

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	26 (1953)
<b>Heft:</b>	7
<b>Artikel:</b>	Der Simplon
<b>Autor:</b>	Kämpfen, Moritz
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-778431">https://doi.org/10.5169/seals-778431</a>

### **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 Grand-Saint-Bernard jouit, dans le monde entier, d'une renommée extraordinaire. Chaque année, et principalement durant la saison estivale, accourt de toutes parts, la foule immense des touristes attirés par la grandeur sauvage de ces lieux historiques, par le prestige qui auréole toujours le célèbre Hospice du Grand-Saint-Bernard, fondé par Bernard de Menthon en l'an 1049. C'est un de ces lieux où souffle l'esprit, et qui, selon l'expression saisissante du grand écrivain français Maurice Barrès, «tirent l'âme de sa léthargie, des lieux enveloppés, baignés de mystère, élus de toute éternité, pour être le siège de l'émotion religieuse».

De tout temps, le col du Grand-Saint-Bernard a été un lieu de passage classique reliant la ville d'Aoste (Augusta Pratoria) et Martigny (Octodure), grand marché, à une égale distance de 25 milles du «Summus Poeninus».

Avant d'avoir pris le nom de l'illustre fondateur de l'hospice, ce col s'appelait autrefois col Poenin (Fores poeninus), et la montagne Mont-Joux (Mons Jovis = Mont de Jupiter) où s'élevait à côté du temple de Jupiter Poenin une «mansio», sorte de refuge pour les légionnaires romains et les marchands.

Ce n'est pas le moment de nous étendre sur les détails de la fondation de l'Hospice du Grand-Saint-Bernard. Mais on peut, à neuf siècles de distance, admirer l'initiative hardie de saint Bernard créant dans un monde hostile et froid, dans un désert de glace, de pierres et de neige un peu effrayant, un havre de paix et d'amour, un refuge de vie et de chaleur qui, depuis des siècles, n'a pas failli à sa mission de charité. Faut-il associer à l'œuvre des moines du Saint-Bernard, les chiens fameux qui sont entrés dans une sorte de légende universelle notamment avec Barry, en l'honneur duquel un film a été tourné, puisqu'il a sauvé la vie à 41 personnes et fut précisément tué par la quarante et unième en 1814?

On a beaucoup épilogué sur leurs qualités ou leurs défauts. Il n'en reste

Tellstück des Mauritiusschreins, 12. Jahrhundert. Abtei St. Maurice. Photo Boissonnas. A droite: Reliquaire de St-Maurice (fragment), du XII<sup>e</sup> siècle. Abbaye de St-Maurice. A destra: Particolare del reliquario di San Maurizio (XII sec.) nell'abbazia omonima. Right: Part of the 12th century Maurilius Shrine, in the Abbey at St. Maurice.

pas moins que leur disparition créerait un vide énorme que l'on ne saurait concevoir.

A l'hospice, le touriste admirera notamment la chapelle construite en 1680, ses magnifiques stalles sculptées, des fresques et retables du XVII<sup>e</sup> siècle, les reliques de sainte Faustine, martyre, un Christ du X<sup>e</sup> siècle ainsi que le haut sarcophage de marbre consacré au général Desaix, vainqueur de la bataille de Marengo.

L'histoire du col du Grand-Saint-Bernard est liée principalement au passage des armées napoléoniennes, en mai 1800; 40 000 hommes, 5000 chevaux, 50 canons, 8 obusiers défilèrent durant une période de 10 jours, dans des conditions particulièrement difficiles. Bonaparte, qui n'était pas encore Napoléon, s'est arrêté à Bourg-Saint-Pierre où l'ancienne auberge «A la Colonne Milliaire» (sise en face à proximité de l'église paroissiale) a pris, depuis lors, le nom d'«Hôtel du Déjeuner de Napoléon».

