

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 1 (1897)

Artikel: Die Eisenbahnlinie Thalweil-Zug
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-572008>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

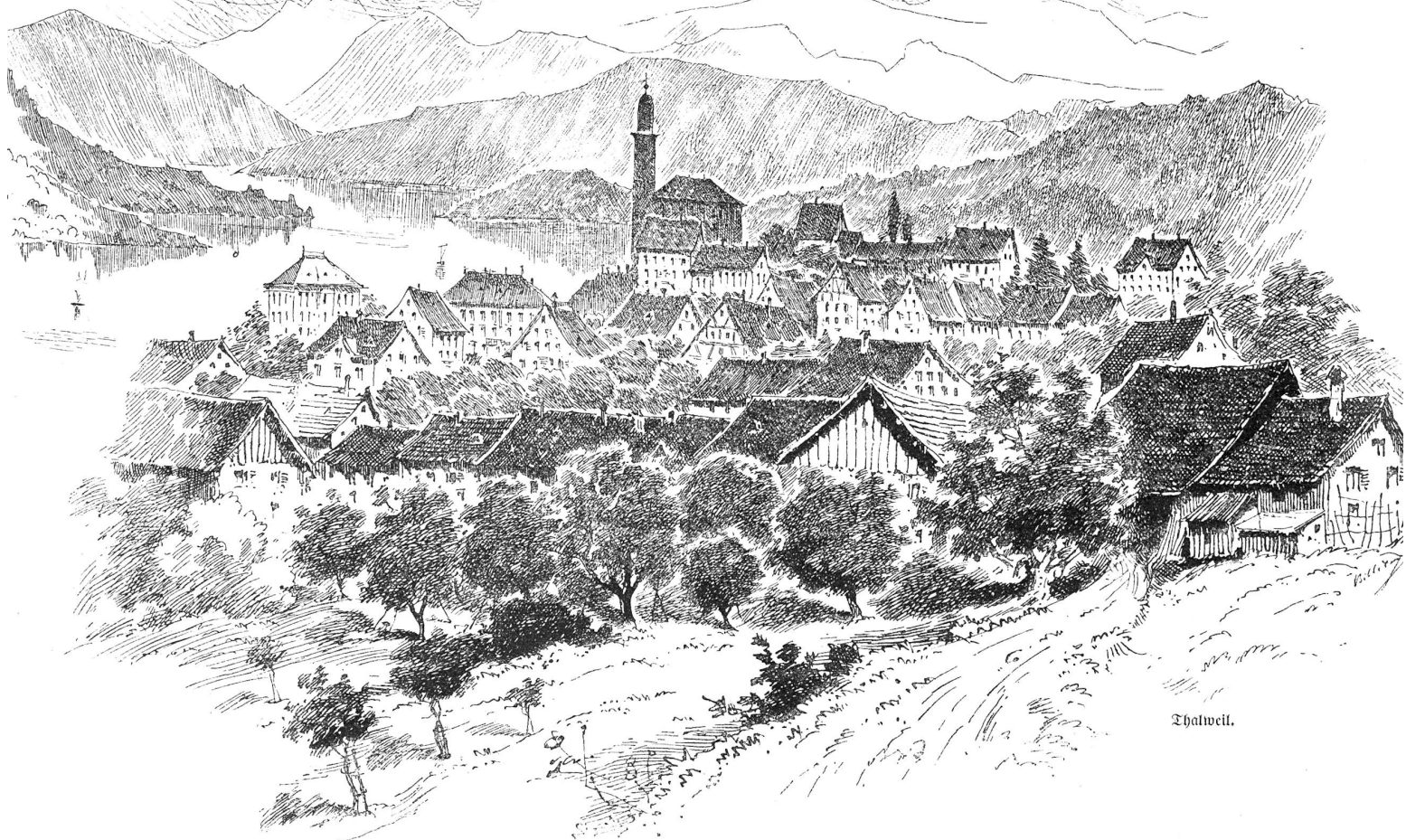
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.04.2026

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



Die Eisenbahnlinie Thalwil-Zug.

