

Marie-Claude Schöpfer-Pfaffen

# Hospize, Spitäler, Herbergen und Susten

## Dem Handel und Verkehr dienende Gebäude im vormodernen Alpenraum

In den Alpentälern richtete sich das Geflecht von handels- und verkehrsbegleitenden Einrichtungen in vormoderner Zeit weitgehend an den grossen überregionalen Verkehrsströmen und dem internationalen Transit aus. Die Funktionen von Infrastrukturbauten bestanden dabei zur Hauptsache in der Kontrolle der Personen- und Warenzirkulation, in der Sicherung und Versorgung der Wege und Strassen und in der finanziellen Abschöpfung des durchfliessenden Verkehrs und Handels.

Hospize und Spitäler, dem Handelsverkehr als Warenlager und Umschlagplätze dienende Susten und Herbergen säumten während der vormodernen Jahrhunderte vor allem diejenigen Linienführungen im Alpenraum, die dem lukrativen Verkehr überregionaler und transalpiner Ausrichtung dienten. Während Hospize und Spitäler bis zum späten Mittelalter in der Regel von geistlichen Instanzen betrieben wurden, stellten die mit Niederlags- oder Stapelrechten (Pflicht, das Transitgut in der Suste einzulagern und oftmals für eine gewisse Zeit zum Kauf anzubieten) ausgestatteten

Sustgebäude sowie das verbundene Transportwesen bevorzugte handels- und verkehrspolitische Objekte weltlicher Herrschaftsträger dar. Die Herbergen wurden, waren sie nicht in Gebäuden untergebracht, die weitere Verkehrsfunktionen erfüllten, von privaten Akteuren betrieben.<sup>1</sup>

### Hospize und Spitäler

Im Frühmittelalter dienten vor allem am Fuss von Passwegen gegründete, mit Zollprivilegien ausgestattete Klöster und geistliche Einrichtungen wie Spitäler der Versorgung von Reisenden.



**Abb.1** Erste bildliche Darstellung des Spitals von Brig auf dem Stich von Matthäus Merian (1653). A. Spithael S. Anthoni. Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Brig

Darüber hinaus nahmen sie Funktionen im Bereich der Verkehrskontrolle wahr. Das älteste bekannte Hospiz auf einem Pass wurde auf Veranlassung Lothars I. im 9. Jahrhundert auf dem westalpinen Übergang Mont Cenis eingerichtet. Es sollte Pilgerinnen und Pilgern als Unterkunft dienen.<sup>2</sup>

Seit dem 11. Jahrhundert entstanden als Zeichen des sich verdichtenden Handelsverkehrs in grösserer Zahl neue Hospize und Spitäler bevorzugt auf den Passhöhen entlang der Alpentransversalen, wo keine Herbergen vorhanden waren. Die Funktion dieser der karitativen Gastlichkeit dienenden Einrichtungen bestand in erster Linie darin, arme oder vom Einbruch der Nacht oder der witterungsbedingten Unbill überraschte Reisende aufzunehmen. Charakteristisch für die Häuser ist oftmals der fließende Übergang von Herberge und Krankenstube, wie er für das 1304 in Brig am nördlichen Ausgangspunkt zum Simplonpass gegründete Antoniuspital (Abb. 1 und 2) dokumentiert ist, dessen Stiftungszweck in der Ausübung der sechs Werke der Barmherzigkeit bestand.<sup>3</sup>

Dass die Einrichtungen oftmals nicht ausschliesslich der mildtätigen Beherbergung von Reisenden zudienten, belegt etwa der Umstand, dass der Handelsherr Kaspar vom Thurm (1609–1691) (Abb. 3) im 17. Jahrhundert den untersten Teil des von ihm wiederbelebten, einst von den Johannitern betriebenen Spittels im Gampisch (Abb. 4) südlich des Simplonpasses mit seinen gewölbten Räumen auch als Lager für schwere Handelsgüter, als *susta*, nutzte.<sup>4</sup>

