

DER WALLISER LANDTRANSPORT IM MITTELALTER

Marie-Claude Schöpfer

Während Territorialherren wie die Stadt Bern auf ein ausgedehntes, zum Wassertransport geeignetes Verkehrsnetz zurückgreifen konnten, standen dem Bischof von Sitten im mittelalterlichen Wallis keine solchen komfortablen Möglichkeiten offen. Vielmehr determinierte die durch das Rhonetal führende grosse Landstrasse mit ihren zahlreichen Zubringern zu alpenquerenden Pässen das Transportwesen des beherrschten Gebiets, das auf weite Strecken hin nach dem Prinzip der Rodfuhr organisiert war. Der bischöfliche Landesherr sah sich – zumindest bis zum späten Mittelalter – als Nutzniesser der Verkehrsregalien auch im Besitz der Transportrechte.¹ Wie die Verkehrsverträge insbesondere mit der mailändischen Kaufmannschaft («universitas mercatorum») verdeutlichen, nahmen die durchziehenden italienischen Händler bisweilen massgeblich Einfluss auf die Organisation des lokalen Transportwesens und gestalteten den Parcours der Güter entscheidend mit.

1 Die Transporteure auf der Simplonpassroute

Auf der sowohl durch das savoyische als auch durch das bischöfliche Wallis sowie weiter durch das Val d'Ossola nach Italien führenden Simplonpassstrecke existierten verschiedene, von ihren Lehensherren mit Sust-, Niederlags- und Transportrechten ausgestattete Ortschaften: Villeneuve² am Genfersee, Saint-Maurice³,

- 1 *Victor van Berchem*, Guichard Tavel. Évêque de Sion 1342–1375. Étude sur le Vallais au XIV^e siècle, in: Jahrbuch für Schweizerische Geschichte 24 (1899), S. 27–397, hier: S. 123.
- 2 Zollrechnung von Villeneuve, Archivio di Stato di Torino (im Folgenden zit. als ASTo), sezioni riunite, inv. 69, zit. nach *Maria Clotilde Daviso di Charvensod*, La route du Valais au XIV^e siècle, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 1 (1951), S. 545–561, hier: S. 558, Anm. 28.
- 3 Zollrechnung von Saint-Maurice, ASTo, sezioni riunite, inv. 69, f. 161, 1311–1312, zit. nach

Martigny, Sitten, Agarn/Leuk⁴ – wo es heute noch ein Dorf mit Namen Susten gibt, Brig – von wo aus die Waren mit Maultieren weiter befördert wurden, Simplon⁵ und Gondo sowie auf italienischer Seite Varzo (mit erhaltenem Sustgebäude), Domodossola, Vogogna, Mergozzo und Pallanza – wo der Umstieg auf den Seetransport erfolgte.⁶

An diesen privilegierten Punkten entstanden – vermutlich im Gleichschritt mit dem Verkehrsaufschwung des 12. und 13. Jahrhunderts – genossenschaftlich organisierte Transportorganisationen, die den Fuhr- und Saumverkehr auf der gesamten Linienführung nach jeweils lokal festgelegten Regeln bewältigten. Dem Transportrecht entsprach die Transportpflicht, denn es sollte möglichst vermieden werden, dass Waren in den mit Niederlagsrechten ausgestatteten Susten liegen blieben. Überdies hatten die Mitglieder der Gemeinschaften in der Regel für jeglichen Verlust von Kaufmannsgütern die Haftung zu übernehmen.⁷ Die Niederlagsorte ihrerseits hatten den Händlern und Kaufleuten eine sichere Lagerung der Waren, die kontrollierte Justierung der Gewichte und – im Fall des Verkaufs – eine amtliche Überwachung zu garantieren. Im Gegenzug fiel der Suste und/oder ihrem Lehensherrn das Recht zu, für die angebotenen Dienste verschiedene Abgaben, wie etwa Zoll-, Waage-, Lade- und Lagergebühren einzuziehen.⁸ Wann die Warenlager und Umschlagplätze im Einzelfall entstanden sind, lässt sich nur

Daviso di Charvensod, La route du Valais (Anm. 2), S. 558, Anm. 29: Die Suste war gemauert, mit «scindulae» bedeckt und hatte zwei geschlossene Eisentüren. Für jeden im Gebäude zwischengelagerten Ballen war ein Heller zu entrichten. Die Ballen mit Häuten oder gesalzenem Fisch zum Inhalt mussten jedoch wegen des Gestanks draussen bleiben («pro sosta domus in qua reponuntur balle et levantur pro qualibet balla unus obulus maur. [Mauriciensium monetae] pro sosta exceptis ballis alecium et pellium, que non debent sostam quia non reponuntur in domo soste»).

4 *Jean Gremaud*, Documents relatifs à l'Histoire du Vallais, Bd. I: 300–1255, Bd. II: 1255–1300, Bd. III: 1300–1330, Bd. IV: 1331–1350, Bd. V: 1351–1375, Bd. VI: 1375–1402, Bd. VII: 1402–1431, Bd. VIII: 1432–1457 (Mémoires et Documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse Romande 29–33, 37–39), Lausanne 1875–1898 (im Folgenden zit. als *Gremaud*), hier: II, Nr. 778; IV, Nr. 1694, 1718.

5 *Gremaud II*, Nr. 805, 1017.

6 *Daviso di Charvensod*, La route du Valais (Anm. 2), S. 558f.

7 Zu den Susten auf der Simplonpassroute vgl. *Peter Arnold*, Der Simplon. Zur Geschichte des Passes und des Dorfes, Brig 1984, S. 33–37; *Peter Bumann*, Der Verkehr am Simplon. Ein Beitrag zur verkehrsgeographischen Entwicklung und Bedeutung der Alpentraverson, gezeigt am Beispiel des Simplons, Visp 1974, S. 104; *Aloys Schulte*, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Bd. I, Leipzig 1900, S. 459f.; *Hans-Peter Nething*, Der Simplon. Saumweg, Fahrstrasse, Eisenbahn, Chavez' Simplonflug, Autostrasse, Nationalstrasse N9, Thun 1977, S. 17f.

