

*Strecke VS 1* *Brig/Glis - Gondo (- Domodossola); Simplonpass*  
*Landeskarte* *1289, 1309*

**GESCHICHTE** *Stand Juli 1993 / RF, Ae*

Die Geschichte des Simplonpasses zwischen Brig und Gondo (sowie Domodossola auf italienischer Seite) stellt eines der faszinierendsten Kapitel der Walliser Geschichte dar. Der Übergang ist quellenmässig erst seit dem Hohen Mittelalter fassbar, doch war er schon in vorgeschichtlicher Zeit begangen.

Im Sommer 2003 entdeckten Archäologen (u.a. Philipp Curdy und Urs Leuzinger) auf den Felskuppen und an den Ufern der kleinen Seen auf dem Simplonpass Bergkristallsplinter (Mikrolithe für Pfeile), die auf Anwesenheit von Jägern und Hirten schliessen lassen. Das Bruckstück eines Armreifes ist zeitgleich zu den Funden im Dorf Gamsen; der Armreif ist um 700 v. Chr. (ältere Eisenzeit) entstanden. (Walliser Bote, 17. 11. 2003, Nachtrag K. Aerni).

Brig weist in seinem Stadtgebiet stein- und bronzezeitliche Funde auf. 1215 wird Brig erstmals urkundlich erwähnt (Briga) und um 1300 ist der befestigte Ort bischöfliche Zollstätte. Die Rechte des Bischofs über die Suste gingen schon in spätmittelalterlicher Zeit an den Walliser Landrat über. Trotz einer ersten Blüte des Simplonverkehrs im 13. und 14. Jahrhundert blieb der Ort vorerst ohne grosse Bedeutung, obwohl er immer über eine gewisse Selbstständigkeit verfügt hatte. Erst 1518 trat Brig an die Stelle von Naters, das vorher als Mittelpunkt der Grosspfarre (eine der ältesten Kirchen im Oberwallis) in der Walliser Geschichte eine bedeutende Rolle eingenommen hatte, und wurde Hauptort des Zendens.

1642 wurde die Grosspfarre Naters aufgeteilt. Glis bildete zusammen mit Brig, Ried, Termen, Ganter, Grund, Gamsen und Brigerbad die Pfarre Glis. Erst 1957 trennte sich Brig kirchlich von Glis und errichtete 1968 eine erste eigene Kirche am Eingang zur oberen Burgschaft.

Im Verlaufe des 17. Jahrhunderts, als der grosse Stockalper, Kaspar Jodok (1609–91), einen internationalen Transithandel grossen Stils über den Simplon organisierte, gewann Brig an Bedeutung und Ansehen, damals «Briga dives» (das reiche Brig) genannt. In dieser Zeit eröffneten die Jesuiten eine Mittelschule für Knaben und erbauten in den Jahren 1675–87 die Kollegiumskirche Spiritus Sanctus (1787 nach Brand in klassizistischem Stil renoviert).

Das historische Zentrum weist eine Reihe von stattlichen Bürgerhäusern, vor allem aus dem 17. und 18. Jahrhundert, auf. Es wird durch das Stockalperschloss gekrönt; dieses wurde in den Jahren 1658–78 von Kaspar Jodok von Stockalper durch Prismeller Baumeister nach Vorbildern der italienischen Renaissancepaläste als prunkvolle Demonstration der Macht seines Familienimperiums erbaut. 1948 wurde dieser Palast in baulich schlechtem Zustand von der Stadtgemeinde Brig übernommen und 1954–61 mit Hilfe einer schweizerischen Stiftung restauriert.

Im Eisenbahnzeitalter wurde Brig zum Knotenpunkt im transalpinen und internationalen Schienenverkehr: 1878 erreichte die Eisenbahn vom Genfersee durch das Rhonetal den Passfussort am Simplon. 1906 wurde der damals längste Eisenbahntunnel der Welt unter dem Simplon eingeweiht: Brig wurde damit zur Station zwischen London, Paris, Genf, Mailand, Venedig und Konstantinopel. 1913 schuf die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn mit einer neuen Alpenbahn den Anschluss Berns an diese internationale Linie. Seit 1926 schliesslich verbindet, nach einer mühevollen Entstehungsgeschichte, eine Schmalspurbahn diese internationalen Linien über die Zentralalpenpässe Furka und Oberalp ostwärts mit der Gotthardroute und dem Bündnerland (CARLEN 1984: Die Furka: 68; HBLS I: 355; NOTHING 1977: 235).

Gondo ist trotz seiner Funktion als Zollstation an einem bedeutenden internationalen Transitweg bis heute ein kleiner, bescheidener Grenzort geblieben. Im 12. Jahrhundert begann eine Einwanderungswelle deutschsprachiger Siedler aus dem Wallis in das wilde Tal von Zwischbergen. Die Landesgrenze war im Mittelalter heftig umstritten und verlief damals durch das Laggintal. 1291 kaufte der Fürstbischof von Sitten Herrschaftsrechte in Gondo und im Zwischbergental. Die Zugehörigkeit zum Wallis konnte aber nach einer unstabilen Phase erst im Rahmen der Eschentaler Kriege 1484–1495 erreicht werden.

Bereits im 16. Jahrhundert bildete Gondo mit Zwischbergen eine eigene Pfarrei, die jedoch lange Zeit zum Bistum Novara gehörte. Die heutige Pfarrkirche St. Markus ist 1495 als Folge der andauernden Grenzstreitigkeiten zwischen den Wallisern und den Bewohnern des Eschentals in Gondo neu erbaut worden. Die Ruinen der alten Kirche stehen heute noch bei Paglino auf italienischem Gebiet nahe der Schweizer Grenze. Ein neues Kirchenschiff entstand 1567/68 an Stelle des alten Pfarrhauses. Das markante Sustgebäude mit Treppengiebel und achtstöckigem Turm als heutiges Wahrzeichen Gondos entstand – vermutlich an der Stelle eines älteren Sustgebäudes – in den Jahren 1666–1680 im Auftrag von Kaspar Jodok von Stockalper.

Zeitweise erlangte der Grenzort Berühmtheit als «Goldgräber-Städtchen». Bereits im Mittelalter hatte man in den Quarzgängen des Antigorio-Gneises Gold gefunden und ausgebeutet. Im 17. Jahrhundert betrieb auch der berühmte Stockalper dort eine seiner zahlreichen Minen. Doch die Goldader war zu wenig ergiebig, so dass die Ausbeutung schliesslich 1820 aufgegeben wurde. Einen letzten «Goldrausch», von dem die heute noch erhaltenen Ruinen zeugen, erlebte Gondo von März 1894 bis August 1896. In diesen zweieinhalb Jahren verarbeitete eine französische Gesellschaft 5791 Tonnen Erz und gewann dabei 33 Kilogramm Gold. Daraus wurden unter anderem in der Eidgenössischen Münzstätte 72 Goldmünzen zu Fr. 20.- geprägt. Nach dem Konkurs dieses Unternehmens wurde es endgültig ruhig um das «Gold von Gondo». Seither lebt das Dorf neben der Landwirtschaft vor allem vom durchfliessenden Verkehr und der Auswertung der zahlreichen Wasservorkommen (HBLS III: 600; ARNOLD PETER 1947; NOTHING 1977).

#### Ur- und Frühgeschichte

Funde aus dem Neolithikum (5000–2300 v. Chr.) deuten auf eine Kolonisierung des Rhonetals über die Alpenpässe hin, wobei auch der Simplon als möglicher begangener Übergang Erwähnung

findet. GALLEY spricht in dieser Zeit sogar von einem «Fernhandelsnetz für Prestigegüter» (WALLIS VOR DER GESCHICHTE 1986: 75, 90). Die Analyse der bekannten Funde aus der Rhonekultur der Frühen Bronzezeit (2300–1600 v. Chr.) deuten auf eine Benutzung der Oberwalliser Alpenübergänge hin, zu denen nach BOCKSBERGER auch der Simplon gehören könnte (BOCKSBERGER 1964: 45; GRAESER 1967: 21, 30). Die Eisenzeit war durch einen weiträumigen Handel über die Alpen geprägt, der sich auch über Oberwalliser Pässe abwickelte (WALLIS VOR DER GESCHICHTE 1986: 112). Aus der älteren Eisenzeit, der sogenannten Hallstattzeit (ca. 800–450 v. Chr.), kann durch die neuesten Grabungen im Bereich der zukünftigen Autobahn bei Gamsen (2 km westlich von Brig) die bisher östlichste im Wallis bekannte Siedlung nachgewiesen werden. Die vorgefundenen importierten Gegenstände zeugen von weiträumigen Beziehungen nach Westen und Süden (WALLISER BOTE 1. 10. 1991 und 25. 4. 1992). Die zahlreichen Gräberfunde aus der La-Tène-Zeit (ab 450 v. Chr.) im Oberwallis (Leuk, Leukerbad, Salgesch, Raron, im Lötschental, im Mattertal, Brig, Naters, Grengiols, Ernen, Binn, Reckingen) deuten auf eine Besiedlung bis ins Goms und auf eine Begehung von Alpenübergängen hin; hier sind die Funde wieder ausgeprägt im Bereich des Albruns zu finden. Die durch römische Schriftsteller bekannten Züge keltischer Stämme nach Italien zeigen, dass die Alpen für die Tal-Bewohner damals kein Hindernis mehr darstellten. Es fehlen aber (vorläufig) noch direkte Beweise für die Benutzung des Simplonpasses in jener Zeit (UR- UND FRÜHGESCHICHTLICHE ARCHÄOLOGIE DER SCHWEIZ IV/1974: 193; STAEHELIN 1948: 85f.; GRAESER 1967: 37; DAS WALLIS VOR DER GESCHICHTE 1986: 304ff.).

