

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 27 (1911)

Heft: 35

Artikel: Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege

Autor: Härry, A. / E.K.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580341>

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

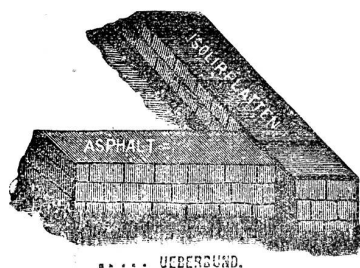
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 20.01.2026

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



Asphaltfabrik Käpfnach in Horgen

Gysel & Odinga vormals **Brändli & Cie.**

liefern in nur prima Qualität und zu billigsten Konkurrenzpreisen

Asphaltisolerplatten, einfach und combinirt, **Holzzement**, **Asphalt-Pappen**, **Klebmasse für Kiespappdächer**, imprägnirt und rohes **Holzzement-Papier**, **Patent-Falzpappe**, „**Kosmos**“, **Unterdachkonstruktion**, „**System Fichtel**“, **Carbolineum**. **Sämtliche Teerprodukte.**

Goldene Medaille Zürich 1894.

Telegramme: **Asphalt Horgen.**

3726

TELEPHON.

Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege

von Ingenieur A. Harry.

Erster Teil:

Die Grundlagen des Verkehrs und die historische Entwicklung des Landverkehrs, mit 32 Abbildungen und Plänen.

Der überaus rührige Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein—Bodensee veröffentlicht vorgenanntes Buch als Verbandschrift Nr. 12. Wir halten uns an die vier Hauptabschnitte und greifen aus dem reichen Inhalt folgendes heraus:

I. Die physikalischen und geographischen Vorbedingungen des Verkehrs.

Neben den physikalischen Grundlagen — umfassend die klimatischen, geologischen und Niederschlagsverhältnisse, ferner die Bodengestaltung, Flußkorrekturen, bodenwirtschaftliche Maßnahmen usw. — werden namentlich die einzelnen Flußgebiete unserer Hauptwasseradern (Rhein, Aare, Limmat, Reuß und Rhone) eingehend behandelt. Wir erhalten Einblick in die Wasserschwankungen, in den Wasserhaushalt des Flusses, in die bisherigen Regulierungs- und Korrektionsarbeiten, inbegriffen die äußerst wichtige Frage der Seeregulierungen. Lehrreich für die Wasserstandsbewegung des Rheines ist namentlich der Vergleich zwischen Hochgebirgs- und Mittelgebirgsfluß, weil ersterer im Winter wenig, im Hochsommer sehr viel Wasser bringt, letzterer im Spätsommer und Herbst wenig, im Winter ziemlich viel, im Frühjahr sogar meistens Hochwasser und bis Sommermitte ziemlich Wasser führt. Die Bodenseeregulierung würde den Wasserwerken wie der Schifffahrt sehr gute Dienste leisten. Bei allen

oben erwähnten Flußgebieten wird der Seeregulierung die größte Aufmerksamkeit geschenkt und Vergleichsmaterial bekannt gegeben über die Wasserstandsbewegung des Flusses vor und nach der Seeregulierung.

Im Unterabschnitt „Die geographischen Vorbedingungen des Verkehrs“ werden die Straßen der schweizerischen Hochebene wie die Durchbrüche im Jura und in den Alpen in ihrer historischen Entstehung und Entwicklung untersucht und dabei der Nachweis geleistet, welche große Bedeutung die Flüsse, Straßen und Pässe für die historische Entwicklung der Schweiz bilden.

Rhein, Aare, Linth und Limmat, Reuß und Rhone werden auf die Schiffbarkeit untersucht und diesbezügliche Projekte durch Wort und Zeichnung veranschaulicht. An schiffbaren Gewässerstrecken weist die Schweiz 1010,8 km auf, von denen 363,8 km auf die Seen, 647 km auf die Flüsse selbst entfallen.

II. Die Grundzüge des schweizerischen Handels und Verkehrs mit besonderer Berücksichtigung des Transitverkehrs.

Dieser Teil bildet den Hauptabschnitt des Werkes und behandelt in drei Hauptzeitschnitten (von den ältesten Zeiten bis Ende des 15. Jahrhunderts, vom Anfang des 16. bis Ende des 18. Jahrhunderts, sowie vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart) die Grundzüge der Geschichte des schweizerischen Handels und Verkehrs, mit besonderer Berücksichtigung des Transitverkehrs, wobei der Verkehrsgeschichte der weitaus größte Platz eingeräumt und hier wiederum der Transitverkehr ausführlicher gehalten wurde.

