

„De Monte Simplono“

(Historisches vom Simplonwege)

Schon in prähistorischen Zeiten gab es gebahnte Wege. Dr. Reber in Genf hat nachgewiesen, daß es sich bei vorrömischen Funden an den Alpenpässen meist um Haltstationen, Wegweiser, Ex voto-Denksteine, Landkarten, Gestirnskarten, Kultussteine etc. handelt.¹⁾ Auf Plinius stützt sich Stumpfius in seinem Buche vom Lande Wallis, in dem es heißt, daß der Name „Brieg“ von „Beberigi“ („Brigi“), welche Lepontier waren, abgeleitet sei.²⁾ Von den Kämpfen der Römer erzählen auch andere Autoren, so Ammianus Marcellinus, Julius Cäsar. Sie schildern die Waldungen, bewohnt von Menschen, welche „keine Städte mit Mauern“ haben, „nicht die Felder bebauen“, alles „gemeinschaftlich teilen“ und deren „Ruhm die Freiheit“ sei. Die Keltenstämme Seduni und Veragri waren die ersten, welche den Defensivkampf aufnahmen; doch bald war am „Genu Rhodani“ ein festes Standlager „Octodurum“ (jetzt Martinach, Martigny) errichtet, die älteste Niederlassung am Fuße des „Mons Poenninus“ oder „Mons Jovis“ (Großer St. Bernhard). Im Jahre 57 (n. Chr.) war Unter-Wallis bis Sedunum (Sion, Sitten) erobert. Viele Römerreste bezeichnen den Platz als „zweites Fort“; Schloß Valeria (in Sion) steht auf antiken Fundamenten und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß die Legionen eines zweiten Überganges bedurften, welcher nur über den Simplon geführt haben kann. Tatsächlich bestand schon im Jahre 196 (n. Chr.) ein einfacher Pfad, keine „Via publica“, im Tale der Toccia, dessen Herstellung 13 600 Sesterzen gekostet, jedenfalls (wie Wolf und Favre annehmen) ein besserer Weg als

¹⁾ Des Deputierten Dr. Reber zu Genf Zuschrift vom 29. Jänner 1906 an den Verfasser.

²⁾ Plinius III 20.

die Pfade über „Sempronius“, Gries, St. Theodul und Monte Moro, wo überall nur Pfade dritten oder vierten Ranges angelegt waren. Eine bei Vogogna gefundene und von Mommsen erklärte Inschrift lautet:

„Via facta est H. S. XIII V. C.
 „C. Domiti a Dextra II P. . . . (? Fusco ?) coss
 „M. Valerio Caratarib. . . . o Venusti
 „. . . . con e T. Marmor.“¹⁾

Auf der ganzen Strecke von Genf bis Sion gibt es Spuren von Niederlassungen, römisches Pflaster (z. B. bei Vouvry); 7 Meilen von Genf am „Savoyischen Ufer“ bei Hermance (gegenüber Coppet) fand man einen Meilenstein a. d. J. 305 n. Chr., bei Messery a. d. J. 200 n. Chr. Man kann auf Wegverbesserungen aus diesen späteren Bezeichnungen schließen, die genügend erklären, daß der Simplonweg neben dem „Mons Jovis“ an Bedeutung gewann.

Nach der Römerzeit (etwa um 480) durchzogen Wandervölker auch das Wallis, besonders burgundische und fränkische Scharen. Das Bistum stammt schon aus dem 6. Jahrhundert, also kam das Christentum bald zur Geltung. Nachdem 888 Wallis ein Teil von „Neu-Burgund“ geworden war, verwüsteten 52 Jahre später die Sarazenen das 516 erbaute Kloster St. Maurice. Diese Raubhorden wurden jedoch (975) durch provençalische Fürsten besiegt; viele flüchteten in die Seitentäler (Saas, Einfisch, Evolena); man behauptet, der Typus der dortigen Bewohner erinnere noch heute an „orientalische Abstammung“, eine erst zu beweisende Annahme.

