

Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
Band: 25 (2010)

Artikel: Frühneuzeitlicher Transitverkehr in den Alpen
Autor: Furter, Reto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871751>

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: 07.01.2026

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

Reto Furter

Frühneuzeitlicher Transitverkehr in den Alpen

Transitverkehr ist eines jener Themen, in denen die Alpen oft erwähnt werden, wenn es um Geschichte geht.¹ Die Namen der Pässe, die genannt werden, kennen wir noch heute; die Pässe selbst überqueren wir noch heute, wesentlich häufiger als je zuvor. Stets spielten Pässe eine prominente Rolle, wenn es um Berge ging. Aber nicht alle. Vielmehr richtete sich der Blick auf einen einzelnen Pass, vielleicht auf eine Region, die dann nicht selten kurzerhand zur wichtigsten Alpenregion überhaupt erklärt wurde. Im Grunde genommen besteht wenig Klarheit darüber, wie die Alpenpässe und ihre Bedeutung als Gesamtes einzuschätzen sind.

Im Zentrum stehen die transalpinen Verkehrsfrequenzen über die historischen Alpenpässe zwischen dem 14. und dem 19. Jahrhundert. Damit soll ein grober Überblick über die Verkehrsgeschichte des gesamten Alpenraums im Ancien Régime gegeben werden. Der grosse zeitliche wie auch räumliche Rahmen bringt es mit sich, dass sich die quantitativen Angaben hauptsächlich auf wissenschaftliche Literatur stützen. Zu beachten gilt es, dass der Verkehr über die Pässe und die entsprechenden Zollstatistiken zwar wertvolle Erkenntnisse über den Gebrauch der Verkehrswege liefern, dass diese aber in mehrfacher Hinsicht nur eingeschränkt dargestellt werden. Für den inneralpinen Transportverkehr etwa wären zusätzlich die Wassertransporte zu beachten, über die noch immer wenig Klarheit herrscht. Die Transportvolumen sind zudem schwierig zu definieren, da die Verzollung qualitativ und quantitativ unterschiedlich sein konnte. Das Schwergewicht der Überlegungen liegt auf dem Fernverkehr; der lokale, inneralpine Verkehr wird nicht thematisiert, da die dazu benötigten Quellenangaben lückenhaft und alpenweit betrachtet sowohl in quantitativer wie qualitativer Hinsicht sehr ungleichartig verteilt sind und einen komparativen Vergleich weitgehend verunmöglichen. Eine Übersicht dieser Verkehrskategorie wäre wünschenswert.

Transportfrequenzen seit dem Spätmittelalter

Die Quellenlage lässt es für das beginnende 14. Jahrhundert erstmals zu, den Transithandel über die Alpen zu überblicken; zwar in Umrissen, aber doch auf den gesamten Alpenraum bezogen (Tab. 1).² Die frühesten erhaltenen Angaben zu Verkehrs- und Transitfrequenzen über die alpinen Fernhandelspässe datieren aus dem ausgehenden 13. Jahrhundert. Es handelt sich um savoyische Zollrechnungen, welche den Warenverkehr über den Grossen St. Bernhard und den Simplon insgesamt über 100 Jahre lang belegen. Die Daten weisen mehrere Lücken auf, zudem erfassen sie mehrheitlich den Verkehr über die beiden Pässe insgesamt. Herbert Hassinger schätzt die Ferntransporte zwischen 1280 und 1310 für beide Pässe zusammen auf maximal 400 t pro Jahr, wobei der Simplon in der Nord-Süd-Richtung bis zu 95% dieses Verkehrs auf sich zog. Der Mont Cenis, von dem aus dem späten 13. Jahrhundert ebenfalls Daten vorliegen, war nach 1300 mit einem jährlichen Transitvolumen von 500–600 t noch bedeutender. Die Haupttransportgüter über diese drei Pässe waren Wolle und Tuche vor allem aus Frankreich und England nach Oberitalien, ab 1300 auch in umgekehrter Richtung. Auf italienischer Seite war der Transit stark auf Genua und Venedig ausgerichtet, auf französischer Seite auf Lyon und, soweit es sich um Verkehr von oder nach England handelte, auf Paris. Für den Übergang über den St. Gotthard liegen keine Daten vor, doch würden, wie Hassinger meint, Anzeichen für «dessen Konkurrenz mit dem Simplon in der Zeit um 1300» bestehen. Auch für die Bündner Pässe Maloja, Splügen und Septimer sind keine Daten vorhanden.³

