

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 61 (1988)

Heft: 12: Les trois Dranses : Col du Grand-Saint-Bernard, Val d'Entremont, Val Ferret, Val de Bagnes, Lac Champex

Artikel: Val d'Entremont : la vallée vers le col = Val d'Entremont : l'ascesa verso il passo

Autor: Berthod, René

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773290>

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: 15.03.2025

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

Val d'Entremont: la vallée vers le col

Si, des plaines lombardes, on veut se rendre en Europe du Nord, entre la Seine et le Rhin, le col praticable qui s'offre aux voyageurs de l'Antiquité est celui du Grand-Saint-Bernard. Bien avant les Romains, le Mont Joux fut un haut lieu de la piété véragre (Gaulois des Dranses) et les soldats d'Auguste qui s'en assurèrent le libre usage trouvèrent un chemin bien marqué. Mais l'essor du trafic que la «pax romana» provoqua rendit nécessaire la construction d'une route aux normes de l'empire. C'était chose faite en 47 ap. J.-C. puisqu'on la balisait alors de pierres milliaires. Si le tracé romain subit au Moyen Age quelques modifications, elles ne furent pas notables et ce n'est qu'au XIX^e siècle qu'on passa de la «route royale» à une route qui permettait, de Martigny à la Cantine de Proz en amont de Bourg-Saint-Pierre, le trafic des voitures à cheval. Passant de trois à six mètres dans l'immédiat avant-guerre avec l'arrivée de l'automobile, elle prenait résolument des allures modernes avec l'ouverture, en 1964 – il y a 25 ans – du tunnel du Grand-Saint-Bernard. Des études historiques nous permettent dorénavant d'imaginer avec vraisemblance le volume et la qualité des échanges qui, par-delà le Grand-Saint-Bernard, unissaient les peuples d'Europe. Des historiens ont tenté cet automne, dans un colloque tenu à Bourg-Saint-Pierre et au Grand-Saint-Bernard, de mieux connaître les influences que la voie de communication pouvait avoir sur les populations locales. Mais qu'est-ce qui peut bien réunir dans le Haut-Entremont des chercheurs venus de Nice, Bologne, Lausanne, Copenhague ou Sion? La population des Dranses et celle d'Octodur-Martigny fêteront en 1989 le «Bimillénaire du Grand-Saint-Bernard»; par quoi les organisateurs entendent célébrer, non pas tant l'anniversaire d'un événement exceptionnel que la romansation certaine du Mont Joux, qui fut sans conteste le col alpin le plus célèbre de l'Antiquité. Timbre, monnaie, ouvrages d'art et d'histoire, création musicale, introduiront au cours du printemps les événements culturels les plus importants de la commémoration: une grande exposition décentralisée qui de Bagnes à l'Hospice réservera des thèmes particuliers au Chablais, à Sembrancher, Orsières, Liddes, Bourg-Saint-Pierre et au col et, au pied du clocher d'Orsières, monument reconnu, la présentation en juillet et en août du «Mystère de saint Bernard de Menthon», pièce du XV^e siècle redonnée dans une version actualisée et une création totalement originale. L'an prochain sera dans l'Entremont une année vraiment particulière. René Berthod, Orsières

