Historische Verkehrswege im Kanton Wallis

Les chemins historiques du canton du Valais

VS

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal das vias (UVIAS)

ivs
Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da communicaziun istoricas da la Svizra

Titelseite
Brückenlandschaft Wallis: ein Holzsteg des Stockalperwegs im Tal der Taferna am Simplonpass (links); die Ladsteg-Brücke aus dem 18. Jahrhundert am Griespass (Mitte); Kunststrassenbrücke über die Vièze in Morgins (rechts). Unterlegt ist die Darstellung von Sion aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Vallesiae» von 1642.

Rückseite
Ausschnitt aus der Erstausgabe der «Topographischen Karte der Schweiz», der so genannten Dufourkarte im Massstab 1 : 100 000, Blatt XVIII, erschienen 1854.

Page de couverture
Ponts dans le paysage valaisan: un ouvrage en bois sur le sentier Stockalper dans la vallée de la Taferna, au col du Simplon (à gauche); le pont de Ladsteg datant du XVIIIe siècle, au Griespass (au milieu); un pont de la route carrossable enjambant la Vièze à Morgins (à droite). L'illustration de fond est un détail d'une vue de Sion de Mathieu Merian, 1642.

Dos
Détail de la carte Dufour, première édition, table XVIII, 1854.

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Wallis
Eine Publikation zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, herausgegeben vom Bundesamt für Strassen (ASTRA)
www.ivs.admin.ch

Les chemins historiques du canton du Valais
Une publication de l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS, éditée par l'Office fédéral des routes (OFROU)
www.ivs.admin.ch

© ASTRA/OFROU, Bern 2003

01.04. 2000 103461

Texte · *textes*
Klaus Aerni, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern; Vanessa Bitz, Sandro Benedetti, ViaStoria – Centre pour l'histoire du trafic, Université de Berne

Konzept, Redaktion, Layout, Produktion · *conception, mise en page, production*
Andres Betschart, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern

Relecture des textes en français
Anita Frei, ViaStoria – Centre pour l'histoire du trafic, Université de Berne

Bildnachweis
Sources des illustrations
Die Herkunftsnachweise sind in den Bildlegenden angeführt. · *Les sources sont mentionnées dans les légendes.*

KA Klaus Aerni
RF Roland Flückiger
SB Sandro Benedetti
ACV Archives cantonales de l'Etat du Valais
MV Médiathèque Valais

Reproduktion der Kartenausschnitte mit Bewilligung von Swisstopo (JA002008) · *reproduction des extraits des cartes nationales avec l'autorisation de Swisstopo, Berne (JA002008)*

Geleitwort · *Avant-propos*

Liebe Leserin, lieber Leser,

Sie haben vor sich eine Broschüre über die Historischen Verkehrswege des Kantons Wallis. In den Jahren 1997–2003 wurden diese Objekte und viele wegbegleitende Elemente in oft schwieriger Feldarbeit kartiert. Gleichzeitig wurden Archive nach historischen Fakten und Hintergründen durchsucht und die Erkenntnisse allmählich zu einem Gesamtbild verarbeitet. Die vorliegende Broschüre zeigt somit lediglich einen Ausschnitt einer immensen, fachlich sehr kompetenten und multidisziplinären Arbeit.

Für einen Tourismuskanton wie das Wallis ist ein gut ausgebautes Verkehrsnetz von grosser Bedeutung. Ich denke nicht nur an das Strassen- und Eisenbahnnetz, sondern auch an die etwa 8000 km Wanderwege. In der Hektik des Alltages schätzen wir eine effiziente Infrastruktur. Bereits eine kurze Zugverspätung erinnert uns an die Bedeutung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes. Seit der Mensch begann, mit Waren zu handeln, wuchs die Bedeutung der Handels- und späteren Verkehrswege unaufhörlich. Eine alte Bogenbrücke, die vor hunderten von Jahren mit viel Handarbeit und einfachsten Werkzeugen gebaut wurde, vermag auch heute noch einen Bauingenieur zu beeindrucken. Bei modernen Bauwerken sind teure Sanierungsarbeiten nach wenigen Jahren leider keine Seltenheit …

Auf einer Wanderung in einer intakten Landschaft, fern ab von Hektik und Lärm, können wir uns vom Alltagsstress erholen. Immer wieder begegnen wir da stillen Zeugen, wie beispielsweise alten Steinplatten, Karrenspuren, Wegkreuzen, Weginschriften oder Meilensteinen. Nebst den historischen Wegen werden auch solche Elemente im Inventar mit Bild und Text dokumentiert. Die Beschreibung der einzelnen Objekte im histo-

Chère lectrice, cher lecteur,

Vous avez sous vos yeux une brochure sur les voies de communication historiques du canton du Valais. Entre 1997 et 2003, la cartographie de ces chemins et de leurs éléments caractéristiques a été établie sur la base de travaux de terrain souvent difficiles. Simultanément, les archives concernant des faits et des fonds historiques ont été consultées, et les résultats rassemblés dans un aperçu général. Cette brochure ne représente donc qu'un extrait d'un immense travail multidisciplinaire réalisé avec beaucoup de compétence(s).

