

45

*Walliser Pässe und internationaler Verkehr im Mittelalter**

von
Chantal Fournier

In der ausgedehnten und vielseitigen Literatur über die berühmtesten Pässe der westlichen Alpen ist noch keine quantitative Untersuchung des Warenhandels während des Mittelalters unternommen worden. Diese Lücke hat ihre Gründe: auf einer Seite ist es schwer, Dokumente zu finden, die die nötigen Daten für eine solche Untersuchung enthalten, auf der anderen Seite sind diese Dokumente lückenvoll oder unklar, was ihre Verarbeitung nicht vereinfacht.

Die grossen Passhistoriker haben diese Dokumente in ihren Werken berücksichtigt, aber meistens im Zusammenhang mit globalen Analysen, und ohne sie in ihrer chronologischen Gesamtheit zu betrachten. Das ist der Fall für A. Schulte, der ein bis jetzt noch unübertroffenes Werk über den mittelalterlichen Handel und Verkehr zwischen Westdeutschland und Italien 1900 publizierte¹⁾. Sein Quellenmaterial bezeichnet er selber als «unzählige Mosaiksteinchen»²⁾, und man kann wohl sagen, dass nach achtzig Jahren sein Buch die Fundgrube der Passgeschichte für unsere Gegend bleibt³⁾. Die Schweizer Historiker haben sich natürlich auch mit der Passgeschichte beschäftigt. Unter vielen anderen kann man W. Schnyder für die Bündner Pässe und F. Glauser für den Gotthard erwähnen⁴⁾. Im Wallis gehen die vielseitigen, reichen Werke von P. Arnold, P. Bumann,

¹⁾ A. Schulte, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, (Neudruck der 1. Auflage von 1900), 2 Bde, Berlin 1966.

²⁾ A. Schulte, a.a.O., S. XXIX.

³⁾ Angaben über die Zölle von Villeneuve de Chillon, vgl. A. Schulte, a.a.O., S. 150, 164, 220, 484; über den Zoll von Saint-Maurice d'Agaune, vgl. A. Schulte, a.a.O., S. 220, 465.

⁴⁾ *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien, Darstellung und Dokumente bearbeitet von W. Schnyder*, Bd I, Zürich 1973; F. Glauser, *Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentner-Zolls von 1493 bis 1505*, in *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 18 (1968), S. 177—245, u. a.

* Text des Vortrages, der an der Jahresversammlung des Geschichtsforschenden Vereins vom Oberwallis am 20. September 1980 in Glis gehalten wurde.

A. Lüthi, L. Quaglia weit über das Mittelalter hinaus⁵⁾. Es ist schwer, in jeder Epoche der Walliser Geschichte, unsere Pässe nicht zu berücksichtigen.

Unter einer Untersuchung des Warenverkehrs über einen Pass versteht man die Zählung der Warenmengen, die über einen Pass gefahren sind. In den mittelalterlichen Dokumenten erfährt man auch meistens, um welche Waren es sich handelte. Die Dokumente, die Hinweise in diesem Bereich geben, sind nicht für alle Pässe vorhanden. Deswegen hat man nicht die Ergebnisse für das ganze Alpengebiet. Im Rahmen dieser Untersuchung habe ich den Grossen Sankt Bernhard gewählt, weil er eben in einer günstigen «Dokumentenlage» fürs Mittelalter liegt⁶⁾.

Ich schicke etwas über seine geographische Lage voraus. Der Grosse Sankt Bernhard liegt auf 2469 m Höhe. Er verbindet das Aostatal mit dem Rhonetal. Die allgemeine Härte des Klimas, die auf den Alpenpässen herrscht, ist dort am meisten geprägt: der Durchschnitt seiner jährlichen Temperatur ist negativ: $-1,5$ Grad. Meistens erreichen die Schneefälle im Winter eine Höhe von 10 Metern; die Nord-Ost Windstärke auf der Passhöhe verursacht Lawinen und Stürme; von Mai bis Juni stört noch der Nebel. Jetzt ist der Pass für circa 21 Wochen, von Juni bis Oktober, befahrbar. Man kann also sagen, dass wenn auch die klimatische Lage durch die Jahrhunderte nicht immer die gleiche gewesen ist, der Grosse Sankt Bernhard kein freundlicher Pass ist⁷⁾.