Der Brenner war um 1300 wohl der verkehrsreichste Pass über die Alpen. Anhand überlieferter Tarifaufzeichnungen und Einnahmelisten schätzt Hassinger die gesamten transportierten Güter auf 4000 t jährlich, diejenigen im Fernverkehr auf etwa 1000 t. Der Reschenpass war zwar verkehrsärmer als der Brenner, dürfte aber zumindest den Simplon übertroffen haben, soweit sich dies aus einer von Hassinger undeutlich formulierten Textpassage schliessen lässt.⁴ Sowohl der Brenner wie auch der Reschenpass waren südseitig auf Venedig ausgerichtet, nordseitig teilten sie das Einzugsgebiet, welches durch den Zubringer auf Wasserstrassen bis Wien reichte, mit den verschiedenen Pässen über die Tauern. Zu diesen sind für das ausgehende Mittelalter keine Verkehrsfrequenzen oder Angaben zu den Transitmengen überliefert. Nicht besser ist die Überlieferung im Fall des Semmeringpasses am östlichen Alpenrand. Über die ostalpinen Pässe, namentlich über den Brenner und den Reschenpass, gelangten in erster Linie Salz von Hall in den Süden und Wein in den Norden, daneben auch Metalle, Stoffe, Gewürze, Früchte und Oliven. Der Reschenpass stand dabei in der Vielfalt der Waren hinter derjenigen am Brenner leicht zurück, übertraf aber jene der drei Westalpenpässe Mont Cenis, Grosser St. Bernard und Simplon.⁵

Tab. 1: *Transalpiner Fernhandel, 14.–19. Jahrhundert: jährliche Transportmengen (in Tonnen)*

	Mont-Cenis	Gr. St. Bernhard	Simplon	St. Gotthard	Bündner Pässe	Reschenpass	Brenner	Tauernpässe
1300	550–1000	60	340				1000	
1350	<100	50	100				1250/5000	
1400		40	80				3500	
1450		G > [1310–1400]	G > [1310–1400]		F > ½ Brenner			
1500	G = [1300]			170		>600	1250/>5000	G < Reschen
1550		G < Mont-Cenis	G < Mont-Cenis	1550 (?)	2000 (?)	700	8000	5500
1600				ca. 2000	2700 (?)	2000–3000	10'000	2000
1650				ca. 1000	200			420/1960
1700				2330	600–1000			900/2400
1750				2800–3000	775	650/2000	2200/	<1500
							12'000–14'000	
1800		G max. ⅓ von Mont-Cenis	max. 5000		ca. 2000		6000/19'000	<3000
1850			5000		max. 13'500		100'000	

Kursiv gedruckte Werte bezeichnen den jährlichen Fernverkehr [F], normal gesetzte Werte geben den jährlichen Gesamtverkehr [G] an. Werte in eckigen Klammern sind Jahreszahlen. Alle Angaben beruhen auf Sekundärquellen.

Quellen: Vgl. die bibliografischen Angaben im Text und in den Anmerkungen; zum Semmeringpass sind keine Angaben verfügbar.

Die wenigen Quellenhinweise, die für das 13. Jahrhundert zur Verfügung stehen, deuten darauf hin, dass sich der alpine Transitverkehr gegen 1300 in einem Umbruch befand. Noch im 12. und frühen 13. Jahrhundert schien das Schwergewicht des alpinen Fernverkehrs deutlicher auf den westalpinen Pässen gelegen zu haben. Der Grosse St. Bernard war im 12. Jahrhundert der dominierende Übergang in den Westalpen, wenn nicht gesamtalpin, doch verlagerte sich der Fernverkehr zusehends auf den Simplon und den St. Gotthard einerseits, später auf den Mont Cenis anderseits. Der Simplon und der St. Gotthard wurden im 13. Jahrhundert ausgebaut. Die Südseite des Simplon konnte nun direkt durch die Schlucht von Gondo passiert werden, auf der Nordseite des St. Gotthard wurde die Reusschlucht durch die Schöllenen erschlossen. Der Aufschwung am Mont Cenis Ende 13. Jahrhundert war hingegen nicht auf bauliche Massnahmen, sondern auf die Konjunktur in Genua zurückzuführen. Um 1300 war der Mont Cenis möglicherweise dem Brenner ebenbürtig, allerdings nur während einiger Jahre.⁶ Ab 1310 konnte die Eisackschlucht südlich des Brenners erstmals auf einem Talweg durchquert werden, die restliche Strecke war damals bereits befahrbar. Spätestens ab 1400 war zudem die Route über den Reschenpass mit Wagen passierbar, was die relative Dominanz der ostalpinen Pässe zusätzlich stärkte. Ebenso trugen dazu die nicht näher bekannten Verbesserungen bei, welche den Semmering ebenfalls bereits im 13. Jahrhundert befahrbar machten.⁷