8 *Louis Carlen*, Der Simplon. Zur Rechtsgeschichte eines Alpenüberganges, in: *Ders.*, Recht, Geschichte und Symbol. Aufsätze und Besprechungen, Hildesheim 2002, S. 20–35, hier: S. 30: Rechtsgeschichtlich sind die entsprechenden Abgaben aus dem Entgelt für den Marktfrieden hervorgegangen.

annäherungsweise nachweisen, denn im Normalfall liefern lediglich die Datierungen der frühesten überlieferten Transportordnungen Anhaltspunkte.

Die ältesten Ordnungen aus dem Raum der heutigen Schweiz datieren auf das Jahr 1237 und stammen aus dem in der Leventina gelegenen Osco.⁹ Nur wenig später – im Jahr 1273 – erliessen auch die Obrigkeiten der Gemeinden Étroubles und Saint-Rhémy an der Linienführung zum Grossen St. Bernhard gemeinsam mit den Führern («burgenses et maroni») eine Satzung, die sich ausführlich mit den Erfordernissen des Warentransits befasst.¹⁰ Auch die Fuhrleute von Leuk geben sich bereits im Januar 1310 Statuten,¹¹ und die früheste Transportordnung von Saint-Maurice wird nur zehn Jahre später aufgestellt.¹² Grundsätzlich entstanden die korporativ organisierten Transportorganisationen wohl bevorzugt an denjenigen Routen des alpinen Raums, die ein kontinuierliches Transitverkehrsaufkommen, zumindest aber einen sehr intensiven Warenverkehr regionalen Ausmasses zu bewältigen hatten.

2 Die Gemeinschaft der Ballenführer von Brig

Besonders detailliert wird die Organisation des Gütertransits für den Zusammenschluss der Ballenführer oder «Gmeinenführer» respektive «communes vectores» von Brig am Fuss des Simplonpasses, wie sie in den Beschlüssen der Genossenschaft¹³ aus den Jahren 1555 und 1584 genannt werden, beschrieben.¹⁴ Die

- 9 Ders., Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe, in: Ders., Recht (Anm. 8), S. 3–19, hier: S. 10.
- 10 Lucien Quaglia, Les services du passage du Saint-Bernard établis à Bourg-Saint-Pierre, in: *Annales valaisannes* 48 (1973), S. 44; Fritz Glauser, Die Transit-Infrastrukturen im Hohen Mittelalter, in: *Wege und Geschichte* 2 (2007), S. 12–17, hier: S. 15.
- 11 Gremaud III, Nr. 1311 [Vertrag zwischen der Gemeinde Leuk und den «vectuarii seu charrotons» der gesamten Pfarrei Leuk].
- 12 Gremaud V, Nr. 2187, S. 461–464.
- 13 Louis Carlen, Zur Geschichte von Brig. Von den Anfängen bis 1600, Brig 1965, S. 35: Wie bei einer grossen Zahl westschweizerischer Marktstädte war das Gewerbe in Brig nur schwach entwickelt. Eigentliche Zünfte gab es wohl nicht, und Gewerbetreibende waren im günstigsten Fall in Bruderschaften zusammengeschlossen. Einzig bei den Ballenteilern sind Ansätze einer Zunftordnung zu erkennen, obschon wesentliche Merkmale dieser Einrichtung fehlen.
- 14 Stockalperarchiv (im Folgenden zit. als StoA), Nr. 3812: Die Quelle, auf die sich die folgenden Ausführungen beziehen, liegt in einer beglaubigten Abschrift vom 15. Okt. 1656 im Stockalperarchiv in Brig vor, welche angeblich auf das Begehren der Ballenführer hin ausgestellt wurde. Vgl. dazu Dionys Imesch, Die Verordnungen der Ballenführer von Brig aus den Jahren 1555 und 1584, in: *Blätter aus der Walliser Geschichte* (im Folgenden zit. als BWG) IV (1911), S. 281–289, hier: S. 282. Die unter der angegebenen und weiteren Signaturen (v.a. StoA, Nr. 1235) überlieferten Dokumente des Stockalperarchivs nehmen allesamt Bezug auf die Ballenführer und das Sustgebäude in Brig. Unter der zweitgenannten Signatur sind überdies lateinische Fassungen von Ballenführerordnungen aus der ersten Hälfte des 16. Jhs. überliefert. Insgesamt weisen

spätestens seit dem Ende des 15. Jahrhunderts fassbare Vereinigung besass das ausschliessliche Transportmonopol zur Spedition von Handelsgütern ausländischer Kaufleute auf den Simplonpass.

Die Gemeinschaft der Ballenführer wies eine hierarchische Organisation auf: An ihrer Spitze standen zwei Prokuratoren und zwei Strassenvögte. Die Prokuratoren hatten die Mitgliederregister zu führen, die Gelder der Genossenschaft zu verwalten und die gewissenhafte Einhaltung der Statuten und Verordnungen durch die Mitglieder zu überwachen. Jeweils im Dezember mussten sie der Vollversammlung Bericht und Rechnung vorlegen. Die Strassenvögte – der eine oberhalb, der andere unterhalb der sogenannten «Brigeri» (Suone/Wasserleitung) domiziliert – hatten sommers wie winters alle Strassen und Wege des Streckenabschnitts instandzuhalten. Und schliesslich wählten die Ballenführer anlässlich ihrer jährlichen Zusammenkunft einen in der Briger Suste¹⁵ Wohnsitz nehmenden Ballenteiler («partitor ballarum»), der die Transporte nach einem vorgegebenen Turnus den transportberechtigten Korporationsmitglieder zuzuweisen hatte.

