

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

**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

**Band:** 39 (1989)

**Heft:** 1

**Buchbesprechung:** Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehr in den östlichen Alpenländern vom Spätmittelalter bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts : Bd. 1 [Herbert Hassinger]

**Autor:** Glauser, Fritz

### **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:** 02.04.2026

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

lich veränderte. «Es waren die Jahre, in denen der optimistische liberale Glaube an den Fortschritt durch Freiheit noch nicht von den Enttäuschungen einer späteren Ära angekränkt war, Jahre, in denen alles möglich erschien, in denen Zürich unter seiner liberalen politischen Führung die Fesseln seiner provinziellen Vergangenheit endgültig abgestreift zu haben und zum ersten Male in seiner Geschichte einen wahrhaft internationalen Charakter zu entwickeln schien». Doch der nordamerikanische Verfasser erwähnt auch die nationale Reaktion auf diesen Internationalismus; so kommt Gottfried Keller zu Worte, der es schrecklich fand, «wie es in Zürich von Gelehrten und Literaten wimmelt», und klagt, dass man mehr fremde Sprachen hört als die der Zürcher und auch die Feste ein internationales Gepräge annähmen.

Craig zeigt aber auch auf, dass viele Ausländer von der erwähnten Internationalität Zürichs wenig bemerkten. Der Historiker Theodor Mommsen, der in Zürich an seiner «Römischen Geschichte» schrieb, urteilte recht scharf über den Universitäts-Betrieb 1851–1853. «Die Universität hat hier keinen Boden, nicht weil die Zahl der Zuhörer gering ist, sondern weil das Publikum sie nicht respektiert.» Und da man als Professor von den Behörden sehr abhängig war, bekleissigten sich die Fakultätsmitglieder einer unangenehmen Servilität. Mommsen fürchtete, dass bei längerem Kontakt mit den Kollegen sein eigenes Niveau absinken werde. «So ist es in den kleinen Nestern. Man kommt herunter, ohne zu wissen wie.» Auch der Literaturhistoriker Francesco de Sanctis, dessen viele Käfige mit Kanarienvögeln für die Wohnungssuche recht hinderlich waren, klagte 1856: «Was für ein Leben führe ich hier. Man braucht viel Lebenswillen an einem solchen Ort.» Seinen Kollegen warf er – in Privatbriefen – die vergilbten Vorlesungsmanuskripte vor, während er sich selber als mitreissenden Dozenten lobte – eine verzeihliche Überlebensstrategie. Armand Challemeil-Lacour, 1851 von Napoleon III. ausgewiesen, schwärmte von Paris und Brüssel, klagte über die fehlende Kultur und war beleidigt, dass die Studenten in seinen Vorlesungen nicht klatschten. Doch unser amerikanischer Historiker ist grosszügiger in seinem Urteil mit dem gesellschaftlichen Leben in Zürich, denn es war «sogar eine ganze Menge los, genug jedenfalls, um hin und wieder auch den miesepetrigsten Wahl-Zürchern die Langeweile zu vertreiben».

Nun ist es aber nicht so, dass Gordon A. Craig in diesen vierzig Jahren zürcherischer Geschichte nur die schönen Leistungen in Politik, Wirtschaft und Kultur darstellt. Die negativen Seiten werden nicht verschwiegen. Dennoch betont Craig, «dass dank der Tatkraft und des hohen moralischen Standards der Liberalen die Zürcher im besonderen und die Schweizer im allgemeinen in der Mitte des 19. Jahrhunderts von so etwas wie einem Gefühl für Sinn und Richtung beseelt waren». Das Buch von Geld und Geist in Zürich 1830–1869 ist wirklich ein prachtvolles Lesevergnügen für Historiker und Nichthistoriker, für Zürcher und Nichtzürcher.

Zürich

Boris Schneider

## ALLGEMEINE GESCHICHTE - HISTOIRE GÉNÉRALE

HERBERT HASSINGER, *Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs in den östlichen Alpenländern vom Spätmittelalter bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts*. Bd. 1: Regionaler Teil, Erste Hälfte: Westkärnten–Salzburg (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 16/1, Deutsche Zolltarife ... Teil V) Stuttgart, Steiner-Verlag-Wiesbaden-GmbH, 1987. XXX, 639 Seiten.