Als Beweis einer Meidung des Simplons in vorrömischer Zeit kann diese Fundlücke aber nicht dienen, zumal die neuesten Grabungen in Gamsen eine Siedlungskontinuität für die letzten 3000 Jahre nachweisen. Zudem bezeichnen HEIERLI (1901: 326f) und STAEHELIN (1948: 36, 86) die Ueberer, die keltischen Ureinwohner des Oberwallis, als Zweig der Lepontier, der Bewohner des Tessins nördlich des Monte Ceneri und des Tales von Domodossola; dies würde Verbindungen über die südlichen Walliser Alpen nahe legen. Keltische und römische Münzfunde im Oberwallis sowie das Auftreten typischer «Walliser Armringe» im Gebiet von Como deuten ausserdem auf einen regen Handel zwischen dem Oberwallis und der Lombardei in vorrömischer Zeit hin (SAUTER 1950: 78, 121, 154; GRAESER 1967: 38, 40).

#### Römische Zeit

Zur Zeit der Überwindung der keltischen Stämme durch die Römer steht im Wallis das Interesse am Grossen St. Bernhard eindeutig im Vordergrund. Dieser Übergang wird als einziger Walliserpass in der Tabula Peutingeriana, der kartenmässigen Darstellung römischer Strassenverbindungen aus dem 3.–5. Jahrhundert n. Chr., bezeichnet. Er ist bereits um 25 v. Chr. durch die Vernichtung der Salasser in römische Hand gelangt; das übrige Wallis wird erst unter Kaiser Augustus (um 15 v. Chr.) ins römische Reich integriert. Mit den Römern erscheint der Simplon mit Sicherheit in der Liste der begangenen Alpenpässe; dies belegen die zahlreichen Münzfunde auf beiden Seiten, die aber erst mit Kaiser Trajan (98–117 n. Chr.) beginnen und gegen 200 n. Chr. stark zunehmen. (STAEHELIN 1948: 377; SAUTER 1950: 154, SAUTER 1955: 28, 1960: 250). Zudem gelten im Simplongebiet die Namen Taferna,

Ganter und Saltina sowie einige Flurnamen als Ableitungen aus der lateinischen und romanischen Sprache. Ihre Zahl ist allerdings klein, so dass IMESCH und PERRIG (1943: 4f.) nur auf eine schwache Besiedlung schliessen. Auch die weiteren Nachweise für eine römische Präsenz sind bisher sehr spärlich. Erst die neuesten Grabungen bei Gamsen haben ein römisches Gebäude (das östlichste bisher bekannte im Wallis) sowie mehrere Gräber im Osten der Siedlung (Richtung Simplon) ans Tageslicht gebracht. Die vorgefundene Keramik aus dieser Zeit wird als Importware bezeichnet. Diese Funde reihen sich damit an die zahlreichen (Gräber-) Funde beidseits des Lötschenpasses, die als Fortsetzung der Überquerung der südlichen Walliser Alpen ins Mittelland schon länger bekannt sind (STAEHELIN 1948: 377).

Weder der in Sitten gefundene Leugenstein aus der Mitte des 3. Jahrhunderts noch die unvollständig erhaltene Inschrift in Vogogna im unteren Val d'Ossola belegen eine römische Strasse über den Simplon. Die Herkunft des Leugensteins ist umstritten (IMESCH 1904; STAEHELIN 1948: 343, Anm. 6). Die Inschrift enthält nur Angaben zum Datum eines Wegbaus (zweites Konsulat des C. Domitius Dexter und des Fuscus, das heisst 196 n. Chr.) und zu dessen Kosten (22 600 Sesterzen); der aus- oder neu gebaute Weg wird im lesbaren Teil der Inschrift nicht genannt (ARNOLD 1947: 19f.; STAEHELIN 1948: 377). Der Standort der Inschrift lässt auch weitere Passverbindungen als möglich erscheinen: das Valle Antigorio mit Gries- und San Giacomopass, das Valle Anzasca mit dem Monte-Moro-Pass oder die Verbindung durch das Valle Vigizzo nach Locarno. SCHULTE interpretiert die Inschrift als Angaben zu einem lokalen Streckenausbau (niedrige Summe) in der reich kultivierten Landschaft im Val d'Ossola (SCHULTE 1900/I: 44).

Die Gründe, weshalb sich der Simplon bis in römische Zeit nicht zur erstrangigen Heeres- oder Handelsstrasse entwickeln konnte und nur der lokalen Verbindung gedient hat, lagen wohl im Fehlen günstiger topographischer Gegebenheiten. Der Übergang endete nach der Durchquerung zweier mächtiger Schluchten (Taferna- und Gondoschlucht) im Talgrund des Rottens. Für ein Weiterkommen an die römische Nordgrenze war die Überwindung einer weiteren Alpenkette notwendig. So ist es nicht erstaunlich, dass der weiter westlich gelegene Passübergang des Grossen St. Bernhards (wenn auch 460 Höhenmeter mehr zu überwinden waren) viel beliebter war. Die Tabula Peutingeriana stellt ein eindeutiger Beweis der Rangordnung unter den Walliserpässen dar.

Nachtrag zu «Römische Zeit» von Heinz E. Herzig, Oktober 2003

Bei dem Meilenstein in Sitten handelt es sich nach heutiger Auffassung mit Bestimmtheit um eine Verschleppung, wenn es auch nicht mehr eruierbar ist, wo er ursprünglich gestanden hat. Es ist jedenfalls richtig, ihn nicht als Zeugnis für die Simplonstrasse heranzuziehen, denn keine neuere Publikation bringt ihn mit dem Simplon in Verbindung (vgl. dazu WALSER 1967: Nr. 49; WALSER 1980: Römische Inschriften 3. Teil: Nr. 321; CIL 1986: Nr. 659).

Die Inschrift von Vogogna ist zuletzt ausführlich durch G. Walser behandelt worden. Es ist hier anzumerken, dass sie ziemlich beschädigt und daher in wichtigen Teilen nicht zu lesen ist (WALSER 1980: Römische Inschriften 3. Teil: Nr. 298 mit Foto). Deshalb ist es schwierig zu entscheiden, ob sie auf den Ausbau des Simplonpasses zu beziehen ist, weil ihr heutiger Standort

tatsächlich andere Möglichkeiten offen lässt. Walser bringt die Inschrift mit einer Reparatur der Simplonstrasse unter dem Kaiser Septimius Severus und dessen Feldzug nach Gallien in Zusammenhang. F. Wibl  geht in seiner jüngsten Publikation nicht darauf ein und vermutet, dass der Simplon erst im Mittelalter seine Bedeutung gewann (WIBLE 1998: 79). Was an der Bauinschrift erstaunt, ist der in der ersten Zeile erwähnte Baukostenbeitrag, was bei Strassenbauinschriften nicht allzu häufig ist und ein besonderes Engagement der verantwortlichen Person kennzeichnet. Galt dies der Strasse über den Simplon? Eine Antwort auf diese Frage kann erst gegeben werden, wenn die Forschung im Val d'Ossola vorangetrieben wird, was bis heute ein Desiderat darstellt.