Wollte der Reisende des Altertums von den Ebenen der Lombardei ins nördliche Gebiet zwischen Seine und Rhein gelangen, so bot sich als begehbarer Pass der Grosse Sankt Bernhard an. Lange bevor die Römer kamen, war der «Mons Jovis» eine Kultstätte der Veragrer, eines Gallierstammes aus den Tälern der Dranse, und die Soldaten des Augustus fanden bereits einen gut markierten Weg vor, als sie das Gebiet unter ihre Oberhoheit brachten. Doch der durch die «Pax Romana» bedingte Aufschwung des Passverkehrs erforderte den Bau einer Strasse, die den Normen des Kaiserreichs entsprach. Erfuhr das römische Tracé im Mittelalter einige Veränderungen, so waren sie nicht nennenswert; erst im 13. Jahrhundert wich man von der «königlichen Strasse» ab zugunsten einer Route, die von Martigny bis zur Cantine de Proz den Pferdewagenverkehr erlaubte. Mit der Ankunft des Automobils verbreiterte sie sich in den Vorkriegsjahren von drei auf sechs Meter. Eine entscheidende Modernisierung bedeutete der vor 25 Jahren (1964) erfolgte Bau des Tunnels. Aufgrund geschichtlicher Untersuchungen können wir uns heute eine realistische Vorstellung machen von Art und Umfang jenes Austauschs, der die europäischen Völker über den Grossen Sankt Bernhard hinweg verband. Während eines Kolloquiums vom 23.–25. September 1988 in Bourg-St-Pierre und auf dem Grossen Sankt Bernhard bemühten sich Historiker um die präzisere Beantwortung der Frage, wie gross der Einfluss der Verbindungsstrasse über den Pass auf die ortsansässige Bevölkerung war. «Ceux qui restent et ceux qui passent», lautete das Thema. Was aber bringt Wissenschaftler aus Nizza, Bologna, Lausanne, Kopenhagen und Sitten dazu, sich ausgerechnet im oberen Val d'Entremont zu treffen? Die Bevölkerung der Dransetaler und mit ihr diejenige von Octodur-Martigny plant für 1989 die Zweitausend-Jahr-Feier des Grossen Sankt Bernhards. Damit wird nicht ein einzelnes historisches Ereignis gefeiert, sondern die Tatsache, dass 15–12 Jahre v. Chr. die Romanisierung des «Mons Jovis», des zweifellos berühmtesten Alpenpasses der Antike, endgültig gesichert war. Mit Sondermarke, Gedenkmünze, Publikationen zu Kunst und Geschichte sowie musikalischem Schaffen werden die wichtigsten kulturellen Ereignisse des Gedenkjahres eingeleitet; eine grosse Wanderausstellung mit jeweils eigenen Themen findet in Bagnes, Sembrancher, Orsières, Liddes, Bourg-Saint-Pierre und im Hospiz statt; zu Füssen des Kirchturns von Orsières wird im Juli und August ein aus dem 15. Jahrhundert stammendes Mysterienspiel um den Heiligen Bernhard von Menthon aufgeführt.



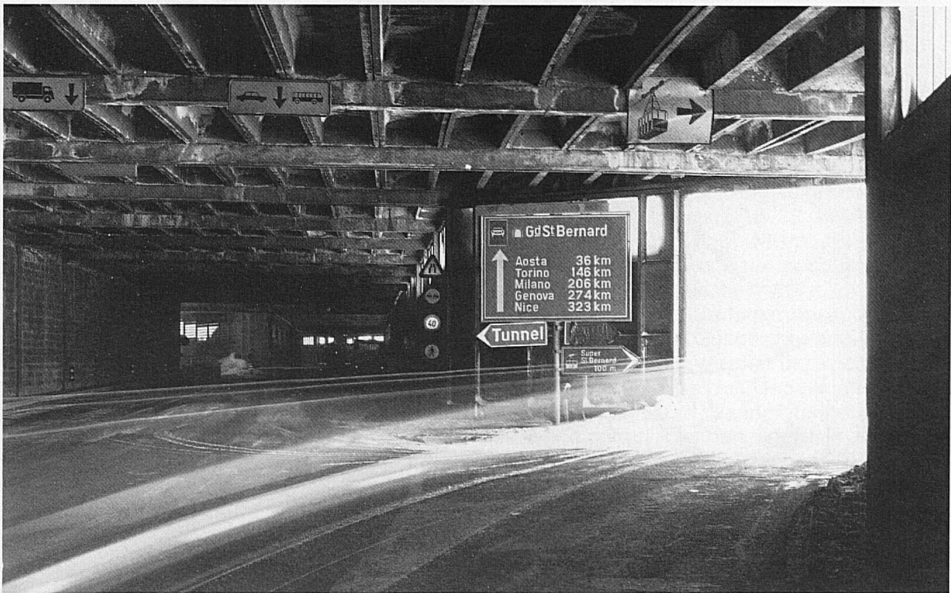
12 Grâce à de nombreuses galeries (14/15) il n'est pas nécessaire de déblayer beaucoup de neige en hiver sur la route d'accès au tunnel, longue de 35 kilomètres
12 Die Zufahrt zum Strassentunnel erfordert im Winter auf ihrer Länge von rund 35 Kilometern dank zahlreicher Galerien (14/15) nur durchschnittliche Schneeräumungsansätze
12 Grazie alle numerose gallerie (14/15) costruite lungo la strada che conduce al tunnel, d'inverno lo sgombero della neve è abbastanza agevole
12 The approach to the tunnel, some 35 kilometres long, does not require more than the normal snow clearance work in winter, as there are numerous covered galleries (14/15)