Aus dem Jahre 1235 stammt die älteste Simplonurkunde über einen Verkaufsvertrag zwischen dem „Commandeur“ des Hospizes zu Conflans unter Zeugenschaft, des „Commandeur du Simplon“. Ein römisches Kastell soll oben auf dem „Planum Castellum“ bestanden haben und bewohnt gewesen sein.²⁾

¹⁾ Damals nämlich herrschte Septimius Severus und Konsuln waren C. Domitius Dexter und Fuscus (Freseus?); diese bauten den Weg von Genf über Bouveret, Vouvry, Monthey, Maurice nach Martinach bis Sedunum; dann zog diese Linie via Brieg über den Simplon zum Langensee, genau die Trasse des heutigen Simplonweges.

²⁾ Dann wäre es wohl richtig, wenn H. Gay in seiner „Geschichte des Wallis“ sagt, daß unter Augustus schon die Simplonpassage für den Handelsverkehr eingerichtet war?

Diese Urkunde bringt zum ersten Male den Namen „Simplon“. Bis 1303 gehörte das Dorf Simplen der Familie Naters, dann der Sittener Kirche. Die Bischöfe haben auch viel für den Weg getan, gründete doch Bischof Raron eine Handelsgesellschaft, um den Simplonweg einträglicher zu machen. 1291 kaufte Bischof Bonifazius vom Herrn von Castello die „Herrschaft über den Simplon“, mit welcher er den Grafen Blandrate auf der „Hübschburg“ (bei Visp) belehnte. Das Hospiz „in collibus de Monte Simplono“ aber war von St. Jakobsrittern im 13. Jahrhundert errichtet worden. 1354 soll schon Kaiser Karl IV. (wie dies die Hohenstaufen bei den Bündner Pässen taten)¹⁾ den eingewanderten „Homines theodunici“ Freiheiten bestätigt haben, welche sie im 12. Jahrhundert erhalten hatten. Man machte Wegverbesserungen, Säumerdepots (Susthäuser) wurden angelegt und der Pilgerzug wendete sich Brieg zu; sogar Skandinavier und Isländer zogen über den Simplon nach Rom und Jerusalem. Es waren rauhe Zeiten; besonders blutig waren die Jahre 1388 und 1410, als bei „Domo d'Ossola“ gestritten, der Simplonweg zum Kriegspfade wurde:

Pries Wallis auch später Bischof Andreas als „Wohltäter des Landes“ (1422), suchte Heinrich II. (1455) auch den „Verkehr zu heben“, so unterbrachen doch immer wieder neue Kämpfe die Verbindungen zwischen Nord und Süd (so 1468 und 1474).

Das Streben der Walliser nach Unabhängigkeit schuf ein Bündnis mit den Bernern, die ihnen halfen, Savoyen zu bezwingen; es war in der Schlacht bei „La Plata“, wo 10 000 Savoyarden auf der Wahlstatt blieben. In demselben Jahre (1475) schlossen die Bischöfe mit Bern ein „Ewiges Bündnis“ und Wallis galt von da ab als „zugewandter Ort“.

Die nachfolgenden Friedensjahre bis Ende des 15. Jahrhunderts brachten wieder dem Verkehre über den Paß Vorteile; so setzte man 1491 in Rüden einen „Kastler“ als Richter für die Handelsleute ein, später auf Dorf Simplen einen Grenzwächter („Hauptmann“). Bald aber begann es neuerdings zu gären, als die Sforza und Frankreich einander gegenüberstanden und Kardinal Schinner über den Simplon zog, um fremden Waffen

¹⁾ S. C. v. Moor, „Geschichte von Currätien und Gemeiner Drey Bünde“, Selbstverlag, Chur 1869 (bez. Bünden), s. auch Furrer und Boccard bez. Wallis; Barbey „La Route du Simplon“ (Genf 1906).

zu dienen. Die italienischen Kriege von 1499—1522 waren für die Schweizer mörderisch, besonders als in der Reformationszeit der „Ewige Bund“ mit Bern (der nur 30 Jahre gewährt hatte) in Brüche ging und die Walliser bei den „Fünf Orten“ Bundesgenossen suchen mußten.¹⁾ Trotzdem geschah auf keinem der großen Pässe zwischen dem 15. und 17. Jahrhundert so viel, wie für den Simplonverkehr. Das Hospiz kam durch Verkauf an das Hospital zu Brieg. Ein Dokument aus dem Jahre 1640 beweist, daß sogar während des 30jährigen Krieges „alle Mittwoch eine Post von Genf“ abging, ein Brief 8—10 Tage bis Mailand brauchte, das Porto von Lyon bis nach Italien 10 „Sols du roy“ per Unze betrug (für einfache Briefe 5 „Sols du roy“). 1650 baute ein „Stockalper“ von Brieg seinen Turm bei Sempeln, in dessen erstem Stockwerke er den Sommer verbrachte, und das Hospiz zu Gondo. Dieses Geschlecht spielt in der Geschichte des Wallis eine erste Rolle; besonders Kaspar tat sich hervor und sorgte für seine Mitbürger wie ein Vater. Trotzdem Brieg der Kreuzungspunkt der Wege vom Lago Maggiore zum Genfer See und von da zur Furka, zum „Col de la Forclaz“ und zum Großen St. Bernhard ist, war die Umgebung entvölkert. (Noch 1880 hatte der Ort nur 1200 Einwohner, der ganze Bezirk nur 6000.)

