

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1949)

Heft: 9

Buchbesprechung: Neue Bücher

Autor: W.D.

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: 13.01.2026

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

Neue Bücher

Walter Leemann: *Der Vierwaldstättersee*. Mit Touristenkarte 1:75 000. Eugen-Rentsch-Verlag, Erlenbach-Zürich.

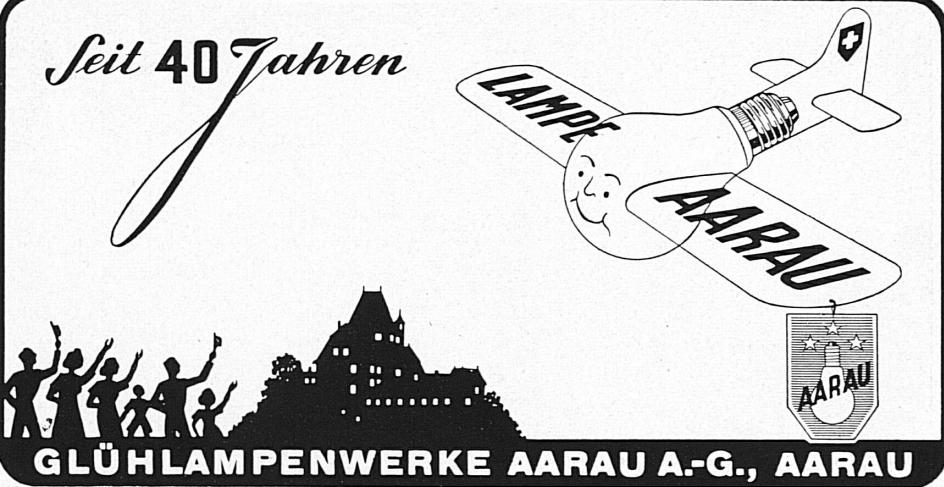
In der geographischen Literatur der Zentralschweiz fehlte bisher eine zusammenfassende Abhandlung über die Kernlandschaft und das eigentliche Lebenselement des Gebietes, den Vierwaldstättersee. Der vielgliedrige Bau der Gegend, die die Lieblichkeit des Mittellandes mit der Strenge des Kalkgebirges vereinenden Züge ihres Naturbildes, ihre reiche Kultur- und Wirtschaftsgeschichte ließen noch nicht die umfassende, ins einzelne dringende Monographie reifen, die im Detail auszuarbeiten, wie der Verfasser des vorliegenden Buches richtig bemerkt, ein Lebenswerk bedeuten müßte. Leemanns Schrift schließt gleichwohl eine Lücke. Zu den bereits existierenden historischen Abhandlungen über das Herz der Eidgenossenschaft gesellt sich mit ihr eine Arbeit, die in knapper und gleichwohl überaus anschaulicher Form das Wesentliche geographisch festhält. Das Buch geht aus vom Bild der Landschaft, zeichnet die charakteristischen Linien des Urnersees, dann des Gersauerbeckens; es schließt sich die Beschreibung der in eine sanftere Umgebung gebetteten äußern Seearme, ihrer Ufer und der daran gelegenen Ortschaften an. Das zweite Kapitel hebt den Vierwaldstättersee als Siedlungs- und Wirtschaftsgebiet hervor; einmal mehr erkennen wir aus den klimatischen Notizen, wie sehr zu Unrecht Luzern und die Seedorfer im Rahmen der gesamten Urschweiz- und Gotthardlandschaft als schlechtwetterberüchtigt gelten; besonderes Augenmerk wird Siedlungsformen und Siedlungslagen gewidmet; die Darstellung der Bevölkerung und der wirtschaftlichen Verhältnisse endlich erweckt die Aufmerksamkeit nicht bloß des statistisch Interessierten. Daß der Fremdenverkehr und seine Einrichtungen mit einem eigenen, lebendig geschriebenen Kapitel bedacht worden sind, bei dessen Lektüre die wechselvolle Verkehrsgeschichte sichtbar wird, ergibt sich aus der Bedeutung, die sie im modernen Bilde der Gegend innehaben, ganz von selber. — Über 60 ausgezeichnete photographische Ansichten, dazu 11 siedlungs- und wirtschaftsgeographische Kärtchen ergänzen den Text aufs trefflichste; die schöne Karte des Vierwaldstättersees, die dem Buche beigegeben ist, vermag den Gebiets nicht im einzelnen kundigen Leser vollends zu orientieren.

Sch.

Dr. Emil Straub: *Die schweizerische Personendampfschiffahrt 1870—1938*. Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, Bd. 41. Verlag Dr. H. Girsberger, Zürich, 1948.

