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: 30.11.2025

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



Mit feche Originalzeichnungen nach ber Natur, von J. Billeter, Bafel.

m 1. Juni 1897 wurde die neue Gisenbahnlinie Khalweil=Zug dem Verkehr übergeben. Sie schafft mit ihren Fortsetzungen zwischen Zürich und ber innern Schweiz eine Reiseroute, die gegenüber der bisherigen Verbindungslinie durch das Knonaueramt nicht nur den Vorzug besitht, daß sie den Weg um etwa 10 Kilometer fürzt, sondern sich auch dadurch vorteilhaft vor ihr auß= zeichnet, 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 biefer nach Zurich, im Gegensatz zur bisherigen, an sich schon ein hoher Genuß sein wird. Die lange Fahrt um ben Uetliberg, ber mit ber Bahn bas gleiche Spiel treibt wie der Knabe mit dem Maikafer, den er am Faden halt, die trot mancher hubschen Details ein= förmige Gegend bes Knonaueramts, die ichreckliche Spikkehre bei Zug, die dem Reisenden die lette Musion des Vorwärtskommens raubte, haben die alte Linie bei der reisenden Welt in Verruf gebracht, die neue aber bedeutet

Erlösung aus der Langeweile, darum gestatten uns ge= wiß auch die Lefer gern, daß wir von einer Erftlings= fahrt auf ihr plaubern.

Weil sich die neue Linie immer Thalweil=Zug, selten Zug-Thalweil nennt, machen wir die Fahrt von Zurich aus, obgleich es vielleicht im Interesse ber Steigerung ber Gindrücke läge, fie in Bug anzutreten.

Vom Bahnhof Zürich aus umfahren wir auf bem Geleise ber linksufrigen Zurichseebahn die Westseite ber Stadt, gelangen bei Enge an die blauen Waffer, um bie sich hinter einem grunen Saum von Anlagen weiß= schimmernd dasjenige Zurich stellt, das wirklich einen großstädtischen Eindruck hervorzubringen vermag, die beiben Schlöffer, die Tonhalle, die Quaibrucke, bas Theater, ein prächtiger Bogen, mit den Türmen der Altstadt im hintergrund. Unmerklich fteigt die Bahn und bildet gleichsam die Schnur, an der die Dörfer= guirlande von Wollishofen, Bendlikon, Ruschlikon, aufgereiht ift. Durch Wein= und Obstgelande, aus bem

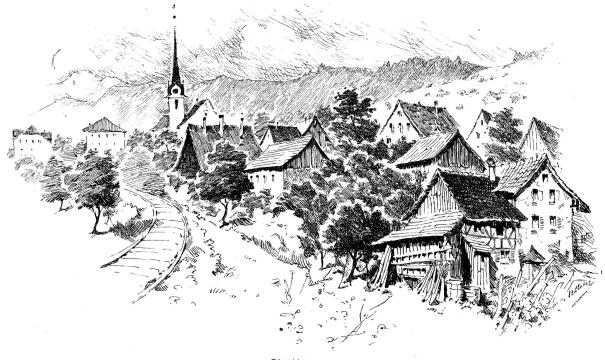
stattliche Bauernhäuser und tokette Villen gucken, erreichen wir Thalweil, beffen Bahnhof 30 Meter über bem Spiegel bes Zürichsees liegt. Was für ein Blick! Zürich steht wohlig an seiner Bucht und an seinen hügeln wie eine weißgekleidete Maid, die fich Som= merträumen ergibt, rings um ben See lacht Dorf an Dorf, jungere Geschwifter ber Stadt gleichsam, Die sich unter einander und mit ihr zum Ringelreihen ver= fetten. Man mag die weite Welt durchfahren, man findet an geheimnisvoll leuchtendem Seeblau nicht wieder ein gleich intensives Bild bebauter Erde, fleißiger Rultur= arbeit, großen Bolkereichtums und heimeligen Behagens. Aussteigen möchte man in Thalweil, das als ein schöner Typus ber zwanzig Ortschaften gelten kann, die ben See umrahmen, durch das Dorf, in dem fich Altes und Neues, der gesegnete Landbau und die schöne Industrie ber Seide hübsch zusammenfinden, empor zu ber Rirche wandern, wo man auf freier Terraffe einen Blick ge= nießt, der zwar anderer Art, aber nicht minder schön ist als die vielgefeierte Aussicht von der Kirche zu Montreur. 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 besträchtlicher Tiefe unter und sehen. Durch Wiesen und Wäldchen, die mit dem Seehintergrund liebliche Genresbilder erzeugen, steigt die Bahn stetig, als wollte sie waldgefrönte Zimmerbergkette oder wenigstens den fröhlichen Aussichtspunkt der Bocken hoch oberhalb Horgen erklimmen. Sorgen wir und 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 Biadukte, über die wir fahren, und die anmutige Bauernshäusersilhouette von Oberrieden, der ersten Station der



