Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 215 (1942)

Artikel: Miniaturen vom Simplon
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-656564

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

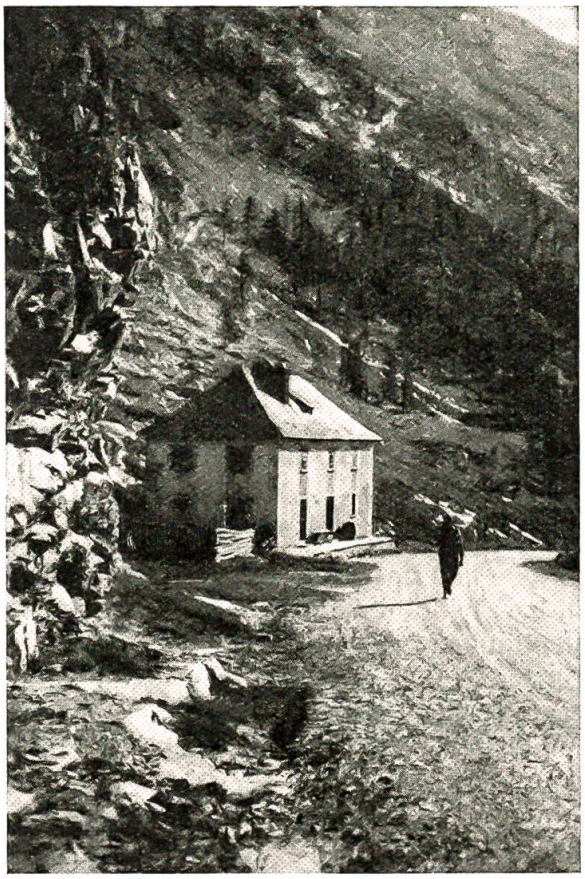
Download PDF: 01.10.2025

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

Miniaturen vom Simplon.

Der Simplon ist einer jener hochherrlichen Alpenwege, die schon durch die althistorische Redeweise, daß sie alle nach Rom führen, gleichsam vom Finger der Weltgeschichte berührt werden. In der Schule zu unserer ehrwürdigen Landschulmeister Zeiten hat man zwar meistens nur die schlichte Wissenschaft eingehämmert bekommen, der Simplonpaß verbinde das Walliser Städtchen Brig mit der italienischen Stadt Domodossola, und man wird zugeben müssen, daß sich das so gewonnene geographische Bild durch keine bedeutende Vorstellungskraft auszeichnen konnte. Den Buben aber imponierten immerhin die prächtigen Namen „Simplon" und „Domodossola": da lag etwas Rollendes und Grollendes darin wie in einem drohenden Hochgewitter, eine geheimnisvolle Explosivladung schien in den Worten enthalten, und wer unter diesen Eindrücken die eigene Phantasie noch ein wenig in Aktion treten ließ, gewann vom Simplon ohne weiteres Zutun die durchaus zutreffende Meinung, der Alpenpaß müsse von großem und stolzem Format sein und weltweite Zusammenhänge aufweisen.

Daß man unter solchen Umständen irgendeinmal im Leben der Lockung erliegt, die Theorie mit der Praxis, das Phantasiebild mit der Wirklichkeit zu vergleichen: das versteht sich für jeden eidgenössischen Bürgersmann und für jede Eidgenossin sicherlich von selbst. Seit Jahrzehnten, ja seit bald zweihundert Jahren haben die Reiseschriftsteller und Dichter den Simplonpaß in allen Tönen gepriesen, ihn den landschaftlich großartigsten Alpenübergang, den straßentechnisch vollkommensten, den botanisch am reichsten ausgestatteten genannt, kurz sämtliche Register der Ruhmesorgel gezogen und die Lobpreisung durch die Länder verbreitet. Als die Simplonstraße im Bau war, schrieb der damals berühmte Dichter und nimmermüde Alpenwanderer Mathisson, daß diese Straße das achte Weltwunder sei, nach den sieben Weltwundern des Altertums das erste der Neuzeit. Napoleon, zu jener Zeit Erster Konsul, hielt den Simplonpaß für den allein geeigneten zur Anlage der ersten hochalpinen Chaussee. Und als der längste Tunnel der Welt gebohrt werden mußte, da war es wieder der Simplon, der dem Werk seinen stolzen Namen lieh. Es geht am Simplon deswegen ein wenig mit Superlativen zu, landschaftlich, geschichtlich und verkehrspolitisch, und man hat in der Tat allen Anlaß, auf starke Erlebnisse gerüstet zu sein, wenn man sich an sommerlichem Wandertag dem Simplon mit ernsten Traversierungsabsichten nähert.