Die Dokumente, die eine quantitative Untersuchung des Passes erlauben, sind Zollrechnungen. In der Römerzeit sind Zölle schon bekannt. Sie hiessen «portorium» und wurden an den Grenzen des Reiches und der verschiedenen Provinzen auf den transportierten Waren an Brücken und in Häfen erhoben. Vor dem Fall Roms hat sich der Name dieser Taxe geändert: sie wurden «theloneum» genannt⁸⁾. Diese Bezeichnung haben die germanischen Völker nach den Völkerwanderungen übernommen.

⁵⁾ P. Arnold, *Der Simplon. Zur Geschichte des Passes und des Dorfes*, Brig 1948; *Simplon. Die vier Strassen*, Brig 1975, u. a.; P. Bumann, *Der Verkehr am Simplon. Ein Beitrag zur verkehrsgeographischen Entwicklung der Alpentraversen, gezeigt am Beispiel des Simplons*, Visp 1974; A. Lüthi, *Zermatt und die Hochalpenpässe. Eine geländearchäologische Untersuchung*, in *Blätter aus der Walliser Geschichte* 18/1 1979, S. 13—135; L. Quaglia, *La Maison du Grand-Saint-Bernard des origines aux temps modernes*, Martigny 1972.

⁶⁾ Für die Suche wirtschaftsgeschichtlicher Quellen im Mittelalter im savoischen Gebiet, vgl. R. H. Bautier, J. Sornay, *Les sources de l'histoire économique et sociale du Moyen Age*, vol. 1: *Archives des principautés territoriales et archives seigneuriales, Provence — Comtat Venaissin — Dauphiné — Etats de la Maison de Savoie*, Paris 1968.

⁷⁾ Vgl. B. Janin, *Cols et circulation transalpine dans les Alpes occidentales — le rôle des conditions naturelles*, in *Actes du Colloque international sur les cols des Alpes. (Antiquité et Moyen Age)*, Bourg-en-Bresse 1969, S. 7—24.

⁸⁾ Vgl. D. van Berchem, *Du portage au péage. Le rôle des cols transalpins dans l'histoire du Valais celtique*, in *Museum Helveticum* 13 (1956) S. 199—208; M. Cl. Daviso di Charvensod, *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medioevo*, in *Miscellanea di Storia italiana*, ser. IV, vol. V, Torino 1961, S. 11—35.

Vom VI. Jahrhundert n. C. an werden die Zölle in verschiedenen Urkunden erwähnt. Man weiss auch, dass die stärksten unter den Merowingerherrschern versucht haben, ihre Zahl zu vermindern und die Taxenhöhe festzulegen, weil jeder Vasall versuchte, entweder die Zölle zu vermehren oder die erhobenen Taxen zu seinen Gunsten zu erhöhen. Dagegen werden fast alle mittelalterlichen Fürsten kämpfen. Unter den Karolingern, z. B., werden die Erwähnungen der Zölle in den Capitularien immer genauer. Man weiss, z. B., dass es verboten war, wenn ein Zoll auf einer Brücke erhoben wurde, kurz vor dieser Brücke die Waren auf ein Schiff zu laden und unter der Brücke zu fahren, um den Zoll zu vermeiden⁹⁾.

In der Zeit nach dem Zerfall des karolingischen Reiches wurde die Lage der Zölle immer schwieriger: ihre Reglemente, ihre Zahl vermehrte sich rasch; viele Klöster und Bischöfe wurden von den Taxen befreit. Man kann sagen, dass vom X. Jahrhundert an alle Zölle in den Händen der kaiserlichen Vasallen sind.

Am Anfang des XIII. Jahrhunderts erscheint das Wort «pedagium» für den Zoll. Diese Bezeichnung wird fürs ganze Mittelalter gleich bleiben. Ein «pedagium» besteht aus «einem Versicherungsvertrag zwischen Behörden und irgendwelcher Person oder Organisation (. . .), die Waren zu transportieren hat. In diesem Vertrag versichern die Behörden dem anderen Schutz auf der Strasse gegen Zahlung einer bestimmten Taxe»¹⁰⁾. Im allgemeinen enthält dieser Vertrag eine Verpflichtung der Behörden, eine Warenladung zu entschädigen, die auf der Strasse, für die sie verantwortlich sind, Schaden erlitten hat.

