

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 52 (1979)

Heft: 4: Simplon = Sempione

Artikel: Die Simplonstrasse : vom Gebirgspfad zur internationalen Alpentravese = La route du Simplon : du sentier de montagne à la transversale alpestre internationale = La strada del Sempione : dal sentiero di montagna alla strada alpina internazionale

Autor: Bumann, P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774896>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

Die Simplonstrasse

Vom Gebirgspfad zur internationalen Alpen traverse

Wer kennt sie nicht, die erste moderne Kunststrasse der Alpen, jene Strasse, die wegen ihres naturlandschaftlichen Kontextes zu den schönsten Alpenpassstrassen gezählt wird: die geschichtsträchtige «route Napoléon» über den Simplon! Millionen von Automobilisten haben sie auf ihrer Fahrt vom Oberwallis (Brig) ins Valle d'Ossola kennen und schätzen gelernt.

Dass der Simplon zum Träger einer Passstrasse von internationaler Bedeutung wurde, verdankt er zum Teil seiner orographischen Gestalt. Die innere Topographie (Saltinaschlucht, Gondoschlucht), die Zweiteilung der Alpen und der Mangel an günstigen topographischen Leitlinien waren zwar keine idealen Voraussetzungen. Die starke Einsattlung in den Alpenkörper (Kulminationspunkt auf 2005 m ü. M.) und die tief eindringenden Zufahrtstäler im Norden und Süden sorgten jedoch dafür, dass der «morphologische» Pass zum Verkehrspass wurde.

Vom alten Römerweg

Sprechen auch keine einleuchtenden Gründe gegen die Annahme, dass der Pass schon vor der Römerzeit von den Anwohnern der beiden Flanken begangen worden ist, so muss man doch festhalten, dass weder die Steinzeit noch die Bronze- und Eisenzeit Spuren hinterlassen haben, die auf eine vorrömische Begehung schliessen lassen. Eine lückenhafte Felsinschrift bei Vogogna, eine weitere Inschrift bei Crevola, das römische «Oscela» (Domodossola) sowie Münzfunde längs des alten Römerweges lassen hingegen vermuten, dass der Simplon im 2. und 3. Jahrhundert eine «gewisse» Bedeutung hatte und recht häufig begangen wurde.

Bald aber war es um die erste «Blütezeit» geschehen. Im Sturm der Völkerwanderungen kümmerte sich niemand um Handels- und Verkehrswege. Die Geschichte des Simplons taucht für rund 800 Jahre ins Dunkel, und wir wissen nicht genau, welche Aufgaben während der

Christianisierung und während der Kreuzzüge dem Pass zukamen.

Die Erschliessung des Simplons als Fernstrasse

In den letzten Jahrzehnten des 12. Jahrhunderts fand dann der Simplon Aufnahme ins Netz der grossen Fernhandelsstrassen. Laut Büttner liefert die älteste Aufzeichnung des Sittener Stadtrechtes den letzten und schlüssigsten Beweis hierfür. Die Warentransporte «de Lombardie per Sedunum» und eine Vielzahl von internationalen Abmachungen zur Unterstützung und Sicherung dieser Transporte zeigen, dass der Simplon in ein wirtschaftliches Spannungsfeld geraten war, in ein Spannungsfeld zwischen den Handelsgesellschaften Mailands einerseits und den berühmten Messestädten der Champagne andererseits. Das 13. Jahrhundert, das dem Simplonverkehr Auftrieb verlieh und internationale Anerkennung gewährte, ihn sogar zu einem «Politikum» werden liess, brachte uns auch die ersten Aufzeichnungen über bedeutende Persönlichkeiten, die den Pass überschritten. Als erster Simplonreisender, der mit Namen bekannt ist, gilt Erzbischof Odo von Rouen. 1275 kehrte Papst Gregor X. vom Konzil in Lyon über den Simplon nach Italien zurück.

Stockalper – le roi du Simplon (1609–1691)

Nachdem die kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Wallisern und Lombarden den Simplontransit stark behindert und dann für 150 Jahre sogar lahmgelegt hatten, erhielt der Passverkehr im 17. Jahrhundert neuen Aufschwung. Zum ersten Mal kam der Impuls aus der engeren Simplonregion, denn der Mann, von dem man in der Folge als vom «roi du Simplon» sprach, war kein Geringerer als Kaspar Jodok Stockalper, ein aus Mailand stammender, im Ganter (am Simplon) aufgewachsener, in französischen Diensten ausgezeichneteter, talentierter Geschäftsmann. Im Besitze der wichtigsten Han-

delsprivilegien, knüpfte er in ganz Europa rege Beziehungen. Stockalperts Arbeit und seine Aussenpolitik kann man zusammenfassen mit: Simplonpass, Salz und Söldner. Säumerkolonnen liefen Tag und Nacht über den Pass und transportierten Waren zwischen Lyon, der Champagne und Mailand.

Stockalper, der entlang der Simplonstrasse Güter besass und Inhaber aller bedeutenden Ämter und Monopole war, wurde 1678 gezwungen, grosse Geldsummen zu verteilen. Er, der dem Lande Verdienst, der Stadt Brig den Titel «die Reiche» (Briga dives) und dem Simplon erneut internationale Bedeutung gebracht hatte, musste über «seinen» Pass nach Domodossola fliehen. Die Walliser hatten den Simplon als transalpine Verkehrsader erneut ausgeschaltet.

Die napoleonische Ära des Simplonpasses

Rund hundert Jahre nach Stockalperts Tod kam noch einmal ein Herrscher, diesmal nicht unbedingt ein Freund des Landes, nämlich Napoleon. Am 14. Mai 1797 unterrichtete er von Mailand aus das französische Direktorium von seinem kühnen Plan, über den Simplon eine Fahrstrasse zu bauen. «Pour faire passer le canon», so nannte Napoleon selbst das Hauptmotiv für den Bau einer Heerstrasse über die Alpen.

Am 25. September 1805 war der grosse Tag gekommen, an dem Strasseninspektor Céard von Sesto Calende aus nach Paris melden konnte, dass der Simplon für Infanterie und Kavallerie begehbar sei. Diese erste moderne Kunststrasse über die Alpen begann in Glis und hatte bis Domodossola eine Länge von 63 km. Die «Napoleonstrasse», veranlasst ausschliesslich durch militärische und politische Beweggründe, hatte nun den weitaus älteren, im Mittelalter stark frequentierten Grosse St. Bernhard überholt. Napoleon hatte reaktiviert, was die Walliser bereits zweimal zerschlagen hatten. Die politische und militärische Motivierung zeigte aber für Handel