Das Zentenarum der schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1947 ließ uns die Tatsache fast vergessen, daß das Dampfschiff das erste mechanisch betriebene Verkehrsmittel unseres Landes war. Der Amerikaner Eduard Church erwarb nämlich die Konzessionen der Kantone Genf und Waadt für die Einführung der Personendampfschiffahrt und eröffnete am 1. Juni 1823 mit dem Schiff «Guillaume Tell» den regelmäßigen Betrieb zwischen Genf und Ouchy. 1824 erfolgte die Einführung des Dampfschiffverkehrs auf dem Bodensee, 1826 auf dem Neuenburger-, Bieler-, Murten- und Langensee, 1835 auf dem Zürcher- und Thunersee, 1836 auf dem Vierwaldstättersee usw. Dieser konstante Ausbau und Aufschwung wurde aber schon in den siebziger Jahren durch den Bau von Eisenbahnlinien längs der Seeufer stark beeinträchtigt. Eine weitere Beeinträchtigung der Schiffahrt erfolgte dann auch durch das Aufkommen des motorisierten Straßenverkehrs nach dem Ersten Weltkrieg. So vollzog sich gerade bei der schweizerischen Schiffahrt eine sehr deutliche Umschichtung vom ursprünglich vorwiegenden Lokal- oder internen Verkehr zum saisonbedingten Ausflugs- oder Vergnügungsverkehr, was auch einnahmemaßig zu einer starken Strukturwandlung führte. Das vorliegende Werk ist in drei Hauptabschnitte gegliedert, welche die Nachfrage, das Angebot und die Fahrpreise behandeln. Dr. Straub zählt zu den sog. «Fremdenausflugsverkehrstypen» die Schiffahrtsunternehmungen des Vierwaldstätter- und des Lisanersees, und zu den «einstmaligen Reiseverkehrstypen» diejenigen des Genfer-, Thuner- und Brienzsees und untersucht an Hand des Zürichseebetriebes noch speziell den sog. «Lokalverkehrstyp». Die überaus engen Beziehungen, welche die Schiffahrt auf unseren Seen von jeher mit dem Fremdenverkehr besaß, werden besonders eingehend geschildert. Was endlich die Frage der Rentabilität anbelangt, kommt der Verfasser auf Grund seiner wirklich erschöpfenden Untersuchung zur betrüblichen Feststellung, daß die Lokalverkehrstypen unserer Seeschiffahrt in Zukunft nie rentieren werden, daß die Kosten-

Seit 40 Jahren



*Un rendez-vous
d'affaires important*

LA
FOIRE
DE
GENÈVE

avec participations
étrangères

du 5 au 16 octobre

Une visite instructive

SIFRAG

ERSTKLAISIG
NEUZEITLICH

Luft- und Wärmetechnik — Klimatisierung — Entnebelung
Trocknung — pneumatischer Transport — Staubabsaugung
Luftbefeuchtungsapparate — automatischer Brandschutz

SIFRAG SPEZIALAPPARATEBAU U. INGENIEURBUREAU FREI AG.
BERN ZÜRICH



FONDERIE DU VALLON S.A. LAUSANNE



Maison fondée en 1858

9, place du Vallon. Tél. 24384
A. Gisling fils, administrateur

Fonderie de fer

Fonte mécanique
Fonte pour chemins de fer
Fonte pour voirie et canalisations

Eisengießerei

Grauguß für Maschinenbau
Eisenbahnmaterial in Gußeisen
Formstücke für Straßenbau und Wasserversorgungen

entwicklung und die Nachfragermonopolisierungen tendenzen die Wirtschaftlichkeitsschwelle bei den Fremdenverkehrstypen so stark erhöht habe, daß trotz Zunahme des Ausflugs- und Fremdenverkehrs eine volle Kapitalkostenerhöhung erst bei einem Fremdenverkehrs volumen erwartet werden könnte, das wesentlich höher läge als jenes von 1937/38. Ohne eine finanzielle Mithilfe der Gemeinwirtschaft oder anderer Verkehrsunternehmen werden also ganz wesentliche Teile unserer Seeschifffahrt in Zukunft privatwirtschaftlich kaum mehr bestehen können. W. D.

Neue Schriften

Dampfschiffe auf den Schweizer Seen. Schiffahrtsfibel Nr. 1. Orell-Füssli-Verlag, Zürich.

