

Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen

Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes

Band: 29 (2024)

Artikel: Kaspar Stockalper vom Thurm : Unternehmerkönig am Simplonpass

Autor: Schöpfer, Marie-Claude

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1066279>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.02.2026

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



Kaspar Stockalper vom Thurm Unternehmerkönig am Simplonpass

Marie-Claude Schöpfer

Résumé – Kaspar Stockalper vom Thurm: entrepreneur puissant au col du Simplon

165

La carrière d'entrepreneur de Stockalper von Thurm (1609–1691) débute en 1634 avec la *condutta* de la princesse de Carignan de Brigue à Domodossola. Profitant de la situation géopolitique et de la conjoncture helvétique, il commence à dominer entièrement la vie économique le long de la route du col du Simplon et encourage une augmentation massive du commerce de transit qui, après une longue période de déclin, n'a pas seulement entraîné une nouvelle expansion du col, mais a également dynamisé le système économique dans son ensemble. Grâce à ces activités intenses, le Simplon est redevenu une voie commerciale européenne d'importance internationale.

Der Simplonpass vermittelt über das Hindernis der Alpen zwischen französischen und lombardischen Wirtschaftsräumen und bietet die kürzeste Verbindung zwischen Paris und Mailand. Mit einer Kulminationshöhe von 2005 m ü. M. stellte er einen der niedrigeren Alpenpässe von europäischer Bedeutung dar. Politik, Kriege, technischer Fortschritt und wirtschaftliche Konjunkturen sowie Einzelinitiativen schrieben die Verkehrsgeschichte des Passes, der sich vom Heerespfad zum mittelalterlichen Transithandelsweg und «einer Konkurrenzlinie des Gotthard» zu einer nicht mehr wegzudenkenden «Ergänzungs- und Entlastungslinie»,¹ vom einfachen «Gebirgspfad zu einer internationalen Alpentransversale» wandelte.² Nach heutigen Erkenntnissen muss angenommen werden, dass der Simplontransit nach den Eschenthaler Kriegen im Argen lag und die Handelsverkehrsströme, bedingt durch die für den Transitkorridor nachteiligen gesamteuropäischen Wirtschaftskonjunkturen, auf nied-

rigem Niveau verharrten. Erst im Verlauf des 17. Jahrhunderts sollte sich die Lage des Alpenübergangs unter der Ägide eines einflussreichen Politikers und Unternehmers, welcher der Region seinen Stempel aufdrückte, entscheidend wandeln.

Kaspar Stockalper vom Thurm (1609–1691) (Auftaktbild) akkumulierte politische Ämter, erwarb zahlreiche Nobilitierungen, unternahm diplomatische Reisen, widmete sich einem diversifizierten Handel, ging mannigfaltigen Geschäften nach und forcierte den Montanbau im Oberwallis des 17. Jahrhunderts. Er waltete aber auch als Stifter, und in seinen Funktionen als Bauherr manifestierte er seine wachsende Machtfülle in monumentalen Bauwerken, die bis heute Zeugnis von seinem Erfolg und Reichtum ablegen. Im breit gefächerten Aktionsrayon des in Brig ansässigen Politikers und Unternehmers spielte der Simplonpass eine entscheidende Rolle.³ Die Intensivierung des Passhandels, die kontrollierte Abwicklung des Verkehrs über den Alpenübergang setzten ein System von rechtlichen Normen und eine effiziente Transportorganisation ebenso wie entsprechende logistische Einrichtungen, kurz leistungsstarke Verkehrsräume entlang der ins Val d’Ossola führenden Route, voraus. Erst der zielgerichtete und umfassende Ausbau und die Neuorganisation der Strassen- und Verkehrsorganisation liessen Stockalper zu einem äusserst erfolgreichen Transportunternehmer aufsteigen. Dabei bildete die Simplonpassroute das Zentrum seines «Imperiums», von wo aus sich weiterführende Aktionen in die grossen europäischen Wirtschaftszentren erstreckten.⁴

Die Geopolitik und das europäische Wirtschaftsgefüge

Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse an der Schwelle zum 17. Jahrhundert begünstigten eine «Renaissance des Simplonverkehrs».⁵ Auf politischer Ebene fiel dabei vor allem der Kampf zwischen dem französischen Königshaus und den spanischen Habsburgern um die Hegemonie auf dem Kontinent ins Gewicht, der den europäischen Flickenteppich von Fürstentümern im Wesentlichen in zwei Lager zerfallen liess.⁶ Die Paradoxie der «schweizerischen» Wirtschaftsgeschichte, derzufolge sich die Wirtschaft des eidgenössischen Raums und seiner zugewandten Orte mangels Solidarität in der Ausenpolitik und der Diplomatie zum europäischen Gefüge und zur kontinentalen Wirtschaftslage antizyklisch verhielt, griff auch in diesen turbulenten Jahrzehnten, als das übrige Europa von Schlachten verheert wurde. Indem die eidgenössischen Markttore und Verkehrsknotenpunkte die europäische Wirtschaftsflaute und deren immensen Kapitalbedarf zum eigenen Nutzen kehrten, steigerten sie gleichzeitig den Marktwert der alpinen Ökonomie.⁷ Dies geschah

trotz der durchaus feststellbaren Abhängigkeit des Alpenraums von externen Wirtschaftsmächten, die per se bereits ein Interesse am transalpinen Verkehr generierte.⁸ Der Kontrolle offenstehender Alpentransversalen fiel eine nicht zu unterschätzende Rolle zu,⁹ zumal sich die strukturelle Krise der lombardischen Wirtschaft und die sich mit dem Beginn des Dreissigjährigen Kriegs manifestierenden Absatzschwierigkeiten im Reich lange Zeit nur in geringem Ausmass auf die Transportvolumina des Alpenraums auswirkten.¹⁰ Welche Routen der zentrale italienische Exporthandel für die Verschiebung der Waren ins nördliche Europa letztlich wählte, hing aber in erster Linie von den Entscheidungen der Wirtschaftsmetropole Mailand ab, die als Sammel- und Verteilerzentrum fungierte, respektive von ihren Handelsleuten und Spediteuren.¹¹