Die jährlichen Transportmengen über die westalpinen Pässe waren im 14. Jahrhundert stark rückläufig, soweit sich Trends aus den wenigen und unsicheren Daten verlässlich abzeichnen. Über den Mont Cenis wurden jährlich vermutlich weniger als 100 t transportiert, nunmehr ein Fünftel derjenigen Warenmenge, welche noch um die Jahrhundertwende über den Pass geführt wurde. Noch unbedeutender war der Fernverkehr über den Simplon und den Grossen St. Bernard. 1380 betrug er lediglich noch 120–130 t, auf den Simplon fielen dabei 80 t, auf den Grossen St. Bernard noch gut 40 t pro Jahr. Umgekehrt stieg die Verkehrsmenge über den Brenner bis 1350 um ein Viertel an, war dann aber ebenfalls leicht rückläufig. Über sämtliche anderen Transalpinstämme liegen für diesen Zeitraum keine Angaben zu Transportmengen vor. Bekannt ist lediglich der Ausbau des Bündner Septimerpasses in den 1380er-Jahren, der einen möglichen Hinweis auf eine stärkere Frequentierung des Passes oder der Bündner Pässe im Allgemeinen gibt.⁸

Bis 1500 verschob sich das Schwergewicht der transalpinen Transporte weiter in den Osten, obschon die Transporte in den Westalpen in absoluten Mengen nach dem Niedergang im 14. Jahrhundert wieder deutlich zunahmen und teils die Werte von 1300 erreichten. Zwischen 1493 und 1505 betrug die jährliche Transitmenge am St. Gotthard etwa 170 t, wie Fritz Glauser berechnet hat. Frühere Angaben sind keine bekannt, doch dürfen wir im Gleichtakt mit der Entwicklung am Simplon auch hier von einer zunehmenden Transportmenge ausgehen. Auch über die Bündner

Pässe, allen voran vermutlich den San Bernardino und den Splügenpass, dürften deutlich grössere Mengen transportiert worden sein. Darauf deutet auf jeden Fall die Erbauung eines Saumweges durch die Via-Mala-Schlucht am Rhein hin, welche zuvor umgangen werden musste. Der Brenner, der am Ende des 15. Jahrhunderts durchgehend befahrbar war, bewältigte jährlich eine gesamte Gütermenge von mindestens 5000 t, der Anteil der Güter im Fernverkehr betrug über 1200 t. Für den Reschenpass sind keine Zahlenangaben bekannt. Nach Hassinger betrug die Transitmenge bereits ab der Mitte des 15. Jahrhunderts «wohl mehr als die Hälfte des Transits am Brenner». Auch für den Verkehr über die Tauernpässe sind keine quantitativen Angaben vorhanden, doch schätzt Hassinger den Verkehr trotz einer Zunahme als geringer ein als jener über den Brenner und den Reschenpass. Nicht unbedeutend war wohl ebenfalls der Umstand, dass die Radstädter Tauern wie auch der Katschberg – beide lagen auf der Tauernroute – ab dem 16. Jahrhundert befahrbar waren.⁹

In der Frühen Neuzeit nahmen die Transportmengen im gesamten Alpenraum stark zu, wobei wir, soweit die Quellen ausgewertet sind, von den westlichen Alpenpässen über keine quantitativen Angaben verfügen, welche einen verlässlichen Vergleich mit dem Verkehrsaufkommen am Brenner oder St. Gotthard ermöglichen würden. Unbestritten ist, dass der Brenner seine Spitzenposition im alpinen Fernverkehr bewahrte. Die transportierte Menge stieg dort allein bis 1800 auf mindestens das Fünffache an – und verfünffachte sich anschliessend bis 1840 noch einmal. Um 1500 wurde über den Mont Cenis etwa gleich viel transportiert wie um 1300, wie Herbert Hassinger berechnet; also jährlich rund 500–1000 t allein an Gütern im Transitverkehr. Der Grosse St. Bernhard und der Simplon dienten beide der Walliser Salzversorgung, hatten aber ihre frühere Bedeutung nicht wiedererlangt. Der Fernverkehr über den St. Gotthard war mit der bereits genannten Gütermenge von jährlich 170 t erstaunlich gering, doch sollten die Transporte in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts stark zunehmen. In einer ähnlichen Grössenordnung wird sich auch der Fernhandel über die verschiedenen Bündner Pässe abgewickelt haben, obschon sich einigermaßen verlässliche und aussagekräftige Angaben erst für die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts beziehen lassen. Mehr Fernverkehr zog Anfang 16. Jahrhundert möglicherweise der Reschenpass an, etwas weniger passierte die verschiedenen Routen über die Tauern. Der Verkehr über den Semmeringpass ist mit der vorliegenden Sekundärliteratur nicht zu quantifizieren, doch drängt sich im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme von Wien in der Frühen Neuzeit eine Zunahme des Verkehrs im gleichen Zeitraum ebenfalls auf.¹⁰