Fortsetzung Seite 11

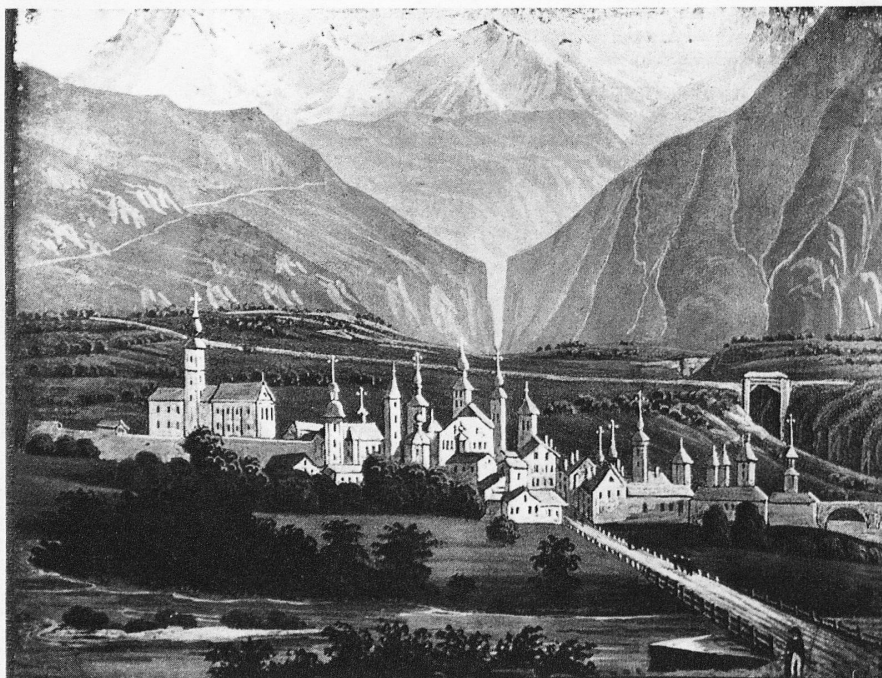
2

2 Auf dem Stich ist das an Türmen reiche Brig um 1811 zu sehen, rechts die Napoleonbrücke über die Saltina mit der von Glis her ansteigenden Simplonstrasse, in der Bildmitte die tief eingeschnittene, unpassierbare Saltinaschlucht

3 Auf der Foto rechts, die den Eingang zur Saltinaschlucht von Norden (844 m) zeigt, erkennt man in der Höhe (ca. 1800 m) die Simplonstrasse bei Rothwald

2 Cette gravure montre Brigüe avec ses nombreuses tours en 1811. A droite, le pont Napoléon sur la Saltine avec la route du Simplon qui commence à Glis; au milieu, la gorge de la Saltine, encaissée et infranchissable

3 A droite, sur la photo qui montre l'entrée de la gorge de la Saltine vue du nord (844 m), on distingue dans les hauteurs, à environ 1800 m, la route du Simplon près de Rothwald

