

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Band: - (1914)
Heft: 12
Nachruf: Oberingenieur Peter Otto Saluz
Autor: Schucan, A.

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: 06.10.2024

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

Prangin, der 1000 Mann Waadtländer kommandierte und mit vier Ordonnanzen sieben Wochen lang in Salenegg im Quartier lag. —

Da mit der Mediationsverfassung von 1803, durch dessen Einverleibung als Kanton Graubünden in den Bund der schweizerischen Eidgenossenschaft, die Sonderstellung der Drei Bünde und damit auch das Abhängigkeitsverhältnis der Herrschaft Mayenfeld zu demselben aufgehoben wurde, hat auch die besondere, sturmbewegte und drangsalsvolle Geschichte derselben an der Schwelle einer neuen, bessern Zeit ihr Ende erreicht.

† Oberingenieur Peter Otto Saluz.

Von Dr. A. Schucan, Direktionspräsident der Rh. B.

Am 10. September 1914 wurde Peter Saluz, Oberingenieur der Rhätischen Bahn, in Chur, zur letzten Ruhestätte geleitet. Noch am 6. September hatte er auf dem Weg vom Bureau nach Hause mit seinem Freunde, dem Direktionspräsidenten, strahlenden Augen von den Aussichten gesprochen, die beide wohl hätten, gemeinsam noch die große, dankbare Aufgabe des Baues der im generellen Studium begriffenen Bergellerbahn auszuführen und am Nachmittag des gleichen Tages nach seiner Gewohnheit mit Familie und Enkeln einen Sonntagsspaziergang unternommen, als ihn ohne besondere Anzeichen in der Nacht vom 6. auf den 7. September ein heftiges Unterleibsleiden befiel, dem er nach kaum 24 Stunden in der Morgenfrühe des 8. September erliegen sollte. Den Freunden des Verstorbenen verdanken wir folgende Mitteilungen über dessen Leben und Wirken.

Peter Otto Saluz stammte aus Lavin, wo er am 6. April 1847 geboren wurde und seinen ersten Schulunterricht erhielt. Der Vater Saluz war in Magdeburg geboren, dort erzogen und geschult worden. Die Mutter, Anna Bonorand, ebenfalls von Lavin, genoß nach beendigter Volksschule ihre weitere Ausbildung im Institut à Porta in Fetan, das durch viele Dezennien hindurch weit über die Kantongrenze hinaus einen vorzüglichen Ruf als Erziehungsanstalt genoß. Im elterlichen Hause wohnte auch ein Onkel, der mit geschichtlichem Studium sich befaßte. Die diesen günstigen Bedingungen zu verdankende geistige Atmosphäre des elterlichen Hauses verfehlte nicht, anregend auf den aufgeweckten Knaben einzuwirken und in ihm den lebhaften Drang nach höherer Bildung zu wecken.

Im September 1861 trat dann Saluz in die Kantonsschule in Chur ein. Anfänglich Gymnasiast, wandte er sich bald der Realrichtung zu und als 1864 der Große Rat des Kantons Graubünden die Einrichtung einer zweiklassigen technischen Abteilung mit direktem Anschluß an das Schweizerische Polytechnikum beschloß, war er einer der ersten Zöglinge derselben. Saluz zeigte, obschon nicht besonders kräftig gebaut, dennoch großes Interesse für das Turnen und rückte sogar zum Vorturner vor. Unter Leitung der Professoren Schnitz, Hörmann, Poult etc. absolvierte er die vorbereitenden Studien und legte im Oktober 1866 im Beisein einer Abordnung des eidgenössischen Schulrates die erste an unserer Kantonsschule vorgenommene technische Reifeprüfung mit Erfolg ab.

In den Jahren 1866—70 besuchte Saluz die Ingenieurabteilung des eidgenössischen Polytechnikums. In dieser Periode war der Kanton Graubünden am Polytechnikum und an der Universität in Zürich durch zwölf Studierende vertreten, von denen leider nur wenige mehr unter uns weilen. Sie gehörten den verschiedensten Fakultäten an und vertrugen sich stets aufs beste, besonders wenn sie sich bei Papa Simon in der Veltlinerhalle gelegentlich der Versammlungen des Bündnervereins zusammenfanden. Denn unser Freund Saluz liebte neben strengem Studium stets auch die Geselligkeit.

Vor Abschluß seines Studiums folgte Saluz in seinen Ferien 1869 gerne einer Einladung zu Verwandten nach Parma, wo er sich auf sein Diplomexamen 1870 hin sammeln und kräftigen konnte. In die Zeit dieses Aufenthaltes fiel der furchtbare Brand, der sein Heimatdorf in Asche legte und auch das elterliche Haus zerstörte. So blieb ihm wenigstens das Miterleben der furchtbaren Katastrophe erspart.