Schutzhaus VII.

Zur Sicherung des Paßverkehrs ließ Napoleon den Simplon von Wegstunde zu Wegstunde mit Schutzhäusern versehen, deren Inhaber zugleich als Wirte und Straßenaufseher amteten. Einige von diesen „Refuges" stehen am Simplon noch gegenwärtig in Betrieb.

Behördlich bewilligt am 7. 3. 1941 gemäß BRB vom 3. 10. 1939.

Den ersten Geruch der Länderweiten, die der Simplonpaß miteinander verbindet, erhält man, wenigstens in Zeiten des Friedens, bereits in Brig, wo die Straße zum Kopfsprung über den Walliser Gletscherkamm nach Italien startet. Da stehen auf dem großen Bahnhofe die europäischen Züge Hamburg-Brindisi, Paris-Bukarest, Calais-

Athen, Bordeaux-Sofia, Dover-Konstantinopel und umgekehrt; die Waggons der verschiedensten Staaten sind hübsch einträchtig in eine Reihe gekuppelt und vermitteln so recht den Begriff dessen, was der Völkerfriede unseres Erdteiles sein könnte, wenn er nur wollte.

Was ein rechter Schweizer ist, wird aber, sofern er nicht gerade die Absicht hat, sich zum Einschiffen nach Brindisi oder Konstantinopel zu begeben, den Simplonzug in Brig ungeschoren abfahren lassen, ihm mit dem Hütchen nachwinken und ihm nachrufen: „Grüß mir die italienischen Spaghetti, ich komme dann auch, aber über den Berg statt durch den längsten Tunnel, und das wird wohl eine Weile dauern!“ Dann wendet man sich mit leuchtenden Augen dem wild aufgerissenen Talspalt zu, der unmittelbar hinter den Briger Türmen wie mit einer Axt in die Berge gehauen wurde. Der Talspalt ist das blaue Fenster des Südens, die verheißungsvolle Offenbarung der Mittelmeerzone, deren Lichtflut über die niedere Alpenschwelle unaufhaltsam ins Wallis herüberdringt. Der Simplonpaß hat, obwohl er den Viertausenderwall der Penninischen Alpen bezwingt, nur zweitausendundacht Meter Meereshöhe, steigt also nicht über die in diesem Teil des Gebirges besonders hochgelegene Vegetationsgrenze hinaus. Um so majestätischer säumen ihn dafür die vergletscherten Hochgipfel, westlich das Fletschhorn, das Laquinhorn, der Weißmies, östlich das Massiv des Monte Leone. Die tiefe, südlich überhauchte Paßkerbe, in bestürzendem Gegensatze dazu aber die gläserne Wildnis der Viertausenderregion — das allein verleiht dem Simplon eine landschaftliche Eigenart, wie sie keinem einzigen der andern Pässe zukommt. So hat man denn auf der Simplonfahrt mit der Alpenpost den traumhaften Genuß dieses Zusammenspiels; es verzaubert das Gemüt und die Seele mit hundertfach aus Lichtern und Düften und Farben über die Landschaft gebreiteter Stimmung. Man hat im Aufstieg die Hochwälder zur nächsten Umgebung; unter sich das mit jeder Radumdrehung absinkende und zuletzt in grünlich schillernden, doch immer durchsichtigen Schleiern verfließende Rhonetal; zum Gegenüber endlich die Parade jenes Teiles der Berner Alpen, der sich um den Großen Aletschgletscher gruppiert.

