Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

INHALT: Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwickelungsstadien. Von A. Trautweiler, Ingenieur. (Schluss.) — Problème de statique. Par Maurice Kœchlin. — Echos de la XVIe assemblée des anciens élèves de l'école polytechnique fédérale. I. — Union internationale pour la protection de la propriété industrielle. — Correspondenz. — Miscellanea: Eidg. Polytechnikum. Verkehrsweg über den Gotthard. — Stellenvermittelung.

Der Verkehrsweg über den Gotthard in seinen verschiedenen Entwickelungsstadien.

Eine technisch-culturgeschichtliche Skizze
von *A. Trautweiler*, Ingenieur.
(Schluss.)

Es existiren aber auch aus verschiedenen Zeiten *geschriebene Säumerordnungen,* die zum Theil von der politischen Obrigkeit gutgeheissen und besiegelt worden waren. Folgendes ist der Hauptinhalt einer solchen, durch die Thalleute von Urseren im Jahre 1363 aufgestellten Säumerordnung:

Wer von Ospental ein Fardel abführt, soll es zuvor wägen und seinen Lohn nehmen nach dem Gewichte, vom Kaufmanne, bei 10 Sl. Busse. Von St. Gotthard sollen nur nach Anweisung des Theilers (Distributoris Ballarum) *numerirte Fardel* nach Kehrordnung der Säumer abgeführt werden. Niemand darf seine Fracht andern übertragen, der Thalmann wäre beim Verluste derselben haftend.

Niemand darf „für den Stein (die Schöllenen) ablaufen" um Waare anzunehmen, gleichviel ob solche zu Theil gehe (d. h. Fürleiti zahle) oder nicht.

Lässt einer ohne Noth ein Fardel liegen, so ist er für den Schaden verantwortlich; auch sollen die Säumer nicht tauschen oder zu Ospental die Fardel verwechseln.

Die Säumer dürfen ausser dem Lohne in Ospenthal vom Kaufmanne nichts verlangen. Keinem Saumthiere soll mehr als ein „Saum" aufgeladen werden (v. Liebenau's Urkundensammlung).

Auch von den Theilern von Flüelen, Silenen und Wassen ist ein Verkommniss vom Jahre 1383 vorhanden, in welchem die ererbten Regeln des Verkehrs gemeinschaftlich festgestellt wurden. Es heisst darin: Kein Säumer soll anders „varen" als von einem See zum andern (Vierwaldstätter- bis Langensee) ausgenommen mit Waare, die für's Eschenthal bestimmt sei. Diese gehe bis Oergeltz (Airolo). Es soll *mit eigenen im Lande stehenden Rossen* gesäumt werden. Der Säumer darf nicht eher wechseln (die Waare an andere abtreten) als er nach Irnis (Giornico) oder Bellenz kommt. Auch soll ein Säumer, der keinen Wechsel findet, nicht „erwinden (umkehren) mit sinen rossen" ausser in der Noth. Alles so, dass der Kaufmann sich nicht zu beklagen habe. In der Regel säumen Landleute, wenn Welsche säumen, zahlen sie Fürleiti. Die Busse für Nichtbeachtung dieser Vorschriften beträgt 1 Gulden vom Ballen. Es werden 3 „Kleger" ernannt aus den drei erwähnten Orten, welche über die Befolgung dieser Regeln wachen sollen.

Anfänglich waren von der Fürleiti auch die Schwyzer und Unterwaldner befreit, später aber, als die Unterhaltung der Strasse mehr Kosten verursachte, mussten sie selbst die Landleute bezahlen, doch wurden sie niedriger taxirt als Fremde.

An den bedeutenderen Stationen längs der Strasse gab es *Lagerhäuser*, sog. *Susten.* Jedermann hatte das Recht, solche zu errichten und zu betreiben. Das wichtigste *Transportmittel* war das *Saumross,* Maulthiere und Ochsen wurden nur in beschränkter Zahl, letztere zum Ziehen der Schlitten verwendet. Eine Saumlast betrug 150 bis 175 *km* oder „4 Zurzacher Zentner". Ein Säumer dirigirte mehrere hintereinandergehende Rosse, von denen zur Winterszeit das vorderste stets die Schaufel trug, die für das Oeffnen des Weges jederzeit bereit sein musste.