Obwohl schon im 15. Jahrhundert wegen der Quellen „Badeplatz“, konnte es doch neben dem Leukerbad (Louèche) nicht aufkommen; der Ort „Thermen“ liegt ganz nahe; das Wasser des „Brieger Bades“ aber floß lange Zeit in den Rhonefluß, ohne benützt zu werden. Die „Saltine“ bricht aus tiefer Schlucht hervor, hat starkes Gefälle und jagt zwischen hohen Ufern ins breite Tal. Bei einer Jahrestemperatur von 10° C gedeiht hier noch Wein, es wachsen Feigen, Oliven, Mandeln, es gibt Maulbeerbäume, sogar die „Opuntia“, die amerikanische „Feigendistel“, kann man bei Tourbillon sehen; trotzdem war es ein menschenleeres Land.²⁾

Sehr fesselnd ist ein Blick in die alten Gassen von Brieg, wo es ganz italienisch aussieht; Balkons, Erker, Stiegen, Portale

¹⁾ „Von einer Vereinigung der 5 Orten und Wallisern Dises jars umm die Faß-Nacht kamen die 5 Ort zamen zu Weggis.“ S. bei Bullinger, „Reformationsgeschichte“ (herausg. von der vaterl. hist. Gesellsch. Zürich I, Nr. 215, p. 388.)

²⁾ Selbst Ende des 19. Jahrhunderts gab es auf den Quadratkilometer kaum 20 Seelen. Sion (Sitten) hatte 10 000 Einwohner.

beleben die Fassaden, während das „Stockalper Haus“ monoton, klosterartig wirkt. Dieses „größte Privathaus der Schweiz“ ist „aus Steinsalz gebaut“, sagen die Walliser, denn die Stockalper waren „Salzherren“ und tauschten gegen dieses kostbare Gut Italiens Kunstschatze und viel Edelmetall ein.

Ein Teil der Schätze wird beim Fronleichnamsfeste ausgestellt, so ein in Silber getriebenes Bild der heiligen drei Könige, von Benvenuto Cellini, frühgotische Leuchter etc. Im Brieger Schlosse gibt es noch viele Waffen, Möbel aus alter Zeit, als die Stockalper auf Pferden nach Mailand reiten konnten, deren Hufe mit Silber beschlagen waren.

Kaspar soll jedoch stets in Wolle gegangen sein, was ihm von den Mailändern verübelt wurde, bis die Silberhufe seiner Pferde ihm den Titel: „Der reiche Graf aus Wallis“ eintrugen.

Wohl war es dem Einflusse Kaspars zu danken, daß Beatus Fischer, der „Taxis der Schweiz“, als er das „Postdebit“, die „erste Unternehmung für Transport und Post“ erhielt, 1675 auch in Wallis einzog. Erst 1736 jedoch blühte der Verkehr vollends auf, nachdem Tiroler Arbeiter einen „kühnen Felspfad an dem „Gemmyfelsen“ (ober Leukerbad) als direkte Verbindung von Bern nach Brieg gebrochen¹⁾ hatten, welche dem Simplon bisher gefehlt.

Die alte Trasse des Simplonweges stimmte nicht genau mit der, welche für den Bau der großen Heerstraße im Anfange des 19. Jahrhunderts gewählt wurde.

Diese „alte Straße“ hatte wenig Konkurrenz zu fürchten und selbst nach der Eroberung des Wallis durch die Tessiner und dem Abschlusse des Westphälischen Friedens sowie in den Religionskriegen in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts konnte dem Simplon nicht mehr dauernder Schaden zugefügt, werden. Auf schlechten Bergkarren vorerst, dann mit den primitiven „Couriers“ wurde damals die Post befördert²⁾. Das geistliche Hospiz erhielt von 1801 ab eine Dotation vom I. Konsul, später die Grundstücke von zwei aufgehobenen Klöstern.

