

VOM SAUMPFAD ÜBER DIE PASSSTRASSE BIS ZUM
EPOCHALEN BAU DES TUNNELS
DIE SIMPLONSTADT BRIG ALS DREHSCHEIBE DES VERKEHRS

Marie-Claude Schöpfer und Franco Arnold

1 Einleitung

Kaum ein Umstand hat Brig während Jahrhunderten mehr geprägt als seine verkehrsgeographische Lage am Fuss eines bedeutenden Alpenübergangs. Der Simplonpass vermittelt über das alpine Hindernis zwischen französischen und lombardischen Wirtschafts- und Operationsräumen und bietet die kürzeste Verbindung zwischen Paris und Mailand. Mit einer Kulminationshöhe von nur 2005 m ü. M. stellt die Passage zudem einen der niedrigeren Alpenübergänge von europäischer Bedeutung dar. Politik, Kriege, technische Fortschritte und wirtschaftliche Konjunkturen ebenso wie Einzelinitiativen schreiben die Verkehrsgeschichte des Simplons, der sich vom Heerespfad zum Transithandelsweg und schliesslich zur modernen Fremdenverkehrsstrasse, von «einer Konkurrenzlinie des Gotthard» zu einer nicht mehr wegzudenkenden «Ergänzungs- und Entlastungslinie»,¹ vom einfachen «Gebirgspfad zu einer internationalen Alpentransversale» wandelte.²

Mit grosser Wahrscheinlichkeit wurde der Pass bereits in vorrömischer Zeit genutzt, obschon gesicherte Spuren, um dies zu belegen, fehlen. Eine höhere Bedeutung erhielt der Simplon vielleicht unter den Römern, jedoch erwähnen Itinerarien den Alpenübergang mit keinem Wort. Hingegen bezeugen zwei Felsinschriften in Vogogna und bei Crevola sowie Münzfunde und Ortsnamen romanischen Ursprungs (z. B. Kastell, Saltina, Geschina) entlang des alten Weges die Nutzung der Linienführung in vormittelalterlicher Zeit. Auf der Passsüdseite wird das heutige

1 *Peter Bumann*, Der Verkehr am Simplon. Ein Beitrag zur verkehrsgeographischen Entwicklung und Bedeutung der Alpentransversen, gezeigt am Beispiel des Simplon, Visp 1974, S. 39.

2 *Ders.*, Die Simplonstrasse. Vom Gebirgspfad zur internationalen Alpentransversale, in: Schweiz Suisse Svizzera Switzerland 2 (1979), S. 22–31, hier: S. 22.

Domodossola zudem als Römersiedlung ausgewiesen («Oscela»). Vermutlich führte aber nur ein einfacher Karrenweg von der Passhöhe ins obere Val d'Ossola.

Die Anlage des Saumpfadens war mit topographischen Schwierigkeiten verbunden: Auf der Nordseite verhinderten die Saltinaschlucht und auf der Südseite die tiefe Gondoschlucht eine direkte Passage, weshalb der alte Weg über das höher gelegene Alpen führte.³ Nach dem Untergang des römischen Reichs und in der Völkerwanderungszeit tauchen der Simplon und damit auch der nördliche Ausgangspunkt Brig als Drehscheibe des über den Alpenübergang fließenden Verkehrs für einige Jahrhunderte wieder ins Dunkel.⁴

2 Der Simplonpass im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit

Aus dem frühen Mittelalter fehlen deshalb unmittelbare Hinweise zu Strassen und Verkehr im Fürstbistum Sitten.⁵ Erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts deuten die Urkunden auf ein reges Verkehrsaufkommen auf der Walliser Rhonetaroute hin und lassen gleichzeitig auch den Simplonpass aus dem Dunkel der Geschichte auferstehen.⁶ Dieses Anwachsen des verkehrsrelevanten Schriftguts steht im Zusammenhang einer zu Beginn dieses Jahrhunderts einsetzenden Entwicklung, die im Gleichschritt mit dem Anwachsen der Handelsbewegungen in verschiedenen Gebieten Europas eine Strasse und Verkehr betreffende Trendwende einleitete. Der unter den Zeichen eines wirtschaftlichen Umbruchs stehende, als «Entdeckung der Strasse»⁷ bezeichnete Prozess führte zu einer aussergewöhnlichen Akkumulation von Reichtum und liess die regionalen Herrschaften am wirtschaftlichen Profit teilhaben. Die öffentliche Gewalt begann sich zunehmend für das Verkehrsnetz zu interessieren. Das Interesse erwachte zunächst am Bestand der Strassen an und für sich,⁸ die grundsätzlich wieder «Mittel und Objekt des politischen und wirtschaftlichen Handelns» wurden.⁹ Dieser Vorgang widerspiegelt

3 Klaus Anderegg, *Simplon. Dorf und Pass. Der alte Baubestand*, hg. von der Gemeinde Simplon zum Anlass der 2. Heimattagung vom 14. bis 16. August 1986, Visp 1986, S. 23–25.

4 Bumann, *Der Verkehr am Simplon* (Anm. 1), S. 25.

5 Zu Indizien, die bereits auf ein Verkehrsaufkommen im 11. Jh. hinweisen, vgl. ebd., S. 26.

6 So verortet etwa Heinrich Büttner, *Die Erschliessung des Simplon als Fernstrasse*, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* (im Folgend zit. als SZG) 3 (1952), S. 575–584, hier: bes. S. 580–582, mehrere Schriftstücke auf der Nord- und Südseite des Simplons, die auf eine erhöhte Bedeutung des Überganges schliessen lassen.

7 Thomas Szabó, *Die Entdeckung der Strasse im 12. Jahrhundert*, in: *Società, Istituzioni, Spiritualità. Studi in onore di Cinzio Violante*, Bd. 2, Spoleto 1994, S. 913–929, hier: S. 914.

8 Ders., *Der Übergang von der Antike zum Mittelalter am Beispiel des Strassennetzes*, in: *Uta Lindgren* (Hg.), *Europäische Technik im Mittelalter 800 bis 1400. Tradition und Innovation*, Berlin 2001, S. 25–43, hier: S. 29.

9 Ders., *Die Entdeckung der Strasse* (Anm. 7), S. 914.



*Abb. 1: Von Kaspar Stockalper errichteter Alter Spittel im Gampisch unterhalb der Simplonhöhe
(Foto: Christian Pfammatter)*

sich umso klarer in den überlieferten Quellen, zumal er in einer Zeit des Prozesses der allgemeinen Verrechtlichung und Verschriftlichung erfolgte.

2.1 Die Erschliessung als Fernhandelsweg

Wie Dokumente nördlich und südlich des Übergangs belegen, dienten der Simplon und weitere Walliser Pässe spätestens von diesem Zeitpunkt an auch als Fernhandelsstrassen. So erwähnen die ältesten Satzungen des Sittener Stadtrechts von 1217 unter den Warenzöllen Handelsgut, das «de Lombardia per Sedunum» (von der Lombardei über Sitten) geführt wurde, von welchem pro Ballen ein Pfennig Zoll zu erheben sei.¹⁰ Dem Fürstbischof von Sitten als weltlichem Herrscher über weite Teile des Wallis fielen vom westlich der Ortschaft Martigny gelegenen Weiler Ottans das Strassenregal¹¹ und die Zollhoheit zu, die ihm im Zusammenspiel mit dem Geleitrecht weitreichende Kompetenzen über die Verkehrsinfrastruktur des Territoriums, vor allem über die für den regionalen und überregionalen Handel wichtigen, dem Transportgewerbe dienenden Sustbauten, eröffnete.¹²

Die unter Bischof Heinrich I. von Raron (1243–1271) neu gesetzten Sittener Statuten des Jahres 1269 erwähnen – neben einem Handelsverkehrszufluss vom Grossen St. Bernhard und von Ottans her – vom Ort Gstein, also über den Simplon, sowie von der «Forcla de Conches» (Furkapass) auf den Markt von Sitten führende Warenströme.¹³ Unerwähnt bleiben neben den ausserhalb des bischöflichen Machtbereichs stehenden Saaser Pässen die zahlreichen weiteren Passagen, die das bischöfliche Wallis südwärts mit den italienischen, nordwärts mit den Oberländer Tälern und ostwärts mit der Innerschweiz verbinden. Diese Übergänge dienten wie der genannte Furkapass überwiegend dem interregionalen und lokalen Verkehr. Seine verkehrsregalen Rechtsbefugnisse nutzte der Bischof vermutlich in erster Linie, um den durch sein Herrschaftsgebiet führenden fiskalisch

10 *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: Bd. I, Nr. 265, S. 195–199, hier: S. 197, 199: Ein Artikel der Stadtrechte scheint die regelmässige Präsenz von Kaufleuten in der Stadt zu belegen. Der Passus regelt den Fall derjenigen Handeltreibenden, die in Sitten verstarben. Es wurde festgelegt, dass ihre Waren und Güter nicht von den Erben eingefordert werden konnten, sondern an den Fürstbischof fielen.

11 Regalien sind von übergeordneten herrschaftlichen Instanzen, i. d. R. vom König, verliehene Hoheitsrechte.

12 *Gremaud I*, Nr. 265, S. 197: Von der bischöflichen Strassen- und Geleithoheit nicht tangiert wurde im beginnenden 13. Jh. die von Visp aus durch das Saastal über den Antronapass (2844 m ü. M.) in Richtung Italien führende Strecke.

13 *Gremaud II*, Nr. 751, S. 139–145, hier: S. 140.

einträglichen Transithandelsverkehr zu fördern und abzuschöpfen, wobei Pass-, Strassen-, Zoll- und Geleitpolitik sich hier sehr oft als eng verschränkt erwiesen.¹⁴

Die Betonung des Strassenrechtes durch die staufertreuen Sittener Fürstbischöfe und die verstärkte Siedlungstätigkeit am Passweg seit dem ausgehenden 12. Jahrhundert fallen zeitlich zusammen und zeigen damit, dass der Simplon die erhöhte Aufmerksamkeit grösserer politischer Faktoren gefunden hatte.¹⁵ 1235 wird der Übergang schliesslich erstmals in einer Urkunde erwähnt, die gleichzeitig die Existenz des Passhospizes belegt.¹⁶ Auch der Erwerb von Gütern im Tal der Doveria von der Brücke bei Crevola in Italien bis nach Brig durch Bischof Bonifaz von Challant (1293–1308) deutet auf anhaltende landesherrliche Bemühungen um den Alpenübergang und den darüber fliessenden Verkehr hin,¹⁷ obschon der Stuhl von Sitten dieser Rechte südlich der heutigen Landesgrenze wieder verlustig ging. Insgesamt dürften darüber hinaus auch die entstehenden Konflikte mit dem Grafenhaus Savoyen zunächst die verstärkte Erschliessung von Oberwalliser Südrouten – sowohl zur Abwicklung des Transitverkehrs als auch zur Gewährleistung des regionalen Warenhandels – befördert haben.¹⁸

Doch nicht nur politische Gründe gaben der Simplonverbindung Aufschub, vielmehr erwuchs ein mächtiges Bedürfnis des Austausches aus dem gleichzeitigen Aufblühen der lombardischen Märkte durch die Kreuzzüge, welche die oberitalienischen Handelsstädte und vor allem die Metropole Mailand zu florierenden Umschlagplätzen von Gütern aus dem Orient werden liessen. Darüber hinaus stiegen die Messen in der Champagne um die Mitte des 12. Jahrhunderts zu Brennpunkten von Geldtransaktionen und Warenhandel in Westeuropa auf. In diesem internationalen Handelsgefüge wurde die von Domodossola nach Brig führende Alpentransversale zu einer zentralen Verbindungslinie.¹⁹ Nach dem Niedergang der Champagnemessen garantierten die ihren Rang einnehmenden Messen von Genf dem Simplonpass im 14. Jahrhundert anhaltend einen rege fliessenden Transitverkehr. Die skizzierten Schwerpunktverlagerungen des europäischen Handels minderten die Trennfunktion der Alpen und verliehen dem Simplon neben

14 *Antoine Lugon*, *Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XII^e – milieu du XIV^e siècle)*, in: *Pierre Dubuis* (Hg.), *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*, St-Maurice 1989, S. 87–99, hier: S. 88.

15 *Bumann*, *Der Verkehr am Simplon* (Anm. 1), S. 28.

16 *Gremaud I*, Nr. 406. Die Einrichtung war abhängig vom Ordenshaus des Johanniterordens in Salgesch, das seinerseits der Komturei Conflans in Savoyen unterstand. Rechtlich trat das Hospiz seit dem Jahr 1246 hervor durch Käufe, Schenkungen und Vergabungen zu seinen Gunsten. Vgl. *Philipp Kalbermatter*, Art. «Salgesch», in: HS IV/7, Basel 2006, S. 443–458, hier: S. 446–448.

17 *Gremaud II*, Nr. 1020; III, Nr. 1187.

18 *Lugon*, *Le trafic commercial* (Anm. 14), S. 88.

19 *Ebd.*



Abb. 2: Simplonpasslandschaft mit dem 1831 fertiggestellten Hospiz
(Foto: Christian Pfammatter)

anderen Pässen bis zum ausgehenden Mittelalter als Verbindungsglied zwischen Wirtschafts- und Machtpolen eine erhöhte Bedeutung.²⁰

2.2 Die Rolle der italienischen Kaufleute

Die oberitalienischen Kommunen entwickelten bereits im Hochmittelalter eine Strassen- und Verkehrspolitik, die neben dem eigenen Herrschaftsgebiet ausserhalb ihres Territoriums liegende Verkehrsräume einbezog. So unterstützten diese Städte und ihre Handelsgesellschaften als wichtige Träger des internationalen Handels und Verkehrs, die nach direkten und sicheren Wegen in den westeuropäischen Wirtschaftsraum suchten, spätestens ab dem 12. Jahrhundert durch zahlreiche Initiativen massgeblich den Ausbau und die Absicherung der Transitwege im Walliser Rhonetal. Neben weiteren oberitalienischen Kommunen entsandte vor allem die mailändische «universitas mercatorum» (Verbund von Kaufleuten) seit dem 13. Jahrhundert in regelmässigen Abständen Prokuratoren und weitere

20 Ebd. – Die Champagnemessen setzten etwa zwischen 1145 und 1160 ein. Zu den seit 1262 bezeugten, mit dem Aufschwung der Messen von Lyon seit 1460 an Bedeutung einbüssenden Genfer Messen vgl. *Jean-François Bergier*, *Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance*, Diss. Genf, Paris 1963.

Bevollmächtigte ins Wallis, um mit den regionalen und lokalen Eliten der Walliser Politik die Transitverkehrsbedingungen auszuhandeln.²¹ Hier wie in anderen Städten wählten die Vertreter der Kaufmannschaft jährlich die am besten für den Handel geeigneten Wege aus, die sodann durch Kaufleute auch zu benutzen waren, wollten sie den Schutz der Gemeinschaft geniessen.²² Die Walliser Fürstbischöfe fassten das im Gefolge der hochmittelalterlichen Verkehrskonjunkturen erwachende Interesse der Mailänder an der Rhonetalroute am Schopf und handelten eine ganze Reihe von Verträgen mit den italienischen Kaufleuten aus.