Nach einem historischen Ueberblick über die äußeren Handelsverhältnisse schildert der Verfasser die Entwicklung der Transitwege, also der Römerstraßen im Anfang und der großen Alpenpässe in der Folge; wir nennen den Großen St. Bernhard, den Simplon, Septimer, Julier, Maloja, Bernhardin und Lukmanier, wobei Großer St. Bernhard und Septimer den größten Verkehr aufwiesen. Erst am Anfang des 13. Jahrhunderts wurde der zentrale Alpenpaß, der Gotthard eröffnet. Der brachte nicht nur neuen Verkehr, sondern auch den politischen Zusammenschluß der am Gotthardweg gelegenen oder interessierten Länder (die acht alten Orte der Eidgenossenschaft). Später kamen hinzu die Furka, die Grimsel, die Gemmi, der Sanetschpaß, der Lukmanier und andere. Die Eidgenossenschaft wurde zum Paßstaat und suchte sich die Länder längs diesen Straßen als zugewandte Orte oder Untertanenländer dienstbar zu machen.

Im zweiten Zeitabschnitt, der durch die Entdeckung Amerikas und die Auffindung des Seeweges nach Ostindien begründet ist, wird die politische Entwicklung der alten Eidgenossenschaft kurz gestreift und dann von den Produkten, von der Industrie und vom Handel der einzelnen Kantone eingehend Kenntnis gegeben. Die Technik des Handels im 16. und 17. Jahrhundert

E. Beck

Pieterlen bei Biel-Bienne

Telephon Telephon

Telegraph-Adresse:

PAPPBECK PIETERLEN.

Fabrik für

la. Holzzement	Dachpappen
Isolirplatten	Isolirteppiche
Korkplatten	

und sämtliche Theer- und Asphaltfabrikate

Deckpapiere

roh und imprägnirt, in nur bester Qualität,

zu billigsten Preisen. 1084 u

bestand im wesentlichen aus dem Besuch von möglichst vielen Messen, unter denen diejenigen zu Zurzach, Straßburg, Frankfurt und Basel die wichtigsten waren. Mit der Zeit entwickelte sich eine ganz intensive industrielle Tätigkeit, begünstigt durch die freiheitlichen Einrichtungen, die verhältnismäßig langen Friedenszeiten, wie durch den Reichtum an nutzbaren Wasserläufen. Schließlich werden wir bekannt gemacht mit der Entwicklung der Alpenstraßen und der innern Verkehrswege. Bei den ersteren überwog der Gotthard in der Mitte, nach ihm kam der Splügen im Osten, dann der Simplon im Westen. Politische Gesichtspunkte vermochten bald diesem, bald jenem Paß mehr Verkehr zuzuhalten.

Der dritte Zeitabschnitt handelt von den Bergstraßen, von den Bahnen im Flachland, sowie Alpenbahnen, vom Ringen um den ersten Schienenstrang nach Italien bis auf den Lötschberg der Neuzeit. Durch die zahlreichen Zölle, Weg- und Brückengelder suchte der frühere Transitverkehr bessere Straßen und blieb der Schweiz je länger je mehr fern; die Alpenpässe dienten nur noch dem Binnenhandel, die Flüsse und Seen verödeten immer mehr. Mit Annahme der Bundesverfassung von 1848 trat im Handel und Verkehrsweisen der Schweiz ein völliger Umschwung ein, hauptsächlich durch die Aufhebung der Transportvorrechte und die Abschaffung der Transitzölle, für die im Kanton St. Gallen allein 63 verschiedene Tarife galten und für die in der Schweiz über 500 Einnahmestellen gezählt wurden! Zur Entwicklung der Transitwege wird eingehend die Erstellung der zahlreichen Alpenstraßen (Simplon, Bernharden, Splügen, Julier, Maloja, Septimer, Gotthard, Brünig und Grimsel) dargelegt.

Es folgen die Eisenbahnen des Flachlandes. Mangels einer organisatorisch eingreifenden Zentralgewalt mußte jede Eisenbahnlinie der Schweiz ihre Existenz gegen tausend Hindernisse erkämpfen, welche speziell schweizerische eisenbahnpolitische Eigenart sich bekanntlich bis in unsere Gegenwart in ihrer vollen Ursprünglichkeit und Lebendigkeit erhalten hat. Die großen Hauptlinien benutzten die Richtung des bisherigen schweizerischen Transitverkehrs.

Von den Alpenbahnen trat zuerst die Ostalpenbahn auf den Plan, und zwar schon 1845 eine Splügenlinie. Die Verhandlungen mit Italien und mit den Ostkantonen waren soweit gediehen, daß die Konzession gesichert erschien. Als aber 1863 die Nordostbahn und damit Zürich sich dem Gotthard zuwandten, war es mit der Ostalpenbahn vorderhand nichts. Das Werden dieses großen Unternehmens wird lebendig dem Leser vorgeführt, die Konkurrenzprojekte (Grimsel und Lufmanier) in den Kreis der Betrachtung gezogen, die Finanzierung, die Nachfinanzierung und die wesentlichen Bestimmungen aus dem neuen Gotthardvertrag berührt.