Mit sechs Originalzeichnungen nach der Natur, von J. Billeter, Basel.

Nachdruck verboten.
Alle Rechte vorbehalten.

Am 1. Juni 1897 wurde die neue Eisenbahnlinie Thalwil-Zug dem Verkehr übergeben. Sie schafft mit ihren Fortsetzungen zwischen Zürich und der innern Schweiz eine Reiseroute, die gegenüber der bisherigen Verbindungslinie durch das Knonaueramt nicht nur den Vorzug besitzt, daß sie den Weg um etwa 10 Kilometer kürzt, sondern sich auch dadurch vorteilhaft vor ihr auszeichnet, daß sie den Reisenden eine fast ununterbrochene Galerie schöner Landschaftsbilder vor die Blicke zaubert, so daß die Fahrt von Zürich in die Innerschweiz oder von dieser nach Zürich, im Gegensatz zur bisherigen, an sich schon ein hoher Genuß sein wird. Die lange Fahrt um den Uetliberg, der mit der Bahn das gleiche Spiel treibt wie der Knabe mit dem Maikäfer, den er am Faden hält, die trotz mancher hübschen Details ein förmige Gegend des Knonaueramts, die schreckliche Spitzkehr bei Zug, die dem Reisenden die letzte Illusion des Vormwärtskommens raubte, haben die alte Linie bei der reisenden Welt in Verruf gebracht, die neue aber bedeutet

Erlösung aus der Langeweile, darum gestatten uns gewiß auch die Leser gern, daß wir von einer Erstlingsfahrt auf ihr plaudern.

Weil sich die neue Linie immer Thalwil-Zug, selten Zug-Thalwil nennt, machen wir die Fahrt von Zürich aus, obgleich es vielleicht im Interesse der Steigerung der Eindrücke läge, sie in Zug anzutreten.

Vom Bahnhof Zürich aus umfahren wir auf dem Geleise der linksufrigen Zürichseebahn die Westseite der Stadt, gelangen bei Enge an die blauen Wasser, um die sich hinter einem grünen Saum von Anlagen weißschimmernd dasjenige Zürich stellt, das wirklich einen großstädtischen Eindruck hervorzubringen vermag, die beiden Schlösser, die Lonhalle, die Quaibrücke, das Theater, ein prächtiger Bogen, mit den Türmen der Altstadt im Hintergrund. Unmerklich steigt die Bahn und bildet gleichsam die Schnur, an der die Dörferquirlande von Wollishofen, Wendlikon, Rüschlikon, aufgereiht ist. Durch Wein- und Obstgelende, aus dem

Die Eisenbahnlinie Thalweil-Bug.

stattliche Bauernhäuser und kokette Villen gucken, erreichen wir Thalweil, dessen Bahnhof 30 Meter über dem Spiegel des Zürichsees liegt. Was für ein Blick! Zürich steht wohligh an seiner Bucht und an seinen Hügeln wie eine weißgekleidete Maid, die sich Sommerträumen ergibt, rings um den See lacht Dorf an Dorf, jüngere Geschwister der Stadt gleichsam, die sich unter einander und mit ihr zum Ringelreihen verketteten. Man mag die weite Welt durchfahren, man findet an geheimnisvoll leuchtendem Seebau nicht wieder ein gleich intensives Bild bebauter Erde, fleißiger Kulturarbeit, großen Volksreichtums und heimeligen Behagens. Aussteigen möchte man in Thalweil, das als ein schöner Typus der zwanzig Ortschaften gelten kann, die den See umrahmen, durch das Dorf, in dem sich Altes und Neues, der gesegnete Landbau und die schöne Industrie der Seide hübsch zusammenfinden, empor zu der Kirche wandern, wo man auf freier Terrasse einen Blick genießt, der zwar anderer Art, aber nicht minder schön ist als die vielgefeierte Aussicht von der Kirche zu Montreux. Nein, das Aussteigen lassen wir bleiben, die ersten paar Kilometer auf der neuen Bahn vermitteln uns das gleiche Panorama und steigern es zur höchsten Wirkung.

