

Schweizerische Verkehrswege in alter und neuer Zeit

Autor(en): **Günther, Reinhold**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift**

Band (Jahr): **12 (1908)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

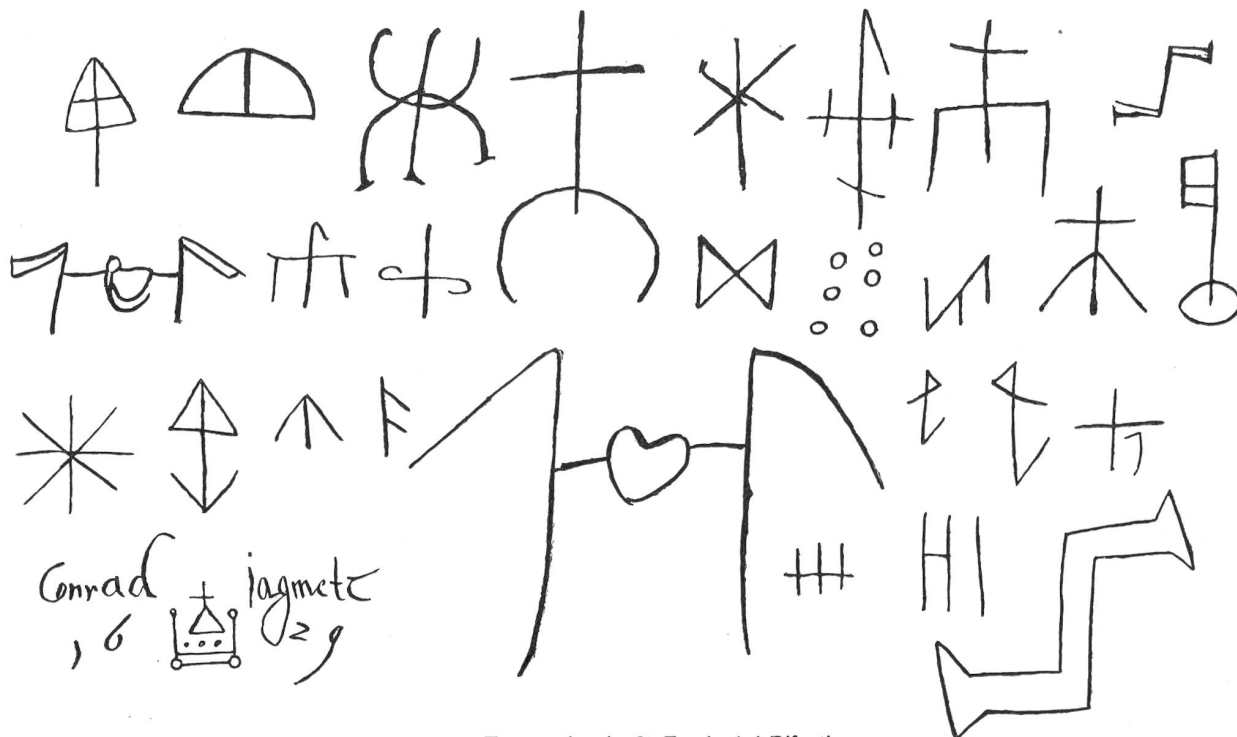
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-574830>

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.



Hausmarken in St. Agatha bei Disentis.

DIE SCHWEIZ
1629 G.

So empörend die Graffiti und Dipinti für das Auge des Aesthetikers sind, so interessant können sie andererseits für den Kulturhistoriker werden. Insbesondere, wenn eine Schriftgattung aus dieser Denkmälerklasse bekannt wird, die uns sonst nur in spärlichen und zerstreuten Zeugnissen zugänglich ist. Wir meinen die Hausmarken.

Zu einer Zeit, wo die wenigsten unserer Alpenbewohner der Schrift mächtig waren, besaßen sie Zeichen, um ihr Eigentum zu markieren. Haus, Gerät und Vieh wurde damit gekennzeichnet, und die Marke vererbte sich von Generation zu Generation, Nebenlinien variierten sie nach bestimmten Gesetzen.

