

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 5

Artikel: Le col du Simplon en été et en hiver

Autor: H.G.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775104>

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: 16.01.2026

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

LE COL DU SIMPLON

EN ÉTÉ ET EN HIVER

Le col du Simplon qui conduit de Brigue à Domodossola est une des plus belles traversées des Alpes suisses. C'est une porte importante entre la Suisse de l'Ouest et l'Italie du Nord, et l'on comprend qu'il soit nécessaire de sans cesse perfectionner ce passage pour le rendre propre au trafic pendant la plus grande partie de l'année. Il s'agit, à vrai dire, d'une route qui fut projetée et construite il y a bientôt 150 ans par un constructeur qui n'était autre que Napoléon 1^{er} qui voulait la rendre praticable «pour faire passer le canon». Alors, déjà, on n'admit que des dénivellations de 3,5 à 11 % et l'on fixa la largeur de la route de 7,2 à 8,4 m. On n'épargna pas l'argent, on construisit en divers endroits des abris et au haut du



Ci-dessus: Les pentes des montagnes sont encore toutes enneigées lorsque, au printemps, la route est à nouveau ouverte au trafic. Vue sur les Alpes bernoises.

Oben: Tiefer Schnee legt sich noch über die Berghänge, wenn die Straße im Frühling für den Verkehr freigemacht wird. Blick gegen die Berner Alpen.
Photos: Giegel

A droite: Durant l'hiver et parfois même quelque temps encore après la réouverture de la route, on rencontre au Simplon d'anciennes diligences ou de romantiques traîneaux.

Rechts: Winters über und manchmal noch kurze Zeit nach Freilegung der Straße begegnet man am Simplon alter Postkutschen- und Schlittenromantik. Vom 1. Mai übernimmt das Postauto den Dienst.



col l'imposant et confortable Hospice du Simplon. La route revint à huit millions de francs, près du double de ce que coûta cent ans plus tard la route du Klausen qui offre avec elle des analogies techniques. Sans doute, pour des raisons militaires, le travail fut forcé; temporairement il y eut jusqu'à 30 000 ouvriers à l'ouvrage. A la différence d'aujourd'hui, le «Simplon» ne commençait pas à Brigue, mais à Glis. Napoléon ne fut naturellement pas le premier à avoir remarqué la facilité d'accès de ce col haut de 2005 m seulement. Il existait depuis l'antiquité un chemin de mulets dont l'histoire se perd dans la nuit des temps. Ce chemin fut utilisé au moyen âge et le Simplon connu au XVII^e siècle une période de prospérité parce que de l'or, du plomb et du cuivre furent trouvés dans deux vallées voisines. Sans relâche, les colonnes de mulets transportèrent du nord au sud les précieuses marchandises,

ce qui enrichit grandement le pays, mais surtout le chef de cette grande organisation commerciale, Kaspar-Jodok Stockalper auquel on doit la construction du Château Stockalper, d'une grande valeur architecturale, à Brigue, à destination de caravansérail. Lorsque par la suite, l'ingénieur Céard, nommé par Napoléon, construisit la route carrossable du Simplon, sans se tenir au tracé de l'ancien chemin de mulets, il s'agissait pour l'époque d'un chef-d'œuvre technique, qui suscite encore l'admiration. Il n'y a encore, aujourd'hui, aucune nécessité de changer le tracé ni d'élargir la route. Cependant, les conditions du trafic se sont tellement transformées depuis l'avènement de l'automobile au cours des trente dernières années, que de nouvelles tâches s'imposent, entre autres l'enlèvement de la poussière de la route sur toute sa longueur pour rendre plus agréable le

passage du col aux voitures. L'ouverture, plus tôt dans la saison, de la route nécessite la construction de nouvelles galeries contre les avalanches sur une longueur d'environ 600 m. Et comme les autocars représentent un poids considérable, il faut construire de nouveaux murs de soutènement et un nouveau viaduc. Ce ne sont que des travaux immédiats qui représentent déjà une dépense d'environ 10 millions de francs. Le trafic automobile d'aujourd'hui exige aussi l'enlèvement de la neige, et cela de bonne heure. Le temps est passé où l'on pouvait laisser au soleil et aux vents chauds du printemps le soin de fondre la neige, car ce trafic est devenu d'une importance vitale pour la vallée du Rhône et pour le val Formazza. Les conditions changent d'une année à l'autre, aussi la date de l'ouverture du col varie-t-elle. Il faut toujours quelques semaines avant que la route soit rendue libre, grâce à de puis-

A gauche: Galeries à arcades du Palais Stockalper, ancien témoin et Hôtel de Ville actuel de la ville de Brigue.

Links: Arkadengalerien am Stockalper-Palast, dem stolzen Wahrzeichen und heutigen Stadthaus von Brig am Nordfuß des Simplon.