### Das Haus auf dem Grossen St. Bernhard

Unter den Hospizen entlang der alpinen Fernstrassen nahm das Haus auf dem Grossen St. Bernhard aufgrund der in den Quellen greifbaren Organisationsstrukturen eine herausragende Stellung ein. Der Santiago-Pilgerführer aus dem 12. Jahrhundert rechnet es mit dem Hospital von Jerusalem und dem Pyrenäen-Spital auf dem Somport zu den drei berühmtesten Pilgereinrichtungen der Christenheit. Vermutlich schon um die Mitte des 11. Jahrhunderts dürfte die geistliche Einrichtung bestanden haben. Über ihre Anfänge im Umfeld der Kanonikerreform haben sich nur mittelbare Zeugnisse erhalten. Der Tod des 1081 oder 1086 verstorbenen Bernhard von Aosta, dessen Name in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts auch auf den Pass übergang, liefert den Terminus ante für die Errichtung des Hospizes.<sup>5</sup>

Einfluss auf die Gründung nahmen wohl die politischen Ereignisse, die den Einfällen der



Sarazenen (um 940) folgten, welche vermutlich nicht nur die Abtei St-Maurice verheerten, sondern auch das an der Passlinienführung gelegene Hospiz in Bourg-St-Pierre. Der Übergang rückte in die Interessensphären zunächst der Burgunder und schliesslich der aufstrebenden Savoyer. Die Lage an einer bedeutenden, nicht nur von Rompilgern stark frequentierten Verkehrsachse begünstigte die mit dem neuen kanonischen Ideal vereinbarte *hospitalitas*, die das europäische 11. und 12. Jahrhundert angesichts der wachsenden Mobilität auszeichnete. Die Hospitalität lag im Interesse des sich entfaltenden savoyischen Passstaates, dessen Exponenten in der Folge zur Schutzmacht der Institution avancierten.<sup>6</sup>

**Abb.2** Das ehemalige Antoniuspital mit der Antoniuskapelle in der oberen Briger Burgschaft. Foto Christian Pfammatter



**Abb. 3** Reiterbild Kaspar Stockalper vom Thurms (1609–1691), gemalt von seinem Schwiegersohn Georg Christoph Mannhaft. Foto Thomas Andenmatten

Dank der Förderung von Mächtigen aus ganz Europa fielen dem von Augustinerkanonikern geleiteten Haus bis zum ausgehenden Mittelalter Besitzungen von England bis Sizilien zu. Die Haushaltsführung liefert einen hervorragenden Einblick ins Hospizleben und lässt einen Grossgastbetrieb erkennen: Man besorgte Thunfisch aus dem Süden, Hering aus dem Norden, Schlachtvieh aus der Bresse, Gewürze aus Genf. Ranghohe Durchreisende wurden in den Rechnungen mit Namen vermerkt, wenn sie für das Hospiz zusätzlichen Aufwand bedeuteten: Der Bischof von Gent schlug mit vier Perlhühnern zu Buche; für den Herzog von Savoyen, den Landesherrn, kaufte man 1447 drei Dutzend neue Trinkgläser sowie Weihrauch zum Beduften der Räume. Die namenlosen Reisenden tauchen unter anderem dann in

den Rechnungsbüchern auf, wenn sie auf dem Passweg starben. Ihre Körper wurden in der erst in den 1980er Jahren aufgehobenen Morgue, der Leichenkammer des Hospizes (Abb. 5), gelagert, welche die Gefahren einer Alpenüberquerung in nüchternster Form widerspiegelt. Hier blieben die Körper, bis sie im Hochsommer bei aufgetautem Boden bestattet werden konnten. Die Beteiligung von Laien im Hospizbetrieb ist mit dem bereits seit dem 10. Jahrhundert belegten Einsatz professioneller Führer (*marrones, marronniers*) (Abb. 6) am St. Bernhards-Passweg in Verbindung zu bringen, die sich nachweislich auch in Bourg-St-Pierre zu Korporationen zusammenschlossen, jedoch bereits sehr viel früher aktiv gewesen sein müssen.<sup>7</sup>

### Herbergen und Tavernen

Seit dem 12. und 13. Jahrhundert reichten die karitativen Formen der Gastlichkeit sowie die vereinzelt existierenden Tavernen nicht mehr aus. Vor allem entlang der Hauptverkehrsadern entstanden deshalb in dieser Periode zahlreiche kommerzielle Gastbetriebe und Herbergen.<sup>8</sup>

