Pioniere

Autor(en): **Briner, E.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773379

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

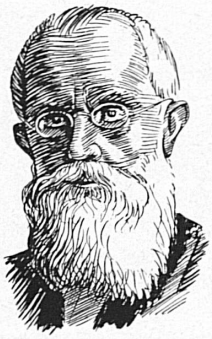
http://www.e-periodica.ch

NIKLAUS RIGGENBACH

LOUIS FAVRE

WILLEM JAN HOLSBOER

ADOLF GUYER-ZELLER



ROMAN ABT

ED. LOCHER-FREULER

PIONIERE

Zeichnungen: E. Joller
Texte: E. Briner

Niklaus Riggenbach. Die Vitznau-Rigi-Bahn, die 1871 eröffnet wurde, machte Niklaus Riggenbach, den Erfinder der Zahnradbahnen, in der ganzen Welt berühmt und wurde zum Vorbild für viele Bahnen in den verschiedensten Ländern. Als Sohn eines aus Basel stammenden Industriellen am 21. Mai 1817 in Gebweiler im Elsaß geboren, war Niklaus Riggenbach in Paris und in Karlsruhe am Bau der ersten Lokomotiven des Kontinents beteiligt und baute auch die ersten Lokomotiven für die Strecke Zürich-Baden. Sein Zahnradsystem verwendet eine breite, leiterförmige Zahnradschiene; es wurde für Bergbahnen mit Steigungen bis zu 57 Prozent angewendet. Als Niklaus Riggenbach mit 82 Jahren am 25. Juli 1899 in Olten starb, waren längst verschiedene andere Schweizer Ingenieure durch ihre Alpenbahnen und ausländischen Bergbahnen zu hohem Ruhm gelangt. Doch von der kühnen Vitznau-Rigi-Bahn ging nach wie vor ein ganz besonderer Zauber aus. Nach dem System Riggenbach wurden ferner erstellt: die Arth-Rigi-Bahn, die Bahn auf die Schynige Platte, die Berner Oberländer Bahnen (Interlaken — Lauterbrunnen — Kleine Scheidegg — Grindelwald—Interlaken) und die Brünigbahn. Unter Riggenbachs Seilbahnen sind hervorzuheben: Beatenbergbahn, Territet-Glion, Biel-Magglingen.

*

Louis Favre. Der Genfer Ingenieur, der den Gotthardtunnel schuf, ist die volkstümlichste Gestalt unter den schweizerischen Pionieren des Bergbahnbaues. Sein Schaffen weckt nicht nur Interesse und Bewunderung, sondern auch menschliche Anteilnahme; denn das gewaltige Unternehmen, einen Schienenweg von fünfzehn Kilometer Länge durch ein Gebirgsmassiv der Alpen hindurch zu bahnen, brachte neben technischen Problemen auch unerhörte organisatorische und allgemein menschliche Schwierigkeiten mit sich. — Louis Favre wurde am 29. Januar 1826 in Chêne-Bourg bei Genf geboren und erhielt nur eine einfache Schulbildung. Er war als Unternehmer in Paris tätig; Erfahrungen im Tunnelbau sammelte er bei der Arbeit an verschiedenen schweizerischen Bahntunnels, so auch an demjenigen von Chexbres. 1871 erhielt er den Auftrag für den Bau des Gotthardtunnels; am 1. Oktober des folgenden Jahres begannen die Bohr- und Sprengarbeiten. Die gewaltige Arbeitsleistung und die vielen unvorhergesehenen Schwierigkeiten erschütterten die Gesundheit des Ingenieurs, der von seinen Mitarbeitern hoch verehrt wurde. Am 19. Juli 1879, sechs Monate vor dem Durchschlag des Tunnels, starb Louis Favre im Stollen an einem Herzschlag. Er war eines der vielen « Opfer der Arbeit », denen man mit Recht in Airolo ein Denkmal gesetzt hat.

*

Willem Jan Holsboer. Im Jahre 1867 kam der 1854 geborene Holländer, der zuerst Steuermann und Kapitän, dann Direktor eines Londoner Bankhauses gewesen war, nach Davos, wo er bald die Direktion des Kurhauses übernahm und 1871 den Kurverein gründete. Er wurde zu einem tatkräftigen Förderer des Kurortes und hätte am liebsten eine Scalettabahn bauen lassen. Seiner Initiative und Energie ist es vor allem zu danken, daß die Bahn durch das Prätigau als erste Graubündner Privatbahn gebaut wurde. 1889 konnte die Strecke Landquart—Klosters eröffnet werden und im folgenden Jahre das anschließende Teilstück bis Davos. Dies war die Stammlinie der Rhätischen Bahnen. Jan Willem Holsboer, der sich auch für den Bau der Drahtseilbahn Davos-Schatzalp einsetzte, starb 1898 in Davos. Er erlebte es noch, daß der Ausbau des Graubündner Eisenbahnnetzes durch die Erstellung der Linie Chur—Thusis (eröffnet 1896) weitergeführt wurde, und in seinem Todesjahr begann der Bau der Albulabahn, mit der man 1903 bis Samaden und 1904 bis St. Moritz reisen konnte. Es ist gewiß denkwürdig, daß ein Holländer, der als Kurgast nach Davos kam, den ersten starken Antrieb zum Bau des weitausgedehnten Netzes der Graubündner Schmalspurbahnen gab.