Umbruch nach 1600

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts endete die starke Stellung des Mont Cenis, welche dieser in den Westalpen seit dem Spätmittelalter innehatte. Zeitgleich erstarkte der Transitverkehr über den Simplon, welcher nun die Achse Deutschland–Schweiz–Lombardei (und umgekehrt) bediente und unter dem Walliser Händler und Politiker Kaspar Jodok von Stockalper zu einem sehr wichtigen Übergang in den westlichen Alpen wurde. Der Verkehr über den St. Gotthard stieg nach 1530, nach der Pest und den italienischen Kriegen, ebenfalls sehr stark an, verlor einen Teil aber noch in der zweiten Jahrhunderthälfte an die Bündner Pässe. Diese verzeichneten bis zum Beginn des Dreissigjährigen Kriegs 1618 deutlich grössere Gütermengen im Fernverkehr als der St. Gotthard. In einzelnen Jahren wurden 2000 t, möglicherweise sogar 2700 t transportiert, wobei die Quellenlage unsicher ist. Die vorliegenden Daten zur Verkehrsentwicklung am Brenner zeigen ein präziseres Bild. Zwischen 1500 und 1600 verdoppelte sich dort der jährliche Gesamtverkehr – die darin enthaltenen Mengen von Transitgütern sind für diese Zeitspanne nicht bekannt – trotz einer rezessiven Phase nach 1570 und stieg bis 1619 noch einmal um 20% an. Der Reschenpass bewältigte in der Mitte des 16. Jahrhunderts im Fernverkehr jährlich 700 t. Um 1600 betrug die transportierte Gütermenge jährlich 2000–3000 t und damit deutlich weniger als jene über den St. Gotthard oder über die Bündner Pässe. Nachdem die Route über die Radstädter Tauern und südlich daran anschliessend über den Katschberg ab etwa 1520 befahrbar geworden war, nahm der Verkehr auch östlich des Brenners deutlich zu. Zwischen 1550 und 1560 beförderte der jährliche Gesamtverkehr 5500 t, um 1600 betrug das Transportvolumen sogar deutlich mehr als jenes des Reschenpasses und entsprach nun jenem am St. Gotthard oder über die Bündner Pässe. Damit war für die Tauernpässe das Maximum allerdings erreicht. Die Verkehrsströme verlagerten sich zusehends zum Brenner hin, der Transit über die Tauern erreichte wohl bis ins 19. Jahrhundert nie mehr ähnliche Grössenordnungen.¹¹

Für die Zeitspanne zwischen dem Kriegsende 1648 und dem Ausgang des Ancien Régime sind Zahlen verfügbar, welche einen Einblick in die quantitativen Dimensionen des alpinen Fernhandels ermöglichen. Daneben lassen sich aus bauhistorischen Quellen über Ausbauten der Wege und Routen ebenfalls Rückschlüsse ziehen. In den Westalpen wurde nach dem Zusammenbruch des Stockalper-Imperiums 1678 der Mont Cenis nicht zuletzt aus territorialpolitischen Überlegungen Savoyens wieder zum wichtigsten Transitpass. Ebenfalls von diesem Zusammenbruch profitierte wohl der St. Gotthard, der in der Mitte des 17. Jahrhunderts nur noch wenig Verkehr bewältigt hatte. So wurden 1648 am Luzerner Zoll im Fernverkehr lediglich 225 t abgefertigt, wobei auch die mögliche Umgehungsroute über Zug berücksichtigt werden muss, zu der aber keine Zahlen vorliegen. Bereits fünf Jahre später wurden in Luzern 1000 t für den Fernverkehr registriert. Im 18. Jahrhundert schliesslich stieg

