

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 30 (1957)

**Heft:** 5

**Artikel:** Aus der Geschichte der Simplonstrasse = Quelques lignes de l'histoire de la route du Simplon = Historic reminiscences of the Simplon Road

**Autor:** Menzi, Walter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-779699>

### **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:** 04.04.2026

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

AUS DER GESCHICHTE  
DER SIMPLONSTRASSE

*Die nebenstehende Textprobe ist dem vorzüglich orientierenden Bändchen «Die Simplonstrasse» entnommen, das in der Reihe der Alpenstraßenführer der PTT erschienen ist. Es ist im Buchhandel, an größeren Postschaltern und an denjenigen der beschriebenen Route erhältlich.*

Als erste Chaussee über die Alpen (abgesehen vom Brenner, der infolge seiner geringen Höhe nicht als eigentliche Alpenstraße gewertet werden kann) wurde der Simplon am 25. September 1805 für Pferde, am 5. Oktober «für die Artillerie» eröffnet, und im gleichen Jahre vereinbarte die waadtländische Regierung mit der Italienischen Republik einen wöchentlich zweimaligen Postdienst von Lausanne nach Italien und umgekehrt. Dabei wurde ein kleiner offener Wagen verwendet, der Briefpost beförderte, aber auch zwei Reisende mitnahm. 1808 funktionierte ein Postdienst der Walliser «Compagnie des Postes et diligences», wobei auch Extraposten geführt wurden, d. h. Reisekutschen mit großer Bespannung. Ähnlich lösten sich noch mehrere Organisationen ab, bis ab 1849 die eidgenössische Post auf dem Simplon ihren Einzug hielt. Was die Welt im ersten Jahrzehnt der Simplonstrasse, ehe als zweiter Paß der San Bernardino fahrbar gemacht wurde, immer neu in Erstaunen und Bewunderung versetzte, war die reine Tatsache an sich, das Unbegreifliche, daß «das Rad über die Alpen rollte». Die zeitgenössischen Schriftsteller schrieben und jedermann in Europa sprach davon. So hatten denn Tausende den Wunsch, nachdem durch den Wiener Kongreß der alte Erdteil wieder einigermaßen geordnet und zusammengeleimt war, das Unfaßbare einer Simplonfahrt selbst zu erleben. Es erschienen die Kaleschen und Kutschen aller Länder, die livrierten Kutscher, und in den Karossen die Reichen und Vornehmen, die zwischen Frankreich, Deutschland, England und Italien kursierten. Das Hochzeitsreisen nach Italien nahm als eine alle Begüterten erfassende Modeströmung überhand. Aller Reiseverkehr nach Italien konzentrierte sich auf den Simplon, der, wie in unserer Zeit der Susten, für den Krieg erbaut, doch für den Frieden bestimmt war. Nicht minder wurde der Simplon als bequeme Straße von Zehn-, ja eher Hunderttausenden italienischer Arbeiter und Auswanderer zur Pforte in die Welt und für die Heimkehr benützt, bis die Simplonbahn und der Simplontunnel dieser etwa hundert Jahre dauernden glanzvollen Herrlichkeit auch wieder den Todesstoß versetzte. Die moderne Alpenpost erst hat die Straße über den Berg neu und diesmal hoffentlich für immer zu Ehren gebracht.

QUELQUES LIGNES  
DE L'HISTOIRE  
DE LA ROUTE DU SIMPLON

*Le texte ci-contre est emprunté au guide édité par les Postes alpestres suisses et consacré à «La Route du Simplon». — Cette brochure est en vente dans les librairies, aux guichets des principaux offices postaux du pays, ainsi que dans les bureaux des PTT situés le long de cette route.*

HISTORIC REMINISCENCES  
OF THE SIMPLON ROAD

*The quotations published on this page are excerpts from the booklet "The Simplon Pass-Road", an excellent little guide in the vademecum series on Swiss Alpine Postal Motor Coach routes issued by the PTT. It can be obtained at book shops and major post-offices.*

petite armée de Béthencourt réussit ce tour de force, procurant de ce fait les données nécessaires à l'établissement des plans d'une route «pour faire passer le canon». La route du Simplon, que Napoléon lui-même n'a jamais foulée, fut ouverte le 25 septembre 1805 à la cavalerie, et le 5 octobre à l'artillerie; la même année y roulait la première voiture de poste. Plus tard, plusieurs sociétés postales l'exploitèrent, jusqu'en 1849, où elle passa sous l'administration des postes fédérales. Ce qui plongeait le monde dans un étonnement sans cesse renaissant, c'était le fait inconcevable que «la roue pouvait rouler sur les Alpes». Ainsi, le vœu de milliers d'Européens, après que le Congrès de Vienne eut rétabli l'ordre en Europe, fut de faire le voyage du Simplon. La route était parcourue par des voitures de tous les pays; les voyages de noces en Italie étaient la grande mode. Tout le tourisme international paraissait vouloir se concentrer sur le Simplon. La route offrait à des centaines de milliers d'Italiens la possibilité de gagner l'étranger. Mais, quelque cent ans plus tard, le percement du tunnel du Simplon parut devoir lui donner le coup de grâce...

Ce sont les postes alpestres qui, de nos jours, ont remis en honneur cette route magnifique, construite pour la guerre et qui, on l'espère, sera dorénavant et pour toujours une voie pacifique de communication.

When Napoleon undertook his brilliant campaign in Italy, he conceived the idea of constructing a military road between France and Italy across the Simplon pass. On the occasion of his march over the Great St. Bernard (May 1800), which won for him the victory over the Austrians at Marengo, he ordered General Béthencourt to cross the Simplon with 1000 men of the train and 8 cannons. This achievement was a heroic exploit no less prodigious than Suworow's passage of the Alps; for the Simplon had become almost impassable. But the little army conquered the pass and provided the basis for the subsequent plans of constructing a road "for the passage of heavy artillery"...

The Simplon pass-road, on which Napoleon himself never even set foot, was opened in 1805, on the 25<sup>th</sup> September for cavalry, and on the 5<sup>th</sup> October for artillery; the same year also saw the advent of the first mail-coach. Later, several postal organizations followed fast on each other's heels until, in 1849, the Federal Post was inaugurated. What continued to amaze the world was the fact that, incredible as it then seemed, "wheels rolled over the Alps" by this route. Since the Congress of Vienna had to some extent patched up the European continent, thousands of people all over Europe cherished the wish to experience a journey across the Simplon. Coaches from all countries appeared. Honeymoon trips to Italy became the rage. The entire international tourist traffic seemed to be concentrated on the Simplon. It opened the way to other countries for hundreds of thousands of Italians who wished to emigrate. But about a hundred years later this marvellous route was, to all appearances, to be dealt its death blow, this time by a yet more up-to-date means of communication, which had been tunnelled through the mountain. The renown of this magnificent pass-road, once constructed in the interests of war, has in our own day again been revived, this time by the present Alpine postal motor-coach service, and, it is to be hoped, for ever, and henceforth for peaceful purposes only.