Die strengen Satzungen aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts fordern, dass alle im Städtchen Brig eintreffenden Warenballen zwingend im offiziellen Sustgebäude deponiert werden mussten. Daraufhin markierte der Ballenteiler jedes Stückgut mit seinem Zeichen und ermittelte das Warengewicht, das der Berechnung des Sustgeldes diene, welches der Kaufmann zu entrichten hatte. Da italienische Händler ihre Waren bisweilen wohl auch von Nichtgenossenschaftern über den Pass führen liessen, wurden die Säumer beauftragt, unterwegs zu prüfen, ob die Ballen der übrigen Führer das erforderliche Zeichen des Teilers tragen. Transporteure, die dieses Erkennungsmerkmal nicht vorweisen konnten, sollten zur Umkehr gezwungen werden. Wer Kaufmannsgut, «es sy soumen, burdinen oder trossen» (Packeinheiten), ohne Wissen und Zustimmung des Ballenteilers über den Berg führte, sollte der Ware verlustig gehen und ohne Verzug einer harten Strafe verfallen.¹⁶ Dem Briger Ballenteiler, der zumindest im 16. Jahrhundert über zusätzliche Kompetenzen in der Abwicklung der Zollmodalitäten¹⁷ verfügte,

zahlreiche Indizien auf wesentlich ältere, jedoch nicht überlieferte Transportordnungen der Ballenführer von Brig hin, die bei der Abfassung der Statuten aus dem 16. Jh. mit grosser Wahrscheinlichkeit als Vorlage dienten.

- 15 Die Suste wird 1331 im Kontext von zu erstellenden Dammbauten am Flüsschen Saltina erstmals erwähnt. Vgl. *Gremaud IV*, Nr. 1627 und 1686.
- 16 Wenn aber die «Lamparten» selbst ihre Ware «auf ihr ruggen selber trugen, sollen sie darumb nit bekimmert werden». Verboten war jedoch, dass sich Träger von den Kaufleuten anstellen liessen und die fremde Ware um einen Taglohn über den Berg führten. Gegen diese richtete sich der drastische Beschluss: Wenn ein Führer oder Schneeweger einen Träger trifft, der «kein burde auff seinem ruggen truge, sol der führer, so ihn beträtte, dieselbe verschlan und die burde verfallen sein, da man nit will, das sy gemeinen fureren ihr firleitienen hinweg tragen».
- 17 Die Statuten verpflichteten die Säumer, zu kontrollieren, ob die Kaufleute den Zoll beglichen. Der Zöllner in Brig hatte mit dem Ballenteiler «wordtzeichen» zu verabreden, durch welche sich

fiel damit ein nicht unerhebliches Mass an gesellschaftlicher Macht zu, bestimmte er doch, ob die durch einen «eyd» auf die Einhaltung der Statuten verpflichteten Säumer sich mit den Warentransporten Zusatzverdienste erwerben konnten oder nicht.

Unter den Ballenführern bestand ein festgesetzter Turnus des Beförderungsrechts, so dass jedes Mitglied der Gemeinschaft im gleichen Mass in den Genuss von Transporten kam. Auch beim morgendlichen Aufbruch war die festgelegte Reihenfolge einzuhalten. Wollte ein Säumer ausnahmsweise früher losmarschieren, hatte er unter Anführung treffender Gründe am Vorabend beim Ballenteiler vorstellig zu werden. Die maximale Frist zur Beförderung der Transitgüter bis zur Suste auf der Passhöhe, wo die Ballenführer von Simplon Dorf¹⁸ die Waren übernahmen, betrug drei Tage.¹⁹ Der Wechsel hatte «hiedisent dem brugli by der susten auffem berg» stattzufinden.²⁰ Gleichzeitig fassten die Briger Ballenführer wenn möglich aus Italien kommende Ballen zum Rücktransport ins Tal. Die Güter mussten spätestens am nächsten Tag in der Suste in Brig eintreffen oder «gan Visp» übergeben werden. Wer die Kaufmannsgüter zu spät deponierte oder weiterreichte, blieb für einen Monat vom Transportrecht ausgeschlossen. Streng verboten war es schliesslich auch, am Taferna genannten Streckenabschnitt vor dem Erreichen der Passhöhe zu überholen, um sich eine Ladung für den Rückweg zu sichern. Ein ganzes Jahr Ausschluss vom Transportrecht drohte, wenn ein Führer seine Waren bereits unterhalb der Passhöhe an die Führer von Simplon Dorf weiterreichte oder die Ballen gar zum Transport weiter verdingte. Dagegen hatte der Ballenteiler genau darauf zu achten, dass die Handelsgüter die Suste in der Reihenfolge wieder verliessen, wie sie eingetroffen waren, um nicht einzelne Kaufleute zu übervorteilen.²¹

Die Mitglieder der Gemeinschaft der Ballenführer von Brig nahmen auch aktiv an der Ausgestaltung der Verkehrsorganisation Anteil. So beklagten sich einige unter ihnen an der Jahresversammlung von 1584 über diejenigen Säumer, die mit alten, schwachen oder kranken Gäulen Transporte durchführten. Es seien

die Säumer in Gegenwart der Kaufleute betreffend Zollausstände verständigen konnten. Stand eine Zahlung aus, sollten die Ballenführer «mit gutter bscheidenheit das gutt aufrächt arrestieren und zurück thun zfare». Der Zuträger war «nach gebir der sach» zu belohnen.

- 18 Die Briger Gemeinschaft bemühte sich wohl generell um eine reibungslose Zusammenarbeit mit den Amtskollegen von Simplon. So sollte sich der Prokurator bei der Genossenschaft in Simplon Dorf erkundigen, ob die dortigen Ballenführer in ihrer Versammlung neue Bestimmungen zu Wechselplatz und Suste erlassen hatten.
- 19 blieb die Ware unterwegs länger in einer Suste liegen, verlor der betreffende Führer seinen Anteil am Transport für drei Tage.
- 20 Die welschen Führer hatten ihren Wechselplatz in der Engi (Engiloch), wo kein Briger Führer wechseln sollte, «sondern hiedisent ohn allen trug und fortheil by genempter buss dryer theilen».
- 21 Ein Vorrecht hatten lediglich die sogenannten Maulballen, die ohne Verzug weiter zu spedieren waren.