die Gesamtverkehrsmenge am St. Gotthard um knapp 100% an. Ob dabei auch der Transit entsprechend zunahm oder ob das Wachstum stärker auf den lokalen und regionalen Verkehr zurückzuführen ist, lässt sich aus den Quellen nicht eindeutig bestimmen. Wesentlich schwächer und später erholten sich die Bündner Pässe von der langen Kriegszeit. 1640 wurden in Chur, am nördlichen Zoll für alle hier berücksichtigten Bündner Transitpässe, 200 t für den Fernverkehr abgefertigt. 1680 waren es mit 600 t absolut zwar deutlich mehr, doch hatte sich der Abstand zum St. Gotthard vergrössert. Das Gütermenge von jährlich 1000 t im Fernverkehr, welche jener in der Mitte des 17. Jahrhunderts erreichte, wurde in Chur erst Anfang 18. Jahrhundert wieder registriert. Anders als am St. Gotthard gelang es in Graubünden im frühen 18. Jahrhundert nicht, das Transportvolumen markant zu vergrössern.

Die ostalpinen Übergänge, allen voran der Brenner, profitierten von der Schwäche der zentralalpinen Pässe im 17. Jahrhundert. Um 1700 dürfte das Verkehrsaufkommen um rund einen Drittel höher gelegen haben als 100 Jahre zuvor, doch konnte auch der Brenner in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts kein deutlich höheres Transportvolumen mehr aufweisen. 1734 wurden 2200 t Güter für den Fernverkehr registriert, das Gesamttransportvolumen betrug 12'000–14'000 t. Diese Werte verdreifachten sich in der Folge bis um 1800, nicht zuletzt, nachdem die Strasse über den Brenner 1777 – als eine der frühen Routen in den Alpen – in Teilen zur Kunststrasse ausgebaut worden war. Der Reschenpass scheint im Vergleich zum Brenner im 18. Jahrhundert an Bedeutung verloren zu haben. Der Verkehr konzentrierte sich auf den Brenner, das Fernfrachtmenge am Reschenpass verblieb mit 650 t pro Jahr auf einem Niveau, welches bereits in der Mitte des 16. Jahrhunderts bestand. Der Konzentrationsprozess im 18. Jahrhundert hatte auch auf die Tauernpässe östlich des Brenners Auswirkungen. Die Übergänge über die Radstädter Tauern und den Katschberg, welche bereits im 16. Jahrhundert befahrbar waren, verloren bis ans Ende des Ancien Régime zusehends an Bedeutung. Der Rückgang wurde lediglich im frühen 18. Jahrhundert kurzfristig gestoppt, doch führten selbst bauliche Verbesserungen an den Wegen 1718 zu keiner Trendumkehr. Ähnlich, wenn auch nur anfänglich, verlief die Entwicklung am östlichsten Alpenübergang für den Fernverkehr, dem Semmering. Auch dort verlagerte sich der Transit im 17. Jahrhundert zwar Richtung Brenner, doch bewirkte eine Neutrassierung des Wegs über den Semmering 1728 einen deutlichen Anstieg der Transportvolumina.¹²

Strassenbau und Gegensätze im 19. Jahrhundert

Im 19. Jahrhundert wurden neue Kunststrassen über die meisten der hier besprochenen Pässe angelegt. Entsprechend erhöhten sich danach die transportierten Mengen teils stark, konnten aber in anderen Fällen auch stagnieren und gegen