Seit den 70er Jahren des 13. Jahrhunderts sind die ersten aus den Interventionen der Kaufleute von Mailand und Pistoia resultierenden Abkommen überliefert. Die detaillierten Verträge von 1270, 1271–1273, 1291 und 1321²³ haben eine minutiöse Regelung des Transitverkehrs und der Transportorganisation zum Gegenstand,²⁴ die augenfällig die Bedeutung des Simplons im internationalen Austausch bezeugen. Es geht in diesen Verträgen etwa um den freien Verkehr von Gütern, Geleitszusicherungen, Privilegien, Garantien, den Ersatz bei Schädigungen, den Bau und die Instandhaltung von Strassen und Verkehrsinfrastrukturbauten und zum Teil auch um die Festlegung von Niederlagsorten sowie – zur Vermeidung willkürlicher Erhöhungen – um die Fixierung von Zolltarifen, Sust- und Transportgebühren und weiteren verkehrsbezogenen Abgaben, etc.²⁵ Daneben figurieren in Dokumenten und Literatur zahlreiche weitere, sogar bis ins Jahr 1008 zurückreichende, doch nur selten verifizierbare Angaben zu bischöflichen Handelsverträgen mit den italienischen Kaufleuten.²⁶ Sigismund Furrer verortet etwa im Jahr 1250, ohne Angabe eines Quellennachweises, ein Abkommen zwischen Bischof Heinrich I. von Raron (1243–1271) und den grossen Handelsgesellschaften von Mailand, dessen Ziel in der Förderung des Simplonverkehrs bestanden habe.²⁷ Die Verkehrsverträge mit dem bischöflichen Landesherrn fanden Ergänzung und Fortsetzung in Abkommen mit kleineren Herrschaftsträgern und bischöflichen Lehensnehmern

- 21 Klaus Brandstätter, Städtische Massnahmen zur Verkehrsorganisation im Mittelalter und in der frühen Neuzeit: Der Anteil der Städte an der Erschließung der Alpenübergänge, in: Alois Niederstätter (Hg.), Stadt. Strom – Strasse – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz/Donau 2001, S. 183–216, hier: S. 200, 204, 215.
- 22 Aloys Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Bd. I: Darstellung, Leipzig 1900, S. 407.
- 23 Gremaud II, Nr. 765, 805, 1017; Lugon, Le trafic commercial (Anm. 14), S. 94.
- 24 Klaus Brandstätter, Städtische Massnahmen zur Verkehrsorganisation (Anm. 21), S. 205f.
- 25 Vgl. dazu ebd., S. 201; Maria Clotilde Daviso di Charvensod, La route du Valais au XIV^e siècle, in: SZG I (1951), S. 545–561, hier: S. 546–549; Lugon, Le trafic commercial (Anm. 14).
- 26 Zum Jahr 1008 vgl. Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Brig, Stockalperarchiv (im Folgenden zit. als StoA), Nr. 1235a.
- 27 Sigismund Furrer, Geschichte, Statistik und Urkundensammlung über Wallis, 3 Bde., Sitten 1850–1852, hier: Bd. I, S. 103.

im Ober- und Unterwallis sowie mit den Grafen von Savoyen im Unterwallis. In dieser Epoche der bilateralen Verkehrsverträge zwischen den Walliser Machthabern und den italienischen Kaufleuten berichten die Quellen auch von den ersten berühmten Reisenden, welche den Simplonpass begangen haben: 1254 Erzbischof Odo von Rouen, 1275 Papst Gregor X., der vom Konzil in Lyon nach Rom zurückkehrte, und 1391 der spätere Kaiser Karl IV.²⁸

Die Vertragswerke zeigen, dass sich die in den überlieferten Quellen fassbare Walliser Zoll-, Geleit- und Strassenpolitik der Epoche in hohem Mass auf die italienische Kaufmannschaft und ihren fiskalisch und ökonomisch einträglichen Gütertransport ausgerichtet hat. Das spätestens ab dem 12. Jahrhundert gestiegene Verkehrsaufkommen erforderte anhaltend eine intensive Reglementierung des Verkehrswesens, das sich für den Simplonpass und die Rhonetallienführung im späten Mittelalter ungeachtet der sinkenden Bedeutung der Champagnemessen und schliesslich auch der Messen von Genf noch halten konnte. Während anfänglich der freie Warenverkehr, die Verkehrssicherheit, Sustabgaben, Zölle, etc. den Inhalt der Verträge bildeten, wurden im endenden 14. und besonders im 15. Jahrhundert vor dem Hintergrund der in der Region zahlreich ausgefochtenen Auseinandersetzungen immer mehr Waffenstillstände und Friedensversprechungen zum Gegenstand der Abmachungen.²⁹ Das vertraglich festgehaltene Interesse der oberitalienischen Städte zeigt insgesamt, dass der Simplon vor allem für Mailand während Jahrhunderten die wichtigste Verbindung in den Westalpen darstellte, wenn auch der direkte Seehandel nach Flandern sowie die Konkurrenz des Gotthard und der Bündner Pässe den Transit seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts beeinträchtigten.³⁰

2.3 Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Mit dem mächtigen Aufschwung des Simplons und der Zunahme des Passverkehrs seit dem hohen Mittelalter wuchs auch die Bedeutung von Brig, das zum unbefestigten Markt- und Verkehrsort aufstrebte. Der siedlungsgeschichtliche Einfluss der Verkehrsentwicklung auf die ansässige Bevölkerung ist nicht zu unterschätzen, denn der Handel brachte den Einwohnern nicht nur Geld und Wohlstand, sondern auch neue Verbindungen zur Aussenwelt.³¹ Wie die Verkehrsverträge insbesondere mit der mailändischen Kaufmannschaft verdeutlicht haben,

28 *Gremaud* II, Nr. 833; *Schulte*, Geschichte des mittelalterlichen Handels (Anm. 22), S. 219; *Louis Carlen*, Die Walliser Alpenpässe im Mittelalter, in: Blätter aus der Walliser Geschichte (im Folgenden zit. als BWG) XXIX (1997), S. 91–104, hier: S. 98.

29 *Bumann*, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 28.

30 *Brandstätter*, Städtische Massnahmen zur Verkehrsorganisation (Anm. 21), S. 206f.

31 *Bumann*, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 29.



*Abb. 3: Der Simplon-Adler
(Foto: Christian Pfammatter)*

gestalteten die durchziehenden italienischen Händler nicht nur den Parcours der Güter mit, sondern nahmen auch Einfluss auf die Organisation des lokalen Transportwesens. Im Gleichschritt mit der damit einhergehenden rechtlichen Regelung der Frage des Handelsverkehrs und durch die Verlegung des mittelalterlichen Saumpfadens in die Gondoschlucht als kürzeste Verbindung wurde eine dem internationalen Austausch genügende Infrastruktur errichtet, denn Transport und Unterbringung der vielen Warenballen und der Verkehrsteilnehmer mussten gewährleistet werden. Obdach und Verpflegung fanden die Reisenden in den Hospizen und in Herbergen, die wie Perlen eines weitknotigen Rosenkranzes entlang der gesamten Linienführung in schöner Regelmässigkeit den internationalen Verkehrsweg bedienten.³²

Darüber hinaus wurden entlang der Simplonpassroute in Entfernungen von Tagesreisen Susten – das sind offizielle Lagerungs-, Warenumschlags- und Niederlagsgebäude, die der sicheren Verwahrung und Zwischenlagerung der Handelsgüter insbesondere überregionaler Herkunft dienten – gebaut. 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 solche, von ihren Lehensherren mit Sust-, Niederlags- und Transportrechten ausgestattete Ortschaften. Sie sind bereits im 13. Jahrhundert bezeugt für Leuk/Agarn,³³ wo es heute noch ein Dorf mit Namen Susten gibt, für Martigny und Sitten sowie im 14. Jahrhundert auch für Brig (1331 erstmals explizit erwähnt, jedoch zahlreiche Indizien auf eine Existenz in den bischöflichen Transportverträgen mit Mailand und Pistoia sowie in weiteren Dokumenten bereits in den Jahrzehnten zuvor), von wo aus die Waren mit Maultieren weiter befördert wurden,³⁴ und Visp, den Simplonpass, Simplon Dorf³⁵ und Gondo. Weiter finden sich Susten in Villeneuve³⁶ am Genfersee, in St-Maurice³⁷ sowie auf italienischer Seite in Varzo (mit erhaltenem Sustgebäude), Domodossola, Vogogna, Mergozzo und Pallanza, wo der Umstieg auf den Seetransport erfolgte.³⁸

2.4 Die Gemeinschaft der Ballenführer von Brig

An diesen privilegierten Punkten entstanden, vermutlich im Gleichschritt mit dem Verkehrsaufschwung des 12. und 13. Jahrhunderts, genossenschaftlich organisierte

32 Bumann, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 29.

33 Gremaud II, Nr. 778; IV, Nr. 1694, 1718.

34 Vgl. Gremaud IV, Nr. 1627 (1331), 1686 (1335).

35 Gremaud II, Nr. 805, 1017.

36 Daviso di Charvensod, La route du Valais (Anm. 25), S. 558, Anm. 28.

37 Ebd., S. 558, Anm. 29.

38 Ebd., S. 558f.

Transportgemeinschaften, die den Fuhr- und Saumverkehr auf der gesamten Route nach jeweils lokal festgelegten Regeln bewältigten. Dabei determinierte die durch das Rhonetal führende grosse Landstrasse mit ihren zahlreichen Zubringern zu alpenquerenden Pässen das Transportwesen seines Territoriums, das auf weite Strecken hin nach dem Prinzip der sogenannten Rodfuhr, dem Etappentransport von Niederlagsort zu Niederlagsort mit jeweiliger Übergabe des Transportguts an die nächste Transportgesellschaft, organisiert war. 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 örtlichen Transportgemeinschaften in der Regel für jeglichen Verlust von Kaufmannsgütern die Haftung zu übernehmen. 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, etwa Zoll-, Wäg-, Lade- und Lagergebühren einzuziehen. Wann die Warenlager und Umschlagplätze im Einzelfall entstanden sind, lässt sich nur annähernd nachweisen, denn im Normalfall liefern lediglich die Datierungen der frühesten überlieferten Transportordnungen Anhaltspunkte.³⁹ Als erster Nutzniesser der Verkehrsregalien, die ihm nicht unbeträchtliche Einnahmen – etwa in Form von Zöllen und Geleitgeldern – bescherten, sah sich im oberen Wallis der bischöfliche Landesherr im Besitz der Transportrechte, die er an die örtlichen Genossenschaften verlieh. Im Verlauf des späten Mittelalters gerieten die Transportorganisationen allmählich in den Strudel des politischen Emanzipationsprozesses der Kommunen und Zenden vom bischöflichen Landesherrn und die entsprechenden Rechte gingen im Gleichschritt mit der schwindenden bischöflichen Macht schrittweise in die Hände der an den Transitwegen gelegenen Ortschaften über und beruhten schliesslich auf Gemeindeautonomie.⁴⁰

In Brig schlossen sich die Fuhrleute und Ballenführer – die «Gmeinenführer» oder lateinisch «communes vectores», wie sie in den statutarischen Beschlüssen der Genossenschaft aus den Jahren 1555 und 1584 genannt werden – in einer zunftartigen Korporation zusammen. Die Organisation des Transports von Transitgütern wird für diese Gemeinschaft am Fuss des Simplonpasses besonders detailliert beschrieben. Die spätestens seit dem Ende des 15. Jahrhunderts fassbare, vermutlich aber bereits lange existierende Vereinigung besass das exklusive

39 Marie-Claude Schöpfer Pfaffen, *Verkehrspolitik im Mittelalter. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien* (Vorträge und Forschungen, Sonderbd. 55), Ostfildern 2001, S. 183f., u. ö.

40 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.

Transportmonopol zur Spedition von Handelsgütern ausländischer Kaufleute auf den Simplon.⁴¹ Die Ballenführergemeinschaft wies eine hierarchische Organisation auf: An ihrer Spitze standen zwei Prokuratoren und zwei Strassenvögte. Ersterer 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» (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 Suste Wohnsitz nehmenden Ballenteiler («partitor ballarum»), der die Transporte nach einem vorgegebenen Turnus den transportberechtigten Korporationsmitgliedern zuzuweisen hatte.

2.5 Die Bedingungen der Mitgliedschaft

An der Jahresversammlung der Briger Ballenführer von 1584 beklagten sich einige Mitglieder über diejenigen Säumer, die mit alten, schwachen oder kranken Gäulen Transporte durchführten. Es seien bereits Tiere auf der Strecke zusammengebrochen, was die nachkommenden 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 Führer 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) inzogen werden, und überdas des nächsten jahrstheil verfelt han». Aufwendungen der Transportgemeinschaft erforderte neben den Strassen und Wegen auch die Suste in Brig, was ein entsprechendes Traktandum 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

41 StoA, Nr. 3812: Die Quelle, auf die sich die folgenden Ausführungen beziehen, liegt in einer beglaubigten Abschrift vom 15.10.1656 im Stockalperarchiv in Brig vor, die angeblich auf das Begehren der Ballenführer hin ausgestellt wurde. Vgl. *Dionys Imesch*, Die Verordnungen der Ballenführer von Brig, in: BWG IV (1911), S. 281–289, hier: S. 282.

sogenannte «kleine Zoll» dazu nicht eingesetzt werden durfte, da dieser den Führern allein zum Erhalt der Sustrechte zustand.⁴²

Die Mitgliedschaft an der Genossenschaft der Briger Ballenführer konnte darüber hinaus – zumindest im 16. Jahrhundert – grundsätzlich 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 durfte.⁴³ Ausnahmen wurden nur in seltenen Fällen gestattet: So wurde am 1. April 1492 der bekannte Politiker Georg Supersaxo (ca. 1450–1529) in den Kreis der Ballenführer aufgenommen.⁴⁴ Die festgelegten 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.

In die «fuereeren trucken» (Truhe, Schatulle der Ballenführer), aus welcher wohl auch die Saläre der Säumer bezogen wurden, floss gemäss Statuten neben dem bereits erwähnten Zoll ein Teil des Weggeldes, wobei die entsprechenden Tarife zwischen der Kaufmannschaft von «Lyon» sowie den «Lampartern» (lombardischen Händlern) und «Biangern» (italienischen Händlern) differenzieren, die in unterschiedlichem Ausmass zur Kasse gebeten wurden.⁴⁵ Darüber hinaus deuten im Stockalperarchiv überlieferte Kataloge der Briger Ballenführer («Cathalogus masculinus vectorum sustae Brigae») und – gesetzt des Falls, dass die Transportrechte von ihnen herführten – ihrer Gattinnen («cathalogus muliebris vectorum sustae Brigae») von 1650 darauf hin, dass derartige Bestimmungen vermutlich auch die soziale Exklusivität der Transportrechte garantieren sollten, denn in diesen Auflistungen finden sich namhafte Familien wie die Theiler, die Stockalper, die Perrig und andere mehr.