¹⁾ Nach Bavier.

²⁾ Zwischen 1713—1788 wurde der Fischervertrag sechsmal erneuert. Sie hatten keine Abgaben, aber mußten Regierungs- und Herrenposten gratis transportieren. (S. Bavier, Die Straßen der Schweiz, 1878; ferner Offizieller Ausweis des Bundes, Bern 1906. Verlag von A. Franke und Barbey.)

1802 wurde Wallis Republik; drei Bürger übernahmen die Post, welche später auf Waadt übergang. Man fuhr noch im „offenen Karren“ zweimal per Woche via Simplon nach Italien, bald aber änderte sich das Verkehrsleben dort oben. Thiers schildert im Kapitel „Ulm und Genua“ Napoleons Reise über den Großen St. Bernhard, bald nachdem die Franzosen das Schloß Majoria bei Sion verbrannt (1788) und „Tourbillon“ zerstört (1798), überhaupt das Land verwüstet hatten. Die traurigen Erfahrungen, welche Napoleon beim Bernhardübergange machte, waren die Ursache des Baues einer Kunststraße über den Simplon, der auch das Simplongebiet in eine Republik umwandelte. Folgende Zahlen geben ein Bild von dem am 7. September (20. Fructidor) 1800 anbefohlenen Baue:

- I. Von Gliz bis Domo (63 *km*),
Voranschlag 7 $\frac{1}{2}$ Mill. Frank (3 $\frac{1}{2}$ Mill. für die zis-
alpinische Republik).
- II. Genfer See bis Gliz (50 *km*),
Voranschlag 1 Mill. 760 000 Frank.
- III. Domo bis Sesto (69 *km*),
Voranschlag 2 Mill. 770 000 Frank.

Der ganze Voranschlag Genf bis Sesto (182 *km*) betrug 12 Mill. 116 102 Frank. Céard behauptete, es seien nur 9 Mill. 750 000 Frank ausgegeben worden.¹⁾ Frankreich und Italien zahlten, Wallis lieferte nur Fronarbeit, trotzdem galt die Straße als „gemeinsames Werk“. Sie ist bei 3 $\frac{1}{2}$ ‰ Steigung im Durchschnitt 6—7 *m* (nach Bavier 7·2—8·4 *m*) breit, hat 7 Galerien, 20 Schutzhäuser, 600 Brücken und war für damals ein Wunderwerk der alpinen Straßentechnik. Napoleon konnte die Vollendung nicht erwarten und soll oft gefragt haben: „Le canon, quand pourra-t-il passer les Alpes?“ Trotz der 30 000 Arbeiter und der Verwendung von 250 000 *kg* Pulver ist es nicht gelungen, die 525 *m* Galleriebauten vor dem September 1805 zu vollenden. Für Kanonen und Privatfuhrwerke wurde die Straße erst im April 1806 freigegeben, so daß dieses Werk genau 100 Jahre alt ist; es wurde von Strategen für den

¹⁾ Nach Céard, „Souvenirs des Travaux du Simplon“, Paris 1837. Nach Schwahn (Sammlung populärer Schriften der „Urania“, Berlin, Paetel, 1905) paßte der Simplon für Heere am besten, weil er am frühesten schneefrei ist.

Krieg geschaffen und diente der Kultur und dem friedlichen Verkehre.¹⁾

Frankreich wuchs und im Jahre 1810 herrschte es über ein Gebiet (zwischen 7 Breitengraden und 24 Längengraden) von der Charybdis bis zum Sund. England fand keine Häfen mehr im Mittelmeere für seine Schiffe. Narvins hebt hervor, daß Napoleon, „um jede Spur einer Republik zu verwischen“, am 13. Dezember 1810 noch das Wallis zum „Département du Simplon“ machte. Vier Jahre später rückten die Verbündeten in Paris ein.²⁾ 1815 wurde Wallis „Schweizer Kanton“. Im Jahre 1847 gab es tägliche Eilfahrt von Bern nach Genf und einen „Neuner“ über den Simplon, trotzdem in diesem Jahre Wallis am „Sonderbundkriege“ teilnahm. Die nachfolgende Mißwirtschaft schuf eine Krise, deren Folgen erst seit 1870 durch das „Referendum für größere Auslagen“ gutgemacht wurden. In diesem Jahre zeigte sich so recht der Vorteil der Übernahme der Posten durch den Bund (welche 1848 stattgefunden und „Extraposten“ sowie „Beiwagen“ geschaffen hatte), denn 1870 passierten 29 206 Reisende über Brieg nach Domo, 1876 fuhren von Sierre bis Arona 28 190; obwohl der Gotthardtunnel viele abzog, rangierte der Simplon doch bis zuletzt (1905) als zweiter Paß (nach dem Splügen).³⁾