bereits Tiere auf der Strecke zusammengebrochen, was die nachfolgenden Führer behindert habe. Um diesen Missstand zu beheben, schrieben die Korporationsmitglieder Folgendes in ihren Statuten fest: Wer in Zukunft am Transport teilhaben wolle, der müsse mit «wärschaften und mit hauptprästen lädigen rhossen versehen sein». Künftig hatten alle Säumer ihre Lasttiere dem Ballenteiler vorzuführen, der gemeinsam mit den Verwaltern der Korporation entschied, ob die Tiere für den Saumtransport geeignet seien. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten, wurde überdies jeder Ballenführer verpflichtet, jährlich unter der Kontrolle der Strassenvögte «ein gutten volkomen tagwan» an der Strasse zu leisten oder einen Betrag in die Gemeinschaftskasse zu legen. Wer sich weigerte, von dem sollten die geforderten 12 «gross ohn gnadt (wie gmeldet) in zogen werden, und überdas des nächsten jahrstheil verfelt han».²² Aufwendungen der Transportgemeinschaft erforderte neben den Strassen und Wegen auch die Suste in Brig, was ein entsprechendes Traktandum innerhalb der Verordnungen nahelegt. Da das Gebäude reparaturbedürftig war, mussten sich die Ballenführer verpflichten, die Hälfte der Kosten für die Instandsetzung und den Unterhalt zu tragen. Ausdrücklich festgehalten wird, dass der sogenannte «kleine Zoll» dazu nicht eingesetzt werden durfte, da dieser den Führern allein zum Erhalt der Sustrechte zustand.²³

Die Mitgliedschaft an der Genossenschaft der Briger Ballenführer konnte, zumindest im 16. Jahrhundert, nur durch Erbschaft erworben werden, und zwar unter der Einschränkung, dass nur der Sohn oder die Tochter dem Vater, der Mutter, dem Grossvater oder der Grossmutter folgen durften.²⁴ Ausnahmen wurden nur in seltenen Fällen gestattet.²⁵ Diese Restriktionen sollten wohl die finanzielle Attraktivität des Amtes sichern, denn nur wenn alle Mitglieder der Gemeinschaft durch die Zuteilung einer ausreichenden Zahl an Transporten hinreichend entlohnt werden konnten, gestaltete sich die Abwicklung des Güterverkehrs auch reibungslos.²⁶

22 Ferner hatten auch alle Nutzniesser des Alpweges «über d'Flüe auf den Bleicken und über den Simpillberg» einmal pro Jahr ein Tagwerk an der Strasse oder Geldzahlungen zu leisten.

23 Zu den Briger Sustrechten um die Mitte des 16. Jhs. vgl. StoA, Nr. 1273. Für das Jahr 1584 vgl. ebd., Nr. 3812.

24 Vgl. dazu StoA, Nr. 1235.

25 *Imesch*, Die Verordnungen der Ballenführer von Brig (Anm. 14), S. 282: So wurde am 1. April 1492 der bekannte Politiker Georg Supersaxo in Kreis der Ballenführer aufgenommen. Die Verwalter erklärten, dies geschehe «ex singulari charitatis affectu, exque speciali gratia, quibus erga ipsum Georgium inclinati sunt et facere exhibereque affectarint».

26 Dass nicht immer alle Mitglieder der Genossenschaft beschäftigt werden konnten, darauf deutet folgende Abmachung hin: «Ein jeder füerer sol auch (so es gefordret wird) nach absterben seiner drostung andre gnugsame drostung stellen (also dass alwegen dry füer gnugsame drostungen lebend standen), ob man ihm den theil schuldig süge wüter zgeben, und wo die drostungen nit gnugsam weren, ist er vor wüterem empfachen dieselben schuldig zu verbesren, obschon die zall verfilte werde.»

In die Schatulle («fuereren trucken»), aus welcher wohl auch die Saläre der Säumer bezogen wurden, floss gemäss der Statuten aus dem 16. Jahrhundert neben dem bereits erwähnten Zoll ein Teil des Weggeldes,²⁷ wobei die entsprechenden Tarife zwischen der Kaufmannschaft von «Lyon» sowie den «Lampartern und Biangern» (italienischen) Händlern differenzieren, die in unterschiedlichem Mass zur Kasse gezogen wurden.²⁸ Und schliesslich bemühte sich die Gemeinschaft der Ballenführer auch um die Koordination mit den westlichen Anschlusstransporteuren, indem sie beschloss, dass die Verwalter mit den Führern von Visp einen Vertrag zur «firleittinen» (Transport) abschliessen sollten. Nachgewiesen ist ein Abkommen erst im Jahr 1597, als im Haus des Landeshauptmanns Peter Stockalper zwischen den Vertretern des Zendens Visp und den Ballenführern von Brig entsprechende Vereinbarungen getroffen wurden.²⁹ Eine beglaubigte Abschrift dieser Beschlussfassungen sollte in die «fuereren trucken» im Briger Sustgebäude gelegt werden.

Die Ballenführer von Brig sind noch im 17. und 18. Jahrhundert nachweisbar.³⁰ Als gesichert gilt, dass der Multiunternehmer und Politiker Kaspar Stockalper vom Thurm (1609–1691) die Mitglieder der Korporation in seine Dienste stellte.³¹ So erwirkten die «communes vectores» im Jahr 1653 auf den Antrag Stockalpers hin beim Bischof von Sitten die Erlaubnis, unter Berücksichtigung gewisser Ausnahmefälle, auch an Sonn- und Festtagen Waren transportieren zu dürfen.³² Ob das Briger Handels-, Speditions- und Finanzunternehmen der Fratelli Loscho im ausgehenden 18. Jahrhundert immer noch auf die Transportdienstleistungen der Ballenführer zurückgriff, ist (noch) nicht belegt,³³ doch ist ein fortwährendes

27 Arnold, *Der Simplon* (Anm. 7), S. 99.

28 Archives de la Bourgeoisie de Sion 204/10, S. 508–511: Erst im Jahr 1598 legte der Landrat einen allgemein verbindlichen Transporttarif für die Strecke Simplon–Saint-Maurice/Le Bouveret fest, der für alle Abschnitte der Rhonetaroute die Höhe der zu begleichenden Abgaben differenziert nach Ross- und Wagenverkehr fixierte. So hatte der Kaufmann für «ein zillig soumb von achtzehn Ruben» etwa für die Strecke Simplon–Brig 12 Batzen zu bezahlen. Überstieg die Last das ordentliche Gewicht von 18 Ruben, so sollte der Führer ein Aufgeld erhalten.

29 StoA, Nr. 1341.

30 StoA, Nr. 437, 1235a, 1235b, 2036, 2073, 2351, 3812, 7626a, 14322a.

31 Marie-Claude Schöpfer Pfaffen, Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik, in: Dies., *Heinrich Bortis* (Hg.), *Tradition–Vision–Innovation. Hommage an Kaspar Stockalper vom Thurm zum 400. Geburtstag (1609–1691)* (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts zur Geschichte des Alpenraums 12), Brig 2011, S. 103–140, hier: S. 123f.