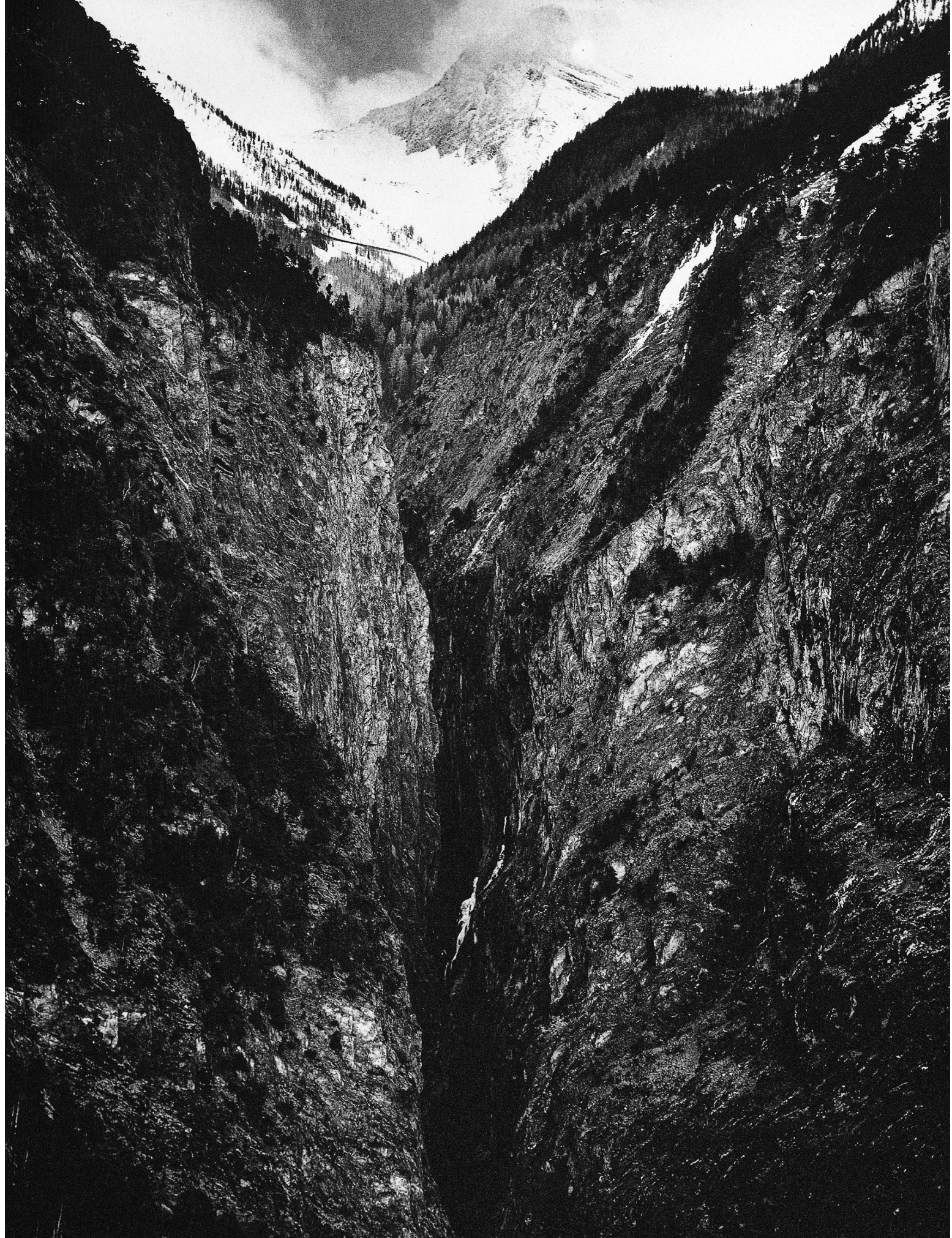


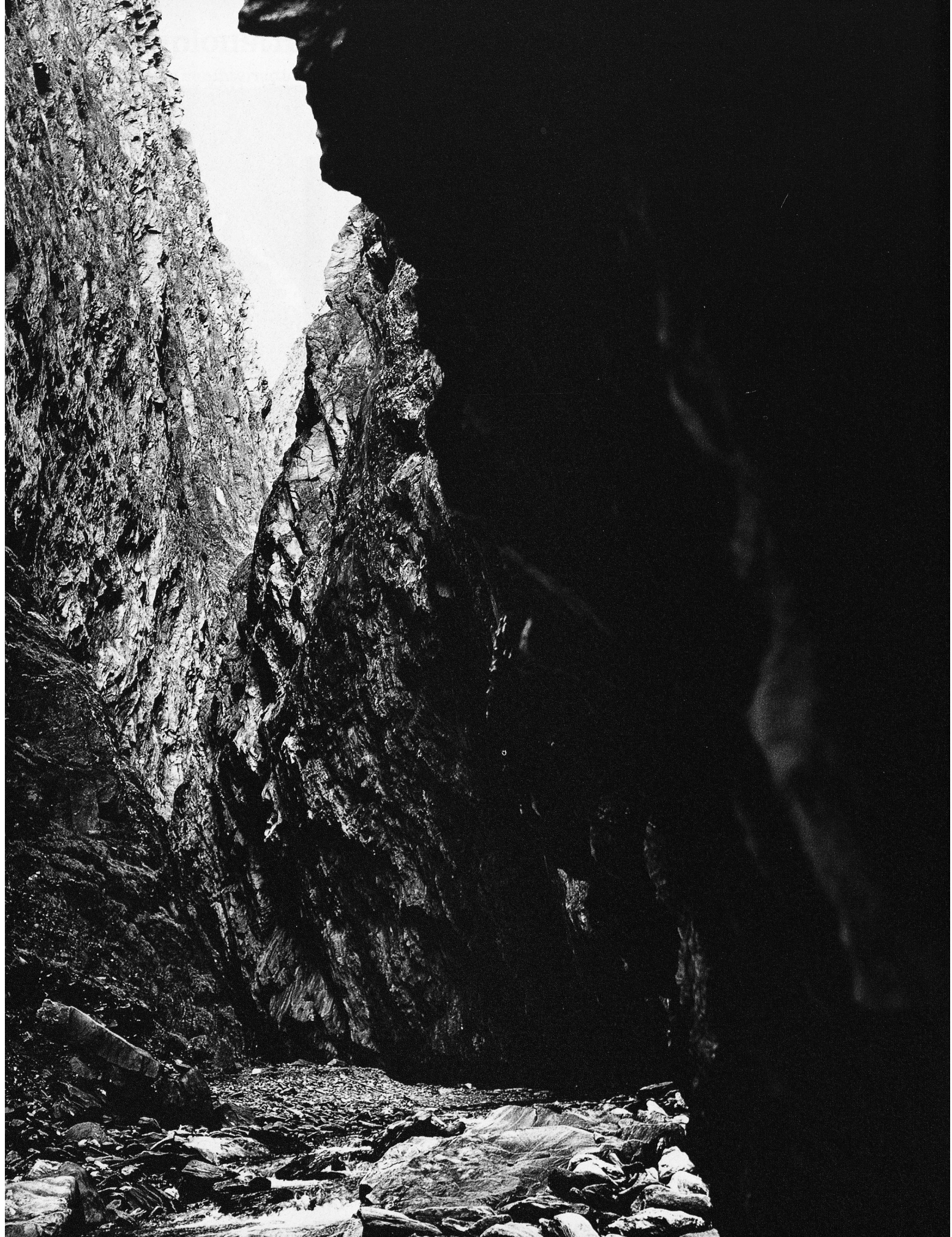
2 L'incisione propone una veduta di Brigia, la turrata, verso il 1811; a destra si nota il ponte di Napoleone che scavalca il fiume Saltina e, in alto, la strada del Sempione che sale da Glis; al centro si scorge la profonda gola invalicabile della Saltina

3 A destra nella foto, che mostra l'accesso da nord alla gola della Saltina (844 m), si riconosce in alto (1800 m circa) la strada del Sempione presso Rothwald

2 This print shows Brigüe of the many towers about 1811; on the right the Napoleon Bridge over the Saltina with the Simplon Road climbing from Glis, in the centre the deep, impassable gorge of the Saltina

3 The shot on the right shows the entrance to the Saltina Gorge from the north (844 metres); the Simplon Road near Rothwald can be distinguished much higher up (at some 1800 metres)







5

Die Saltinaschlucht, in der es weder Weg noch Steg gibt. Sowohl der Römerweg wie der mittelalterliche Saumpfad und die moderne Strasse umgehen die Schlucht in der Höhe

La gorge de la Saltine, où il n'y a ni chemin ni sentier. Tant la route romaine que le chemin muletier du Moyen Age et la route moderne contournent la gorge par les hauteurs

La gola della Saltina dove non esistono né strade né sentieri. Sia la strada romana, che la mulattiera medioevale e la strada moderna evitano la gola, passando più in alto

The Saltina Gorge, bridgeless and pathless. The Roman route, the medieval bridle-path and the modern road all climb higher to avoid it



Blick von der Simplonpasshöhe gegen Norden auf die Berner Alpen. Die Sicht auf das Rhonetal wird durch den Nebelzapfen über der Salinaschlucht gehindert. Die Schwierigkeit der Simplontraversierung liegt nicht in der Überquerung des Passrückens selbst, sondern in der Überwindung der steilen und engen Schluchten am Fusse des Passes, der Salinaschlucht im Norden, der Gondoschlucht im Süden. Römerweg und Saupfad führten durch das Tal der Taferna (Bildmitte) und dann steil hinauf zum Pass. Napoleonstrasse und Nationalstrasse steigen am rechten Talhang allmählich in die Höhe (siehe Karte Abb. 23)

Vue depuis le sommet du col du Simplon vers le nord sur les Alpes bernoises. La vue sur la vallée du Rhône est obstruée par un lambeau de brouillard au-dessus de la gorge de la Salina.
La difficulté de la traversée du Simplon ne consiste pas dans le passage du col même, mais dans les gorges étroites et abruptes au pied du col: au nord celle de la Salina, au sud celle de Gondo.
La route romaine et le chemin muletier conduisaient à travers le val de la Taferna (au milieu) puis abruptement jusqu'au col; la route Napoléon et la route nationale montent graduellement le long du versant droit (voir carte ill. 23)



Sguardo dal passo del Sempione in direzione nord, verso le Alpi bernesi. Un cumulo di nebbia sopra la gola della Salina impedisce di vedere la valle del Rodano. L'attraversamento del Sempione non è reso difficile dalla sella del passo, bensì dalle ripide e strette gole ai piedi della montagna, a nord la gola della Salina e a sud quella di Gondo.
La strada romana e la mulattiera si addentravano nella valle della Taferna (al centro nella foto) e proseguivano lungo la ripida parete fino al passo; la strada voluta da Napoleone e la strada nazionale, invece, salgono dolcemente lungo il pendio a destra della valle (vedesi la carta ill. 23)

View from the summit of the Simplon Pass towards the Bernese Alps in the north. The Rhone Valley is obscured by the plug of mist above the Salina Gorge. The difficulty of the Simplon crossing is not due to the ridge itself but to the steep and narrow gorges at either foot of the pass—the Salina Gorge in the north and the Gondo Gorge in the south. The Roman road and the mule-path ran through the Taferna Valley (centre) and then rose steeply to the pass, Napoleon's road and the modern national highway gain height gradually on the right-hand slope of the valley (see map Fig. 23)



7 Eingang zur Gondoschlucht bei Gabi; links die zur Nationalstrasse ausgebaute Napoleonstrasse. Der Römerweg umging die Schlucht in grosser Höhe linksseitig, der mittelalterliche Saumweg bezwang sie dem Lauf der Doveria in halsbrecherischer Weise rechtsseitig folgend. Dem alten Römerweg kann der Wanderer heute noch vom Simplon-Hospiz oder von Simplon Dorf aus bis Trasquera in Italien folgen; vom Saumweg sind nur wenige Spuren geblieben