Mit ihrem Knalleffekt, der Gondoschlucht, wartet der Simplon auf der Südseite auf. Diese fünf Kilometer lange Höllenpassage übertrifft die Schöllenen und die Via Mala zusammengenommen, und die Felsenromantik ist hier ganz anders zu Hause, als sich ein Mensch, ohne an Ort und Stelle gewesen zu sein, überhaupt vorstellen könnte. Platz in der grauenvollen Enge hat in der Tat nur der Talfluß, die Diveria. Seine vielen Wasser brodeln und brausen in unsichtbaren Abgründen, während von der in die Felsen gesprengten Straße aus die Architektur des Gesteins mehr als tausend Meter hoch, im Einzelfall sogar zweitausend Meter hoch, aufgebaut ist. Zweihundertzweiundzwanzig Meter mißt die große Galerie von Gondo, die mit einem wahrhaft diabolischen Schauspiel abschließt: an ihrem Ende tost aus schwindelnden Höhen herab der Alpienbach unter einer Straßenbrücke hinweg in den grausig zischenden Kessel der Diveria hinunter.

Und doch hat der Mensch ein paar Menschennester in die Felsen hineinpraktiziert. Eines der für den Simplon typischen Schutzhäuser, das IX. in der Reihe und Casermetta genannt, ferner Refuge VIII als gespenstische Ruine mit großer offener Halle und endlich das moderne schweizerische Fort Gondo: so viel Romantik ist auch noch ins Reich der Simplonfelsen hineingeschmuggelt worden! Ganz zuunterst liegt das Grenzdorf Gondo eingeklemmt in die Riesenpilaster und Zyklopenmauern, dem Ansehen nach abenteuerlicher als eine Felsenstadt der Abruzzen, in Wirklichkeit aber ein interessantes, wohnliches Schweizerdörfchen. Zwanzig Kilometer weit reicht also die eidgenössische Hoheit über den Hauptalpenkamm nach Süden, und die Strecke verfügt über unzählige Glanzpunkte, zu denen übrigens auch das charaktervolle uralte Simplondorf gehört. Ein Stündchen unterhalb Gondo drohen dann italienische Festungskanonen, die das ungeheure, doch gottlob der Schweiz gehörende steinerne Tor nach Italien hermetisch verschließen. In Friedenszeiten sind auch die italienischen Festungsgeschütze, so gut wie die schweizerischen, vermutlich mit blinden Kugeln geladen — so kann unsere gelbe Alpenpost ungehindert nach Iselle durchschlüpfen. Im Kriegssommer dahingegen macht der Postillon das

Das große Hoſpiz der Auguſtiner auf dem Simplon
(nach einer Lithographie von P. Burckhardt)

während des napoleoniſchen Straßenbaues begonnen, um nach der Vollendung als Artilleriekaſerne zu dienen. Durch den Sturz Napoleons unvollendet geblieben, wurde es von den Auguſtiner Chorherren des Großen St. Bernhard erworben, die den Bau zu Ende führten und ihn als Hoſpiz gleich demjenigen auf dem Großen St. Bernhard einrichteten. Das Hoſpiz bewirtete durchſchnittlich 10,000 Paßgänger (meiſtens arme italieniſche Arbeiter) im Jahr. Während der erſten Durchbohrung des Simplonmaſſives ſtieg die Zahl der jährlichen Hoſpizgäſte auf gegen 30,000; der Ordensregel entſprechend wurden ſie gratis verpflegt.

Rückzugsmanöver ſchon zu Gondo, womit der Reiſegenuß keineswegs eine Schmälerung erfährt. Denn Gondo iſt eigentlich der Simplonſchluß-punkt nach allen Geſetzen der touriſtiſchen Anſchauung, und wäre ein bißchen beſſer auch in verkehrspolitiſchem Sinn vorgegangen worden, dann mündete der Doppeltunnel des Simplons heute auf Schweizergebiet und nicht unter ausländiſcher Fahne.

Man müßte blind ſein an den Augen und im Gemüt, empfände man am Simplon nicht die Allgegenwart der geſchichtlichen Erinnerungen. Als hätten ſich die hiſtoriſchen Schickſale des Paſſes zum Andenken für die Nachwelt in ein ſilbernes Leuchten verwandelt, ſo ſchweben ſie in der hehren Landſchaft und um die Gegenſtände, die als geſchichtliche Zeugen erhalten geblieben ſind. Zwar iſt einigermaßen entſchieden, daß der Simplon ſeine Karriere nicht ſchon in den Römerzeiten begann. Damals triumphierten der Große St. Bernhard als Mons Poeninus oder Jupiterberg und der Julier fern in den rätiſchen Bergen. Indes berichtet die Legende doch von einem lateiniſchen Militärtransport,

