Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jahrhundert. [Werner Baumann]

Autor(en): **Dubois, A.**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **5 (1955)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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

Il se contentera du préceptorat, dont il subit contre son gré la condition servile, mais qui permet à son esprit curieux de voyager d'Allemagne en Italie, de Vienne à Bruxelles et de côtoyer l'aristocratie cosmopolite de la fin de l'Ancien Régime. De s'engager imprudemment aussi, puisque nous le voyons, en 1789, à Bruxelles, payer de quelques semaines de geôle une adhésion enthousiaste et prématurée à la liberté belge.

La seconde partie de l'ouvrage de M. Barbey peut décevoir. La personnalité de Philippe Secretan paraît singulièrement pâle dans le tourbillon des événements qui marquent les années 1791 à 1803. Pourtant il jouera un rôle officiel de premier plan: Membre des Deux-Cents de Lausanne dès 1791, membre de l'Assemblée provisoire vaudoise en 1798, où il s'efforcera de faire valoir les avis de la modération, il devient la même année président du Tribunal d'appel du Canton du Léman. C'est sans doute l'amitié de Laharpe qui lui vaudra un appel flatteur, inattendu et périlleux, à siéger en 1799 au Directoire Helvétique. Y fut-il autre chose qu'un docile appui de ce brouillon génial, autoritaire et ambitieux? Ni son historien, ni, probablement, son journal, dont les citations sont rarissimes pour cette époque décisive, ne permettent de l'affirmer. Aussi bien avons-nous là, notre héros restant dans une pénombre discrète, le récit vivant de ces temps agités, tant à Lausanne qu'à Berne, tiré de sources nombreuses, généralement classiques.

Lausanne *G. A. Chevallaz*

WERNER BAUMANN, *Der Güterverkehr über den St. Gotthardpaß vor Eröffnung der Gotthardbahn*, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jahrhundert. «Wirtschaft, Gesellschaft, Staat», Bd. 10, Europa-Verlag, Zürich 1954. 209 S.

Erstmals erfahren in der Dissertation von Werner Baumann Organisation, Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung des Güterverkehrs über den Gotthard im 18. und im frühen 19. Jh. eine sorgfältige Behandlung, eine in Anbetracht der schwierigen Quellenlage besonders verdienstvolle Arbeit. Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen der Kampf der 1820er bis 1840er Jahre gegen den drohenden Niedergang des Passes als Handelsstraße, die in diesem Zusammenhang ergriffenen Maßnahmen (Übergang zum freien Wettbewerb, Bau der ersten fahrbaren Straße usw.) und ihre Auswirkungen. Auffallend ist dabei besonders die aktive Rolle der Städte Basel und Luzern, während die Paßkantone selbst sich nur mühsam zur Preisgabe alter Einrichtungen entschließen konnten, wobei finanzielle Überlegungen im Vordergrund standen; denn der Gotthard war für sie die wichtigste Einnahmequelle (20 bis 40% der Staatseinnahmen im Tessin, 50—60% in Uri), vor allem zur Zeit des Saumweges, dessen Instandhaltung, entgegen der Behauptung Schultes, nur geringe Mittel beanspruchte.

Wohl methodisch wie sachlich am aufschlußreichsten sind die mit reichem Zahlenmaterial untermauerten Angaben Baumanns über die mengenmäßige

Entwicklung des Warenverkehrs und über den Anteil der einzelnen Produkte daran. Nach Schulte soll im «Mittelalter» das jährliche Transportvolumen etwa 25000 Zentner betragen haben. Nach den Zollbüchern von Urseren, die der Verfasser anführt, waren es um 1720 schon 44000 Zentner. Während des ganzen 18. Jh. nahm der Verkehr weiterhin zu — entsprechend der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung Westeuropas und nicht zuletzt der schweizerischen Eidgenossenschaft, die in dieser Periode zum industriereichsten Lande Europas wurde, ein Umstand, der unbedingt erwähnt werden muß, will man die Geschichte des Gotthards im 18. Jh. verstehen. Nach einem Maximum von 93000 Zentnern am Ende des Jahrhunderts fiel aber der Verkehr in den Jahren 1802—1810 auf etwa 66000 Zentner zurück. Die Kontinentalsperre und die zugunsten Frankreichs erzwungene Absperrung der europäischen Staaten gegeneinander hat also, wie schon öfters vermutet und zum Teil nachgewiesen, den Handel wohl gelähmt, aber niemals völlig erdrückt. Viel nachteiliger für den Gotthard als die napoleonische Wirtschaftspolitik wirkte sich der zu Beginn des 19. Jh. einsetzende Protektionismus verschiedener Nachbarstaaten aus, vor allem aber die Konkurrenz der anderen Alpenpässe. Erst die Reformen der 1830er Jahre führten zu einer Wiederbelebung des Verkehrs, der um die Jahrhundertmitte wieder den Stand von 1790 erreichte, also etwa 4700 Tonnen, eine, absolut gesehen, immer noch bescheidene Zahl, wenn man bedenkt, daß die Bahn 1889 mehr als das Hundertfache an Waren über den Gotthard beförderte.