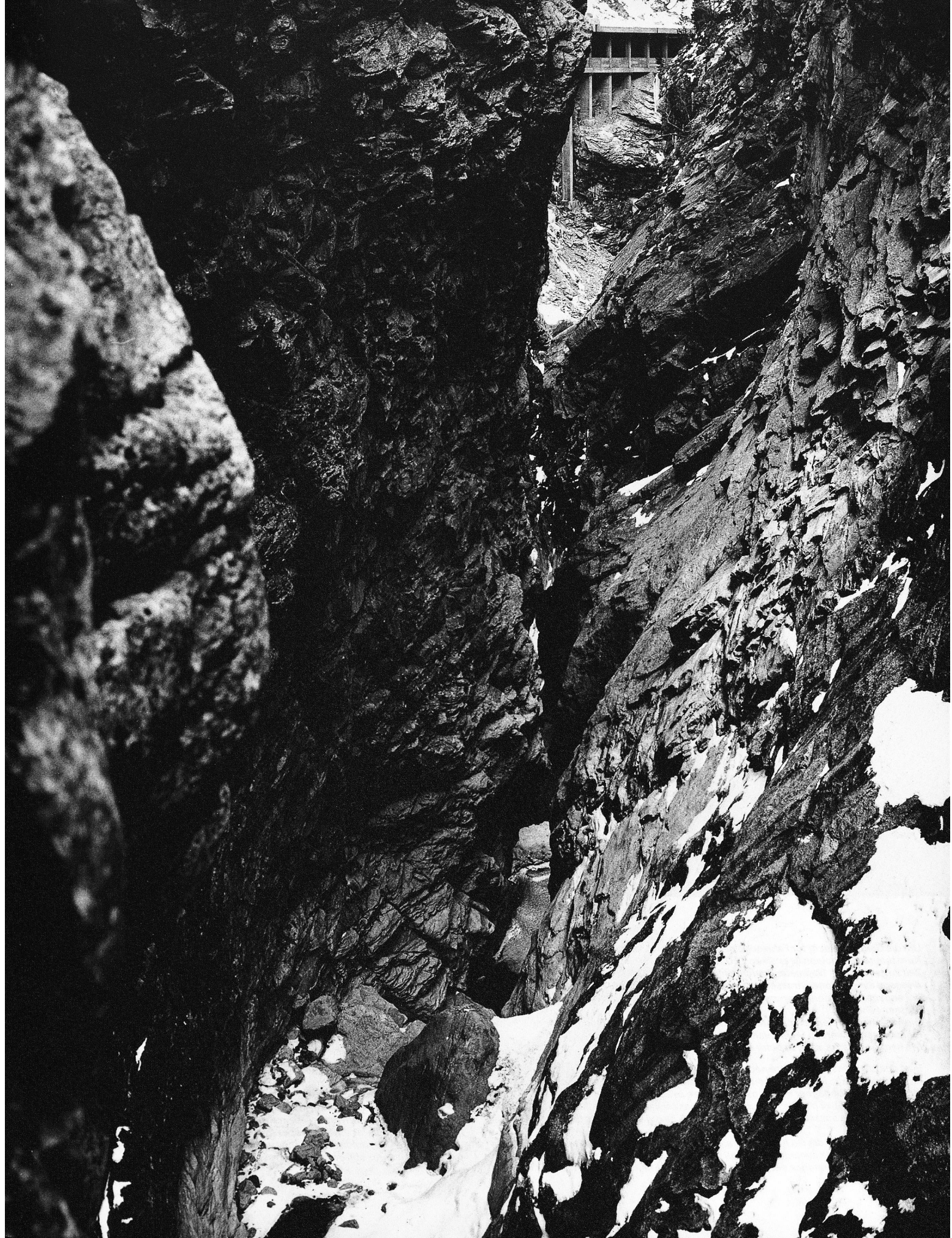
7 Entrée de la gorge de Gondo près de Gabi; à droite, la route Napoléon transformée en route nationale. La route romaine contournait la gorge à gauche à une grande hauteur, tandis que le chemin muletier du Moyen Âge la dominait en suivant hardiment à droite le cours de la Doveria. On peut suivre encore aujourd'hui la route romaine depuis l'hospice du Simplon ou depuis Simplon-Village jusqu'à Trasquera, en Italie; du chemin muletier, il ne reste que quelques vestiges

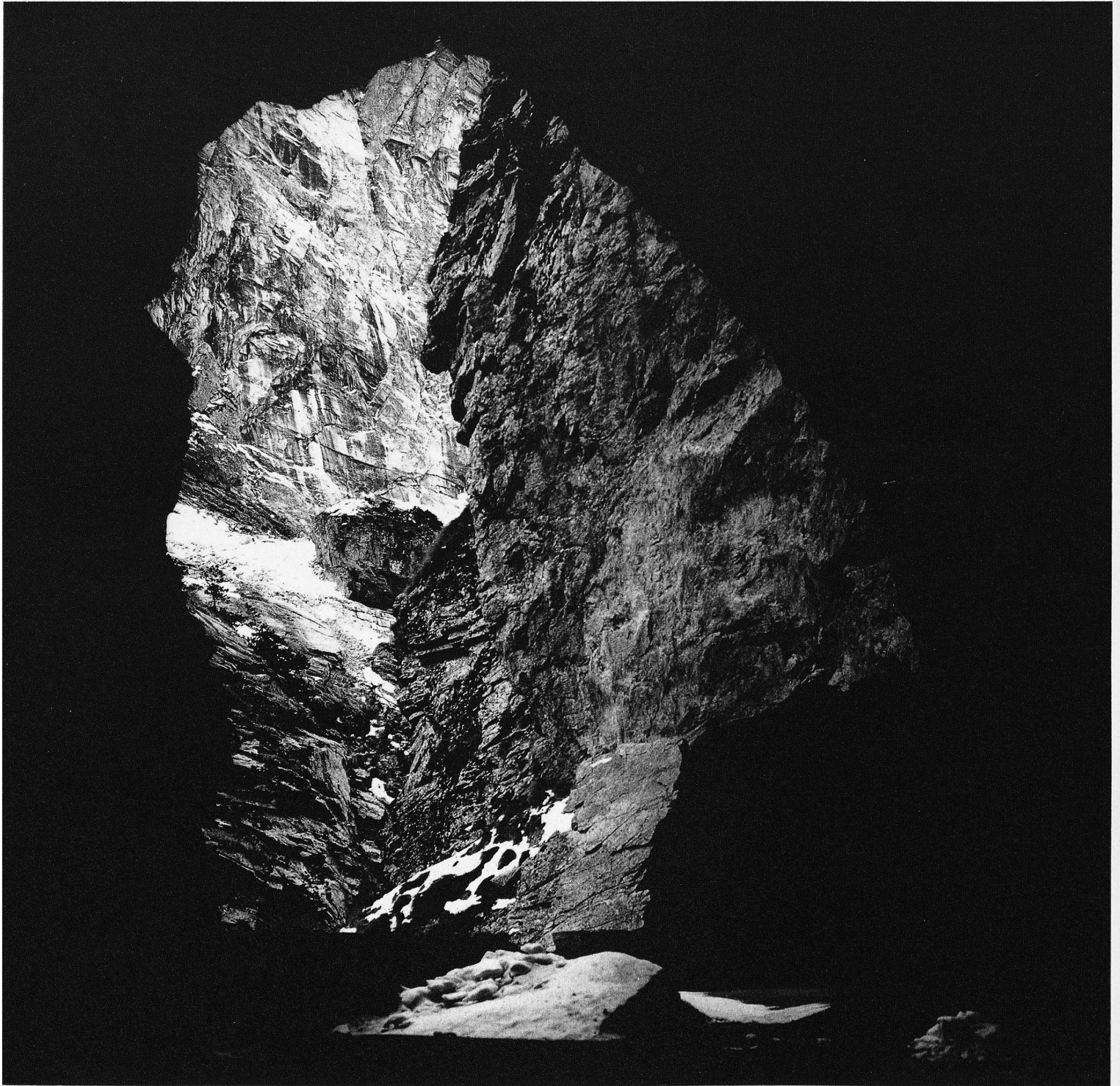
8 In der Gondoschlucht, oben eine Galerie der Nationalstrasse / En haut, dans la gorge de Gondo, une galerie de la route nationale