Noch im Dorf Thalweil zweigt sich die neue Linie von der linksufrigen Seebahn ab, die wir bald in beträchtlicher Tiefe unter uns sehen. Durch Wiesen und Wäldchen, die mit dem Seehintergrund liebliche Genrebilder erzeugen, steigt die Bahn stetig, als wollte sie die walddgefrönte Zimmerbergkette oder wenigstens den fröhlichen Aussichtspunkt der Bocken hoch oberhalb Horgen erklimmen. Sorgen wir uns nicht darum, wohl aber dafür, daß wir das Auge, das von der Fernsicht ganz in Anspruch genommen wird, im gegebenen Moment für den Nachblick frei haben, damit wir die drei schönen Viadukte, über die wir fahren, und die anmutige Bauernhäuserfilhouette von Oberrieden, der ersten Station der



Viadukt bei Oberrieden.

neuen Bahn, nicht vergessen. Das erste der steinernen Viadukte geht auf zehn Pfeilern über das romantische Bürgertobel, in dessen Tiefe ein klares Wässerchen rinnt. Mit 24 Metern Höhe über der Thalsohle ist es das höchste der drei, mit sechzig Meter Länge aber auch das kürzeste. Das Löbeli, die zweite jener Grottonschluchten, die sich von der Bergkette gegen den Zürichsee hinunterziehen, wird mit einem 60 Meter langen Viadukt, das auf zehn Pfeilern ruht, in der Höhe von 14 Meter überbrückt, die dritte Falte bei Oberrieden mit einem 75 Meter langen und 8 Meter hohen Viadukt, das elf Pfeiler besitzt. Zuletzt, nämlich fast fünf Kilometer von Thalweil, erreicht die Bahn bei der Station Horgen eine Höhe von 80 Meter über dem Zürichsee. Das scheint der Lokomotive, die mit den Bergbahnen in keine Konkurrenz treten will, sondern bescheiden bei einem Prozent Steigung bleibt, genug, und mit einem scharfen Pfiff und einer kurzen Kurve sticht sie in die grüne Bergwand hinein.

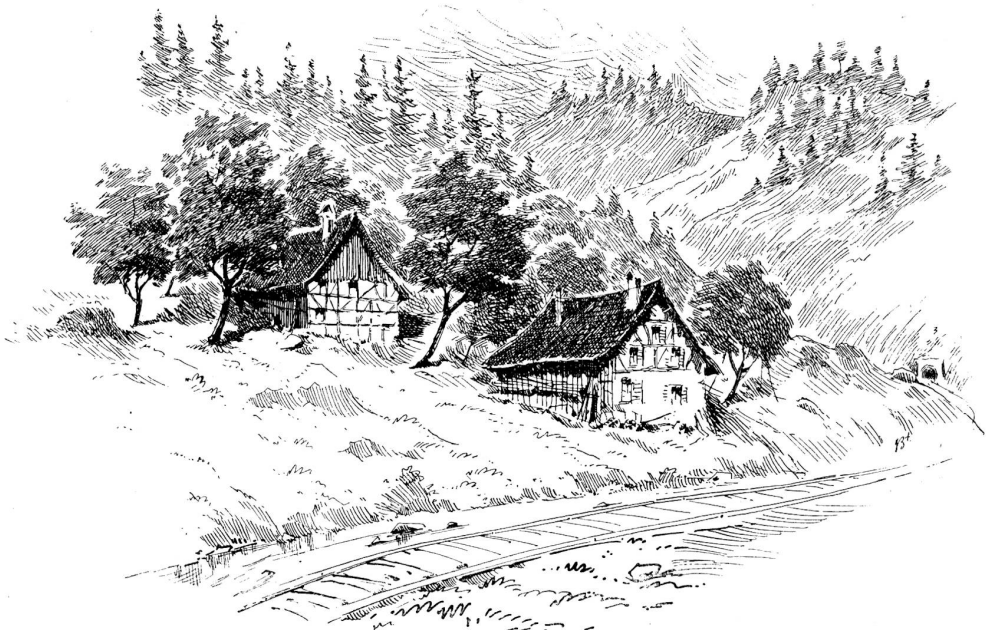


Oberrieden.

