

Zeitschrift: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich
Band: 52 (1983-1985)
Heft: 1

Artikel: Er baute die Rheinfallbahn : hinterlassene Aufzeichnungen 1855/56
Kapitel: Einleitung
Autor: Meyer, Rolf A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-378960>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

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

Einleitung

Im Jahre 1977 wurde mir durch Vermittlung eines hier ansässigen Antiquars ein in Halbleder gebundenes Manuskript zum Kauf angeboten. Da mir das Werk mit dem goldgeprägten Titel «Erinnerung an die Schweiz» bedeutungsvoll schien, entschloß ich mich sofort zum Erwerb. Einen früheren Besitzer konnte ich leider nicht ermitteln, was mir eventuell Hinweise auf weitere Aufzeichnungen des selben Autors hätte geben können.

Die unpaginierten 95 beschriebenen Blätter müssen zusammen mit einigen leeren Seiten auf Veranlassung des Verfassers gebunden worden sein. Das Papier ist von verschiedener Qualität – zum Teil wurden Briefbogen mit Städtedarstellungen in Stahlstich und Lithografie verwendet. Zwischen dem in Deutscher Handschrift mit Tinte geschriebenen Text sind Tusch- und Bleistiftskizzen eingefügt. Zusätzlich wurde das Werk mit eingeklebten Bleistiftzeichnungen, Aquarellen, Hotelvignetten und selbstgezeichneten kleinen Faltpanoramen verziert. Ebenfalls eingeklebt ist ein Grundriß im Maßstab 1 : 2500: «Tunnel über den Roethelbach bei Zürich».

Das vorliegende Manuskript gliedert sich deutlich in zwei Teile:

1. 60 Blätter Reisetagebuch und andere Aufzeichnungen, datiert zwischen dem 2. April 1855 und dem 11. Januar 1856 – sichtbar unterwegs geschrieben, was auch eine Textstelle vom 6. Januar 1855 belegt: «Die Bahn (Zürich-Baden) ist so gut unterhalten, daß wir auf der ganzen Strecke keine Stöße spürten und ganz bequem schreiben konnten.»
2. 35 Blätter, beidseitig in einer andern Handschrift (Reinschrift) beschrieben: Der Bericht über die Projektierung und Ausführung der Rheinfallbahn (undatiert).

*

Der Name des Autors wird im Manuskript nirgend erwähnt; man erfährt lediglich, daß er die Oberleitung bei der Projektierung und dem Bau der Rheinfallbahn inne hat: «Unter meiner Oberleitung» (S. 32), und daß er den Titel eines Münchner Regierungsrates trägt*. Man erfährt ferner, daß er mit seiner Familie vorübergehend in Schaffhausen lebt und daß ihn auf seiner Rigireise zwei Töchter namens Ida und Frieda begleiten. Einer seiner zwei Zürcher Aufenthalte im «Hotel Bauer» ist im «Tagblatt der Stadt Zürich», 1855 festgehalten unter den gemeldeten Gästen vom 24. Mai: «Ruland, Oberingenieur aus Schaffhausen».

Ein zweiter Hinweis auf den Namen des Autors liefert der Geschäftsbericht der Direktion der Rheinfallbahn** vom 10. März 1856: «Oberingenieur Ruland leitet sämtliche

* («... begrüßte mich als Regierungsrath und nun war des Sagens über bayrische Verhältnisse kein Ende...» S. 3.)

** Die am 19. März 1853 gegründete Aktiengesellschaft der Rheinfallbahn fusionierte schon am 4. November 1866 mit der Nordostbahn.

technischen Arbeiten beim Bau der Rheinfallbahn und steht zugleich der ersten Sektion (Baulos 1) vor.» – A. Steinegger schreibt 1934 in seiner «Entstehungsgeschichte des Schaffhauserischen Eisenbahnnetzes»: «Ursprünglich war Oberingenieur Hartmann (Erbauer der St. Gallen-Appenzellerbahn) für die Projektleitung der Rheinfallbahn vorgesehen; dieser erhielt aber keinen Urlaub. An seiner Stelle wurde eine deutsche Kraft, Oberingenieur Ruland, berufen.»

Nun fehlt noch der Vorname. Eine Schrift: «Vorbericht über die Fern-Bahn», Innsbruck, 1864, trägt den Verfassernamen: «Carl Ruland, königl. bayer. Regierungsrath und Ober-Ingenieur» (ZB Zürich, DW 3764). Daß dieser Carl Ruland mit dem Autor der vorliegenden Handschrift identisch ist, geht aus dem Sprachstil, dem eisenbahntechnischen Thema und aus dem Titel «königlich bayerischer Regierungsrath» mit ziemlicher Sicherheit hervor.

*

Die vorliegenden «Erinnerungen an die Schweiz» des Münchner Ingenieurs Carl Ruland sind – mit Ausnahme des zweiten Teils – persönliche Aufzeichnungen für den privaten Gebrauch mit allen stilistischen und orthografischen Unzulänglichkeiten.

Die Reisebeschreibungen zeigen den Blickwinkel des Baufachmanns, aber auch einer recht kultivierten und politisch interessierten Persönlichkeit. Er beginnt mit einer Reise durchs Klettgau (Lenzkirch, Titisee) – dann durch das winterliche Höllental; immer mit Seitenblick auf die baulichen Besonderheiten der Straßen und deren Zustand. In Freiburg im Breisgau beschreibt er die Sehenswürdigkeiten und skizziert architektonische Details des Domes. Darauf befaßt er sich mit dem Bahnhof und mit der Geschichte der dortigen Bahn. Er besichtigt die unmittelbar vor dem Abschluß stehenden Bauarbeiten für die Änderung der Spurweite und die Errichtung einer Doppelspur. Darauf fährt er mit der badischen Bahn, die während des Umbaus in Betrieb bleibt, nach Basel mit fachkundigem Blick auf bahntechnische Details. In Basel gilt seine Aufmerksamkeit der eisernen Brücke über die Wiese bei Kleinbasel und einer Drahtseilfähre über den Rhein. Der Weg führt weiter über die neuerrichtete Eilwagenroute dem linken Rheinufer entlang über Rheinfelden, Stein, Laufenburg, Zurzach, Kaiserstuhl, Eglisau nach Schaffhausen (Beschreibung der Fähre über die Aare oberhalb Waldshut).

Hier ist eine Abhandlung eingeschoben: «Die Verkehrsanstalten in der Schweiz.» Dann folgt die Reise nach Zürich im Mai 1855 mit der Besichtigung der sich im Bau befindlichen Eisenbahnlinie nach Oerlikon.

Ein weiteres Kapitel gilt einer Rigireise; der Weg führt von Schaffhausen über Zürich, Horgen, Zug, Arth – der Rückweg über Wäggis und Luzern.

Die letzte Reise führt über Zürich, Baden, Olten, Solothurn nach Bern, eine Dienstreise, auf welcher er mit manchen bekannten Persönlichkeiten der Eisenbahn-Pionierzeit zusammentrifft.