7 Accesso alla gola di Gondo presso Gabi; a sinistra, la via napoleonica ampliata e trasformata in strada nazionale. La strada romana girava intorno alla gola sul lato a sinistra, a grande altitudine; la mulattiera medioevale invece superava l'ostacolo della gola seguendo, sul fianco a destra, il percorso della Doveria su un tracciato vertiginoso. La vecchia strada romana è tuttora frequentata dagli escursionisti che dall'ospizio del Sempione o da Sempione-Villaggio possono percorrerla fino a Trasquera in Italia; della mulattiera sono rimaste solo poche tracce

7 Entrance to the Gondo Gorge near Gabi; on the left Napoleon's road, now converted into a national highway. The Roman route made its way around the gorge at a considerable height on the left-hand slope, the medieval bridle-path followed the right-hand bank of the Doveria with some perilous passages. The modern hiker can follow the old Roman route from the Simplon hospice or Simplon village as far as Trasquera in Italy. Of the bridle-path only a few vestiges remain

8 Nella gola di Gondo; in alto si scorge una galleria della strada nazionale / In the Gondo Gorge; a gallery belonging to the national highway is visible above





9

Um die Gondoschlucht für Fahrzeuge passierbar zu machen, bedurfte es zahlreicher Kunstbauten. Napoleon liess einen 220 m langen, 8 m breiten Tunnel sprengen. Um Zeit zu gewinnen – Napoleon brauchte für seine oberitalienischen Feldzüge dringend eine Kanonenstrasse – wurde der Tunnel nicht nur von den beiden Enden her angegangen, sondern an zwei Stellen auch von der Seite – daher die beiden grossen Fenster.

Die Mineure mussten von oben an Seilen herabgelassen und vor der Sprengung hinaufgezogen werden – was nicht immer rechtzeitig geschah...

Die heutige Strasse ist noch tiefer in den Berg verlegt

Bien des ouvrages d'art ont été nécessaires pour que des véhicules puissent franchir la gorge de Gondo. Napoléon fit ouvrir à la dynamite un tunnel long de 220 mètres et large de huit. Pour gagner du temps – Napoléon avait un besoin urgent de canons pour ses campagnes d'Italie – le tunnel ne fut pas creusé seulement à partir des deux extrémités, mais aussi à deux endroits sur le côté, ce qui explique les deux grandes fenêtres.

Il fallait faire descendre les mineurs à l'aide de cordes puis les hisser de nouveau vers les hauteurs avant le dynamitage, ce qui n'eut pas lieu toujours à temps... La route actuelle s'enfoncé encore plus profondément dans la montagne

Per permettere ai veicoli di transitare nella gola di Gondo fu necessario costruire numerosi manufatti. Napoleone fece scavare una galleria lunga 220 m e larga 8 m. Per le sue campagne nell'Italia settentrionale gli occorreva una strada sulla quale far transitare i cannoni; nell'intento di guadagnare del tempo, i lavori di scavo della galleria non furono iniziati solo alle due estremità, bensì anche in due punti intermedi, ciò che spiega l'esistenza di due grandi aperture che danno sulla valle. I minatori incaricati di far brillare le mine vennero calati dall'alto, appesi alle corde, e fatti risalire prima dell'esplosione – ma, purtroppo, non sempre tempestivamente... La strada odierna è stata scavata ancora più profondamente nella montagna

A good deal of civil engineering was necessary to make the Gondo Gorge accessible to road traffic. Napoleon had a tunnel 220 metres long and 8 metres wide blasted out of the rock. To gain time—he badly needed a route for cannon to be used in his campaigns in Northern Italy—the tunnel was attacked from two points along its length as well as from both ends—hence the two large windows.

The sappers had to be let down on ropes from above and pulled up again before the explosion took place; unfortunately they were not always evacuated in time... The modern road runs still deeper in the rock

Fortsetzung von Seite 2

und Verkehr nicht einen sofortigen Erfolg und stellte für die freiheitsliebenden Walliser eine echte Bedrohung dar.

Der Passverkehr seit 1805

Seit ihrer Eröffnung im Jahre 1805 hat die Strasse Napoleons einen nie geahnten Verkehrszuwachs erlebt. Waren es um 1810 noch ausschliesslich Kutschen – ungefähr zehn pro Tag –, die den Simplon überquerten, so wurde der Pass 1906 durch ein aufsehenerregendes Dekret als erster Schweizer Pass – wenigstens zeitweise – für den Automobilverkehr freigegeben. Damit hatte man versucht, einen neuen, internationalen Reisetraum in die schöne Gegend zu locken, dies um so mehr, als die Eröffnung des ersten Simplontunnels 1906 dem Passverkehr den Todesstoss zu versetzen schien. Im Jahre 1910, als Geo Chavez der erste Alpenflug über die Gefilde des Simplons geglückt war, hatten sich bereits 826 mutige Automobilisten in ihren Vehikeln über den Pass gewagt. War auch die Postkutschen-Romantik vorbei, so versuchten die PTT-Betriebe 1919 durch den Einsatz von Postautos dem Pass wieder einen Teil seiner früheren Anziehungskraft zurückzugeben. 1926 kam es dann zur Gründung der «Pro Sempione», die – selbst mehrerer Wiederbele-

bungsversuche bedürftig – immer wieder versuchte, den Simplonverkehr anzukurbeln. Ihrer internationalen Bedeutung entsprechend, wurde die Napoleonstrasse als E2 ins europäische Strassennetz aufgenommen und 1960 als N9 ins schweizerische Nationalstrassennetz eingegliedert.