Am Ende des XIII. Jahrhunderts gehörte die Gegend des Grossen Sankt Bernhard dem Hause Savoyen¹¹⁾. Für diese Herrscher ist die Regelung des Verkehrs sowie das Gewinnen neuer Alpenpässe damals ein wichtiger Bestandteil ihrer Politik gewesen. Diese Haltung der Grafen ist auch nicht erstaunlich: im XIII. Jahrhundert lag ihr Besitz hauptsächlich im Alpengebiet auf einer Seite, auf der anderen brachten regelmässiger Verkehr und Marktfreiheit der Gemeinden sicheres Geld in die Kassen. Die savoischen Grafen haben auch die Komplexität der praktischen Organisation der Verwaltung ihrer Gebiete, also auch des Verkehrs und der Zölle, in einer musterhaften Weise organisiert. Das Vorbild dieser Organisation holte Graf Peter II. in England. (Das Haus Savoyen und die englischen Könige waren durch Ehen verbunden.) Seit ungefähr 1250 haben die Grafen alle ihre Gebiete einer zentralen Verwaltung unterworfen. Das savoische Territorium wurde in Vogteien, und die Vogteien wurden in Kastellaneien geteilt. Jeder Vogt, jeder Kastellan musste dem Grafen voll-

⁹⁾ Vgl. *Monumenta Germaniae Historica*, hrsg. von G. H. Pertz, *Leges in folio*, Bd. 1, Hannover 1835, *Capitulare duplex in Theodonis villa promulgatum*, 13.

¹⁰⁾ M. Cl. Daviso di Charvensod, *a. a. O.*, S. 24.

¹¹⁾ Zur Geschichte Savoyens, vgl. E. L. Cox, *The Eagles of Savoy. The House of Savoy in Thirteenth-Century Europe*, Princetown 1974; G. Tabacco, *La formazione della potenza sabauda come dominazione alpina*, in *Vorträge und Forschungen*, vol. X, Konstanz-Stuttgart 1965, S. 233—243.

ständige Berichte über Steuern, Geldsummen, die von den Bussen herkommen, Ausgaben der Beamten, u. a., abgeben. Freilich hat es auch Berichte über Einnahmen und Ausgaben der Zölle gegeben. Diese Berichte, die für eine gewisse Zeitspalte verfasst wurden, wurden auf Pergamentblättern geschrieben, die man aneinandernähte und zusammenrollte. Diese Rechnungen wurden von einem Beamten in die Rechnungskammer von Chambéry gebracht, wo sie kontrolliert wurden, und darauf ins gräfliche Archiv eingeordnet wurden¹²⁾. Diese Pergamentrollen sind heute im Staatsarchiv von Turin aufbewahrt, da im XVI. Jahrhundert die Savoyer die alt Hauptstadt Chambéry mit Turin wechselten¹³⁾.

Die Zollrechnungen können manchmal in den Rechnungen eines Kastellans integriert sein, wo sie einen Abschnitt dieser Rechnung bilden; sie können auch auf einer eigenen Rolle aufgeschrieben sein. In der gesamten Verwaltung sind alle Zölle nicht gleich eingestuft. Die Wichtigsten von ihnen waren direkt durch den Grafen verwaltet, und ihre Rechnungen enthalten die Warenmengen, die Geldsummen, die man für diese Waren während einer angegebenen Zeitspalte bezahlt hat. Das sind also die Zollrechnungen, die man für eine quantitative Untersuchung des Verkehrs gebrauchen kann. Die weniger wichtigen Zölle wurden meistens verpachtet. Man findet ihre Spur nur in den Rechnungen der Kastellane, wo die jährliche Pachtsumme dieser Zölle erwähnt wird. Für eine Untersuchung der Warenmengen sind sie also unbrauchbar¹⁴⁾.

Diese Verschiedenheit in den Zollrechnungen hat eine Wahl unter den Zollposten in der Gegend des Grossen Sankt Bernhard verursacht. Die einzigen Zollposten, die nicht verpachtet worden waren, und die so nah wie möglich am Pass liegen, sind folgende: Bard im Aostatal, Saint-Maurice und Villeneuve im Rhonetal. Der Zoll von St-Rémy, z. B., liegt viel näher am Pass, aber ist leider verpachtet¹⁵⁾.