Die günstigen Konstellationen eröffneten der Landschaft Wallis ungeahnte Möglichkeiten – nicht zuletzt im Hinblick auf die Abwicklung des Transits fremder Handelsgüter: «kurtze unnd mhere sicherheit der strasse»¹² inmitten des kriegsversehrten Europa hatte das politisch relativ stabile Rhonetal vor allem zu bieten.¹³ Waren doch die Walliser Glaubenskämpfe weitestgehend ausgefochten, als Gotthard¹⁴ und Bündner Pässe sowie Tiroler und Salzburger Tauernpässe ab 1620 kriegsbedingte Einbrüche erlitten und sich erst ab der letzten Phase des Dreissigjährigen Kriegs zu erholen begannen.¹⁵ Zudem hatte auch der Mont Cenis in diesem Intervall Einbussen zu verzeichnen, was die Verkehrsfrequenzen der Walliser Transversalen begünstigte.¹⁶ Als förderlich für Stockalpers Einstieg ins Simplontransitgeschäft erwies sich auch der Umstand, dass die mai-ländischen Transportfirmen nach dem Auslaufen des eidgenössisch-spanischen Bündnisses im Jahr 1626 in der Wahl der Alpenübergänge wieder freie Hand hatten.¹⁷ Damit geriet das Wallis aussenpolitisch fast zwangsläufig in zunehmendem Ausmass ins Kraftfeld der europäischen Grossmächte.¹⁸

Nun musste die dem Transitkorridor günstige Konstellation nur noch auf einen Unternehmer und Politiker stoßen, der an einem Austausch grossen Stils teilzunehmen und die geopolitischen und wirtschaftlichen Vorgaben auszuschöpfen bereit war. Nachdem bereits der Leuker Michael Mageran mit sicherem Gespür für dieses Vakuum, begünstigt vom Landrat, in den Zwanzigerjahren des 17. Jahrhunderts ein weitmaschiges internationales Vertragswerk zur Sicherung des Transits aufgebaut hatte,¹⁹ waren schliesslich bei Kaspar Stockalper vom Thurm, der die strategische Bedeutung des Simplonpasses erkannte, alle Elemente beisammen, die eine neue Blüte des Übergangs herbeiführen konnten.²⁰

Der Aufbau einer Transport- und Speditionsunternehmung

Kaspar Stockalper hat die sich bietenden Chancen ergriffen und systematische Vorbereitungen getroffen, um die Unterbrüche der alternativen transalpinen Landverbindungen zu seinem Vorteil zu kehren. Es war also «gewiss kein Zufall, dass er sein Imperium auf dem Handels- und Speditionsgeschäft» aufbaute.²¹ Diese Grundsteinlegung nahm er mit einer aufsehenerregenden Conduita in Angriff: Am 28. März des Jahres 1634 führte er die von einem stattlichen adligen Tross begleitete Prinzessin Marie-Marguerite von Carignan, Comtesse de Bourbon-Soissons und Gattin von Graf Thomas Franz von Savoyen, in zwei Tagen über den Simplonpass nach Mailand.²² Das fürstliche Geleit zeitigte nachhaltige Wirkung: Denn die erfolgreiche Organisation der hochadligen Reise bescherte Stockalper nicht nur eine goldene Kette und ein Honorar von 200 Silberkronen,²³ sondern auch einen an den französischen, savoyischen und lombardischen Fürstenhöfen widerhallenden Publizitätsschub zugunsten seines Alpenübergangs, an dem nun die Transitströme trotz pestbedingter Rückschläge (1635–1638) zu fliessen begannen.²⁴

Da ein kontinuierlich florierender Handel ein funktionierendes System von Transportstrukturen verlangt, musste sich der Briger aber zunächst die entsprechenden rechtlichen Befugnisse vom Walliser Landrat erwerben. Im Juli 1639 wurde er – nachdem der Transitmonopolinhaber Michael Mageran verstorben war – zum Monopolgebühreinzieher im Walliser Rhonetal ernannt.²⁵ Als voraussehender Taktiker schätzte er die anlässlich der Vergabe zwar günstige, doch jederzeit durch eine Befriedung Europas rasch zum Nachteil gereichende Position des Simplons im Reigen der Alpenpässe abgeklärt ein.²⁶ So regelte etwa eine von Stockalper selbst im Auftrag des Walliser Landrates festgelegte Ordnung die verschiedenen Gütertarife.²⁷ Kaspar Stockalper beförderte von 1638 bis 1645 ein Transportvolumen von rund 4100 Ballen, das heisst einen Jahresdurchschnitt von mehr als 500 Ballen oder 33 Tonnen Ware aus Italien nach Frankreich. In Gegenrichtung transportierte er 8200 Ballen, was einem Jahresdurchschnitt von rund 1000 Ballen gleichkommt. Das Warentransitgeschäft fuhr ihm ein stattliches Vermögen ein.²⁸ Dies mag als eher geringes Transportvolumen erscheinen, es muss aber in Rechnung gezogen werden, dass sich der aufwendige Landtransport über die Alpenkämme in der Regel nur bei sehr kostbaren Gütern und bei Waren, die der einheimische Markt nicht erzeugen konnte, als rentabel erwies. Die Transportkosten beliefen sich oft auf ein Vielfaches des Warenwertes und waren deshalb nur in ausgewählten Segmenten tragbar.²⁹ Entsprechend hoch fielen demgemäß die Gewinnmargen eines Spediteurs aus. Wertvolle Produkte konnte jedoch nur ein Unternehmer transportieren, «der entlang der ganzen Strecke über [...] zuverlässige Leute verfügte, die sich für die Sicherheit der Ware verbürgten».³⁰

Nachdem Kaspar Stockalper das Recht zur Erhebung der Transportgebühren erworben hatte, rückte er im Oberwallis und darüber hinaus zum wichtigsten Arbeitgeber auf. Er beschäftigte eine Heerschar von Prokuristen, Lageristen, Maultiertreibern und Fuhrleuten, auch in der Gegend von Ossola und Mailand, darunter Pietro Paolo Ley aus Varzo, Battista Travy, Arrigino Pannizola, Lodovico Mariano, Origetti und Söhne aus Novara, Guglielmo Piana, Giovanni Pietro de Notar d'Intra, Giovanni Giuppa, Giacomo Viotin, Giovanni Baldisser aus Varallo, Giacomo Fasola, Giovanni Battista Allegro, Antonio Piroto aus Varallo, Pietro und Francesco Zanoni und andere mehr. Darüber hinaus griff er auf zahlreiche Subunternehmer, Financiers und lokale Machthaber zurück, die sein System stützten. Diese Teilhaber waren nicht nur im Transithandel tätig, sondern arbeiteten auch in anderen Geschäftsbereichen für den Kaufmann: Sie trieben seine Schulden ein, kauften auf seine Bestellung hin Waren, die nur in Italien verkauft wurden, handelten mit Walliser Produkten wie Käse und Leder in der Ossola, verteilten Salz für den Hausgebrauch, stellten Künstler und Handwerker für die imposanten Bauprojekte ein, reinvestierten seine Einkünfte in den Erwerb von Immobilien und verwalteten seine Güter.³¹ Zusätzlich stattete Stockalper die wichtigeren Relaisstationen seiner Handelsroute mit einem dichten «Netz parastaatlicher Administration» aus, das über eine Unzahl von Faktoren, Lehensleuten, Salzcommis, Notaren und anderes mehr verfügte.³²