In Agarn ist bereits für das Jahr 1251 ein einfacher *albergo* nachgewiesen. Diese Herberge wird um die Mitte des 16. Jahrhunderts von Johannes Stumpf auch in seinem bekannten Reisebericht beschrieben. 1398 verpachtete Peter von Raron im benachbarten Leuk die Suste, ein Hospiz und eine Herberge gegen eine jährliche Zahlung von 12 mauriciensischen Pfund an Yannin aus Raron, Schneider in Sitten, und seine Gattin, wobei er sich den Warencoll vorbehielt. Überdies legte er im Vertrag fest, dass ein Teil der Herbergseinnahmen aus den in die Pachtzeit fallenden Rompilgerfahrten – wohl vor allem des im Jahr 1400 bevorstehenden annus sanctus – ihm als Lehnsherrn zufließen sollten.<sup>9</sup>

Punktuelle Informationen zu Einrichtungen, die der Beherbergung und Bewirtung von Reisenden dienten, finden sich in der historischen Überlieferung vor allem für die als Zoll- und Suststellen sowie für die als Verkehrsknotenpunkte fungierenden Ortschaften. Dass weiterführende Dokumentationen wie Rechnungsbücher erhalten sind, wie die eines Gastwirts namens Hans von Herblingen für die Jahre 1398 bis 1415, der in Thun am Zugang zu den Alpenpässen seine Gäste empfing, bleibt ein Einzelfall. Dieser erfolgreiche Wirt machte sein Gasthaus zu einer Drehscheibe des Handelsverkehrs und beteiligte sich als Zwischenhändler an den durchfliessenden Warenströmen.<sup>10</sup>

**Abb.4** Der alte Spittel im Gampisch südlich unterhalb des Simplonpasses wird 1235 erstmals urkundlich erwähnt und war abhängig vom Ordenshaus des Johanniterordens in Salgesch. Im 17. Jh. erwarb Kaspar Stockalper vom Thurm die verwaiste Institution, baute sie zu einem mehrstöckigen Turmgebäude aus und belebte den auch zu kommerziellen Zwecken genutzten Betrieb wieder. Foto Christian Pfammatter



**Abb.5** Die Morgue des Hospizes auf dem Grossen St. Bernhard, aufgenommen in der ersten Hälfte des 20. Jh. von Charles Paris. Mediathek Wallis, Martigny



**Abb.6** Die mit langen Stöcken ausgestatteten, einen Verunglückten herantragenden Marroniers des Hospizes auf dem Grossen St. Bernhard werden von einer Gruppe von Chorherren in Empfang genommen ([www.rtn.ch/rtn/Programmes/emissions/Format-A3/Barrychien-sauveteur.html](http://www.rtn.ch/rtn/Programmes/emissions/Format-A3/Barrychien-sauveteur.html))



### Susten

Im Zuge der Verkehrsexpansion im 12. und 13. Jahrhundert begannen sich Säumer und Fuhrleute, die über den Erwerb landesherrlicher Privilegien in den Besitz von Verkehrs- und Transportrechten gelangten, verstärkt in korporativ organisierten Genossenschaften zu formieren, die oft bis zu den Anfängen des modernen Strassenbaus Bestand haben sollten. Grundsätzlich

entstanden diese kommunalen Gemeinschaften an Strecken, die mindestens einen intensiven Warenverkehr regionaler Prägung zu bewältigen hatten. Neben der monopolistischen Beförderung von Handelswaren auf ausgewählten Abschnitten oblag ihnen meist der Unterhalt eines Strassenabschnitts. In als Susten (von italienisch *sosta*: gebührenpflichtige offizielle Lagerungs-, Warenumschlags- und Niederlagsgebäude) bezeichneten



**Abb. 7** Das Theilerhaus in Brig beherbergte bereits während der mittelalterlichen Jahrhunderte die Suste von Brig am Fuss des Simplonpasses. Foto Christian Pfammatter

Einrichtungen wurden die von ihnen beförderten Transportgüter gebührenpflichtig eingelagert, welche die Säumer der Nachbargemeinde herant transportiert hatten und die der Ballenteiler dann den eigenen Säumern zur Spedition in die Suste der nächsten Gemeinde übergab. Oftmals wurden in diesen Gebäuden neben den Sustgebühren weitere anfallende Kosten wie Zölle, Weggelder oder Geleitabgaben eingezogen.<sup>11</sup>