Die ergiebigsten Aufschlüsse über den Verkehr in der vorindustriellen Zeit vermittelt das Zollwesen mit seinen Tarifen, Rechnungen und Registern. In der Forschungsstand von jeher das Interesse an der Geschichte des Handelsverkehrs im Vordergrund, denn diese direktesten Quellen erfassen in erster Linie den auf Gewinn ausgerichteten Güterverkehr, während sie über den Reiseverkehr und den Lokalverkehr sehr wenig aussagen. Ähnliches gilt auch für die Beobachtung des technischen Verkehrsablaufs, die lange fast nur im Bereich des Fernverkehrs haften blieb. Schon vor dem Ersten Weltkrieg entschloss sich die Historische Kommission der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, die Zolltarife zu sammeln und zu publizieren, weil sie sich davon eine Belebung der Handelsgeschichte versprach. Das Projekt wurde aber 1926 aufgegeben. Deshalb publizierte Hektor Ammann zusammen mit Werner Schnyder seine systematische Sammlung «Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz» 1936–1938 in der «Zeitschrift für Schweizerische Geschichte». Von ganz anderen Voraussetzungen ging sodann Werner Schnyder 1973/75 in seinen beiden Bänden über «Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter» aus, da er in chronologischer Folge sämtliche Quellen zum Thema in extenso oder als Regest zu erfassen suchte.

Das alte Projekt der Historischen Kommission wurde jedoch wiedererweckt, als Otto Stolz 1955 als erster in der Reihe der «Deutschen Handelsakten» einen Band «Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit» herausbrachte. Dieser Band legte die «Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13.–18. Jahrhundert» offen. Nun lebte das ganze Unternehmen neu auf. Man erweiterte vor allem die Quellenbasis. Die Aufgaben wurden nach Landschaften verteilt. Dem Alpenverkehr mass man dabei besondere Bedeutung zu. So übernahm Hektor Ammann die Schweiz, konnte aber den Auftrag nicht mehr erfüllen. Dagegen erschienen seither die «Zolltarife der Stadt Hamburg» von E. Pitz, die Quellen zum klevischen Rheinzoll vom 11.–18. Jahrhundert von M. Scholz-Babisch und in Hessen die mittelhessischen Zollrechnungen der Grafschaft Katzenelnbogen von 1497 bis 1584 in drei Bänden von K. E. Demandt.

1953 übernahm Herbert Hassinger, der bis zu seiner Emeritierung an der Universität Innsbruck lehrte, die Bearbeitung der Alpenstrassen östlich von Tirol mit drei selbständigen Teilbearbeitern. In diesem Unternehmen bildet der vorliegende den ersten von drei geplanten Bänden, die zweifellos alle von ähnlichem Umfang sein werden und eine immense Materialfülle bieten. Als Vorstudien veröffentlichte H. Hassinger 1976 in der Festschrift der Tauernautobahn «Die Übergänge über die Hohen Tauern vom Frühmittelalter bis ins 19. Jahrhundert» und in Carinthia 166 «Die Handels- und Verkehrsstellung von Villach bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts». Diese legen Zeugnis für seine gründliche und exakte Arbeitsweise ab. Neben anderen Publikationen darf im Hinblick auf den gesamten Alpenverkehr seine prägnante vergleichende Studie von 1979 «Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit» (VSWG 66) nicht unerwähnt bleiben, in der der Forschungsstand im Überblick von den West- bis zu den Ostalpen dargelegt wird.

Schon Otto Stolz war von einer reinen Quellenedition, die ausschliesslich Zolltarife bieten sollte, abgekommen, wie sie noch Ammann und Schnyder für die Schweiz vorgelegt hatten. Er berücksichtigte alle einschlägigen Quellenarten und reihte Quellentexte, Regesten, Auszüge aus Rechnungen und kommentierte Zusammenfassung von weiteren Quellen zu einem Ganzen. Hielt sich Stolz in der Darstellung seiner Texte noch weitgehend an Gepflogenheiten, die bei Regesten- und Quellenpublikationen üblich waren, so geht nun H. Hassinger einige Schritte weiter. Er gliedert sein umfangreiches Material nicht mehr nach formalen, sondern nach sachlichen Gesichtspunkten. Ferner überwiegt der dichte Kommentar, der – man ist versucht zu sagen nur gelegentlich – von einem Zolltarif im Wortlaut und von tabellen-

artig vorgetragenen Auszügen aus Zollregistern und Zollrechnungen unterbrochen wird. Doch sind es deren rund hundertzwanzig. Es fällt auf, dass weder die editierten Texte noch die Tabellen durchnummeriert sind und dass der Schluss der Quellentexte meist nur durch das Alinea von der Fortsetzung des Kommentartextes unterschieden ist.