Von den Erwerbsmöglichkeiten profitierten auch die bestehenden lokalen Zusammenschlüsse der Säumer und Fuhrleute.³³ So instrumentalisierte Stockalper die seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert nachweisbare Korporation der Ballenführer von Brig, die das Transportrecht für die Beförderung der fremden Handelswaren auf der Strecke zwischen Brig und dem Simplonpass besass, indem er diese «gmeinen füerer»³⁴ straff reorganisierte und ihre Reglementierungen den neuen Verkehrs- und Transportverhältnissen anpasste.³⁵ Zur Mitte des 17. Jahrhunderts finden verschiedene in der Ballenführerkorporation vereinigte Familien mit dem Warentransport über den Simplon ihr Auskommen. Im Jahr 1653 erwirkten die «communes vectores» auf Antrag Stockalpers beim Bischof von Sitten die Erlaubnis, auch an Sonn- und Festtagen Waren zu transportieren.³⁶ Als wendiger Speditionsunternehmer machte Stockalper sich nicht nur diese Genossenschaft zunutze, sondern sicherte sich auch die Brig-er Sust- und Transportrechte umfassend.³⁷ Nur auf dem Weg der möglichst umfassenden Kontrolle der Verkehrsachse liess sich sein Transportgeschäft nahtlos ins Gefüge der gebirgsüberschreitenden Güterbeförderung integrieren, die als ein komplexes Ineinandergreifen regionaler und internationaler Arbeits- teilung fungierte.

Vergesellschaftungen und Verkehrsverträge

Bemühungen um Verträge und Vereinbarungen fruchteten nur, wenn kontinuierlich überregionale Verkehrsströme flossen, die fremde Handelsgüter durch das Land schwemmten und entsprechende handelspolitische Erfolge in Aussicht stellten. Durch den Aufbau eines umfassenden Beziehungsgeflechts sowie eines auf Veränderungen rasch reagierenden und zuverlässigen Informationsnetzes bemühte sich Stockalper, den seinen Übergang passierenden Warenfluss stetig zu intensivieren.

Bereits in jungen Jahren vergesellschaftete er sich in Antwerpen mit dem grossen Handels- und Exporthaus der Claus, Doncquart und Mys³⁸ sowie mit den assoziierten Gebrüdern Grimm aus Solothurn.³⁹ Während die Mys vor allem in Mailand aktiv waren, übernahm Grimm die Warentransporte von Lyon bis Brig; und der neue Partner Stockalper spedierte von Brig bis Domodossola.⁴⁰ Ins Wallis zurückgekehrt unterstützte der Jungunternehmer beim Landrat eine im Weihnachtslandrat 1634 eingegebene «supplicatz» der Gebrüder Grimm zur ungehinderten Begehung des Simplonpasses, woraufhin die Zölle und Fürleitgebühren tatsächlich zum Vorteil der Gesellschaft geregelt wurden. Zudem erging eine Mahnung an «die herrn conduttiers die fürleitte an denen ortten, wa die selbige vor dato mit billigkeit ist bezalt worden, bezalen sollend; in orten aber, wa susten sindt unnd die fürleitte aber nicht bezalt worden, sollend gemelte herren Grim dieselbige zu bezalen nicht schuldig sein. Die zollner aber belangende, sollend dieselbige von einer yder ballen von gemelten herren oder ihren furleutten einen kreützer haben zu empfahen, ya in denen orten, wa ma biss dato die wharen zu zolen gepfleggt, und anders nicht.»⁴¹ Die Begründung für das finanzielle Entgegenkommen liefert eine weitere Order des Landrats an die «herren führer von Brüg [Gemeinschaft der Ballenführer von Brig]: Sie hätten die Kaufleute «von Brügg [Brig] biss gehen Daveder [Varzo] mit der fur frindtlich zu tractieren, wie auch die werdt, dass sey mit den irtinen oder mit haber unnd heüw nicht die seitten überspannend, damit nicht etwan ein ursach gegeben werde, mit diser condutta ein andren pass und durchzug zu suchen».⁴²

Auf Widerstand stiess der aufkeimende Simplontransit aber nicht nur bei den einheimischen Transporteuren, sondern auch bei den mailändischen Monopolspediteuren, als diese von der wohlgesinnten Haltung der Walliser Regierung Wind bekamen. Ein Schreiben Balthasar Mys' vom 6. Juni 1635 an seinen Compagnon Kaspar Stockalper zeichnet nach, wie die Geschäftspartner mithilfe des Landeshauptmanns Mageran in der Innerschweiz ebenso wie in der mailändischen Metropole gegen das Gotthardkartell der städtischen Behörden intervenierten. Mys betonte, dass die bestehenden Verträge zwischen

der lombardischen Hauptstadt, der Innerschweiz und dem Wallis verbindlich regelten, «que l'un ne peut faire alchune chose en preiudice de l'autre». Auch dürften «ceulx d'Altdorff et de Lucerne» keinen Strassenzwang ausüben, «de nous eforcer de passer par leur pays».⁴³ Diese Repressionen vermochten jedoch Kaspar Stockalpers Einstieg ins internationale Transitgeschäft nicht nachhaltig zu behindern, denn der Walliser Landrat setzte dem mailändischen Widerstand und dem Warenverkehrsstopp am Simplon eine Passpolitik entgegen, welche die Konkurrenz verstärkt mit Abgabennachlässen auszustechen suchte. Dass diese Massnahmen zudem das mehr als nur bescheidene Staatssäckel mit Trattengeldern füllen sollten, versteht sich von selbst.⁴⁴

Geriet der Simplonpassverkehr – wie 1635, als der internationale Transit wegen eines Pestverdachts zusammenbrach – trotzdem ins Stocken, wichen Stockalper in andere Unternehmenssegmente aus. So übernahm er im darauf folgenden Jahr das abgewirtschaftete Eisenbergwerk im Grund am Aufstieg zum Simplonpass zur Pacht und führte dieses nach anfänglichen Misserfolgen zur Rendite.⁴⁵ Mit dem Ausbau des stockalperschen Imperiums treten regelmässig neue Partner aus Spanien, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Burgund und Savoyen auf die Bildfläche des Transit- und Speditionsgeschäfts, die dem Briger seine Transportdienste meist in Tagsätzen entschädigen. Die Konditionen der Warenbeförderung wurden dabei in Verkehrsverträgen festgelegt, die etwa die Höhe der Zölle, der Weggelder sowie der Sommer- und Wintertransporttarife regelten.⁴⁶ Weitere Gesellschaften, für die Stockalper Transporte von und nach Italien besorgte, waren etwa die Gebrüder Michel, Angelo, Franz und Andreas Pontsampierre in Lyon sowie die Pianzola und Mariano von Mailand.⁴⁷ Allen Allianzen zum Trotz scheinen die vergesellschafteten Geschäftspartner nicht zimperlich miteinander umgesprungen zu sein. So beauftragte Stockalper seinen Faktor Christoph Perrig im November 1635 mit der Eintreibung von Ausständen des Handelspartners Mys.⁴⁸