Ende des 19. Jahrhunderts gar rückläufig sein. Dies war eine Folge der verlagerten Verkehrsströme einerseits, der übermächtigen Konkurrenz durch die ab den 1850er-Jahren erbauten transalpinen Eisenbahnlinien und Tunnelverbindungen anderseits.¹³ Der Mont Cenis etwa, der ab 1806 befahrbar war, erlebte einen starken Verkehrsaufschwung. Der Simplonpass wurde zwischen 1801 und 1805 unter Napoleon Bonaparte mit einer Kunststrasse ausgebaut. Marcel Blanchard, der sich in einer Dissertation 1920 mit den westalpinen Pässen zwischen 1796 und 1815 befasste, erwähnt dazu, dass das Gesamtverkehrsaufkommen am Simplon maximal ein Drittel desjenigen des Mont Cenis betrug. Über den Simplon wurde offenbar vor allem der transalpine Reiseverkehr abgewickelt, während der Warenverkehr vorwiegend über den Mont Cenis geleitet wurde. 1820–1830 wurde die erste Kunststrasse über den St. Gotthard erbaut, die zu einem raschen, wenn auch – im Vergleich zum Brennerpass und zu den Bündner Pässen – nicht übermässigen Verkehrswachstum führte. Zwischen 1841 und 1849 wurden im jährlichen Mittel rund 5000 t Güter im Lokal-, Regional- und Fernverkehr über den Pass geführt; doppelt so viel wie 20 Jahre zuvor. Allerdings wurde die gleiche Menge, 5000 t pro Jahr, auch bereits zwischen 1790 und 1800 über den St. Gotthard geführt. Wenige Jahre vor dem Bau der Kunststrasse über den St. Gotthard wurden auch in Graubünden Fahrstrassen gebaut: 1818–1821 über den San Bernardino, 1823 über den Splügenpass. Anders als am St. Gotthard nahm der Verkehr über die Bündner Pässe stark zu. Zwischen 1750 und 1850 verzehnfachten sich die Frachtmengen im Fernverkehr auf über 13'000 t jährlich, fielen dann aber in den 1880er-Jahren auf lediglich noch 1000 t zurück, nicht zuletzt auch als Folge der neu angelegten Eisenbahnverbindung über den Brenner und den Mont Cenis.

Die Verbindung über den Brenner, die bereits 1777 teilweise zur Kunststrasse ausgebaut wurde, entwickelte im 19. Jahrhundert eine Dynamik, welche dazu führte, dass die gesamten Transportmengen um 1840 jene des St. Gotthards etwa um das 20-Fache übertrafen (jährlich rund 100'000 t am Brenner gegenüber 5000 t am St. Gotthard). Auch gegenüber dem Mont Cenis dürfte der Vorsprung deutlich gewesen sein. Dieses starke Wachstum geschah nicht zuletzt auf Kosten der benachbarten Übergänge. Der Verkehr über die Tauernpässe bewältigte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts jährlich noch maximal 3000 t, deutlich weniger als etwa der St. Gotthard. Über die Transportmengen am Reschenpass im 19. Jahrhundert werden keine Angaben gemacht. Der Semmeringpass schliesslich wurde 1841 mit einer Kunststrasse aufgewertet.¹⁴

Das Transportvolumen im Fernverkehr über die östlichen und zentralen Alpenpässe vervielfachte sich bis um 1800. Im 19. Jahrhundert vergrösserte sich die transportierte Menge noch einmal deutlich. Wenn wir den Blick auf die zentralen und östlichen Alpen beschränken (für die Westalpen sind die Angaben in der berücksichtigten Sekundärliteratur zu lückenhaft), lässt sich die im Fernverkehr

transportierte Warenmenge zwar nicht genau bestimmen, aber doch ansatzweise schätzen. Fehlende Werte sind soweit möglich interpoliert, indem allfällige Angaben zur Gesamtverkehrsmenge als Trendanzeige mitberücksichtigt worden sind.

Fazit: Konzentration und Kanalisierung

Um 1550 wurden über den St. Gotthard, den Splügen und den Septimer (Graubünden), den Reschenpass, den Brenner und über die Tauernpässe gesamthaft jährlich wohl knapp 7000 t Güter im Fernverkehr geführt. 50 Jahre zuvor dürften es mit grob geschätzten knapp 4000 t deutlich weniger gewesen sein, doch fehlen entsprechende Angaben für die Bündner und Tauernpässe. Das Verkehrswachstum setzte sich nach 1550 fort. Um 1600 betrug der entsprechende Wert wohl bereits 10'000 t wobei abgesehen vom Reschenpass an allen der genannten Übergänge der Verkehr deutlich zunahm. Nach 1600 brach dieser stark ein. Möglicherweise wurde gegen 1650 hin noch die Hälfte der Gütermenge der Vorperiode transportiert. Auch hier wird die Schätzung durch eine grosse Datenlücke für den Brenner erschwert. Bis gegen 1700 dürften die transportierten Warenmengen an allen Übergängen wieder zugenommen haben, sowohl für den St. Gotthard wie für den Reschenpass fehlen allerdings genaue Angaben dazu, doch man wird wohl nicht falsch gehen, von einer gesamten jährlichen Gütermenge im Fernverkehr von 6000–7000 t auszugehen. Bis 1750 blieb diese Menge gesamthaft vermutlich ziemlich konstant, allenfalls war sie sogar leicht rückläufig, soweit sich mit den wenigen Angaben eine Schätzung vornehmen lässt. Deutlich höher war die jährliche Ferntransportmenge um 1800, nämlich geschätzte 11'000–12'000 t. Auch diese Schätzung beruht auf den Angaben der Sekundärliteratur, wobei weder für den St. Gotthard noch für den Reschenpass Daten für den Fernverkehr vorliegen.