Biaduft bei Oberrieden.

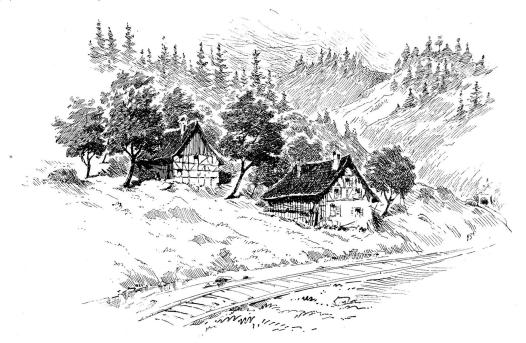
neuen Bahn, nicht vergeffen. Das erfte ber steinernen Viadukte geht auf zehn Pfeilern über das romantische Bürgertobel, in beffen Tiefe ein klares Bafferchen rinnt. Mit 24 Metern Höhe über der Thalsohle ist es bas höchste ber brei, mit sechzig Meter Länge aber auch bas fürzeste. Das Töbeli, die zweite jener Grofionsschluchten, bie fich von der Bergkette gegen den Zurichsee hinunter= gieben, wird mit einem 60 Meter langen Biaduft, bas auf zehn Pfeilern ruht, in der Höhe von 14 Meter überbrückt, die britte Falte bei Oberrieben mit einem 75 Meter langen und 8 Meter hohen Biaduft, das elf Pfeiler befitt. Zulett, nämlich fast fünf Kilometer von Thalweil, erreicht die Bahn bei der Station Horgen eine Bobe von 80 Meter über bem Zurichsee. Das scheint der Lokomotive, die mit den Bergbahnen in keine Ronkurreng treten will, sondern bescheiden bei einem Prozent Steigung bleibt, genug, und mit einem scharfen Pfiff und einer kurzen Rurve sticht sie in die grune Bergwand hinein.



Oberrieben.

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 Zürichses im schimmernden Perlenstranz der Ortschaften, im reichen Rahmen der Uferscheden hügel mit dem Hintergrund des Zürcheroberlandes, das mit seinen hellen Häuserpunkten an grünen Bergen dem Appenzellerland abgelauscht ist, mit dem größen Blick auf den Säntis, die Kurfirsten 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 niedersinken, in der das Lichtmärchen des Sees liegt. Alles umfassen sie in einem Augenblick, das mächtige Zürich, den Doppelkometenschweif der Usersdörfer, der von ihm ausgeht, den Smaragd der Usenau 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

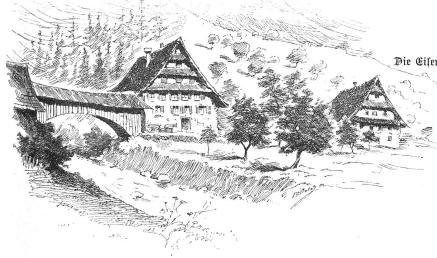


Motiv im Sihlmalb bor bem Albistunnel.

Flut von Sonne, mit den Ahnungen des reichen Lebens, das sich in der Tiefe drängt, die Seele. Gine Uebersraschung wird die Ankunft auf der Station Horgen wie die bei Chexbres, wo man den ersten Strahl des Genferses empfängt, oder die zu Lugano, wo die italienischen Seen den Reisenden mit ihrem ersten Aufsleuchten bezaubern.