Die Erfolge im Transitgeschäft musste sich Stockalper von Grund auf erarbeiten. In die von Konkurrenz und Konflikten geprägte Organisation des Güterverkehrs der Zenden griff er regulierend ein, indem er die beteiligten Akteure in seinen Dienst stellte, die Zuständigkeiten verbindlich festlegte und als übergeordnete Instanz fungierte. Dreissig Jahre beschritt er dabei auf dem Gebiet des Salzhandels den Weg des zweigleisigen Kompromisses zwischen den beiden Hauptsalzlieferanten des Wallis und pendelte politisch zwischen Mailand-Spanien und Frankreich hin und her. In diplomatischen Ränkespielen schloss Stockalper stets neue, den geänderten Bedingungen Rechnung tragende Verkehrsverträge und Geheimabkommen zur Steigerung der verkehrspolitischen Bedeutung seines Alpenübergangs ab.⁴⁹ Wie wichtig dabei seine europäischen Vernetzungen waren, mag man etwa daran ersehen, dass er dreis-

sig Jahre nach seiner berühmten Conduita der Prinzessin von Carignan auf dem Ambassadorenzug in Paris zur Taufe einer Nachfahrin der adligen Dame eingeladen wurde.⁵⁰ Und es ist gewiss auch kein Zufall, dass der junge Stockalper knapp einen Monat nach der Reise, am 10. Mai 1634, vom Mailänder Hof das Postmonopol zwischen Mailand und Brüssel zugesprochen bekam, was ihm im gesamten spanischen Herrschaftsgebiet wichtige Möglichkeiten im Bereich des Verkehrswesens einräumte. Im Jahr 1640 beteiligte Stockalper sich an der Einrichtung einer regelmässig reitenden Briefpost von Genf via Simplonpass nach Mailand.⁵¹ Durch die Institutionalisierung von Kommunikationsstrukturen hatte Stockalper früh die geeigneten Mittel in der Hand, um sich die für sein Wirtschaften zentralen Informationen zu beschaffen. Zudem dürfte ihm die durch die Postdienste beschleunigte Beschaffung von geschäftsrelevanten Nachrichten in nicht unerheblichem Ausmass neue Wege zur Lenkung des Verkehrs und der Warenströme eröffnet haben.⁵²

172

Der spezifizierte Warenhandel und die Monopolerwerbe

Neben dem Transportgeschäft, das Kaspar Stockalper Einnahmen in Form von Zöllen, Weggeldern und weiteren Gebühren bescherte, eroberte er auf eigene Initiative hin fortlaufend weitere wichtige Geschäftssegmente des Walliser Handels- und Wirtschaftssystems, für die er sich – wie bei der Briefpost – die staatlichen Monopole zu sichern suchte. Diese Vorgehensweise widerspiegelt eine unternehmerische Strategie, die sich nie einseitig auf «eine Handelsparte oder einen wichtigen wirtschaftlichen Zweig» spezialisierte, sondern möglichst alles fokussierte, was «zu Geld führen konnte».⁵³ So erwarb Stockalper die Monopole für den Handel mit Lärchenharz und -schwamm sowie für die Ausfuhr von Schnecken und Terpentinöl.⁵⁴ In Ergänzung sicherte er sich durch Vereinbarungen mit den ausländischen Abnehmern den kontinuierlichen Absatz der vorwiegend zum Export bestimmten Güter.⁵⁵

Im Dezemberlandrat 1647 sprach die Walliser Regierung Kaspar Stockalper schliesslich das lukrativste aller Monopole – das Privileg zur Salzversorgung der Landschaft – zu.⁵⁶ Die Kapitulation ist «ein Musterbeispiel für die konglomerative» wirtschaftspolitische Strategie Stockalpers, denn der Vertrag regelt weit mehr als nur Salzfragen. Das Regelwerk band seine übrigen Monopole an eine Pauschalentschädigung von 1050 alten Kronen an das Land, sicherte ihm die Salzvorräte in den mageranischen Lagern und meldete die Option für den Bau eines Kanals zum Salztransport an. Zudem wurde Stockalper das Recht eingeräumt, eine unter seiner Leitung stehende, «parastaatliche» Salzvertriebsorganisation aufzubauen. Weiter verpflichtete er sich, einen Vor-

rat von 15 Wagenladungen Salz pro Zenden anzulegen, wozu er «beýde portin des Französisch und Italienisches saltzes so weüt im möglich offen» zu halten ermächtigt wurde. Zudem wurde der Salzherr auf festgelegte Salzpreise verpflichtet, wogegen die Landschaft das Zugeständnis machte, die Transportwege durch die angrenzenden Staaten «offen und ledig» zu halten und allfällige Konkurrenten an Importen zu hindern.⁵⁷ Neben diesem weitreichenden Rechtsschutz des Salz- und Transportgeschäftes erlangte Stockalper zudem die Exemption von allen Walliser Zoll- und Sustgebühren sowie die ausdrückliche Unterstützung durch die Vertragswerke der Regierung mit allen Nachbarn.⁵⁸

Die Salzversorgung des Landes sicherte sich Stockalper in Verhandlungen mit den französischen und italienischen Lieferanten, bei denen es stets auch um hohe Profite ging, die ein Verhandlungspartner dem anderen mit allen Schlichen abzujagen versuchte. So fielen etwa in Zusammenarbeit mit dem ortsansässigen Transportgewerbe folgende Beförderungskosten an: Bouveret–St. Maurice 30 Batzen pro Wagen; St. Maurice–Martigny 18 Batzen pro Wagen; Martigny–Sion 30 Batzen pro Wagen; Varzo–Simplon Dorf $\frac{1}{2}$ Ducatuner pro Saum (18,75 Batzen); Simplon–Brig 15 Batzen pro Saum (2 Säcke). Der Transport eines Wagens Salz von Bouveret nach Sion kostete somit 78 Batzen, die Beförderung von Varzo nach Brig 101,25 Batzen. Da Transport und Distribution des Gewürzes beträchtliche Kosten verursachten und der Verkaufspreis in den Vereinbarungen mit dem Landrat bereits fixiert worden war, konnten die Asymmetrien des Marktes nur mit bisweilen rüden Geschäftspraktiken, die der Profitmaximierung und Konkurrenzausschaltung dienten, vollumfänglich ausgeschöpft werden.⁵⁹