und eine ausgegrabene Inschrift bezeugt, daß über den Berg im Jahre 195 n. Chr. eine Straße angelegt worden sei, die 13,600 Sesterzen gekostet habe, nach unserm Geld etwa 2000 Franken. Damit hat man zweifellos höchstens einen halsbrecherischen Saumweg ein wenig repariert. Die Spuren dieses Pfades sind aufgefunden worden; er umging die Gondopassage, kletterte hoch in den Felsen dahin, und es muß ein schwindliges Unternehmen gewesen sein, ihn zu benützen. Als Handelsroute hatte er immerhin das ganze frühe Mittelalter hindurch seine Bedeutung. Sehr groß muß der Transit vom 12. Jahrhundert an gewesen sein; denn aus jener Zeit datiert die erste Urkunde über das Vorhandensein eines Hospizes. Im Jahre 1255 reiste der Erzbischof Odo von Rouen über den Simplon, nach ihm Papst Gregor X., sich den gefährlichen Brücken des Briger Berges aussetzend. 1310 vereinbarten die Walliser mit den italienischen Handelsstädten eine „Transportordnung" für den Simplon, die als die erste derartige Regelung des Verkehrs über einen Alpenpaß erkannt worden ist.

In sein eigentliches Format stieg der Simplon am Beginn der Neuzeit, als ein Walliser Bürger, Kaspar von Stockalper, seine umfassenden internationalen Handels- und Transportgeschäfte betrieb. Stockalper, der „Große Kaspar", der im Besitze des Grafentitels war, vereinigte in seiner Hand den Güteraustausch zwischen Mailand, dem Wallis und Lyon. Er hatte auch ein Salzmonopol, beutete die bekannten Goldvorkommen von Gondo („Das Simplongold") aus, hatte unzählige Säumerkarawanen unterwegs und wurde mit der Zeit so unermeßlich reich, daß sich um ihn ein eigentlicher Sagenkreis bildete. Er soll sein Reitpferd mit goldenen Hufeisen beschlagen haben, und außerdem sei ihm möglich gewesen, von Mailand durchs Wallis bis nach Lyon zu reisen, ohne je anders als in seinen eigenen Häusern Herberge zu nehmen. Vom Glanz der Stockalperepoche, durch die Brig den Ehrentitel des „reichen Brig" erhielt, sind erstaunliche Monumente prächtig erhalten, und sie zeugen nicht nur für den Reichtum und die Macht, sondern auch für die Großzügigkeit und den Wohltätigkeitssinn des seltenen Mannes. Sein schönstes Denkmal errichtete er sich in Brig. Hier thront der Stockalperpalast mit wuchtigen Ecktürmen, Arkaden und einem großartigen Binnenhof als die eigentliche Handelsburg und Karawanserei; sie ist auch gegenwärtig von Mitgliedern der Familie Stockalper bewohnt, steht aber unter eidgenössischem Altertumsschutz. Eine die gleichen charakteristischen Baumerkmale aufweisende Stockalperburg steht in Gondo, und ebenfalls eine Stockalpergründung war der alte spitztürmige Spittel auf der Paßhöhe, noch immer im Besitze der direkten Nachkommenschaft.

