Zeitschrift: Der Geschichtsfreund : Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz

Herausgeber: Historischer Verein Zentralschweiz

Band: 163 (2010)

Artikel: Die Gestaltungskraft der Wasserwege

Autor: Merki, Christoph Maria

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-513926

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Gestaltungskraft der Wasserwege

Über die Innerschweiz als historisch gewachsene Verkehrslandschaft

Christoph Maria Merki

Über die Bedeutung des Verkehrs in Geschichte und Gegenwart 13
Die Gestaltungskraft der Wasserwege 15
Die Innerschweiz im Aufschwung: Dank des Verkehrs? 16
Die Innerschweiz im Niedergang: Trotz des Verkehrs? 18
Mögliche Gründe für das Zurückbleiben 21
Das Resümee: Erholung statt Arbeit? 24
Literaturverzeichnis 25

Die «Innerschweiz» verdankt ihre Existenz dem Wasser. Das Wasser steht nämlich in einem mindestens zweifachen Sinn am Ursprung der Innerschweiz: einerseits geografisch, andererseits historisch. Als geografische Landschaft entstand die Innerschweiz durch die morphogenetische Kraft des Wassers. Es war Wasser in der Form von Gletschern, Lawinen, Bächen, Flüssen und Seen, das in Hunderttausenden von Jahren jene Landschaft entstehen liess, die wir heute als «Innerschweiz» kennen. Aber nicht nur als geografischer Raum, sondern auch als historisch gewachsene Verkehrslandschaft wäre die Innerschweiz ohne die Prägekraft des Wassers undenkbar. In diesem Zusammenhang war es vor allem die Gestaltungskraft der Wasserwege, die es zu beachten gilt. Die Wasserwege machten aus dem geografischen Raum eine Verkehrslandschaft. Diese verwandelte sich parallel dazu in einen sich als Einheit verstehenden Wirtschafts- und Kulturraum. Der Raum der Inner- oder Zentralschweiz erlebte seit dem hohen Mittelalter einen Aufschwung, und zwar auch oder vor allem dank des Transitverkehrs zwischen dem nördlichen und dem südlichen Europa. Spätestens seit dem 19. Jahrhundert befindet sich dieser Raum, verglichen mit anderen Regionen nördlich der Alpen, in einem relativen Niedergang. Dies gilt auch und vor allem für sein Zentrum, für die Stadt Luzern. Einer der wichtigsten Gründe für den Niedergang der Zentralschweiz war der Bedeutungsverlust der Wasserwege im Zuge der Industrialisierung. Wasserwege sind seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eher Verkehrshindernisse und nicht – wie in der vormodernen Zeit – Verkehrswege. Luzern profitierte zwar vom Bau der Eisenbahnen, aber sehr viel weniger als etwa Basel, Zürich oder Innsbruck. Auch der Bau der Autobahnnetze hat der Stadt Luzern insgesamt wohl eher geschadet als genutzt: Die Autobahn kommt heute vor allem dem überregionalen Güterverkehr, deutschen Italienreisenden oder den Nidwaldner Pendlern zugute, weniger der Stadt Luzern oder der Wirtschaft des Kantons Luzern. Bevor die These von dem relativen Niedergang der Innerschweiz[1] genauer ausgeführt werden soll, seien einige Überlegungen zur allgemeinen Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte vorausgeschickt.

Über die Bedeutung des Verkehrs in Geschichte und Gegenwart

Verkehr, Bewegung, Reisen und Mobilität sind viel mehr als nur die Überwindung von Distanz. Eine arbeitsteilige Wirtschaft wäre ohne Verkehr unmöglich. Räumlicher Austausch ist eine unerlässliche Vorbedingung für den Zusammenhalt von Gesellschaften. Dies erklärt das Interesse der Politik am Verkehrssektor, der sich meist in staatlicher Hand oder unter staatlicher Aufsicht

[1] Der Aufsatz folgt weitgehend dem Vortrag, der im Juni 2009 auf der verkehrsgeschichtlichen Tagung des Historischen Vereins Zentralschweiz gehalten worden ist. Der Autor ist sich bewusst, dass es sich um eine thesenartige Deutung der (Wirtschafts-)Geschichte der Zentralschweiz handelt, die mit sehr viel mehr empirischem Aufwand unterfüttert werden müsste, als dies an dieser Stelle möglich ist.

befindet. Man kann sogar noch weitergehen und feststellen: Ohne Verkehr gäbe es keine Kultur. Denn Kultur ist, um entstehen zu können, auf räumlichen Austausch angewiesen. Die französischen Chausseen des 18. Jahrhunderts brachten nicht nur die Soldaten des Königs bis in den hintersten Winkel des Königreichs, sondern auch die Pariser Mode, die französische Sprache und die Aufklärung. Gesellschaften, die sich auf sich selbst zurückziehen, die den Verkehr unter ihren Mitgliedern und zu den Nachbarn unterbinden oder behindern, bleiben stehen, sie entwickeln sich nicht. Kriege sind in erster Linie Kriegszüge, Völkerwanderungen zuerst und ganz wörtlich: Wanderungen. Die Immigration, beispielsweise in die USA des 19. Jahrhunderts, war primär eine Wanderung, sie war Verkehr. Gemessen an der hier nur kurz skizzierten Bedeutung des Verkehrs fristet die Verkehrs- und Technikgeschichte innerhalb der Geschichtswissenschaft allerdings ein Mauerblümchendasein. Sie wird, wenn überhaupt, nur als Teildisziplin der allgemeinen Geschichte wahrgenommen. Eigentlich müsste ihr der Status einer Basisdisziplin zukommen, weil sich die meisten Entwicklungen auf kulturellem oder politischem Gebiet ohne sie gar nicht erst verstehen lassen.[2]