173

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

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 verfügt, «wer Ein- und Ausstieg eines Passes in seiner Hand hat, [...] wer sich einer lückenlosen Kontrolle auf der ganzen Strecke vergewissern kann und seinen Einfluss stets geltend zu machen weiss»,⁶⁰ richteten sich Stockalpers bauliche Ambitionen zunächst auf die Simplonpasslinienführung.⁶¹ Im Passfussstädtchen Brig erbaute Stockalper zur Unterstützung der alten Ortssuste im sogenannten Theilerhaus Warenmagazine, die im Gleichschritt mit dem wachsenden Handelsverkehr laufend vergrössert wurden.⁶² Schrittweise baute er zudem den Flecken zu einem kleinen, doch mit wichtigen verkehrsrechtlichen Aufgaben betrauten «centre urbain» aus, obschon die Einwohnerschaft zu sei-



Abb. 1. Von Kaspar Stockalper ab 1649 als Kaufmannsresidenz errichtetes Stockalperschloss in Brig.
Foto: Christian Pfammatter.

nen Lebzeiten nicht einmal die Tausendergrenze überschritt.⁶³ Dass Stockalper bereits am 7. Januar 1640 von der Burgerschaft zum Baumeister ernannt und mit weitreichenden Vollmachten ausgestattet wurde,⁶⁴ dürfte seinen privaten Bauvorhaben wie der Errichtung des grössten profanen Barockbaus nördlich der Alpen, des Stockalperschlosses (Abb. 1), zuträglich gewesen sein.⁶⁵

Im engeren Einzugsbereich des Simplonpasses verstärkte Kaspar Stockalper die verkehrsrelevanten Infrastrukturen. Um den Warenverkehr sicher und rasch über den Übergang befördern zu können, investierte er beträchtliche Summen in den Ausbau des 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.⁶⁶ Bei der fast vollständigen Überlagerung des mittelalterlichen Pfades durch den neuen Stockalperweg wurden einzelne Ausbauphasen durch mit Jahrzahlen datierte Steintafeln (Abb. 2) markiert.⁶⁷ Dass die stockalperschen Bauanstrengungen zur reibungslosen Abwicklung des Transitverkehrs über die Landesgrenze hinauszugreifen hatten, beweisen etwa die 1674 mit dem Duca d’Ossuna geführten Verhandlungen zur Instandsetzung der von Varzo nach Gondo führenden Wegstrecke.⁶⁸

Abb. 2. Die älteste mit Jahrzahl 1635 versehene Tafel der Ausbauphase des Simplonpasswegs durch Stockalper.
Foto: ViaStoria, Bern.



Nebst Wegbesserungen verstärkte Stockalper die zum Teil zerfallene und schlecht unterhaltene Verkehrsinfrastruktur entlang der Simplonpasslinienführung durch Aus- und Neubauten. Auf der Südseite des Übergangs erwarb er das seit dem Jahr 1235 nachweisbare und im 16. Jahrhundert verwaiste Johanniterspital, das nach einer langen Planungsphase durch die Errichtung eines neuen Spittels ersetzt werden sollte.⁶⁹ Nach dem ersten Entwurf, den die Baumeister so auszuführen hatten, wie Stockalper ihn selbst entworfen oder geplant hatte,⁷⁰ sollte das Gebäude ein mächtiger Bau mit drei grossen Toren, Stallungen, Vorhof und Ringmauern sowie mit einer Kapelle mit Fremdenfriedhof werden.⁷¹ Ausgeführt wurde bis 1660 ein monumentales, mit einer kleinen Kapelle ausgestattetes Turmgebäude, in dem mittellosen Reisenden unentgeltlich Unterkunft und Verpflegung gewährt wurde. Einzelne Stockwerke sollen zudem der Familie Stockalper als Sommerresidenz gedient haben.⁷² Im Bestallungsvertrag mit dem im Jahr 1679 eingestellten Spitteler ist zu lesen, dass der Amtsinhaber beim «domino domus trium regum» jährlich «auf sanct Jacobstag» über die Verwaltung der Einrichtung Rechenschaft abzulegen hatte. Neben der Bewirtschaftung der Liegenschaft und des Grundes hatten Anton Pera und seine Frau das aus Brot, Wein und Käse bestehende «almusen trewlich» auszuteilen. Von der Institution sollten explizit nur die «kranken oder notleidenden» und nicht «hiesige schlemmer undt pocher» profitieren.⁷³ Stockalper widmete sich damit der Fortführung der karitativen Organisation des Verkehrs, wenn auch gewiss unter nicht ganz uneigennützigen Vorzeichen. Denn zumindest ein Teil des Erdgeschosses mit seinen gewölbten Räumen wurde ganz offensichtlich auch als Lager für schwere Handelsgüter als «susta» genutzt.⁷⁴

Kaum war der herrschaftliche Spittel erstellt,⁷⁵ liess Stockalper an der Landesgrenze in Gondo ein baulich ähnlich anmutendes, mit massiven Granitquadersteinen und einem siebenstöckigen Turm ausgestattetes Haus errichten (1666–1685), das gleichermassen als Suste und Herberge dienen sollte.⁷⁶ In Simplon-Dorf erwarb er zudem den unteren Teil des mittelalterlichen Susturms und ein Salzhaus.⁷⁷ Unvollendet blieben weitere Warenlager, die am Eingang der Gondoschlucht bei Gstein-Gabi⁷⁸ und im Seng oberhalb von Simplon-Dorf hätten erbaut werden sollen.⁷⁹ 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 Fliessen des Warenverkehrs sichern wollte. Da der erfolgreiche Unternehmer seine Gewinne aber nicht nur in risikofreudige Geschäfte wie den Salzhandel, sondern auch in soliden Grundbesitz reinvestierte, besass er neben Verkehrsbauten ansehnlichen Landbesitz im Bereich des Passweges von Brig bis jenseits der Landesgrenze in Italien sowie entlang der Transitlinienführung von Brig bis an den Genfersee, was gleichzeitig die Kontrolle der gesamten Achse ermöglichte und die Durchsetzung seiner Wirtschaftspolitik stützte.⁸⁰

Als «sichtbare Zeichen der territorialen Kontrolle» der gesamten Verkehrslinie vom Genfersee bis nach Domodossola erbaute und renovierte Kaspar Stockalper Bauwerke wie das Schlosschen Molignon in Uvrier, die ehemalige Komturei der Malteser in Salgesch, die bedeutende, doch nie vollendete Residenz in Turtmann oder den Palazzo Silva an der Piazza di Mercato in Domodossola. Vermittelt von Notar Bernardo Zoppo kaufte Stockalper den Patrizierpalast: «1665, den 1 july, hat mir herr Bernard Zoppo verkauft, frey und ledig, das adeliche Haus Malacrida jn Thum mit stal, plazen, garten, mobiliens etc. laut ingebnem inventario pretio 17 tausend lib imperiales».⁸¹ Das Haus, bei welchem es sich eindeutig um den Palazzo Silva handelt, wie Notariatsurkunden im Stockalperarchiv belegen, sollte die Exilresidenz von Stockalper nach dessen Sturz im Jahr 1678 werden.⁸²