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

43 Ebd., Nr. 1235.

44 *Imesch*, Die Verordnungen (Anm. 41), S. 282.

45 Die Walliser Landrats-Abschiede seit dem Jahre 1500, Bd. 8: 1596–1604, bearb. von *Hans-Robert Ammann*, unter Mitarbeit von Dr. *Bernard Truffer*, Sitten/Brig 1992, S. 88: Erst im Jahr 1598 legte der Landrat einen allgemein verbindlichen Transporttarif für die Strecke Simplon–St-Maurice–Le Bouveret fest, der für alle Abschnitte der Rhonetalroute die Höhe der zu begleichenen Abgaben differenziert nach Ross- und Wagenverkehr fixierte. So hatte der Kaufmann für «ein zillig soumb von achtzehen 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.

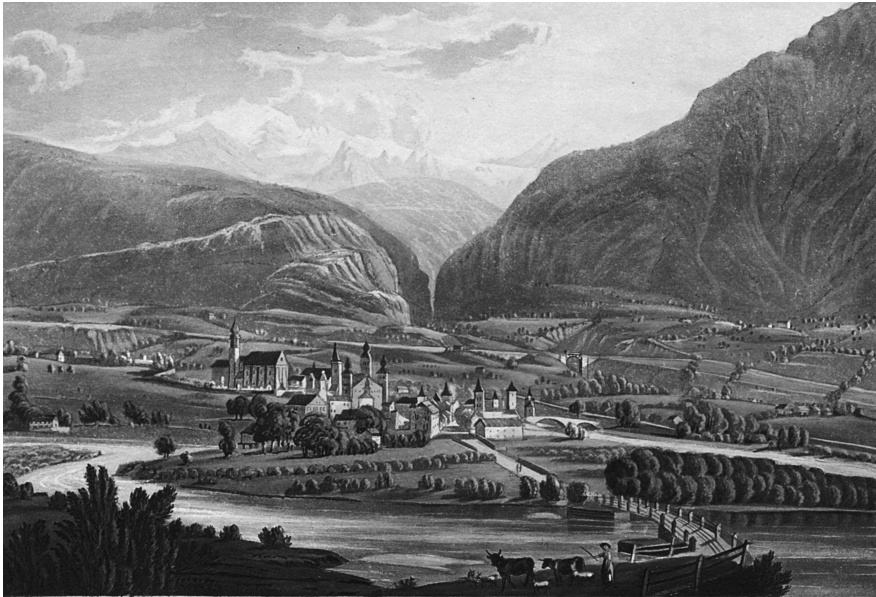


Abb. 4: Das Städtchen Brig mit der Saltinaschlucht im Hintergrund, Aquatinta um 1820
(Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss)

2.6 Die Statuten von 1555 und 1584

Die ausführlichen und 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 diente, welches der Kaufmann zu entrichten hatte. Da italienische Händler ihre Waren bisweilen wohl auch von Nichtgenossenschaftlern über den Pass führen liessen, wurden die Säumer beauftragt, unterwegs zu prüfen, ob die Ballen der übrigen Führer das erforderliche Zeichen des Teilers trugen. 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. Verboten war zudem, dass sich die Träger von den Kaufleuten anstellen liessen und fremde Waren um einen Taglohn über den Berg führten. Gegen diese richtete sich der drastische Beschluss: Wenn ein Führer oder Schneeweger einen Träger trifft, der «ein

burde auff seinem ruggen truge, sol der führer, so ihn beträtte, dieselbe verschlan und die burde verfallen sein, da man nit will, das sy gmeinen fúereren ihr firleitien hinweg tragen». Dem Briger Ballenteiler, der zumindest im 16. Jahrhundert über zusätzliche Kompetenzen in der Abwicklung der Zollmodalitäten verfügte, 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 der Gemeinschaft bestand ein fester Turnus des Beförderungsrechts, so dass jedes Mitglied in den Genuss von Transporten kam. Auch beim morgendlichen Aufbruch war die beschlossene 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 Dorf die Waren übernahmen, betrug drei Tage. Der Wechsel hatte «hiedisent dem brugli by der susten auffem berg» stattzufinden. 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 ganzen 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 volles 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 weiterverdingte. 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.⁴⁶

2.7 Konflikte und Kooperationen

Auch ausserhalb der Briger Transportgemeinschaft galt es, Uneinigkeiten zu schlichten, denn die einzelnen Genossenschaften wetteiferten durchaus gegeneinander und buhlten um Transporte und damit wertvolle Einkunftsquellen. So zeugen etwa die zu Beginn des 14. Jahrhunderts entflammenden Streitigkeiten um das Transportmonopol zwischen dem Passfussort und der Passhöhe als wichtige Einkunftsquelle für die Führer von Brig und Simplon Dorf davon, dass der

⁴⁶ StoA, Nr. 1235: Ein Vorrecht hatten lediglich die sogenannten «Maulballen», die ohne Verzug weiter zu spedieren waren.

Warentransport auf kommunaler Ebene zu erheblichen Spannungen führen konnte. Bischof Bonifaz von Challant sah sich im Jahr 1307 zur Beilegung des scharf ausgetragenen Konfliktes zwischen den 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 spedieren durften. Der Landesherr setzte entsprechend eine 8-Tage-Rotation fest.⁴⁷ Im Gegensatz zum 16. Jahrhundert hatte sich die Stadt Brig zu diesem Zeitpunkt das ausschliessliche Transportrecht auf die Passhöhe noch nicht gesichert. Nach dem Erwerb dieses Vorrechts bemühte sich die Korporation der «communes vectores» von Brig auch um die Koordination mit den westlichen Anslusstransporteurs, indem sie etwa 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 (ca. 1495–1663) zwischen den Vertretern des Zenden Visp und den Briger Ballenführern entsprechende Vereinbarungen getroffen wurden.⁴⁸ Eine beglaubigte Abschrift dieser Beschlussfassungen sollte in die «fuereren trucken» des örtlichen Sustgebäudes gelegt werden.⁴⁹

2.8 Von der Transitverkehrsbaissse zum neuen Aufschwung

1595 beklagte sich der Zenden Leuk, dass nur mehr sehr wenige Güter durch die Landschaft Wallis geführt werden.⁵⁰ Die Gründe für den Verfall des Simplonhandels sind vielschichtig und weitgehend von überregionalen handelspolitischen Faktoren verursacht. Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts verlagerte sich der europäische Binnenhandel von den französischen Marktplätzen immer mehr hin zu den atlantischen Anrainerstaaten. So versiegten nach dem Niedergang der Genfer Messen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts die überregionalen Verkehrsströme am Simplonpass allmählich, wobei die seit dem ausgehenden Mittelalter zahlreich ausgetragenen politischen Machtkämpfe und kriegerischen Wirren zwischen den Bischöfen von Sitten, den Grafen von Savoyen und den Zenden, später

47 *Gremaud* III, Nr. 1262.

48 *StoA*, Nr. 1341.

49 Die Ballenführer von Brig sind noch im 17. und 18. Jh. nachweisbar, wobei die letzten überlieferten Quellenbelege im Stockalperarchiv sich auf die 1750er Jahre beziehen. Vgl. dazu *StoA*, Nr. 437, 1235a, 1235b, 2036, 2073, 2351, 3812, 7626a, 14 322a.

50 *Anderegg*, Simplon (Anm. 3), S. 26: «[...] cum de presenti – pro dolor – rarissimae ballae et merces extraneae per patriam nostram transeant.»

der Bischöfe mit Mailand sowie Rechtsunsicherheiten auch eine Rolle spielten, indem sie die noch verbliebenen Handelsreisenden und den Verkehr zusätzlich immer wieder auf alternative Routen verwiesen. Die Burgunderkriege, das Ausstrecken des bischöflichen Machtstrebens ins Ossolatal und die Eschentaler Wirren liessen Zollstreitigkeiten und Grenzzwistigkeiten in grosser Zahl entstehen.

Im Grunde waren es schliesslich die eidgenössischen und Walliser Abenteurer im lombardischen und piemontesischen Raum unter der Federführung von Kardinal Matthäus Schiner (ca. 1465–1522), die im Verbund mit den zahllosen Grenzkleinkriegen den Verkehr am Simplonpass fast vollständig zum Erliegen brachten. Hinzu kam, dass die politischen Strukturen mit den erstarkenden und immer eigenständiger agierenden Zenden, deren Eigeninteressen sich oft entgegenstanden, kaum mehr in der Lage waren, systematisch für den Strassenunterhalt aufzukommen und einen geregelten Warentransport zu gewährleisten. Während die Säumer am Gotthard bereits im 14. Jahrhundert auf die Strackfuhr umgestellt hatten, hielten die Ballengeteilschaften am Simplon zudem zäh an dem von den Handelsleuten wenig geschätzten Etappentransport fest.⁵¹ Nach heutigen Erkenntnissen muss deshalb angenommen werden, dass der Simplontransit nach den Eschentalerkriegen bis ins beginnende 17. Jahrhundert im Argen lag. Die Handelsverkehrsströme flossen nicht mehr so intensiv wie während der mittelalterlichen Transitkonjunkturen und verharrten vermutlich auf niedrigem Niveau.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts wandelte sich die Lage des Alpenübergangs entscheidend. Auf geopolitischer Ebene fiel dabei vor allem der Kampf zwischen dem französischen Königshaus und den spanischen Habsburgern um die Hegemonie auf dem Kontinent, der den europäischen Flickenteppich von Fürstentümern in zwei Lager zerfallen liess, ins Gewicht. Da das vormals französische Mailand sowie Burgund und die Niederlande nach dem Zerfall des Weltreichs Kaiser Karls V. 1558 spanische Herzogtümer geworden waren, musste Frankreich bei seinen Expansionsplänen und Machtansprüchen zwangsläufig mit dem Konkurrenten zusammenprallen – vor allem an diesen neuralgischen Stellen. Den alpinen Landkorridoren und den für das spanische Mailand günstig gelegenen Walliser Pässen fiel in diesem Geflecht nicht nur für die Verstärkungen der nahen Franche-Comté eine wichtige Rolle zu, zumal sich die strukturelle Krise der lombardischen Wirtschaft und die mit dem Beginn des Dreissigjährigen Krieges sich manifestierenden Absatzschwierigkeiten im römisch-deutschen Reich lange Zeit nur in geringem Ausmass auf die Transportvolumina des Alpenraums auswirkten.

Spätestens der Ausbruch des Dreissigjährigen Krieges begünstigte die in neutralem Territorium liegenden alpenquerenden Passagen in einem von den einheimischen Machthabern nicht mehr zu missachtenden Ausmass. Der Seekrieg

51 Ebd., S. 26f.



*Abb. 5: Reiterbild des Kaspar Stockalper vom Thurm (1609–1691),
gemalt von seinem Schwiegersohn Georg Christoph Mannhaft
(Rittersaal, Stockalperschloss, Brig. Foto: Thomas Andenmatten)*

räumte den alpinen Landrouten zusätzlich erhebliche Vorteile für die Verbindung vom Mittelmeer zum Atlantik ein. Und letztlich bot der Umstand, dass die Bündnisverknüpfungen der eidgenössischen Orte und ihrer Zugewandten am Vorabend des Krieges in die verschiedensten Richtungen wiesen, ebenso grundlegende Vorteile. Diese Konstellationen eröffneten dem eidgenössischen Raum sowie der zugewandten Landschaft Wallis als neutrale Instanzen ungeahnte Möglichkeiten – nicht zuletzt im Hinblick auf die Abwicklung des Transits fremder Handelsgüter. Als förderlich für einen Umschwung der Transportgewohnheiten zu Gunsten des Wallis erwies sich auch der Umstand, dass die mailändischen Transportfirmen nach dem Auslaufen des eidgenössisch-spanischen Bündnisses im Jahr 1626 in der Wahl der Alpenübergänge wieder freie Hand hatten. Damit geriet die Alpenrepublik aussenpolitisch fast zwangsläufig in zunehmendem Ausmass in das Kraftfeld der europäischen Grossmächte Frankreich und Spanien-Mailand.⁵²

2.9 Die Ära Stockalper

Nun musste die dem Transitkorridor vorteilhafte Gesamtkonstellation nur noch auf den überragenden Unternehmer und Politiker stossen, der einen kompromisslosen Willen manifestieren würde, an einem europäischen Austausch grossen Stils teilzunehmen und die günstigen geopolitischen und wirtschaftlichen Vorgaben in taktischer Gerissenheit zum eigenen Vorteil auszuschöpfen. Nachdem bereits der Leuker Michael Mageran (ca. 1575–1638) mit sicherem Spürsinn für dieses Vakuum, in den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts ein weitmaschiges internationales Vertragswerk zur Sicherung des Transits aufgebaut hatte,⁵³ waren schliesslich bei Kaspar Stockalper vom Thurm (1609–1691) (Abb. 5), der die strategische Bedeutung des Simplonpasses in ihrer gesamten Tragweite erkannte, alle Elemente beisammen, die nach langem «Dornröschenschlaf» eine neue Blüte des Übergangs herbeiführen konnten.⁵⁴ Nicht zuletzt verhalfen damit die Zeitumstände dem Grossen Stockalper zu seinen überragenden wirtschaftlichen Erfolgen. Es war deshalb wohl «kein Zufall», dass er sein Wirtschaftsimperium auf dem Handels- und Speditionsgeschäft – das zur Jahrhundertwende noch voll und ganz in den Händen von Sittener Kaufleuten lag – aufbaute.⁵⁵

52 *Marie-Claude Schöpfer Pfaffen*, Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik, in: *Dies., Heinrich Bortis* (Hg.), *Tradition – Vision – Innovation. Hommage zum 400. Geburtstag von Kaspar Stockalper* (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts zur Geschichte des Alpenraums [im Folgenden zit. als VFGA] 12), Brig 2013, S. 103–140, hier: S. 115–119, mit zahlreichen Literaturangaben.

53 *Henri Rossi*, Michael Mageran. Der «Stockalper» von Leuk, Naters [1954].

54 *Louis Carlen*, *Kultur des Wallis 1500–1800*, Brig 1984, S. 65.

55 *Alain Dubois*, *Die Salzversorgung des Wallis 1500–1610. Wirtschaft und Politik*, Winterthur 1965, S. 459.