#### Hochmittelalter: Der erste Höhepunkt

Aus dem frühen Mittelalter sind über den Simplon, wie auch andernorts, nur spärliche Nachrichten erhalten. IMESCH erwähnt am Simplon Münzfunde aus der Zeit der letzten Karolinger, die auf einen immer noch existierenden Verkehr über den Pass weisen (Zitat nach ARNOLD 1947: 22). Nichts deutet aber in dieser Zeit auf eine Benutzung des Simplons als grosse Handelsstrasse hin (BÜTTNER 1953: 576). 1014 wird in einer Besitzesbest tigung durch Heinrich II. an das Bistum Novara ein Zoll in Cerro («...teloneum de Cerro») zwischen Gravelone-Toce und dem Ortasee erwähnt, der auf einen grösseren Verkehr hinweist und gemäss BÜTTNER (1953: 577) dem Simplon gelten könnte. Gegen Ende des 12. Jahrhunderts ortet BÜTTNER mehrere Urkunden auf der Süd- und Nordseite des Simplons, die eine erhöhte Bedeutung dieses Überganges nahe legen. Im Zentrum steht dabei die Machtpolitik der Staufer, die südlichen Zugänge zu den Walliserp ssen mit Hilfe einiger ihnen treu ergebenden adeligen Familien (die Castello, Ornavasso oder Biandrate) unter ihre Kontrolle zu bringen. Rechte dieser Familien finden sich in der Folge sowohl auf der Süd- wie auch auf der Nordseite (Goms, Saastal, oberes Rhonetal) der Walliseralpen. Die 1189 erfolgte unmittelbare Unterstellung des Bistums Sitten unter das Reich kann als Massnahme zur Konsolidierung staufischer Machtpolitik dies- und jenseits des Simplons angesehen werden; und somit auch als Massnahme zur Sicherung dieses Überganges, der offenbar eine wichtige Bedeutung erlangt hatte (BÜTTNER 1953: 581f.; IMESCH, PERRIG 1943: 7; s. SEMPIONE 1999).

Die älteste bekannte Aufzeichnung des Sittener Stadtrechtes 1217 durch Bischof Landrich (1206–1237) bildet schliesslich den eindeutigen Beweis, dass der Simplon zu dieser Zeit zu den grossen Fernhandelsstrassen gehört. Neben dem Geleits- und Strassenrecht des Bischofs, das von Ottans bei Martigny durch das ganze Bistum Gültigkeit hat, finden unter den Warenz llen ausdrücklich solche Waren Erwähnung, die «de Lombardia per Sedunum» geführt werden (GREMAUD 1875/I: 199). Da dieses Stadtrecht explizit als Aufzeichnung eines älteren Rechtes bezeichnet wird, kann ein reger Passverkehr mindestens seit der Mitte des 12. Jahrhunderts angenommen werden. Die in jener Zeit in Hochblüte stehenden Messen in der Champagne haben einen grossräumigen Transitverkehr mit den norditalienischen Handelsstädten hervorgebracht, an dem der Simplon offensichtlich auch nahmhaft beteiligt war (LUGON 1989: 88). In diesem Zusammenhang erhält gemäss BÜTTNER auch der Vorstoss Berchtolds von Zähringen im Jahre 1211 gegen das Oberwallis eine Bedeutung: Die Zähringer suchten über den Simplon den Anschluss an die grossen Verbindungswege nach Italien

(BÜTTNER 1953: 583). 1235 schliesslich wird der Simplonweg durch das dortige Johanniterhospiz erstmals urkundlich erwähnt (GREMAUD 1875/I: 319).

Die in die letzten Jahrzehnte des 12. Jahrhunderts datierte und 1267 erstmals urkundlich erwähnte Kirche von Simplon wurde dem heiligen Gotthard geweiht (zum Patrozinium «Gotthard» vgl. WIMMER 1959: 324f.); dies stellt eine auffällige Parallele zu der auf dem Gotthardpass 1168/76 demselben Heiligen geweihten Kapelle dar (GREMAUD 1876/II: 114).

In dem die mittelalterliche Wallisergeschichte beherrschenden Kampf zwischen dem Bischof von Sitten und den Grafen von Savoyen besass der Simplon eine besondere Stellung: Er war für die Oberwalliser der bequemste Ausgang aus ihrem Tal, ohne das savoyische Gebiet queren zu müssen. Der Simplon diente aber im Mittelalter nicht nur dem lokalen Güterverkehr, sondern er dominierte auch als direkteste Verbindung zwischen Norditalien und Nordfrankreich. Nach den Kreuzzügen wurden die oberitalienischen Handelsstädte zu den bedeutendsten Umschlagplätzen für die Güter aus dem Orient; in Nordfrankreich erreichten die Champagner-Messen einen Aufschwung, die sie zum Zentrum der damaligen Handelsbeziehungen der westlichen Welt machten (SCHULTE 1900/I: 156f.; CARONI 1978: 108f.; LUGON 1989: 88f.).

Voraussetzung für den Aufstieg des Passes war die Organisation und Sicherung des Transportverkehrs. In diesem Zusammenhang steht die reiche, auf Initiative oberitalienischer Kaufleute erfolgte Vertragstätigkeit des Bischofs von Sitten mit den mailändischen Handelsgesellschaften in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. So garantiert der Bischof noch 1291 in einem Vertrag mit Mailand freies Geleit für dessen Kaufleute und für den Unterhalt der Strasse über den Simplon (GREMAUD 1876/II: 414). Die erste Blütezeit des Transitverkehrs über den Simplon vom späten 12. bis ins frühe 15. Jahrhundert ist identisch mit dem Höhepunkt bischöflicher Macht im Wallis. Seit dem 14. Jahrhundert entglitten dem Bischof aber immer mehr Rechte und es bildeten sich auf Gemeindeebene zunftartige Säumergenossenschaften mit schriftlichen Statuten, die alle Einzelheiten der Warenbeförderung regelten. Die älteste bekannte Transportordnung (Leuk) stammt aus dem Jahre 1310. Diese Transportgesellschaften gehörten zu den ältesten des Alpenraumes und sie beanspruchten das alleinige Recht zum Warentransport (IMESCH 1911: 282f.; ARNOLD PETER 1947: 27ff., 211ff.; CARONI 1978: 87). Ihre Susten, die alle zwischen 1270 und 1325 erstmals urkundlich erwähnt werden, standen entlang der Simplonstrasse in Martigny, Sitten, Leuk, Brig, auf der Passhöhe, in Simplon-Dorf, Gondo, Varzo, Domodossola und Vogogna; alle in einer Distanz von etwa 25–30 Kilometer (= Tagesetappe) zueinander, nur die eigentliche Passstrecke von etwa 26 Kilometern wurde dreigeteilt (SCHULTE 1900/I: 215, 459ff.; NETHING 1977: 17).

Der erste bezeugte Reisende auf dem mittelalterlichen Simplonpfad ist Erzbischof Odo von Rouen, der auf seiner Rückkehr von Dijon über Dôle, Pontarlier und Lausanne am 8. Februar 1254 den Simplon überquerte (LUDWIG 1897: 108; SCHULTE 1900/I: 213). Ein weiterer Reisebericht schildert die gefährlichen Brücken, die Papst Gregor X. auf seiner Rückreise vom Konzil in Lyon und von der Einweihung der Kathedrale in Lausanne im November 1275 über den «Mons Briga» überqueren musste. Wieso er für diese Reise nicht den Grosse St. Bernhard benutzte, ist nicht bekannt (GREMAUD 1876/II: 239; SCHULTE 1900/I: 219). Es darf

angenommen werden, dass der Saumweg damals bereits durch die Gondoschlucht geführt hat (Linienführung VS 1.2).

Neben Säumern und Fuhrleuten benutzten auch zahlreiche Pilger, Mönche und Kirchenherren, Gelehrte und Beamte die Simplonroute. Ihnen stand eine gute Infrastruktur mit Hospizen und Pilgerspitälern zur Verfügung. Neben dem Johanniterhospiz auf der Simplonpasshöhe, das 1235 als längst bestehend gemeldet wird (ARNOLD PETER 1947: 42; siehe weiter oben), sind Hospize in St. Maurice, Martigny, Saillon, Conthey, Sion (drei Häuser), Salgesch, Leuk, Brig und Gondo bekannt, die alle in der Zeit zwischen 1230 und 1425 erstmals auftreten (NETHING 1977: 18). An der Passstrecke zwischen Brig und Domodossola entstanden im Zeitraum zwischen 1272 und 1351 sechs Sustengebäude. Dasjenige von Brig wird 1311 erstmals genannt (SCHULTE 1900/I: 460) und ist damit eines der urkundlich am frühesten erwähnten Gebäude des Fleckens. Im Dorf Simplon heisst noch heute der nordwestliche Dorfteil «Uf der Susta»; auch der 1892 abgebrochene mittelalterliche Wohnturm soll in seinem unteren Teil als Suste gedient haben (BUMANN 1974: 104). Im Jahre 1304 wurde das Spital und die Pilgerherberge in Brig gegründet, das «armen Durchreisenden» als Herberge dienen sollte. Gegen Ende des 14. Jahrhunderts ging die Verwaltung vom Bischof an die Burgerschaft Brig über (JOLLER 1890: 112).