Gegenstand des Bandes sind Handel und Verkehr im Spiegel des Zollwesens im breiten Band von rund zweihundertsechzig Kilometern im Alpenraum zwischen Venedig und Salzburg im Bereich der Hohen Tauern, deren Pässe durchwegs um 2500 m hoch liegen, und der Niederen Tauern, wo der Radstädter Tauern mit seinen 1738 m Höhe am meisten begangen war. Die langen Querschluchten in Kärnten auf der Alpensüdseite erschwerten die Zugänge und bedingten die vorgelagerten, bis gegen 1400 m hohe Pässe wie den Plöckenpass oder den Katschberg. Doch wickelte sich über dieses Gebirgsland ein bedeutender Verkehr ab, der grob zwischen Süddeutschland mit den Metropolen Nürnberg und Augsburg und Oberitalien mit Venedig im Zentrum hin und her fluktuierte. Hauptverkehrsader war die Untere Strasse über Katschberg und Radstädter Tauern, der von Gemona über Villach, Werfen und Hallein nach Salzburg führte. Im 13. Jahrhundert begann man zwischen Pontafel und Villach mit dem Ausbau der Strasse für Radfuhrwerke (zweifellos Karren), und im frühen 16. Jahrhundert war mit den beiden Passübergängen die ganze Wegstrecke befahrbar.

Die drei Bände sollen einen umfangreichen regionalen Teil und einen allgemeinen, systematischen Teil umfassen. Der vorliegende Band gehört zum regionalen Teil. In minutiöser Einteilung folgt H. Hassinger Stück für Stück jedem Transitweg und behandelt hier Zollstelle um Zollstelle. In jedem Abschnitt wird über die geographische Situation orientiert, und es werden gerafft die Entwicklungen seit dem ersten Erscheinen in der Antike und in den mittelalterlichen Quellen dargelegt. Im gleichen Zug wird man über die wichtigste Literatur informiert, die weiterführende Angaben bietet. In die Breite geht die Darstellung aber erst seit dem Spätmittelalter, sofern die Quellenlage es gestattet, deren Dichte begrifflicherweise grosse Unterschiede aufweist. Die abgedruckten Zolltarife und die Rechnungsreihen setzen gegen Ende des 15. Jahrhunderts ein. Nur die 1908/1909 von Th. Mayer edierten Passauer Mautrechnungen des bischöflichen Flusszolls 1400–1402 sind noch älter. Auch für das 16. Jahrhundert werden Tarife und Rechnungen nur langsam zahlreicher. Das Schwergewicht der Dokumentation fällt in das 17. Jahrhundert. Ausgewertet werden die vorkommenden Waren, deren Menge und, wo möglich, die Eigentümer und Spediteure der Güter. Ferner fällt einiges, wenn auch nicht übermässig viel, für die Kenntnis der Transportorganisation ab. Die korporative Säumerorganisation oder Rodfuhr, die noch am benachbarten Brenner eine Rolle spielte, war in diesem Raum völlig unbekannt.

Mit dem vorliegenden Werk erhält der östliche Alpenraum ein umfassendes und quellennahes Nachschlagewerk, an dem man in Zukunft kaum vorbeikommen wird. Der Benutzer wird sich natürlich darüber Rechenschaft geben, dass die materialreiche Information auf Kosten des unmittelbaren Einblicks in die Quellen geht, bedeutet doch die Form des Kommentars immer auch, dass aus den Quellenformulierungen das herausgeholt wird, was der Bearbeiter als wesentlich betrachtet. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, öffnet das Werk dem Interessenten auch den Zugang zu den wesentlichen Quellen. Eine Übersichtskarte erleichtert die Orientierung. Es ist erfreulich, dass diese über dreieinhalb Jahrzehnte durchgehaltene Forschungsarbeit nun zu einem guten Abschluss gelangt.

*Luzern*

*Fritz Glauser*