Die Lage dieser Zölle bildet aber ein anderes Problem. Bard liegt stromabwärts von Aosta, wo sich zwei Strassen treffen: die Strasse vom Kleinen Sankt Bernhard und diejenige vom Grossen Sankt Bernhard. Beim Zoll von Bard sind also Waren vorbeigefahren, die genau gleich vom Grossen wie vom Kleinen Sankt Bernhard kommen konnten. Es ist auch zu sagen, dass der Pass, den diese Waren für den Alpenübergang gebraucht haben, in den Zollrechnungen nicht erwähnt wird. Auf der anderen Alpenseite ist das Problem identisch. St-Maurice und Villeneuve liegen stromabwärts von Martinach, wo die Strassen, die vom Grossen Sankt Bernhard und diejenige vom Simplon und der anderen Walliser Pässe, sich treffen. Wenn man die Waren betrachtet, die an den zwei Zollposten von St-Maurice und Villeneuve aufgeschrieben worden sind, hat man eigentlich den Warenverkehr, der von allen Walliser Pässen herkommen können oder umgekehrt für die Richtung.

¹²⁾ Vgl. M. Cl. Daviso di Charvensod, *a. a. O.*, S. 108—115.

¹³⁾ Archivio di Stato di Torino (= ASTO), Sezione III, inventari 68, 69.

¹⁴⁾ Vgl. M. Cl. Daviso di Charvensod, *a. a. O.*, S. 165, 393.

¹⁵⁾ Bard: ASTO, inv. 68, fol. 29, mazzo 1⁰; St-Maurice: ASTO, inv. 69, fol. 161, mazzo 1⁰; Villeneuve: ASTO, inv. 69, fol. 31, mazzo 1⁰.

Die einzige Lösung, um den Verkehr über einen bestimmten Pass zu analysieren, wenn man Zollrechnungen als Quelle benützt, besteht aus einem Vergleich:

- 1) der Identität der Waren,
- 2) der Quantitäten der Waren in den zwei Tälern am Fusse des Passes.

Schauen wir jetzt, was man in den Zollrechnungen an Waren findet¹⁶⁾. Die Periode, die hier berücksichtigt wurde, deckt die Jahre von 1283 bis 1300. Diese Zeitspalte wurde als «genügende Probe» für eine erste Untersuchung beurteilt. Man muss auch sagen, dass die Reihenfolge der Zollrechnungen erst seit 1283 am wenigsten Lücken enthält.

Am Zoll von Bard, im Aostatal, wurden folgende Waren taxiert. Diese Liste folgt der Reihe, die man in den Zollrechnungen findet:

- 1) ausländische Pferde,
- 2) englische Pferde,
- 3) kölnische Pferde,
- 4) Sensen,
- 5) Sperber,
- 6) Falken, «maymonnes» (wilde Katzen),
- 7) Affen,
- 8) Textilienprodukte in Richtung Lombardei (in Ladungen gezählt),
- 9) Textilienprodukte in Richtung Aosta (in Ladungen gezählt),
- 10) Tiere (Ochsen, Ziegen, Schafe, Schweine . . .),
- 11) Schleif- und Mühlsteine,
- 12) Schafherden a) wenn sie auf die Alp hinaufgehen,
b) wenn sie von der Alp herunterkommen.

Die aufgezählten Pferde sind zweifellos Luxusperde gewesen. Man kann, z. B., an Turnier- oder Schlachtpferde denken. Ihre Bezeichnung kann vielleicht etwas über ihre Herkunft verraten. Die «ausländischen Pferde» kamen sehr wahrscheinlich aus der Lombardei. Die Sperber, die Falken, die wilden Katzen, die Affen sind auch Luxustiere gewesen, die man sich an reichen Höfen leisten konnte. Die Vögel reisten wahrschein-

¹⁶⁾ Für alle Angaben über die Natur und die Herkunft der Waren, vgl. H. Dubois, *Les foires de Châlons et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin du moyen-âge (vers 1280 — vers 1430)*, Paris 1976; P. Duparc, *Un péage savoyard sur la route du Mont-Cenis au XIIIème et XIVème siècle, Montmélian*, in *Bulletin philologique et historique (jusqu'en 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques* 1 (1960), S. 145—187.

lich vom Norden nach Süden und die Affen vom Süden nach Norden. Die Herkunft der Sensen ist schwer festzulegen, ihre Zahl ist auf den beiden Seiten des Passes sehr gering. Die Ladungen, die in die Richtung Lombardei oder Aosta fuhren, enthielten u. a. folgende Produkte: Tücher, Leintücher, Felle und Wachs. Die Schleif- und Mühlsteine wurden sehr wahrscheinlich im Tal St-Marcel, stromabwärts von Aosta hergestellt. Die Tiere und die Schafherden gehören dem kleinen Zoll. Man bezeichnet so die Waren, die in der Gegend des Zolles verkehrten, im Gegensatz, z. B., zu den Affen. Die Waren, die dem kleinen Zoll gehören (Tiere, Getreide, Wein, usw.) bezahlten überall sehr niedrige Taxen. Ihre Mengen sind nie höher als 10% im ganzen Warenverkehr.