Aber der Simplon hat noch sinnfälligere historische Merkmale als die genannten. Er hat die Schutzhäuser I bis IX, von denen mehrere der Gegenwart dienen; er hat Meilensteine mit dem gallischen Hahn und der französischen Meilenbezeichnung; sein edler Schmuck, das mächtige Hospiz, war ehemals als napoleonische Kaserne gedacht und baulich als solche begonnen; und das Hospiz (aber auch die Galerie) zeigt eine schwülstige Inschrift in lateinischer Sprache, die „Napoleon, ersten Kaiser der Franzosen, allzeit Mehrer, Wiederhersteller der Republik Wallis, allzeit Besten, allzeit unüberwindlich in Ägypten und Italien" verherrlicht. Da kommt dem Wanderer denn in den Sinn, sofern es ihm nicht bereits „allzeit gegenwärtig" war, daß die moderne Simplonstraße das Werk Napoleons ist — ein Gigantenwerk für die damalige Zeit, ausgedacht und ausgeführt, um Artillerie zwischen Frankreich und Italien hin- und herschieben zu können. Eine internationale Militärchaussee über den Penninischen Alpenkamm: das mußte eine breite, mit einem auf Dauer berechneten Untergrund versehene, weitkurvige und gleichmäßig steigende Straße sein, eine Monstrestraße, wie seither wirklich denn auch keine andere auch nur annähernd so fürstlich ausgestattet wurde. Aber sie kostete Menschenleben und Geld und schmerzliche politische Opfer. An Geld soll sie nach den Angaben Napoleons, freilich auf die ganze Simplonroute Genf-Arona bezogen, mehr als 15 Millionen Franken gekostet haben, wobei der Hauptanteil auf den Gebirgsabschnitt entfiel. Der Höchststand der Arbeitskräfte war 30,000 Mann, und um sie zusammenzubringen, hatte man das Wallis, das Ossolatal, die Langenseegegend mobilisiert und „die Zuchthäuser" geöffnet. An der Galerie

von Gondo arbeiteten 1200 sklavisch zu der lebensgefährlichen Verrichtung angetriebene Männer, und es war unter den Leuten ein Sprachenwirrwarr wie beim Turm von Babel. Todesopfer gab es in der Galerie allein mehr als hundert Jahre später bei der Bohrung der längsten Tunnels der Welt. Und endlich, als die Straße fertig war und die Kanonen hätten passieren können, mußte das Wallis seine Freiheit aufgeben und ein französisches Departement werden. Zum Dank dafür hatten die Walliser erst noch die Inschrift dem „Wiederhersteller der Republik Wallis" zu stiften.

Indes bewahrheitete sich das Sprichwort, daß die Weltgeschichte einen langen Schritt habe, diesmal nicht ganz. Sie hatte sogar einen erstaunlich schnellen Schritt. Napoleons Stern verblich; das einzige den Simplon passierende Heer war ein österreichisches, das gegen Napoleon zog; und als der europäische politische Status wiederhergestellt war, kehrte auch das Wallis zur Schweiz zurück. Als Schmerzentrost besaß es nun aber die Simplonstraße, die einzige Chaussee über die Alpen, und da sie Napoleon würdig war und würdig blieb, galt sie von Stund an als das Nonplusultra und unerreichte Vorbild für die andern erst später allmählich entstehenden Alpenstraßen. Die Menschen hielten die Tatsache, daß man mit Kutschen und Wagen über die Alpen fahren könne, für schier unfaßbar. Doch mit der Vollendung der Simplonstraße war die entscheidende Wendung in der Verkehrsentwicklung eben doch geschehen. Sie brachte dem Simplon die erste transalpin verkehrende Postkutsche und dann, als die Zeit gekommen war, auch die erste einen Alpenpaß bezwingende Alpenpost. W. M.

Der alte Stockalper-„Spittel"

auf der Südseite des Simplonpasses, im Talgrund unterhalb der Paßhöhe. Das ehrwürdige, seinem ursprünglichen Zwecke seit anderthalb Jahrhunderten entfremdete Hospiz stammt aus der Mitte des 17. Jahrhunderts. Es war eine Privatgründung des Briger Bürgers Kaspar v. Stockalper, dessen große Handels- und Transportunternehmungen den Simplon in den Rang des bedeutendsten Transitweges der Alpen erhoben. Der Spittel hatte einen beständigen Spittler (Wirt) und diente als Unterkunftsstätte, Warenlust und in bewegten Zeiten auch der Sicherung des Weges.

Behördlich bewilligt am 7. 3. 1941 gemäß BRB vom 3. 10. 1939.

Nachher.

Emil saß mit seiner Frau am Frühstückstisch, trüben, schuldbewußten Sinnes, denn er war spät nachts erst heimgekommen. Heute aber ist der Geburtstag seiner Ehegefährtin, und deshalb versucht er es mit Süßholz: „Kannst du mir verzeihen, daß ich gestern mit einem blauen Auge nach Hause gekommen bin?" — „Aber selbstverständlich", flötet die Gattin, die gute, zurück. „Als du nach Hause kamst, hattest du es ja noch nicht."