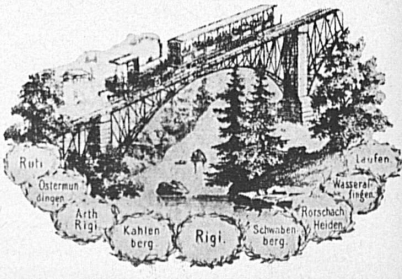
*

Adolf Guyer-Zeller. Der Mann, den man gegen Ende des letzten Jahrhunderts als den schweizerischen Eisenbahnkönig bezeichnete, wurde am 1. Mai 1839 in Neutal bei Bauma im Zürcher Oberland geboren, wo sein Vater eine mechanische Baumwollspinnerei gegründet hatte. Er setzte sich in der schwierigsten Zeit für den Bau der Gotthardbahn ein, ebenso für den Bau von Nebenlinien, und projektierte eine Engadin-Orient-Bahn, die von Chur nach dem Unterengadin und über den Ofenberg nach Meran hätte führen sollen. Als er während eines Ferienaufenthaltes in Mürren am 26. August 1893 das Schilthorn bestieg, entwarf er alsobald die erste Planskizze einer Jungfraubahn, die von der Station Kleine Scheidegg der Wengernalpbahn ihren Ausgang nehmen sollte. Dieses Projekt ließ sich eher verwirklichen als drei frühere, zum Teil sehr originelle, die von andern Initianten aufgestellt worden waren und Lauterbrunnen als Ausgangspunkt gewählt hatten. Unter Mitwirkung des Ingenieurs Emil Viktor Strub, der die Vesuv-Bahn gebaut hatte, ließ Guyer-Zeller das Teilstück Kleine Scheidegg—Eigergletscher erstellen, das am 19. September 1898 eingeweiht wurde. Bald darauf starb er unerwartet früh (am 3. April 1899) in Zürich.

*

Roman Abt. Dieser bedeutende Ingenieur, der am 17. Juli 1850 in dem aargauischen Dorfe Bünzen geboren wurde und am 1. Mai 1933 hochbetagt in Luzern starb, konnte mit Stolz darauf hinweisen, daß er insgesamt 72 Zahnradbahnen mit einer Streckenlänge von 1695 km gebaut hatte. Sohn eines aargauischen Politikers, der sich ein großes Verdienst um die Entsumpfung des Bünzener Mooses erworben hatte, bildete sich Roman Abt am Polytechnikum in Zürich zum Maschineningenieur aus, arbeitete dann in verschiedenen Unternehmungen und machte sich mit 35 Jahren als Konstrukteur von Bergbahnen selbständig. Er ist der Erfinder des Zahnradsystems Abt, das auf der Nebeneinanderstellung von zwei bis drei Lamellen-Zahnstangen mit verschränkter Zahnstellung beruht. Nach diesem System sind vor allem die Bergbahnen Visp-Zermatt, Monte Generoso, Gornergrat, Furka-Oberalp gebaut. Roman Abt, der auch zahlreiche Seilbahnen erstellte (Gießbachbahn, Drahtseilbahn in der Stadt Lugano, San-Salvatore - Bahn, Bürgenstock-Bahn), war als Privatmann ein bedeutender Kunstfreund und Sammler, der dem künstlerischen Kulturleben der Schweiz hervorragende Dienste leistete.

*

Eduard Locher-Freuler. In Zürich hatte J. J. Locher-Oeri 1830 eine Baufirma gegründet, die bald darauf die erste steinerne Limmatbrücke im Stadtgebiet, nämlich die Münsterbrücke, baute. Eduard Locher, 1840 geboren, war Ingenieur und von 1872 bis 1905 Mitinhaber der von seinem Vater gegründeten Firma. Er baute zahlreiche Bahnanlagen und Brücken, führte 1878—1882 das wichtige, bahntechnisch interessante Teilstück Gurtnellen—Wassen der Gotthardbahn aus, ferner die Südostbahnstrecke Biberbrücke—Goldau, die Sihltalbahn, die Stansstad-Engelberg-Bahn (nach dem Zahnradsystem Riggenbach) und die Bremgarten-Dietikon-Bahn. Eine seiner bedeutendsten Leistungen war die Pilatusbahn mit ihren kühnen Steigungen, erstellt 1885—1889. Internationale Anerkennung brachte ihm sodann die Projektierung und Ausführungsleitung des Simplontunnels, der in zwei eingeleisigen Strängen ausgeführt wurde. Mit dem Bau dieses gewaltigen Werkes wurde 1898 begonnen; der eine der beiden parallelen Tunnels konnte 1906 eröffnet werden, womit der zweite schweizerische Alpendurchstich in den Dienst des internationalen Verkehrs gestellt wurde. Eduard Locher-Freuler starb am 2. Juni 1910 in Zürich.

Briefkopf Niklaus Riggenbachs.