Eine gewaltige Anzahl solcher Hausmarken hat sich nun in den Graffiti und Dipinti am Oberrhein in Graubünden erhalten. In Kirchen und Kapellen, die noch nicht übertüncht sind oder wo wir die Lünche entfernen durften, fanden wir Hunderte von solchen Zeichen. Schiff und Chor enthält derartige Marken aus verschiedenen Zeiten; besonders reiche Ausbeute gewährt das Studium des Kirchleins St. Agatha (Santa Gada) bei Disentis, ebenso die Kapelle des h. Benedict (St. Benedetg) oberhalb Somvir. In der St. Placiduskirche bei Disentis ist es eine Nische, in der unzählige Zeichen eingeschrieben sind, in Mompe-Medels ist es ein hölzerner Schnitzaltar der Spätgotik, auf dessen bemalter Rückseite viele Hunderte von Hausmarken eingeritzt sind. Die ältesten dieser Zeichen sind selbstverständlich die einfachsten: ein Kreuz, ein Dreieck, ein Stern, ein Pfeil; durch die Anfügung weiterer Striche oder Hiebe kompliziert sich das Bild mit der Zeit. Besteht also eine primitive Marke aus zwei oder drei Strichen, so zählt ein jüngerer Typus des Entwicklungsstadiums sechs, sieben,

acht oder mehr Bestandteile**). Auch Punkte, Kurven, Kreise kommen, obwohl letztere nicht so leicht geschnitten werden können wie die Hiebe, mit der Zeit hinzu. Oefters treten Initialen auf, ab und zu auch Jahreszahlen; letztere können in römischer Schrift (z. B. CXXXVIII oder CXXXVIII) oder in arabischen Ziffern (z. B. 1587, 1590, 1595, 1605, 1629, 1671, 1672) ausgeführt sein. Gelegentlich sind, wie man aus den römischen Zahlen von St. Agatha sieht, die Tausender und Hunderter weggelassen und nur die beiden letzten Stellen angegeben. In einzelnen Fällen ist die Hausmarke von einem Schild umgeben, wodurch angedeutet ist, daß sie zum Wappenbild geworden. In der Tat gehen unzählige Wappen von Bauern sowohl im Gebirge als im Tiefland auf solche Hausmarken zurück. Sogar Adelige, wie z. B. ein Abt Castelberg von Disentis, führt neben seinem vornehmen Wappen mit dem Pfauenhals einen Schild mit der Hausmarke (Relief an der Kapelle von Sta Maria auf dem Lukmanier). Die hier abgebildeten Graubündner Hausmarken sind primitive Schriftzeichen aus den letztvergangenen vier Jahrhunderten; unsere nach den Originalen durchgezeichneten Reproduktionen geben ihren oft unbeholfenen Charakter wieder. Viele sind eingeritzt, viele mit Nötel, mit Kohle, mit dem Pinsel oder mit dem Bleistift aufgetragen.

E. U. Stückelberg, Basel.

***) Alle Hausmarken scheinen einheimische Erfindungen oder Schöpfungen zu sein; das Graffito des Conrad Jagmetz (?) 1629 zu St. Agatha zeigt indes ein Zeichen, das nichts anderes als die Reproduktion eines Münzreverses bietet. Es ist ein Kastell mit zwei runden Türmen, zwischen denen ein Dach, von einem Kreuz bekrönt, erscheint. Das ist der Typus des Grossus Turonensis, eines mittelalterlichen silbernen Groschens von Tours, dessen Schmuß seinerseits abgeleitet ist von den Münzen von Châteaubun, Vendôme, Chartres und Blois. Das Münzbild von Blois aber ist das Zerrbild eines römischen Kaiserkopfes mit der Strahlkrone. Vgl. Engel und Serrure, *Trailé de Numismatique* II p. 395. Ob Jagmetz oder Jagmetz (= Giacometti) zu lesen ist, sei dahingestellt.

Schweizerische Verkehrswege in alter und neuer Zeit.

Eine Skizze von Dr. Reinhold Günther, Basel. Nachdruck (ohne Quellenangabe) verboten.