13/14



15



Val d'Entremont: L'ascesa verso il passo

Nell'antichità, chi voleva recarsi nelle regioni al nord, poste fra la Senna e il Reno, doveva prendere la via del Gran San Bernardo. Molto prima dell'arrivo dei Romani, il «Mons Jovis» conobbe momenti di alta civiltà grazie ai Galli (Gaulois des Dranses); infatti, i soldati di Augusto che si appropriarono di questo passaggio trovarono una via ben marcata e mantenuta.

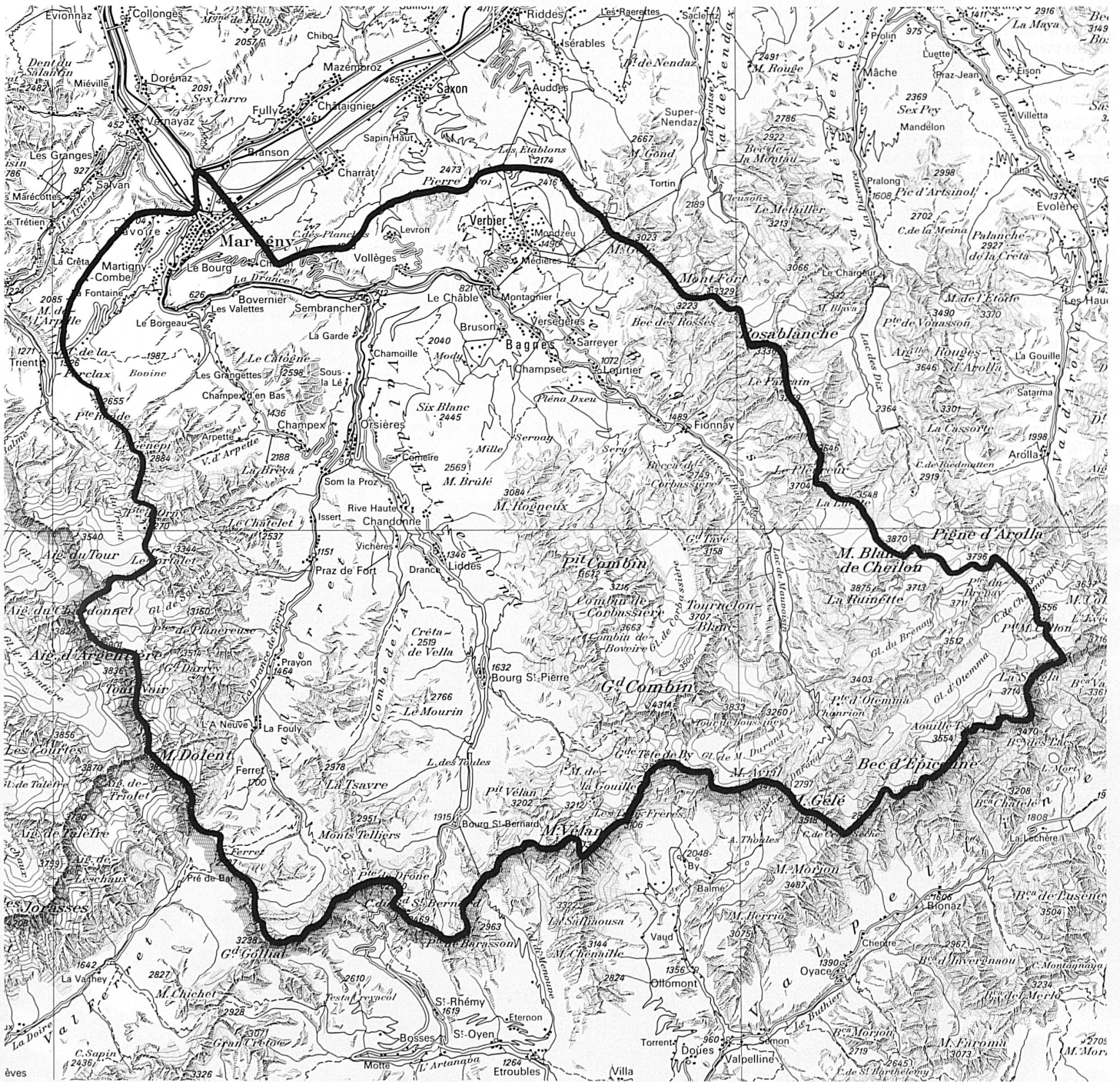
Ma lo sviluppo dei traffici, favorito dalla «pax romana», rese necessaria la costruzione di una strada secondo le norme dell'Impero. I lavori furono portati a termine nel 47 d. C., come testimoniano le pietre miliari.