Wir folgen ihr nicht, sondern bleiben den nächsten Zug erwartend auf der Station Horgen, die im Epos der Bahn den Höhepunkt der Entwicklung bildet. Der blaue Halbmond des Zürichsees im schimmernden Perlenkranz der Ortschaften, im reichen Rahmen der Ufer-Nebenhügel mit dem Hintergrund des Zürcheroberlandes, das mit seinen hellen Häuserpunkten an grünen Bergen dem Appenzellerland abgelauscht ist, mit dem großen Blick auf den Säntis, die Kurfürsten und Glarnerberge, ein wunderbares Bild voll Licht und Duft, liegt wie ein Stück Paradies unter uns.

Doch nicht von uns, die wir das Bild während der Fahrt sich langsam haben entwickeln sehen, möchten wir reden, sondern von den Fremden, die mit der Bahn von

Zug kommend, aus dem Tunnel treten und plötzlich und unerwartet vor dem Panorama stehen. Zuerst wird ihr Blick ganz gehalten sein vom Geleucht der Schneeberge, die ins Blau des Südhimmels ragen, dann wird er in einer zweiten großen Ueberraschung in die breite offene Landschaft niederstinken, in der das Lichtmärchen des Sees liegt. Alles umfassen sie in einem Augenblick, das mächtige Zürich, den Doppelkometenschweif der Uferdörfer, der von ihm ausgeht, den Smaragd der Afenau auf dem blauen Sammet der Wasser. Selbst wenn sie vom herrlichen Vierwaldstättersee kommen, wird ihnen das Bild eine ganz neue Reiseoffenbarung sein, denn bewunderten sie dort die romantische Enge der Berge, so fällt ihnen hier die strahlende Weite mit der



Motiv im Sihlwald vor dem Albistunnel.

Flut von Sonne, mit den Ahnungen des reichen Lebens, das sich in der Tiefe drängt, die Seele. Eine Ueberraschung wird die Ankunft auf der Station Horgen wie die bei Cherbres, wo man den ersten Strahl des Genfersees empfängt, oder die zu Lugano, wo die italienischen Seen den Reisenden mit ihrem ersten Aufleuchten bezaubern.

Einen Vorteil hat es aber doch, die Fahrt von Zürich aus zu machen. In der Nacht der beiden Tunnels, die nun folgen, gaukeln noch die eben aufgenommenen Bilder vor den Augen und kürzen die Fahrt. Der erste der beiden, der Zimmerbergtunnel, der mit einer scharfen Kurve beginnt, dann gerade verläuft und wieder in einer kurzen Kurve ins Freie tritt, ist 1985 Meter, der zweite, der Albistunnel, 3358 Meter lang.

Zwischen beiden liegt das lyrische Intermezzo des Sihlthales. Grundstimmung: Waldpoesie und lebendiges Wasser, Idylle mit Lannenduft und Wellenhauch. Waren wir einen Augenblick vorher hoch am Rand des Zürichseethales, so fahren wir jetzt in der Thalsohle selbst, obgleich wir während der Tunnelfahrt noch 30 Meter gestiegen sind. Die Station Sihlbrugg auf dem linken Ufer der Sihl, die ihre Wellen zwischen mächtigen Steinblöcken wälzt, liegt 517 Meter über Meer, also 111 Meter über dem Spiegel des Zürichsees und ist, obwohl sie tief zwischen den Waldbergen verborgen ruht, die höchste Station der Bahn. Ueberdies ist sie Knotenpunkt, denn in dem früher weltvergessenen Winkel holt das ebenfalls von Zürich kommende Sihlthalbähnchen die Thalweil-Zug-Eisenbahn ein, es ist zu diesem Zweck