32 StoA, Nr. 610a (Fonds Hugo Paul Gutzwiller).

33 Die letzten überlieferten Quellenbelege im Stockalperarchiv beziehen sich auf die 1750er Jahre: StoA, Nr. 14322a. Zum Unternehmen der Fratelli Loscho vgl. Marie-Claude Schöpfer Pfaffen, Gabriel Imboden, *The Fratelli Loscho in Brig. Entrepreneurship in Small Alpine Markets during the Napoleonic Era*, in: Markus A. Denzel, Jan de Vries, Philipp Robinson Rössner (Hg.) *Small is beautiful. Interlopers and Smaller Trading Nations in the Preindustrial Period* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beih. 213), Stuttgart 2011, S. 219–249.

Bestehen der Gemeinschaft zumindest bis zum Bau der Simplonpassstrasse durch Napoleon in den Jahren 1801 bis 1805 wahrscheinlich.

3 Die Transporteure im Val d'Ossola

Auf der Südseite des Simplonpasses, im Val d'Ossola oder Eschental, fliessen die Quellen zur Organisation der überregionalen Warentransporte bereits für das 14. Jahrhundert reichlich. Neben den «Statuti della Valle di Divedro» von 1321,³⁴ welche die Organisation des Warentransportes von Mailand nach Domodossola und weiter über den Simplon ins Oberwallis nachzeichnen, bezeugen verschiedentlich Gemeindegesetze³⁵ die Existenz von korporativ organisierten Transportgemeinschaften.³⁶

Die in den Jahren 1321/22 bezeichnenderweise «in valle Diverii [...] in sosta Lomis de Vallis» erlassenen Statuten der Talschaft Divedro,³⁷ welche insgesamt die Ortschaften Iselle, Trasquera, Bertonio, Varzo, Crevoladossola, Preglia und Masera umfasst,³⁸ stellen eine Reihe von Bestimmungen zum überregionalen Warentransport nach Brig und Domodossola auf. Das Regelwerk besteht hauptsächlich aus verkehrsbezogenen Artikeln, die im Besonderen Rechte und Pflichten der Ballenteiler («partitores ballarum») und der Fuhrleute («vecturales/vectuales») aufs Genaueste festlegen. Die Verpflichtungen der von den Gemeindevertretern gewählten Ballenteiler, die den Fuhrleuten und Säumern vorstanden und als Sustverwalter amtierten, beziehen sich vor allem auf die sichere Abwicklung der Warentransporte. Die Kaufmannsgüter sollten unter der Aufsicht der Teiler möglichst unbeschadet in das vermutlich in Varzo befindliche Sustgebäude befördert werden. Die «partitores» hatten die Warenballen mit einem Zeichen zu versehen («de ballis signandis per partitorem»), nach genauen Vorgaben zu wägen («de pondere ballarum et numero ruborum») und die Ballenführer in die Transporte einzuweisen («de divisione ballarum»). Keinesfalls war es ihnen erlaubt, zu schwere Transporteinheiten an «portatori und pedestri» zu übergeben («maior ponderis rub [Rubben = Saumgewichtseinheit] VIII ad libraro XII onz [Unzen]»).

34 StoA, Nr. 1200 [unpaginiert].

35 Im Eschental hatten sich die Bewohner der Gemeinden Varzo, Domodossola, Vogogna und Mergozzo in Transportorganisationen zusammengeschlossen.

36 *Antonietta del Pedro*, *Via delle genti e delle mercanzie, dal XIII al XVII secolo*, in: *Lo strona VI/1* (1981), S. 44: So enthalten auch die Statuten von Domodossola des Jahres 1425 Bestimmungen zum Simplonwaretransport.

37 Der Name leitet sich ab vom Flüsschen Doveria, welches das Tal durchfließt.

38 *Nino Bazzetta de Vemenia*, *Storia della città di Domodossola e dell'Ossola superiore*, Domodossola 1911, S. 331: Im Jahr 1386 wurden erneut Statuten erlassen, die sich wohl an die vorliegenden anlehnten.

Auch die Führer, die sich ausschliesslich an die Weisungen der örtlichen Ballenteiler zu halten hatten, unterlagen einem Bündel von Vorschriften. Diese besagten etwa, dass die Waren nur mit der ausdrücklichen Erlaubnis des besitzenden Kaufmanns transportiert («de ballis non dimitendis sine licentia») und nicht in den Privathäusern gelagert werden durften («de ballis non tenendis in domibus»). Des Weiteren war der Tausch oder die Abtretung von zugeteilten Fuhrn («volte») strengstens verboten («de volta ballarum in intus non amittendo»). Auch der Einhaltung der vorgeschriebenen Transportintervalle wurde Wert beigemessen («de horis caricandi ballas»): So musste der Warenverkehr etwa an Festtagen ruhen («de festivitatibus celebrandis»). Die Ballenführer wurden instruiert, keine Ballen oder Waren ohne die ausdrückliche Erlaubnis des Teilers im Rhonetal oder in anderen Regionen («valle de Rodano vel in aliis partibus») weiterzueichen, wobei der Ballenteiler die pro Fuhr erlaubten Gewichte der nach Norden und Süden geführten Ballen und «fardelli» festsetzte («de pondere ballarum et numero ruborum; de ballis non ducendis a XVIII rub supra» etc.). Spezielle Passi regelten schliesslich neben den Verkehrsabgaben («quid solvatur pedagogio pro qualibet bestia; de transeuntibus sine solutione pedagogii in quo loco debeat colligere pedagogus; de deposito faciendo per pedagogiarum») und den pro Saum zu erhebenden Transportgebühren («de solutione sommarum transeuntium per valle Diverii tam in intus quam in foris») die Strassenunterhaltungspflichten der «vecturales (de labore strate)»³⁹ sowie den allgemeinen Umgang mit den Strassen und Sustgebäuden («de non faciendo fossata in strada et non stenendo [sic] aliquid super tecto soste communis»). Die Ballenteiler der Talschaft Divedro haben diese Statuten anlässlich ihrer Amtseinführung in Anwesenheit der Führer zu verlesen.⁴⁰ Die Transporteure sollen jedes Jahr an Ostern einen Treueid leisten, der sie dazu verpflichtet, nicht «contra dicta statuta» zu handeln und die «partitores» in ihrem «regimine» zu unterstützen. Schliesslich wurde eine jährliche Versammlung der «consules et credentariii», den Herren über «sosta» und «pedaggio», welche sowohl dem Herzog von Mailand als auch dem Bischof von Novara jährlich einen Zins sowie weitere Abgaben für diese Lehen zu entrichten hatten, beschlossen.⁴¹ Anlässlich dieser am Festtag des Apostels Andreas (30. November) in der