Die Grundsteinlegung nahm er mit einem «wahren Paukenschlag» in Angriff.⁵⁶ Am 28. März 1634 führte er die von einem stattlichen adligen Tross begleitete Prinzessin Marie-Marguerite von Carignan, Comtesse de Bourbon-Soissons und Gattin des Grafen Thomas Franz von Savoyen in zwei Tagen über den Simplonpass nach Mailand.⁵⁷ Diese aufsehenerregende fürstliche Conduitta zeitigte nachhaltige Wirkung: Denn die erfolgreiche Organisation der hochadligen Reise bescherte Stockalper nicht nur eine goldene Kette und ein Honorar von 200 Silberkronen,⁵⁸ sondern auch einen an den französischen, savoyischen und lombardischen Fürstenhöfen widerhallenden Publizitätsstoss zu Gunsten seines Alpenübergangs, an dem die Transitströme nun trotz pestbedingter Rückschläge (1635–1638) zu fliessen begannen.⁵⁹ 1639 liess sich Stockalper, nachdem er einige Jahre als Subunternehmer des Transitmonopolinhabers Michael Mageran speidiert hatte, vom Landrat zum Monopolgebühreinzieher im Walliser Rhonetal ernennen.⁶⁰ Von nun an regelte eine vom Briger Unternehmer selbst im Auftrag des Walliser Landrates festgelegte Tarifordnung die verschiedenen Gütertarife.

Schritt für Schritt rückte Kaspar Stockalper, der fortan das Zünglein an der Waage der europäischen Auseinandersetzungen spielen konnte, zum regionalen Spitzenreiter der Arbeitsbeschaffung – zu einem «directeur de travaux» – auf.⁶¹ Neben seinen in dieser Hinsicht produktiven Bautätigkeiten und den Aktivitäten im Wirtschaftssektor schuf auch das Speditionsgeschäft Erwerbsmöglichkeiten in nicht unbedeutendem Ausmass, von denen insbesondere die bereits bestehenden örtlichen Zusammenschlüsse der Säumer und Fuhrleute profitierten.⁶² Stockalper instrumentalisierte die Korporation der Ballenführer von Brig, indem er die «gmeinen furer»⁶³ straff reorganisierte und ihre Reglementierungen den neuen Verkehrs- und Transportverhältnissen anpasste. Zur Mitte des 17. Jahrhunderts finden verschiedene in der Gemeinschaft vereinigte Familien mit dem

56 *Gabriel Imboden*, Vortrag «Plenum Wallis», 20. Dezember 1997, unveröff. Ms.

57 *Ders.*, *Gregor Zenhäusern, Alma Treyer, Patricia Bielander*, Kaspar Jodok von Stockalper. Handels- und Rechnungsbücher (im Folgenden zit. als HRSt), Bde. I–XI, Brig 1987–1997, hier: Bd. I, 4, 408. Vgl. auch *Peter Arnold*, 2000 Jahre Pass- und Fremdenverkehr im Wallis, Brig 1979, S. 64; *Gabriel Imboden*, Der grosse Stockalper im Südalpenraum, in: Internationale Gesellschaft für historische Alpenforschung (Hg.), *Voisins? Vallée d'Aoste et Valais – Nachbarn? Valle d'Aoste und Wallis*, in: *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 4 (1999), S. 59–71, hier: S. 61f.

58 HRSt I, 408.

59 *Imboden*, Der grosse Stockalper (Anm. 57), S. 62.

60 *Archives de la Bourgeoisie de Sion* (im Folgenden zit. als ABS) 204/17, S. 164ff., S. 140f.; HRSt I, 23.

61 *Gaëtan Cassina*, Le Grand Stockalper et les arts visuels en Valais au XVII^e siècle, in: *Louis Carlen, Gabriel Imboden* (Hg.), Kaspar Jodok von Stockalper und das Wallis. Beiträge zur Geschichte des 17. Jahrhunderts (VFGA 1), Brig 1991, S. 261–294, hier: S. 263.

62 *Bumann*, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 30.

63 *StoA*, Nr. 1235.

Warentransport über den Simplonpass ihr Auskommen. 1653 erwirkten die Ballenführer von Brig auf den Antrag Stockalpers hin beim Bischof von Sitten die Erlaubnis, unter Berücksichtigung gewisser Ausnahmefälle auch an Sonn- und Festtagen Waren transportieren zu dürfen.⁶⁴

Der gewiefte Verkehrspolitiker und Speditionsunternehmer Stockalper machte sich aber nicht nur diese Genossenschaft zu Nutze, sondern sicherte sich auch die Briger Sust- und Transportrechte möglichst umfassend: Nach langen Verhandlungen – so schreibt er am 1. September 1669 – «hent mir gmeine furer übergeben alles jres recht, so sie hent auf der susten und deren lauben, das ich darauf ken bauen nach meinem belieben, allein den pas, im fall der not, auf die susten, lauben, so doch mein ist [...]».⁶⁵ In einem ausgiebigen «colaz», den Stockalper der Zunft spendete, wurde die Übergabe gefeiert. Auch im engeren Umkreis des Simplonpasses, wo Stockalpers Bruder Anton bis zu seinem Tod im Jahr 1647 als Kastlan amtet, vereinnahmt der Geschäftsmann die bestehende Transportorganisation und stapelt sich möglichst umfassend Verkehrsrechte, was seine Transportbefugnisse auf der Passroute weiter mehrt: So übernimmt er bereits am 24. Februar 1651 die Führung der von der Landesgrenze bis zur Suste auf der Passhöhe transportierenden Ballenführergenossenschaft von Simplon Dorf durch den Abschluss eines in der Folgezeit mehrfach erneuerten Transportvertrags,⁶⁶ der unter anderem die Fuhrlohne regelte und den Korporationsmitgliedern das ausschliessliche Beförderungsrecht von Varzo bis auf die Passhöhe einräumte.⁶⁷ Zusätzlich erwirbt sich Stockalper neben dem Gewinn von Stapelplätzen auch im Simplongebiet weitere verkehrspolitische Kompetenzen (z.B. Zoll von Gondo), die seine Kontrolle der Linienführung zusehends maximieren.⁶⁸

2.10 Die Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur

Die handels- und verkehrspolitischen Strategien Kaspar Stockalpers vom Thurm führten nach dem Erwerb des Transportmonopols zu einem kontinuierlichen Anstieg des Warenhandels durch das Wallis. Das wachsende Verkehrsaufkommen liess auf eine rasche Instandsetzung des Verkehrsnetzes drängen, denn die Kapazitäten der bestehenden Infrastrukturen stiessen bald an Grenzen. Und da nur über eine Verbindung verfügen kann, «wer Ein- und Ausstieg eines Passes in seiner Hand hat, [...] wer sich einer lückenlosen Kontrolle auf der ganzen Strecke

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

65 HRSt IV, 228; vgl. auch ebd., 221–228, 229; VII, 5.

66 StoA, Nr. 3044.

67 *Peter Arnold*, *Der Simplon. Zur Geschichte des Passes und des Dorfes, Brig* 1984, S. 113f.

68 *Ders.*, *Kaspar Jodok Stockalper vom Thurm (1609–1691)*, Bd. 1: *Der reiche Stockalper*, Bd. 2: *Der grosse Stockalper*, Mörel ²1972, hier: Bd. I, S. 86.



Abb. 6: Lithographie des Stockalperschlosses von Lorenz Justin Ritz (1829)
(«Vue du Pensionnat de Brigue. Lith. de Spengler & Cie à Genève», 1829, Lithographie,
15.3 x 21 cm. Künstlervermerk: «Dessiné d'après nat. par L. Ritz»)

vergewissern kann und seinen Einfluss stets geltend zu machen weiss»,⁶⁹ richteten sich Stockalpers bauliche Ambitionen zunächst auf sein «Lieblingskind»,⁷⁰ die Simplonpasslinienführung.

Im Passfussstädtchen Brig erbaute Stockalper zur Unterstützung der alten Ortsstufe im Theilerhaus Warenmagazine, die im Gleichschritt mit dem anwachsenden Handelsverkehr laufend vergrößert wurden. Dagegen dürften dem sich südlich an seinen herrschaftlichen Schlosskomplex (Abb 6) anfügenden Arkadenhof keine permanenten Sustfunktionen zugefallen sein: Gemäss Gabriel Imboden lagerten mit grosser Wahrscheinlichkeit «nur ausnahmsweise kostbare Waren in den Türmen oder auf den Arkaden», denn Stockalper gebot «über genügend sicheren Stauraum in den alten und neuen Briger Susten, und für eine Karawanserei war der Hof mit seinem einzigen Zu- und Abgang zur Via Regia [Alte Simplonstrasse]

⁶⁹ Imboden, Der grosse Stockalper (Anm. 57), S. 61.

⁷⁰ Hans Peter Nething, Der Simplon. Saumweg, Fahrstrasse, Eisenbahn, Chavez' Simplonflug, Autostrasse, Nationalstrasse N9, Thun 1977, S. 42.

und mit dem ungedeckten Innenraum denkbar ungeeignet».⁷¹ Indes diente das gewaltige vierstöckige, von Stockalper als «domus et capella trium regum» benannte Schloss wohl nie als zentrales «Verwaltungszentrum» seines Handelsunternehmens, denn der Bau wurde Zeit seines Lebens nicht fertiggestellt.⁷² Obschon das «alte», von Kaspars Urgrossvater Peter um 1533 erbaute Stockalperhaus als baulicher Ausgangspunkt dieser Anlage diente, dürften bei der Standortwahl für die Residenz die verkehrsgünstige, unmittelbar an die Simplonstrasse anschliessende Lage, die augenscheinliche Verkehrskontrollmöglichkeiten eröffnete, gewiss auch eine massgebliche Rolle gespielt haben. Es gilt als unbestritten, dass der Politiker, Handelsherr und Grossunternehmer Stockalper aus seinem «village de pied de col» Schritt für Schritt ein kleines, doch mit wichtigen verkehrsrechtlichen Aufgaben betrautes «centre urbain» aus dem Boden stampfte – und dies obschon die Einwohnerschaft Brigs zu seinen Lebzeiten nicht einmal die Tausender-Grenze überschritt.⁷³ Dass Stockalper bereits am 7. Januar 1640 von der Burgerschaft zum Baumeister ernannt und mit weitreichenden Vollmachten ausgestattet wird,⁷⁴ dürfte seinen privaten Bauvorhaben, bei welchen er wohl vielfach als Bauherr und Architekt zugleich waltete, nicht abträglich gewesen sein.⁷⁵

Auch im engeren Einzugsbereich des Simplonpasses leistete Kaspar Stockalper baulich Grosses. Um den Warenverkehr sicher und rasch über den Alpenübergang befördern zu können, investierte er beträchtliche Summen in den Ausbau des alten Saumweges: Da wurden Strassenverlegungen vorgenommen und Wegverbreiterungen auf bis zu 2,5 Meter durchgeführt; da wurden Befestigungen, Stützmauern, Pflästerungen und Wasserableitungen angelegt; und da wurden vielerorts an neuralgischen Passagen Brückenreparaturen durchgeführt. Bei der fast vollständigen Überlagerung des mittelalterlichen Saumpfades durch den neuen Stockalperweg wurden einzelne Ausbauphasen durch mit Jahreszahlen datierte Steintafeln markiert – ein einmaliges Vorgehen in der Baugeschichte der Schweizer Alpenpässe. Insgesamt wurden bis heute sechs Relikte gefunden, wobei die erste Tafel auf das Jahr 1635 datiert ist. Weitere Tafeln finden sich für die Jahre 1653, 1661, 1667 (2) und 1672. Vermutlich können die Standorte der Jahreszahlen als Dringlichkeitsstufen zur Instandsetzung des Weges gedeutet werden. Die Wegvariante über den Feerberg hatte Stockalper bereits 1635 ausbauen lassen, was die gleichzeitige Verwendung von zwei Linienführungen zwischen Gabi und Gondo spätestens seit diesem Zeitpunkt nahelegt. Die neue Strecke, die von Gstein über den Furggupass ins Zwischbergental und von dort hinab nach

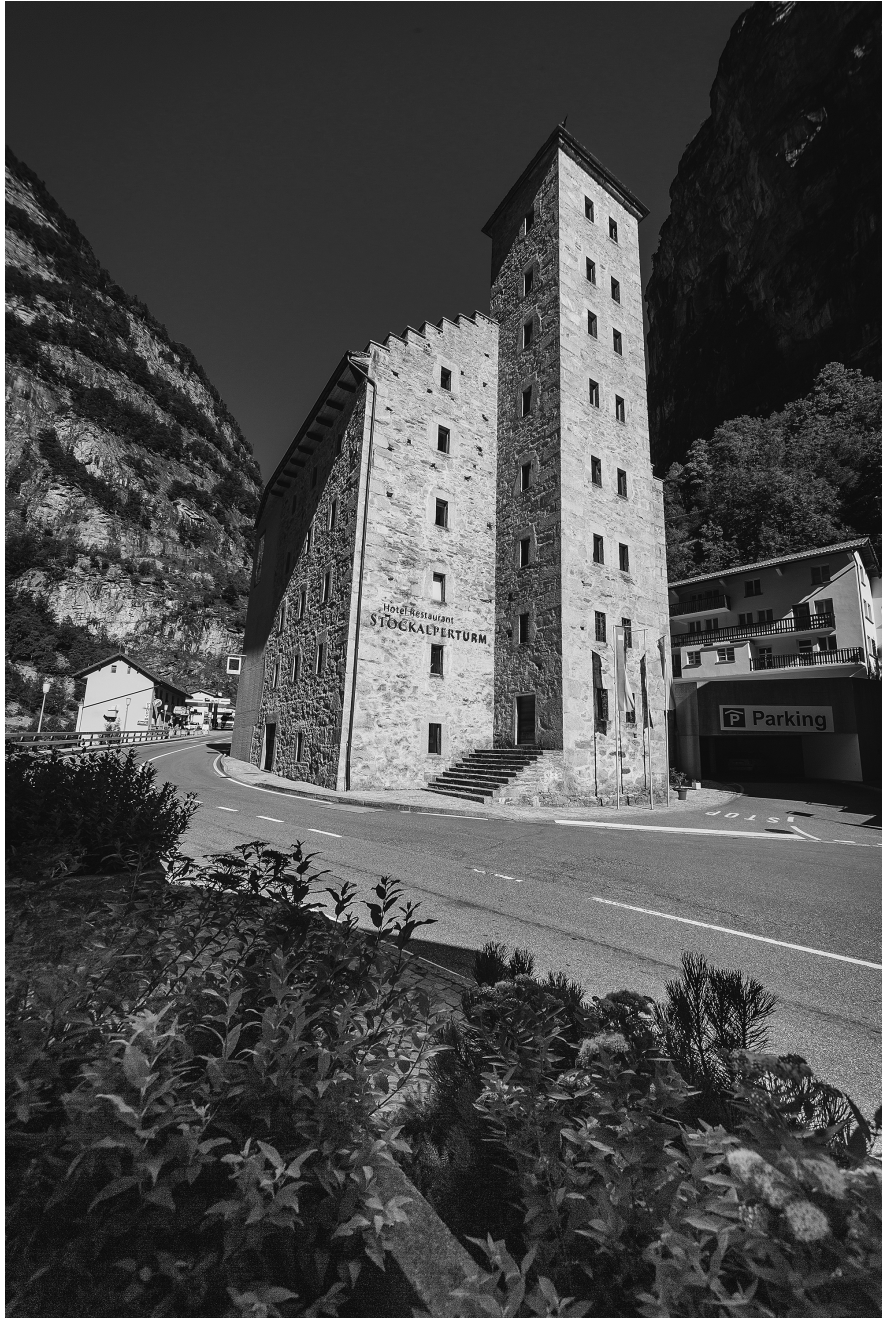
71 *Gabriel Imboden*, Das Stockalperschloss in Brig (Schweizerische Kunstführer GSK, Serie 78, Nr. 778), Bern 2005, S. 13f.