Der Simplon-Strassenverkehr, der seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges in einem unaufhaltsamen Anstieg begriffen war und im Rekordjahr 1971 rund 800000 Motorfahrzeuge über den Pass rollen liess, ist inzwischen in eine Rezessionsphase getreten. Die Frequenzen von 1978 liegen mit einer halben Million Fahrzeugen deutlich unter den Rekordwerten von 1971. Geschichte, Politik und Wirtschaft waren seit jeher, und sie sind es auch heute noch, aufs engste mit dem Verkehr am Simplon verbunden. Damit ist der Verkehr am Simplon (Strasse und Bahn) zum Gestalter der Landschaft geworden. Er brachte uns Wendepunkte in der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung, schuf neue Berufsgruppen und Sozialstrukturen und verbesserte die industriellen Standortfaktoren. Er löste die Bevölkerung aus ihrer wirtschaftlichen und teils auch psychischen Isolierung, machte das Leben längs der Passstrasse wieder lebenswert und gab der Volkswirtschaft wirksame

Impulse. Der Simplonverkehr ist zur geographischen Schwerlinie geworden, zur Verdienstquelle für Brig und die Passlandschaft. Am Simplon unterstützte und unterstützt der Nationalstrassenbau unser Baugewerbe, wurden doch seit 1960 mehr als 180 Millionen Franken investiert.

Zukunft

Der schmale, grösstenteils verfallene Römerweg ist längst einer wintersicheren Alpenpassstrasse gewichen; einer Strasse, die, obwohl sie ihre maximale Kapazität noch nicht erreicht hat, wesentlich mehr Verkehr zu «schlucken» vermöchte. Die Passstrasse harrt aber immer noch des vollständigen Ausbaus, einer idealen Fortsetzung über oder durch die Berner Alpen und – was viel dringender ist – des Ausbaus der italienischen Zufahrtsstrassen.

Die Napoleonstrasse hat fast 150 Jahre den Erfordernissen des Verkehrs standgehalten; so möchte man dem Simplon wünschen, dass die heutigen «Napoleons» beim Ausbau der Zufahrtswege wenigstens halb soviel Weitsicht an den Tag legen, wie es der französische Imperator und seine Ingenieure vor 180 Jahren taten.

P. Bumann

Als Napoleon im Mai 1800 mit einer Armee den Grossen St. Bernhard überschritt, sandte er zur Erkundung den General Bèthencourt mit einem Bataillon über den Simplon. Dessen Bericht über die schwierigen Wegverhältnisse, insbesondere in der Gondoschlucht, veranlasste Napoleon, den Befehl zum Bau der Strasse zu geben.

Kupferstich von F. N. König, zirka 1810

Quand, en mai 1800, Napoléon franchit le Grand-Saint-Bernard avec une armée, il envoya en reconnaissance au Simplon le général Bèthencourt avec un bataillon. Le rapport de celui-ci sur les conditions difficiles du passage, surtout à travers la gorge de Gondo, incita Napoléon à donner l'ordre de construire la route.

Gravure de F. N. König, vers 1810



Allorché, nel maggio del 1800, Napoleone varcò con la sua armata il Gran S. Bernardo, egli inviò in avanscoperta il generale Bèthencourt con un battaglione attraverso il Sempione. Fu appunto in base al suo rapporto in cui erano descritte le difficoltà del percorso, in particolare quelle incontrate nella gola di Gondo, che Napoleone ordinò la costruzione della strada.

Incisione di F. N. König, verso il 1810

When Napoleon crossed the Great St. Bernard with an army in May 1800, he sent General Bèthencourt over the Simplon with a battalion of men to reconnoitre. It was the General's report on the asperities of the road, particularly in the Gondo Gorge, that led Napoleon to give orders for the construction of the new road.

Copper engraving by F. N. König, circ. 1810

10

Le Passage du Simplon
par un bataillon Français.
au mois de mai l'an 8.

La route du Simplon

Du sentier de montagne à la transversale alpestre internationale

Qui ne connaît pas le premier ouvrage d'art moderne de construction de route dans les Alpes, cette route qui, grâce à son environnement naturel, passe pour une des plus belles des Alpes: la «route Napoléon», voie historique à travers le Simplon que des millions d'automobilistes ont parcourue et admirée entre Brigue, dans le Haut-Valais, et le val d'Ossola!

Si le Simplon a donné naissance à un passage alpestre d'importance internationale, il le doit en partie à sa configuration orographique. Cependant, la topographie interne avec les gorges de la Saltine et de Gondo, la bipartition des Alpes et le manque de lignes favorables d'orientation topographique, n'offraient pas des conditions idéales. Mais la profonde insertion au cœur du massif alpin (point culminant à 2005 m) et les vallées d'accès encaissées au nord et au sud eurent pour conséquence de faire du simple passage «morphologique» une route de col internationale.

L'ancienne route romaine

Si aucun argument convaincant ne contredit la supposition que le col ait été fréquenté déjà avant l'époque romaine par les habitants des deux versants, on doit néanmoins constater que ni l'âge de la pierre ni celui du bronze et du fer n'ont laissé de traces qui puissent l'accréditer. Une inscription rupestre mutilée près de Vogogna, une autre près de Crevola, le nom romain «Oscela» (Domodossola), ainsi que des monnaies trouvées le long de l'ancienne route romaine, laissent présumer que le Simplon avait acquis une «certaine» importance au II^e et au III^e siècle et qu'on le franchissait souvent.

Mais cette première période d'essor prit bientôt fin. À l'époque tumultueuse des grandes invasions, personne ne se souciait des routes de commerce et de communication. L'histoire du Simplon sombre pour huit cents ans dans les ténèbres et nous ne savons pas quelles missions de passage lui furent réservées au temps de la christianisation et pendant les croisades.

Le Simplon devient une voie de grande communication

Dans le dernier tiers du XII^e siècle, le Simplon fut rattaché au réseau des grandes artères européennes de commerce. C'est ce que prouve d'une manière décisive, selon Büttner, le plus ancien recueil de droit municipal séduinois. Les transports de marchandises («de Lombardia per Sedunum» (de la Lombardie vers Sion), ainsi qu'un grand nombre d'accords internationaux en vue de faciliter et d'assurer ces transports, montrent que le Simplon faisait désormais partie intégrante d'un réseau de liaisons économiques entre les établissements commerciaux de Milan et les célèbres villes de foire champenoises. Le XIII^e siècle, au cours duquel le trafic du Simplon prit son essor et fut reconnu internationalement au point de devenir un enjeu politique, nous a laissé les premières mentions d'illustres personnalités ayant franchi le col. Le premier voyageur, dont le nom nous est connu, est l'archevêque Odo de Rouen. En 1275, le pape Grégoire X passa par le Simplon au retour du concile de Lyon.

Stockalper – le roi du Simplon (1609–1691)

Après que les disputes belliqueuses entre Valaisans et Lombards eurent fortement entravé le transit du Simplon et l'eurent même paralysé pendant cent cinquante ans, le trafic à travers le col redevint florissant au XVII^e siècle. L'impulsion partit cette fois de la région du Simplon la plus

encaissée. L'homme, que l'on désigna plus tard comme le «roi du Simplon», n'était autre que Kaspar Jodok von Stockalper, un descendant d'une famille d'origine milanaise établie dans la vallée de Ganter, au Simplon, qui se révéla un homme d'affaires remarquablement doué au service des intérêts français. Jouissant de privilèges commerciaux très importants, il noua des relations à travers toute l'Europe. Ses activités et sa politique étrangère peuvent se résumer en trois mots: le col du Simplon, le sel, les mercenaires. Des colonnes de bêtes de somme franchissaient jour et nuit le col, transportant des marchandises entre Lyon, la Champagne et Milan.