Den Bau vieler Konkurrenzlinien nach 1870 brachte den Kantonen und Gemeinden, mit deren Hilfe allein diese Werke zu Stande kamen, finanzielle Einbußen von gegen 150 Millionen Franken, nicht inbegriffen die 110 Millionen Kursverluste.

Ebenso eingehend wie die Entwicklung der Gotthardbahn wird die Entwicklung und Ausführung der Simplonbahn behandelt, ferner die Lötschbergbahn und ihre Konkurrenzprojekte über die Gemmi und den Wildstrubel, sowie endlich die Bestrebungen des Kantons Bern für bessere Zufahrtslinien für den Lötschberg (Münster-Grenchen, Münster-Solothurn, Grolley-Reconville-Reuchenette u. f. w.) und die Frage der Zufahrtslinien zum Simplon (Faucillebahn und Fraße-Valloir).

Schließlich die Ostalpenbahn behandelt der Verfasser die verschiedenen Projekte für eine Splügenbahn, Greinabahn, Septimerbahn, ferner das Bernhar-

dinprojekt, Fernortlerprojekt, Fern-Malojabahn, Engadin-Orientbahn, Adriabahn und Tödiabahn, ohne sich für eine der genannten Bahnen speziell auszusprechen.

III. Die modernen Schifffahrtsbestrebungen in der Schweiz.

Als wichtiges Aktienstück bemerken wir einen Auszug aus den von Prof. Dr. Conradin Bschoffe am 21. Mai 1892 an der Generalversammlung des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins gehaltenen Rede, in der er auf die Wichtigkeit der Binnenschifffahrt hinweist und damit eigentlich zum ersten Vorkämpfer der Binnenschifffahrtsbestrebungen in der Schweiz geworden ist; 16 Jahre später war der einstige Optimist zum Pessimist geworden.

Dafür traten andere auf den Plan, die durch Versuchsfahrten (Ingenieur Gelpke, Basel) einen Rheinverkehr über Straßburg hinaus ins Leben riefen oder durch unermüdliche Propaganda einen starken Verband zusammen brachten (Dr. jur. A. Hantle-Goldach).

IV. Schweizerische Verkehrspolitik.

Zusammenfassend wird festgestellt, daß neben den natürlichen Bedingungen sowohl im Transitverkehr als auch im internen Verkehr die politischen Verhältnisse und die politische Entwicklung großen Einfluß auf die Verkehrsentwicklung ausübten. Namentlich bei den Eisenbahnen kam dies zum Ausdruck durch die Gruppierung der Kantone für die Gotthardbahn, für den Simplon wie für die Ostalpenbahn, ferner durch die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern. Dazu kamen freilich auch militärische Interessen und die wirtschaftliche Entwicklung, sowohl der Schweiz wie der umliegenden Staaten.

Mehr als beim Landverkehr haben die technischen Schwierigkeiten beim Wasserverkehr auf die Verkehrsentwicklung in der Schweiz eingewirkt. Der endgültigen Lösung harret noch die Ostalpenbahn; diese hat aber im Gegensatz zu den bestehenden Alpenbahnen noch mit einem neuen Moment zu rechnen, nämlich mit der Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee und der Verbindung des Langensees resp. Comersees mit dem Po und dem Meer.

In seinem Schlußwort sagt der Verfasser: „Es ist eine eigentümliche Fügung des Schicksals, daß die Ostalpenbahnfrage und Binnenschifffahrtsbestrebungen gleichzeitig nach ihrer Lösung ringen. Die Anhänger des Splügens haben dagegen zu kämpfen, daß man natürlich und historisch begründete Rechte mißachtet; die Freunde der Binnenschifffahrt haben für ihre Pläne erst wieder den historischen Boden und damit das Verständnis zu schaffen. Das soll im zweiten Teil unseres Werkes geschehen.“

Die Aufgabe, die sich der Verfasser für sein klar und fließend geschriebenes Werk gestellt hat, ist von ihm trefflich gelöst worden im ersten Teil und sie wird es, daran ist keinen Augenblick zu zweifeln, ebenso werden im zweiten Teil. Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege zu kennen, ist wichtig für jeden, der sich mit einem Verkehrsproblem beschäftigt. Das gut ausgestattete Werk verdient die weiteste Verbreitung und aufmerksamste Beachtung. E. R.

Neues Wandtafelgestell.

(Eingefandt.)

Bei allen Gegenständen, die hergestellt werden, sei es nun beim kompliziertesten Produkt der Technik oder beim einfachsten Gebrauchsgegenstand, sucht die heutige Zeit den erstrebten Zweck mit möglichst einfachen Mitteln