**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**

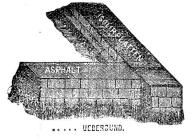
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 05.12.2025

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
Asphaltisolierplatten, einfach und combiniert, Holzzement,
Asphalt-Pappen, Klebemasse für Kiespappdächer, imprägniert und rohes Holzzement-Papier, Patent-Falzpappe
"Kosmos", Unterdachkonstruktion "System Fichtel"
Carbolineum.

Goldene Medaille Zürich 1894.

Telegramme: Asphalt Horgen.

3726

TELEPHON.

## Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege

von Ingenieur A. Bärry.

Erfter Teil:

Die Grundlagen des Verkehrs und die historische Entwicklung des Landverkehrs,

mit 32 Abbildungen und Plänen.

Der überaus rührige Nordostschweizerische Verband sur Schiffahrt Rhein—Bodensee veröffentlicht vorgenanntes Buch als Verbandsschrift Nr. 12. Wir halten uns an die vier Hauptabschnitte und greisen aus dem reichen Inhalt folgendes heraus:

# l. Die physitalischen und geographischen Borbedingungen des Vertehrs.

Neben den physikalischen Grundlagen — umfassen die klimatischen, geologischen und Niederschlagsverhältnisse, serner die Bodengestaltung, Flußforrektionen, bodenwirtschaftliche Waßnahmen usw. — werden namentlich die einzelnen Flußgebiete unserer Hauptwasseradern (Rhein, Nare, Limmat, Reuß und Rhone) eingehend behandelt. Wir erhalten Einblick in die Wasserschwankungen, in den Wasserhaushalt des Flusses, in die disherigen Regulierungs und Korrektionsarbeiten, inbegriffen die äußerst wichtige Frage der Seeregulierungen. Lehrreich für die Wasserst wischen Fochgebirgs und Mittelgebirgsssluß, 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 sührt. Die Bodenseregulierung würde den Wasserwerfen wie der Schiffahrt sehr gute Dienste leisten. Bei allen

Pieterless bei Biel-Bienne
Telephon
Telegrar m-Adresse:
PAPP BECR PIETERLEN.

Fabrik für
la. Helzzement Dachpappen
isolirplatten Isolirteppiche
Korkplatten
und sämtliche Theer- und Asphaltfabrikate
Deckpapiere
roh und imprägniert, in nur bester Qualität,
zu billigsten Preisen. 1084 u

oben erwähnten Flußgebieten wird der Seeregulierung die größte Aufmerkfamkeit geschenkt und Bergleichsmaterial bekannt gegeben über die Wasserstandsbewegung des Flusses por und nach der Seeregulierung.

Im Unterabschnift "Die geographischen Borbedingungen des Berkehrs" 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, welch große Bedeutung die Flüsse, Straßen und Bässe für die historische Entwicklung der Schweiz bilden. Rhein, Nare, Linth und Limmat, Reuß und Rhone

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 Hauptzeitabschnitten (von den ältesten Zeiten dis Ende des 15. Jahrhunderts, vom Anfang des 16. dis Ende des 18. Jahrhunderts, sowie vom Ansang des 19. Jahrhunderts dis zur Gegenwart) die Grundzüge der Geschichte des schweizerischen Handels und Verkehrs, mit besonderer Verücksichtigung des Transitverkehrs, wobei der Verkehrsgeschichte der weitaus größte Plat eingeräumt und hier wiederum der Transitverkehr ausschlicher gehalten wurde.

Nach einem historischen Ueberblick über die äußeren Handelsverhältniffe schildert der Berfaffer die Entwicklung der Transitwege, also der Römerstraßen im Anfana 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 Berfehr auswiesen. 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 intereffierten Länder (die acht alten Orte der Gidgenoffenschaft). Später kamen hinzu die Furka, die Grimsel, die Gemmi, der Sanetschpaß, der Lukmanier und andere. Die Eidgenoffenschaft wurde zum Paßstaat und suchte sich die Länder längs diesen Straßen als zugewandte Orte oder Untertanenlander dienftbar zu machen.