Als die Römer zum ersten Male den Boden Helvetiens betraten, fanden sie zwar eine von dem besetzten Genf beschützte Brücke, aber keine für ihre Zwecke brauchbaren Stra-

ßen vor. Diesem Mangel halfen die Legionäre in verhältnismäßig kurzer Zeit ab. Schon im Jahre 15 vor unserer Zeitrechnung besaß die Provinz ein ansehnliches Wegenez. Die

trefflich angelegten und sorgfältig unterhaltenen Heerstrassen verbanden die wichtigsten Standorte miteinander und namentlich mit der Hauptstadt Aventicum (Avenches). Dazu kamen die zum Teil stark begangenen Alpenpässe, so der St. Bernhard, der Monte Moro, der von Macugnaga nach Bisp führt, der Simplon, der Splügen, der Septimer mit dem Julier usw. Sie alle sind auch im Mittelalter von Kaufleuten, Pilgern und Kriegern, sogar gelegentlich von Kaisern benutzt worden.

Je stärker das Schweizerland besiedelt ward durch die eindringenden Alemannen und Burgunder, desto mehr erweiterte sich das den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Wegenetz. Aber es entstanden keine Kunststrassen mehr, und selbst jene, welche die Römer erbaut hatten, verfielen oder verschwanden in frisch aufsprießenden Wäldern oder unter angeschwemmtem Erdreich. Bis ins fünfzehnte Jahrhundert hinein gab es, auch in den Städten, keine gepflasterten Strassen. Dagegen verwendeten die mächtigen Gebietsherrn namentlich im dreizehnten Jahrhundert viele Mühe auf die Anlage von Brücken. So entstanden u. a. um 1225 die Basler Rheinbrücke und wahrscheinlich schon früher die von Rheinfelden, indes Konstanz bereits im elften Jahrhundert den ersten festen Steg über den Strom gestreckt hatte. Auch die alte „Teufelsbrücke“ an der Gotthardstrasse und die den Felsen in der Reuzschlucht umgehende „stäubende Brücke“ dienten ein halbes Jahrtausend hindurch und länger dem Verkehr. Diese ward beseitigt, nachdem Pietro Morettini 1707 das „Urnerloch“

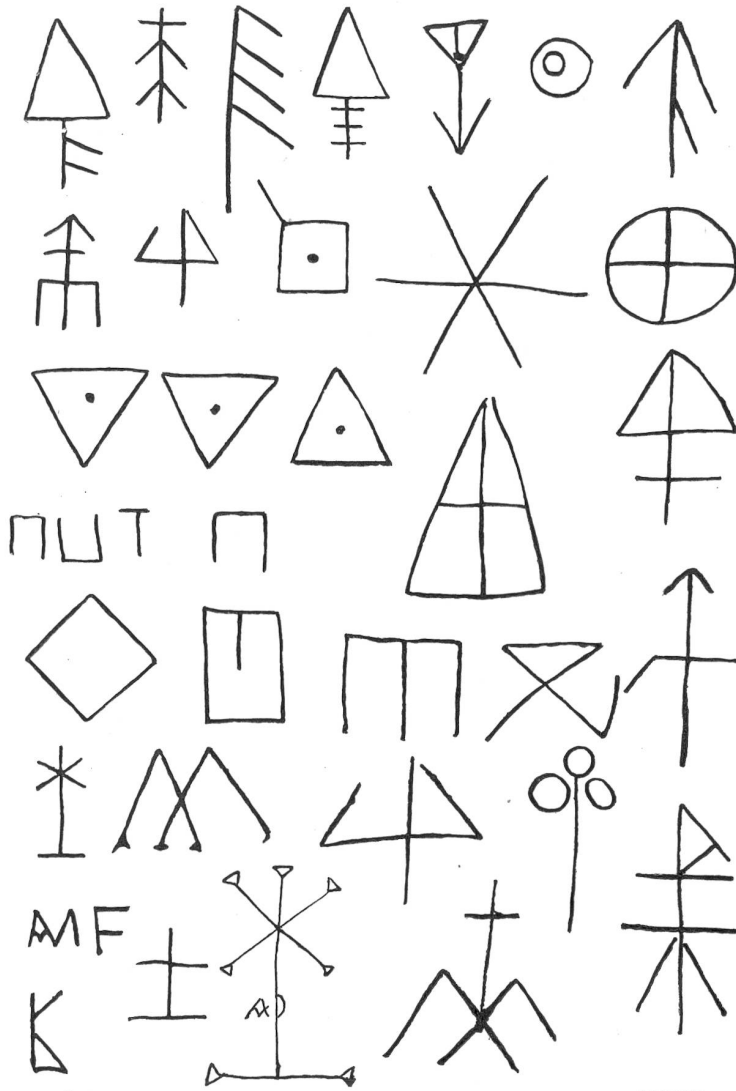
gesprengt hatte, jene blieb nach Erstellung der Kunststrasse von Amsteg nach Bellinzona, also um 1830, seitwärts liegen.

