umgewandelt hat, dessen Umgegend herrlichen Wein produziert. Die Aussicht ist allerdings unvergleichlich schön, doch ist die ganze Höhe mit Steinen wie überschottet, so dass ich mir kaum denken kann, dass da Villen mitten in der Wildnis erstellt werden können. Die Hitze während der Sommermonate ist in Monaco allerdings so gross, dass es sehr wünschbar erscheint, eine Ansiedelung auf der Höhe zu schaffen; ob aber dieser Plan einige Aussicht auf Gelingen habe, das ist eine andere Frage.

Dieses gesamte Küstenland der sogenannten Riviera ist prachtvoll, also nicht nur Monaco allein, das sich zwar in ganz ausnahmsweise schöner Lage befindet, auch Mentone, Nizza usw. sind paradiesisch schön und sehr gesund, während der Wintermonate, im Sommer dagegen unausstehlich. Von dem hiesigen Leben kann man mit dem Dichter sagen:

On s'éveille, on se lève, on s'habille et l'on sort;  
On rentre, on dîne, on joue, on se couche et l'on dort.

Es drängt mich daher, aus diesem Schlaraffenleben her auszukommen in die traute Heimat meiner Lieben.

*(Diese Seite erschien erstmals in der Auflage von 1893)*

Glücklich in die Heimat zu meinen Lieben zurückgekehrt und wieder eingewöhnt in den heimeligen Räumen, erblicke ich in Gedanken oftmals von neuem alle Wunder der Schöpfung, die ich auf meinen Reisen in vier Weltteilen gesehen, ich durchfurchte wiederum den Stillen und den Atlantischen Ozean, das Karibische und Mittelländische, das Rote und Arabisch-Persische Meer und den Golf von Bengalen im Indischen Ozean, und all das Erlebte erscheint mir in lebhaftester Anschaulichkeit, mich mahnend zum Preise Gottes, der mich so väterlich geführt von den Tagen der Kindheit bis in ein höheres Alter.

Zu grösseren Reisen bin ich allerdings nicht mehr gekommen. Doch habe ich noch manches Grossartige sehen dürfen, z. B. in Italien und im südlichen Tirol. Es würde aber zu weit führen, wenn ich über alle meine Fahrten und über alle interessanten Begebenheiten meines bewegten Lebens Bericht erstatten wollte.

Jetzt bin ich ein alter Mann und durch mein zunehmendes Gehörleiden genötigt, mich immer mehr auf einen engern Kreis zurückzuziehen. In meinem lieben Olten führe ich, treulich gepflegt von meiner ebenfalls betagten Lebensgefährtin, ein im Verhältnis zu früheren Zeiten sehr einförmiges Stillleben. Erwünschte Abwechslung bringen in dieses die Besuche der Meinigen, namentlich meiner drei fröhlich gedeihenden Grosssöhne.

Den beiden Bahnen, welchen die Hauptarbeit meines Lebens gegolten hat, der Schweizerischen Zentralbahn und der Rigibahn, gehört auch jetzt noch fort und fort mein besonderes Interesse. Aus dem Verwaltungsrat der Zentralbahn bin ich zwar zurückgetreten, dagegen haben mich meine Kollegen von der Rigibahn bis jetzt nicht entlassen wollen. Auch die öffentlichen Angelegenheiten und gemeinnützigen Bestrebungen von Olten und Umgebung beschäftigen mich noch recht lebhaft.

Im übrigen aber erwarte ich stündlich den Ruf des Herrn.

Er wird es wohl machen.