In der Zusammensetzung des Transportgutes ist seit dem 14. und 15. Jh. eine wesentliche Umschichtung festzustellen zufolge der Verlagerung der Handelswege im 16. und 17. Jh. Trotz mangelnden Zahlenangaben bei Schulte ist doch anzunehmen, daß der Gotthard damals im eigentlichen *Transit*handel von Italien nach Frankreich, Deutschland, Flandern, ja nach England eine wichtige Rolle spielte. Im 18. Jh. hingegen war der Transit fast bedeutungslos und das, obwohl das Transportvolumen seit dem 15. Jh. erheblich zunahm, eine Tatsache, die der Verfasser kaum hervorhebt, die aber ein deutliches Indiz ist für den Aufschwung der schweizerischen Wirtschaft. Rohstoffe für die aufstrebende Textilindustrie, Reis, Wein und Branntwein beherrschten den Süd-Nordverkehr, wobei nur Rohseide in geringen Mengen die Eidgenossenschaft über Basel wieder verlassen zu haben scheint. Textilerzeugnisse und Käse hatten den Hauptanteil am Nord-Südverkehr. Während Marty (Die Viehwirtschaft der Urschweiz und Luzerns ...) für das 18. Jh. als Hauptausfuhrgüter der Innerschweiz nur Zuchtvieh und Seidenwaren erwähnt, wird durch die Arbeit Baumanns die zentrale Bedeutung des Käses als Exportartikel eindeutig nachgewiesen, und das schon für den Anfang des Jahrhunderts. Vor allem die Landwirtschaft von Urseren und von Uri war damals und wohl auch früher vornehmlich auf die Käseerzeugung ausgerichtet, aber auch die übrige Innerschweiz war an diesem Geschäft beteiligt («Spalenkäse»), und dies ganz besonders *vor* 1790, also früher als Marty und Gutzwiller (Die Milchverarbeitung in der Schweiz ...) annehmen. Der Anteil

der Käseausfuhr am Gesamtverkehr betrug nie weniger als 20%, in den 1790er Jahren, und dann wieder 1835—1837 gegen die 50%.

Nur teilweise zu befriedigen vermögen die Ausführungen Baumanns über die Veränderungen im Transportvolumen und über die Verschiebungen in der Zusammensetzung der gesäumten Güter im Laufe der Zeit, weil der Verfasser die *Preis*entwicklung kaum berücksichtigt, wobei sich der Rezensent über die damit verbundenen Schwierigkeiten im klaren ist.

Auch im Zusammenhang mit dem «Welschlandhandel», der Ausfuhr innerschweizerischen Zuchtviehs nach Italien, weiß der Verfasser Neues zu berichten. Hatte Marty noch 1951 erklärt, es gebe keine Angaben über die Zahl des Viehs, das die Zollstätten passierte, so vermittelt uns Baumann anhand der Abrechnungen des Zolles von Urseren eine gute Übersicht über die Geschichte des Viehhandels nach Italien von 1700 an. Auch der Anteil der einzelnen Orte an diesem Geschäft wird statistisch belegt, wobei vor allem die schwache Beteiligung Uris auffällt. Von 1700 bis 1790 nahm die Viehausfuhr stark zu, erlitt zur Zeit der Koalitionskriege einen Rückschlag, um dann bis 1840 weiter anzusteigen, so daß sie sich gegenüber 1720 mehr als verdoppelte, obwohl zu Ende des 18. Jh. Glarus als Lieferant ausfiel.

Sowohl Marty wie Hösli (Glarner Land- und Alpwirtschaft ...) erklären, daß der Viehhandel starken Schwankungen unterworfen war. Nach den bei Baumann angegebenen Statistiken scheinen sich aber die Schwankungen *mengenmäßig* in recht engen Grenzen gehalten zu haben (unelastisches Angebot), so daß sie wohl nur in den *Preisen* auf den ennetbirgischen Märkten zum Ausdruck kamen, wofür noch andere Indizien sprechen (Kampf der Behörden gegen den «deutschen Küheführet»), was näher untersucht werden müßte.

Es ist zu hoffen, daß in absehbarer Zeit auch andere Alpenpässe so zuverlässige Darsteller finden. Erst dann wird es möglich sein, ihre Bedeutung für den europäischen Handel im Laufe der Jahrhunderte zu würdigen. Erst dann wird aber auch der revolutionäre Charakter der Alpenbahngründungen ins richtige Licht gerückt werden.

Arbon *A. Dubois*

MAX JUFER, *Das Siebnerkonkordat von 1832*. Diss. phil. Bern. Verlag Dr. J. Weiß, Affoltern a. A. 1953. 280 S.

MARKUS GRÖBER, *Zürich und der Versuch einer Bundesreform 1831—1833*. Zürcher Beiträge zur Geschichtswissenschaft, Bd. 20. Verlag Dr. J. Weiß, Affoltern a. A. 1954. 261 S.

Die Auseinandersetzung der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts rief bekanntlich Leidenschaften wach, die noch lange nach dem Sieg der Liberalen die Diskussion beherrschten. Erst in neuerer Zeit, da die damaligen liberalen Postulate zur Selbstverständlichkeit geworden und die Gegensätze weit-