Besonders wichtig waren Handel und Verkehr für die Modernisierung der Wirtschaft seit dem 18. Jahrhundert. Ohne Verkehr hätte es keine industrielle Revolution gegeben. Die Beschleunigung, Verstetigung und Verbilligung des Verkehrs, die schon vor der industriellen Revolution einsetzte, führte zu positiven Rückkoppelungen. Diese trugen entscheidend dazu bei, dass im Europa des frühen 19. Jahrhunderts ein sich selbst tragendes Wirtschaftswachstum zustande kam. Die Gesellschaft der Vormoderne war eine dörflich strukturierte Agrargesellschaft, die auf der Nutzung örtlich vorhandener Sonnenenergie wie Holz und Wasserkraft beruhte. Nicht nur, aber vor allem wegen der Modernisierung des Verkehrs wurde aus dieser Agrargesellschaft eine urbanisierte Industriegesellschaft, die vor allem fossile und von weit her gebrachte Energie ausbeutete, zuerst die Kohle, später dann das Erdöl.[3]

Verkehrssysteme bestehen aus Netzen, die den Verkehr an Knotenpunkten zusammenführen. Rund um die Knoten entstanden seit dem Mittelalter Städte. Diese übernahmen im Laufe der Zeit immer mehr zentralörtliche Aufgaben und entwickelten sich seit dem 19. Jahrhundert zu Grossstädten. Noch im 18. Jahrhundert waren die meisten Europäer Dorfbewohner, heute ist Europa ein Kontinent der Städte, ein urbanisierter Kontinent. Neben der Urbanisierung beschleunigte der Verkehr einen weiteren wichtigen Prozess der Moderne: den der Globalisierung. Erst der moderne Verkehr ermöglichte und förderte die weltweite Integration von Märkten, eben: die Globalisierung.

[2] Einen Überblick über die Verkehrsgeschichte bietet: Merki, Verkehrsgeschichte.

[3] Vgl. zu dieser weltgeschichtlich bedeutenden Transformation: Sieferle et al., Das Ende.

Das Vorankommen auf dem Land war in vorindustrieller Zeit prinzipiell mühsamer als der Weg über das Wasser. Aus diesem Grund waren grössere Staaten oder Reiche in vorindustrieller Zeit fast nur auf dem Wasserweg zusammenzuhalten, zumindest über längere Zeit. Die Lebensader des alten Ägyptens war ein Verkehrsweg: der Nil. Die grösste Kolonialmacht, welche die Erde bis jetzt gesehen hat, war das britische Imperium. Im Jahr 1921 gehörte etwa ein Viertel der von Land bedeckten Erdoberfläche zum britischen Empire. Dieses wurde von einer kleinen Insel aus gesteuert, die ihre Kolonien auf dem Wasserweg erreichte.

Auch im Binnenverkehr der Kontinente war der Wassertransport wichtig. Deswegen hatte die Zurzacher Messe im Spätmittelalter einen für die damalige Zeit grossen Einzugsbereich – zu ihm gehörten nicht nur das schweizerische Mittelland, sondern auch weite Teile des heutigen Süddeutschlands. Schwere Massengüter wie Holz oder Steine über das Land zu transportieren, verbot sich damals von alleine. Nur besonders wertvolle, seltene oder leichte Güter gingen auch über weite Strecken landwärts.

Wo man auf den natürlichen Wasserstrassen nicht mehr weiterkam, versuchte man es seit dem Mittelalter mit der Errichtung von Kanälen, die mit der Zeit technisch immer anspruchsvoller wurden. Damit konnte man die Tragfähigkeit der Wasserstrassen verbessern. Das Netz wurde nach und nach dichter. Das britische Wasserstrassennetz aus Flüssen und Kanälen erstreckte sich im Jahre 1750 über 1400 Meilen. Bis 1830 war es auf 4000 Meilen gewachsen und zählte 20 000 Schleusen. Bevor die Dampfmaschine im 19. Jahrhundert die Schifffahrt vom Wind und von der Strömung unabhängig machte, zog man Boote und Schiffe flussaufwärts oder entlang der Kanäle auf sogenannten Treidelpfaden mit Pferde- oder Menschenkraft.

Der Transport auf dem Wasser war deshalb so effizient, weil der Reibungswiderstand des Wassers äusserst gering ist – über Wasser kann man gleiten, über Land nicht. Zur Veranschaulichung: Je nach dem Weg, den man ihm für seine Arbeit zur Verfügung stellt, kann etwa ein einzelnes Pferd einige Hundert Kilogramm oder einige Dutzend Tonnen tragen beziehungsweise schleppen:

Trag- beziehungsweise Zugfähigkeit eines Pferdes:[4]

Auf dem eigenen Rücken: etwa hundert Kilogramm
Auf einer Kiesstrasse: etwa zwei Tonnen
Auf Schienen: etwa acht Tonnen
Auf einem Fluss (gegen die Strömung): 30 Tonnen
Auf einem (strömungslosen) Kanal: 50 Tonnen

4 Zahlen aus: Crompton, The Role, S. 13.

Der Wassertransport war also im Vergleich mit dem Landtransport sehr viel praktischer und günstiger. Im 18. Jahrhundert rechnete man etwa mit folgenden Relationen: Gegenüber dem Seeweg betrugen die Kosten auf einem Kanal das Dreifache, mit einem Fuhrwerk das Neunfache und auf Lasttieren sogar das 27-Fache. Erst die Eisenbahn hat im 19. Jahrhundert diese Kostenrelationen grundlegend geändert und den Landweg gegenüber dem Wasserweg konkurrenzfähig gemacht.

Das ist – kurz gefasst – der welt- und verkehrsgeschichtliche Hintergrund, vor dem unsere Regional- oder Lokalgeschichte stattfand. Damit wären wir also zurück bei unserem Untersuchungsgegenstand, bei der historischen Verkehrslandschaft Innerschweiz.

Die Innerschweiz im Aufschwung: dank des Verkehrs?