Bereits 1677 notierte Kaspar Stockalper in seinem siebten Handels- und Rechnungsbuch: «Licentia emendi bona. Deren hab ich von Meylant bis auf den 15 january 1677 trocken erhalten, jede 50 tausend vel circa, so 4 oder 5 tausend mher verstet: die erst in zeit margrafen Carazena anno 1648, die ander in zeit des prinz Deligny anno 1671, den 10 aprilis, die dritte in zeit prinzi Deligny anno 1677, den 14 january. Totum 150 tausend libras vel circa. E contra acquisihi circa 186 000 libras imperiales.»⁸³ Er erhielt also vom Mailänder Hof drei Genehmigungen zum Erwerb von Immobilien in der Gegend von Ossola im Wert von insgesamt 150 000 Pfund und wies darauf hin, dass er insgesamt rund 186 000 Pfund in Latifundien investiert hatte, was neben anderem der

¹⁷⁶

Sicherung der Kontrolle der Verkehrsachse dienen sollte. Stockalper hatte zum Zeitpunkt der Rechnungsablage erst zwei Lizenzen vom Mailänder Hof erhalten und rechnete noch die Zinsen von 10 Prozent bis zum ersten August 1675 auf. Er kam als Ertrag der ossolanischen Güter in 25 Jahren auf die Summe von 14 400 Silberkronen, was im Wallis dem Realwert von 2222 Kühen entsprach.⁸⁴

Dies sind bruchstückhafte Zeugnisse eines reichen Immobilienbesitzes im Ossola, der nach seinem Tod von der in zweiter Ehe mit Carlo Ganzi verbundenen Stockalper-Schwiegertochter Anna Maria Ganioz veräussert wurde.⁸⁵ Stockalper hatte seine Investitionen bewusst ins Ossola verlagert, weil er in seiner Heimat mit der von ihm betriebenen Immobilienpolitik einen Teuerungsschub ausgelöst hatte. Während Stockalpers bis 1685 dauernden Exils in Domodossola kam es jenseits der Landesgrenze wohl zu einer ähnlichen Entwicklung.⁸⁶ Bürge für die Jurisdiktion Ossola waren mit Guglielmo Silva und Giovanni Matteo Capis angesehene Bürger von Domodossola. Mit beiden Häusern war Stockalper eng verbunden. Über den Doktor Giovanni Matteo Capis investierte Stockalper bedeutende Mittel in den Bau des Kreuzweges Monte Calvario am Hügel Mattarella westlich von Domodossola, dessen Portikus der Kreuzigungskirche zwei Eisenreliefs seines Wappens zieren.⁸⁷

177

Fazit

Das Verkehrssystem über den Simplonpass stellte das Fundament von Kaspar Stockalpers Unternehmungen dar, das er auf persönlichen, aber auch auf wirtschaftlichen, landes- und geopolitischen Grundlagen sowie den grenzüberschreitenden, ins südlich angrenzende Val d’Ossola reichenden Beziehungsnetzen aufbaute.⁸⁸ Von seiner Residenz in Brig aus praktizierte er schliesslich eine umfassende Abschöpfung des Transitverkehrs, welche die Gesamtwirtschaft entlang der Linienführung dynamisierte. Neben den Warenballen mit den bevorzugten zeitgenössischen Handelsgütern hatte das italienisch-spanische und französische Salz grossen Anteil am Transportgut.⁸⁹ Der Aufbau des stockalperschen Unternehmens erfolgte in kapitalistischer Manier, durch Profitmaximierung und Akkumulation auf allen Stufen.⁹⁰ Als innovativ erwies er sich mit seiner volumfänglichen Instrumentalisierung der Simplonpassroute beidseits der Landesgrenze zum eigenen Vorteil:⁹¹ So diente etwa der Aufbau eines ins südlich angrenzende Val d’Ossola reichenden Beziehungsnetzes der gezielten Intensivierung des Warenflusses. Dem überregionalen, aber auch dem regionalen Handelsverkehr lieferte er die für einen reibungslosen Ablauf erforderlichen organisatorischen und baulichen Strukturen, wobei Letztere Stockalpers umtriebiges Wirken noch heute bezeugen. Durch

seine Initiativen, die sowohl die verkehrsgeografischen Gegebenheiten als auch die politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen der Zeit auszunutzen wussten, avancierte der Simplon wieder zu einem international bedeutsamen Handelsweg, dessen von Brig nach Domodossola führendes Herzstück im stockalperschen Geschäftsmodell die zentrale Rolle spielte. Obschon der Walliser Landrat einen Teil der Güter des grossen Handelsunternehmers nach seinem Sturz konfiszierte, gelang es Stockalper und seiner Familie, bedeutende Anteile des in fideikommissarischen Stiftungen organisierten Vermögens, vor allem aber den Schlossbesitz in Brig, zu halten und damit für die nachfolgenden Generationen sicherzustellen.