Motiv bei Sihlbrüel.

vom idyllischen Forsthaus im Sihlwald bis hierher, um etwa vier Kilometer verlängert worden. Die Verbindung hat namentlich für die Ausflügler Zürichs, denen der Sihlwald von jeher ein kleines Mekka war, großen Wert, indem sie eine prachtvolle Eisenbahnrundtour mit Halten an verschiedenen schönen Stellen gestattet. Zürich und die Dörfer am See haben in diesem Revier ein Ausflugsgebiet mit den reichsten Verkehrsmitteln, die man sich denken kann: zwei Bahnen des internationalen Verkehrs, nämlich die linksufrige Zürichseebahn und Thalweil-Zug, eine Lokalbahn, Dampfboote und Dampfschwalben auf dem See. Wer wünscht mehr?

Während wir plaudern, haben wir das 1100 Meter lange Intermezzo des Sihlthals längst hinter uns, die Lokomotive donnert durch die Grundfesten des Albis, durch den zweitlängsten Tunnel der Schweiz. Dieser macht freilich dem längsten, dem des Gotthards, noch lange keine Konkurrenz, er ist nicht einmal ein Viertel so groß, in weniger als fünf Minuten sind wir durch.

Waldgegend in der Nähe der alten Straße, die von Horgen nach Zug führt, auf einem Bühl die paar Bauernhäuser von Deinikon, zur Rechten den Islisberg, auf dem in der Schlacht bei Kappel, das rechts von ihm in der Tiefe liegt, die Hünförtischen lagerten und von dem aus sie jenen Sturm eröffneten, der die Niederlage der Zürcher entschied. Das ist die Gegend jenseits des Albistunnels. Glücklicherweise lösen bald neue Bilder die Erinnerung an den unglückseligen Religionskrieg aus. Vom 100 Meter langen, stattlich hohen Viadukt, das die Vorze überbrückt, grüßen wir das zur Rechten liegende Dörfchen Blickensdorf, das vor einigen Jahren seine einzige Sehenswürdigkeit, das Ge-

burts Haus Hans Waldmanns, des berühmten zürcherischen Bürgermeisters und schweizerischen Heerführers, durch einen Brand verlor. Während wir den Geschichtsreminiszenzen nachhängen, ist über die fruchtbare Ebene von Baar ein majestätisches Bild in unsern Vorblick geschwebt, links die gestreifte Pyramide des Nigi, rechts die Felszacken des Pilatus und hinter ihnen das Berner Schneegebirge mit der duftigen Gestalt der Jungfrau, die wie eine Phantasmagorie

im Blauen schwebt.

Und jetzt halten wir in Baar, dem großen zugerischen Industriedorf, dessen Spinnereien von der Vorze getrieben werden. Ausflügler steigen hier aus, welche die große Tuffsteingrotte zur „Hölle“ im Vorzentobel besuchen wollen, die sich zwar nicht mit den berühmten Grotten von Adelsberg und San Gatzian im Karst messen kann, aber doch bizarre und reiche Formen genug aufweist, daß man sich, indem man sie durchwandert, verwundert fragt, was für ein phantastisches Vorzeitwölklein sich denn hier seine Wohnung mit steinerner Zierat ausgeschmückt habe.

Noch ein paar Stöße der Lokomotive und auf schnurgerader Linie fahren wir in Zug ein. Nur für die alte Linie ist, wenn auch etwas verlegt, die verzwickte Einrichtung der Kehre geblieben, die Züge der neuen haben sowohl in der Richtung nach Cham wie nach Goldau freie Bahn. Dabei ist die Strecke nach Zürich nach Zug von 40 auf 30 Kilometer verringert, mit dem Schnellzug durchfährt man sie leicht in drei Viertelstunden.