Spätmittelalter: Der erste Rückfall in die lokale Bedeutung

Die im 14. Jahrhundert eintretende Verlagerung der grossen Messen aus der Champagne nach Flandern bewirkte grossräumig eine Umlagerung des Italienverkehrs auf die Gotthardachse (SCHULTE 1900/I: 344ff.). Ständige Rivalitäten im Innern zwischen den Zenden und mit dem Bischof von Sitten sowie nach aussen gegenüber dem Hause Savoyen waren dem Transitverkehr über den Simplon im 15. Jahrhundert äusserst abträglich. Zudem waren an der Südgrenze zwischen Gabi und Domodossola Grenzstreitigkeiten ausgebrochen, die sich in der Folge zu den ersten Eschentaler Zügen von 1410 bis 1417 ausweiteten (ARNOLD PETER 1947: 52ff.). Für das endgültige Erliegen des Transitsverkehrs über den Simplonpass liegen drei Gründe vor: die Burgunderkriege (1476/77), bei denen die sieben Oberwalliser Zenden als Verbündete der Eidgenossen zu den Siegern zählten und deshalb das savoyische Unterwallis bis St. Maurice besetzten, die erfolglosen Kämpfe der Walliser an ihrer Südgrenze im Eschental zwischen 1484 und 1494 und die von Kardinal Matthäus Schiner angeführte, bei Marignano (1515) endgültig gescheiterte Grossmachtpolitik der Eidgenossen. Im Westen wie im Osten schlossen sich in der Folge dem Land Wallis feindlich gesinnte Mächte an (SCHULTE 1900/I: 469f.; ARNOLD 1947: 60ff.; CARONI 1978: 110). Ein weiterer Grund für den Niedergang lag in der Tatsache, dass sich am Simplon die «Ballengeteilschaften» mit dem von den Handelsleuten wenig geschätzten Rodbetrieb (= Umladen der Waren in jeder Sust oder Porte) hartnäckig hielten. Der Gotthardverkehr funktionierte währenddem schon seit dem 14. Jahrhundert mit dem Strackfuhrbetrieb, bei dem man sich gegenseitig das Durchfahrtsrecht gewährte (CARONI 1978: 101ff.).

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts liess Bischof Matthäus Schiner (um 1475–1522), Bischof von Sitten ab 1499, Kardinal ab 1511, die Strasse offenbar durch Anton Gerber, Kastlan von Brig, ausbauen. Er hatte diesem den Wegzoll während der Arbeitszeit versprochen,

ihn dafür aber offenbar nie voll entschädigt (LA I: 351; ARNOLD PETER 1947: 96).

Daher war zu Beginn des 16. Jahrhunderts die Strasse durch das Wallis in einem erbärmlichen Zustand. Der Landrat vom September 1525 beklagt, dass die «richstrass» von Martinach nach Brig vielerorts verfallen und die Brücken in üblem Zustande seien, was die Kaufleute zwingt, andere Strassen zu gebrauchen und ihre Ware über den Grossen St. Bernhard zu führen (LA I: 33ff.). Die gleichzeitige Übertragung des Strassenunterhalts an einen Privatmann (Alt-Landvogt Joder Kalbermatten) lässt erkennen, dass die innerlich zerstrittene Zendenrepublik im frühen 16. Jahrhundert nicht mehr für einen geordneten Strassenunterhalt sorgen und einen geregelten Warentransport gewährleisten konnte (LA II: 202, 204; CARONI 1978: 102).

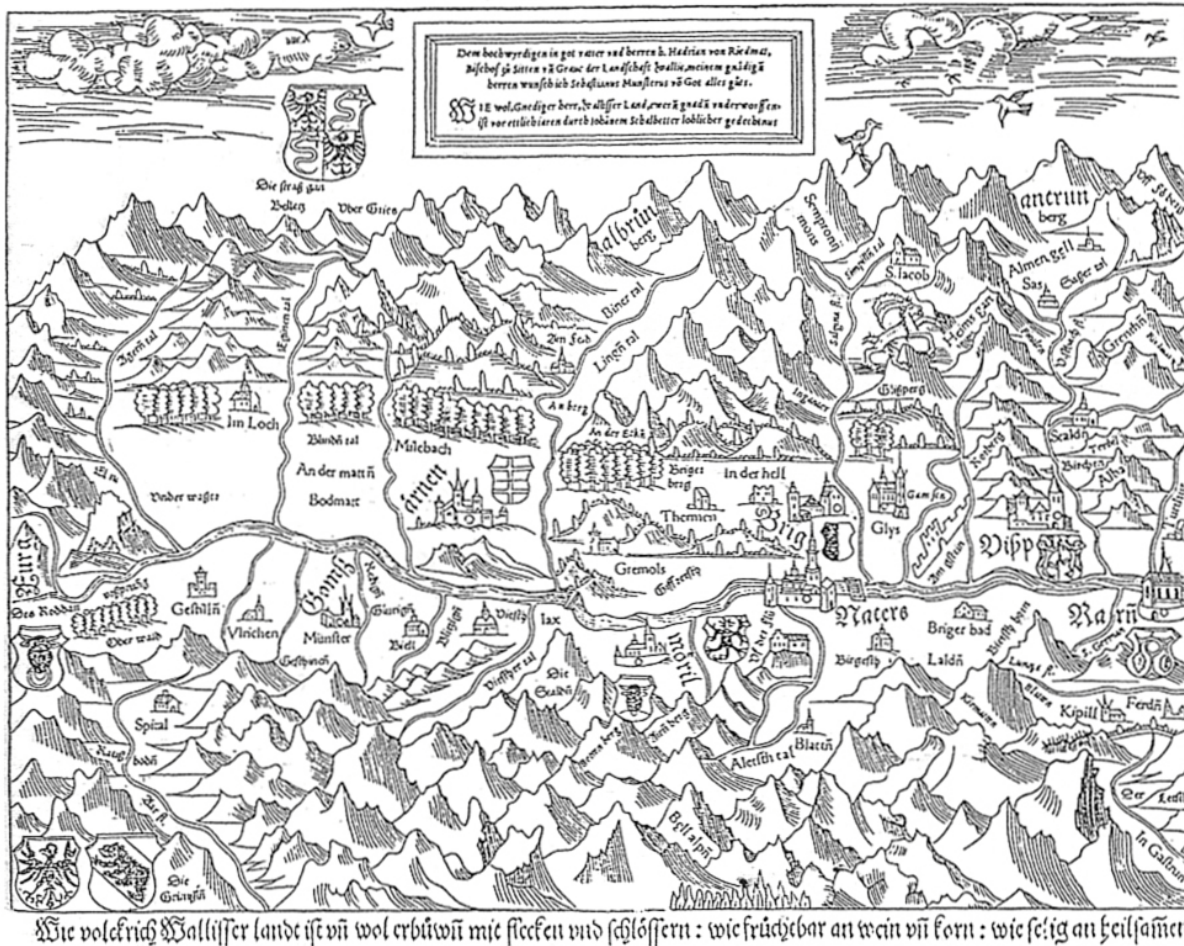
Trotz der 1574 begonnenen Einfuhr italienischen Salzes ist der Simplontransit im 16. Jahrhundert nicht mehr erstarbt, obschon auch in dieser Zeit noch Transportordnungen der Ballenführer existierten, die eine Wegexistenz der mittelalterlichen Transportsysteme der Rodfahren bestätigen; Susten standen in Brig, auf der Passhöhe und in Simplon Dorf, der Wechselplatz in der Engi war den «welschen» Führern vorbehalten (ARNOLD PETER 1947: 101).

Der Ausstieg des Simplons aus dem internationalen Transitverkehr im späten 15. Jahrhundert wird mit dem Zerfall des Johanniterhospizes auf dem Pass verdeutlicht. Das dem Pilgerheiligen Jakobus geweihte Hospiz wird 1542 vor dem Landrat als baufällig und dem Untergang nahe dargestellt (LA III: 286). 1590 wurde es durch die Johanniter Ritter an Meier Bartholomäus Perrig von Brig verkauft, der den Betrieb weiter gewährleisten will; 1622 ersucht jedoch die Burgerschaft Brig, das Passhospiz zu übernehmen (ARNOLD PETER 1947: 107f.). Den Beginn einer neuen Ära bedeutete 1655 der Verkauf an die Familie Stockalper (SCHULTE 1900/I: 465).