Im zweiten Zeitabschnitt, der durch die Entdeckung Amerikas und die Auffindung des Seeweges nach Oftsindien begründet ist, wird die politische Entwicklung der alten Eidgenoffenschaft kurz gestreist 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

bestand im wesentlichen aus dem Besuch von möglichst vielen Messen, unter denen diesenigen zu Zurzach, Straßburg, Franksurg, Franksurg, Franksurg, Graßburg, Franksurg, Graßburg, Franksurg, Graßburg, Franksurg, Graßburg, Franksurg, Wit der Zeit entwickelte sich eine ganz intensive industrielle Tätigkeit, begünstigt durch die freiheitlichen Einrichtungen, die verhältnismäßig langen Friedenszeiten, wie durch den Reichtum an nutharen Wasserläusen. Schließlich werden wir bekannt gemacht mit der Entwicklung der Alpenstraßen und der innern Verkehrsewege. 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 se länger je mehr sern; die Alpenpässe dienten nur noch dem Binnenhandel, die Flüsse und Seen verödeten immer mehr. Mit Annahme der Bundesversassung von 1848 trat im Handel und Berkehrswesen der Schweiz ein völliger Umschwung ein, hauptsächlich durch die Aufhebung der Transportvorrechte und die Abschaffung der Transitzölle, sür die im Kanton St. Gallen allein 63 verschiedene Tarise galten und sür die in der Schweiz über 500 Einnahmestellen gezählt wurden! Zur Entwicklung der Transitwege wird eingehend die Erstellung der Zahlreichen Alpenstraßen (Simplon, Bernhardin, Splügen, Julier, Maloja, Septimer, Gotthard, Brünig und Grimsel) dargelegt.

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

fitverfehres.

Bon den Alpenbahnen trat zuerst die Oftalpenbahn 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 Lukmanier) in den Kreis der Betrachtung gezogen, die Finanzierung, die Nachsinanzierung und die wesentlichen Bestimmungen aus dem neuen Gotthardvertrag berührt.

Den Bau vieler Konkurrenzlinien nach 1870 brachte ben Kantonen und Gemeinden, mit deren Hülfe allein biefe Werke zu Stande kamen, sinanzielle Einbußen von gegen 150 Millionen Franken, nicht inbegriffen die 110

Millionen Rursverlufte.

Ebenso eingehend wie die Entwicklung der Gotthardsbahn wird die Entwicklung und Aussührung der Simplonbahn behandelt, ferner die Lötschbergbahn und ihre Konfurrenzprosette über die Gemmi und den Wildstrubel, sowie endlich die Bestrebungen des Kantons Vernsür bessere Zusahrtsliniensür den Lötschberg (Münster-Grenchen, Münster-Solothurn, Glovelier-Reconvillier-Reuchenette u. s. w). und die Frage der Zusahrtslinien zum Simplon (Faucillebahn und Frasse-Vallorbe).

Sinsichtlich der Oftalpenbahn behandelt der Berfasser die verschiedenen Projekte für eine Splügensbahn, Greinabahn, Septimerbahn, ferner das Bernhars

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

# III. Die modernen Schiffahrtsbestrebungen in der Schweiz.

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

Dafür traten andere auf ben Plan, die durch Bersuchsfahrten (Ingenieur Gelpke, Basel) einen Rheinverkehr über Straßburg hinaus ins Leben riesen oder durch unermüdliche Propaganda einen starken Berband zusammen brachten (Dr. jur. A. Hautle-Goldach).

### IV. Schweizerische Verkehrspolitik.

Zusammenfassend wird sestgestellt, daß neben den natürlichen Bedingungen sowohl im Transitverkehr als auch im internen Berkehr die politischen Berhältnisse und die politische Entwicklung großen Einsluß auf die Berkehrsentwicklung ausübten. Namentlich bei den Eisenbahnen kam dies zum Ausdruck durch die Gruppierung der Kantone für die Gotthardbahn, für den Simplon wie für die Ostalpenbahn, serner 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 harrt noch die Oftalpenbahn; diese hat aber im Gegensat zu den bestehenden Alpenbahnen noch mit einem neuen Moment zu rechnen, nämlich mit der Frage der Schiffbarmachung des Kheins bis zum Bodensee und der Verbindung des Langenseeß resp. Comersees mit dem Po und dem Meer.

In seinem Schlußwort sagt der Verfasser: "Es ift eine eigentümliche Fügung des Schicksals, daß die Ostalpenbahnfrage und Binnenschiffahrtsbestrebungen gleichzeitig nach ihrer Lösung ringen. Die Anhänger des Splügen haben dagegen zu kämpsen, daß man natürlich und historisch begründete Rechte mißachtet; die Freunde der Vinnenschiffahrt haben für ihre Pläne erst wieder den historischen Boden und damit das Verständnis zu schassen. Das soll im zweiten Teil unseres Werkes geschehen."

Die Aufgabe, die sich der Verfasser sür sein klar und sließend geschriebenes Werk gestellt hat, ist von ihm trefslich gelöst worden im ersten Teil und sie wird es, daran ist keinen Augenblick zu zweiseln, 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 ausmerksamste Veachtung.

## Neues Wandtafelgestell.

(Eingefandt.)

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