¹⁾ 1804 importierte man die Diligencen (zu 5 Plätzen) aus Frankreich; die „Couriers d'Italie“ hatten bald 3 und 4 Wochenkurse (1807 kam ein Transportgesetz, 1808 erhielten 4 Walliser Post und Diligence, 1809 gab es 3 Wagen per Woche). In diesem Jahre bezogen auch die bewundernswerten Hospizmönche provisorisch das Hospiz Stockalper, bis ihr Haus (1811 und 1814) vollendet war. 1825 kamen St. Bernhardiner-Geistliche. 1831 und 1835 endlich war das größere Haus vollendet, das heute noch steht.

²⁾ Eigentümlich berührte es mich, als am 15. August 1900 in Martigny ein Mann mir eine daselbst gefundene Medaille anbot, auf welcher der Einzug der Alliierten in Paris geprägt war. Noch in Erinnerung der großartigen farbigen Schilderung Thiers' vom Bernhardübergang (als das Hauptquartier in Martigny von Napoleon bezogen war) schien mir diese Medaille wie ein „Memento mori“ für Kriege, Macht und Gewalt. Ich schenkte das Stück dem Generalsekretär kön. Rat Karrer.

³⁾ Noch 1830 hatte die Diligence 5 Plätze, 1840 4 Kurse per Woche, Kosten 70 Frank 30 Cts. von Genf nach Mailand. Vom 1. Jänner 1849 ab verkehrte die Schweizer Bundespost bis zur Grenze, von 1860 ab bis Arona. Unmittelbar vor Eröffnung des Simplontunnels passierten noch ca. 60 Reisende per Tag den Berg. (Offiz. Bericht 1906.)

Über die Geschichte des Simplonbahnbaues ist in den Mitteilungen der K. K. Geographischen Gesellschaft in Wien (Jahrgang 1883) eine genaue Übersicht von mir geboten worden,¹⁾ bei welcher ich auch persönliche Mitteilungen des berühmten Erfinders Ingenieur Colladon in Genf, Mr. Hubert-Saladins, Vizepräsidenten der Pariser geographischen Gesellschaft in Lausanne, Dr. Marcell, ebenda u. a. m. benützen konnte. Auch über die Bohrarbeiten und Sprengmittel habe ich in derselben Zeitschrift (J. 1906, Nr. I, p. 4 unter dem Titel: „Von der Simplonbahn“) das Wichtigste gebracht. Am 18. Mai 1904 trat Stillstand ein; die für den 2. April 1905 geplante „Durchschlagsfeier“ konnte wohl abgehalten werden, da der Durchschlag am 24. Februar stattgefunden hatte; infolge von Wasserbrüchen wurde die Vollendung auf spätere Termine verschoben. Am 18. Oktober 1905, genau 100 Jahre, nachdem die ersten Infanteriekörper die Straße begangen hatten, wurde der letzte Stein der Verkleidung eingefügt.

Nach Professor Reckenschuß' Vortrag wird die „Indische Post“ via Brindisi 90 km gewinnen. Zwischen dem Kanal La Manche und Piacenza (resp. Paris und Mailand) soll ein Gewinn von 112 km gegenüber dem Mont Cenis und zwischen 19 und 61 km gegenüber dem Gotthard erzielt werden.

Als am 26. Jänner 1906 der erste Zug durch den Stollen fuhr (Versuchstrain), war es allen klar, daß diese Kürzung noch andere Tunnels im Gefolge haben werde. Kaiser Rat Kupka hat über die geplanten Zufahrtslinien in Frankreich am 29. Mai 1906 („Neue Freie Presse“) Gründliches geschrieben. Es erübrigt uns nur noch, die ökonomischen Vorteile der am 19. Mai 1906 vom König von Italien und dem Bundespräsidenten Forrer und später (28. Mai) mit großen Festlichkeiten inaugurierten Bahnlinie Lausanne—Sion—Brieg—Domo—Arona—Mailand zu besprechen.