Von den schweizerischen Alpenpässen wurden im frühen Mittelalter zumeist der Große St. Bernhard und der Septimer begangen. Seit dem dreizehnten Jahrhundert trat der Gotthard an die erste Stelle, indes Julier, Maloja und Splügen noch lange verödet blieben. Ueber die Pässe führten nur schlechte Saumpfade; trotzdem war der Verkehr namentlich auf dem etwas besser unterhaltenen St. Gotthard ein verhältnismäßig großer. „Diese Strasse,“ erzählte Ebel 1804, „beginnt bey Hospital im Urserenthal und endigt auf der Südseite bey Airolo nach fünf Stunden; sie hat zehn bis zwölf Fuß Breite und ist mit großen Granitstücken belegt.“ Wöchentlich gingen damals dreihundert Packpferde, jährlich vierzehn- bis fünfzehntausend Reisende hinüber. Im Jahr 1775 soll der englische Geologe Lord Grenville von Flüelen bis Bellinzona in einer Kalesche gelangt sein; er brauchte dazu 78 Träger, die an schwierigen Stellen den auseinandergenommenen Wagen stückweise auf ihre Schultern luden. Es heißt, daß die Reise eine Woche und den Aufenthalt von vielen hundert Franken in Anspruch genommen habe.

Auch das Straßenwesen in der schweizerischen Hochebene entwickelte sich wenig bis ins achtzehnte Jahrhundert hinein. „Nous te prions pour ceux qui sont en voyage!“ beteten allsonntäglich die Geistlichen in der Waadt; denn zu den Gefahren, welche die Straßen dem Reisenden brachten, kamen nicht selten die Gewalttaten hinzu, die allerlei Räuberbanden verübten¹⁾. Zürich erließ für den Unterhalt seiner Verkehrswege im siebzehnten Jahrhundert drei „Straßenmandate“ und im achtzehnten sogar deren sieben. Straßenwärter gab es schon im sechzehnten Jahrhundert; aber besser wurden die Zürcher Straßen erst dann, als der Staat seit 1810 die Unterhaltung der meisten Hauptstrassen den einzelnen Gemeinden abnahm. Das erste den Anforderungen der Neuzeit entsprechende Straßengesetz erhielt der Kanton Zürich im Jahre 1831. Bern war fast hundert Jahre früher schon, seit 1740, auf diesem Gebiete vorangegangen. Aus jener Zeit stammen die herrlichen Alleen an den von Bern auslaufenden Straßen; es entstanden damals der 23 m breite „Aargauerstalden“ und die 10–12 m breiten Straßen nach Thun, nach Burgdorf, nach Kirchberg-Herzogenbuchsee-Murgenthal-Lenzburg, nach Biel, nach Solothurn und die, welche von Yverdon aus die Hauptorte des Waadtlandes untereinander verbanden. Würdig reiheten sich im neunzehnten Jahrhundert an diese Schöpfungen die zwischen 1839 und 1847 gebauten Brücken an der Nydeck und in der Tiefenau. Ein Gegenstück dazu bilden die beiden aus den Jahren 1830–34 und 1840 stammenden Freiburger Hängebrücken über die Saane und die Galterenschlucht.

Die Helvetik versuchte vergebens die „mehr als in jedem anderen Lande vernachlässigten Straßen“ und Brücken durch den Ingenieur Guislon verbessern zu lassen. Noch in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts waren namentlich in der Innerschweiz die Verkehrswege oft genug in traurigstem Zustande. Als Beispiel sei erwähnt, daß der Geschäftsreisende J. M. Helm aus Freiburg i. B. in der dunkeln Nacht zum 3. Mai 1837 von der schlechten Straße zwischen Arth und Zug auf schwyzerischem Boden samt Pferd und Wagen abrutschte, in den See fiel und ertrank. Später wurde dem Straßenwesen überall gehörige Aufmerksamkeit geschenkt. Zu Ende des neunzehnten Jahrhunderts besaß die Schweiz insgesamt rund 16,000 Kilometer Kunststrassen, für die mehr als 270 Millionen Fr. Anlagekapital verausgabt worden waren. An die verschiedenen Bergstrassen gab der Bund

¹⁾ Mährungen der Tagsatzungen, die Straßen zu verbessern, wurden u. a. schon 1569, 1571, 1583 u. f. f. erlassen; befolgt sind sie nur selten worden.



