

PETER BUMANN

DER VERKEHR AM SIMPLON

Ein Beitrag zur verkehrsgeographischen
Entwicklung und Bedeutung der Alpentransversen,
gezeigt am Beispiel des Simplons

Verlag Neue Buchdruckerei Visp AG, 3930 Visp
1974

Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Bundesrat Roger Bonvin	5	d) Der Bau des Simplontunnels	37
Einleitung	7	Zusammenfassung	39
1. Teil: Der Verkehr als Raumüberwinder		2. Teil: Qualitative und quantitative Verkehrsanalyse	
I. Physischgeographische Faktoren beim Simplonverkehr (Die Naturlandschaft)		I. Der Simplon-Passverkehr	
1. Regionale Situierung und Begrenzung des Simplongebietes	11	Einleitung: «Zur alljährlichen Passeröffnung»	43
2. Topographie des Simplongebietes	13	<i>A. Der Passverkehr bis 1906</i>	
3. Der Simplonpass und seine morphologische Erklärung	17	1. Allgemeiner Überblick	44
4. Klima	18	2. Der Postverkehr	45
5. Der Simplonpass im naturlandschaftlichen Kontext	20	<i>B. Der Passverkehr seit der Eröffnung des Simplontunnels</i>	
Zusammenfassung	22	1. Der Postverkehr seit 1906 (Reisepost)	48
I. Anthropogeographische Faktoren beim Simplonverkehr (Die Kulturlandschaft)		a) Verkehrsvolumen und Verkehrsentwicklung	48
1. Theoretische, Erwägungen	24	b) Gliederung des Postverkehrs	50
2. Die Geschichte am Simplon	25	2. Der private Automobilverkehr über den Simplon	51
a) Vom alten Römerweg	25	a) Der Verkehr in seiner geographischen, sozio-ökonomischen und verkehrspolitischen Bedingtheit	51
b) Die Erschliessung des Simplons als Fernstrasse	25	b) Die Entwicklung des Simplon-Strassenverkehrs	52
— Die historischen Gegebenheiten...	25	3. Die Struktur des Simplon-Passverkehrs	56
— ...und deren Auswirkungen	28	a) Der zeitliche Verkehrsablauf	56
c) Stockalper — Le roi du Simplon	30	aa) Der aperiodische Verkehrsablauf	56
d) Die napoleonische Ära des Simplonpasses	31	ab) Die jährliche Periode	56
— Bau der Napoleonsstrasse	31	ac) Die wöchentliche Periode	58
— Auswirkungen	33	ad) Die tägliche Periode	58
e) Der Passverkehr seit 1805	33	ae) Die Verkehrsspitzen	59
3. Von der Passstrasse zur Eisenbahntransversale	34	b) Die Herkunft des Simplon-Strassenverkehrs	60
a) Internationaler Massstab	34	ba) Die Verkehrsgliederung in kantonseigene, ausserkantonale und ausländische Automobile	
— Italien und die Simplonbahn	34	bb) Die Gliederung des ausl. Automobilverkehrs	
— Frankreich und die Simplonbahn	36	bc) Die Gliederung des ak. Automobilverkehrs	
b) Nationaler Massstab (Die schweizerischen Interessen)	36	bd) Die Gliederung des ke. Automobilverkehrs	
c) Regionaler Massstab (Die Simplon-Kantone)	37	c) Reiseziele und Motivierung des Simplonverkehrs	
		d) Weitere Gliederungsmöglichkeiten des Simplonverkehrs	

4. Internationaler Vergleich	71	ca) Altersstruktur	120
Zusammenfassung	72	cb) Berufsstruktur	121
		cc) Wandel in der sprachlichen Bevölkerungsstruktur	122
		cd) Wandel in der konfessionellen Bevölkerungsstruktur	123
		ce) Weitere Strukturveränderungen	123
II. Der Simplon-Tunnelverkehr		2. Verkehr und Siedlung	124
Einleitung: «Zweites Eisenbahnfieber»	74	a) Siedlungsentwicklung	124
A. Die Verkehrs-Entwicklung		aa) Bis zum Bau der Simplonbahn, des Simplontunnels	124
1. Die Entwicklung des Personenverkehrs	75	ab) Das Eisenbahnzeitalter	124
2. Die Entwicklung des Güterverkehrs	77	b) Siedlungsstruktur	127
3. Die Entwicklung der Verkehrsgeschwindigkeit und des Reisekomforts	79	ba) Siedlungsdichte, Bauart und Wohnverhältnisse	128
4. Die Entwicklung der Zugsdichte	80	bb) funktionale Differenzierung und Umstrukturierung	128
B. Die Verkehrs-Struktur		3. Verkehr und Wirtschaft	132
1. Die Struktur des Personenverkehrs	82	a) Landwirtschaft	132
a) Gliederung des Personenverkehrs nach Zugarten	82	b) Handwerk, Industrie und Baugewerbe	133
b) Gliederung des Personenverkehrs nach Distanzen	83	c) Handel, Transporte, Banken und Versicherungen	134
c) Gliederung des Personenverkehrs nach der Herkunft	84	d) Fremdenverkehr und Gastgewerbe	136
d) Gliederung des Personenverkehrs nach dem Reisemotiv	84	Zusammenfassung	140
e) Internationaler Vergleich	84		
2. Automobiltransporte durch den Simplon	86	III. Der Verkehr als regionalisierender Faktor	
a) Geschichte der Automobiltransporte am Simplon	86	1. Internationaler Massstab	142
b) Zeitliche Gliederung der Automobiltransporte	88	2. Nationaler Massstab	146
c) Gliederung nach der Herkunft	88	3. Kantonaler (regionaler) Massstab	147
3. Die Struktur des Güterverkehrs	89	4. Mikroregionaler Massstab (Oberwallis)	147
a) Internationaler Vergleich	89	5. Lokaler Massstab	147
b) Die Gliederung der Gütertransporte nach Verkehrsrichtungen	92	Zusammenfassung	150
c) Gliederung nach Distanzen und Güterverkehrsströmen	92	Statistischer Anhang	152
d) Der Bahntransitgüterverkehr am Simplon	94	Karten, Skizzen und graphische Darstellungen	159
e) Die Art der transportierten Güter	98	Literaturverzeichnis	161
Zusammenfassung	100	Fussnoten	165

3. Teil: Der Verkehr als Raumgestalter

Einleitung: «Der Verkehr gewinnt eine zweite Dimension» 102

I. Verkehr und Natur

1. Der Verkehr als Gestalter der Naturlandschaft 104

II. Verkehr und Mensch

Einleitung 113

1. Verkehr und Bevölkerung 114

a) Bevölkerungsdynamik 114

aa) absolut und relativ 114

ab) Bevölkerungszunahme als Folge der natürlichen Bevölkerungsbewegung 116

b) Bevölkerungsmobilität 117

ba) Migrationserscheinungen 117

bb) Wandel in den Beziehungen zwischen Geburts-, Heimat- und Wohnort 118

c) Bevölkerungsstruktur 120