Am Zoll von St-Maurice findet man folgende Waren:

- 1) Tücher aus Frankreich,
- 2) Wolle,
- 3) Leintücher, Wachs, Gewürze, Felle,
- 4) Sensen,
- 5) Eisen, Bronze,
- 6) Fische (Heringe, Sardinen),
- 7) nicht verarbeitete Felle,
- 8) Pferde,
- 9) Kurzwaren (Gürtel, Handschuhe, Schmuck, Hüte, usw.),
- 10) Tiere (Kühe, Schweine, Ziegen, Schafe, u. a.).

Die Tücher aus Frankreich wie die Wolle kamen aus Flandern und aus England. Sie wurden nach Italien transportiert, wo man aus ihnen kostbare Stoffe herstellte. Diese Stoffe fuhren dann als lombardische Tücher von Italien nach Nordeuropa. (Der Mittelpunkt des damaligen Warenhandels lag in der Champagne. In verschiedenen Städten der Champagne wurden bestimmte Waren an festen Zeitpunkten des Jahres verkauft.) Die Waren der dritten Gruppe konnten von verschiedenen Gegenden herkommen. Die Gewürzsorten waren zahlreich: Pfeffer, Zimt, Nelken, Muskatnüsse, z. B., wurden in der Küche sowie in der Apotheke gebraucht. Zimt und Pfeffer wurden in manchen Gegenden als Geld betrachtet, mit dem man Steuern bezahlte. Die Herkunft der Metalle ist nicht genau bekannt. Sie können sehr gut von weitem oder von der Nähe des Zolles herkommen. Fische und unverarbeitete Felle durften in St-Maurice im Lagerhaus nicht aufbewahrt werden. Man kann sich gut vorstellen, aus welchem Grund das verboten war. Die Herkunft der Pferde, die in den Zollrechnungen von St-Maurice und Villeneuve erscheinen, ist unbekannt. Unter Kurzwaren kann man sich alle Waren vorstellen, die die Hausierer vor einigen Jahrzehnten in den Walliser Dörfern verkauften.

In Villeneuve findet man grundsätzlich die gleichen Waren wie in St-Maurice, was nicht erstaunlich ist: die beiden Zölle liegen auf der gleichen Strasse. Es gibt aber Unterschiede in den Zollrechnungen der beiden Posten. Einige Waren werden in Villeneuve nach ihrer Richtung eingeordnet: die Höhe der Zolllate ist verschieden, wenn, z. B., die Wolle von Les Clées oder von Genf herkommt. Alle Produkte werden in Villeneuve in Ladungen oder in Ballen gezählt, hingegen zählte man sie in St-Maurice nur in Ballen. In Villeneuve sind auch Waren aufgezählt, die in den Rechnungen von St-Maurice nicht vorkommen. Es sind:

- 1) graues Pelzwerk,
- 2) Stahl,
- 3) Salz,
- 4) Öl,
- 5) Käse,
- 6) Getreide,
- 7) Wein.

Vielleicht haben diese Waren eine Zolllate nur in Villeneuve bezahlen müssen, und durften dann zollfrei durch St-Maurice fahren. Es steht nichts in den Dokumenten, das eine Erläuterung zu der Verschiedenheit in der Warenliste der zwei Zollposten erklären könnte.

Jetzt ist ein Vergleich zwischen den Waren, die in den zwei Tälern am Fusse des Grossen Sankt Bernhard gefahren sind, möglich. Man muss sie dafür in Gruppen zusammensetzen, und die Produkte, die in der Nähe des Zolles verkehrten, wegfällen lassen: sie bilden ja nur zwischen 5 und 10% des Gesamtverkehrs.