Auch mit den topographischen Karten lässt sich der Niedergang des Simplonverkehrs in nachmittelalterlicher Zeit illustrieren. Die älteste Walliserkarte, vom Walliser Johann Schalbetter aufgenommen und 1545 von Sebastian MÜNSTER erstmals veröffentlicht (Abb. 1), stellt den «Sempronij mons» in deutlich kleinerer Schrift als den «albrun berg» und den «antrun berg» (= Antronapass zwischen Saas Almagell und Villadossola) dar (GATTLEN 1954: 44; GATTLEN 1992: 31ff.). Johannes Stumpf hält es auf seiner Walliserkarte von 1544 nicht für nötig, sich speziell dem Simplon zu widmen. Der Pass erhält die gleiche Würdigung, wie alle anderen der zahlreichen beschriebenen Walliser Übergänge (STUMPF 1547/1975: 339, 344). In den Karten des späten 16. und des 17. Jahrhunderts wird der Pass nicht mehr erwähnt; nur das Dorf Simplon erscheint vereinzelt (WÄBER 1905: 257ff.).



Sebastian MÜNSTER: Karte des Wallis in zwei Teilen, 1545, Holzschnitt, gezeichnet durch Johannes SCHALBETTER. Hier ist die Karte mit dem Oberwallis dargestellt. Der Simplonpass erscheint in kleinerer Schrift als der Albrun- und der Antronapass. Abb. 1



Das 17. Jahrhundert: Der zweite Aufschwung in der Aera Stockalper

Eine Wiederbelebung des Simplonverkehrs ist erst im zweiten Viertel des 17. Jahrhunderts, nach dem Ende der sogenannten «Kleinen Eiszeit» (= Klimaverschlechterung von etwa 1570 bis 1630) feststellbar. Im Landrat von Weihnachten 1632 gab der Leuker Handelsmann und Landeshauptmann Michael Mageran, der damals reichste Walliser und Gegenspieler der Familie Stockalper, sein ihm vom Landrat 1620 gewährtes Privileg des alleinigen Warentransportes durch das Wallis an die Zenden zurück. Er gab an, den Gewinn über eine zu gründende Staatskasse allen Wallisern zukommen zu lassen; in Wirklichkeit wollte er aber sein angeschlagenes politisches Ansehen aufpolieren. Dieser Schritt ebnete aber den Weg für die Familie Stockalper (ROTEN VON 1969/70: 53; ANDEREGG 1986: 28).

Kaspar Jodok von Stockalper, der am 14. Juli 1609 geborene Sohn des Peter Stockalper und der Anna Imhof, ist nicht der erste in der Geschichte genannte Vertreter dieser Familie; ihm werden aber ganz besondere Fähigkeiten nachgesagt. Ein grosses Startkapital, eine gute Ausbildung, weitreichende Beziehungen und ein Nachrichtennetz über ganz Europa standen ihm schon bald zur Verfügung. Als 24-jähriger unternahm er 1633 eine Studienreise nach Frankreich, Belgien und Holland, die ihm die Tore zu den einflussreichsten Transportunternehmern und Händlern Europas öffnete. Als es zu Ende der 1620er Jahre mit dem Gotthardhandel und dem Transit über die Bündner Pässe abwärts ging, sprang er sofort in die Lücke. Inmitten eines Europas, in dem der 30-jährige Krieg tobte und das Veltlin und Südbünden Kriegsschauplatz waren, konnte Stockalper mit «seinem» Simplon als Transitroute einspringen: Er bot kurze Wege und grosse Sicherheit an (IMBODEN GABRIEL 1991: 21ff.).

Schon als 25-jähriger erhielt der rührige Jungunternehmer aus Brig von den Mailändern das Privileg für den Warentransport über den Simplon. 1639 war seine Stellung bereits so gross, dass ihm alle Monopole ausser dem Salzregal gehörten (IMBODEN GABRIEL 1991: 28). 1640 half er mit, eine regelmässige reitende Briefpost durch das Wallis und über den Simplon einzurichten, die in acht Tagen Mailand mit Genf verband. Ab 1673 betrieb er eine Pferdepost zwischen Mailand und Genf auf eigene Rechnung. Er erhielt vom Landrat das Privileg der Alleinbeförderung der Briefe durch das Wallis zugesprochen, das sieben Jahre nach seinem Tod, also im Jahre 1698, an Beat Fischer von Bern überging (ARNOLD PETER 1947: 109). 1647 schliesslich rundete er sein Imperium mit dem Salzregal ab, das er aus den Händen Magerans erwarb (IMBODEN GABRIEL 1991: 28). In der Folge eignete sich Kaspar Jodok von Stockalper politische Ämter in reicher Zahl an: Kastellan, Zendenhauptmann, Landrat, Landschreiber und 1669 schliesslich Landeshauptmann sind nur einige Beispiele der vielen Titeln und Würden, die er in seinem langen Leben angesammelt hat (IMBODEN GABRIEL 1991: 31). Am Hofe Ludwigs XIV. wurde er «le roi du Simplon» genannt. Die Überlieferung meldet, er hätte von Mailand nach Lyon reisen und dabei immer in seinem eigenen Besitz übernachten können (ARNOLD PETER 1968: 70). Zu seinem Imperium gehörten auch die Bergwerke im Grund im Gantertal und jene in Goppenstein, Naters, Zwischbergen sowie Grenchols, in denen man nach Eisen, Blei, Kupfer und Gold grub. Auf internationalem Parkett bewegte er sich als Vermittler von Söldnern und guten Diensten bei den Eidgenossen sowie an den Höfen von Paris und Turin. Die Ehrungen fielen ihm deshalb zahlreich zu. Nach einem päpstlichen Ritterbrief verlieh ihm 1653 Kaiser Ferdinand II. die Würde eines Ritters des römischen Reiches; Herzog Karl Emanuel von Savoyen verlieh ihm die Baronie von Duin und der König von Frankreich überreichte ihm den Orden vom Heiligen Michael.

Kaspar Jodok von Stockalper verstand es ausgezeichnet, ertragreiche und gewinnbringende Gelegenheiten zu ergreifen. Er stiess mit feiner Spürnase in jedes Vakuum, das sich ihm auftat und verstand es, die Gegebenheiten zu seinen Gunsten zu wenden. Es steht ausser Zweifel, dass die Mittel, die der «Grosse Stockalper» für seine Zwecke benutzte, nicht immer über alle Zweifel erhaben waren. Allzuviele Schuldner wurden mit der Zeit von ihm abhängig. Andererseits ermöglichte sein Einsatz auf internationalem Parkett dem damaligen Wallis eine bisher kaum gekannte wirtschaftliche Prosperität. Die Ansammlung einer dermassen grossen Macht rief

aber, wie bezeichnenderweise immer wieder in der Walliser Geschichte, die Neider und Gegner auf den Plan. Schliesslich gelang es sogar, ihm den Missbrauch des Salzmonopols und weitere Delikte vorzuwerfen. Der Landrat vom 24. Mai 1678 entriess ihm alle Ämter und konfiszierte seine gesamten Güter im Wallis. Als man ihm 1679 Arrest androhte, fürchtete er um sein Leben: Er verliess «sein» Land über «seinen» Pass nach Domodossola ins Exil, wo er fünf Jahre als Heimatloser und Heimwehkranker lebte. Ein grosser Teil seiner Güter wurde verkauft. Nachdem sich die politischen Verhältnisse im Wallis während seines Exils geändert hatten, wagte er im Sommer 1685 die Rückkehr. Er wurde von den Brigern freudig begrüsst und in der Folge tolerierte der Landrat seine Heimkehr unter der Bedingung, dass er sich ruhig verhalte (ARNOLD PETER 1953: II/188ff. und 283f.). Am 29. April 1691 verstarb Kaspar Jodok von Stockalper als 82-jähriger, wiederum höchst angesehenen Mann in seinem Schloss in Brig.

Die baulichen Leistungen, die Stockalper am Simplon vornehmen liess und die wir heute noch zum grössten Teil sehen, sind beträchtlich. Neben dem Ausbau des mittelalterlichen Saumpfad, eventuell der Neuanlage des Weges über den Feerberg (Linienführungen 1.2 und 1.3), liess er mehrere Gebäude erstellen, die einerseits dem Warentransport und dem Verkehr über «seinen» Pass dienten, andererseits aber auch als Repräsentationsbauten seiner Macht Ausdruck verliehen (Beschrieb Gelände).

*Der Stockalperpalast in Brig: der grösste Herrensitz der Schweiz, Zentrum der Macht Kaspar Jodok von Stockalperts, erbaut zwischen 1658 und 1678.  
Abb. 2 (RF, 13. 10. 1993)*



Die Strasse Napoleons

Mit dem Sturz von Kaspar Jodok von Stockalper im Jahre 1678 wurde es still um den Simplon: Der Pass war schlagartig als internationale Transitachse ausgeschaltet. Der Herzog von Piemont versuchte, den Transitverkehr über den Simplon auf den Mont-Cenis abzulenken. Im Frieden von Utrecht (1715) wurde festgelegt, «...dass der Landverkehr Frankreich - Piemont obligatorisch und ausschliesslich über den Mont-Cenis-Pass zu führen sei» (Zitat nach BUMANN 1974: 31/Anm 78).