39 «[...] quilibet vecturalium teneatur et debeat ire ad laborem strade secundum [sic] quod fuerit concorditer ordinatum per consules, partitore[s] et vecturales vel maiori parte vecturalium [...]»
Die Strassenarbeiter wurden vom partitor ausgewählt, der diesen weitere Fuhrn verweigern konnte, falls sie sich der auferlegten Unterhaltungspflicht entzogen.

40 «De statutis legendis [sic] vecturalibus [...] quolibet [sic] partitor teneatur et debeat in initio suo offitii infra octo dies [...] legere vel legi facere in publica vicinancia vecturalibus omnia et singula [...] statuta [...]»

41 «[...] debea[n]t solvi homines vallis Diverii salarii [sic] sive census illustrissimi domini d. ducis Mediolani ex ficto eorum soste et pedagogii [...]; et quod ex dicto ficto debeat solvi reverendissimo domino episcopo Novariensi omni anno libras xxxiiii et solidos xii imperiales» – Das Val Divedro bildet einen Seitenarm des Val d'Ossola. Letzteres Territorium wurde von den Signori

gemeinsamen Suste abgehaltenen Zusammenkunft fiel die Wahl der Ballenteiler für das neue Jahr an.

Ähnlich befassten sich auch die Statuten von 1374 der südlich von Domodossola gelegenen Gemeinde Vogogna mit dem Transitverkehr, denn neben den Zöllen handelt die Quelle detailliert von Transportorganisation und Warenlagerung. Wie in der Talschaft Divedro amtete auch in Vogogna ein «praeceptor ballarum», der die Fuhren auf die «carratores» verteilte, die nördlich bis nach Domodossola – also bis zum Aktionsfeld der Transporteure von Divedro – und südlich bis Mergozzo weiterspedierten. Überdies normierten die Statuten das Laden, die Gewichte, die Transportintervalle und die Verantwortlichkeiten der Wagenführer für ihre Transitgüter.⁴² Das Transportmonopol der Fuhrleute von Vogogna wies wohl Überschneidungsbereiche zum Speditionsradius der Korporation von Domodossola («corporazioni dei vecturales e dei partitores ballarum») auf, wie die rund ein halbes Jahrhundert später gesetzten Statuten der Stadt von 1425 und 1429 belegen. Das Regelwerk enthüllt an der Spitze dieser benachbarten Transportorganisation abermals einen «partitor», welcher die Fahrten der «vecturales» und «bubulci» steuerte.⁴³ Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass sich das Transportnetzwerk in den Jahrzehnten von 1374 bis 1425 derart umfassend wandelte, dass die Kompetenzen und Streckenabschnitte den in den einzelnen Gemeindegemeinschaften in einem neuen Modus zufließen.

Grundsätzlich hat sich gezeigt, dass die Organisation der Transportgenossenschaften nördlich wie südlich des Alpenkammes – sowohl für Säumer als auch für Fuhrleute – eine ähnlich gestaltete hierarchische Ausformung im Rahmen des jeweils vorgegebenen herrschaftlichen Systems erfuhr. Nach Daviso di Charvensod dürften jedoch die «vecturales» des Val d'Ossola – aufgrund der fortgeschrittenen kommunalen Bewegung – im späten Mittelalter bereits weitaus unabhängiger agiert haben, als dies bei den zum selben Zeitpunkt noch weitgehend vom Fürstbischof mitbestimmten, bisweilen aber im gleichen Mass wetteifernden Korporationen des Wallis der Fall war.⁴⁴

und Herzögen von Mailand bis zum Ende des 15. Jhs. als grafchaftliches Lehen an die Bischöfe von Novara verliehen.

42 Statuta Voconiae, in: *Enrico Bianchetti*, *L'Ossola inferiore. Notizie storiche e documenti*, 2 Bde., Bologna 1980, hier: Bd. II: Documenti, S. 532–535, 538.

43 *Carlen*, *Der Simplon* (Anm. 8), S. 32; *ders.*, *Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe* (Anm. 9), S. 11.

44 *Daviso di Charvensod*, *La route du Valais* (Anm. 2), S. 556f.

4 Konflikte um das Transportmonopol

So zeugen etwa die zu Beginn des 14. Jahrhunderts entflammenden Streitigkeiten um das Transportmonopol zwischen den Passfussortschaften und der Simplonpasshöhe als wichtige Einkunftsquelle für die Führer von Brig und Simplon Dorf davon, dass der Warentransport auf kommunaler Ebene zu erheblichen Spannungen führen konnte. Bischof Bonifaz von Challant sah sich im Jahr 1307 zur Beilegung des scharf ausgetragenen Konflikts der Gemeinden Brig und Naters auf der einen sowie der Gemeinde Simplon auf der anderen Seite gezwungen, umfassende Neuregelungen zur Beförderung der Handelswaren zu erlassen. Nach Massgabe der bischöflichen Verfügungen sollte das Transportrecht künftig in den ersten acht Tagen nach dem Fest der heiligen Katharina (25. November) den Talleuten zufallen, während die Bergbewohner aus Simplon Dorf in den folgenden acht Tagen usw. spedieren durften. Der Landesherr setzte entsprechend eine 8-Tage-Rotation fest.⁴⁵ Im Gegensatz zum 16. Jahrhundert hatte sich die Gemeinde Brig zu diesem Zeitpunkt das ausschliessliche Transportrecht auf die Passhöhe noch nicht gesichert. Ähnliche Prinzipien zum Beförderungsturnus wurden im Übrigen auch in der Zuteilung von Transportaufträgen innerhalb der einzelnen Transportgemeinschaften angewandt: So fiel etwa dem «partitor ballarum» von Leuk die Aufgabe zu, die ankommenden Ladungen ebenso nach einem Rotationsprinzip («tota rotha») gerecht unter den Trägern oder Fuhrleuten zu verteilen.⁴⁶