Eine Geschichte der Zentralschweiz muss – und zwar nicht nur in verkehrshistorischer, sondern auch in allgemein-geschichtlicher Hinsicht – mit den Wasserwegen beginnen: mit dem Tessin, dem Gotthard, der Reuss, dem Vierwaldstätter-, dem Zuger- und dem Sempachersee. Die Zentralschweiz befand sich bis ins hohe Mittelalter nicht im Zentrum der Schweiz, sondern in einer geopolitischen Randlage: Im Jahr 732 wurde der Abt des Klosters Reichenau vom alemannischen Herzog Theobald ins völlig abgelegene, um nicht zu sagen gottverlassene Uri verbannt.[5] Der Gotthardpass besass damals höchstens eine lokale Bedeutung. Erst die Öffnung der Schöllenenschlucht um 1200 machte aus dem Gotthard einen Pass mit zuerst regionaler und dann zunehmend überregionaler Anziehungskraft.[6]

Zweifellos beflügelte der zunehmende Gotthardverkehr um 1300 auch den Abschluss von Landfriedensverträgen zwischen den an dieser Strecke gelegenen Orten. Insofern stand an der Wiege der Schweiz – um es mythologisch auszudrücken – nicht nur Wilhelm Tell, sondern auch und vor allem der Transitverkehr.[7] Der Gotthard war zwar im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit ein wichtiger Pass. Er war aber keine Transitroute von hervorragender, ja kontinentaler Bedeutung. Nach den Untersuchungen von Fritz Glauser wurden um 1500 pro Jahr und im Ferntransport lediglich 170 Tonnen Waren über den Gotthard getragen. Über den Brenner gingen damals rund 4500 Tonnen.[8] Umgerechnet heisst dies: fünf heutige Lastwagen pro Jahr über den Gotthard, aber 134 Lastwagen über den Brenner. Das ist ein gewaltiger Unterschied, den die schweizerische Geschichtsschreibung und die durch sie geförderte Mythisierung des Gotthards lange Zeit nicht zur Kenntnis nahm.

5 Bundesamt für Strassen, Uri, S. 10.

6 Iten, Adieu, S. 35/36.

7 Im Übrigen sei, was die sogenannte Gründung der Eidgenossenschaft um 1300 angeht, verwiesen auf: Sablonier, Gründungszeit.

8 Glauser, Gotthardtransit, S. 195 und 241.

Man darf die Bedeutung des Gotthards aber auch nicht unterschätzen. Er prägte die Ökonomie und zum Teil auch die Politik der an dieser Route gelegenen Orte. Das Wachstum der Stadt Luzern um 1400 hing nicht nur mit der Entstehung eines eigenständigen, sich von Habsburg lösenden Gemeinwesens zusammen.[9] Es hatte auch mit dem Verkehr zu tun und mit der Rolle als Verkehrsdrehscheibe, zu der sich Luzern entwickelte. Einerseits wurde Luzern zu einem regionalen Zentrum, wo Ackerbauprodukte aus dem Mittelland gegen Viehprodukte aus dem Alpenraum getauscht wurden. Andererseits entwickelte sich die Stadt zu einem überregionalen Umschlagplatz, wo sich Geschäftsleute aus der Lombardei und aus Basel niederliessen und wo man die Waren von den Nauen, die auf dem See fuhren, auf kleinere Flussschiffe oder auf Fuhrwerke umlud. Auch die eidgenössische Tagsatzung traf sich im 15. Jahrhundert oft in Luzern, also im geografischen Zentrum der entstehenden Schweiz.

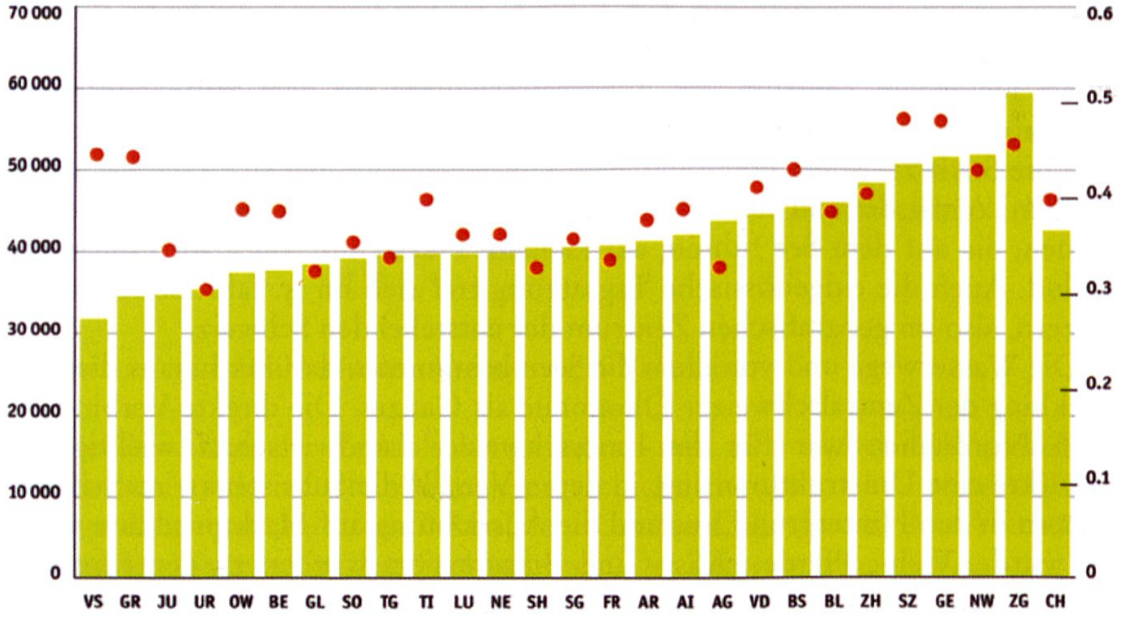
Die Wasserwege und vor allem die Seen bestimmten darüber hinaus die Entwicklung der Zentralschweizer Ökonomie als Ganzes. Die direkte Verbindung nach Norditalien war für die Innerschweizer Landwirtschaft wichtig. Sie bewirkte eine Umstrukturierung, in deren Verlauf die Subsistenzwirtschaft der Bauern in den Hintergrund trat und die Ausrichtung auf Marktprodukte wichtig wurde. Vieh-, Pferde-, Käse- und Butterexport wurden zu den zentralen Grundlagen der lokalen Ökonomie. Auch die Reisläuferei war weitgehend ein Verkehrsunternehmen. Sie hiess ja nicht zufällig Reis-Läuferei. In dem Begriff stecken sowohl die Reise als auch das Laufen. Die Reisläuferei erlaubte, unzimperlich formuliert, die gewinnbringende Ausfuhr überschüssiger Esser und sie machte die lokale Elite in Schwyz, Altdorf, Stans oder Luzern wohlhabend. Noch heute lassen sich in diesen Orten die Häuser bewundern, die reich gewordene Soldunternehmer errichteten.