Hausmarken in St. Agatha bei Dintis.

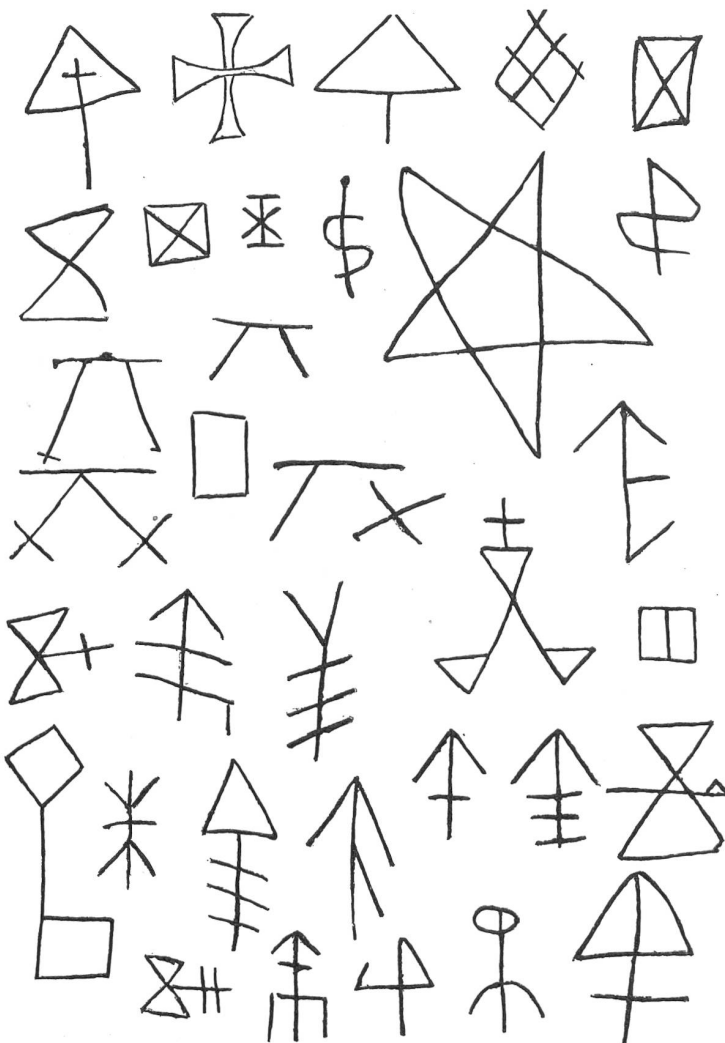
im Jahre 1900 Unterhaltungsbeiträge in der Gesamthöhe von 9,12 Millionen Fr.

Die ersten neuzeitlichen Kunstwege wurden über die Alpenpässe gelegt (Mt. Cenis 1758); die Schweiz sah durch den Erlass des Ersten Consuls Bonaparte (20. Fructidor VIII) vom 7. September 1800 die 63 Kilometer lange, von Glis bei Brieg über den Simplon nach Domo d'Ossola führende Straße entstehen, die im weiteren den Genfersee mit dem Langensee verbindet. Diese im September 1805 vollendete, 7,2 bis 8,4 m breite, über 611 Brücken verschiedener Spannweite und durch Gallerien von 525 m Gesamtlänge verlaufende Chaussée beschäftigte in fünf Sommern je fünftausend Arbeiter und kostete alles in allem 9,75 Millionen Fr. Dann kamen der St. Bernhard (126 km, Kosten 1 Million Fr.) und der Splügen (54 km, Kosten 2 Millionen Fr.) in den Jahren 1818 bis 1823 zustande. Es folgten (1826—28) der Julier und der Maloja, und 1830 ward auch die Gotthardstraße vollendet. Sie mißt von Flüelen bis Bellinzona 123,7 km; ihr stückweise unternommener Bau begann 1810 mit der Verbindung von Bellinzona und Biasca; sie hat eine Breite von 6 bis 7,5 m und kostete insgesamt 4,4 Millionen Fr. Das Werk gab den Anstoß zur Schaffung der Verkehrsadern zwischen Luzern und Solothurn und zwischen diesen beiden Orten und Basel, wobei auch der Hauenstein (1830) eine neue Paßstraße erhielt. Alle übrigen schweizerischen Alpenstraßen sind in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts entstanden.