- 1 P. Bumann, *Der Verkehr am Simplon. Ein Beitrag zur verkehrsgeographischen Entwicklung und Bedeutung der Alpentraversen, gezeigt am Beispiel des Simplon*, Visp 1974, S. 39.
- 2 Id., «Die Simplonstrasse. Vom Gebirgspfad zur internationalen Alpentransversale», *Schweiz. Suisse. Svizzera. Switzerland*, 2, 1979, S. 22–31, hier S. 22.
- 3 P. Arnold, *Kaspar Jodok Stockalper vom Thurm (1609–1691)*, Bd. 1: *Der reiche Stockalper*, Bd. 2: *Der grosse Stockalper*, Mörel 1972, hier Bd. 2, S. 72.
- 4 G. Imboden, «Der grosse Stockalper im Südalpenraum», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, 4, 1999, S. 59–71, hier S. 60.
- 5 H. P. Nething, *Der Simplon. Saumweg, Fahrstrasse, Eisenbahn, Chavez' Simplonflug, Autostrasse, Nationalstrasse N9*, Thun 1977, S. 37.
- 6 A. Fibicher, *Walliser Geschichte*, Bd. 3.2: *Die Neuzeit. Personen und Lebensformen 16.–20. Jahrhundert*, Sitten 2004, S. 47.
- 7 G. Imboden, «Kaspar Jodok von Stockalper 1609–1691. Ansätze zu einer neuen Sicht», in: L. Carlen et al. (Hg.), *Kaspar Jodok von Stockalper und das Wallis. Beiträge zur Geschichte des 17. Jahrhunderts*, Brig 1991, S. 11–43, hier S. 12 f.; J.-F. Bergier, *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Zürich 1990, S. 147.
- 8 J.-F. Bergier, «Die Schweiz 1350–1650», in: H. Kellenbenz (Hg.), *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 3: *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts*, Stuttgart 1986, S. 894–926, hier S. 920.
- 9 G. Gaudard, «L'organisation du trafic commercial», in: L. Carlen et al. (Hg.), *Unternehmergestalten des Alpenraums im 17. Jahrhundert*, Brig 1992, S. 101–119, hier S. 106.
- 10 R. Bolzern, *Spanien, Mailand und die katholische Eidgenossenschaft*, Luzern/Stuttgart 1982, S. 219 f.
- 11 *Ibid.*, S. 214.
- 12 Archives de la Bourgeoisie de Sion (im Folgenden zitiert als ABS) 204/16, S. 485.
- 13 Bolzern (wie Anm. 10), S. 211 f., 321–336; H. von Geyserz, «Die Schweiz von 1499 bis 1648», in: T. Schieder (Hg.), *Handbuch der europäischen Geschichte*, Bd. 3: *Die Entstehung des neuzeitlichen Europa*, Stuttgart 1985, S. 698–713, hier S. 708 f.; A. Wendland, *Der Nutzen der Pässe und die Gefährdung der Seelen. Spanien, Mailand und der Kampf ums Veltlin (1620–1641)*, Zürich 1995, S. 101–214.
- 14 Bolzern (wie Anm. 10), S. 217.
- 15 Fibicher (wie Anm. 6), S. 40; H. Kellenbenz, «Die europäische Wirtschaft um die Mitte des 17. Jahrhunderts und die Alpenpässe», in: L. Carlen et al., *Wirtschaft des alpinen Raums im 17. Jahrhundert*, Brig 1988, S. 15–32.
- 16 Bolzern (wie Anm. 10), S. 212.
- 17 *Ibid.*, S. 219.
- 18 Nething (wie Anm. 5), S. 37.
- 19 H. Rossi, *Michael Mageran. Der «Stockalper» von Leuk, Naters [1954]*; A. Dubois, *Die Salzversorgung des Wallis unter Michael Mageran*, unveröffentlichtes Typoskript von 201 Seiten und 88 Seiten Anmerkungen, Lausanne 1998; vgl. auch A. Dubois, *Die Salzversorgung des Wallis 1500–1610. Wirtschaft und Politik*, Winterthur 1965.
- 20 L. Carlen, *Kultur des Wallis 1500–1800*, Brig 1984, S. 65; Nething (wie Anm. 5), S. 37.
- 21 Imboden (wie Anm. 4), S. 61.
- 22 *Kaspar Jodok von Stockalper. Handels- und Rechnungsbücher*, bearb. von G. Imboden et al., Bde. I–XI, Brig 1987–1997 (im Folgenden zitiert als HRSt), hier Bd. I, 4, 408. Vgl. auch P. Arnold, *2000 Jahre Pass- und Fremdenverkehr im Wallis*, Brig 1979, S. 64; Ar-

- nold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 83; Imboden (wie Anm. 4), S. 61 f., etc.
- 23 HRSt, I, 408.
- 24 Imboden (wie Anm. 4), S. 62; J. Guntern, «Die Pest im Wallis», *Blätter aus der Walliser Geschichte* (im Folgenden zitiert als BWG), XXVII, 1995, S. 3–286, bes. S. 66.
- 25 ABS 204/17, S. 164 ff.
- 26 Zum unklaren Übergang der Transportrechte an Stockalper vgl. G. Imboden, «Der Transit am Simplon zu Beginn der Ära Kaspar Jodoks von Stockalper 1634–1645», in: E. Rizzi (Hg.), *Beiträge zur alpinen Passgeschichte*, Anzola d’Ossola 1987, S. 177–203, hier S. 182–186. Zu den Rahmenbedingungen der Monopolvergabe vgl. *ibid.*, S. 182, 202, Anm. 13.
- 27 *Ibid.*, S. 183, 186.
- 28 Imboden (wie Anm. 26), S. 199. Die Salzimporte von jährlich 400 Tonnen sind hier nicht verrechnet. Dazu HRSt X, XII–XIV.
- 29 Imboden (wie Anm. 4), S. 62. Zu diesem Befund vgl. vor allem die Berechnungen von Dubois (wie Anm. 19) zum 16. Jahrhundert: Anhang I und II.
- 30 Imboden (wie Anm. 4), S. 62.
- 31 G. Cassina, «Le Grand Stockalper et les arts visuels en Valais au XVII^e siècle», in: Carlen et al. (wie Anm. 7), S. 261–294, hier S. 263.
- 32 Imboden (wie Anm. 4), S. 60.
- 33 Bumann (wie Anm. 1), S. 30.
- 34 Stockalperarchiv (im Folgenden zitiert als StoA), Nr. 1235: Die Statuten der Jahre 1555 und 1584 liegen in einer beglaubigten Abschrift vom 15. Oktober 1656 vor.
- 35 L. Carlen, «Kaspar Jodok von Stockalper. Grossunternehmer im 17. Jahrhundert. Vortrag gehalten am 15. Februar 1991 an der Universität Augsburg», *Augsburger Universitätsreden*, 20, 1991, S. 7; P. Arnold, *Der Simplon. Zur Geschichte des Passes und des Dorfes*, Brig 1984, S. 112 f.; Nething (wie Anm. 5), S. 40.
- 36 Darauf weist ein «cathalogus masculinus vectorum susta Brige» hin (StoA, Nr. 1235a, 1235a 1, 1235a 2), der die Ballenführer geordnet nach den im Gewerbe tätigen Geschlechtern namentlich auflistet.
- 37 HRSt IV, 228; vgl. auch *ibid.*, 221–228.
- 38 HRSt I, 25 f.; Imboden (wie Anm. 4), S. 61.
- 39 E. Meyer, «Die Grimm von Solothurn. Der Aufstieg eines Patriziergeschlechts», *Jahrbuch für solothurnische Geschichte*, 58, 1985, S. 4–69.
- 40 Imboden (wie Anm. 26), S. 186 f., 189.
- 41 ABS 204/16, S. 574 f.
- 42 ABS 204/16, S. 573 ff. Vgl. dazu Imboden (wie Anm. 26), S. 189.
- 43 StoA, Nr. 1820.
- 44 Imboden (wie Anm. 26), S. 189 f., 193.
- 45 G. Imboden, «Das Stockalperschloss in Brig», in: *Schweizerische Kunstmäärer*, Nr. 778, Bern 2005; Id., «Kaspar Stockalper vom Thurm 1609–1691», in: K. Anderegg (Hg.), *Wandern am Simplon. Wegweiser zur Natur und Kultur. Begleitpublikation zum ‘Ecomuseum Simplon’*, Simplon-Dorf 2008, S. 38.
- 46 Arnold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 83 f.
- 47 Vgl. HRSt, I, 17, 19, 34 und öfters.
- 48 StoA, Nr. 1842.
- 49 Arnold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 81; Fibicher (wie Anm. 6), S. 48 f.
- 50 Imboden (wie Anm. 4), S. 62.
- 51 HRSt I, 411 f. Vgl. dazu *Inventar historischer Verkehrswägen der Schweiz (IVS)*, Dokumentation Kanton Wallis, Bern 2003 (im Folgenden zitiert als IVS VS), Strecke VS 1, S. 10; J.-B. Bertrand, «Gaspard Stockalper de la Tour, un grand seigneur Valaisan au XVII^e siècle», *Petites Annales valaisannes*, 3, 1930, S. 1–48, hier S. 11; F. Erne, *Entwicklung und Organisation des Walliser Fremdenverkehrs*, Visp 1953, S. 54; Imboden (wie Anm. 4), S. 62: Analoge Privilegien beschaffte sich Stockalper auch beim französischen Hof. Vgl. HRSt I, 409–411.
- 52 Unbelegt ist dagegen die von Arnold (wie Anm. 35), S. 109–111, aufgestellte Behauptung, dass Stockalper ab 1673 auf eigene Rechnung eine Pferdepost zwischen Mailand und Genf betrieben habe, nachdem der Landrat ihm das Privileg zur Alleinbeförderung der Briefe durch das Wallis habe zukommen lassen.
- 53 A. Zurfluh, «Stockalpers Wirtschaftsimperium», in: L. Carlen et al. (Hg.), *Die Handels- und Rechnungsbücher Kaspar Jodok von Stockalpers*, Brig 1999, S. 173–221, hier S. 174.
- 54 ABS 204/17, S. 142; StoA, Nr. 463; Arnold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 88 f.; Carlen (wie Anm. 35), S. 7 f.; Fibicher (wie Anm. 6), S. 44 f.
- 55 Zum Beispiel StoA, Nr. 2192 (Terpentinvertrag mit Giovanni Maria Ruga).
- 56 StoA, Nr. 2566a (Salzvertrag zwischen Kaspar Stockalper und den sieben Zenden des Wallis); ABS 204/18, S. 21 (entsprechender Beschluss des Landrats). Zur Bedeutung des Salzes für die Gesellschaft und insbesondere die alpine Viehwirtschaft des Ancien Régime: Fibicher (wie Anm. 6), S. 45; J.-F. Bergier, *Die Geschichte vom Salz*, Zürich 1991, S. 124–147, bes. 131–138.
- 57 G. Imboden, «Kapitalistisches Wirtschaften im häuslichen, regionalen und internationalen Bereich am Beispiel Kaspar Stockalpers vom Thurm», in: P. Ladner et al. (Hg.), *Alpenländischer Kapitalismus in vorindustrieller Zeit*, Brig 2004, S. 137–160, hier S. 148 f. StoA, Nr. 2566a: Von letzterem Einwand ausgenommen war die Einfuhr des «teutsche[n] hallische[n]» Salzes.
- 58 Imboden (wie Anm. 57), S. 148 f. Der Salzvertrag zwischen Stockalper und dem Landrat wurde 1657 und 1667 erneuert: ABS 204/18, S. 359; StoA, Nr. 918, 5433, 5434, 5435.