72 *Ebd.*, S. 6f.

73 *Bumann*, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 31.

74 *StoA*, Nr. 2020.

75 *Imboden*, Das Stockalperschloss (Anm. 71), S. 9f.



*Abb. 7: Stockalperturm in Gondo (17. Jh.)
(Foto: Christian Pfammatter)*

Gondo führt, war wohl als Ausweichvariante zur Umgehung der nicht ungefährlichen Gondoschluchtpassage vorgesehen.⁷⁶

Nebst Wegbesserungen und Strassenneubauten hat Stockalper die zum Teil zerfallene und schlecht unterhaltene Verkehrsinfrastruktur entlang der Simplonpasslinienführung verschiedentlich durch Aus- und Neubauten verstärkt. Auf der Südseite des Übergangs erwarb er das im 16. Jahrhundert verwaiste Johanniterhospital, das nach einer langen Planungsphase durch die Errichtung eines neuen Spittels ersetzt werden sollte. Nach dem ersten Entwurf, den die Baumeister genau so auszuführen hatten, «uti delineasti», also exakt so, wie Stockalper ihn selbst entworfen oder geplant hatte, sollte das Gebäude ein mächtiger, repräsentativer Bau mit drei grossen Toren, Stallungen, Vorhof und Ringmauern sowie mit einer Kapelle mit Fremdenfriedhof werden. Zumindest ein Teil des Erdgeschosses mit seinen gewölbten Räumen wurde ganz offensichtlich auch als Lager für schwere Handelsgüter genutzt, wie der Bauherr selbst in seinen Handels- und Rechnungsbüchern, wo ein auf der Westseite gelegener Raum eindeutig als «susta» identifiziert wird, berichtet.⁷⁷ Kaum war der herrschaftliche Spittel erstellt (Abb. 1), liess er an der Landesgrenze in Gondo ein baulich ähnlich anmutendes, mit massiven Granitquadersteinen und einem siebenstöckigen Turm ausgestattetes Haus errichten (1666–1685), das ebenso als Suste und Herberge dienen sollte (Abb. 7). Im nördlicher gelegenen Simplon Dorf erwarb er zudem den unteren Teil des mittelalterlichen Sustturms und ein Salzhaus.⁷⁸

Unvollendet blieben dagegen weitere Warenlager, die am Eingang der Gondoschlucht bei Gstein-Gabi und im Seng oberhalb von Simplon Dorf hätten erbaut werden sollen. Den in der Planung verharrenden Projekten zum Trotz scheint hinlänglich erwiesen, dass sich Stockalper durch die zahlreich erstellten Verkehrsbauten entlang der Simplonpasslinienführung ein möglichst reibungsloses und komfortables Fliessen des Warenverkehrs sichern wollte.⁷⁹

Da der erfolgreiche Unternehmer Stockalper seine Gewinne auch in soliden Grundbesitz reinvestierte, besass er neben den erwähnten Verkehrsbauten und dem ansehnlichen Landbesitz im Bereich des Passweges von Brig bis Gondo weitere Güter jenseits der Landesgrenze in Italien sowie entlang der Transitlinienführung von Brig bis an den Genfersee, was allmählich die Kontrolle der gesamten Transitachse ermöglichte und die lokale Durchsetzung seiner Verkehrspolitik entscheidend stützte. «Als weithin sichtbare Zeichen der territorialen Kontrolle» der gesamten Verkehrslinie vom Genfersee bis nach Domodossola erbaute und

76 *Schöpfer*, Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik (Anm. 52), S. 131–138, mit zahlreichen Literaturangaben.

77 HRSt VIII, 26.

78 Ebd., XI, 126.

79 *Schöpfer*, Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik (Anm. 52), S. 131–138, mit zahlreichen Literaturangaben.

renovierte Kaspar Stockalper mächtige Bauwerke wie das Schlösschen Molignon in Uvrier, die ehemalige Komturei des Malteserordens in Salgesch, die bedeutende, doch nie vollendete Residenz in Turtmann oder den herrschaftlichen Palazzo Silva an der «piazza di mercato» in Domodossola. Zusätzlich stattete er zumindest die wichtigeren Relaisstationen seiner Handelsroute mit einem dichten «Netz parastaatlicher Administration» aus, das über eine Unzahl von Faktoren, Lehensleuten, Transporteure, Salzcommis, Notaren und viele weitere Beauftragte verfügte.⁸⁰

Erst in der Zeit des Sturzes von Stockalper werden diese vielfach auch mit Verkehrsfunktionen ausgestatteten Infrastrukturbauten in den Augen seiner Gegner zu «Festungen», die nicht primär dem Verkehrsschutz gedient hätten, sondern der Beherrschung der Landschaft wider die Republik, was, angesichts seines weit reichenden Besitzes kaum erstaunen mag.⁸¹ Auf diese Weise rückte der «König des Simplons» Schritt für Schritt auch am westlichen Einfallstor zum Wallis, aber auch im Ossola oder Mittelwallis zum dominierenden Transportherrn auf, der sich, wo immer notwendig, die Kontrolle über die entscheidenden Parameter des Verkehrsnetzes sicherte.

Kaspar Stockalper komponierte sich ein verkehrspolitisches Fundament für sein Imperium, das auf seinen persönlichen, aber auch auf den wirtschaftlichen, landes- und geopolitischen Grundlagen sowie den grenzüberschreitenden Beziehungsnetzen aufbaute und schliesslich von den Säumern des Simplonpasses bis hin zu den ausländischen Faktoren und «an den blendenden Hof des Sonnenkönigs» reichte.⁸² Er praktizierte von seiner Residenz in Brig aus eine Anhebung und Abschöpfung des Transitverkehrs in Ausmassen, wie sie das Walliser Rhonetal noch nie gesehen hatte. Unter Stockalper avancierte der Simplon wieder zu einem international bedeutungsvollen Transithandelsweg und sein nördlicher Passfussort zur «Briga dives».⁸³

2.11 Das Unternehmen Fratelli Loscho

Die weitverbreitete Ansicht, dass mit Stockalpers Tod das Saumverkehrszeitalter beendet gewesen sei, und sich der Warenverkehr über den Simplonpass im Verlauf des gesamten 18. Jahrhunderts nicht mehr zu erholen vermochte, ja vollkommen zur Bedeutungslosigkeit herabsank, gilt gemeinhin als erwiesen. Entsprechend

80 *Imboden*, Das Stockalperschloss (Anm. 57), S. 60.

81 *Schöpfer*, Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik (Anm. 52), S. 131–138, mit zahlreichen Literaturangaben.

82 *Gabriel Imboden*, Kaspar Jodok von Stockalper 1609–1691. Ansätze zu einer neuen Sicht, in: *Ders./Carlen*, Kaspar Jodok von Stockalper (Anm. 61), S. 11–43, hier: S. 43.

83 Vgl. *Schöpfer*, Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik (Anm. 52), S. 138–140.

Milano Spedito ¹⁷⁹⁵ Li 18 Aprile
per mto Ruckinetti e Lucini fratelli
no. di ^{pesi}

72 Balli Cottonone n. 1. a 72 pesi di Milano	
1. 8163	178 157
2. 153	20 163
3. 160	21 163
4. 164	22 173
5. 168	23 150
6. 163	24 155
7. 158	25 160
8. 164	26 155
9. 150	27 162
10. 148	28 167
11. 173	29 162
12. 148	30 158
13. 158	31 136
14. 160	32 163
15. 163	33 177
16. 163	34 177
17. 150	35 144
18. 160	36 163
	37 163
	38 160
	39 155
	40 170
	41 150
	42 157
	43 150
	44 166
	45 158
	46 158
	47 145
	48 163
	49 157
	50 150
	51 176
	52 160
	53 151
	54 160
	55 166
	56 158
	57 158
	58 163
	59 155
	60 170
	61 153
	62 160
	63 158
	64 158
	65 154
	66 160
	67 160
	68 172
	69 164
	70 160
	71 164
	72 170

per procurare averare al Sig. Reque
Billet - Ville deuse Contre a b. di
pesi.

li 22 Jun
francesco Spedito Dni. Guis. Maggi e Compagn. per mto Sig.
Rodolfo Reissweil per Rodolfo per Rodolfo Saveriano
alle Dni. Vidova Reynier e S. Luigi a Nervi

A.L. 1. fog. 4896. Tabaco di nra ragione

li 29 Jun
Laudani Spedito Dni. Fratelli e Gemelli Masutti per mto
Sig. Vidova Reynier e S. Luigi a Nervi
FCM 1. fog. 4211 per D. Caltelli Lavorati per averare
alle Dni. Vitt. Cobiancho e S. D. Intra per teniale
a loro disposizione Contro la nra spesa.

Abb. 8: Vermerk zum Transport von 72 Ballen Baumwolle im Speditionsbuch der Fratelli Loscho, in: Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Archiv des Geschichtsforschenden Vereins Oberwallis, Fonds Loscho, FL-13, S. 68 (Foto: Christian Pfammatter).

folgen in den Darstellungen zur Verkehrsgeschichte des Alpenübergangs auf das obligate Stockalper-Kapitel meist unmittelbar Abhandlungen zum Strassenbau durch Napoleon und zur epochalen Erstellung des Eisenbahntunnels im beginnenden 20. Jahrhundert.

Diese Sichtweise ist jedoch zu bestreiten, denn die Tessiner Unternehmerfamilie der Fratelli Loscho, die sich nicht ganz ein Jahrhundert nach dem Hinscheiden des «roi du Simplon» in Brig niederliess, betrieb vom Passfussörtchen aus in geradezu Stockalperverscher Manier ausgedehnte regionale, überregionale, internationale Speditions- und Warengeschäfte, die ebenso weit in alle europäischen Himmelsrichtungen hineinreichten wie die in der davorliegenden Ära abgewickelten Geschäftsbewegungen. Dies bezeugt vor allem das von den Fratelli nachverfolgte Speditionsbuch überregionalen Ranges, das in einem einzigartigen Speditionsbuch verbucht ist. Zumindest für die Jahre 1793 bis 1802 verleiht es dem Unternehmen einen internationalen Anstrich.⁸⁴ So greift die Handelsgeographie des Segments über Basel hinaus bis nach Karlsruhe und Frankfurt, im Süden bis nach Venedig, Bergamo, Genua und Biella sowie im Südwesten bis nach Aran in den Pyrenäen und Barcelona. Der Löwenanteil der überregional verschobenen Handelsgüter floss von Vevey nach Brig, während auf der Strecke von Domodossola nach Brig eine etwas geringere Warenmenge befördert wurde.

Die Fratelli Loscho spedierte nahezu alles, was irgendjemand zu irgendeinem Zweck gebrauchen konnte. Im Speziellen fallen die Unmengen von Zucker, Kaffee und Kakao auf – Kolonialgüter –, die aus der Lombardei nach Brig und in die Westschweiz transportiert wurden. In der Gegenrichtung gelangten immerhin 72 Kisten Tabak aus dem süddeutschen Raum ins Städtchen am Fuss des Simplonpasses. Und ganze 750 Kisten Seife schafften die Loscho über den Simplon – vor allem in die Westschweiz. Auffällig zahlreich genannt sind neben Lederwaren die zeitgenössischen Verarbeitungskemikalien des Ledergewerbes wie Natriumkarbonat («soda, soude»), saures Kali («pottasche»), Sandelbaumpulver («sandol»), Vitriol («vitriolo/-e, vetriolo, coperosa [verde]»), Gelbkraut («[g]erba jaune/gialla, gaze/caze, gilkrut»), Alaun («aluno»), Indigo («indaco, endigo, indigo»), usw. Die Leistungsfähigkeit der überregionalen Spedition der Gebrüder Loscho mag man etwa daran ermassen, dass die Briger Unternehmer – noch vor dem Bau der Simplonstrasse durch Napoleon – in der Lage waren, mehr als neun Tonnen voluminöse Baumwolle, verpackt in 72 Ballen in einer einzigen Fuhr von Mailand nach Villeneuve zu befördern, wie am entsprechenden Eintrag ins Speditionsbuch abgelesen werden kann (Abb. 8).⁸⁵

84 Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums/Archiv des Geschichtsforschenden Vereins Oberwallis (im Folgenden zit. als FGA/AGVO), FL-13.

85 Ebd., S. 68.

Neben dem Betrieb hundertfach mit erheblichen Tonnagen beschickter Routen im Speditionsgeschäft gelang es den Fratelli aber beispielsweise auch, von Brig aus Zinn, Möbel, Wäsche, Geschirr und gebrauchte Kleider an Hauptmann Aloys Wegener im Regiment de Courten nach Barcelona zu spedieren.⁸⁶ Grundsätzlich diente der Geschäftszweig der überregionalen Spedition den Fratelli Loscho wohl zur Gewinnung von Liquiditäten, die in die übrigen Geschäftssegmente reinvestiert werden konnten. Ob auch das Briger Handels-, Speditions- und Finanzunternehmen der Loscho zur Ausführung seiner Transporte wie Stockalper im davorliegenden Säkulum auf die Dienstleistungen der Ballenführer zurückgriff, ist nicht belegt, doch scheint ein Bestehen der Gemeinschaft der Briger Ballenführer zumindest bis zum Bau der Simplonpassstrasse durch Napoleon in den Jahren 1801 bis 1805 wahrscheinlich.

3 Der Simplonpass im 19. und 20. Jahrhundert

Im ausgehenden 18. Jahrhundert erlangte der Simplonpass auch Bedeutung für die Verschiebung fremder Truppen, im Besonderen in den Jahren nach der Französischen Revolution.⁸⁷ Am 17. Mai 1797 unterrichtete Napoleon von Mailand aus das französische Direktorium von seinem kühnen Plan, über die Passage eine Fahrstrasse zu eröffnen. Frankreich beabsichtigte den hochalpinen Übergang für militärische Zwecke zu nutzen.