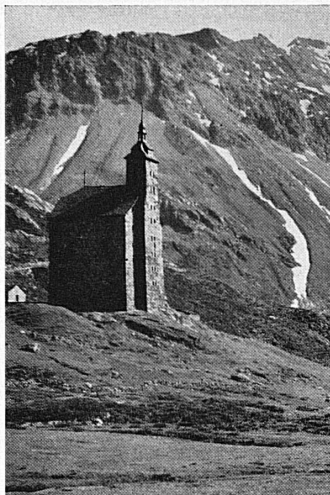
sants chasse-neige et à des équipes aguerries contre les intempéries.

On attaque la montagne en même temps des deux côtés et l'on travaille souvent sans interruption 20 heures de suite. Dans l'hiver exceptionnel 1950/51, les travaux durèrent tout un mois, car il n'était pas tombé moins de 15,66 m de neige sur le col. Quand la tranchée fut creusée, les murs de neige des deux côtés atteignent souvent une hauteur de 2 à 4 mètres. Les frais s'élevèrent à environ 40000

francs. L'Association «Pro Simplone» concourt à l'ouverture du col, et les automobilistes aussi, dans une certaine mesure, en achetant un insigne spécial qui leur est offert.

On ne pense guère à ces choses lorsqu'on passe le col aujourd'hui dans les confortables automobiles postales ou dans sa propre voiture. Le paysage accapare et fascine le voyageur. Le côté nord et le côté sud sont très différents l'un de l'autre, mais tous deux restent magnifiques.

Suite page 21



A gauche: Ledit «Vieil hospice» du Simplon, ancienne propriété des Stockalper.
Photo: Schneiter

Links: Der sog. «alte Spittel» auf dem Simplonpaß, das einstige Hospiz der Stockalper.

Ci-dessous: C'est avec peine que le chasse-neige se fraie un passage sur la route qui disparaît encore sous des amas de neige.

Unten: Die Schneeschleuder frißt sich durch die noch hoch auf der Straße liegende weiße Masse. ↓



Ci-dessus: Devant l'Hospice du Simplon, non loin du sommet du col.

Oben: Vor dem Simplon-Hospiz, nahe der Paßhöhe. Photos: Giegel

Ci-dessus: Sur la pittoresque rampe nord de la route du Simplon.

Oben: Auf der pittoresken Nordrampe der Simplonroute.

Verhandlungstisch setzen, nicht mehr ein Eidgenosse «minderen Rechts» wie bisher; stärker auch marschierte er nun in den kleinen und größeren Kriegszügen der Eidgenossen mit. 1450, nach dem Alten Zürichkrieg, wurde der Bund, nun mit Befreiung von gewissen, längst überholten Pflichten, erneuert; 1473 endlich, aber in aller Stille und von den Kanzleien auf 1352 zurückdatiert und der Öffentlichkeit verschwiegen, werden die Glarner als vollberechtigte Eidgenossen in den wachsenden Bund aufgenommen. Von nun an teilen sie Freud und Leid mit allen, bringen ihre Blutopfer in den Burgunderzügen, bluten auf den Schlachtfeldern Oberitaliens, im Schwabenkrieg, regieren aber auch in den grauen Burgen der Untertanenländer und als große Herren im Schloß zu Werdenberg. Bis die Französische Revolution den Sturm entfacht, der Napoleon ins Land ruft und der die alte, morsch gewordene Eidgenossenschaft über den Haufen wirft. Ein neues Zeitalter bricht an. Die Landsgemeinde hat nicht mehr über Kriege zu entscheiden; von nun an stehen soziale Fragen und Gesetze im Vordergrund ihres Wirkens. Aus dem

Bauernland des Bundes von 1352 wird langsam das «industriellste Alpental Europas». So steht es heute mit dem Fridolinsbanner in der Reihe seiner eidgenössischen Brüder, und so feiert es in den Junitagen des Jahres 1952 nach all den Wechseln der Jahrhunderte den Tag, an dem es zum erstenmal eidgenössisch zu denken und zu arbeiten begann.

Am 4. Juni, einem Mittwoch, lodern zu ernstesten Worten feurige Brände aus allen Dörfern dem Nachthimmel zu. Am Freitag, den 6. Juni, sammeln sich alle Schulkinder des Kantons, ihrer gegen 5000, zu einem farbigen Festzug durch die Stadt Glarus. Der Samstag, der 7. Juni, gilt als der offizielle Feiertag, an dem ein Staatsakt in der Kirche die Behörden des Kantons samt allen hohen Gästen vereint, um Reden und um eine große Kantate von Paul Müller als wertvolle künstlerische Gabe entgegenzunehmen. Der Nachmittag bringt einen Festzug, wie das Ländchen noch keinen gesehen hat, der Abend in der Festhütte ein Festspiel von Walter Hauser, mit Musik von Ivar Müller, an das sich ein Volksfest und eine Nacht dankbarer Freude anschliesst. In den