Ob und in welcher Form es in der Vormoderne eine Zentralschweiz als Ganzes gab, darüber liesse sich lange diskutieren. Die fünf Orte waren durch die Wasserwege verbunden und sie bildeten den territorial-geografischen Kern der Eidgenossenschaft. In der Reformation blieben die fünf Orte beim katholischen Glauben. Diese Haltung verlieh der Innerschweiz den Charakter eines geschlossenen Blocks, und zu dessen «Vorort» wurde Luzern. Im Übrigen aber gab es viel Konkurrenz: die Zentralschweiz litt unter dem Gegensatz zwischen Städte- und Länderorten; auf dem Vierwaldstättersee lagen sich die Urner und die Luzerner Schiffsleute immer wieder in den Haaren;[10] jedes Dorf wollte vom Transit profitieren: mit Zöllen und mit hohen Säumergebühren, ja mit einer angeblichen Selbstständigkeit wie die Republik Gersau. Wie stark diese Innerschweizer Konkurrenz verhinderte, dass der Gotthard mit dem Brenner oder mit den Bündner Pässen gleichziehen konnte – das sei als Frage einfach mal in den Raum gestellt.

9 Dubler, Geschichte, S. 36.

10 Noch im 19. Jahrhundert verzögerte die Konkurrenz zwischen Luzern und Uri die Modernisierung des Schiffsverkehrs (vgl. Hofer, Schiffahrt, S. 25 ff.).

Höhe und Verteilung der Einkommen auf Kantonsebene 2003



Mittleres Einkommen in Fr. (linke Skala) ● Gini-Koeffizient (rechte Skala)

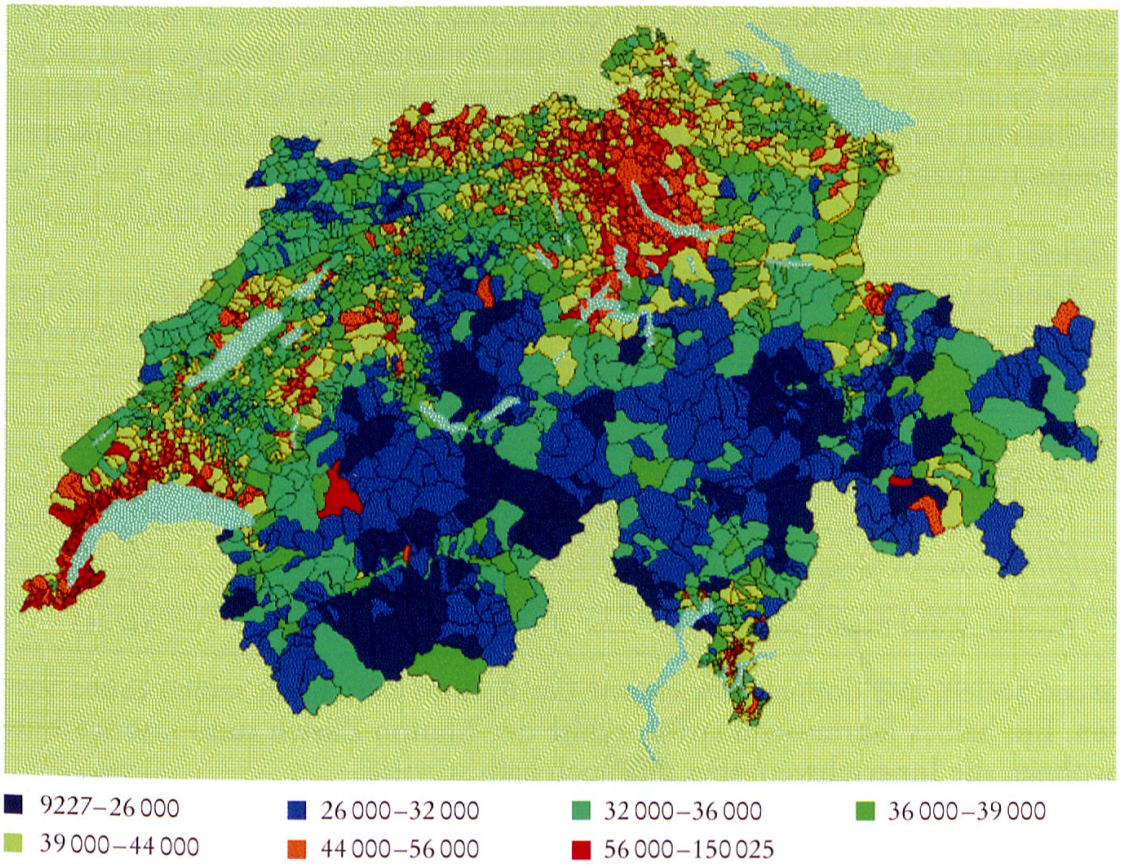
Vor diesem hier nur kurz skizzierten Hintergrund ist der relative Niedergang der Innerschweiz in den beiden letzten Jahrhunderten zu sehen. Diese Entwicklung ist die Konsequenz einer holprigen und zum Teil misslungenen Modernisierung, vor allem aber auch die Folge davon, dass die Stadt Luzern sich nicht zu einem hochproduktiven, attraktiven Zentrum entwickelte. Zunächst einmal: Die Innerschweiz ist heute nicht arm, wenn man die Höhe der durchschnittlichen Einkommen auf Kantonsebene anschaut.[11]

An der Spitze der Tabelle liegen mit Zug, Nidwalden und Schwyz gleich drei Innerschweizer Kantone. Luzern, Obwalden und Uri sind hingegen im hinteren Tabellenteil anzutreffen. Offensichtlich zerfällt die Innerschweiz heute in ärmere und wohlhabende Gebiete. Noch deutlicher wird dies, wenn man die Einkommensverteilung auf Gemeindeebene anschaut.[12]

[11] Aus: Die Volkswirtschaft (http://www.dievolkswirtschaft.ch/editions/200712/Jeitziner.html, 5. März 2010). Der Gini-Koeffizient misst die Verteilung der Einkommen. Je höher der Koeffizient ist, desto ungleicher ist die Verteilung und umgekehrt. Die grössten Einkommensungleichheiten weisen die einkommensstärksten und die einkommensschwächsten Kantone aus, also zum Beispiel Schwyz (0,48) und Graubünden (0,44).