Auch im Goms finden sich im frühen 14. Jahrhundert Hinweise auf Streitigkeiten um den Warentransport über die Pässe. So entschied ein Vergleich in den 1320er Jahren, dass die vier oberen Viertel des Goms (Grafschaft Biel, Reckingen, Münster/Geschinen, Oberwald/Obergesteln/Ulrichen) zu gleichen Teilen an der Spedition der aus der Lombardei nach Frankreich fliessenden Güter involviert sein sollten. Die Zuweisung der Waren auf die Säumer hatte indes allein der Ballenteiler von Münster vorzunehmen.⁴⁷ Wiederholt zu Konflikten um das Transportwesen kam es überdies insbesondere in der Region um den Grossen St. Bernhard, denn die Grafen von Savoyen betrieben – zuungunsten der Einrichtungen und

45 *Gremaud* III, Nr. 1262: «Coram R. D. [Reverendissimo Domino] Bonifacio [Fürstbischof Bonifaz von Challant] episcopo, inter communitatem de Narres [Naters] et de Briga, ex una, et communitatem de Simplono [Simplon Dorf], ex altera, super vectura ballarum, ordinavit episcopus, de consensu partium, quod communitas de Narres et de Briga ducere debeat dictas ballas per octo primos dies post festum S. Catharine, et dicti de Simplono per alios octo dies et sic subsequenter. 1307, in novembri.» Vgl. dazu *Renato Arnold*, 700 Jahre Simplon, Geschichte und Geschichten, Visp 2008, S. 12f.

46 *Gremaud* III, Nr. 1311.

47 Gemeindearchiv Obergesteln, E 1. Vgl. dazu auch *Gremaud* VI, Nr. 2218, S. 77 (1376); *Schulte*, Geschichte des mittelalterlichen Handels (Anm. 7), Bd. I, S. 479; *Louis Carlen*, Zur Geschichte der Furkastrasse von den Anfängen bis 1800, in: *Strasse und Verkehr* 41/7 (1955), S. 271–275, hier: S. 272.

Transporteure kleinerer benachbarter Passübergänge – eine ausschliesslich die Gemeinden⁴⁸ der St. Bernhards-Route protegierende Politik. So wurden etwa im Jahr 1310 in Sembrancher am Aufstieg zum Pass nicht nur die Zölle für den eigenen Alpenübergang bezogen, sondern auch die Abgaben auf Tiere, welche das Herrschaftsgebiet über den Col de Ferret verliessen. Zwar autorisierte der savoyische Landesherr die Bewohner des Entremont noch 1392, den Ferret und andere Pässe für den Export der eigenen Produktion zu benutzen,⁴⁹ doch erteilte er – unter Androhung eines hohen Bussgeldes – ein striktes Ausfuhrverbot für Handelswaren über die alternativen Übergänge. Diese Restriktion erschien den Gemeinden an der St. Bernhards-Linienführung wohl nicht ausreichend, denn eine Klage der Gemeinde Bourg-Saint-Pierre aus dem Jahr 1413 führte offensichtlich zur vollständigen Transportsperre für den Col de Ferret, über deren Einhaltung der Kastlan des Val d'Entremont wachen sollte. Ungeachtet dieser restriktiven Massnahmen setzte sich die Beförderung von Handelswaren über die regionalen Pässe rund um den Grossen St. Bernhard mehr oder weniger unvermindert fort, wovon zahlreiche spätere Klagen der Gemeinden an der vom savoyischen und später vom bischöflichen Landesherrn ebenso protegierten Linienführung zeugen.

Auch zwischen der Ortschaft Orsières und dem Hospiz auf dem Grossen St. Bernhard schwelte bis zum 19. Jahrhundert ein Konflikt, der durch die protektionistische Politik der Savoyer ausgelöst worden war. Hatte doch Graf Thomas von Savoyen 1189 dem Hospiz Rechte in den Wäldern des Ferret zugesprochen, insbesondere auch Weiderechte für die Saumtiere. Bereits 1224 wurde der Kastlan von Chillon vom Grafen beauftragt, diese Rechte zu verteidigen, da offenbar Streitigkeiten ausgebrochen waren.⁵⁰

48 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (im Folgenden zit. als IVS) VS, Strecke VS 41.1.2: Nicht alle Gemeinden des Entremont kamen in den Genuss einträglicher Fuhr- und Transportrechte wie Bourg-Saint-Pierre und Sembrancher. So versuchte die Gemeinde Liddes mehrmals erfolglos, Sust- und Transportrechte zu erwerben. Erst als der Verkehr sich im 17. Jh. verdichtete, wurde die Gemeinde ebenso an der Warenbeförderung beteiligt.

49 *Quaglia*, Les services du passage du Saint-Bernard (Anm. 10), S. 68: Die wichtigsten regionalen Pässe waren der Col de Ferret sowie der Fenêtre de Durand genannte Übergang, die vor allem dem regionalen Warenaustausch der Talschaften Ferret und Bagnes mit Courmayeur, Valpelline, Ollomont, Roisan und Aosta dienten.