3.1 Der Bau der Passstrasse

Obwohl das französische Heer Leid und Elend über die Oberwalliser Bevölkerung gebracht hatte, bargen die napoleonischen Feldzüge, zumindest längerfristig betrachtet, auch Chancen, denn bereits am 7. September 1800 befahl der inzwischen zu Frankreichs Erstem Konsul ernannte Napoleon Bonaparte, eine Kanonenstrasse über den Simplon auszubauen und für schwere Artillerie befahrbar zu machen: «Le chemin de Brigue à Domo d'Ossola sera rendu praticable pour les canons.»⁸⁸ Napoleon, der seit 1796 an der Spitze der französischen Armee in Italien stand und im Piemont mit den österreichischen Truppen im Konflikt war, wurde der Bedeutung der Walliser Pässe für seine eigenen Eroberungspläne schnell gewahr. Die

⁸⁶ Ebd., S. 105.

⁸⁷ *Bumann*, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 31.

⁸⁸ Zit. nach *Jean-Pierre Haldi*, Bau und Benutzung der Simplonstrasse bis 1820, in: PTT-Museum (Hg.), *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon 1800–1820* (Schriftenreihe des Schweizerischen PTT-Museum), Bern 1994, S. 8.

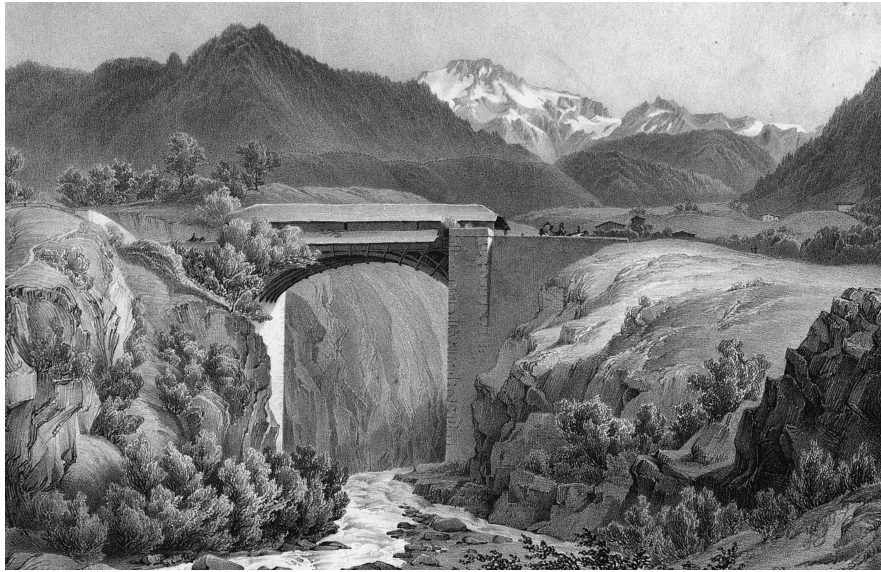


Abb. 9: Die über die Saltina führende Napoleonsbrücke vor dem Grindji, Lithographie von Engelmann (1831) (Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss)



Abb. 10: Galerie und Brücke von Ganter, Aquatinta von Gabriel Lory et fils, Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon, Paris 1811 (Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss)

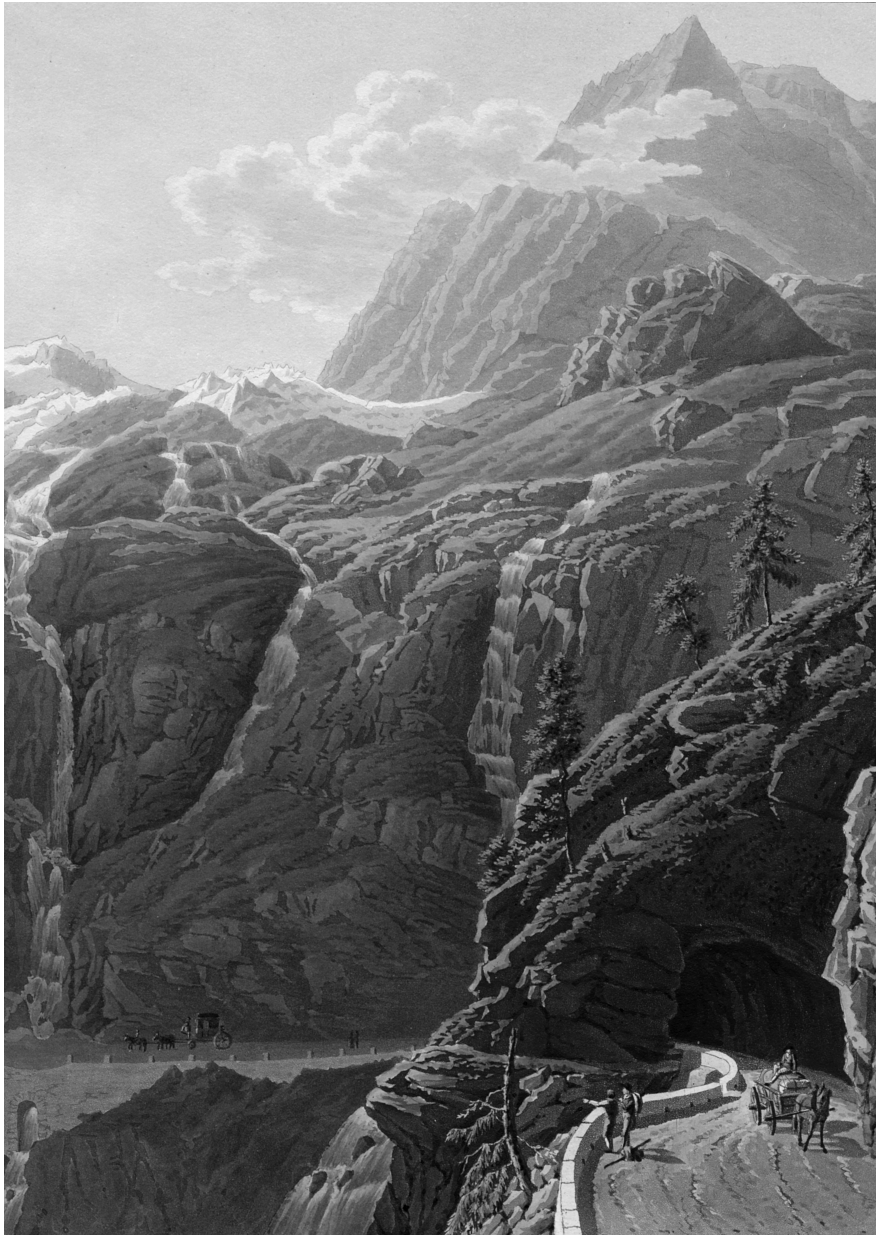


Abb. 11: Kaltwassergalerie, Aquatinta von Gabriel Lory et fils, Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon, Paris 1811 (Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss)

freie Überquerung der Passage war für die Franzosen von grossem Nutzen, da Napoleon Norditalien bereits zur Cisalpinischen Republik vereint und somit zum französischen Vasallenstaat erklärt hatte. Truppen- und Warentransporte innerhalb des französischen Einflussbereichs wären über die Nutzung eines unter der Kontrolle Frankreichs stehenden Alpenpasses deutlich vereinfacht worden. Auch hätte die Logistik dadurch deutlich weniger Zeit in Anspruch genommen. Trotz dieser auf der Hand liegenden Vorteile für die französische Armee muss Napoleons Entschluss als kühn und leichtsinnig bezeichnet werden, denn strassenbaulich stellte nicht nur die Gondoschlucht eine grosse Herausforderung dar, sondern etliche Abschnitte der Gesamtstrecke.

Die Oberaufsicht des Unterfangens übertrug Napoleon General Durand, der kein ausgebildeter Strassenbauer war. In kurzer Zeit war eine Viertelmillion Franken verschleudert: Jeder der beteiligten Ingenieure hatte eigene Pläne, doch der Bau schritt kaum voran. Das Projekt stellte sich als Fiasko heraus. Erst als Napoleon das Vorhaben im Sommer 1801 dem französischen Ministerium des Inneren unterstellte und mit dem Genfer Nicolas Céard einen renommierten Ingenieur berief, wurden die Arbeiten koordiniert. Obschon Céard einige Fehler ausmerzte und Korrekturen an der Linienführung anbrachte, hatte auch er mit der Unwegsamkeit des Terrains, der wechselhaften Witterung sowie mit dem Widerstand seiner Ingenieure und Arbeiter zu kämpfen.

Schliesslich, im September 1805, konnte Céard ungeachtet aller Schwierigkeiten Napoleon I., der sich inzwischen zum Kaiser hatte krönen lassen, mitteilen, dass die Alpen von nun an nicht mehr bestünden («il n'y a plus d'Alpes»), der Simplon für Infanterie und Kavallerie begehbar sei. Die Napoleonsstrasse muss als technische Glanzleistung im alpinen Strassenbau bezeichnet werden. Indes bestand für Napoleon selbst, der mit anderen Dingen beschäftigt war, nie die Möglichkeit, eines seiner bedeutendsten Werke mit eigenen Augen zu begutachten. So ist die Geschichte vom Glas Milch, das der grosse Feldherr im Gabi getrunken haben soll, eine Mär.

Tausende Männer, darunter einheimische Zwangsarbeiter, hatten den ambitionösen Pionierbau über die Hochalpen, die erste moderne alpine Kunststrasse, bewerkstelligt. Im Sommer 1803 arbeiteten rund 1600 Mann auf der Nordseite des Passübergangs im Schallbett und beim Kaltwasser-Durchstich, während auf der Südseite des Simplons über 2000, meist aus dem Piemont stammende Maurer am Werk waren. Die schwierigen Bedingungen forderten über 100 Menschenleben.⁸⁹ Indes wurde die «Königin der Alpenstrassen in Europa» ihrem eigentlichen Bestimmungszweck nie zugeführt: so haben keine französischen Kanonen den Simplon je überquert. Einzig für Truppenverschiebungen wurde die verbreiterte und

⁸⁹ Peter Krebs, Simplonpass. Vom Saumpfad zur Autobahn, in: Thomas Köppel, Stefan Haas, Simplon. 100 Jahre Simplontunnel, Zürich 2006, S. 62.



Abb. 12: Ölgemälde von Edouard Castres (1838–1902) aus Genf: *La Poste du Simplon*. Winterliche Szene vor dem Hospiz auf der Passhöhe (Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss; Foto: Christian Pfammatter)

neu trassierte Strasse genutzt, vor allem 1806 und 1813, als die Österreicher und Russen nach der Völkerschlacht bei Leipzig die napoleonischen Verbände zurückdrängten und das Wallis von den französischen Besatzern befreiten.⁹⁰

3.2 Die verkehrstechnische Bedeutung der Passstrasse

Nachdem der Wiener Kongress Ruhe und Ordnung in Europa wieder hergestellt hatte, erschienen Kaleschen und Kutschen aus allen Ländern, um die Alpenpässe zu überqueren. Auch die ursprünglich zu Kriegszwecken erstellte Strasse über den Simplon wurde zur touristischen Attraktion. Angeregt durch durch Jean-Jacques Rousseaus Roman «Julie ou la Nouvelle Héloïse» oder durch die Beschreibungen des Schweizer Naturforschers Horace-Bénédict de Saussure reisten massenhaft «Touristen» aus ganz Europa in die Walliser Alpen. Der Simplonpass und seine neue Strasse lockten Künstler, Schriftsteller, Wissenschaftler und Adlige nach Brig. Alle wollten sie die Alpenpassage mit der Postkutsche befahren, denn für die Höhenlage war dieses Angebot damals einzigartig.⁹¹

⁹⁰ Haldi, Bau und Benutzung (Anm. 92), S. 8–22.

⁹¹ Peter Arnold, Simplon. Die vier Strassen Römer – Mittelalter – Napoleon – Nationalstrasse. Zur

Die Frequenzen des Postkutschenverkehrs über den Simplonpass steigerten sich stetig: 1809 fuhren drei Gespanne pro Woche über den Pass, 1840 waren es bereits deren vier. Im Jahr der Bundesstaatsgründung 1848 verkehrte zwischen Lausanne und Domodossola bereits täglich ein Postkutschenkurs. Bis 1878 wuchs der Verkehr weiter stark an, so dass viermal am Tag ein Kurs angeboten werden musste. In diesem Spitzenjahr des Kutschentransportes über den Simplon überquerten 28'190 Personen mit dem Postkutschenkurs den Alpenpass (Reisende in privaten Kutschen nicht eingerechnet). Wie ein Zeitgenosse zu berichten wusste, war der Verkehr in Brig «lebhaft» – das Städtchen zwischenzeitlich ein wahrer Knotenpunkt.⁹²

Bedingt durch die Eröffnung des Gotthardtunnels im Mai 1882 und durch den Ausbau anderer Alpenpässe vergleichbaren Ranges büsste der Simplon jedoch rasch wieder an Bedeutung und Attraktivität ein. 1893 nahmen nur noch 7301 Reisende diese Strecke in der Pferdekabine auf sich, um in südalpine Regionen zu gelangen. 1906 brach der Postkutschendienst über den Pass endgültig zusammen, doch war dieser Kollaps einem anderen verkehrstechnischen Umstand geschuldet.⁹³

3.3 Der Simplontunnelbau

Bereits kurz nach dem Erlass des eidgenössischen Gesetzes vom 28. Juli 1852, das die Zuständigkeit für Bau und Betrieb von Eisenbahnlinien an die Kantone abtrat, suchte der Walliser Staatsrat nach Geldquellen, um eine Bahnlinienführung durch das Rhonetal zu bauen. Nach einem harzigen Start des Grossprojekts gelang es, die Eisenbahn Abschnitt um Abschnitt weiter talaufwärts zu ziehen, so dass 1877 die Teilstrecke Siders–Leuk eröffnet werden konnte. Im darauffolgenden Jahr trafen die ersten dampfbetriebenen Lokomotiven in Brig ein, das damit für den Bahnverkehr erschlossen war.⁹⁴

Bereits in den 1850er Jahren entwarf der bekannte Oberwalliser Ingenieur Ignaz Venetz erste Pläne für einen Eisenbahntunnel durch das Simplonmassiv. In den nachfolgenden Jahrzehnten des Baubooms wurden zahlreiche Varianten für eine grenzüberschreitende beziehungsweise durchdringende Zugverbindung konzipiert. Dabei setzte sich die Idee eines von Brig nach Iselle di Trasquera führenden Tunnels durch. 1887 votierte der Grosse Rat einstimmig für diesen

Eröffnung der Nationalstrasse N9 am 6. November 1975, Brig 1975, S. 48f.

92 *Ferdinand Otto Wolf*, Brig und der Simplon (Europäische Wanderbilder, Nr. 94/95), Zürich 1885, S. 64.

93 *Bumann*, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 45–47.

94 *Arthur Fibicher*, Walliser Geschichte, Bd. 3.2: Die Neuzeit. Personen und Lebensformen 16.–20. Jahrhundert, Sitten 1995/2004, S. 203–209.