Wie alles Neue, so fand die kunstvolle Ueberquerung der Pässe anfangs ebenfalls manchen Tadel. Gruner z. B., der preussische Gesandte bei der Tagsatzung, schrieb 1817, als es sich um den Bau des St. Bernhard handelte, nach Berlin: „Nimmer hätten die Vorfahren, die treuen Hüter der Alpen, deren Pforten geöffnet, nimmer um bloßen Vorteils willen unsichern Nachbarn den schweren Weg in ihre friedlichen Täler erleichtert und geebnet...“ Ähnliches hörte man auch in unsern Tagen, als es sich um den Bau der großen Alpennuntunnels handelte.

Die natürlichen Straßen in der Schweiz, die Seen und die einige Schifffahrt erlaubenden Flüsse wie die Aare, die Limmat, die Rhodan und der Rhein, sind von uralterher für den Verkehr benützt worden. Im Mittelalter schon gab es auf vielen Seen ein regelmäßig fahrendes „Marktschiff“, das dem Transport von Reisenden und Gütern diente; um 1419 setzte z. B. der Rat von Zürich die Fahrpreise für Bürger und Weissen, für Eidgenossen und für fremde Pilger fest, die von der Stadt nach Pfäffikon reisen wollten, um das Gnadenbild in Einsiedeln aufzusuchen. Auf den Flüssen wurde besonders die Flößerei betrieben; namentlich der Rhein dient noch heute diesem Zweck.

Die Dampfschifffahrt begann seit dem Juni 1823 mit dem von einer zwölfpferdigen Maschine bewegten hölzernen „Guillaume Tell“ zwischen Bouveret, Lausanne und Genf. Um 1839 glaubte man, daß zwei größere Dampfer auf dem Lemman völlig ausreichen würden, um den Verkehr zu bewältigen; dagegen umfaßte zu Ende des neunzehnten Jahrhunderts die Flotte auf dem Genfersee zwanzig Dampfschiffe im Wert von rund vier Millionen Fr., die jährlich auf ihren Fahrten über 600,000 km zurücklegen. Auf dem Neuenburgersee fuhr das Dampfschiff zuerst im Sommer von 1827; 1835 folgten der Zürcher-, 1837 der Vierwaldstätter- und Thunersee, 1839 der Briener- und 1852 der Zugersee. Die Einführung des neuen Verkehrsmittels auf dem Vierwaldstättersee rief unter den dortigen Schiffern eine große Bewegung hervor. Sie hatten bis dahin die Reisenden in von je neun Mann bedienten Rauen von Luzern nach Flüelen und umgekehrt geführt, wobei die in einem langen Sommertag zu bewältigende Doppelreise nach dem Tarif 30



ORELLI FESSLI

DIESCHWELZ
16829.

Hausmarken in St. Agatha bei Disentis.

Gulden 40 Schilling Lohn eintrug. Begreiflicherweise fürchteten die Leute den Untergang ihrer alten Berechtigte. Im Herbst von 1837 wußten die Schiffer von Flüelen die Urner Regierung zu bestimmen, daß eine Verordnung erlassen ward, wonach niemand den Dampfer in Flüelen besteigen oder verlassen durfte, ohne eine Abgabe zu leisten und daß dafür der Kapitän verantwortlich sein sollte. Wirklich wurde dieser am 20. November 1837 um fünfzig Schweizer-Franken geschöpft. Nicht genug damit, griff man noch zu andern Mitteln, um das Dampfschiff vom Urner Gestade fernzuhalten. Als es am 21. November Flüelen anlaufen wollte, „war“ — wie eine Zeitungsnachricht von damals meldet — „das ganze Ufer mit Leuten angefüllt. Schon von weitem hörten die Reisenden ein Geschrei und Geheul. Als sie näherkamen, empfing man die Schiffsmannschaft, besonders aber den Kapitän, mit Drohungen und Schimpfworten. Wütend liefen die Flüelener am Ufer hin und her, einige waren mit Steinen und Stöcken bewaffnet und suchten die Landung zu hindern... Ein Augenzeuge verglich diese Szene mit der Landung des Kapitäns Cook auf den Sandwichsinseln...“ Tatsächlich mied der Dampfer von nun ab für längere Zeit den Urner See.