[12] Aus: Die Volkswirtschaft (http://www.dievolkswirtschaft.ch/editions/200712/Jeitziner.html, 5. März 2010).

Höhe und Verteilung der Einkommen auf Kantonsebene 2003



Auf dieser Karte sieht man auch den Grund für die Prosperität von Zug und Schwyz: Zug und Schwyz (und zwar namentlich Ausserschwyz) sind heute gewissermassen die Verlängerung der Zürcher Goldküste, sie sind Zürcher Vororte und gehören wirtschaftlich in den Einzugsbereich des Finanzplatzes Zürich, aber kaum zur Innerschweiz. Nidwalden wiederum ist der breite Speckgürtel Luzerns, wo man schön wohnt und steuerbegünstigt seinen Lebensabend verbringt. Arbeiten tut man, wenn überhaupt, eher in Luzern oder ebenfalls in Zürich. Hält man sich diese Karte vor Augen, dann fragt man sich, ob die Innerschweiz als integrierter Raum – so wie sie bis etwa 1950 bestand – überhaupt noch existiert.[13]

Langfristige Statistiken über die Wirtschaftsentwicklung der Schweiz, die vor 1850 zurückreichen, fehlen. Ein möglicher Ersatz dafür sind Bevölkerungszahlen: Sie sind ein gutes Mass für die Tragfähigkeit und die Produktivität einer Region. Dies gilt allerdings wiederum nur bis etwa 1950. Moderne Verkehrsmittel sorgen heute dafür, dass die Schollenverbundenheit nachlässt, dass Gemeinde-, Kantons- und Staatsgrenzen an Bedeutung verlieren, dass Wohn- und Arbeitsplatz

[13] Statt sich selbst zu einem Zentrum zu entwickeln, ist es mittlerweile die offizielle Strategie des Kantons Luzern, einen möglichst guten Anschluss an die «Metropolitanräume» Basel und Zürich zu erhalten.

meistens auseinanderfallen oder dass man diese im Laufe eines Lebens häufig wechselt: Die Ausbildung findet in London statt, wohnen tut man in Hergiswil, arbeiten in Zug, Ostern verbringt man im Ferienhaus in Brissago und in die Oper geht man in Zürich. Früher war das anders, der Kanton blieb in der Regel Heimat bis zum Tod und die Kreise, die man im Laufe seines Lebens zog, waren ausgesprochen eng.

Tabelle 1[14]

Tabelle 1 gibt Auskunft über die langfristige Bevölkerungsentwicklung einiger Kantone beziehungsweise der Innerschweiz als Ganzes. Diese zählte um 1500

Langfristige Bevölkerungsentwicklung einiger Kantone				
Jahr	1500	1798	1900	2000
Innerschweiz	86 000	168 762	275 027	683 699
Luzern	20 000	91 124	146 519	350 504
Zürich	40 000	179 801	431 036	1 247 906
Genf	16 000	29 000	132 609	413 673
Basel Stadt und Basel Land	16 000	46 090	188 490	447 453

86 000 Seelen, also doppelt so viele wie der Kanton Zürich mit seinen 40 000 Seelen. Ein halbes Jahrtausend später zählte der Kanton Zürich rund 1 250 000 Einwohner, die Innerschweiz aber nur noch halb so viele.

Tabelle 2[15]

Bevölkerungsentwicklung: Jährliche Wachstumsraten			
Abschnitt	1500/1798	1798/1900	1900/2000
Innerschweiz	0.23%	0.48%	0.91%
Luzern	0.51%	0.47%	0.88%
Zürich	0.51%	0.86%	1.07%
Genf	0.20%	1.50%	1.14%
Basel Stadt und Basel Land	0.36%	1.39%	0.87%

Rechnet man die absoluten Zahlen in jährliche Wachstumsraten um (Tabelle 2), so sieht man, dass die Innerschweiz schon in der Frühen Neuzeit in Rückstand geriet, dass sich dieser Rückstand im 19. Jahrhundert aber stark vergrösserte. Besonders massiv war das Zurückfallen des Kantons Luzern. Er war in der Frühen Neuzeit noch gleich wachstumsstark gewesen wie der Kanton Zürich.

Was sind die Gründe für das Zurückbleiben der Innerschweiz, und zwar vor allem im 19. Jahrhundert? Dazu nun zum Schluss einige Überlegungen.