Von der Zunahme der Gütermengen im Alpentransitverkehr waren östlich des Simplons alle Transitpässe betroffen, am wenigsten wohl der Reschenpass, am deutlichsten sicherlich der Brenner. Der alpine Fernverkehr durchlief in der Frühen Neuzeit eine starke Konzentrationsphase, wobei sich der Gütertransport gesamthaft und auf die gesamte Dauer betrachtet nicht nur in quantitativer Hinsicht veränderte, sondern sich zunehmend auf wenige Pässe konzentrierte. Die über die östlichen und zentralen Alpen transportierte Warenmenge im Transitverkehr betrug um 1600, wie dargelegt, gegen 10'000 t jährlich. Diese teilten sich, vom weniger bedeutenden Reschenpass abgesehen, der St. Gotthard, die Bündner Pässe, der Brenner und die Tauernpässe. Der jeweilige Anteil dieser vier Pässe bzw. Passsysteme an den geschätzten 10'000 t betrug rund 20% (Tauernpässe) bis 25% (Brenner, Bündner Pässe), durchschnittlich 2000–2500 t, in Ausnahmejahren deutlich mehr oder weniger.

Anders präsentierte sich die Situation um 1800, wiederum bezogen auf den zentralen und östlichen Alpenraum. Die gesamte Gütermenge im Transitverkehr war im langfristigen Verlauf seit 1600 nur leicht gestiegen, sie betrug nun grob geschätzte 11'000–12'000 t pro Jahr. Allein über den Brenner wurden nun aber mindestens 6000 t geführt, über die Hälfte der gesamten Menge also. Während die Transitmenge am Brenner damit zwischen 1600 und 1800 um fast 150% anstieg, verlief die Entwicklung bei den anderen Transitübergängen in den östlichen und zentralen Alpen umgekehrt. Den deutlichsten Verkehrsrückgang erlebten mit 50–75% die Tauernpässe (von jährlich 2000 t auf 500–1000 t). Auch über die Bündner Pässe und über den St. Gotthard wurde um 1800 im Durchschnitt weniger transportiert als noch 200 Jahre zuvor. Für die Bündner Pässe weist die Sekundärliteratur etwa 2000 t jährlich für das ausgehende 18. Jahrhundert aus, 500–700 t weniger als um 1600. Geringer war der Rückgang vermutlich am St. Gotthard, wobei die Berechnungen auf Interpolationen beruhen und sehr unsicher sind. Demgemäss hätte der Rückgang in der Zentralschweiz rund 200 t betragen; jener am Reschenpass, für den ebenfalls nur interpolierte Werte vorliegen, rund 100 t.

Anmerkungen

- 1 Der vorliegende Aufsatz ist in veränderter Form Teil einer 2005 abgeschlossenen Dissertation *Urbanisierung – Transitverkehr – Bädertourismus – Alpinismus. Indikatoren zum Hintergrund des Alpendiskurses, 15. bis 19. Jahrhundert*; eine Kurzfassung davon bei Furter Reto, «Hintergrund des Alpendiskurses: Indikatoren und Karten», in: Mathieu J., Boscani Leoni S. (Hg.), *Die Alpen! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance*, Bern 2005, S. 73–96.
- 2 Die einzelnen Passübergänge sind in der historischen Literatur unterschiedlich stark beachtet worden, teils ist die Quellenlage äusserst umfangreich. Unter anderen weisen die folgenden Werke einen zumindest regionalen Bezug auf und enthalten zudem quantitative Angaben zu Transportvolumen: Hassinger H., «Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 66 (1979), S. 441–465; Hassinger H., «Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts», in: Troger E., Zwanowetz G. (Hg.), *Festschrift für F. Huter*, Innsbruck, München 1969, S. 137–194; Klein H., «Brenner und Radstädter Tauern», in: *Festschrift Hermann Wopfner. Schlern-Schriften* 52 (1947), S. 141–155; auch in Klein H., *Beiträge zur Siedlungs-, Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte von Salzburg*. Festschrift zum 65. Geburtstag von Herbert Klein, Salzburg 1965, S. 411–425; Schnyder W., *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien*, 2 Bände, Zürich 1973/1975; Schulte A., *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, 2 Bände, Leipzig 1900. Weitere lokal orientierte Werke mit quantitativen Angaben zu Transitmengen werden hier nicht aufgeführt; sie sind in den meisten Fällen in die genannte Literatur eingearbeitet. Für weitere Übersichtswerke vgl. auch die folgenden Anmerkungen.
- 3 Hassinger (wie Anm. 2), S. 445–447.
- 4 «[...] übertrifft der Brenner die drei Westalpenpässe mit dem Reschenpass zusammen, dessen Einnahmen bis zu 60% der Einnahmen des Brennerzolles erreichten, davon vermutlich relativ mehr vom Transit, aber auch im Ferntransit bei weitem.» Vgl. Hassinger (wie Anm. 2), S. 449.
- 5 Ebd., S. 447–450.