Weil nun Zug aufgehört hat, der Stein des Anstoßes und die Ursache eines unfreiwilligen Zeitverlustes für die Reisenden zu sein, darf es wohl auch darauf rechnen, daß es von ihnen nicht so arg vernachlässigt wird wie bisher. Es verdient diese Zurücksetzung nicht, sondern



Baar, von der Station aus.

muß als altes, interessantes Charakterstädtchen allen denen Anteil abgewinnen, die in unserm Land nicht nur die schöne Natur, vielmehr auch die geschichtlichen Zeugen der Vergangenheit kennen lernen wollen. Das kleine Zug mit seinem alten, kunstvoll ausgeschmückten Rathaus, in dem die köstlichen Glasgemälde prangen, mit dem Zeughaus, wo die alten Siegesfahnen knistern, mit der St. Oswaldskirche, dem schweizerischen Schmuckkästchen der Spätgothik, den grauen Türmen, aus denen man noch die Seufzer der als Hexen gefolterten Frauen zu hören vermeint, redet Bände alter Geschichten. Dazu ist seine Naturumgebung voll Lieblichkeit, der Spiegel

des Zugersees von einem Azur, daß sich kein andrer See mit ihm messen kann. Hinter dem Städtchen vorüber donnert der Wagenzug der Zug-Goldau-Bahn, die als eine Fortsetzung der Linie Thalweil-Zug den Anschluß dieser an die Gotthardbahn vermittelt.

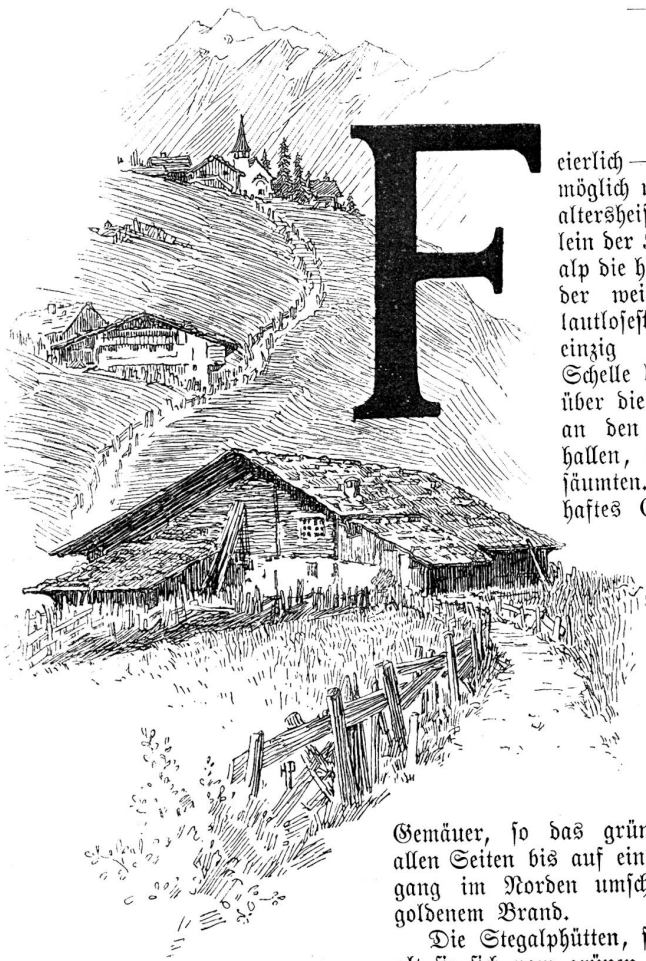
In anderthalb Stunden von Zürich in Schwyz oder Brunnen, im Herzen der Urschweiz, in der gleichen Zeit von den Gestaden des Vierwaldstättersees im großen Handels-, Industrie- und Kulturemporium des Landes. Das ist die neueste Errungenschaft der schweizerischen Eisenbahntechnik. △

Eine Gräbt!*)

Von Ernst Zahn, Göschenen.