Nach Absolvierung seiner Studien trat Saluz, mit dem Diplom eines Bauingenieurs versehen, in den Dienst des Kantonalen Baubureaus. Sowohl beim Bau der Schanfigger Straße als beim Bau der Lukmanierstraße fand er reichlichen Anlaß, sein technisches Können und seinen praktischen Blick, sowie schon damals sein Geschick zu bekunden, mit Leuten verschiedensten Standes und Charakters, Behörden, Kollegen, Bauern und Straßenarbeitern freundlich und doch stets gemessen zu verkehren.

Wie er als Student bei allem emsigen Fleiß der Jugendfröhlichkeit ihr Recht zu wahren gewußt hatte, so machte er jetzt

als junger Ingenieur das gesellige Leben der Stadt Chur, das anfangs der siebziger Jahre dank dem Zusammentreffen einer Reihe günstiger Umstände einen erfreulichen Aufschwung erlebte, munter und anregend mit. Dessen Mittelpunkt bildete die „Wintergesellschaft“, die an manchen Sonntagabenden jüngere und ältere Damen und Herren zu fröhlicher Runde zusammenführte, während bei den Aufführungen des gemischten Chors, des Männerchors und der „Hillaria“ ernstere und leichtere Musik ihre Pflege fanden. Es ist wohl nicht nur die Wirkung verschönernder Erinnerung, wenn die Bilder jener Zeiten den meisten überlebenden Teilnehmern als Höhepunkt der Churer Geselligkeit erscheinen.

Daneben bot auch das politische Leben durch die Abstimmung über die Splügensubvention von vier Millionen reichen Stoff zur öffentlichen Diskussion und Agitation. Noch höher gingen die Wogen im Kampfe um die Bundesverfassungsrevision von 1872, die dann leider auch tieftrennend in das gesellschaftliche Leben eingriffen, andererseits aber die Gesinnungsgenossen fester zusammenschlossen. Daß Freund Saluz bei diesen Vorwärtsbestrebungen stets in den vordersten Reihen stand, sei nur beiläufig bemerkt.

Seine praktische Laufbahn führte Saluz im Jahre 1873 in den Dienst der schweizerischen Nordostbahn, bei der er in folgenden Stellen wirkte: 1873—1876 als Bauführer beim Baue des zweiten Loses Villnachern-Bötzenegg der Bötzenbergbahn mit sehr bedeutenden Bauten, stationiert im Landgut Aarhof bei Brugg. Hier lernte er Fräulein Cornelia Schultheß kennen und gründete mit ihr seinen Hausstand. Der Ehe entsprossen drei Töchter. Alle drei heirateten in Chur. Die älteste, Frau Baumgärtner, starb vor einigen Jahren, ein Todesfall, der dem Verstorbenen sehr nahe ging.

In den Jahren 1876 bis 1879 seiner Tätigkeit bei der Nordostbahn wirkte er bei folgenden Arbeiten mit: 1876—77 Studium der Linie Koblenz-Stein. 1877—78 Abrechnungsarbeiten Niederglatt-Baden. 1878—79 Bahnbau Glarus-Linthal (als Bauführer).

Ueber seine Leistungen im siebenjährigen Dienste bei der Nordostbahn stellte ihm sein damaliger Oberingenieur Dr. Moser folgendes Zeugnis aus: „Herr Saluz hat immer durch großen Fleiß, Eifer und Pflichttreue in allen seinen Verrichtungen die vollkommenste Zufriedenheit seiner Vorgesetzten erworben und war ein Mann, auf den man sich in allen Beziehungen verlassen konnte. Dabei blieb er stets bescheiden.“

Nachdem 1879 die finanzielle Rekonstruktion der Gotthardbahn zustande gekommen und die Vergebung der Bauarbeiten für die Strecken Immensee-Goldau-Brunnen-Flüelen-Göschenen, Airolo-Bellinzona und Giubiasco-Chiasso erfolgt war, fand Saluz sofort Stelle als Bauführer des Loses Ambri-Fiesso unter dem Sektionsingenieur Hennings, dem späteren Oberingenieur der Albulabahn.

Nach Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 und Erledigung der Abrechnung mit der Bauunternehmung folgte Saluz im Herbst 1882 einem Rufe als Ingenieur der Stadt Chur, welche Stelle er bis 1888 inne hatte und darin besonders um die Projektierung und Durchführung der städtischen Wasserversorgung sich ein großes Verdienst erwarb.