Über Susten verfügten im mittelalterlichen Wallis nicht nur die Rhonetal-Linienführungen über den Simplonpass und den Grossen St. Bernhard, denn entsprechende Einrichtungen sind auch andernorts – etwa für das Goms (Ernen, Obergesteln) – belegt. Bereits im 13. Jahrhundert sind Susten für Leuk/Agarn nachgewiesen, für Martigny und Sitten sowie im 14. Jahrhundert auch für Brig, von wo aus die Waren mit Maultieren weiterbefördert wurden, und Visp, den Simplonpass, Simplon Dorf, Gondo und Varzo. Weiter finden sich Susten in Villeneuve am Genfersee, in St-Maurice sowie auf italienischer Seite in Varzo (mit erhaltenem Sustgebäude), Domodossola, Vogogna, Mergozzo und Pallanza, wo schliesslich der Umstieg auf den Seetransport erfolgte.<sup>12</sup>

### Die Suste von Brig

Das Gebäude der Suste von Brig, das heutige Theilerhaus (Abb. 7), ist erhalten und verfügt noch über die alten Kellergewölbe. Erstmals explizit ur-

kundlich erwähnt wird die Briger Suste in der Phase der mittelalterlichen Handelsverkehrskonjunktur, als 1331 Dammbauten an der Saltina erstellt wurden, doch bieten die Transportverträge des Fürstbischofs von Sitten mit den Kaufmannschaften von Mailand und Pistoia (1271/72 und 1291) sowie weitere Dokumente bereits in den Jahrzehnten zuvor zahlreiche Indizien auf eine frühere Existenz. Um das Jahr 1300 war vermutlich der Sittener Fürstbischof der Inhaber der Sustrechte, die er an Lehnsnehmer weiterverlieh, befanden sich doch auch die Briger Zollrechte zu diesem Zeitpunkt in seinem Besitz. Die Briger Sustrechte wechselten in den nachfolgenden Jahrhunderten mehrfach den Besitzer. Nachweislich waren diese etwa im Besitz der von Turn, der Courten, der Kuntschen, der Metziltzen und der Theiler. 1669/70 erwarb der grosse Unternehmer Kaspar Stockalper alle Rechte an der Suste, die er zu erweitern plante. 1669 und 1674 sind in Abrechnungen zu Ausbaurbeiten am Gebäude verschiedene Handwerker namentlich erwähnt.<sup>13</sup>

### Fazit

Die an verschiedene Lagerungs- und Beherbergungsdienstleistungen gebundenen Handels- und Verkehrsinfrastrukturen der Alpenbewohner blieben bis zur Zeit der Schienenstränge, Tunnels und Fahrstrassen im 19. Jahrhundert die Voraussetzung für einen leistungsfähigen trans- und inneralpi-

nen Verkehr. Einheimische Säumer, Ballenführer und Fuhrleute profitierten von den Einnahmen, die ihnen der Warenfluss, vor allem der internationale Transithandel, bescherten. Das Vorhandensein unterhaltener Verkehrswege und geeigneter Gebäude, die der Rast, der Verpflegung und der sicheren Lagerung von Gütern dienten, war eine zentrale Voraussetzung für eine reibungslose Abwicklung jeder Alpenüberquerung. Während Hospize, Spitäler, Herbergen und Tavernen allen Reisenden von der Pilgerin über den Soldaten bis hin zum berittenen Fürsten zudienten, waren die als offizielle, von den Obrigkeiten mit verschiedenen handels- und verkehrspolitisch relevanten Rechten ausgestatteten Susten in reinster Form einzig und allein auf den durchfließenden Transitverkehr hin angelegt. ●

## Anmerkungen

1 Marie-Claude Schöpfer-Pfaffen. *Verkehrspolitik im Mittelalter. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien*. Ostfildern 2011, S. 257f.; Louis Carlen. «Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe». In: *Festschrift für Rudolf Palme*. Hg. von Kurt Ebert et al. Innsbruck 2002, S. 3–19, hier S. 11f.; Arnold Esch. «Spätmittelalterlicher Passverkehr im Alpenraum. Typologie der Quellen». In: ders. *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*. Bern/Stuttgart/Wien 1998, S. 173–248, hier S. 217.