Wiederholungen am Sonntag klingt die Feier aus. – Aber auch in anderer Weise gedenkt das Volk des Tages. Die Industrie hat für den Neubau des veralteten Sanatoriums Braunwald 335 000 Fr. gestiftet, die Kantonalbank 250 000 Fr., eine öffentliche Sammlung ca. 200 000 Fr., der Kanton eine Million Fr. Den Armen und Gebrechlichen wird die Landsgemeinde 50 000 Fr. als Festgabe übermachen. Eine zweibändige Landesgeschichte von Staatsarchivar Dr. Winteler soll in möglichst vielen Glarnerhäusern ihren Platz finden. Eine Ausstellung glarnerischer Kunst historischer Art ladet im «Museum des Landes Glarus» in Näfels zu besinnlicher Stunde ein; ein hochragendes Kunstmuseum birgt seit der Eröffnung vom 30. März eine reiche Schau älteren und modernen Kunstschaffens. Ein mächtiger Schweizersoldat, ein Werk des Bildhauers Oertli, erinnert unter den Schattenbäumen des Volksgartens daran, daß die Glarner zu allen Zeiten in Krieg und Frieden ihren Mann stellten.

Ein ganzes Land aber ruft Euch zu: «Seid uns an unserem Ehrentag willkommen!»

Kaspar Freuler

LE COL DU SIMPLON EN ÉTÉ ET EN HIVER

Suite de page 17

La montée de Brigue offre surtout de belles perspectives sur les glaciers du Bietschhorn, du Nesthorn et de l'Aletsch. On traverse de sombres forêts de sapins, de claires forêts de mélèzes. Les images se renouvellent sans cesse. On grimpe le long de la pente, bien au-dessus du Gandertal et du Taverntal, on traverse de sombres galeries, entre autres la plus célèbre de toutes, la «Kaltwassergalerie», par-dessus laquelle se précipitent les eaux du glacier. On passe par les climats, les zones de végétation les plus différents, on admire les gras pâturages alpestres qui contrastent singulièrement avec les raides parois rocheuses du proche Hubschhorn et les parois de glace du Fletschhorn.

Le col lui-même invite à l'arrêt: de nombreuses promenades faciles font pénétrer dans une pittoresque région. Du côté sud, la route suit d'abord le flanc d'un ravissant et large vallon assez accidenté dans lequel convergent plu-

sieurs petits cours d'eaux qui forment ensemble la bouillante Diveria. Il y a là aussi de fiers témoins du passé; notamment le «vieux hospice» à allure de château, où les anciens muletiers trouvaient déjà un asile dans la tempête, et où Kaspar-Jodok Stockalper aurait parfois passé ses vacances. Si les villages de Ried et Berisal, du côté nord, avaient un typique aspect valaisan, c'est l'Italie qui s'annonce du côté sud à Gstein-Gabi et à Gondo avec sa pittoresque tour. On en trouve déjà des traces au village de Simplon situé plus haut. Il n'y a pas, ici, d'aussi vastes panoramas que de l'autre côté, par contre nous traversons une ravissante et haute vallée qui présente d'innombrables possibilités d'excursions.

Le col du Simplon nous réserve une grosse surprise peu avant la frontière italienne – c'est la romantique et sauvage gorge de Gondo qui n'a pas moins de 6 km de longueur et dans laquelle se précipitent les eaux du glacier de

l'Alpjen et du Monte Leone qui règne sur le côté gauche du Simplon. Cette gorge est particulièrement intéressante à voir au début de l'été lorsque la neige des avalanches tapisse la vallée et que le torrent écumant doit se frayer un passage sous la masse de neige accumulée. Peu après Gondo, nous traversons la frontière italienne où s'ouvre une vallée qui présente une surprenante ressemblance avec la contrée de Faido et Biasca. Partout pointent les campaniles et les forêts de châtaigniers recouvrent en partie le sol rocheux et noirâtre.

A Iselle, c'est la fin du tunnel du Simplon long de près de 20 km. De là, la voie ferrée et la route, en s'entrecroisant souvent, se dirigent vers Domodossola. A pied, la traversée du col demande onze heures; les autos la font en deux heures.

Mais il faudrait disposer au moins de deux jours pour épuiser toutes les beautés qu'offre le Simplon.

H. G.

DIE WANDERUNG DES MONATS

Steinmaur bei Dielsdorf – Egg – Fisibach – Kaiserstuhl – Rheinsfelden – (Paradiesgärtli) – Glattfelden.

Unser Wandervorschlag führt durch eine der intimsten Gegenden des Zürcher Unterlandes, verbindet unverfälschte Landschaften mit einem reizvollen Kleinstädtlein und endet schließlich in einem Dorf und Gelände, das durch Gottfried Kellers «Grünen Heinrich» sogar in die Weltliteratur eingegangen ist.

Von Oberglatt, an der Schnellzuglinie Zürich-Schaffhausen, wo wir umsteigen müssen, befördert uns das letzte Dampfzölein des Kantons Zürich bis an die Schwelle des Wehntals. Bei dem abseitigen Stättionchen Steinmaur steigen wir aus, kommen durch die Unterführung zur weithin auffälligen Mühle und wenden uns links dem gemächlich steigenden Feldsträßchen zu, welches zur «Egg» emporzieht. Im Gegensatz zum Lägergrat, den wir nunmehr im Rücken haben, ist die «Egg» ein