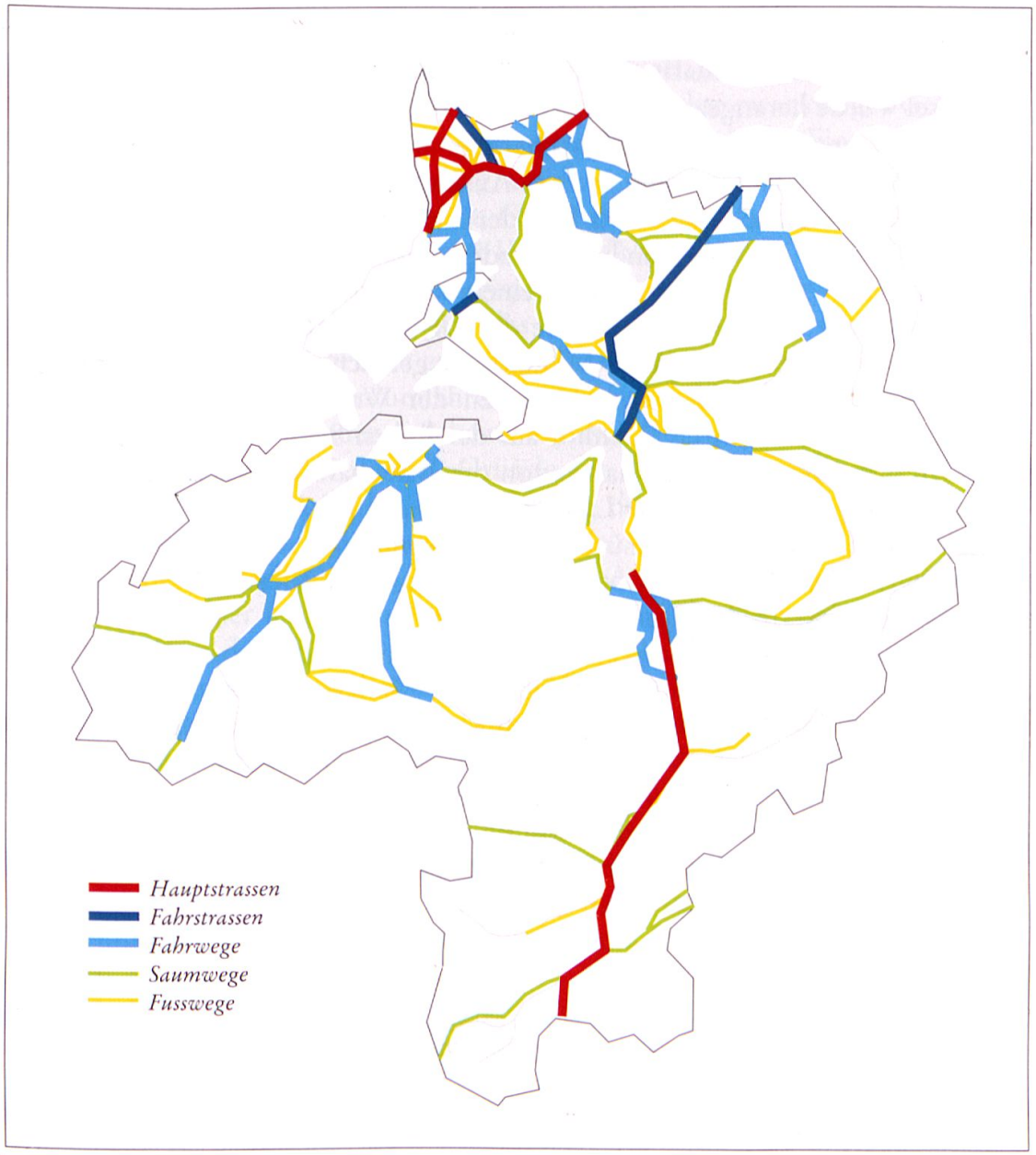
[14] Zahlen zu 1500: Bickel, Bevölkerungsgeschichte, S. 49. Zahlen zu 1798: Bundesamt für Statistik, Bevölkerung, S. 45. Zahlen zu 1900 und 2000: http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01/22/-lexi.Document.20547.xls. Innerschweiz insgesamt ab 1798: Glauser, Fritz, Innerschweiz, in: www.hls.ch.

[15] Eigene Berechnungen aus Tabelle 1.

Mögliche Gründe für das Zurückbleiben

Beginnen wir mit der Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte. Die Ausgangslage der Innerschweiz war an und für sich nicht allzu schlecht: Sie lag an einer Transitachse, die sogar internationale Bedeutung hatte. Es waren die Wasserwege entlang der Reuss, welche die Wirtschaftsstruktur, über die reine Subsistenzwirtschaft der lokalen Agrarökonomie hinaus, prägten.

Strassennetz des Kantons Waldstätten 1801[16]



[16] Aus: Hoppe, Strassen- und Wegnetz S. 224.

Die Karte, welche den Zustand des Wegnetzes im Jahr 1801 in dem damals bestehenden, kurzlebigen Kanton Waldstätten zeigt, illustriert dies deutlich: Die Waren wurden in Flüelen und in Luzern auf das Schiff verladen; entlang des Vierwaldstätter- und des Zugersees gab es nur Saum- und Fusswege. Sowohl der Personen- als auch und vor allem der Güterverkehr fanden fast vollständig auf dem Wasser statt.

Die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur kam in der Innerschweiz eher schleppend in Gang. Besonders deutlich ist dies beim Gotthard. Der Brenner erhielt schon 1777 eine Fahrstrasse. Die erste fahrbare Passstrasse auf «schweizerischem» Boden entstand bekanntlich 1805 über den Simplon. Der Anstoss für den Bau einer Fahrstrasse über den Gotthard ging vom jungen Kanton Tessin aus, der ebenfalls im Jahr 1805 mit ihrem Bau begann.[17] Auf Urner Seite wurde die Strasse aber erst 25 Jahre später fertiggestellt, also erst im Jahr 1830. Das Geld für den Bau der Strasse beschaffte man mittels Anleihen. Auch Kapital aus Luzern und Basel wurde herangezogen.

Die Wasserwege, die dem Transitverkehr während Jahrhunderten gedient hatten, wurden im 19. Jahrhundert zum Auslaufmodell. Lediglich für den Tourismus blieben sie auch nach dem Bau der Eisenbahnen wichtig. Die Umlagerung vom Wasser- auf den Landweg kündigte sich in der Innerschweiz 1828 an, als entlang des rechten Zugerseeufers eine erste fahrbare Strasse entstand.[18] Im Jahr 1865 konnte auf der rechten Seite des Urnersees die Axenstrasse eröffnet werden, für die sich vor allem das Militär stark gemacht hatte. Die Stadt Luzern, die während Jahrhunderten vom Umladen der Waren am Seeende profitiert hatte, baute noch 1859 ihren Bahnhof auf der linken Seite der Luzerner Bucht, weil man weiterhin an das Umladen von der Eisenbahn auf das Schiff glaubte. Gut zwei Jahrzehnte später war Luzern endgültig abgehängt: Der Eisenbahngüterverkehr lief von Basel und Zürich herkommend über Arth-Goldau und entlang des Urner Sees Richtung Gotthard. Luzern und der Vierwaldstättersee wurden fortan gewissermassen links liegengelassen.[19]

