

# Historische Verkehrslandschaft der Zentralschweiz : vom Saumpfad zur NEAT

Autor(en): **Hoppe, Peter**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Der Geschichtsfreund : Mitteilungen des Historischen Vereins  
Zentralschweiz**

Band (Jahr): **163 (2010)**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

## **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.

# Historische Verkehrslandschaft der Zentralschweiz – vom Saumpfad zur NEAT

Einleitende Bemerkungen

Peter Hoppe



In einem Fachlexikon wird der Begriff Verkehr als Gesamtheit aller Ortsveränderungen von Personen und Gütern definiert. So verstanden bilden Verkehrswege und Verkehrsnetze, die aus diesen Ortsveränderungen entstehen, eine Grundvoraussetzung sowohl für jegliches Wirtschaftshandeln wie auch für die sozialen Beziehungen unter den Menschen einer Gemeinschaft.

Verkehr verbindet. Verkehr erschliesst neue Räume und schafft neue Beziehungen. Verkehr verändert die Räume, durch die er fliesst, und wirkt in vielfältiger Weise auf die Gesellschaft zurück: Die Mobilität der Menschen nimmt zu. Die Einheit von Wohn- und Arbeitsort wird aufgebrochen. Die Güterversorgung wird verbessert. Alte Wirtschaftsstrukturen werden zerstört. Der kulturelle Austausch wird intensiviert. Die Mentalität verändert sich.

Für die Frage, wie das Verkehrsnetz und die damit zusammenhängenden Aktivitäten und Auswirkungen eine bestimmte Landschaft prägen, ist die Zentralschweiz mit ihrer vielfältigen Topografie ein besonders geeignetes Beispiel. Bei den Stichworten Verkehr und Zentralschweiz dürfte der erste Gedanke bei den meisten Leuten dem Gotthardpass gelten. Die Überwindung der Schöllenen im 13. Jahrhundert, die kontrovers diskutierte wirtschaftliche Bedeutung des Gotthardpasses in der älteren Zeit, die jährlichen Viehtrecks über den Gotthard Richtung Lombardei, der Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert, der Autobahnbau mit Gotthardtunnel im 20. Jahrhundert und heute die NEAT mit Eisenbahnassistuntunnel – die Aufzählung ist wie ein Kürzestabrisse zur Verkehrsgeschichte der Zentralschweiz!

Das heutige Verkehrssystem ist auf den sehr schnellen Transport von sehr grossen Lasten ausgelegt: Grosse Personenmengen und Gütertonnagen werden mit Geschwindigkeiten von 100 Stundenkilometern und mehr bewegt. Dementsprechend schrumpfen die Distanzen.

Wenn wir zum Vergleich das Rad um 200 Jahre zurückdrehen, dann gibt es keine Maschinen, keine Motoren, keine Elektrizität. Jede Verkehrsbewegung auf dem Land erfolgt mit menschlicher oder tierischer Muskelkraft. Das hervorsteckende Merkmal des damaligen Verkehrs ist denn auch – seine Langsamkeit! Die Befahrbarkeit oder blosse Begehbarkeit eines Verkehrsweges hatte Auswirkungen auf die Transportkapazität: Ein grosser vierrädriger Güterwagen durfte 2,2 Tonnen laden, ein zweirädriger Wagen 1,2 Tonnen. Ein Saumtier konnte bis zu 200 Kilogramm tragen, ein Fussgänger einen Bruchteil davon. Alle diese Verkehrsteilnehmer waren aber ähnlich schnell respektive ähnlich langsam. Das Tempo des Fussgängers war so massgebend, dass sogar die Hauptstrassen in Marschstunden gemessen wurden.

Aus der Distanz von zweihundert Jahren und vor dem Hintergrund der heutigen Verhältnisse springt auch die erstrangige Bedeutung der Wasserstrassen und damit des verhältnismässig schnellen Verkehrsmittels Schiff in die Augen. Besonders eindrücklich ist die Beobachtung, dass zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil des zentralschweizerischen Raumes keine einzige durchgehende Verbindung für den schweren Gütertransport auf dem Landweg bestand, sei das auf Rädern oder auf Saumtieren. Die zentrale Wichtigkeit des Vierwaldstättersees tritt deutlich hervor.

Heute sind die Saumwege verschwunden oder auf die abgelegensten Alpenpässe verdrängt. Den Fussgänger – ehemals das Mass aller Dinge – gibt es im Überlandverkehr nicht mehr. Fusswege sind heute Spazier- und Wanderwege, und auch die Wasserstrassen haben ihren einst führenden Rang fast vollständig verloren: Schiffsfahrten, ehemals an vielen Orten die einzige Beförderungsmöglichkeit für schwere Güter, sind heute hauptsächlich eine touristische Attraktion oder dienen dem Freizeitvergnügen.

Ziel der am 8. Juni 2009 im Verkehrshaus Luzern stattgefundenen Arbeitstagung des Historischen Vereins Zentralschweiz war, den Wandel der Verkehrslandschaft der Zentralschweiz im Laufe der Zeit stärker ins Bewusstsein zu bringen.

Als eine Art Einführung und Überblicksdarstellung versteht Christoph Maria Merki seinen Beitrag. Die Verkehrslandschaft Zentralschweiz wurde in vergangenen Zeiten vor allem durch die hier durchführenden Wasserwege bestimmt. Oliver Landolt widmet sich in seinen Ausführungen den durch diese Region führenden Landwegen, wobei Strassenbau und Strassenunterhalt in mittelalterlicher Zeit im Vordergrund seiner Betrachtungen stehen. Thomas Reitmaier wendet sich der Innerschweizer Verkehrsgeschichte von der schiffsarchäologischen Seite zu: Zahlreiche Wracks von Lastenseglern haben sich auf dem Seegrund des Vierwaldstättersees erhalten, die mannigfaltige Einblicke in den vergangenen Verkehrsalltag bieten. Die Kapazität des Landverkehrs im ausgehenden 18. und während des 19. Jahrhunderts im Raum der Zentralschweiz behandelt Hans-Ulrich Schiedt, während sich Kilian T. Elsasser mit der Marketingspolitik der Gotthardbahngesellschaft um 1900 beschäftigt. In die aktuelle Zeit führt der Beitrag von Paul Schneeberger, der sich mit der Luzerner Eisenbahnverkehrspolitik in den 1980er und 1990er-Jahren auseinandersetzt.

Lob und Dank gebührt sämtlichen Referenten der Arbeitstagung, welche ihre Beiträge für die Publikation im «Geschichtsfreund» ausgearbeitet haben.

Dr. Peter Hoppe  
Präsident des Historischen Vereins Zentralschweiz  
Moosstrasse 10  
6330 Cham