Nel medioevo, la strada romana subì qualche modifica di scarso rilievo; soltanto nel secolo XIX la «via reale» venne modificata sostanzialmente per permettere il transito delle vetture trainate dai cavalli fra Martigny e la Cantine de Proz. Con l'arrivo dell'automobile, prima dello scoppio della Prima guerra mondiale, la sede stradale venne allargata da tre a sei metri; infine, il passo decisivo venne compiuto nel 1964, venticinque anni fa, con l'apertura del tunnel del Gran San Bernardo che richiese la costruzione di una strada moderna.

I dettagliati studi storici effettuati nel frattempo ci permettono di immaginare quali fossero il volume e la qualità degli scambi e dei traffici che attraverso il Gran San Bernardo univano i popoli d'Europa. Nel quadro di un simposio svoltosi lo scorso mese di settembre a Bourg-Saint-Pierre e al Gran San Bernardo, gli storici hanno cercato di stabilire con maggiore precisione quale influsso la via delle genti possa aver avuto sulla popolazione locale. «Chi rimane e chi transita» era il tema del colloquio.

Per quale ragione gli studiosi provenienti da Nizza, Bologna, Losanna, Copenhagen, Sion si sono dati appuntamento nella regione dell'Entremont? Assieme alle popolazioni delle valli della Dranse e di Martigny, essi festeggeranno nel 1989 il «Bimillenario del Gran San Bernardo». Gli organizzatori non intendono ricordare un avvenimento di eccezionale portata storica, quanto piuttosto la romanizzazione del Mons Jovis che fu indubbiamente il passo alpino più celebre dell'antichità.

La commemorazione sarà preceduta da una serie di importanti avvenimenti culturali; nel corso della primavera verranno emessi francobolli e monete e verranno presentate opere d'arte, storiche e musicali. Una grande esposizione decentralizzata tratterà svariati temi nelle località di Sembrancher, Orsières, Liddes e Bourg-Saint-Pierre. Infine, in luglio e in agosto, all'ombra del campanile di Orsières verrà rappresentato il «Mistero di San Bernardo di Menthon», un'opera del secolo XV che verrà messa in scena in una versione moderna. L'anno prossimo sarà per l'Entremont un anno veramente particolare.



- 13 La route d'accès au Grand-St-Bernard évite la localité d'Orsières. Notre cliché est pris de La Brea (Champex).
- 14/15 On a construit près de six kilomètres de galeries contre les avalanches pour assurer la circulation jusqu'à l'entrée nord du tunnel alpin long de six kilomètres (15).
- 16 Le bassin des trois Dranses – de Bagnes, Entremont et Ferret – se trouve presque totalement dans le district d'Entremont, sauf la partie inférieure qui est dans celui de Martigny. Il s'étend de la crête des Alpes, dans la région entre le Mont Vélan et le massif du Trient, jusqu'à l'embouchure de la Dranse au tournant du Rhône près de Martigny
- 13 Die Zufahrtsstrasse zum St.-Bernard-Tunnel führt den Verkehr an Orsières vorbei. Standort des Fotografen: La Brea (Champex).
- 14/15 Sechs Kilometer Lawingalerie sind nötig, um den Verkehr zum Nordportal des sechs Kilometer langen Alpentunnels (15) zu führen.
- 16 Das Einzugsgebiet der drei Dransen von Bagnes, Entremont und Ferret liegt hauptsächlich im Bezirk Entremont (Ausnahme Martigny und unterster Talabschnitt). Es reicht vom Alpenkamm im Gebiet des Mont Vélan und des Trient-Massivs bis zur Mündung der Dranse am Rhoneknief bei Martigny