Vom Bau der Eisenbahnen profitierten in erster Linie die grossen Zielorte, die jetzt noch grösser wurden: Basel, Zürich und Mailand. Sie wuchsen zu Clustern[20] heran, die sich im Laufe der Zeit auf bestimmte Branchen spezialisierten: Basel zuerst auf die Textil-, dann auf die Chemie- und die Pharmaindustrie, Zürich auf die Maschinen- und die Finanzindustrie. Im Urner Reusstal hinten entstand zwar ein Eisenbahnerdorf wie Erstfeld. Doch mehr als einige Hundert Arbeitsplätze wurden dadurch nicht geschaffen. Die wirklich attraktiven und

17 Zurfluh, Steinige Pfade, S. 20.

18 Horat, Bauen, S. 105.

19 Dubler, Geschichte, S. 278.

20 Wie industrielle Ballungsräume oder «Cluster» entstehen und vergehen, interessiert verschiedene Wissenschaften, namentlich die evolutorische Ökonomik und die Wirtschaftsgeografie. Grossen Einfluss erlangte etwa die Untersuchung von Micheael E. Porter über «the competitive advantage of nations» (Porter, Wettbewerbsvorteile). Porter entwickelte darin die Standorttheorien des deutschen Ökonomen Alfred Weber weiter. Um «Cluster» handelt es sich – wie erwähnt und beispielsweise – bei der Finanzindustrie in Zürich oder bei der Pharmaindustrie in Basel. Oft übersehen wird ein weiteres Cluster, das sich im Kanton Aargau, namentlich in der Gegend um Baden, entwickelt hat und das von Elektro- und Stromkonzernen gebildet wird.

langfristig bedeutenden Arbeitsplätze gab es in den Zielorten und in den Zentren, namentlich in Zürich, wo sich Industrien bildeten und wo der Finanzplatz in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sein Gründungsfieber erlebte. Das Kapital, welches das Zürcher Bürgertum in den Ausbau der Eisenbahnnetze gesteckt hatte, floss hundertfach verzinst nach Zürich zurück, es zog weiteres Kapital an, liess Banken, Versicherungen und die Börse entstehen. Die Logistikbranche siedelte sich kaum in Erstfeld an, wirklich bedeutend wurde sie vielmehr im für die damalige Zeit weit entfernten Basel. Die Grenzstadt im Dreiländereck konnte von ihrer Rolle als Tor zur Schweiz profitieren. Der Basistunnel durch den Gotthard wird diese Entwicklung im Übrigen noch verstärken: Es steht zu erwarten, dass Erstfeld dann wohl endgültig das Nachsehen haben wird.

Und Luzern? Die Stadt schaffte es nicht, ihre im Laufe des 19. Jahrhunderts verloren gegangene Rolle als Verkehrsknotenpunkt durch den Aufbau neuer, attraktiver Branchen zu kompensieren. Der Tourismus brachte zwar einiges Geld nach Luzern, aber er war auf die Dauer weniger ertragreich als die Finanzbranche in Zürich und weniger zukunftsträchtig als die Pharma- und Medizintechnik in Basel. Bern ist immerhin Bundesstadt; Genf hat die Uhren-, die Finanz- und die Politindustrie. Stichworte wären etwa: IKRK, UNO, Cern, WTO. Und die Stadt Luzern? In den Sinn kommen einem etwas Kultur und etwas Verwaltung: das Verkehrshaus, die SUVA, das KKL und das Eidgenössische Versicherungsgericht – hochklassige, aber nicht wirklich gute Einnahmequellen. Luzern wird im Übrigen nicht nur von der Eisenbahn umfahren, es wird auch überflogen. Die wichtigen Schweizer Flughäfen befinden sich heute in Basel, Genf und Zürich.

Natürlich gibt es viele weitere Gründe für den langfristigen und relativen Niedergang Luzerns sowie für die Auflösung der Innerschweiz als vergleichsweise prosperierender Block beziehungsweise Wirtschaftsraum. Da ich diese Gründe in dem vorliegenden, thesenartigen Aufsatz nicht weiter ausführen kann, seien sie hier lediglich stichwortartig aufgezählt. Die beiden wichtigsten Exportbranchen der Vormoderne, die Viehwirtschaft und die Reisläuferei, hatten keine Zukunft. Die Viehwirtschaft wurde während der Industrialisierung an den Rand gedrängt. Grosse Unternehmen sind daraus nicht hervorgegangen: Eine Emmi ist im Vergleich mit einer Nestlé ein Zwerg. Der zweite Exportschlager, das Militärunternehmertum, erlitt im Europa der entstehenden Nationalstaaten seine definitive Niederlage.[21] Nicht zufällig hat man ihm im Luzern der Restaurationszeit ein Denkmal gesetzt: Thorvaldsens sterbender Löwe erinnert seit 1821 an den Heldenmut der Schweizer Gardisten gegen die französischen Revolutionäre. An Stelle dieser beiden wichtigen Exportbranchen trat, abgesehen vom Tourismus, nicht viel anderes.

Die Industrialisierung kam spät und zögerlich in Gang.[22] Wirklich attraktive und grosse Betriebe sind kaum entstanden. Erwähnen könnte man etwa den Aufzugbauer Schindler, vielleicht noch den Baustoffzulieferer Sika oder die Messerschmiede Victorinox. Die umsatzmässig grössten Unternehmen der

[21] Dubler, Geschichte, S. 305.
[22] Schnider, Fortschritt, S. 57.

Schweiz sitzen immerhin im Kanton Zug und können selbst mit Nestlé konkurrieren: die beiden Rohstoffhändler Glencore und Xstrata. Doch Zug ist eher eine Aussenstelle Zürichs als ein eigener, in die ganze Innerschweiz ausstrahlender Wachstumskern.