- 6 Hassinger H., «Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter», in: Schneider J. (Hg.), *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*, Bd. I: *Mittelmeer und Kontinent*, Festschrift für Hermann Kellenbenz, Stuttgart 1989, S. 313–372, hier 362.
- 7 Hassinger (wie Anm. 2), S. 447 f.
- 8 Ebd., S. 446, 448, 450 f.; Hassinger (wie Anm. 6), S. 352, 362; Hassinger (wie Anm. 2), S. 179.
- 9 Hassinger (wie Anm. 2), S. 451 f., 455; Hassinger (wie Anm. 6), S. 353, 356, 361 f.; Hassinger (wie Anm. 2), S. 179; Glauser F., «Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpentransit», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 29 (1979), S. 16–52, hier 31.
- 10 Hassinger (wie Anm. 2), S. 451–462; Hassinger (wie Anm. 6), S. 361; Hassinger (wie Anm. 2), S. 179; Sandgruber R., *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Wien 1995, S. 92; Glauser (wie Anm. 9), S. 41.
- 11 Hassinger (wie Anm. 2), S. 444, 451–457; Hassinger (wie Anm. 6), S. 361 f.; Hassinger (wie Anm. 2), S. 176–179; Sandgruber (wie Anm. 10), S. 92 f.; Glauser (wie Anm. 9), S. 22, 38, 41, 46–49; Guichonnet, P., «Les Alpes occidentales franco-italiennes», in: Ders. (Hg.), *Histoire et civilisations des Alpes*, 2 Bände, Toulouse, Lausanne 1980, Bd. 1, S. 266–310, hier 290; Flückiger-Seiler R., «Nicolas Céard. Die Entstehung der ersten Kunststrasse über die Hochalpen», *Blätter aus der Walliser Geschichte* 29 (1997), S. 53–90, hier 53.
- 12 Hassinger (wie Anm. 2), S. 454–462; Sandgruber (wie Anm. 10), S. 92 f., 118, 200; Guderzo G., «La vicenda dei valichi nei secoli XVIII e XIX», in: *Le Alpi e l'Europa*. Atti del convegno a Milano dal 4 al 9 ottobre 1973, 4 Bände, Bari 1975, Bd. 3: *Economia e transiti*, S. 73–94, hier 75; Guichonnet (wie Anm. 11), S. 290–292; Flückiger-Seiler (wie Anm. 11), S. 77; Baumann W., *Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jahrhundert*, *Wirtschaft – Gesellschaft – Staat* (Zürcher Studien zur allgemeinen Geschichte 10), Zürich 1954, S. 175.
- 13 Semmering-Bahn (1854), Brennerbahn (1867), Mont-Cenis-Strecke (1871), Gotthard-Bahn (1882). «Gotthardbahn», <http://de.wikipedia.org> (Stand 14. 8. 2006)
- 14 Hassinger (wie Anm. 2), S. 462; Sandgruber (wie Anm. 10), S. 118, 200; Guichonnet (wie Anm. 11), S. 295 f.; Blanchard M., *Les routes des Alpes Occidentales à l'époque napoléonienne (1796–1815)*, Grenoble 1920, S. 328 f.; Flückiger-Seiler (wie Anm. 11), S. 55, 72; «Semmering, Passlandschaft», <http://www.aeiou.at> (Stand 14. 8. 2006); Simonett J., *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert*, Chur 1986, S. 77; Baumann (wie Anm. 12), S. 175.