Nachdruck verboten.
Alle Rechte vorbehalten.

I.



Fierlich — so gut als es ihm möglich war — läutete das altersheijere, staubige Glöcklein der Kapelle von Stegalp die hl. Messe aus. Auf der weiten Alp lag die lautloseste Sonntagsstille; einzig die geschwäzige Schelle ließ ihr Gebimmel über die Matten gehen und an den Felswänden verhallen, die den Alpgrund säumten. Der Sonne sieghaftes Goldfeuer flammte aus wolkenlosem Himmel. Die in Neuschnee gleißenden Firne und Bergspitzen schienen der weißen Blut wie in Sehnsucht entgegen zu wachsen, und das für alle Ewigkeit feste Gewand und

Gemäuer, so das grüne Mattenland auf allen Seiten bis auf einen schmalen Durchgang im Norden umschloß, stand wie in goldenem Brand.

Die Stegalphütten, so wetterbraun und alt sie sich vom grünen Land hoben, sahen aus, als trügen sie Sonntagsstaat. Die leuchtende Tageshelle, selbst der Gaden morsches Gebälk verschönend, legte einen Schimmer von Sauberkeit und Wohlhabenheit, der nicht ganz echt war, über den armseligen, weltverlassenen Ort.

Solcher Ansicht schien das Gamma-Marie zu sein; denn ein heimlicher Spott zuckte um des jungen Maitlis Mund, während es, an die baufällige Steinplattenstiege, die zur Thür der väterlichen Hütte führte,

gelehnt stand und die Blicke an den neun Wohngebäuden, die den Ort ausmachten, vorüber gleiten und in die, noch in kargem Junggras stehende Ebene hinausjchweifen ließ.

Das Mädchen war schlank und kräftig gebaut; knapp und wohl saß das selber gewobene und geschneiderte schmucklose Kleid. Daß das Marie von den sieben, just heiratsfähig gewordenen Mädchen von Stegalp das schönste war, war um so weniger ein Wunder, als das Gesicht mit dem schmalen Mund, der feinen, leicht gebogenen Nase und den unter scharfen Brauen glänzenden, dunkeln Augen auch anderswo sich hätte messen dürfen.

Marie stand und guckte ein wenig verächtlich und wie in innerer Freude unruhig in die Runde. Es war barhaupt. Die Sonne schien ihm auf das braune Haar, und in dem Lichtstrahl oder vor Ungebuld röteten sich die etwas bleichen Wangen der Harrenden. Daß sie wartete, verriet zuweilen ein flüchtiges Spähen, das der grauen, rissigen Kapellentür galt. Der Glockenschwengel arbeitete sich noch immer am klangarmen Erz ab und die Thür verschloß noch den Raum mit den Andächtigen. Und unbewußt zerkrüllte das Marie einen Brief, den es in der rauh geschafften Faust hielt. Der Kaplan behielt ihr die Kirchgänger zu lange.

Endlich knarrten drüben die rostigen Angeln. Knirschend fuhr das baufällige Thörchen aus einander und gewährte der Schar der Gläubigen einen schmalen Durchlaß. Ihm entrann das ganze Stegalpler Volk, Männer, Weiber und Kinder, an die vierzig an Zahl. Wenige waren dem Gottesdienst fern geblieben.

Das Maitli an der Treppe that plötzlich, als hätte der Zufall es just vor die Hütte geführt. Mit der Hand das weiche, leicht wellige Haar am Kopfe zurückstreichend, wendete es der Kirchgängerschar den Rücken und näherte sich langsam der untersten Treppenstufe, scheinbar um ins Haus zu treten. Da hob unter jenen eine Bewegung an. Das Gamma-Marie hörte seinen Namen wie in Erstaunen und Unglauben von verschiedenen Stimmen wiederholt. Gleich darauf drehte es sich nach den Redenden um.

*) Begräbnis.