Ginen 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 beiben liegt bas lyrische Intermezzo bes Sihlthales. Grundstimmung: Waldpoesse und lebendiges Wasser, Idylle mit Tannendust und Wellenhauch. Waren wir einen Augenblick vorher hoch am Rand des Zürichssethales, so fahren wir jetzt in der Thalsohle selbst, obgleich wir während der Tunnelsahrt noch 30 Meter gestiegen sind. Die Station Sihlbrugg auf dem linken Ufer der Sihl, die ihre Wellen zwischen mächtigen Steinsblöcken 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 Knotenspunkt, denn in dem früher weltvergessenen Winkel holt das ebenfalls von Zürich kommende Sihlthalbähnchen die Thalweil-Zug-Gisenbahn ein, es ist zu diesem Zweck



Motiv bei Sihlbrück.

vom ibyllischen Forsthaus im Sihlwald bis hieher, um etwa vier Kilometer verlängert worden. Die Berbindung hat namentlich für die Ausstügler 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 Ausstugsgebiet mit den reichsten Verkehrsmitteln, die man sich denken kann: zwei Bahnen des internationalen Verkehrs, nämlich die linksufrige Zürichseedahn und Thalsweil-Zug, eine Lokalbahn, Dampsboote und Dampsschwalden auf dem See. Wer wünscht mehr?

Während wir plaubern, haben wir das 1100 Meter lange Intermezzo des Sihlthals längst hinter uns, die Lokomotive donnert durch die Grundsesten 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 Rähe 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 Fünförtischen lagerten und von dem aus sie jenen Sturm eröffneten, der die Niederlage

ber Zürcher entschied. Das ist die Gegend jenseits des Albistunnels. Glückslicherweise lösen bald neue Bilder die Erinnerung an den unglückseligen Kelisgionskrieg aus. Vom 100 Meter langen, stattlich hohen Viadukt, das die Lorze überbrückt, grüßen wir das zur Rechten liegende Dörschen Blickensedorf, das vor einigen Jahren seine einzige Seshenswürdigkeit, das Ges

burtshaus Hans Waldmanns, des berühmeten zürcherischen Bürgermeisters und schweizerischen Keerführers, 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 gestreiste Pyramide des Migi, rechts die Felszacken des Pilatus und hinter ihnen das Berner Schneesgebirge mit der duftigen Gestalt der Jungfrau, die wie eine Phantasmagorie

im Blauen schwebt.

Und jest halten wir in Baar, dem großen zugerischen Industriedors, dessen Spinnereien von der Lorze getrieben werden. Ausstügler steigen hier aus, welche die große Tufsteingrotte zur "Hölle" im Lorzentobel besuchen wollen, die sich zwar nicht mit den berühmten Grotten von Abelsberg und San Canzian im Karst messen kann, aber doch bizarre und reiche Formen genug ausweist, daß man sich, indem man sie durchwandert, verwundert fragt, was für ein phantastisches Borzeitenwölklein sich denn hier seine Wohnung mit steinerner Zierat außegeschmückt 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 Einstichtung der Kehre geblieben, die Züge der neuen haben sowoht in der Nichtung nach Cham wie nach Goldau freie Bahn. Dabei ist die Strecke von 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 Anftoges und die Urfache eines unfreiwilligen Zeitverluftes 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 Zurücksehung nicht, sondern



Baar, von ber Station aus.

muß als altes, intereffantes Charakterftäbten allen benen Anteil abgewinnen, die in unserm Land nicht nur bie schöne Natur, vielmehr auch die geschichtlichen Zeugen ber Bergangenheit kennen lernen wollen. Das kleine Zug mit seinem alten, kunftvoll ausgeschmückten Rathaus, in dem die köstlichen Glasgemälde prangen, mit bem Zeughaus, wo bie alten Siegesfahnen fniftern, mit ber St. Oswaldsfirche, bem schweizerischen Schmud: fastchen ber Spätgothit, ben grauen Türmen, aus benen man noch die Seufzer ber als Hexen gefolterten Frauen ju hören vermeint, rebet Banbe alter Geschichten. Dagu ist seine Raturumgebung voll Lieblichfeit, ber Spiegel bes Zugersees von einem Azur, bag sich kein andrer See mit ihm meffen kann. Sinter bem Stäbtchen vorüber bonnert ber Wagenzug ber Zug = Golbau= Bahn, die als eine Fortsetzung der Linie Thalweil= Bug ben Anschluß biefer an bie Gotthardbahn vermittelt.