50 Diese Dispositionen setzten sich unter Walliser Herrschaft fort. Der Bischof ging sogar so weit, am 12. Mai 1690 jeden Wagen ausserhalb der St. Bernhards-Route zu verbieten. Vgl. ebd., S. 69; *Henri Rausis*, Les bois de Ferret. Contestations entre la Maison du Saint-Bernard et la Commune d'Orsières, in: *Annales valaisannes*, 2^e série, 3 (1936–1939) S. 573–576; IVS VS, Strecke VS 701, S. 1/3. – *Peter Spufford*, Handel, Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter, Darmstadt 2004, S. 148 [leider ohne Quellennachweis]: An den Auseinandersetzungen um die Transportrechte beteiligten sich auch die Bewohner der südlichen Passseite: Im Jahr 1380 verlieh der Graf von Savoyen den Einwohnern von Aosta das exklusive Recht für die Transportdienste von Ivrea durch das Aostatal nach Saint-Rhémy, höchstgelegener Ort auf der Südseite des Grossen St. Bernhard. Daraufhin fochten die Einwohner von Saint-Rhémy sowie ihre Nachbarn in

Uneinigkeiten galt es auch innerhalb der einzelnen Transportgemeinschaften zu schlichten, wie etwa die zwischen der Gemeinde Leuk und den Fuhrleuten («vectuarii seu charrotons») vereinbarten Statuten aus dem Jahr 1310⁵¹ oder die Reglementierungen der Fuhrleute von Saint-Maurice aus dem Jahr 1320⁵² aufzeigen. Diese für die ansässigen «partitores ballarum» und «vectuarii» aufgestellten Bestimmungen entsprechen hinsichtlich der geregelten Inhalte weitestgehend den bereits ausführlich diskutierten, für die Gemeinden nördlich und südlich des Simplonpasses aufgestellten Satzungen. Auch hier sollte in erster Linie eine möglichst ungehinderte, konfliktfreie und nach dem Prinzip der gerechten Arbeitsteilung ablaufende Organisation des überregionalen Warenverkehrs ermöglicht werden.

Über Transportorganisationen und Susten verfügten nicht nur die Rhonetallinienfürungen über den Simplon und den Grossen St. Bernhard, denn entsprechende Einrichtungen sind auch andernorts – etwa für das Goms (Ernen, Obergesteln) – belegt. Für das Berner Haslital und die Saaser Pässe sind mit dem Grimselpittel und der Suste in Visp zumindest mit entsprechenden Verkehrsfunktionen ausgestattete Gebäude nachgewiesen. Gleichermassen wurde der Verkehr auf den Wasserwegen durch vergleichbare Personen- und Institutionengebilde gestützt.⁵³ So existierten etwa in Bern und Thun (Freienhof),⁵⁴ bei der Feste Weissenau (Neuhaus), in Unterseen und Kienholz Sustgebäude und weitere Verkehrsinfrastrukturbauten für den Wassertransport,⁵⁵ der – wie der Warenverkehr

Étroubles – wohl erfolgreich – die Rechtsgültigkeit der Übertragung an und behaupteten, ihrerseits ein althergebrachtes Monopol für die Transportdienste von Ivrea talaufwärts zu besitzen. Über den Pass selbst würden sie dieses Monopol mit den Einwohnern von Bourg-Saint-Pierre teilen, der ersten Ortschaft auf der Nordseite des Passes. Zweihundert Jahre später hielten die Einwohner von Saint-Rhémy das Monopol über die Beförderungsdienste von Aosta über den Pass immer noch.

- 51 *Gremaud* III, Nr. 1311. Dazu *Antoine Lugon*, Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XII^e siècle), in: *Pierre Dubuis*, Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local. Actes du Colloque de Bourg-Saint-Pierre 23–25 septembre 1988, Saint-Maurice 1989, S. 87–99, hier: S. 93f.
- 52 *Gremaud* V, Nr. 2187 [Supplément].
- 53 *Ulf Dirlmeier*, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beih. 51), Wiesbaden 1966, S. 69f.: Mit Blick auf den Verkehrsfluss nehmen die Wasserwege in weiten Teilen des Reichs eine ähnlich herausragende Stellung ein wie die Passstrassen in den Alpen. Bis in die Neuzeit hinein stellen Letztere vielerorts den bevorzugten Verkehrsträger, besonders für Massengüter, dar. Auf das Wasserstrassennetz konzentrierte sich deshalb auch vielfach das herrschaftliche Interesse – etwa bei der Errichtung von Zollstellen und Häfen, aber auch bei Versuchen der überregionalen Sicherstellung des Verkehrs.
- 54 Vgl. *Berchtold Haller*, Bern in seinen Rathsmannualen 1465–1565, hg. vom Historischen Verein des Kantons Bern, 3 Bde., Bern 1900–1902, hier: Bd. III, S. 108; *Paul Hofer*, Der Freienhof in Thun (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 17), Sonderdruck, Bern 1903.
- 55 *Ferdinand Schmid*, Verkehr und Verträge zwischen Wallis und Eschenthal vom 13. bis 15. Jahrhundert, in: BWG I/II (1889/1890), S. 144; *Hansruedi Mösching*, *Hans von Rütte*, Saumpfad und

zu Land – eine umfassende Organisation und Regelung erforderte. Die Häfen des Wasserstrassennetzes entsprachen im Hinblick auf ihre Warenumschlags- und Stapelfunktionen den Susten des Wege- und Strassengebildes zu Land.⁵⁶ In der mittelalterlichen Transitverkehrsorganisation sowohl des alpinen Raums als auch des schweizerischen Mittellandes spielte die rationalisierende Verknüpfung von Land- und Wasserstrassenetappen eine massgebliche Rolle.⁵⁷

Fahrstrasse an der Grimsel, in: Bulletin IVS 2 (1999), S. 18–21, hier: S. 21; IVS VS, Strecke VS 2, S. 11/15; IVS BE, Strecke BE 10, S. 1/3; ebd., Strecke 11.1, S. 1/2; und Strecke BE 12.1, S. 2/6; *Andreas Willi*, Handel und Wandel im Hasletal. Ein Beitrag zur Geschichte des Berner Oberlandes. Separatdruck aus den Alpenrosen, Bern 1885/Ndr. Biel 1995/Ndr. Guttanen 1996, S. 8, 46; *Emil Audétat*, Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter, Diss. Bern, Langensalza 1921, S. 100: Susten finden sich auf bernischem Boden in Unterseen, Brienz, Meiringen, Hof (Innertkirchen) und Guttannen, wobei nach Audétat vor 1500 nur Unterseen, wo 1470 ein neues Kaufhaus errichtet wurde, und Kienholz bei Brienz (1411) belegt sind.

⁵⁶ *Walter Thut*, Art. «Häfen», in: Historisches Lexikon der Schweiz (im Folgenden zit. als HLS), Bd. 6, Basel 2006, S. 29–30, hier: S. 29.

⁵⁷ *Hans-Ulrich Schiedt*, Art. «Wasserwege», in: HLS, Bd. 13, Basel 2014, S. 281–283.