2 Katharina Winckler. *Die Alpen im Frühmittelalter. Die Geschichte eines Raumes in den Jahren 500 bis 800*. Wien/Köln/Weimar 2012, S. 131; vgl. auch MGH DD Lo 1 Nr. 4, S. 60ff.; Marie-Claude Schöpfer-Pfaffen. «Across the Passes. Transport Structures and Markets in the Alpine Area of the Pre-industrial Period». In: dies. et al. (Hg.). *Oeconomia Alpium II: Economic History of the Alps in Preindustrial Times*. Berlin 2021, S. 89–110, hier S. 101.

3 Peter Spufford. *Handel, Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter*. Darmstadt 2004, S. 156; Marie-Claude Schöpfer-Pfaffen. «Kaufleute, Säumer und Ballenführer. Der transalpine Fernhandel im Mittelalter». In: *DAMALS Sonderband: Fernhandel in Antike und Mittelalter*. Stuttgart 2008, S. 95–110, hier S. 110.

4 Stefan Loretan. «Die Geschichte des Spitals in Brig». In: *800 Jahre Brig*. Bearb. von Marie-Claude Schöpfer-Pfaffen. Visp 2015, S. 220–224, hier S. 220; Marie-Claude Schöpfer-Pfaffen. «Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik». In: dies. et al. (Hg.). *Tradition – Vision – Innovation. Hommage an Kaspar Stockalper (1609–1691)*. Visp 2013, S. 103–140, hier S. 135.

5 Gregor Zenhäusern. «Domus Montis Iovis. Zu Anfängen und Entwicklung eines Passhospizes (XI.–XIII. Jh.)». In: *Vallesia* 53 (1998), S. 161–203, hier S. 161.

6 Lucien Quaglia. *La Maison du Grand-Saint-Bernard. Des origines aux temps actuels*. Aosta 1955, S. 57; ders. «Les services du passage du Saint-Bernard établis à Bourg-Saint-Pierre». In: *Annales Valaisannes* 48 (1973), S. 43–76, hier S. 43.

7 Esch (Anm. 1), S. 191–198; *Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard (1397–1477)*. Hg. von Lucien Quaglia. In: *Vallesia* 28 (1973), S. 1–162; 30 (1975), S. 169–374, hier S. 113, 138; Zenhäusern (Anm. 5), S. 163–168; Schöpfer-Pfaffen (Anm. 2), S. 102f.

8 Beat Kümin. «Wirtshaus, Reiseverkehr und Raumerfahrung am Ausgang des Mittelalters». In: Rainer C. Schwinges (Hg.). *Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*. Ostfildern 2007, S. 331–352, hier S. 331, 340; ders. «Wirtshäuser und Bäder». In: André Holenstein (Hg.). *Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt*. Bern 2006, S. 544–550, hier S. 545f.

9 *Documents relatifs à l'Histoire du Valais*, Bde. I–VIII (Mémoires et Documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse Romande 29–33, 37–39). Lausanne 1875–1898 (im Folgenden zit. als Gremaud), hier II, Nr. 769, 797; ebd., I, Nr. 539; *Ein Reisebericht des Chronisten Johannes Stumpf aus dem Jahre 1544*. Hg. von Hermann Escher. In: *Quellen zur Schweizerischen Geschichte* 6 (1844), S. 231–310; vgl. auch Gremaud VI, Nr. 2480.

10 Vinzenz Bartlome. *Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen als Quelle zur Wirtschaftsgeschichte Thuns um 1400*. Bern 1988; Schöpfer-Pfaffen (Anm. 1), S. 231–235.

11 Schöpfer-Pfaffen (Anm. 2), S. 103f.; dies. (Anm. 1), S. 271, 183–204.

12 Gremaud II, Nr. 778, 805, 1017; IV, Nr. 1627, 1686, 1694, 1718; Maria Clotilde Daviso di Charvensod. «La route du Valais au XIV<sup>e</sup> siècle». In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 1 (1951), S. 545–561, hier S. 558f.; Schöpfer-Pfaffen (Anm. 1), S. 193f.