BARD	ST-MAURICE	VILLENEUVE
<i>Pferde</i>	TEXTILIEN	TEXTILIEN
Luxustiere (Affen . . .)	Metalle	Kurzwaren
TEXTILIEN	Fische	Felle
Schleifsteine	Felle	Fische
	<i>Pferde</i>	<i>Pferde</i>
	Kurzwaren	Metalle
		Öl
		Salz

Die Waren wurden nochmals in der Reihenfolge, die in den Rechnungen steht, abgeschrieben. Eine erste Sache fällt auf: die ausführlichste Liste findet man in Villeneuve. Den Grund dazu habe ich schon erwähnt: eventuelle Zollfreiheit in St-Maurice. Dann bemerkt man zwei Waren, die in den drei Posten gemeinsam sind: die Textilien und die Pferde.

Wenn man jetzt die Mengen der Pferde und der Textilien auf den beiden Seiten des Passes vergleicht, kann man ungefähr den Handelsumfang durch den Grossen Sankt Bernhard kennen. Diese Waren bilden ungefähr 80% der Einnahmen aller drei Posten.

Die Zählung der Textilien ist aber nicht einfach. In Bard werden sie in Ladungen gezählt, in St-Maurice nur in Ballen, hingegen in Villeneuve werden sie in Ballen und in Ladungen gezählt. Um eine Lösung zu der Verschiedenheit dieser Massen zu finden, habe ich nicht die Ballen oder die Ladungen betrachtet, sondern die Taxen, die sie an den Zöllen bezahlen mussten. Diese Lösung ist auch nicht die beste: die Münzsorten sind von einem Zollposten zum anderen verschieden. Man kennt aber ihren Kurs in Bezug auf das internationale Geld von damals, der meistens angegeben wird. Dieses Geld ist der «denarius turonniensis» (der Heller von Tours). Eine Schwierigkeit bleibt aber bei dieser Lösung: für eine Ladung Wolle, z. B., bezahlt man nicht die gleiche Summe an jedem Zoll. Es ist die Betrachtung der Gesamteinnahmen der Zölle, die die Ergebnisse bestätigen wird, die von der Untersuchung der einzelnen Produkte stammen. Bei der Zählung der Pferde hat es weniger Probleme gegeben, obwohl auch Drittel und Hälften von Pferden in den Rechnungen zu finden waren.

Total der Zolltaxen 1283—1300

	BARD	ST-MAURICE	VILLENEUVE
Textilien (in Geld)	1 385,0	137 582,5	259 022,0
Pferde (in Einheiten)	8 730,5	6 367,3	3 930,0
Gesamteinnahmen	21 094,7	203 425,7	390 461,1

Wenn man die Zahlen von jedem Zoll beobachtet, kann man folgenden Schluss ziehen:

- a) die mehrzählige Ware in Bard ist durch die Pferde gebildet,
- b) die mehrzählige Ware in St-Maurice und Villeneuve bilden die Textilien.

Die mehrzähligen Waren auf den zwei Seiten des Passes sind also nicht gleicher Natur.

Die Taxen, die von den Textilien herkommen, die man im Aostatal für diese Jahre erhoben hat, bilden ein Hundertstel derjenigen von St-Maurice und fast zwei Hundertstel derjenigen von Villeneuve. Die Zahl der Pferde ist auch bezeichnend: in St-Maurice sind ungefähr 2/3 der Pferdemenge von Bard vorbeigefahren, während in Villeneuve wesentlich weniger Pferde eine Taxe bezahlt haben: fast die Hälfte der Menge von Bard. Man kann also sagen, dass im Aostatal viel mehr Pferde, aber viel weniger Textilien als im Rhonetal verkehrt haben.

Die Summe der an jeden Zoll erhobenen Taxen bestätigt diese Ergebnisse. Man merkt, dass die Einnahmen von Bard ungefähr 1/10 derjenigen von St-Maurice bilden. In Villeneuve ist diese Gesamtsumme noch grösser; man darf aber nicht vergessen, dass man eine grössere Warenauswahl in Villeneuve als in St-Maurice findet.

Man kann also sagen, dass die Verkehrsintensität für die Jahre 1283 bis 1300 im Rhonetal zehnmal grösser als im Aostatal ist, und dass die mehrzähligen Waren nicht gleicher Natur auf den zwei Seiten des Grossen Sankt Bernhard sind. Das Rhonetal ist also am Ende des XIII. Jahrhunderts ein wichtigerer Verkehrsweg als das Aostatal gewesen.