Das Luzerner Patriziat steckte sein Kapital bis ins 19. Jahrhundert lieber in so genannte Gülten (Pfandbriefe) statt in die Industrie. Der katholische Glauben war in einer sich säkularisierenden Welt, vor allem wenn er so reaktionär-ultramontan daherkam wie in der Innerschweiz des 18. und 19. Jahrhunderts, eine Hypothek.[23] Die Innerschweiz verlor sowohl im Zweiten Villmergerkrieg von 1712 als auch im Sonderbundskrieg von 1847 gegen die reformierten Städteorte. Sie büsste dadurch dauerhaft an politischem Einfluss ein. Die Jesuiten, die immerhin für Bildung, wenn auch nicht für Aufklärung hätten garantieren können, mussten nach dem Sonderbundskrieg abziehen. Eine Universität entstand in Luzern viel zu spät, nämlich erst vor einem Jahrzehnt. Die beiden eidgenössischen Hochschulen gingen als ETH im 19. Jahrhundert nach Zürich und als EPUL im 20. Jahrhundert nach Lausanne. Auch als Bundesstadt kam der Sonderbundsvorort Luzern nicht mehr in Frage, diese Rolle übernahm 1848 Bern.

Das Resümee: Erholung statt Arbeit?

Das Resümee lautet also: Luzern schaffte es nicht, im 19. Jahrhundert zu einem eigenen Wachstumscluster zu werden, das mit Zürich, Basel oder Genf hätte konkurrieren können. Luzern und der Vierwaldstättersee mögen zwar als Wohn- und Erholungsgegend attraktiv sein, nicht aber als Produktionsstandort. Die Innerschweiz ist insofern eher ein Modernisierungsverlierer. Allerdings lässt sich über Dinge wie «Wachstum», «Wohlstand», «Lebensqualität» und «Produktivität» trefflich streiten. Vielleicht bekommt die Innerschweiz künftig wieder stärker Oberwasser, und zwar deswegen, weil sie ihre Landschaft im letzten halben Jahrhundert nicht völlig zerstört hat. Wasser hatte früher einen hohen Verkehrswert. Heute besitzt es einen enormen Erholungswert.[24] Dieses Potenzial nutzen Gemeinden wie Luzern, Weggis, Hergiswil, Brunnen oder Walchwil. Arbeiten tut man in den Zentren, die Früchte seiner Arbeit geniessen am See.

Anschrift des Verfassers:
Prof. Dr. Christoph Maria Merki
Universität Bern
Historisches Institut
Unitobler
Länggassstrasse 49
3000 Bern 9

[23] Schnider, Fabrikindustrie, S. 176–177.

[24] Dazu: Schiedt, Binnenseen.

Literaturverzeichnis

Bickel, Bevölkerungsgeschichte
Bickel, Wilhelm, Bevölkerungsgeschichte und Bevölkerungsentwicklung der Schweiz seit dem Ausgang des Mittelalters, Zürich 1947.

Bundesamt für Statistik, Bevölkerung
Bundesamt für Statistik (Hg.), Die Bevölkerung der Schweiz um 1800, Bern 1988.

Bundesamt für Strassen, Uri
Bundesamt für Strassen (Hg.), Historische Verkehrswege im Kanton Uri, Bern 2007 (2. Auflage).

Crompton, The Role
Crompton, Gerald, The role of the canals in British industrialization, in: Kunz Andreas/Armstrong John (Hg.), Inland Navigation and Economic Development in Nineteenth-Century Europe, Mainz 1995, S. 13–31.

Dubler, Geschichte
Dubler, Anne-Marie, Geschichte der Luzerner Wirtschaft, Luzern 1983.

Glauser, Gotthardtransit
Glauser, Fritz, Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 18, 1968, S. 177–245.

Hofer, Schiffahrt
Hofer, Fritz, Die Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, Luzern 1931.

Hoppe, Strassen- und Wegnetz
Hoppe, Peter, Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten, in: Der Geschichtsfreund 158, 2005, S. 211–249.

Horat, Bauen
Horat, Heinz, Bauen am See. Architektur und Kunst an den Ufern der Zentralschweizer Seen, Luzern 2000.

Iten, Adieu
Iten, Karl, Adieu – Altes Uri. Aspekte des Wandels eines Kantons vom 19. ins 20. Jahrhundert, Zürich 1990.

Merki, Verkehrsgeschichte
Merki, Christoph Maria, Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart 2008.

Porter, Wettbewerbsvorteile
Porter, Michael E., Nationale Wettbewerbsvorteile. Erfolgreich konkurrieren auf dem Weltmarkt, Wien 1999 (engl. 1990).

Sablonier, Gründungszeit
Sablonier, Roger, Gründungszeit ohne Eidgenossen. Politik und Gesellschaft in der Innerschweiz um 1300, Baden 2008.

Schiedt, Binnenseen
Schiedt, Hans-Ulrich, Binnenseen als Verkehrsräume im Zeitraum zwischen dem 18. und dem 20. Jahrhundert, in: Egli Hans-Rudolf (Hg.), Seen als Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsräume (im Erscheinen)

Schnider, Fabrikindustrie
Schnider, Peter, Fabrikindustrie zwischen Landwirtschaft und Tourismus. Industrialisierung der Agglomeration Luzern zwischen 1850 und 1930, Luzern 1996 (Luzerner Historische Veröffentlichungen Bd. 31).

Schnider, Fortschritt
Schnider, Peter, Der Fortschritt kam gemächlich ins Land. Die Innerschweizer Wirtschaft im jungen Bundesstaat, in: Binnenkade Alexandra/Mattioli Aram (Hg.), Die Innerschweiz im frühen Bundesstaat (1848–1874). Gesellschaftsgeschichtliche Annäherungen, Zürich 1999.

Sieferle et al., Das Ende
Sieferle, Rolf Peter/Krausmann, Fridolin/Schandl, Heinz/Winiwarter, Verena, Das Ende der Fläche. Zum gesellschaftlichen Stoffwechsel der Industrialisierung, Köln/Weimar/Wien 2006.

Zurfluh, Steinige Pfade
Zurfluh, Kurt, Steinige Pfade, 160 Jahre Urner Wirtschaftsgeschichte, Altdorf 1990.