*Abb. 13: Arbeiter vor dem Simplontunnel 1899
(Sammlung Georges Tscherrig, Brig-Glis)*



*Abb. 14: Arbeiter auf einer Bohrmaschine von Maschinenbauingenieur Alfred Brandt
(Sammlung Georges Tscherrig, Brig-Glis)*



Abb. 15: Abdankung des Chefingenieurs von Brandt, Brandau & Cie, Alfred Brandt (1846–1899), im Stockalperhof durch Pastor Eduard Blocher. Rund 3000 Personen geleiteten seine Leiche auf den Briger Bahnhof zu seiner letzten Reise nach Hamburg (Sammlung Klaus Anderegg, Binn).

Vorschlag, dem auch die Walliser Bevölkerung mit deutlichen 15'107 Ja-Stimmen (zu 1726 Nein-Stimmen) für eine kantonale Beisteuer von 720'000 Franken an den Simplontunneldurchstich folgte.

Der Bedeutung des Unterfangens und der in Aussicht stehenden Aufwertung der Region durch eine Zugverbindung nach Italien waren sich offenbar sowohl die Entscheidungsträger als auch die Bürgerinnen und Bürger bewusst. Für die Westschweiz sowie für die Nachbarländer Italien und Frankreich hatte ein weiterer alpquerender Tunnel (nach dem Mont Cenis, dem Brenner und dem Gotthard) erhebliche politische und ökonomische Vorteile. Nachdem die für den Bau verantwortliche Jura-Simplon-Bahn 1891 beim Bund die Konzession für das grenzüberschreitende Tunnelprojekt eingeholt hatte,⁹⁵ schloss sie am 20. September 1893

⁹⁵ Beat Moser, Peter Pfeiffer, Simplon. Lausanne–Brig–Domodossola (Eisenbahnjournal, Sonderausgabe 2), Fürstfeldbrück 2005, S. 16f.

mit der Firma Brandt, Brandau & Cie. einen Werkvertrag ab. Die Bauarbeiten konnten in Angriff genommen werden.⁹⁶

Von der nördlichen und von der südlichen Seite des Passes her drangen ab August 1898 Tunnelbauarbeiter in drei Schichten rund um die Uhr (ausgenommen sonntags) ins Felsmassiv ein, bohrten und sprengten, karrten den Schutt über Seitenstollen weg und mauerten die Tunnelwände aus. Obschon ein ausgeklügeltes Lüftungssystem für halbwegs vertretbare Arbeitsbedingungen sorgte, waren die Mineure nahezu unerträglicher Hitze ausgesetzt. Diejenigen unter ihnen, die an der Nordseite arbeiteten, hatten teils Gesteinstemperaturen von bis zu 54° Celsius zu ertragen.⁹⁷ Erschwerend erwiesen sich auch die staubige und stickige Luft und die gelegentlichen Wassereinbrüche.⁹⁸ Der russische Schriftsteller Maxim Gorki (1868–1936) beschrieb die Arbeitsbedingungen im Tunnelbau und deren Auswirkungen auf die Psyche der Arbeiter eindrücklich aus der Sicht der Mineure: «Je weiter wir vordrangen, desto heisser wurde es im Tunnel, desto mehr Leute erkrankten und fielen um. Immer heftiger schlugen die heissen Quellen empor. Gestein stürzte herab, und zwei unserer Leute, zwei Männer aus Lugano, wurden wahnsinnig. Nachts in der Baracke wälzten sich viele von uns in Fieberträumen, stöhnten und sprangen, von Angst gepeinigt, aus den Betten.»⁹⁹

3.4 Die Lebensbedingungen der Tunnelarbeiter

Insgesamt lebten in der Region Brig-Glis-Naters bis zur Fertigstellung des Tunnels im Jahr 1906 über 4000 Bauarbeiter, die insgesamt 3,4 Milliarden Arbeitstage leisteten. Auf der Südseite waren zeitweilig fast 10'000 Arbeiter tätig. Die nicht ungefährliche, schweisstreibende und gesundheitsschädigende Betätigung forderte Hunderte von Verletzten. Der erste Unfalltote, der 19-jährige Giovanni Nigra, wurde am 23. August 1899 zu Grabe getragen. «Der junge Mann betrat um 6 Uhr früh zum ersten Mal den Tunnel und war um 7 Uhr schon eine Leiche. Herabfallende Steine haben ihn erdrückt.»¹⁰⁰ Ihm sollten noch 66 weitere Todesopfer folgen – darunter 57 italienische Staatsbürger. Wie viele Tunnelbauer in späteren Jahren an Silikose, der «Berufskrankheit» des Montanbaus, verstarben, ist nicht zu ermitteln.¹⁰¹

96 Georges Tscherrig, 100 Jahre Simplontunnel. Erinnerungen aus der Bauzeit. Tunnel I 1898–1906. Tunnel II 1912–1921, Brig 2005, S. 15–31.

97 Moser/Pfeiffer, Simplon (Anm. 99), S. 20: Die Autoren sprechen von 56° Celsius.

98 Vgl. ebd., S. 33–37.

99 Maxim Gorki, Arbeit im Simplon, Zürich 1970, S. 13.

100 Zit. nach Marina Steiner-Ferrarini, Wahlheimat am Simplon. Die italienische Kolonie des Oberwallis, Brig 1992, S. 38, 199.

101 Ebd., S. 199–201: Marina Steiner-Ferrarini berichtete von ca. 200 Arbeitern des Simplontunnel-

Nach Schichtende führten die zu einem grossen Anteil aus Italien stammenden Tunnelarbeiter, die zwischen 1898 und 1905 tagein und tagaus in den Stollen gingen, fern ihrer in der Heimat verbliebenen Familien ein eintöniges Leben. Als Freizeitbeschäftigung bot sich ihnen der Besuch einer der zahllosen Bars und Speunken an, die damals in Brig und Naters wie Pilze aus dem Boden schossen. Vom Alkoholkonsum angeheizt kam es unter den italienischen Arbeitern nicht selten zu Raufereien, Messerstechereien oder Schiessereien. Daneben störten sich viele Einheimische am vermehrten Aufkommen der Prostitution. Die von Tunnelarzt Dr. Pometta eingerichtete Lese- und Schreibschule und das sogenannte Abstinenzhaus in Naters, wo den Tunnelbauern eine sinnvolle Freizeitgestaltung angeboten wurde, stiessen jedoch auf geringes Interesse.¹⁰²

Da sich die einheimische Bevölkerung vom Zuzug der fremden Arbeiter einen finanziellen Nutzen erhoffte, schnellten Mietkosten und Grundstückspreise in die Höhe.¹⁰³ Auch auf das Alltagsleben nahm die Präsenz von zu Beginn rund 700 italienischen Tunnelarbeitern, die sich um die Jahrhundertwende in Brig angesiedelt hatten, Einfluss. Die ausländischen Mineure lebten teils in desolaten Behausungen und oftmals unter schlechten hygienischen Bedingungen. Mit Blick auf das Arbeitsrisiko und die hohen Lebenshaltungskosten waren die «Fratelli d'Italia» leicht zu Streiks zu überzeugen. Zwischen 1899 und 1901 riefen die Tunnelarbeiter gleich viermal zu einem «sciopero» auf, der in einem Fall nur mit Hilfe des Militärs und einer lokalen Bürgerwehr unter Kontrolle gebracht werden konnte. Obwohl die Behörden und die Bauunternehmung die Arbeiteraufstände niederrangen, setzten die Streikenden einige Forderungen durch.¹⁰⁴ Darüber hinaus verliehen sie der lokalen Arbeiterbewegung Aufschwung, wodurch Brig auch auf politischer Ebene eine wichtige Diversifizierung durchlief.

3.5 Industrialisierung und Modernisierung

Während und nach der Bauzeit des Simplontunnels durchlebte das Städtchen Brig einen konjunkturellen Aufschwung. In Gamsen wurde die Sprengstofffabrik der Société Suisse des Explosifs erbaut, die das Dynamit zur Aussprengung des Tunnels produzierte. Zur Energiegewinnung wurde ein mehrere Kilometer langer, über der Erdoberfläche angelegter Wasserkanal aus Beton (Hennebique-Kanal)

baus, die an den Folgen ihrer gesundheitsschädigenden Tätigkeit starben.

102 Benno Schmid, Die italienischen Arbeiter im Oberwallis. Ihr Leben und ihre Integration in Gesellschaft, Kultur und Wirtschaft zur Zeit des Baus des ersten Simplontunnels (1898–1906), in: BWG XLIV (2012), S. 1–94, hier: S. 32–34.

103 Steiner-Ferrarini, Wahlheimat (Anm. 104), S. 57f.

104 Henri Rossi, Chronik der Familie Rossi. Mit den anverwandten Familien, Naters 1994, S. 90–105; Frank Garbely, Die Streiks. Bau des Simplontunnels, Visp 2006.



*Abb. 16: Mineure bei der Arbeit im Simplontunnel
(Sammlung Georges Tscherrig, Brig-Glis)*

erstellt, der von Mörel bis zum Tunneleingang reichte. In der Nähe des Nordportals entstanden weitere grosse Bauten wie das Maschinenhaus, die Brausebäder, die Trockenräume und die Wäscherei zur Reinigung der Arbeiterkleidung. 1913 wurde nahe am Tunnelportal eine Zweigstelle der Hunziker AG aus Olten/Brugg errichtet, die unter anderem Kunstsandsteine für die Ausmauerung des zweiten Simplontunnels (1912–1921) produzierte und viele Einheimische beschäftigte.¹⁰⁵

¹⁰⁵ *Franco Arnold*, «Unsere Kriegsgäste» oder «Verräter ihres Landes»? Die Wahrnehmung der ausländischen Bevölkerung im Oberwallis während des Ersten Weltkriegs, in: *BWG XLIV* (2012), S. 95–180, hier: S. 111f.

In den Jahren 1902 bis 1905 wurde nach den Plänen des italienischen Architekten Louis Rossi (1857–1911) für 500'000 Franken das monumentale neue Bahnhofsgebäude von Brig errichtet (Abb. 17). Bei diesem und den vielen weiteren Bauten dieses für die Epoche wohl bedeutendsten Baumeisters des Simplonstädtchens fanden wiederum viele italienische Migranten ein Auskommen. Der viel kleiner dimensionierte Briger Vorgänger-Bahnhof fand sich am nördlichen Ende der heutigen Furkastrasse und ehemaligen Bahnhofstrasse. Erst nach Errichtung des Rossi-Bahnhofs, der ausserhalb der städtischen Siedlung stehend Brigs Zentrum erweiterte, entstand die heutige Bahnhofstrasse. Noch heute prägt der Bahnhof neben weiteren Rossi-Bauten, zu denen etwa die «alte Post» (damals neues Post- und Telegraphengebäude, 1901) oder das Hotel Victoria (1909) und weitere Bauwerke zu zählen sind, das Briger Stadtbild. Es darf als denkmalpflegerisch weitsichtig bezeichnet werden, dass die Eigner das Bahnhofsgebäude auch anlässlich der unlängst durchgeführten neuesten Sanierung erhalten haben.¹⁰⁶

Nachdem 1905 der 19,803 Kilometer lange Simplontunnel zwischen Brig und Iselle durchbrochen war, kam es im darauffolgenden Jahr zur feierlichen Eröffnung des Bauwerks, des längsten Eisenbahntunnels der Welt. Die Bilder des Empfangs des italienischen Königs Vittorio Emanuele III. auf dem Perron des neuen Briger Bahnhofs durch Bundespräsident Ludwig Forrer vom 19. Mai 1906 gingen um die Welt (Abb. 18).¹⁰⁷ Es bestand nun die Möglichkeit, innerhalb weniger Stunden von Lausanne nach Mailand zu reisen – Raum und Zeit schienen überwunden. Die derart verkürzten Verkehrswege hatten einen grossen Aufschwung von Handel, Wirtschaft, Fremdenverkehr und Industrie zur Folge.¹⁰⁸

3.6 Technikfaszination – die Bezwingung des Simplonpasses auf dem Luftweg

Die Jahre um die Wende zum 20. Jahrhundert waren grundsätzlich von Wissenschafts- und Technikfaszination sowie von grossem Fortschrittsglauben geprägt. So hielt ein Journalist im Jahr 1910 fest, dass es für «die moderne Technik, für die Kunst der Ingenieure [...] keine Schranken mehr» gebe.¹⁰⁹ Am 19. Juli 1899 traf, wie der Briger Anzeiger berichtete, das erste Automobil, das den Simplonpass

106 Rossi, Chronik (Anm. 108), S. 16f.; Tscherrig, 100 Jahre Simplontunnel (Anm. 100), S. 138–140.

107 Georges Tscherrig, Der Bau des Simplontunnels, in: Köppel/Haas, Simplon (Anm. 93), S. 75–119, hier: S. 96.

108 Einige Notizen über Simplon- und Lötschbergbahn und über deren Einfluss auf das wirtschaftliche Leben des Oberwallis, in: Walliser Handels-, Industrie- und Landwirtschafts-Verband (Hg.), III. Jahresbericht der Walliser Handelskammer über das Jahr 1919, Sion 1920, S. 27–35.

109 Paul Willi Bierbaum, Im Aeroplan über die Alpen. Geo Chavez' Simplonflug, Zürich 1910/Nachdruck Visp 1985, S. 21.



*Abb. 17: Der 1902 bis 1905 erstellte neue Bahnhof von Brig
(Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss)*



*Abb. 18: Empfang des italienischen Königs Vittorio Emanuele III. auf dem Perron
des Briger Bahnhofs (Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss)*



*Abb. 19 und 20: Strukturwandel des Simplonpassverkehrs – von der Kutsche zum Automobil
(Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss)*



Abb. 21: Postkarte zum ersten Flug über die Alpen im Jahr 1910 von Kunstmaler Ludwig Werlen (Stadtgemeinde Brig-Glis, Museum Stockalperschloss)

überquert hatte, in Brig ein.¹¹⁰ Am Steuer sass Hermann Seiler, Briger Stadtpräsident von 1904 und 1910. Allerdings musste er vor dem Hintergrund fehlender PS auf halber Passhöhe Pferde vorspannen, um die Strecke zu bewältigen.¹¹¹ 1906 wurde der Simplonpass durch ein kantonales Dekret als erster Schweizer Alpenübergang für den Automobilverkehr freigegeben, wenn auch nur während des Tages und der Sommermonate.¹¹²

Ein mehr als prägnanter Ausdruck für den zeitgenössischen Technikglauben stellt das grosse Spektakel des ersten Alpenflugs vom 23. September 1910 dar (Abb. 21). Ein Ereignis, das von einem Briger Komitee, an dem als Initianten und Organisatoren Apotheker Dr. Franz Marty (1875–1958), Nationalrat Dr. Alexander Seiler (1864–1920) und Bezirkspräfekt Josef von Stockalper (1868–1955) beteiligt waren, entscheidend mitgetragen wurde. Die Wahl des Brigerbergs als nördlicher Ausgangspunkt und Aufstiegsplatz wurde gegen ausserkantonale Konkurrenz

110 Tscherrig, 100 Jahre Simplontunnel (Anm. 100), S. 148f.

111 Luzius Theler, Randnotizen zu einer Gebirgsbahn, in: BVZ-Bahn (Hg.), Zermatt-Bahn. Vom Tal zum Berg, Visp 1991, S. 47.