Welche Rolle hat dann der Grosse Sankt Bernhard im Verkehrsfluss des Rhonetals eigentlich gespielt? Man kann nach diesen Zahlen sehen, dass nicht mehr als 1/10 der Verkehrsintensität des Wallis durch diesen Pass gefahren ist, wenn man annimmt, dass alle in Bard aufgeschriebenen Waren den Weg des Grossen Sankt Bernhard gefahren sind. Man darf aber den Kleinen Sankt Bernhard dabei nicht vergessen: die Strassen der zwei Pässe treffen sich ja in Aosta.

Woher kann dann die riesenhafte Warenmenge herkommen, die man in St-Maurice und Villeneuve findet? Ich glaube, man kann behaupten, diese Waren fuhr zu den anderen Walliser Pässen oder kamen daher. Diese Pässe sind viele: der Antrona, der Moro, der Theodul, die Fenêtre de Durand, aber vor allem der Simplon¹⁷⁾. Für die mailändischen Kaufleute, die die Träger des Handels zwischen Italien und Nordeuropa bis ins XIV. Jahrhundert geblieben sind, war sehr wahrscheinlich der Simplon ein günstigerer und sicherer Weg als der Grosse Sankt Bernhard, wenn sie nach der Champagne reisten oder nach Italien zurückkehrten¹⁸⁾.

Es gibt auch Elemente in der Geschichte des Wallis und der Stadt Brig, die dafür sprechen¹⁹⁾.

Im XIII. Jahrhundert erlebte Brig eine Neuerung: um 1250 entstand in der Stadt eine Suste. Dort wurden die Waren gelagert und gewogen, bevor man sie weitertransportierte. Die Kaufleute, denen die gelagerten Waren gehörten, mussten dort Lager-, Waage- und Zollgebühren bezahlen.

Die Summe der Gebühren der verpachteten Zölle, der Susten von Brig und der anderen Orte bis zur Morge de Conthey waren selbstverständlich von Nutzen für ihren Inhaber: den Bischof von Sitten. Er hatte also das grösste Interesse, für die Verkehrsregelung auf seinem Gebiet aufmerksam zu sorgen. Dieses Interesse zeigt auch die Reihenfolge der Verträge, die er und die Handelsgesellschaften, hauptsächlich aus Italien, vom XI. bis zum XV. Jahrhundert abgeschlossen haben.

¹⁷⁾ Vgl. A. Lüthi, *a. a. O.*, S. 86—87.

¹⁸⁾ Vgl. P. Bumann, *a. a. O.*, S. 26, 28—30.

¹⁹⁾ Vgl. L. Carlen, *Zur Geschichte von Brig. Von den Anfängen bis 1600*, Brig 21980, S. 13—15.

Vom Warenverkehr am Simplon hat aber nicht nur der Bischof, sondern auch die Bevölkerung Brigs profitiert. Der Zoll und die Suste brauchten Beamte, und man weiss, dass einige unter ihnen wichtige Stellungen im politischen Leben des Landes erhalten haben. Der Verkehr über einen Pass brauchte auch Menschen, die die Strasse und ihre Gefahren sehr gut kannten. Diese Personen, die nur aus der Gegend des Passes stammen konnten, kannten ihn am besten. Herbergen waren auch in der nächsten Stadt am Fusse des Passes notwendig, da der Alpenübergang vor allem im Winter sehr anstrengend sein konnte. Von diesen Leistungen hat bestimmt ein wichtiger Teil der Bevölkerung Brigs gelebt, und genau wie der Bischof sorgten diese Leute für den guten Ruf des Passes.

Das Ergebnis, das sich aus den Veränderungen in der Stadt Brig, aus der Passpolitik der Bischöfe, aus der Untersuchung der Zölle von Bard, St-Maurice und Villeneuve, ergibt, ist schon von A. Schulte festgestellt worden: am Ende des XIII. Jahrhunderts hat der Grosse Sankt Bernhard «einen bedeutenden Konkurrenten erhalten»: den Simplon²⁰). Dieses Ergebnis betrifft aber nur einen Pass und eine kurze Zeit seiner Geschichte. Alle Walliser Pässe bleiben noch unter dem Standpunkt der quantitativen Analyse zu untersuchen. Erst dann wird es mit grösserer Sicherheit möglich sein, die Rolle der einzelnen Walliser Pässe im Rahmen des internationalen mittelalterlichen Verkehrs festzustellen. Es ist ein Unternehmen, das noch viele Historiker beschäftigen wird.

²⁰) A. Schulte, a. a. O., S. 219; vgl. M. Cl. Daviso di Charvensod, *a. a. O.*, s. 74—75.