- 59** StoA, Nr. 2566a; Imboden (wie Anm. 57), S. 148 f., 154.
- 60** Imboden (wie Anm. 4), S. 61.
- 61** Nething (wie Anm. 5), S. 42.
- 62** L. Carlen et al., *Das Stockalperschloss in Brig*, Visp 2003.
- 63** Bumann (wie Anm. 1), S. 31.
- 64** StoA, Nr. 2020; Arnold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 146.
- 65** Imboden (wie Anm. 45), S. 9 f.: Darauf deutet «die eigenwillige Synthese verschiedener Bautraditionen und Stile» hin.
- 66** Arnold (wie Anm. 2), Bd. I, S. 85; IVS VS (wie Anm. 9), Strecke VS 1.2.
- 67** IVS VS, Strecke VS 1.2, S. 2–5: 1635: Strecke Gabi–Feerberg(–Zwischbergen); 1653. Vgl. auch *ibid.*, Strecke VS 1, S. 17; Strecken VS 1.2 und 1.3.
- 68** StoA, Nr. 6457.
- 69** Arnold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 197; Arnold (wie Anm. 35), S. 107 f.
- 70** Imboden (wie Anm. 45), S. 10.
- 71** Arnold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 198. Vgl. HRSt VIII, p. 6.
- 72** M. Fröhlich et al., «Das alte Hospiz auf dem Simplon VS», *Schweizerische Kunstdörfer*, 410, Bern 1988, S. 6, 10 f.
- 73** HRSt XI, 10 f. Vgl. auch den Vertrag mit dem Vorgängerspitteler *ibid.*, 9, und die bis 1696 reichen- den Abrechnungen *ibid.*, 25–27.
- 74** HRSt VIII, 6v.
- 75** Fröhlich et al. (wie Anm. 72), S. 12.
- 76** Arnold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 198; Nething (wie Anm. 5), S. 40; Fibicher (wie Anm. 6), S. 54.
- 77** HRSt XI, 101, 101v.
- 78** IVS VS, Strecke VS 1.2, S. 7, 9: Ein herunter- gefallener Türsturz der am alten Saumpfadtrassee lie- genden Ruine trägt die Jahrzahl 1676. Vgl. auch *ibid.*, Strecke 1.2.16.
- 79** Arnold (wie Anm. 3), Bd. I, S. 199.
- 80** Nething (wie Anm. 5), S. 40; Carlen (wie Anm. 35), S. 7; Arnold (wie Anm. 35), S. 115; Fibicher (wie Anm. 6), S. 54.
- 81** HRSt IV, 89.
- 82** Imboden (wie Anm. 4), S. 66.
- 83** HRSt VII, 312.
- 84** Imboden (wie Anm. 4), S. 64 ff.
- 85** *Ibid.*, S. 69.
- 86** *Ibid.*, S. 64.
- 87** *Ibid.*, S. 66 f.
- 88** Imboden (wie Anm. 7), S. 43.
- 89** Nething (wie Anm. 5), S. 40.
- 90** Imboden (wie Anm. 57), S. 158.
- 91** J. Fayard Duchêne, «L’État patricien. XVI^e– XVIII^e siècles», in: Id. et al., *Histoire du Valais*, Bd. 2: *Fin du Moyen Age. L’État patricien. XIV^e–XV^e siècles*, Sitten 2002, S. 339–435, hier S. 383.