Possédant de nombreux biens-fonds le long de la route du Simplon, titulaire de fonctions et de monopoles considérables, il fut obligé en 1678 de distribuer de fortes sommes d'argent. Lui, qui avait procuré des ressources au pays, et à la ville de Brigue le titre de «Brigue-la-Riche» (Briga dives), qui avait redonné au Simplon son importance internationale, dut s'enfuir à Domodossola à travers son col. C'est ainsi que les Valaisans mirent fin de nouveau à la mission du Simplon comme artère de transit à travers les Alpes.

L'ère napoléonienne du Simplon

Un siècle après la mort de Stockalper, un autre potentat apparut, mais qui cette fois n'était pas inconditionnellement un «ami» du pays: Napoléon. Le 14 mai 1797, il informait de Milan le gouvernement du Directoire de son projet de construire une route carrossable à travers le Simplon. «Pour faire passer le canon»: c'est ainsi qu'il motivait la construction de cette route stratégique à travers les Alpes.

Le 25 septembre 1805 fut un grand jour: l'inspecteur des Ponts et Chaussées Céard, installé à Sesto Calende, pouvait informer Paris que le Simplon était maintenant praticable pour l'infanterie et la cavalerie. Ce premier ouvrage d'art moderne à travers les Alpes commençait à Glis et avait 63 kilomètres de longueur jusqu'à Domodossola. La «route Napoléon», construite pour des motifs exclusivement militaires et politiques, surclassait désormais le Grand-Saint-Bernard beaucoup plus ancien et très fréquenté au Moyen Âge. Ainsi Napoléon avait redonné vie à ce que les Valaisans avaient démolì à deux reprises. Mais la motivation politique et militaire n'eut pas d'effet immédiat sur le commerce et le transit, et elle représentait une sérieuse menace pour les Valaisans épris de liberté.

Le transit à travers le col depuis 1805

Depuis qu'elle fut inaugurée en 1805, la route Napoléon connut une augmentation inespérée du trafic. Si vers 1810 il n'y avait encore que des diligences qui traversaient le Simplon – environ dix par jour – en 1906 un décret sensationnel en faisait, du moins temporairement, le premier col suisse ouvert au trafic automobile. On avait tenté ainsi d'attirer le nouveau courant international des voyageurs dans cette belle région, à laquelle l'inauguration du premier tunnel du Simplon, le premier juin de la même année, risquait de donner le coup de grâce.

En 1910, lorsque l'aviateur Geo Chavez réussit la première traversée aérienne des Alpes au-dessus du Simplon, on comptait déjà 826 hardis automobilistes ayant franchi le col dans leur véhicule. Bien que le romantisme des diligences postales fût révolu, les entreprises des PTT ont néanmoins tenté en 1919 de redonner au col une

partie de son attrait en y mettant en service des automobiles postales. En 1926 fut créée l'organisation «Pro Sempione» qui ne cessa de s'efforcer de ranimer le trafic du Simplon, bien qu'elle eût elle-même souvent besoin de «réanimation». En vertu de son importance internationale, la route Napoléon a été classée comme E2 dans le réseau routier européen et, en 1960, comme N9 dans le réseau suisse des routes nationales.

Le trafic routier du Simplon, qui n'avait cessé de progresser depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et avait même atteint en 1971 le chiffre record d'environ 800 000 véhicules, est entré maintenant dans une phase de récession. On a enregistré en 1978 un demi-million de véhicules, chiffre bien inférieur au record de 1971.

L'histoire, la politique et l'économie sont, aujourd'hui comme autrefois, étroitement liées au trafic du Simplon. Celui-ci, sous son double aspect ferroviaire et routier, a contribué à modeler le paysage. Charnière du développement de la démographie et du peuplement, il a donné naissance à de nouveaux groupes professionnels et à de nouvelles structures sociales et a renforcé les facteurs d'implantation industrielle. Il a libéré la population de son isolement économique et même psychologique; il a amélioré les conditions de vie le long de la route du col et fourni à l'économie publique d'irrésistibles impulsions. Le trafic du Simplon est devenu une ligne marquante de la géographie et une source de revenus pour Brigue et pour la région du col. La construction des routes nationales soutient comme par le passé notre industrie de la construction dans la région du Simplon; elle y a d'ailleurs investi plus de 180 millions de francs depuis 1960.

L'avenir

À l'ancienne route romaine, étroite et partiellement délabrée, a succédé depuis longtemps une route transalpine sûre en hiver qui, bien qu'elle n'eût pas encore atteint sa capacité maximale, pourrait absorber un trafic bien plus considérable. Toutefois, la route du col attend encore son complet développement: un prolongement par-dessus ou à travers les Alpes bernoises et surtout l'amélioration des routes d'accès en Italie, ce qui est beaucoup plus urgent.

La route Napoléon a résisté pendant près de cent cinquante ans aux dures exigences du trafic. On souhaiterait au Simplon que de nouveaux «Napoléons» vissent déployer en faveur de l'aménagement des voies d'accès ne fût-ce qu'une modeste dose de la clairvoyance dont ont fait preuve il y a cent quatre-vingts ans l'empereur des Français et ses ingénieurs. *P. Bumann*

La strada del Sempione

Dal sentiero di montagna alla strada alpina internazionale

Chi non conosce la prima strada artificiale costruita attraverso le Alpi, quella strada che si snoda in un paesaggio naturale unico nel suo genere e che conta fra le più belle dell'arco alpino: la storica «via di Napoleone» attraverso il Sempione! Milioni di automobilisti in viaggio dall'Alto Vallese (Briga) alla Valle d'Ossola ne hanno ammirato la bellezza e la comodità.

Se oggi il Sempione dispone di una strada d'importanza internazionale, ciò è dovuto in parte alla sua conformazione orografica, anche se non va dimenticato in questa sede che le premesse non erano affatto favorevoli. Basti osservare la sua topografia interna (gola della Saltona, gola di Gondo), la particolare posizione della montagna e la mancanza di direttrici topografiche favorevoli. Eppure, quello che potrebbe essere definito un passo «morfologico» divenne una grande via di transito grazie alla struttura della sella del passo (culmine a 2005 metri s.l.m.) ed alle ampie valli d'accesso sia al nord che al sud.

La vecchia via romana

Non si può escludere che già in epoca preistorica le popolazioni sui due versanti del passo fossero in contatto fra di loro; occorre però rilevare che mancano del tutto testimonianze in tal senso risalenti all'età della pietra, del bronzo o all'età del ferro. Un'iscrizione rupestre, per altro incompleta, presso Vogogna e un'altra iscrizione presso Crevola, la «Osclæ» (Domodossola) dei Romani, come pure alcune monete ritrovate lungo la vecchia strada romana fanno ritenere che il Sempione abbia avuto una certa importanza nel II e nel III secolo e che il transito delle genti fosse abbastanza intenso.

Venne poi il periodo delle grandi migrazioni dei popoli attraverso l'Europa e il passo perse la sua importanza, mancando l'interesse per le comuni vie commerciali. Durante ottocento anni cala il sipario sulla storia del Sempione e non possiamo quindi stabilire il ruolo svolto dal passo nel quadro del processo di cristianizzazione e delle crociate.