1775 beklagte man den erbärmlichen Zustand des Saumpfades und suchte nach Verbesserungsmöglichkeiten. 1777 wird das Hospiz im ersten ausführlichen Reisebericht über den Simplon als «Wohnung für Gespenster» geschildert (ARNOLD 1947: 128). 1785 löste der Landrat die Korporation der Ballenführer in Brig und Simplon auf, die bisher zum Teil für den Unterhalt des Passweges verantwortlich waren. Nun zerfiel die Strasse zusehends. Auch die Einführung

eines Zolls auf der Passhöhe im Jahre 1788 durch das Land Wallis half nichts mehr: Er ergab nicht genügend Einnahmen zum aufwändigen Unterhalt des Weges.

In seinem Inspektionsbericht vom 1er Pluiviose an 9 (1. August 1801) an Napoleon schreibt Hauptmann GUIGNARD «...ce chemin (à mulet) est fort long, difficile, la majeure partie de l'année et même dangereux.» und «...il est extrêmement pénible sur toute la longueur.» (GUIGNARD 1801: 1).

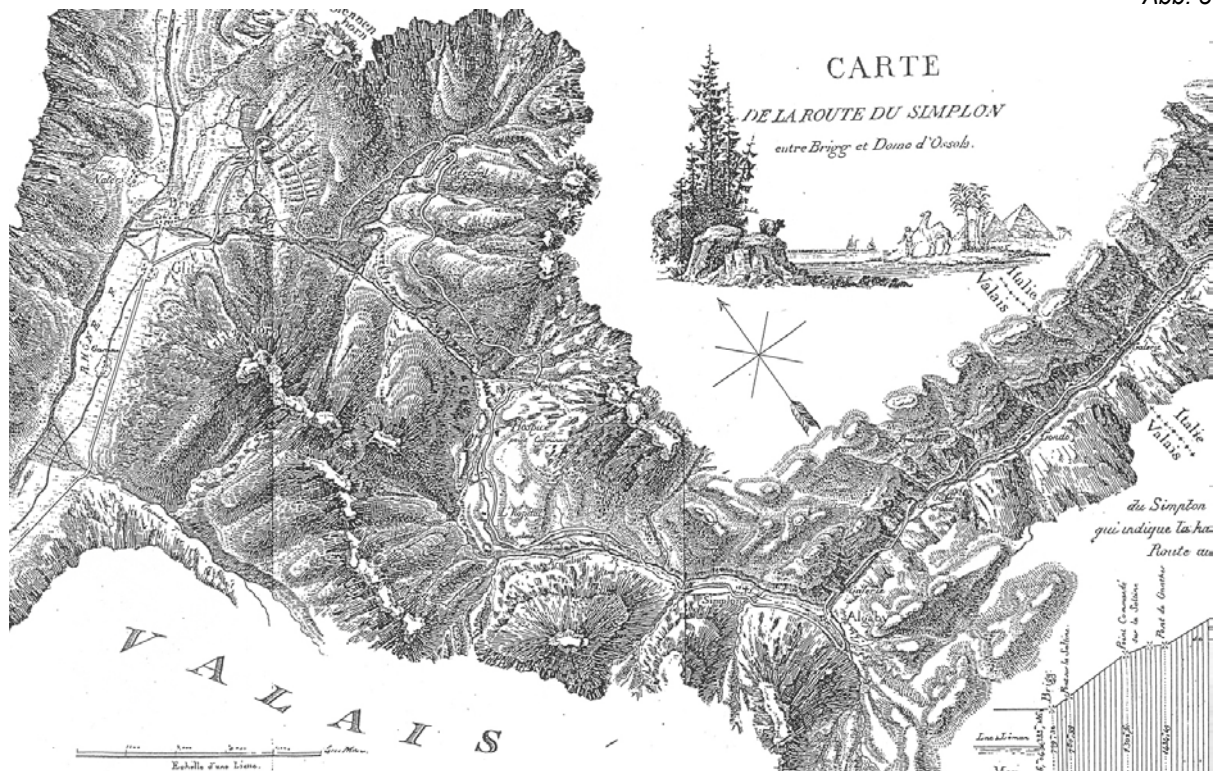
Neues Leben erwachte am Simplon erst durch den Plan Napoleons, eine fahrbare Strasse zu bauen. (Zum militärische Umfeld des Strassenbaues s. STÜSSI-LAUTERBURG, LUGINBÜHL 2000 und DESCHWANDEN 1997). Zwischen dem 7. September 1800 (Dekret Napoleons zum Baubeginn) und dem 9. Oktober 1805 (Eröffnungsfeier in Glis) entstand zwischen Glis und Domodossola unter der Oberaufsicht von Ingenieur Nicolas Céard die erste moderne Fahrstrasse über die Alpen (Abb. 2; Linienführung 1.4). Die durch Frankreich erbaute Simplonstrasse als kürzeste Verbindung zwischen Paris und Mailand war in der Folge das Hauptargument Napoleons für die Integration des Wallis in sein Kaiserreich. Im Dekret vom 15. November 1810 ist zu lesen: «considérant, que la route du Simplon qui réunit l'Empire à notre royaume d'Italie...; qu'elle a coûté à nos trésors de France et d'Italie plus de 18 millions, dépenses qui deviendraient inutiles si le commerce n'y trouvait commodité et parfaite sûreté...Décrétons et ordonnons ce qui suit:

Art. 1. Le Valais est réuni à l'Empire

Art. 2. Ce territoire formera un département sous le nom de «département du Simplon».

Die Bedeutung, die das napoleonische Reich der Simplonstrasse zuerkannte, ist auch aus einer kaiserlichen Verfügung von 1811 ersichtlich, die den Simplon als Strasse 1. Klasse aufführte, währenddem der Grosse St. Bernhard nur als Strasse 3. Klasse galt (BUMANN 1974: 33/Anm. 86).

«Carte de la route du Simplon entre Brig et Domo d'Ossola»,  
Zeichnung der gesamten Strecke nach deren Erbauung durch den  
ehemaligen Chefingenieur Nicolas Céard (aus: CÉARD 1820).  
Abb. 3



#### Die Zeit der Postkutsche

Nach dem Zusammenbruch des Napoleonischen Reiches und mit der Aufnahme des Wallis in den Bund der Eidgenossen im Jahre 1815 ging die Strasse in Kantonsbesitz über. Die winterliche Öffnung bedeutete eine schwere Last für den noch von mittelalterlichen landwirtschaftlichen Strukturen geprägten Kanton. Unter Ignaz Venetz, dem ersten Kantonsingenieur im Wallis, wurden zwischen 1830 und 1837 die Kaltwasser- und Josefgalerie neu gebaut. Nach 1850 ersetzte man in der Gondoschlucht die hölzernen Brückenfahrbahnen durch steinerne Bogen.

Die Simplonstrasse blieb im frühen 19. Jahrhundert während Jahrzehnten die einzige befahrbare Alpentransversale. Ihr kam deshalb grosse handels- und verkehrspolitische Bedeutung zu. Kurz nach der Eröffnung der Strasse 1805 wurde der alte, berittene Kurierdienst durch eine Kutschenpost ersetzt, die zuerst durch die dazu ermächtigte waadtländische kantonale Post, ab 1830 durch die Republik Wallis selber ausgeführt wurde. Sie verband vorerst zweimal wöchentlich Lausanne mit Domodossola (BUMANN 1974: 43ff.). Bedingt durch ein steigendes Bedürfnis erhöhte man die Anzahl der Kurse auf vier wöchentliche Verbindungen. Nachdem die Bundesverfassung von 1848 das Postwesen zur eidgenössischen Aufgabe erklärt hatte, organisierte der Bund den Reiseverkehr im Sommer mit täglich verkehrenden, zehnplätzig Berlinen (Kutsche, in Berlin entwickelt; s. TARR 1970: 242f.), die 1889 durch neuere, achtplätzig Landauer-Coupés ersetzt wurden (Abb. 3). Im Winterhalbjahr verband seit 1805 eine Schlittenpost

Brig mit Domodossola. In den 1870er Jahren erreichte das Postkutschen-Zeitalter seinen Höhepunkt: Täglich verkehrten damals vier Kurse in beiden Richtungen. Für diesen Betrieb waren an die 150 Pferde notwendig. Die Fahrt von Genf nach Mailand war aber nicht für jedermann erschwinglich. Sie kostete im 19. Jahrhundert etwa die Summe von 20 Tagesverdiensten eines Strassenarbeiters (BUMANN 1974: 45f.).