Der rasch beliebt und bekannt gewordenen Serie der SBB-Fibeln schließt sich mit der vorliegenden Schrift das erste Bändchen einer neuen Reihe an, die wohl ebensolche Verbreitung finden dürfte. Das im gleichen handlichen Format wie die Arbeiten über die Schweizer Bahnhöfe, die Signale und Stellwerke usw. gehaltene Büchlein widmet sich den Dampfschiffen auf unsern Seen, die ja bereits vor dem Eisenbahnzeitalter eine zwar allenthalben bestaunte, aber dank ihrer Raschheit und der Bequemlichkeit des Reisens, die sie in sich schlossen, überaus begrüßte Einrichtung bedeuteten. Die Dampfschiffahrt konnte 1948 in der Schweiz auf eine 125jährige Geschichte zurückblicken. Obwohl die Entwicklung keine allzu großen Sprünge machte und heute wie ehemals die Raddampfer, zwar in moderner Weise ausgerüstet, das Bild der Flottilen zahlreicher Seen wesentlich bestimmen, fehlt es nicht an mancher Eigenart, an mancher reizvollen historischen Episode, die hervorzuheben oder der Vergessenheit zu entreiben sich ungemein lohnt. So sind nun alle Phasen der Geschichte der Dampfschiffahrt aller Schweizer Seen in dem schmucken und wohlillustrierten Büchlein, das jung und alt erfreuen dürfte, zusammengefaßt zur Darstellung gelangt. Fritz Hunziker als Seeanwohner, stiller Freund der Schiffahrt und unentwegtem Sammler von Material kommt das Verdienst zu, die Initiative zur Schaffung dieser Fibel ergriffen zu haben; Hansrudolf Schwabe, H. U. Würsten, F. A. Volmar und Kapitän J. Bachmann, die sich mit ihm in die Abfassung des Textes teilten, waren sachkundige, begeistert wirkende Mitarbeiter. — Die wertvolle dem Buch beigeigefügte Tabelle, die alle je auf Schweizer Seen verkehrenden Dampfschiffe anführt, sei besonders hervorgehoben. —e.

F. A. Volmar: Wissenswertes von der BLS und den mitbetriebenen Linien. Herausgegeben vom Publizitätsdienst der Lötschbergbahn.

In zweiter Auflage, im Umfang mehr als verdoppelt und reich illustriert, ist diese von F. A. Volmar verfaßte Schrift erschienen. Der einleitende geschichtliche Teil befaßt sich mit dem sehr wahrscheinlich bis in prähistorische Zeiten zurückreichenden Verkehr über den Lötschenpaß sowie mit sämtlichen das Berner Oberland berührenden großen Alpenbahnenprojekten, deren erstes (Grimselbahn) von 1850 datiert. Ausführlich wird sodann die Vorgeschichte der Berner Alpenbahn und die Baugeschichte der Lötschbergbahn mit dem drittlangsten und höchstelegenen normalspurigen schweizerischen Gebirgstunnel und der Jura-Abkürzungslinie Moutier-Lengnau behandelt. Zum Teil so gut wie Unbekanntes vernimmt man auch aus dem Kapitel über die mannigfachen Sicherungs bauten und Aufforstungen gegen Lawinen, Felssturz, Steinschlag, Rutschungen und Wildwasser. Die mehrfach und unlängst wieder geleistete Pionierarbeit der BLS — sie war die erste normalspurige elektrische Alpenbahn Europas — auf dem Gebiete der elektrischen Traktion erfährt gebührende Würdigung. Ihre Leistungsfähigkeit als internationale Transitzlinie und wichtiges Bindeglied zwischen Berner Oberland und Oberwallis ist aus den mitgeteilten Verkehrs zahlen ersichtlich, an die sich ein Abschnitt über die mit allerdings nicht unbedeutenden Opfern verbundene finanzielle Entwicklung anschließt. Besonders interessieren wird auch das Kapitel über die ein Normalspurnetz von rund 250 km und 53 km Schiffsliinen umfassende Betriebs gemeinschaft der fast 1600 Mann ständiges Personal zählenden BLS-Gruppe: Lötschbergbahn mit Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzsee, Bern-Neuenburg, Gürbetal-Bern-Schwarzenburg, Spiez-Zweisimmen. Willkommen mit ihren zahlreichen kurz vermerkten wichtigen Daten und Fakten dürfte endlich die einen Zeitraum von über hundert Jahren (1836—1949) umfassende entwicklungs geschichtliche Übersicht sein.



COMPTOIR SUISSE - BUREAU DE CHANGE

Stand BCV Halle !
à la disposition des visiteurs et des exposants

Etablissement officiel fondé en 1845 - Capital et réserves 64,8 millions

LAUSANNE: PLACE ST-FRANÇOIS ET AGENCE DE BEL-AIR
26 AGENCES ET SOUS-AGENCES DANS LE CANTON DE VAUD

GUSTI BERNER

RESTAURANT RÄBLUS

BALE

Steinentorstrasse 31
Tel. 45345
(à 5 minutes de la gare)

vous réserve un bon accueil!!

L'endroit préféré
des visiteurs
de Bâle