Da der Saumweg nicht mit Wagen befahren werden konnte, so waren zur Beförderung vornehmer Reisender auch Sänften in Gebrauch. Dieselben kamen aber wol nicht sehr häufig zur Anwendung. Die bedeutendste Rolle in den auf die Gotthardstrasse bezüglichen Urkunden spielen die *Zölle.* Dieselben sollten in den meisten Fällen eine Compensation der *Bau*kosten der Strasse bilden, während die Fürleiti eine Gegenleistung für die *Unterhaltungs*kosten war.

Zölle wurden erhoben in Biasca von den Herzogen von Mailand, in Rothenburg bei Luzern von der Herrschaft Oesterreich und in Flüelen vom Reich. Der letztere Zoll ging 1365 an Uri und derjenige zu Rothenburg 1415 an Luzern über. Im Jahr 1515 wurde Uri von der Eidgenossenschaft die Errichtung einer Zollstätte am Plattiver (Monte Piottino) bewilligt zur Deckung der Baukosten, welche die Herstellung eines Weges durch die dortige Schlucht verursachte. Es muss dies ein ziemlich bedeutender Zoll gewesen sein, aus der Ortsbezeichnung „Dazio grande" zu schliessen.

Auch in Göschenen und gegen das Ende des vorigen Jahrhunderts in Wassen wurden Zölle erhoben. Ueber deren Entstehung fehlen jedoch genauere Nachrichten. Im Jahre 1429 wählten Luzern und die Waldstätte gemeinschaftlich einen Zöllner aus Uri, der in Göschenen seinen Sitz erhielt. Derselbe hatte namentlich auch die Ausfuhr von Lebensmitteln zu überwachen, da zu Zeiten drohender Theuerung oder Noth strenge Ausfuhrverbote erlassen wurden.

Bei der alten Brücke in Göschenen ist noch der Mauerbogen des Thores erhalten, welches vom Zöllner Nachts geschlossen werden musste, um die Strasse zu sperren.

Der Zoll in Wassen ertrug im Jahre 1776 die Summe von 1 940 Gulden (3 420 Fr.), derjenige zu Flüelen 5 810 Gulden (10 220 Fr.).

Sowohl von Biasca, als auch von Rothenburg sind *Zolltarife* erhalten, aus denen wir die wichtigsten Verkehrsgegenstände des 14. Jahrhunderts ersehen können. Ueberall wird zuerst *Wolle* genannt. Dieselbe bildete den vornehmsten Exportartikel nach Italien, wo die Tuchweberei in hoher Blüthe stund. Wir geben im Folgenden die Transportgegenstände, wie sie aus den Zolltarifen der v. Liebenau'schen Actensammlung hervorgehen, nach den Originalbezeichnungen an:

Wullballen, gewandballen, guldine oder sidene tuche das von Lamparten us gat, schürlitz (Barchet), baumwolle, gra tuch, lynwatt, syden, husgeschirre, mülistein, pherte, ochsen, kühe, schafe, leder, oel, stachel, isen, zinn, kupfer, bly und gletti, alaun, seife, schwefel, weidi und röti (Farbstoffe), ziger, häringe, pfeffer, safran, inguer, zimmet, ruben, fygen, winber, mandel, süssholz, kümich.

Schmuggel scheint auch getrieben worden zu sein. Es waren schwere Strafbestimmungen dafür vorhanden, wie Wegnahme von Waare und Fuhrwerke des Defraudanten.

Die Aufhebung sämmtlicher Zölle erfolgt erst um das Jahr 1850.

Auf den alten Strassen gab es auch bisweilen räuberische Ueberfälle und Mord. Es existirt vom Jahre 1393 ein Strafmandat des Herzogs von Mailand gegen Strassenräuber. Solche wurden, wenn sie keinen Mord begangen, an den Schweif eines Pferdes gebunden vor den Gerichtsplatz geschleift und gehängt. Mörder wurden jedoch auf's Rad geflochten und bis zum Tode an einem geeigneten Orte ausgesetzt.

Ueber die *Grösse des Verkehrs* sind nur allgemeine Vermuthungen möglich. Es ist jedoch ausser Zweifel, dass sie zu jeder Zeit ziemlich beträchtlich war. In Tschudi's Beschreibung des Verkehrsgebietes der Strasse glaubt man beinahe eine Darstellung des Verkehrsrayons der Gotthard*bahn* vor sich zu haben.

In den Kriegen der Eidgenossen mit Mailand um den Besitz von Bellinzona sowie des Livinen- und Eschenthales (am Anfang und gegen das Ende des 15. Jahrhunderts) diente die Gotthardstrasse oft nicht unbedeutenden Truppenbewegungen. Mit Rücksicht auf die damals noch sehr un-