#### Die Eisenbahn durch den Berg

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestimmte der unaufhaltsame Vormarsch der Eisenbahn die Entwicklung des Simplonverkehrs. Betrug im Jahre 1851 die Reisezeit Lausanne - Domodossola noch 33 Stunden Kutschenfahrt, sank die Reise im Jahre 1878 (mit der Bahn von Lausanne nach Brig) auf 13 Stunden. Nach der Eröffnung des Gotthardtunnels im Jahre 1882 beschränkte sich der Güterverkehr schlagartig auf den lokalen Gütertausch und die Zahl der beförderten Reisenden sank beispielsweise von über 28 000 im Jahre 1876 auf 7 300 im Jahre 1893 (BUMANN 1974: 46). Die Einweihung des Simplontunnels von Brig nach Iselle am 1. Juli 1906 schien das endgültige Aus für den Passübergang zu bedeuten. Bei der Verabschiedung der letzten Postkutsche in Brig schlug der Regierungsstatthalter vor, die letzte Kutsche dem Archäologischen Museum in Sitten zu schenken. Zwar führte man im Sommer auch weiterhin mindestens einen Kurs täglich über den Pass, die Gemeinde Simplon fühlte sich aber dermassen von der übrigen Schweiz abgeschnitten, dass sie im Jahre 1907 geschlossen einer Eidgenössischen Abstimmung fernblieb. Erst im Winter 1909/10 konnte wieder ein offizieller Postkurs über den Pass geführt werden, nachdem sich der Bund zur finanziellen Beteiligung entschlossen hatte; im ersten Winter wurden 166 Personen befördert (ANDEREGG 1986: 33ff.).

*Achtplätzig, fünfspännige Landauer-Coupé-Kutsche der Eidgenössischen Postverwaltung vor dem Hotel «Post» (ehemalige Offizierskaserne) in Simplon Dorf. (ANDEREGG 1986) Abb. 4*

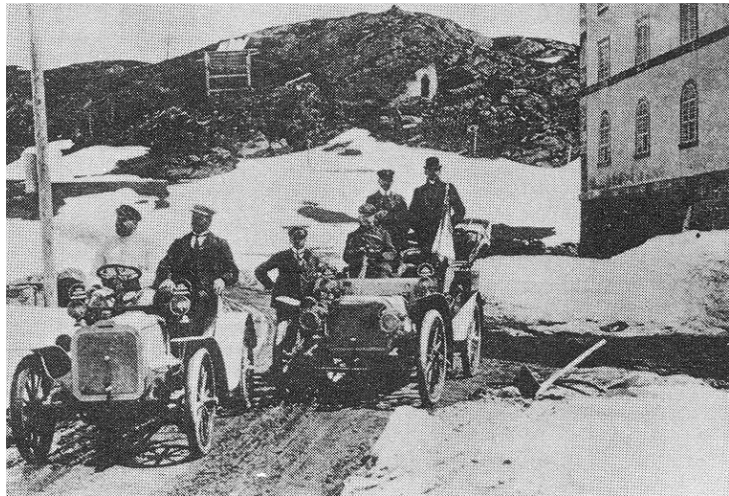


#### Das 20. Jahrhundert: Der Autoverkehr über den Pass

Kurz nach der Jahrhundertwende eroberte das Auto den Simplonpass: Der italienische Automobiklub erhielt vom Walliser Justiz- und Polizeidepartement die Erlaubnis, am Montag, den 29. Mai 1905, in einer organisierten Fahrt den Pass zu überqueren (Abb. 5). Man begründete diese Erlaubnis unter anderem, «um der Simplonstrasse nach der Eröffnung des Tunnels eine neue Verkehrsader zu schaffen und so den Fremdenstrom... in unsere

schöne Gegend herbei zu ziehen» (Zitat nach ANDEREGG 1986: 38). Bereits am 25. Juni 1906 wurde der Simplonpass als erste Passstrasse in der Schweiz teilweise für den Automobilverkehr freigegeben, an einzelnen Tagen war sie allerdings noch für den Viehtrieb reserviert (BUMANN 1974: 52). Jeder Autofahrer hatte damals einen Passierschein zu lösen und musste die Höchstgeschwindigkeit von 10 km pro Stunde einhalten. Im ersten Jahr überquerten immerhin 444 Autos den Simplonpass, 1910 waren es bereits 826 (BUMANN 1974: 52).

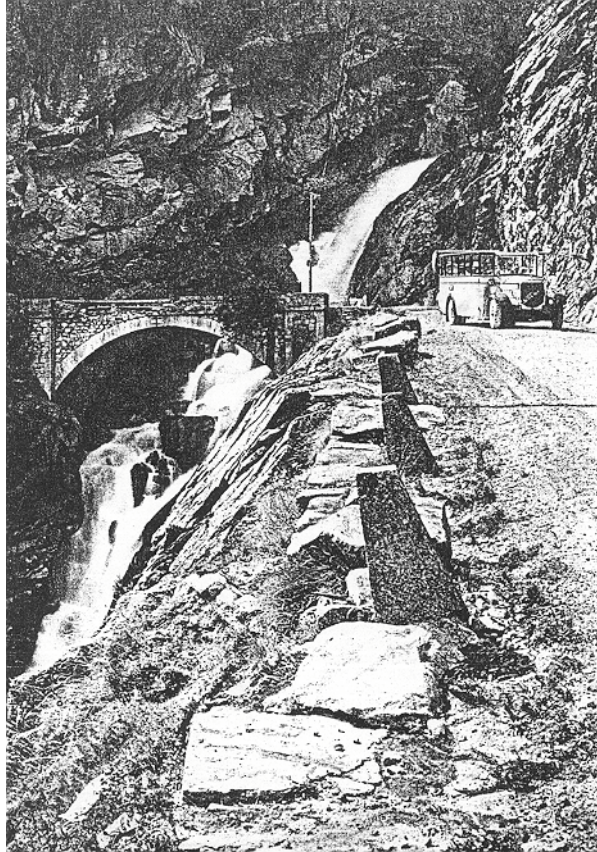
*Zwei Autos der «italienischen Expedition» über den Simplon vom 25. Mai 1905, der ersten organisierten Autofahrt über einen Schweizer Alpenpass. (ANDEREGG 1986) Abb. 5*



Am 23. September 1910 wurde am Simplon auch ein Kapitel Aviatikgeschichte geschrieben. Im Rahmen einer Mailänder Flugwoche überflog der Peruaner Geo Chavez mit seinem Blériot-Eindecker als erster Mensch den Alpenkamm, verunglückte aber bei der Landung in Domodossola tödlich.

1919 schliesslich eroberte das letzte neue Verkehrsmittel den Pass und wiederum war der Simplon an erster Stelle in der Schweiz: Ein umgebauter Militärlastwagen führte die ersten Fahrten mit Postautos über einen schweizerischen Alpenpass aus (Abb. 6). In dreieinhalb Stunden fuhr das Postauto im Sommer einmal täglich von Brig nach Iselle und anschliessend wieder zurück. Bis ins Jahr 1954 fuhr im Winter noch ein vierplätziger Schlitten über den Pass, dann war jener bis zum Ausbau als Nationalstrasse im Winter jeweils wieder geschlossen (ANDEREGG 1986: 38). Seit 1968 verkehren die Postautos ganzjährig.

*Postauto in den 1920er Jahren in der Gondoschlucht beim Ausgang der grossen Galerie. (ANDEREGG 1986) Abb. 6*



**GELÄNDE** Aufnahme 24. Juli 1992 / RF

Die naturräumlichen Voraussetzungen der Simplon-Passmulde sind nicht günstig (s. GUTERSOHN 1971: 54–57): Die während der letzten Eiszeit entstandene, sanfte Passmulde wurde nach und nach durch die Erosionskraft zweier Bäche mit tiefen Kerbtälern begrenzt. Zusammen mit seiner topographischen Lage muss der Simplon deshalb im Vergleich mit anderen Alpenpässen als nicht sehr verkehrsgünstig bezeichnet werden. Trotz seinem niedrigen Kulminationspunkt und den nicht allzu steilen Anstiegen bilden die anschliessenden Schluchten echte Verkehrshindernisse. Zudem fehlt dem Simplon, im Gegensatz zu anderen Pässen, eine geeignete, direkte Fortsetzung nach Norden. Schon aus diesem Grund darf vermutet werden, dass die grossen Verkehrsströme den Pass in vorrömischer Zeit mieden, obschon die Benutzung des Übergangs bereits in frühgeschichtlicher Zeit wahrscheinlich ist (Beschrieb Geschichte).