L'apertura della strada del Sempione

Negli ultimi decenni del XII secolo, il Sempione venne integrato nella rete delle grandi vie di comunicazione. Secondo l'opinione del Büttner, una prova inconfutabile in tal senso è data dal più vecchio documento pervenutoci nel quale sono statuiti i diritti cittadini di Sion. Il trasporto delle merci «de Lombardie per Sedunum», come pure numerosi altri accordi internazionali riguardanti la sicurezza dei trasporti, dimostrano che il Sempione si era trovato al centro dei più disparati interessi economici di Milano, da un lato, e delle famose città della Champagne sedi di fiere dall'altro. Nel corso del XIII secolo il traffico internazionale attraverso il Sempione conobbe un grande sviluppo; risalgono appunto a quest'epoca le prime testimonianze sui grandi personaggi storici che attraversarono il passo. Il primo viaggiatore di cui è pervenuto il nome fu l'arcivescovo Odo di Rouen. Nel 1275, Papa Gregorio X, di ritorno dal concilio di Lione, si recò in Italia attraverso il Sempione.

Stockalper – il re del Sempione (1609–1691)

In seguito, le azioni belliche che opposero vallesani e lombardi ostacolarono sensibilmente il traffico sul Sempione; durante 150 anni la via di comunicazione fu persino interrotta e fu solo a partire dal XVII secolo che il traffico riprese e si sviluppò sensibilmente. Per la prima volta nella sua storia l'impulso venne da un personaggio cresciuto nella regione del Sempione: Kaspar Jodok von Stockalper, ricordato come il re del

Sempione», un uomo d'affari di grande ingegno, di origine milanese, cresciuto nella regione di Ganter (ai piedi del Sempione) e che si distinse in modo particolare al servizio dei francesi. Riuscì ad ottenere dalle autorità dell'epoca i principali privilegi commerciali e costruì una rete di relazioni che abbracciava tutta l'Europa. L'opera dello Stockalper e la sua politica estera possono essere riassunte in questo modo: passo del Sempione, sale, mercenari. Intere colonne di mulattieri risalirono il passo con i loro animali carichi di merci, muovendosi giorno e notte in direzione di Lione, della Champagne e di Milano.

Lo Stockalper, proprietario di terre e di edifici lungo la via del Sempione, operò in condizioni di quasi monopolio accentrando nelle sue mani tutte le cariche più importanti, ma nel 1678 dopo un sollevamento fu costretto a distribuire grandi somme alla popolazione e a riparare a Domodossola fuggendo attraverso il «suo» passo. In quella circostanza i vallesani dimenticarono tutto ciò che egli aveva fatto per il suo paese, per Briga (fu grazie a lui che la città venne definita «Briga la ricca») e per lo sviluppo del traffico internazionale attraverso il Sempione che ancora una volta cadde nell'oblio.

L'epoca napoleonica del passo del Sempione

Cento anni dopo la morte dello Stockalper giunse un altro signore il quale però non aveva certe intenzioni amichevoli: Napoleone. Con una lettera del 14 maggio 1797 da Milano, egli informò il Direttorio francese del suo ardito piano di costruire una strada viabile attraverso il Sempione. «Pour faire passer le canon», ecco il motivo principale che spinse Napoleone a progettare una via militare attraverso le Alpi.

Il 25 settembre 1805, da Sesto Calende l'ispettore Céard poteva comunicare a Parigi che la via del Sempione era aperta alla fanteria e alla cavalleria. Questa prima strada moderna costruita attraverso le Alpi partiva da Glis e giungeva a Domodossola su un tracciato lungo 63 km. La «via di Napoleone», costruita per motivi esclusivamente politici e militari, superò presto per importanza la strada del Gran S. Bernardo che era stata costruita molto prima e aveva conosciuto un forte sviluppo nel medioevo. Napoleone aveva riattivato quella via che i vallesani già in due occasioni avevano sbarrata. Va però rilevato che i motivi politici e militari prevalsero a lungo sul commercio e sul traffico civile e che la strada rappresentò a lungo una minaccia per i vallesani amanti della libertà.

Lo sviluppo del traffico dal 1805

Dalla sua apertura nel 1805, la strada napoleonica ha conosciuto uno sviluppo imprevedibile. Fino al 1810 vi transitavano all'incirca dieci carrozze al giorno; poi, nel 1806, un decreto, che a quell'epoca sollevò molta polvere, concesse almeno temporaneamente, il transito delle automobili. Il Sempione fu il primo passo svizzero ad aprirsi al traffico dei veicoli a motore. Si trattò di un tentativo di canalizzare verso questa bella regione il traffico internazionale dei viaggiatori, tanto più che l'apertura del primo tunnel ferroviario del Sempione nel 1906 minacciava di far cessare il transito attraverso il passo.

Nel 1910, quando Geo Chavez riuscì a superare le Alpi in aeroplano, ben 826 coraggiosi automobilisti avevano già superato il passo con i loro veicoli. Cessò anche il romantico periodo delle diligenze postali; nel 1919 le PTT cercarono di rendere di nuovo attrattivo il viaggio attraverso il passo e attivarono un servizio autopostale. Nel 1926 fu creata la «Pro Sempione» che riuscì a

sopravvivere, malgrado le non poche difficoltà, e che si dedicò allo sviluppo del traffico via Sempione. La via di Napoleone, di indiscussa importanza internazionale, venne integrata nella rete stradale europea con la denominazione di E2; nel 1960 fu incorporata quale N9 nella rete delle strade nazionali svizzere.

Dopo la fine della seconda guerra mondiale, il traffico stradale attraverso il Sempione crebbe ininterrottamente e nel 1971 fu registrato un primato di 800 000 veicoli; da allora però è in atto una fase di recessione. Le frequenze del 1978, con un mezzo milione di veicoli, sono nettamente inferiori a quelle del 1971, l'anno de primato.

Il traffico del Sempione è sempre stato decisivo (e lo è ancora) per gli sviluppi storici, politici ed economici della regione. Il traffico attraverso il Sempione (strada e ferrovia) ha inciso sullo stesso paesaggio, sullo sviluppo della popolazione e sulla politica d'insediamento, ha favorito la nascita di nuove professioni e migliorato le premesse di un decollo industriale. Esso ha permesso alla popolazione di uscire dall'isolamento economico e in parte anche da quello psicologico, ha favorito nuove forme di vita sociale lungo la strada del passo e dato grande impulso all'economia. Il traffico del Sempione è una fonte di guadagno per Briga e per tutta la regione attorno al passo. Grazie alla costruzione della strada nazionale l'edilizia della regione ha conosciuto uno sviluppo favorevole; dal 1960 infatti vi sono stati investiti 180 milioni di franchi.

Il futuro

Alla stretta via costruita dai Romani e in gran parte abbandonata, è subentrata una strada alpina aperta al traffico anche in inverno; una strada la cui capacità non sono ancora state sfruttate al massimo e che potrebbe assorbire molto più traffico di quello attuale. La via è però incompleta, in quanto non si è ancora dato mano alla costruzione di una strada attraverso le Alpi bernesi e sul versante italiano mancano adeguate vie d'accesso.

La strada voluta da Napoleone ha svolto il suo compito durante quasi 150 anni. Per il bene della regione del Sempione, ci auguriamo che gli attuali responsabili siano lungimiranti, come lo furono l'imperatore francese e i suoi ingegneri 180 anni fa.