Zum Eisenbahnwesen als der von ihm bevorzugten Fachrichtung zurückkehrend, nahm er im Herbst 1888 die Stelle eines Kontrollingenieurs beim Eisenbahndepartement an (1888 bis 1898).

Als aber im Jahre 1897 mit der Annahme des bündnerischen Eisenbahngesetzes durch das Volk die Grundlage für eine gedeihliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in Graubünden geschaffen war und schon 1898 mit großmütiger Mithilfe des Bundes, der Finanzausweis für die seinerzeitigen Prioritätslinien Thusis-St. Moritz und Reichenau-Ilanz mit einem Baukapital von 26 Millionen Franken geleistet war, zog es den Sohn der Bündner Berge wieder in seinen Heimatkanton. Im festen Glauben an die gedeihliche Zukunft der bündnerischen Eisenbahnen verließ er die sichere, bleibende Stelle bei der eidgenössischen Verwaltung, um die Stelle eines Sektionsingenieurs der Rhätischen Bahn für den Bau der Linie Reichenau-Ilanz mit Sitz in Chur zu übernehmen. Der gute Name, den er sich bei seinem Sektionsingenieur Hennings am Gotthard geschaffen hatte, verhalf ihm zur neuen Stelle beim nunmehrigen Oberingenieur Hennings der Albulabahn. Es mögen auch die vielseitigen freundschaftlichen und geselligen Beziehungen, die er während seiner Kantonsschulzeit und später als Stadtingenieur in Chur angeknüpft hatte, bei seinem Entschlusse, nach dem Heimatkanton zurückzukehren, mitgewirkt haben.

Nach Bauvollendung (1903) blieb Saluz als Sektionsingenieur der ersten Betriebssektion Davos-Landquart-Thusis und Reichenau-Ilanz, bis er am 1. Juni 1905 zum Oberingenieur für den Bau neuer Linien ernannt wurde und in dieser Eigenschaft

die Bauprojekte und die Bauausführung der Linien Davos-Filisur (1905—09), Ilanz-Disentis (1909—12) und Bevers-Schuls (1909 bis 1913) leitete.

Beim Studium der Baupläne auf Grund der generellen Projekte von Oberingenieur Hennings und bei Ausführung dieser ganz bedeutenden Bauten hatte Saluz Gelegenheit, sein ganzes, reiches Wissen und seine ganze Kraft einzusetzen und damit Werke zu schaffen, die noch lange als Muster eleganter, rationeller und billiger Bahnanlagen im Hochgebirge gelten werden.

Als Beleg für die energische, rasche Durchführung dieser Projekte und Bauten im Gesamtkostenbetrag von rund dreißig Millionen Franken soll noch erwähnt werden, daß alle diese Linien genau programmgemäß eröffnet werden konnten und zwar: Davos-Filisur 1. Juli 1909, Ilanz-Disentis 1. Juni 1912 und Bevers-Schuls am 1. Juli 1913.

Nach dem im November 1913 eingetretenen Tode des Oberingenieurs Gilli wurde Saluz als dessen Nachfolger bezeichnet und zum Oberingenieur für den Betrieb des ganzen 277 km langen Netzes der Rhätischen Bahn mit Antritt am 1. Januar 1914 ernannt. Es sollte ihm aber nicht lange vergönnt sein, nach den außergewöhnlichen Anstrengungen, welche die lange Bauperiode 1905—1913 mit sich gebracht hatte, sich der neuen, ruhigeren Stelle zu erfreuen. Schon am 8. September 1914 wurde er, wie schon eingangs erwähnt, von einem tückischen Unterleibsleiden dahingerafft.

Im Nekrologe der Bauzeitung (vom 19. September 1914) wird dem Dahingeschiedenen folgende kurze Charakteristik gewidmet:

„In allen Stellen, die Saluz innegehabt hat, kamen seine gründlichen allseitigen Fachkenntnisse zur Geltung. Seine große Intelligenz und außerordentliche Arbeitskraft, verbunden mit unerschütterlichem Pflichtgefühl, ließen ihn die sich bietenden, noch so schwierigen und vielseitigen Aufgaben klar erfassen und zielbewußt durchführen. Saluz verband einen lauterem, unantastbaren Charakter und Wohlwollen nach oben und nach unten mit angenehmen Umgangsformen und stets heiterem Wesen.

Alle diese glücklichen Eigenschaften sicherten ihm den besten Erfolg seiner beruflichen Tätigkeit, die volle Anerkennung seiner Leistungen von Seite seiner Vorgesetzten und in besonderem Maße die treue Freundschaft seiner Altersgenossen und Berufskollegen.“
