

Zeitschrift:	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber:	A. Waldner
Band:	2/3 (1875)
Heft:	9
Artikel:	Die Beteiligung der Schweiz an der internationalen Weltausstellung in Philadelphia 1876
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-3869

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: 22.02.2026

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

Die
BETHEILIGUNG DER SCHWEIZ
an der
internationalen Weltausstellung in Philadelphia 1876.
DEPARTEMENTS-COMMISSION D.
A B T H E I L U N G a.
Ingenieurwesen und öffentliche Arbeiten.
Strassen.

Historisch statistische Uebersicht der Entwicklung des schweiz. Strassennetzes, Landstrassen, Alpenstrassen (einige Normalquerprofile, Längenprofile), Militärstrassen, Kosten des Baues, des Unterhaltes mit Rücksicht auf Schottermaterial und Stärke des Verkehrs.

Das nachfolgende Programm hat den Zweck anzudeuten, was unter dem Titel Strassenbau gebracht werden könnte und darauf hinzuwirken, dass bei Abfassung der Geschichte der Strassenetze der verschiedenen Cantone eine einheitliche Eintheilung befolgt werde. Damit soll nicht gesagt sein, dass jeder Canton über alle Punkte berichten müsse, sondern nur, dass die Mittheilungen von den betreffenden Herren Verfassern unter den vorliegenden Rubriken erscheinen.

Im Ferneren hat das Programm den Zweck als Grundlage für eine kleine Abhandlung über das schweiz. Strassenetz zu dienen, für den Fall hin, dass zur Abfassung einer solchen aus den verschiedenen Cantonen genügend Material eingeht und die ökonomischen Mittel dazu erhältlich sind.

Dabei versteht es sich, dass jeder Canton für sein Strassenetz als Aussteller figurirt.

HISTORISCH-STATISTISCHE ÜBERSICHT
der
ENTWICKLUNG DES SCHWEIZER. STRASSENNETZES.

A. Einleitung.

Es ist im Allemeinen zu unterscheiden zwischen:

Landstrassen,
Alpenstrassen,
Militärstrassen, (neue, mit Bezug auf Bundessubvention).

Unabhängig hievon:

Allgemeine Andeutung, was unter Hauptstrassen oder Strassen erster und zweiter Classe, meistens durch die Cantone, oder wenigstens mit bedeutenden Subventionen derselben erbaut und unterhalten, zu verstehen sei, ebenso, was unter Nebenstrassen, meist durch die Gemeinden unterhalten.

Verhältniss der fahrbaren zu den unfahrbaren Strassen.

B. Historisches.

1. Römerzeit.
2. Mittelalter.
3. Von der Reformation bis zur französischen Revolution.
4. Neuere Zeit.

C. Bau.

Strassenbau in den Jahren 1800 bis ungefähr 1830, d. h. jeweilen bis zur Decretirung bedeutender Strassenetze. Strassenbau von 1830 bis 1850. Periode des Strassenbaues in den flachen Cantonen.

Strassenbau von 1850 bis 1874.

Länge der verschiedenen Classen der Strassen zu den bezeichneten Zeitpunkten.

Kosten und Länge einzelner Strassen im Ganzen, und Kosten pro Kilometer.

Breite der Fahrbahn und Trottoirs der Hauptstrassen.

Breite der Fahrbahn der Nebenstrassen.

Dicke des Steinbettes.

Qualität und Schottermaterial einzelner Strassen.

Expropriationsverhältnisse.

Neue Strassen.

	Ungefährre Länge			Kosten		
	Hauptstr.—Nebenstr.	Hauptstr.—Nebenstr.	Total	Hauptstr.—Nebenstr.	Hauptstr.—Nebenstr.	per Kil.
1813-40	—	—	—	—	—	—
1840-50	—	—	—	—	—	—
1850-60	—	—	—	—	—	—
1860-75	—	—	—	—	—	—

	Alte bestehende Strassen.		
	Ungefährre Länge	Total	Kosten per Kil.
Hauptstr.—Nebenstr.	Hauptstr.—Nebenstr.	Hauptstr.—Nebenstr.	Hauptstr.—Nebenstr.
1830	—	—	—
1840	—	—	—
1850	—	—	—
1860	—	—	—
1875	—	—	—

D. Betrieb.

1. Mittlere Geschwindigkeit der Posten, Halte inbegriffen, von 1800 bis Einführung der cantonalen Post;
2. Von da bis zur Einführung der eidgenössischen Post, und
3. Von da bis heute.

Zahl der Sitzplätze pro Pferd.

Gewicht der Postwagen pro Sitzplatz.

Gewicht der Postwagen pro Pferd.

Dieselben Daten für die Wagenfuhrwerke.

Frequenz:

Zahl der Pferde	Posten.
	Privatfuhrwerke auf verschiedenen Strassen
	Güterfuhrwerke
	Landwirthsch. Fuhrwerke zu bestimmten Zeiten.

Postverkehr:

Geldeinnahmen.

Entsprechende Länge der Poststrassen.

Zahl der Personen im Ganzen und pro Kilometer.

Von 100 Pferden zogen:

— Posten.
— Privatfuhrwerke.
— Güterfuhrwerke.
— Landwirtschaftliche Fuhrwerke.
— Leere Wagen.

100

E. Unterhalt.

Axenentfernung	Geleiseweite	Felgenbreite	der bedeutenderen Fuhrwerke.

Schottermaterial.

Unterhalt der Strassen pro lfd. Meter und pro Jahr in den Jahren 1830-40 mit Angabe des jeweiligen mittleren Taglohnes und mittleren Preises pro Cubikmeter Schotter.

1840-50:

1850-60:

1860-75:

F. Schluss.

Vergleichung mit anderen Transportmitteln.

Zürich, August 1875.

Das Commissionsmitglied des Departementes D
Speziell „für Abtheilung a“
Ingenieurwesen und öffentliche Arbeiten:
H. PAUR, Ingenieur.

* * *

St.—Eisenbahnfachschule am eidgen. Polytechnikum.

Nachdem das schweizerische Eisenbahnnetz wenigstens in den wichtigeren Linien als nahezu ausgebaut betrachtet werden kann, so dürfte sich nunmehr das Programm sowohl der Verwaltungen als auch dasjenige der staatlichen Oberaufsicht auf die innere Vervollkommenung der Administration, sowie auf die Feststellung und Bearbeitung der bisherigen Erfahrungen, auf die Ausbildung sonach des Verwaltungssystems sowie die Pflege der Eisenbahnkunde richten. Es ist dies ein Bedürfniss, welches gewiss in erster Linie von den Verwaltungen selbst erkannt worden ist und welches nun auch der Staat, nachdem er die Function der Oberaufsicht an sich genommen hat, tief fühlt. Aber auch andere Stimmen werden in diesem Sinne laut, und wir dürfen sie nicht unterschätzen: Es sind dies die Beamten, welche immer mehr fühlen, dass ihnen eine Schulung fehlt, welche allein die Uebersicht über das weite Gebiet des Eisenbahnwesens giebt, und welche allein den Beamten in dem grossen Organismus, dem er angehört, orientirt. Die Beamten entbehren zum grossen Theile aller jener äussern Anregungen, welche ihnen die Fähigkeit zu einer auch nur mässigen Entwickelbarkeit bieten könnten.