Der Personenverkehr wird (wie mir die Bauunternehmung am 5. Oktober 1905 schrieb) sofort lebhaft sein, der Güterverkehr wird sich „allmählig entwickeln“. Die Warenbewegung, besonders die der europäischen Landwirtschaft kann durch die

¹⁾ „Die Alpenbahnfrage in Frankreich und der Westschweiz, ihre Geschichte und ihre Bedeutung seit der Eröffnung der Gotthardbahn“, Mittel. der K. K. geogr. Gesellsch. Wien 1883, p. 126, mit 1 Karte und 1 Tafel (Profile).

neue Wegkürzung aber nur gewinnen. Bisher konkurrierten die Bodenprodukte Südrußlands, Amerikas und Indiens mit Erfolg; es wird einen Wettkampf zwischen Genua und Marseille geben, denn sie sind die „stärksten Weizenhäfen des Mittelmeeres“ (neben den holländischen und belgischen für West- und Süddeutschland). Je mehr direkte Linien rascheren Export auf Landrouten des Kontinentes ermöglichen, desto leichter wird der auswärtigen Konkurrenz die Stirn geboten. Zudem erhofft man eine Entlastung der Gotthardlinie und Verlegung eines Teiles des französischen Rohproduktenverkehrs von der Linie Genua—Mailand—Basel auf die Linie Genua—Mailand—Lyon und umgekehrt. In den „Annali di agricoltura“ findet man die internationalen Ziele Italiens ausführlich behandelt. Es ist nicht zu zweifeln, daß auf dem „Simplon“ gar bald eine glänzende Verkehrsentwicklung zu beobachten sein werde. Über letztere können spätere vergleichende Tabellen ein Bild geben. Heute muß man die Fachpublikationen zur Hand nehmen, um die Vorteile Frankreichs und Italiens voraus zu bestimmen. Solche sind besonders auf statistischem und handelsgesetzlichem Boden zu suchen.¹⁾

Das lebhafteste Interesse beider Länder ist wohl erklärlich; es fand auch Ausdruck in erneuerten Handelsbeziehungen:

¹⁾ „Statistique du port de Marseille“ (Barlatin Imp. 1905). — „Statistiques coloniales pour l'année 1903“, Melun 1905, publ. vom Kolonienminister. — „Movimento commerciale del Regno d'Italia nell' anno 1904“, Roma, Scotti, 1905. — „L'Espansione commerciale e coloniale degli stati moderni“, Turin, Frat. Brocca 1905. — „Exposé théorique du fonctionnement des lois, des prix en matière, des transports par chemins de fer“, Lille, Imprim. Danel, 1905. — „Die Schweiz im 19. Jahrhundert.“ Herausg. von Paul Seippel, 3 Bde. Bern und Lausanne 1899—1900. I. Bd.: „Kulturhistorisches aus dem 18. Jahrhundert“ von Numa Droz. II. Bd.: „Verkehrswege“ von A. Georg und „Landwirtschaft“ von Chunard. — „Handwörterbuch der Schweiz“, Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung. Herausg. von Reichersberg, 1902, 3 Bde. — „Volkswirtschafts-Lexikon der Schweiz“ von A. Furrer, 4 Bde.; Bern 1887—1892. — Zuppinger C., St. Gallen, „Mitteilungen über die Preise der wichtigsten Lebensmittel und anderer Bedarfsartikel“, Jänner 1905, erschienen in der „Zeitschr. für Schweizer Statistik“, Jahrg. 41 (I, 2—3) 1905. — „Die Schweizerische Ein- und Ausfuhr im Jahre 1904“, Statistische Noten in „Schweizer Blättern für Wirtschaft und Sozialpolitik“ XIII, 16, 1905. — Amtliche Sammlungen (N. F.), XXI, S. 65 ff., enthaltend: „Das Bundesgesetz“, betreffend den Schweizerischen Zolltarif vom 10. Oktober 1902 (angenommen in der Volksabstimmung vom 15. März 1903). Änderungen des alten Gesetzes vom 10. April 1891, teilweise Beibehaltung des Gesetzes