- 13 La strada che porta al tunnel del San Bernardo si snoda al di fuori della località di Orsières.
- 14/15 Per garantire l'accesso al portale nord del tunnel autostradale lungo sei chilometri (15), è stato necessario costruire gallerie antivalanghe per un totale di sei chilometri circa.
- 16 Il bacino idrografico delle tre Dranse di Bagnes, Entremont e Ferret abbraccia gran parte del distretto di Entremont (ad eccezione di Martigny e della parte inferiore della valle) e si estende dalla catena alpina nella regione del Mont Vélan e del massiccio di Trient fino ai dintorni di Martigny dove la Dranse si immette nel Rodano
- 13 The approach road to the Great St. Bernard tunnel passes the village of Orsières.
- 14/15 Six kilometres of avalanche galleries are necessary to ensure the safety of traffic to and from the six-kilometre Alpine tunnel (15).
- 16 The catchment area of the three Dranses of Bagnes, Entremont and Ferret lies chiefly in the district of Entremont (the exception being the lowest section of the valley with Martigny). It extends from the chain of the Alps down to Martigny, where the Dranse flows into the bend of the Rhone

17 Dans le district d'Entremont, on a depuis longtemps agrandi les alpages et restauré les bâtiments. Les fromages à raclette, portant le nom de la commune et le numéro de la fromagerie, sont réputés bien au-delà de la région. A Orsières, depuis 1985, le lait est traité principalement au centre du village par une nouvelle société coopérative des producteurs de fromage.

18 Le village de Bourg-St-Pierre doit son aspect presque urbain au trafic de transit du col. Son caractère médiéval italien rappelle les localités du versant sud des Alpes, dans le val d'Aoste avec lequel, avant la construction du chemin de fer, les relations étaient plus étroites qu'avec Martigny dans la vallée du Rhône

17 Schon früh wurden im Bezirk Entremont Alpenweiden vergrößert und Gebäude saniert. Überregionale Bedeutung haben denn auch die jeweils mit dem Namen der Gemeinde und der Nummer der Käserei versehenen Käse, die sich gut für Raclette eignen. In Orsières verarbeitet die Milch seit 1985 hauptsächlich eine neue Genossenschaftskäserei im Dorfzentrum.

18 Das Passdorf Bourg-St-Pierre verdankt seine fast kleinstädtische Erscheinung dem Passverkehr. Der mittelalterlich-italienische Charakter des Ortes erinnert an Siedlungen südlich des Alpenüberganges im Aostatal, mit dem vor dem Bau der Eisenbahn ein engerer Kontakt bestand als etwa mit Martigny im Rhonetal

17 Nel distretto di Entremont si è provveduto tempestivamente all'accrescimento dei pascoli ed al risanamento edilizio. Il formaggio, particolarmente indicato per la raclette, viene commercializzato con successo anche oltre i confini regionali in forme sulle quali è impresso il nome del villaggio e il numero del caseificio.

18 Il traffico attraverso il passo ha conferito al villaggio di Bourg-St-Pierre un carattere particolare, quasi di piccola cittadina. Gli elementi architettonici medievali italiani rammentano quelli degli insediamenti sul versante sud del passo nella Valle d'Aosta, con la quale, prima della costruzione della ferrovia, intercorrevano legami più stretti che con a Martigny nella vallata del Rodano

17 In the district of Entremont Alpine pastures were extended and buildings modernized at an early date. The cheese from this area is good for making raclette, and the round loaves of it, bearing the name of the commune and the number of the dairy, have become widely known far around. At Orsières since 1985 most of the milk has been treated in a new farmers' cooperative dairy.

18 Bourg-Saint-Pierre on the pass road owes its small-town air to the traffic over the pass. Its medieval Italian character recalls localities to the south of the Alps, in the Aosta Valley, with which it had closer contacts before the era of the railways than with Martigny in the Rhone Valley



