Spaziergänge in und um Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1939)**

Heft 12

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-774695

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

50 Jahre Rhätische Bahn

In diesem Herbst konnte die Rhätische Bahn auf ihr 50jähriges Bestehen zurückblicken, ein Jubiläum, das im ganzen Bündnerland festlich wie wenige andere begangen worden wäre, hätten sich durch den Kriegsausbruch die Gemüter nicht den ernsten Pflichten des Tages zuwenden müssen. Denn was die Rhätische Bahn, deren erste Strecke Landquart—Klosters am 9. Oktober 1889 eröffnet wurde, für die wirtschaftliche Entfaltung des Kantons bedeutete, geht aus zwei nüchternen Zahlen hervor: Sein steuerbares Vermögen, das kurz vor der Erstellung der Stammstrecke 208 Millionen Franken betrug, hatte sich bereits innert 25 Jahren fast verdoppelt, sein steuerbares Einkommen sogar beinahe versechsfacht. Ohne die Rhätische Bahn wäre Graubünden seiner Stellung als Paßstaat vermutlich verlustig gegangen, ganz abgesehen davon, dass erst die Rhätische Bahn es war, die hier weltbekannte Zentren der Fremdenindustrie entstehen liess. Der Zeiten Ungunst hat die Abhaltung der geplanten Feiern verhindert. Die Festschrift aber ist so frühzeitig in Druck gegangen, dass sie — noch in durchaus friedensmässiger Ausstattung — zum Ehrentag der Bahn vorlag.

Diese Festschrift, deren Redaktion Dr. Andrea Clavuot auf das sorgfältigste betreute, liest sich in ihrem historischen Teil fast wie ein Roman. Es ist die Geschichte zäher, oft erbitterter Kämpfe um die Schienenstränge durchs Bündnerland. Genau vor 100 Jahren setzten sie ein, als erstmals der Plan auftauchte, die grosse Verkehrsader von Deutschland nach Italien durch den Splügen zu leiten, ein Projekt, von dem man sich nur überaus schwer trennte. Es mutet wie eine ironische Fügung an, dass einer der bündnerischen Hauptverfechter der Ostalpenbahn, Simon Bavier, in seiner Eigenschaft als schweizerischer Bundespräsident 1882 dazu verurteilt war, die Gotthardbahn rednerisch zu feiern. Fast noch seltsamer freilich war es, dass sich die Vorsehung zur Verwirklichung der bündnerischen Bahnen eines Mannes bediente, dessen eigentliches Element nicht die Berge, sondern die Fluten des Meeres waren, des ehemaligen holländischen Schiffskapitäns Willem Jan Holsboer, der, als er seine kranke Frau nach Davos gebracht hatte, in der Schweiz die zweite Heimat fand. 1872 hatte er erstmals das Bahnproblem Landquart—Davos aufgeworfen, im August 1886 seine Vorschläge spezifiziert, und vier Wochen später war es ihm gelungen, die interessierten Gemeinden zur Zustimmung zu bewegen. Holsboer stand an der Spitze des Exekutivkomitees, Holsboer war es auch, der durch Heranziehung befreundeter Basler Bankiers die finanzielle Grundlage für den Bau der ersten Stammlinie sicherte. Dieser initiative Seemann sollte auch später entscheidend in das fernere Schicksal der Bahn eingreifen, als es nämlich galt, sich für eine zweite Stammstrecke zu entscheiden. Nachdem sich mehrere Konkurrenzprojekte jahrelang befehdet hatten, trat Holsboer mit seinem Plan der sogenannten Scaletta-Bahn an die Öffentlichkeit und erreichte damit, dass sich flugs eine Einheitsfront gegen ihn bildete: die einstigen Gegner taten sich zusammen, vergassen ihren Streit, einigten sich auf den Durchstich der Albulakette und fanden gegen Holsboer die Billigung durch Volksentscheid. Holsboer, durch diese — vielleicht nicht einmal ganz ungewollte — Niederlage keineswegs verbittert, wurde nun zum Vermittler in den widersprechenden Interessen der Sieger. Er gründete die Schweizer Eisenbahnbank und schloss mit dem fusionierten Komitee der Gegenseite einen Vertrag, in welchem jenes auf seine Ursprungspläne verzichtete, die Bank ihrerseits aber die Verpflichtung einging, die Albula-Idee als einzige aufzunehmen und sich für ein schmalspuriges Bahnnetz einzusetzen. Alles schien jetzt im besten Werden, als 1891 eine Börsenkrise ausbrach, die auch die Eisenbahnbank in Mitleidenschaft zog, so dass die Ausführung der Pläne eine unvorhergesehene Verzögerung erlitt. Erst im Sommer 1896 konnten die Strecken Chur—Thusis und Landquart—Chur eröffnet werden, und es vergingen abermals drei Jahre, ehe der Bau des Albulatunnels zwischen Preda und Spinas vergeben werden konnte. (In diesem Jahre 1899 nahm die Bahngesellschaft übrigens den Namen Rhätische Bahn an.) Der 5865 Meter lange Tunnel, der durch Kalkschiefergebirge geschlagen werden musste, war das grösste und teuerste Einzelobjekt der Bahn. Die Kosten für den Meter stellten sich auf 1225 Franken.