In anderthalb Stunden von Zürich in Schwyz ober Brunnen, im Bergen ber Urschweig, in ber gleichen Zeit von ben Geftaben bes Bierwalbftatterfees im großen Handels=, Industrie= und Kulturemporium bes Landes. Das ist die neueste Errungenschaft der schweizerischen Gisenbahntechnif.

Seine Gräbt!*) 🚝 —

Bon Ernft Bahn, Gofchenen.

Nachbruck berboten. Mile Rechte porbehalten.



eierlich — so gut als es ihm möglich war — läutete bas altersheisere, staubige Glöck= lein der Rapelle von Steg= alp die hl. Meffe aus. Auf der weiten Alp lag die lautloseste Sonntagsstille; die geschwätzige Schelle ließ ihr Gebimmel über die Matten gehen und an den Felswänden verhallen, die den Alpgrund faumten. Der Sonne fieg= haftes Goldfeuer flammte

aus wolkenlosem himmel. Die in Neufchnee gleißen= den Firne und Bergspiten Schie= nen der weißen Glut wie in Sehn= sucht entgegen zu wachsen, und das für alle Ewigkeit feste Gewänd und

Gemäuer, so das grune Mattenland auf allen Seiten bis auf einen schmalen Durch= gang im Norden umschloß, stand wie in goldenem Brand.

Die Stegalphütten, so wetterbraun und alt fie fich vom grunen Land hoben, faben aus, als trügen sie Sonntagsstaat. Die leuchtende Tageshelle, felbit ber Gaben moriches Gebalf verichonenb,

legte einen Schimmer von Sauberfeit und Bohlhabenheit, ber nicht gang echt mar, über ben armfeligen, weltver= laffenen Ort.

Solcher Ansicht ichien bas Gamma = Marie zu fein; benn ein heimlicher Spott zuckte um bes jungen Maitlis Mund, während es, an bie baufällige Stein= plattenftiege, die zur Thur ber väterlichen Sutte führte,

gelehnt ftand und bie Blicke an den neun Wohngebauben, die den Ort ausmachten, vorüber gleiten und in die, noch in fargem Junggraß stehende Gbene hinausschweifen

Das Mädchen war schlank und kräftig gebaut; knapp und wohl faß das felber gewobene und gefchneiderte schmuck= loje Kleib. Dag bas Marie von ben fieben, juft heirats= fähig geworbenen Mädchen von Stegalp bas ichonfte war, war um so weniger ein Wunder, als bas Geficht mit bem schmalen Mund, ber feinen, leicht gebogenen Nafe und ben unter scharfen Brauen glanzenden, bunkeln Augen auch anderswo fich hatte meffen burfen.

Marie stand und gudte ein wenig verächtlich und wie in innerer Freude unruhig in die Runde. Es war barhaupt. Die Sonne schien ihm auf bas braune Haar, und in dem Lichtstrahl ober vor Ungeduld röteten fich die etwas bleichen Wangen der harrenben. Daß fie martete, verriet zuweilen ein flüchtiges Spaben, bas ber grauen, riffigen Rapellentur galt. Der Glocken= schwengel arbeitete fich noch immer am flangarmen Erz ab und die Thur verschloß noch ben Raum mit ben Un= bachtigen. Und unbewußt zerknüllte bas Marie einen Brief, ben es in ber rauh geschafften Faust hielt. Der Raplan behielt ihr die Kirchgänger zu lange.

Endlich knarrten bruben bie roftigen Angeln. Rnirschend fuhr das baufällige Thörchen aus einander und gewährte ber Schar ber Gläubigen einen schmalen Durch= lag. Ihm entrann das ganze Stegälpler Bolt, Männer, Weiber und Kinder, an die vierzig an Zahl. Wenige

maren bem Gottesbienft fern geblieben.

Das Maitli an der Treppe that plöglich, als hätte der Zufall es just vor die Hutte geführt. Mit ber Hand bas weiche, leicht wellige Haar am Ropfe zuruckstreichend, wendete es ber Rirchgangerichar ben Ruden und näherte fich langfam ber unterften Treppenftufe, scheinbar um ins haus zu treten. Da hob unter jenen eine Bewegung an. Das Gamma-Marie borte feinen Namen wie in Erstaunen und Unglauben von ver-Schiebenen Stimmen wiederholt. Gleich barauf brehte es sich nach den Redenden um.

^{*)} Begräbnis.