13 Stockalperarchiv (im Folgenden zit. als StoA), Nr. 5616h, 6831, 15135; ebd., L-31, S. 167, 167v, 168, 191v; *Kaspar Jodok von Stockalper. Handels- und Rechnungsbücher*, Bde. I–XI. Brig 1987–1997 (im Folgenden zit. als HRSt), hier IV, 228, 214; vgl. auch Carmela Kuonen Ackermann. «Die Susten in Brig». In: *800 Jahre Brig*. Visp 2015, S. 153–155; Schöpfer-Pfaffen (Anm. 3), S. 110.

## Zur Autorin

Dr. Marie-Claude Schöpfer-Pfaffen ist Historikerin, Direktorin der Stiftung und des Forschungsinstituts sowie Kuratorin des Museums im Stockalpererschloss in Brig.

Kontakt: [schoepfer@stockalperstiftung.ch](mailto:schoepfer@stockalperstiftung.ch)

### Keywords

Infrastruktur, Handel, Susten, Herbergen, Hospize und Spitäler

## Résumé

### Hospices, hôpitaux, auberges et soustes

Dans les vallées alpines, les infrastructures commerciales et de circulation étaient, à l'époque prémoderne, largement orientées vers les grands axes de circulation interrégionaux et le transit international. Les bâtiments servaient principalement à contrôler le trafic des voyageurs et des marchandises, à sécuriser et à approvisionner les chemins et les routes, et à prélever des taxes sur la circulation et le transport des marchandises.

Au cours des siècles prémodernes, les hospices, les hôpitaux, les auberges et les soustes (entrepôts et lieux de transbordement des marchandises) bordaient surtout les voies alpines et transalpines de circulation. Les hospices et les hôpitaux étaient en général gérés par des religieux jusqu'à la fin du Moyen Âge, tandis que les soustes étaient séculières. La circulation et le transport des marchandises étaient soumis à des droits de passage et de dépôt (obligation d'entreposer les marchandises en transit dans la souste et de les proposer à la vente, souvent pour une certaine durée). De ce fait, le système de transport représentait une activité commerciale lucrative pour les autorités locales. Les auberges, lorsqu'elles n'étaient pas installées dans des bâtiments remplissant d'autres fonctions de transport, étaient gérées de manière privée.

## Riassunto

### Ospizi, ospedali, ostelli e soste

Nelle valli alpine la rete delle infrastrutture legate al commercio e al transito in epoca premoderna era basata prevalentemente sui grandi flussi di traffico interregionali e internazionali. Le costruzioni infrastrutturali avevano una funzione di controllo della circolazione delle persone e delle merci, di tutela della sicurezza e di approvvigionamento di vie e strade, così come di prelievo dei dazi provenienti dal traffico e dalle merci in transito. Nelle regioni alpine gli ospizi e gli ospedali, le soste e gli ostelli, utilizzati come magazzini e luoghi di interscambio nel traffico commerciale, erano situati soprattutto lungo gli itinerari interessati dal lucrativo traffico interregionale e transalpino. Ma mentre gli ospizi e gli ospedali fino al tardo Medioevo erano gestiti solitamente da esponenti religiosi, le soste con diritto di scarico e stoccaggio (l'obbligo di tenere in deposito le merci in transito e talora di offrirle in vendita per un certo periodo di tempo) così come i trasporti, costituivano un ramo privilegiato nel commercio e nella politica, governato da autorità laiche. Gli ostelli, quando non erano ospitati in edifici deputati ai trasporti, erano gestiti da privati.

Der Umgang mit Farbe ist unsere Berufung | Die Abteilungen: Bauoberflächenforschung | Befund-Dokumentation | Restaurierung und Konservierung | Vergoldungen | Kirchenmalerei | Farbgestaltung | Dekorationsmalerei | Renovationsmalerei | Lackiertechnik | Pflege und Unterhalt wertvoller Bauobjekte | Deshalb nennen wir uns **Werkstätten für Malerei.**

# fontana & fontana

Fontana & Fontana AG | Werkstätten für Malerei  
Buechstrasse 4 | 8645 Rapperswil-Jona | Telefon 055 225 48 25  
info@fontana-fontana.ch | www.fontana-fontana.ch