Aus dem Ausbau des bündnerischen Bahnnetzes seien folgende Etappen aufgezählt: 1903 Inbetriebnahme der Prioritätslinien Reichenau—Ilanz und Thusis—Samaden, 1904 Eröffnung der Schlußstrecke Celerina—St. Moritz der Albulabahn, 1908 Einweihung der Linie Samaden—Pontresina, 1909 der Strecke Davos—Filisur, die in dem kühnen 210 m langen und 88 m hohen Wiesener Viadukt einen der interessantesten gemauerten Talübergänge der Schweiz besitzt. Mit der Erstellung der Verbindung Ilanz—Disentis im Jahre 1912 und Bevers—Schuls im Jahre 1913 war die Erschliessung des Bündnerlandes für den allgemeinen Verkehr im wesentlichen erreicht. Im Zeitraum von fünfzehn Jahren hatte sich das Netz der Rhätischen Bahn von 92 km auf 276 km Betriebslänge genau verdreifacht, und zählt man die Linien anderer Bahnen hinzu, die durch bündnerisches Gebiet führen, so verfügt der Kanton jetzt über eine Schmalspurschienenlänge von 400 km. Dass die Rhätische Bahn vom Weltkrieg und seinen Folgen nicht unberührt blieb, ergab sich zwangsläufig: die in den Jahren 1919 bis 1922 erfolgte Elektrifikation war eine ausgesprochene Sparmassnahme. Im Jubiläumsjahr der Bahn hat sich wiederum ein schlimmes Gewitter über Europa entladen, aber die « Unvorhergesehene Widmung », die der Festschrift beiliegt, gibt zu erkennen, dass die Direktion der Rhätischen Bahn nicht gewillt ist, sich zaghaftem Pessimismus hinzugeben. « Ein Halbjahrhundert », so lautet das stolze Bekenntnis, « ist erreicht, ein anderes wird bestanden! »

G.

Spaziergänge in und um Zürich

Was Richard Zürcher mit seinem im Rascher-Verlag erschienenen Buch « Wege durch Zürich » geben will, ist keine Ergänzung zum Baedeker, es ist eher eine kulturhistorische Entdeckungsreise. Die Quartiere, Strassen und Häuser berichten hier gleichsam aus ihrer Vergangenheit und werden so zu lebendigen Zeugen der Entwicklung einer Großstadt, in der im Laufe der Jahrhunderte und Jahrzehnte die verschiedensten geistigen, architektonischen und städtebaulichen Strömungen ihren Niederschlag gefunden haben. Zürcher besitzt ein profundes lokalhistorisches Wissen, das er aber nicht in trocken-dozierender Manier preisgibt, sondern in einer gepflegten, liebevoll aufs Detail eingehenden Beschreibung. Wer mit den « Wegen durch Zürich » die Stadt durchstreift, wird scheinbar längst Vertrautes mit andern Augen sehen. Was zufällig oder willkürlich erschien, erhält Sinn und Bedeutung. Und gerade darum war es Zürcher offenbar zu tun, das Atmosphärische der Stadt aus der Beziehung zur Natur — die gerade hier oft entscheidend wurde — herzuleiten, ferner aus den jeweiligen, meist weltanschaulich bedingten Einflüssen und endlich aus denen der Wirtschaft, denen Zürich nicht zuletzt sein Aufblühen verdankt.

In den « Heimatkundlichen Wanderungen » (Buchdruckerei « Neue Zürcher Zeitung ») wird die Entdeckungsfreude, mit der Richard Zürcher das Stadtgebiet durchforscht hat, von Franz Adolf Siedler nicht minder glücklich auf die nähere und weitere Umgebung übertragen. Welch kostbares heimatliches Kulturgut liegt abseits der grossen Strassen und entzieht sich allzu bescheiden dem Blicke des rüstig ausschreitenden Wanderers: es kann ein altes Wirtshausschild sein, ein schöner Riegelbau, ein kunstvolles Schmiedeisenportal, eine prächtige Kirchenglocke. Mit den mit vielen Zeichnungen und Reproduktionen alter Stiche ausgestatteten « Heimatkundlichen Wanderungen » wird der Sonntagsausflug zum doppelten Genuss. Das Naturerlebnis spricht ja am unmittelbarsten zu uns, wenn es sich auf die Kenntnis der kulturellen Eigenheiten der Landschaft stützen kann.

eg.