112 Peter Bumann, Die Simplonstrasse. Vom Gebirgspfad zur internationalen Alpen traverse, in: Schweizerische Verkehrszentrale (Hg.), Schweiz Suisse Svizzera Switzerland 2 (1979), S. 22–31, hier: S. 31; Arnold, Simplon (Anm. 95), S. 52f.

explizit verteidigt, mit dem Argument der optimalen Erschliessung Brigs durch die Eisenbahn und Automobilstrassen.

«Die Zeit saust mit Riesenschritten vorwärts. Kein Tag ist mehr sicher vor Überraschungen: Schon wird der dritte Weg planiert als modernste Strasse über den Simplon: die Luftlinie»,¹¹³ wurde vermeldet, als der Franko-Peruaner Jorge Chávez Dartnell (1887–1910), bekannt als «Geo Chavez», anlässlich eines Wettfliegens im Rahmen der im September des Jahres 1910 veranstalteten Flugwoche im «Aeroplan» zum Pionierflug über den Simplonpass und damit über die Alpenkette ansetzte.

Das bahnbrechende und gleichzeitig eine tragische Wendung nehmende Ereignis mit tödlichem Ausgang für den Piloten – seine Blériot zerschellte beim Landeanflug in Domodossola und der Verunglückte verstarb Tage nach dem Absturz – lockte Tausende Schaulustige ins Städtchen Brig, mehr als 20'000 Menschen auf den Mailänder Domplatz und unzählige nationale und internationale Korrespondenten ins Simplongebiet.¹¹⁴ «Für Brig und den Simplon ist und bleibt dies eine bleibende Reklame, die kein Maler mit dem Pinsel besser malen kann»,¹¹⁵ resümierte man im Walliser Boten treffend.

3.7 Der Ausbau des Bahnnetzes

Brig rückte verkehrstechnisch betrachtet zusehends in den Fokus der Schweiz und Europas. Verstärkt wurde die Entwicklung durch den Ausbau einer zweiten Simplontunnelröhre 1912 bis 1921 und den Bau des Lötschbergtunnels 1906 bis 1913. Die Grossprojekte wurden durch den Einsatz von rund 9000 in erster Linie italienischen Bergarbeitern bewältigt.¹¹⁶

Dieser wichtigen Verkehrserschliessung der Region Oberwallis von Norden her folgte die Öffnung nach Osten, wo man ab 1926, nach Fertigstellung des Furka-Scheiteltunnels im Vorjahr, mit dem Zug von Brig nach Disentis reisen konnte. Vier Jahre später folgte der Anschluss dieser Strecke an die touristisch lukrative und seit 1890 auf ersten Teilstrecken bediente Linienführung der Visp-Zermatt-Bahn, die seit 1891 den Fremdenort Zermatt erschloss. Brig hatte sich im europäischen Bahnnetz als Knotenpunkt etabliert.¹¹⁷ Noch mehr internationale Beachtung

113 Bierbaum, Im Aeroplan über die Alpen (Anm. 113), S. 24.

114 Georges Tscherrig, Geo Chavez. 100 Jahre Flug über die Alpen 1910–2010, Brig, Simplon, Domodossola, Brig 2010, S. 38–46, 62–67.

115 Zit. nach Alois Grichting, Das Oberwallis 1840 bis 1990. Politik, Wirtschaft, Kultur, Brig 1990, S. 121.

116 Tindaro Gatani, Graziano G. Tassello, L'epopea dei trafori alpini. 1908–2008: a cent'anni della disgrazia del Lötschberg, Basel 2008, S. 88–91.

117 Fibicher, Walliser Geschichte (Anm. 98), S. 226f.



Abb. 22: Der Orient-Express im Bahnhof von Iselle, in: Maria Steiner-Ferrarini, *Wahlheimat am Simplon. Die italienische Kolonie des Oberwallis, Brig/Visp 1992, S. 166.*

fand das Simplonstädtchen in der Zwischenkriegszeit, als nach der kriegsbedingten Zwangspause mit der 1919 vereinbarten Verlegung der Linienführung des Orient-Express, der Paris seit 1883 mit dem Bosphorus verband, der transeuropäische Schienenverkehr durch das Wallis mit einem wahren Paukenschlag wieder einsetzte («Simplon-Orient-Express»). Gäste aus aller Welt reisten von nun an mit dem prestigeträchtigen Luxuszug von London und Paris durch den Simplontunnel nach Norditalien und weiter nach Athen und Konstantinopel (seit 1930 Istanbul). Brig stellte neben den Stationen Vallorbe und Lausanne die einzige Haltestelle auf dem Gebiet der Schweiz dar. Zahlreiche illustre Reisende wie Haile Selassie, Pierre Laval, Sergeij Rachmaninow, Enrico Caruso oder die junge Marlene Dietrich, die in Brig über das Perron flanierten, verliehen dem Simplonstädtchen einen Hauch kosmopolitischen Flairs und Renommee. Stoff für abenteuerliche, in etlichen Romanen mystifizierte Geschichten lieferten diese Begebenheiten allemal.¹¹⁸

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs fand diese schillernde Ära ein jähes Ende. Zwar passierten nach Kriegsende wiederum Simplon-Orient-Express-Züge

118 Moser/Pfeiffer, *Simplon* (Anm. 99), S. 70.



Abb. 23: Einweihung des Simplon-Adlers, des Denkmals für die Grenzbrigade 11, am 10. September 1944 (Sammlung Georges Tscherrig, Brig-Glis)

Brig, doch erreichten diese mehrklassigen Kompositionen kaum mehr die Exklusivität der hochwertigen Waggons der 1920er und 1930er Jahre. Mit der 1961 vollzogenen Umbenennung in Simplon-Express und der Ausstattung der Linie mit regulären Schnellzugwagen fand das Kapitel der Luxusreisen ein zwischenzeitliches Ende.¹¹⁹ Seit 1982 verkehrt ein Anbieter mit dem sogenannten Venice Simplon Orient-Express wieder mit aufwendig restaurierten historischen Waggons auf verschiedenen Routen zwischen London und Venedig durch Mitteleuropa sowie

119 Ebd.; Christian Kräuchi, Harte Politik und weicher Plüsch. Vier Jahrzehnte Simplon-Orient-Express, in: Köppel/Haas, Simplon (Anm. 93), S. 148–153.

mit einer Fahrt im Jahr auf der historischen Route von Paris über Budapest und Bukarest nach Istanbul.¹²⁰

3.8 Die verkehrstechnische und militärische Bedeutung des Simplons im 20. Jahrhundert

Durch den Bau des Eisenbahntunnels verlor die von Napoleon angelegte Strasse über den Simplonpass an Anziehungskraft und Bedeutung. Der internationale Reiseverkehr über den Alpenübergang reduzierte sich um 95%.¹²¹ Nach 1906 wurde der tägliche Postkutschenkurs nur noch um des touristischen Divertissements willen und zur Versorgung der Bewohner entlang der Passlinienführung aufrechterhalten. Im Jahr 1919 ersetzte ein motorisiertes Postauto die Kutschen, die nur noch während der Wintermonate zum Einsatz kamen. Nachdem die Pferdepост in den 1950er Jahren definitiv eingestellt worden war, glückte der Interessengemeinschaft «Pro Sempione» über die Gründung eines Vereins erst 1970 die Wiederbelebung des Passverkehrs. Es bestand nun wieder die Möglichkeit, den Übergang während allen vier Jahreszeiten mit dem Postauto zu befahren. Ermöglicht hatten dies jedoch auch Fortschritte im Strassenbau.¹²² Obschon die alte Passromantik 1960 mit der Aufnahme der Simplonpasslinienführung ins Nationalstrassennetz ein Ende fand, stiegen die Frequenzen weiterhin an. Vor allem seit der Eröffnung der Nationalstrasse N9 im Jahr 1975 erreichten vermehrt Automobil-Touristen Brig und verhalfen dem Städtchen zu einem Aufschwung im Fremdenverkehr.

Neben dem verkehrstechnischen Nutzen wuchs im 20. Jahrhundert die militärische Bedeutung des Simplonpasses an. Während beider Weltkriege fiel neben dem Passübergang auch dem Eisenbahntunnel strategische Wichtigkeit bei der Grenzsicherung zu. Seit 1914 – noch vor Italiens Eintritt in den Ersten Weltkrieg – wurden in Gondo und am Nordportal in Brig alle passierenden Personen kontrolliert. Seit 1916 war in beinahe jeder Ausgabe des Briger Anzeigers zu lesen, dass die Schweizer Grenzwachttruppen italienische Deserteure in der rauen Bergwelt des Simplongebiets abgefangen und nach Brig gebracht hatten.¹²³ Während des Zweiten Weltkriegs sicherte die Grenzbrigade 11 den Pass und das Südportal des Tunnels in Iselle. Der 9,5 Meter hohe Simplonadler, der seinen strengen Blick gen Süden wendet, wacht noch heute in Erinnerung an die «Geb Br 11» auf der Passhöhe über den Alpenübergang (Abb. 23).¹²⁴

120 Homepage des Venice Simplon Orient-Express [<http://www.vsoe.com>].

121 Arnold, Simplon (Anm. 95), S. 50.

122 Bumann, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 48.

123 Arnold, «Unsere Kriegsgäste» (Anm. 109), S. 121f.

124 Volmar Schmid, Die Gz Br 11, in: Gz Br 11 (Hg.), Simplon Brigade. Soldatenleben unter den Viertausendern zwischen Binntal und Matterhorn, Visp 1994, S. 45f.

Als spektakulärste Anekdote dieser Zeit ist folgender Zwischenfall überliefert: Gemeinsam mit Verbündeten und norditalienischen Partisanenverbänden entwendete der als «Löli» vom Schweizer Zoll getarnte Hauptmann Peter Bammatter 1945 eine Sprengladung von 64 Tonnen, die kurz zuvor von Monza nach Varzo transportiert und in den Sprengkammern des Simplontunnels deponiert worden war. Dieser wäre vielleicht gesprengt worden, wenn Bammatter den deutschen Besatzern in Oberitalien nicht zuvorgekommen wäre.¹²⁵ Ob die Deutschen die Zerstörung des Tunnels tatsächlich angeordnet haben, kann jedoch nicht mit Bestimmtheit nachgewiesen werden.

4 Die moderne Simplonstadt Brig

Brig war während der vergangenen Jahrhunderte immer wieder ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt des alpinen Raums. Obwohl dies auch heute noch gilt, haben sich die Umstände im 21. Jahrhundert entscheidend gewandelt: Während noch im vergangenen Säkulum regelrecht um den Verkehr geworben wurde, hat sich das enorm gesteigerte Verkehrsaufkommen der letzten Jahrzehnte – vor allem der schwere Güterverkehr – zum gravierenden Problem entwickelt.

1981 überquerten 11'000 Lastwagen und Sattelzüge den Simplonpass. Im bisherigen Rekordjahr 2002 waren es total über 100'000 Fahrzeuge. In den letzten Jahren hat sich die Gesamtzahl bei rund 80'000 Schwerfahrzeugen jährlich eingependelt.¹²⁶ 2013 ging der Verkehr am Simplon erfreulicherweise um fünf Prozent zurück. Mit 82'000 Camions lag man grosso modo im Schnitt der letzten Jahre.¹²⁷

Insgesamt stehen ökologische Bedenken neben Vorbehalten zum Verkehrsfluss und zur Sicherheit im Zentrum. Als besorgniserregend muss vor allem der extreme Anstieg der Gefahrguttransporte bezeichnet werden. Im Jahr 2000 noch praktisch inexistent stiegen diese in der nachfolgenden Zeit rasant an, bis 2010 rund 12'000 dieser Fuhren den Simplon passierten, was einem Durchschnitt von fast 33 Transporten pro Tag entspricht.¹²⁸ Dagegen wird der über den Simplontunnel von Brig in Richtung Italien und umgekehrt abgewickelte Schienenverkehr durchwegs als positiv und wirtschaftlich einträglich bewertet.

Sowohl im Gütertransport als auch im Reiseverkehr haben sich die zeitlichen Intervalle zur Überwindung der zu bewältigenden Distanzen bis zum heutigen

125 Georges Tscherrig, Die verhinderte Sprengung des Simplontunnels, in: Köppel/Haas, Simplonpass (Anm. 93), S. 118f.

126 Vgl. Bundesamt für Statistik, Statistisches Lexikon der Schweiz, Anzahl Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr [<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/07/04/blank/02/02.Document.90037.xls>].

127 WB, 28.3.2014, S. 2.

128 Bundesamt für Verkehr (Hg.), Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2011, Bern 2012, S. 26.



Abb. 24: Die moderne Simplonpassstrasse mit der 1976–1980 erstellten neuen Ganterbrücke
(Foto: Christian Pfammatter)

Tag erheblich verkürzt. Entsprechend ist auch die Anzahl der nach Brig reisenden oder das Städtchen passierenden Personen seit dem Beginn der touristischen Ära stetig angestiegen. Während man 1851 in der Postkutsche noch 33 Stunden benötigte, um von Lausanne via Brig nach Domodossola zu gelangen,¹²⁹ ist es heute möglich, dieselbe Strecke im Zug in einer Stunde und 55 Minuten zurückzulegen. Das kontinuierliche Wachstum der regionalen und lokalen Hotellerie belegt, dass Brig nicht allein ein Transitort blieb, sondern auch für den Tourismus attraktiv geworden ist.

Im Jahr 1905 beherbergten sechs Gasthäuser die im Städtchen am Fuss des Simplonpasses Logis nehmenden Reisegäste. Das Grand Hotel Couronnes et Poste verfügte über 100 Betten.¹³⁰ 1975 – bei der Eröffnung der N9 – gab es bereits 14 Hotels.¹³¹ In den vergangenen Jahrzehnten wurde das Beherbergungsangebot

129 Bumann, Der Verkehr am Simplon (Anm. 1), S. 47.

130 Jules Emonet, L'industrie hôtelière dans le canton du Valais, in: Union des statisticiens officiels et de la Société suisse de statistique (Hg.), Travaux statistiques du canton du Valais 1907, Bern 1908, S. 414.

131 Arnold, 2000 Jahre Pass- und Fremdenverkehr (Anm. 57), S. 124.

in der Stadt und in der Region weiter ausgebaut und mit Blick auf die Bedürfnisse der jeweiligen Klientel aufgefächert. Die augenfällig bis heute wirtschaftlich bedeutende Funktion von Brig-Glis als Verkehrsknotenpunkt und Tourismusdestination ist nicht zuletzt auf die verkehrsgeographische Lage des Städtchens am Fuss des Simplonpasses und am Eingang des Simplontunnels als Einfallstor zum Süden zu verdanken, welche die Alpenstadt 2008 über den Rang eines beschaulichen, in der alpinen Peripherie gelegenen Fleckens herausheben.