In römischer Zeit war der Simplonpass wohl mit Sicherheit begangen. Unmöglich ist es in unserer Zeit allerdings, den Nachweis eines solchen Weges im Gelände zu erbringen, obschon vor etwa einem Jahrhundert der damalige Pfarrer von Gondo, Franz Josef Joller, diesen lokalisiert haben wollte (Ms. im Archiv des Historischen Vereins Oberwallis; IMESCH 1904: 2f.) und diese «Tatsache» für den Höhenweg (Linienführung 1.1) immer wieder behauptet wird. Auch auf den erhaltenen Segmenten dieses



Höhenweges lässt sich keine Weganlage aus römischer Zeit geländearchäologisch nachweisen.

Der mittelalterliche Saumpfad hat auf dem grössten Teil der Strecke bereits die Anlage vorgegeben, die dann im 17. Jahrhundert durch Stockalper benutzt worden ist. Alle Forscher, die sich bisher mit dem Simplonweg befasst haben, sind der Meinung, dass das Anlegen eines Weges durch die Gondoschlucht das Werk des Spätmittelalters sei (ARNOLD 1947: 24; NETHING 1977: 16; ANDEREGG 1986: 28). Beweise zu dieser Hypothese konnten bisher keine angeführt werden; vergleicht man die durch die Römer erbrachten Leistungen im Strassenbau, so lässt sich diese Aussage wohl nur schwer weiter aufrechterhalten. Es sei aber gleich angefügt, dass am Simplon bisher auch keine Beweise eines römischen Strassenbaus aus dem Gelände oder aus den Archiven möglich waren. Vorläufig bleiben wir also im Bereich der Hypothesen und mit Sicherheit lässt sich nur sagen, dass in mittelalterlicher Zeit ein Weg durch die Gondoschlucht, eventuell auch ein solcher für den Warentransport über den Feerberg existierten. Der Weg durch die Gondoschlucht wird mit Sicherheit bei der Schilderung der Passquerung durch Papst Gregor X. 1275 nachgewiesen (GREMAUD 1876/II: 239). Auch 1646 gehört die Gondoschlucht gemäss einem Reisetagebuch noch zum Passweg. Sie wird damals als furchterregende Passage mit einfachen, schlecht unterhaltenen Holzstegen geschildert (SEYLAZ 1931: 349f.)

Klarer fassbar ist der Saumweg in seiner zweiten Blütezeit im 17. Jahrhundert. Kaspar Jodok von Stockalper baute dabei keinen neuen Weg, sondern verbesserte nur die bereits bestehende Verbindung durch die Taferna- und Gondoschlucht. Die Tatsache, dass er (sehr früh, nämlich 1635) den Feerberg ausgebaut hat (oder den Weg neu anlegen liess), bezeugt die gleichzeitige Verwendung von zwei Linienführungen zwischen Gabi und Gondo/Domodossola spätestens seit jener Zeit (Linienführungen VS 1.2 und VS 1.3).

Eine völlig andere Trasseewahl nahm Nicolas Céard 1800 im Auftrage Napoleons vor: Er umging auf der Nordseite den steilen Aufstieg vom Saltinatal auf die Passhöhe durch eine Zusatzschleife ins Gantertal, während das Trassee auf der Südseite etwa der mittelalterlichen Linienführung (durch die Gondoschlucht) folgte (Linienführung VS 1.4). Durch diese neue Linienwahl blieb der Saumpfad Stockalpers auf der Nordseite grösstenteils erhalten. In der Gondoschlucht dagegen ist er wegen Nichtgebrauchs seither fast vollständig verschwunden, nachdem er bis zum Bau der Napoleonstrasse noch benutzt wurde (SAUSSURE DE 1796/IV: 335).

Der Ausbau der Simplonstrasse zur Nationalstrasse seit 1960 erfolgte mehr oder weniger auf dem Trassee der Napoleonstrasse, nur durch die Ganterschlucht und im Aufstieg von Ried bis Schallberg benutzt diese ein anderes Trassee. Die Wahl dieser Linienführung erweist sich aus der Sicht des IVS als fragliche Leistung des modernen Strassenbaus, dem nun fast die gesamte Napoleonstrasse zum Opfer gefallen ist. Übrig geblieben sind von der Napoleonstrasse nur noch einige Strassenrelikte und funktionslos gewordene Brücken.

Erstellen wir eine Bilanz der erhaltenen Bausubstanz am Simplon, so dominiert die Epoche von Stockalper aus dem 17. Jahrhundert.

Vom mittelalterlichen Weg dagegen ist kaum noch Substanz erhalten, ganz zu schweigen von einem allfälligen Römerweg. Vom Saumweg aus dem 17. Jahrhundert sind noch grosse Teile der Plästerung vorhanden, beispielsweise zwischen dem Riederwald und Chalchofe (VS 1.2.4), im Tafernatal (VS 1.2.7) und im anschliessenden Aufstieg zur Passhöhe (VS 1.2.9), bei Niwe (VS 1.2.10), zwischen Engiloch und Maschihüs (VS 1.2.12), bei Simplon Dorf (VS 1.2.14) sowie zwischen Gsteihüs und Feerberg (VS 1.3.1). Von der Napoleonstrasse sind nur noch einige wenige Teilstücke in der Originalsubstanz erhalten geblieben: bei der Kaltwassergalerie (VS 1.4.4), südlich der Passhöhe (VS 1.4.5) sowie in der Gondoschlucht (VS 1.4.7). Daneben haben sich von dieser Anlage noch einige Teilstücke erhalten, die mit einem neueren Ausbaugrad die alte Linienführung aufweisen.

Brücken und Tunnel sind nur aus napoleonischer Zeit erhalten (VS 1.4), die vorwiegend aus Holz erstellten Brücken des Stockalperweges sowie die (einzige) Steinbrücke im Gantertal sind alle durch neuere Bauwerke ersetzt worden.

Die für den Fernhandel besonders wichtigen Gebäude, die den Passweg gesäumt haben, sind noch zahlreich erhalten geblieben. Aus mittelalterlicher Zeit sind die Suste in Engi und der Alte Gasthof in Simplon Dorf zu nennen (s. VS 1.2). Der palastartige Familiensitz in Brig, das Hospiz (Alter Spittel) südlich der Passhöhe, die unvollendete Sust bei Gabi (Äbi) sowie der Turm in Gondo, indirekt auch der Gasthof «Zum weissen Kreuz» in Simplon Dorf dokumentieren die Stockalperzeit (s. VS 1.2). Als Wegbegleiter des napoleonischen Strassenbaus sind bis heute einige Schutzhäuser entlang der Strasse, die als Offizierskaserne und Stall gebauten Gebäude in Simplon Dorf (heute Hotel und Post) sowie das neue Hospiz (unter Napoleon begonnen, durch den Kanton Wallis vollendet) zu nennen (s. VS 1.4).

Ergänzung der Fassung von 1992/94 von Roland Flückiger (Klaus Aerni, 10. 1. 2003):  
Seit 1994 sind im Zustand des historischen Saumweges über den Simplon wesentliche Veränderungen eingetreten.

1. Regionale Initianten gründeten nach längeren Vorarbeiten 1991 mit auswärtiger Unterstützung die «Stiftung Simplon: Ecomuseum und Passwege» (s. ANDEREGG 1988; ANTONIETTI 1989; HAFNER 1986: Allgemeiner Projektbeschreibung; Wegbeschreibung; AERNI 1996).

2. Seither konnte mit Hilfe Privater, der Gemeinden, des Kantons und des Bundes der Saumweg Brig - Simplon - Gabi - Furggu Zwischbergen - Gondo und die Strecke Gabi - Gondoschlucht - Gondo für den Wanderer wiederum durchgehend begehbar gemacht werden (STOCKALPERWEG [Karte] 1997).

3. Entlang des Weges sind mehrere historische Gebäude renoviert worden. Im Alten Gasthof in Simplon-Dorf dokumentiert eine Ausstellung die Entwicklung des Lebensraumes Simplon seit der Zeit von Kaspar Jodok von Stockalper. In der Alten Kaserne am oberen Ausgang der Gondoschlucht ist die Geschichte des Simplonverkehrs dargestellt. In der Gondoschlucht ist die Festung Gondo für Besucher zugänglich (s. EIDG. DEPARTEMENT FÜR VERTEIDIGUNG, BEVÖLKERUNGSSCHUTZ UND SPORT 2002; STÜSSI-LAUTERBURG, TSCHABOLD 1992; WYDER 1996).

Eine schematische Übersicht zu den Verläufen des Stockalperweges (VS 1.2) und der Napoleonstrasse (VS 1.4) sowie deren wichtigster Wegbegleiter gibt die Abbildung 7 wieder. Die sanierten historischen Verkehrswege und deren (ehemalige) Infrastrukturbauten bilden ein zentrales Element des kulturhistorischen Angebotes «Ecomuseum Simplon».

Übersicht über die ins kulturhistorische Projekt «Ecomuseum Simplon» integrierten Wegverläufe und Infrastrukturbauten.  
Abb. 7

