Die Betheiligung der Schweiz an der internationalen Weltausstellung in Philadelphia 1876

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-3869

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die

BETHEILIGUNG DER SCHWEIZ

an der

internationalen Weltausstellung in Philadelphia 1876.

DEPARTEMENTS-COMMISSION D.

ABTHEILUNG 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 Strassennetze 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. Strassennetz zu dienen, für den Fall hin, dass zur Abfassung einer solchen aus den verschiedenen Cantonen genügend Material eingeht und die öconomischen Mittel dazu erhältlich sind.

Dabei vevsteht es sich, dass jeder Canton für sein Strassennetz 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 Strassennetze.

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.

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

Alte bestehende Strassen.

	Ungefähre Länge		Kosten Total		Kosten per Kil.	
	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
- Posten.
- Privatfuhrwerke auf verschiedenen Strassen
- Güterfuhrwerke „ „ „
- Landwirthsch. Fuhrwerke zu bestimmten Zeiten.
- Pferde „ „ „

Postverkehr:

Geldeinnahmen.
Entsprechende Länge der Poststrassen.
Zahl der Personen im Ganzen und pro Kilometer.

Von 100 Pferden zogen:

— Posten.
— Privatfuhrwerke.
— Güterfuhrwerke.
— Landwirthschaftliche 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
Speciell „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 sowol der Verwaltungen als auch dasjenige der staatlichen Oberaufsicht auf die innere Vervollkommnung der Administration, sowie auf die Feststellung und Bearbeitung der bisherigen Erfahrungen, auf die Ausbildung sonach des Verwaltungssystemes 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.