Von größter Wichtigkeit ist nämlich der am 23. Juli 1904 zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossene Handelsvertrag (ratifiziert 15. (22.) Dezember 1904), welcher zum Teile seit 1. Mai 1905, zum Teile mit 1. Jänner 1906 in Kraft ist und bis zum 31. Dezember 1917 gültig bleibt.¹⁾ Er bestimmt, daß Ein-, Aus- und Durchfuhr gleich der „meistbegünstigten Nation“ behandelt, „Verbote“ nur bei „außerordentlichen Umständen“ aufgelegt werden; daß die „in Gold zu zahlenden“ Zölle keine Anwendung auf Marktwaren, Werkzeuge, Maschinenteile und Muster haben sollen; daß bei Wieder-Aus-(oder Ein-)fuhr 6 Monate Frist gelten. Der Umstand, daß trotz des Protestes der Industriellen der Schweiz gegen die hohen „Zollansätze“ im neuen Schweizer Zolltarife bei der Volksabstimmung am 15. März 1903 die landwirtschaftlichen Stimmen die Majorität hatten und die Annahme durchsetzten, beweist klar, welche Wichtigkeit der Simplonbahn in agrarischen Kreisen zugeschrieben wird. Berichte des Schweizer Durchfuhrhandels müssen späterhin dazu dienen, um durch Vergleiche mit älteren statistischen Ausweisen ein klares Bild zu geben von der Entwicklung der neuen Welthandelslinie.

Die Bergpost soll trotz des Tunnels bleiben, ein gutes Zeichen. Wenige aber werden wohl Zeit und Lust haben, vor den Pforten des neuen Schachtes in Brieg Halt zu machen; doch sie haben Unrecht, die Gelegenheit nicht zu benützen. Zahlreiche Projekte lassen erwarten, daß in 50 Jahren kaum ein wichtiger Übergang ohne Eisenschienen zu finden sein werde. Der Reisende wird immer anspruchsvoller: Statt sich zu vertiefen, durchfliegt man große Gebiete; der Erfolg ist kein qualitativer, es ist ein Haschen nach Wanderbildern, die ziemlich ungeordnet heimgebracht werden. Darum möchte ich empfehlen, vor dem nördlichen Tunnelmunde eine Pause zu machen, das orographisch und geologisch ganz hervorragend interessante Gebiet zu besuchen, die Höhe zu erreichen, wo man sich leicht fühlt wie ein Adler, sich für neue Eindrücke stärken wird und die

vom 28. Juni 1893 über Zollwesen. — Über den bisherigen Simplonpostverkehr gibt Aufschluß das von der Generaldirektion der Schweizerischen Posten und dem Bundesinspektorat über die öffentlichen Arbeiten herausgegebene Werk: „La route du Simplon et son exploitation par les diligences postales suisses.“ Bern 1906 bei A. Francke.

¹⁾ Amtliche Sammlung, N. F., XXI, S. 189 ff.

Eile vergißt: „Die Hast des Alltags“ nennt Emerson „das Vulgärste im Leben“.

Das „*Otium cum dignitate*“ ist allerdings heutzutage ein schwach begehrter Artikel geworden, aber es bringt die schönsten Früchte, denn viel aufnahmefähiger wird man für den Anblick der herrlichen Kunstwerke Italiens, wenn man vorher auf den Alpentriften ein Stück Poesie genossen, wenn man, belebt durch den Duft der Wälder, gestärkt durch den Hauch der Firngipfel mit erfrischem Auge Mailand begrüßt.

Begeistert wird der Reisende der „Visierpunkte“ zur gigantischen Maulwurfsarbeit, der „Zinnen des Simplons“ gedenken; das erste große Friedenswerk des 20. Jahrhunderts wird ihm unauslöschlich eingegraben bleiben;¹⁾ des neuen Alpendurchstiches Werkführer wird er ehren, welche den Jura dicht an den Apennin gerückt haben, wie auch die in Gefahren erprobten rüstigen Arbeiter, die jubelnd am Tage der feierlichen Eröffnung die Wässer des „Langensees“ mit denen des „Leman“ in den Kesseln der Lokomotiven der „Ligne d'Italie“ gemischt haben.

—D:f—

¹⁾ Ein Simplonmonument wird in Arona errichtet.