C'est dire l'importance historique considérable de ce col où passèrent, dit-on, Hannibal, en 218, avec des éléphants — ce qui est probablement une légende! — des empereurs romains et des personnalités comme saint François de Sales.

Son importance demeure aussi grande au point de vue touristique et économique. L'essor prodigieux de l'automobile est un fait contemporain devant lequel on doit s'incliner. Les chemins de fer ne peuvent pas atteindre le col à l'altitude de 2476 mètres! La route du Grand-Saint-Bernard est la porte de sortie et d'entrée du Valais et de la vallée d'Aoste, de la Suisse et de l'Italie, et elle a, de ce fait, une incidence internationale que l'on ne saurait négliger le moins du monde. Si le projet de tunnel routier du Grand-Saint-Bernard n'est encore que théorique, il reste cependant posé pour l'avenir et il est certain que les pouvoirs responsables de demain devront examiner les moyens modernes de faciliter le transit par le Grand-Saint-Bernard de façon à continuer ainsi une tradition millénaire... VICTOR DUPUIS

## DER SIMPLON

Viel ist über diesen Paß, dessen Vorgeschichte sich im Dunkel der Zeiten verliert, geschrieben worden, und der Kilchherr zu Mörel, ein Kind von Simplon-Dorf, hat seine Geschichte in einem fesselnden Buche erzählt\*. Armeen sind über ihn herüber- und hinübergezogen, Kirchenfürsten und Mächtige dieser Erde sah sein Saumtierweg hoch zu Roß vorüberreiten, einsame Wanderer und Söhne des sonnigen Italiens, die schwerbeladen auf die Suche nach Arbeit in fremde Lande zogen.

Heute ist die Romantik am Simplon dem motorisierten Zeitgeist zum Opfer gefallen. Wohl läßt sich noch abseits der großen Heerstraße beschaulich wandern, und der Fuß versinkt im Rot der Alpenrosen auf der weitausladenden Paßhöhe. Wohl stehen noch die Schutzhäuser am Weg und lassen in ihren niedern rauchgeschwärzten Pinten Gedanken an vergangene Zeiten, das Maultiergeklingel, die derben Flüche der Fuhrleute, den Marschtritt der Soldaten aufkommen. Aber der Saumweg ist nur noch wenig begangen, still und fast traurig stehen die Lärchen an schäumenden Wassern, denn über ihren Wipfeln donnert der Motor.

Und dem ist, trotz der Wehmut um Vergangenes, gut so. Denn der Simplon war immer eine Handelspaß- und eine Touristenstraße. Schon im 13. Jahrhundert schlossen die Leute von Wallis Handelsverträge mit den Mailändern, nachdem die Römer wahrscheinlich bereits im 2. Jahrh. n. Chr. einen Saumweg, der hoch an dem Berg entlangführte, gebaut hatten. Wenigstens wollen es Mommsen und andere Geschichtsschreiber so; Überreste jenes ersten Weges über den Simplon sind noch zu finden. In den Susten diesesseits und jenseits des Passes häuften sich die Waren: Stoffe, Gewebe, Spezereien, Pflugscharen, aber auch Waffen und Kriegsinstrumente. In genau abgewogenen Lasten — die Ballentiler hatten ihres Amtes gewaltet — zogen die Muli in langen Kolonnen über den Berg, und nur kriegerische Ereignisse wie die Kämpfe im Eschental konnten ihren Lauf hemmen. Bereits 1640 wurde ein regulärer Postdienst eingerichtet und ein Brief von Lyon nach Mailand in zehn Tagen befördert.