Dagegen bezeugten die Basler die größte Befriedigung, als sie den Anschluß an die Rheinschifffahrt erhielten. Am 1. November 1837 erteilte der Kleine Rat von Basel-Stadt den Ge-

brüder Oswald die Konzession für die Benützung der Schiffslände neben der alten Rheinbrücke. Im Jahre 1840 führen vier Dampfschiffe regelmäßig viermal in der Woche von Kehl nach Basel in 18 bis 20 Stunden und ebenso von Basel nach Kehl in 5 bis 5½ Stunden; 1843 wurden 13,000 Personen dergestalt auf dem deutschen Oberrhein befördert. Dann aber kam die Eisenbahn, und die Dampfschiffahrt mußte eingestellt werden; erst im Juni 1903 erschien wieder ein Dampfer in Basel, und mit 1908 soll eine regelmäßige Schlepptschiffahrt nach der alten Rheinstadt beginnen*).

Finanzleute in Zürich machten schon 1836 den Vorschlag, eine Eisenbahn von Zürich nach Basel zu bauen; doch ward dagegen von verschiedener Seite der Einwurf erhoben, daß die Bodengestaltung der Schweiz keinen gewöhnlichen Bahnbetrieb zulassen werde. Großes Aufsehen erregte es deshalb, als im Juni 1838 Zanino Volta (der älteste Sohn des berühmten Physikers) dem Kanton St. Gallen ein Konzessionsgesuch einreichte für den Bau und den Betrieb eines „Schienenweges von Eisen oder Granit, welcher vom Wallensee an die Grenzen des Kantons Graubünden zu gelangen und sich von da mittelst der notwendig werdenden Durchbohrungen des Splügens in die Lombardei fortzusetzen hätte“. Der Vater des ersten Alpenbahnprojekts erntete viel Spott für seine Idee, einen Splügentunnel zu schaffen; übrigens erklärte er selbst, daß dreißig Jahre auf die Durchbrechung des Berges verwendet werden müßten. Auch die am 19. Februar 1838 begründete Basler-Zürcher Eisenbahngesellschaft brachte weder die verschiedenen Konzessionen noch auch das Aktienkapital auf. Dagegen lief am 15. Juni 1844 von Straßburg her die erste Lokomotive in Basel ein. Täglich gingen nun von dort aus zwei Züge ins Elsaß ab, und ebenso trafen zwei Züge oder „Convois“, wie man dies nannte, in der Stadt ein. Im gleichen Jahr begründete Martin Escher-Heß von Zürich, im Volksmund der „Dampf-Escher“ geheißenen, die Nordbahn; 1845 begann der Bau der Linie Zürich-Baden, der „Spanischbrötkli-Bahn“, wie sie das Volk etwas despektierlich getauft hat. Das Durchbrechen des „Stein“ zu Baden nahm fast ein Jahr in Anspruch, und so kam der 9. August 1847 heran, ehe der Betrieb eröffnet werden konnte. Die Lokomotive des ersten Zuges ward von Niklaus Nigggenbach bedient, der nachmals die solide Bahnbrücke über die Aare bei Olten (1856/7) und die erste Bergbahn in der Schweiz (Nigi 1871) baute.

Zu Ende 1849 begann sich auch die Bundesversammlung mit den Eisenbahnfragen zu beschäftigen. Gestützt auf ein

*) Vgl. dazu den Aufsatz von Dr. Ing. S. Vertschinger, Zentralfurop. Schiffsahrt oben S. 345 ff.

Gutachten der berühmten englischen Ingenieure Robert Stephenson und Henry Swinburne traten Ratscherr Geigy, Rektor Schmidlin und Bankdirektor Speiser von Basel, sowie Melchior Ziegler von Winterthur für den Bau eines weitgespannten Bahnnetzes ein. Im Jahre 1851 begründete sich zunächst die Schweizerische Centralbahngesellschaft, und am 28. Juli 1852 erschien das erste Bundesgesetz über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen. Seitdem schritt der Bau der verschiedenen Linien rüstig vorwärts. Hatte 1844 in der Schweiz ein Schienenweg von 1,86 km Länge bestanden, zu dem 1847 die 23,33 km lange Teilstrecke Zürich-Baden kam, so fand sich fünfundschwanzig Jahre später auf schweizerischem Boden ein Bahnnetz von 1471 km und zu Ende des Jahrhunderts ein solches von 3769 km Länge.

Der Bahnbau ward vor allem durch die notwendig werdenden Tunneln und die langen und zum Teil hoch gelegenen Brücken und Viadukte erschwert. Von diesen erregten besonders die Ueberführung der französischen Ostbahn über den Birsig in Basel (1857/58) und die große Saane-Brücke bei Grandfey-Freiburg der schweizerischen Westbahn (1860/61) das Staunen der Zeitgenossen. Ebenso sehr ward der Hauensteintunnel bewundert, der 2700 m lang zwischen Olten-Trimbach und Läuelfingen in der Zeit von Mitte Juli 1853 bis Ende Oktober 1857 durch den Berg getrieben wurde. Er kostete 4,802,400 Fr., und es verloren in ihm infolge des bekannten Unglücks vom 28. Mai 1857 dreihundsechzig Arbeiter ihr Leben. Der Hauenstein blieb bis zur Durchbrechung des Mt. Genis (November 1870) der längste Tunnel auf der Erde, indes er nun schon seit Jahrzehnten zu den kürzern auf dem Gebiete der schweizerischen Eisenbahnen zählt. Und welche Fortschritte in der Technik wurden nicht in wenigen Jahrzehnten erzielt! Um den verhältnismäßig leicht zu bewältigenden Hauenstein zu durchbrechen, brauchte man 4¼ Jahre, der um 12,400 m längere Gotthard nahm nur 7½ Jahre, das noch ungleich schwierigere Niesenwerk des Simplons (19,731 m) dagegen lediglich 6½ Jahre in Anspruch.

Hatte Stephenson 1850 in seinem erwähnten Gutachten dem schweizerischen Straßenwesen das höchste Lob gespendet, so ernten gegenwärtig die schweizerischen Schienenwege die allgemeine Anerkennung der Fachleute. Und wie gewaltig ist nicht der Verkehr, der über sie läuft und der sich trotzdem noch von Jahr zu Jahr vermehrt! Was würde die „gute alte Zeit“ wohl sagen, wenn sie vernehmen könnte, welche Summen der Betrieb der S. B. B. in Umlauf setzt, und würde sie die volkswirtschaftliche Bedeutung solcher vielstelligen Zahlen überhaupt ermessen können?

Ernte.

Schürt die Brände, häuft die Glut im Herde:
Ernten gab uns die geliebte Erde,
Ernten, daß wir mit betreuten Händen
Aus der Fülle frei und froh verschwenden,
All den Ueberfluß den Bangen borgen,
Die sich um die nächste Stunde sorgen,
All den Trauernden ihr Mahl bereiten,
Die auf Erden ohne Heimat schreiten!
Häuft die Glut, daß ihre warme Helle
Alle ladet über unsere Schwelle,
Alle, die geschmachtet und gefroren
Und der Sonne süße Spur verloren,
Alle, daß kein Tag den Lauf vollendet,
Da wir unseren Brüdern nicht gespendet!

Häuft die Glut zu einem heiligen Feuer,
Leert die Speicher, leert die üppige Scheuer,
Raum der neuen Ernte neuer Jahre —
Wer verschwendet, wisse, daß er spare!
Wer verschwendet, wisse, daß er werke:
Brüdern gibt er ihre selige Stärke,
Schar und Scholle treu mit uns zu kehren,
Haß und Hunger von der Welt zu wehren!
Laßt nicht müßig zagen willige Hände,
Mit uns weiten laßt sie Fach und Wände
Für des nächsten Herbstes nahe Gabe!
Unvergänglich ist der Irdischen Habe,
Und wir teilen, daß sie reicher werde —
Sieh, von ewigen Garben glänzt die Erde!

Victor Hardung, St. Gallen.