Im 17. Jahrhundert drückte der große Handels herr Caspar Jodok von Stockalper dem Simplon seinen Stempel auf. Unter seinem Namen stand der Großteil des Handelsverkehrs. Seine Einkäufer waren nicht nur in Italien, sondern in Frankreich und Flandern zu finden und seine Verbindungen von Land zu Land gingen an seinem noch im Bau begriffenen Palazzo am Fuße des Simplons vorbei über den Paß. Südlich der Paßhöhe steht heute noch ein mächtiges Hospiz, das er errichtet und das den

Wanderern, aber auch seinen Fuhrleuten und Schreibern Unterkunft und Labsame bot. Noch an der italienischen Grenze setzte er in Gondo ein Wahrzeichen seiner Macht hin: den Quaderturm, nachgebildet den drei Türmen seines Schlosses zu Brig.

Napoleon hat dann den Paß dem großen Verkehr erschlossen. Er dachte dabei nicht an eine Handelsroute, sondern an eine Militärstraße: pour faire passer le canon. Glücklicherweise kam diese nur wenig zum Einsatz, und in eleganten Kurven und in einer Breite von 7 bis 9 m schwingt sich diese wohl schönste Alpenstraße der Schweiz von 690 m ü. M. hinauf auf 2006 Meter, um dann durch die wilden Schluchten der Diveria die Ebene des Eschentales und die subtropischen Gestade der oberitalienischen Seen zu erreichen. Sie war, nach des Imperators Wille, die Fortsetzung der von Paris nach Versoix führenden Straße, nur auf der kurzen Strecke zwischen Versoix und Bouveret vom Leman unterbrochen. Ihre Bauzeit betrug knapp 5 Jahre. Im September 1800 beschlossen, wurde sie bereits im Herbst 1805 dem Verkehr übergeben trotz der respektablen Länge von 70 km. Ihr Kostenpunkt belief sich auf rund 7,5 Millionen Franken.

Seit dem Jahre 1806 rollt die gelbe Postkutsche über den Paß, im Sommer abgelöst durch den Dreiklang des Automobils. Der Simplontunnel hat wohl dem Verkehr zeitweilig Abbruch getan, seine Entwicklung aufzuhalten konnte er nicht. Auf der großen Achse Paris-Mailand, Nord- und Mittelfrankreich und Lombardei mehrten sich jedes Jahr die Zahl der Motorfahrzeuge, reihen sich an schönen Tagen die großen Gesellschaftswagen, ist der «Berg», wie die Briger sagen, von einem Leben erfüllt, das auch den der beschaulichen Vergangenheit Verhafteten mitreißt muß. Früh schon im März-April arbeiten sich die schweren Schneeschleudern durch meterhohe Wände, und noch im November fährt der Automobilist über den Paß nach Süden. Der Simplon, gegen Nordwinde durch die Kette der Berner Alpen geschützt, ist der am längsten offene Schweizer Paß, soweit sie nicht mit mechanischen Mitteln ganzjährig geöffnet bleiben.

Bulldozers und schwere Walzen geben ihm nun ein neues und schöneres Profil. Bald werden die letzten Staubwolken sich am schon südlich blauen Himmel verziehen. Doch der Simplon wird erst zu seiner vollen Bedeutung auswachsen, wenn zur bestehenden Ost-West-Verbindung die Fortsetzung nach Norden, der Übergang über die Gemmi, kommt.

MORITZ KÄMPFEN

\* Pfarrer Peter Arnold, Mörel (Wallis): Der Simplon, im Selbstverlag.

Das 1641-47 erbaute Schloß Stockalper, das größte schweizerische Privathaus seiner Zeit, ist jetzt noch das Wahrzeichen Briga. Photo F. Raufer, Bern.

A droite: Le Château de Stockalper, élevé en 1641-47; il était à cette époque la plus grande demeure privée de Suisse. La ville de Brigue s'enorgueillit aujourd'hui encore de cet édifice.

A destra: Il Castello Stockalper, costruito negli anni 1641-47, fu la residenza privata svizzera più imponente dell'epoca e costituisce oggi ancora il tipico suggerito di Briga.

Right: Stockalper Castle, built in 1641-47, once Switzerland's largest private house, is still Briga's most distinctive landmark.