Pour un canton touristique comme le Valais, un réseau de communications bien développé est de première valeur. Je pense non seulement au réseau routier ou ferroviaire, mais aussi aux quelque 8000 km de chemins de randonnée pédestre. Dans l'intense activité de chaque jour, nous comptons sur des infrastructures efficaces. Un simple retard de train nous rappelle l'importance d'un réseau de communications performant. Depuis les débuts de l'humanité, le trafic des marchandises aidant, l'importance des voies commerciales, et plus tard des voies de communication, a grandi sans cesse. Un vieux pont à arches construit voici plusieurs centaines d'années, à la main et avec des outils simples, impressionne

rischen und kulturgeschichtlichen Zusammenhang gibt ihnen eine Sprache. Wo diese Informationen in geeigneter Form an die interessierte Bevölkerung weitergegeben werden, beginnen historische Wege zu leben. Wo Wege nicht nur Substanz, sondern auch Inhalt haben, da erhöht sich der Wert der Landschaft. Es erstaunt deshalb nicht, dass mehrere der Sachbearbeiter des Inventars auch in unserem Kanton ganz erheblich zum Erfolg wegweisender Projekte im Bereich des sanften Tourismus beigetragen haben. Ich denke da beispielsweise an das Projekt «Stockalperweg» der «Stiftung Ecomuseum und Passwege Simplon» oder an die fachgerechte Instandstellung historischer Wege im Raume Finhaut und Trient.

Seit Beginn der Arbeiten zum Inventar hat der Kanton Wallis daran grosses Interesse gezeigt, und die Regierung hat die Inventarisierung finanziell unterstützt. Dadurch wurde ermöglicht, dass nebst den Objekten nationaler Bedeutung auch jene von kantonaler Bedeutung beschrieben wurden. Die ganze Dokumentation bildet folglich für die Behörden eine fundierte Planungsgrundlage und eine wertvolle Entscheidungshilfe.

Möge die vorliegende Broschüre bei einem grossen Publikum auf Interesse stossen, damit die beschriebenen Objekte erhalten und aufgewertet werden können. Meine Anerkennung, jene vom Wallis, geht an alle, die an der Erarbeitung des Inventars beteiligt waren.

Viel Vergnügen beim Wiederentdecken dieser Wege!

encore aujourd'hui l'ingénieur. Les ouvrages modernes exigeant de coûteux travaux d'entretien quelques années seulement après leur construction ne sont pas rares…

Les randonnées dans des paysages préservés permettent de s'évader du bruit et de l'agitation d'une vie quotidienne stressante. Nous allons ainsi à la rencontre d'anciens témoins silencieux du passé, dalles de pierre, traces de charrettes, croix, inscriptions ou encore bornes milliaires. A côté des voies historiques proprement dites, l'inventaire décrit aussi, avec texte et photos, ces éléments qui structurent le paysage. La description de ces objets particuliers dans leur contexte historique et culturel les rend très parlants. Là où les informations sont transmises comme il convient à la population, les voies historiques commencent à vivre. La valeur d'un paysage grandit si les chemins ne sont pas seulement de la matière, mais aussi une histoire. Il n'est dès lors guère étonnant que les auteurs de l'inventaire aient également contribué dans notre canton au succès de projets offrant d'intéressantes perspectives dans le domaine du tourisme doux. Je pense en particulier au projet «Stockalperweg» de la fondation Ecomuseum du Simplon ou à la remise en état des chemins historiques de la région de Finhaut et Trient.

Dès le début des travaux, le canton du Valais a montré un très grand intérêt pour cet inventaire, et le gouvernement en a soutenu financièrement la réalisation. Ainsi, en plus des objets d'importance nationale, il a été possible de décrire des objets d'importance cantonale. L'ensemble fournit dès lors aux autorités une solide base de planification et une aide précieuse à la décision.

Puisse cette brochure intéresser un large public et permettre le maintien et la mise en valeur des objets décrits. Ma reconnaissance, celle du Valais, va à tous ceux qui ont œuvré à l'établissement de cet inventaire.

Bonne lecture sur les chemins de la redécouverte!

Jean-Jacques Rey-Bellet
Präsident des Walliser Staatsrates,
Vorsteher des Departementes für Verkehr, Bau und Umwelt
Président du Conseil d'Etat du canton du Valais,
Chef du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement

Spuren des historischen Verkehrs in der Walliser Landschaft: eine der 37 Kehren der «route des diligences» zwischen Vernayaz und Salvan aus dem späten 19. Jahrhundert (oben, SB); Verkehrslandschaft bei Gletsch mit Blick auf die Furkastrasse im Hintergrund (links unten, KA); der malerische Pont de Rières bei Morgins (rechts Mitte, SB); Inschrift am Stockalperweg über den Simplonpass (rechts unten, RF).

Quelques traces de l'histoire des voies de communication dans le paysage valaisan : un des 37 virages de la route des diligences entre Vernayaz et Salvan (en haut, SB) ; paysage routier de Gletsch, la route de la Furka en arrière-plan (à gauche en bas, KA) ; l'esthétique arche du pont de Rières en aval de Morgins (à droite au milieu, SB) ; pierre avec inscription sur le sentier Stockalper, col du Simplon (à droite en bas, RF).

Inhalt · *Table des matières*

7 DIE VERKEHRSWEGE · *ROUTES ET CHEMINS*

8 Strassen haben eine Geschichte · *Les routes ont une histoire*
Vom internationalen Verkehr zum sanften Tourismus (VB)
Du trafic international au tourisme doux (VB)

22 Saumwege im Goms: Grimsel, Furka, Gries und Nufenen
Wege auf Erde, Stein und Schnee (KA)

27 Das Sprengpulver öffnete den Weg durch die Gemmiwand
Auf Leitern und Saumwegen zum Gemmipass (KA)

31 Die Steinbrücken von Ulrich Ruffiner im Wallis
«Es grauset eim wann er von der brucken hinab sicht
inn die grosse tieffe» (KA)

36 Vom Saumweg zur Fahrstrasse und zum Kulturweg
Der Simplon – Stockalper, Napoleon und ein Ecomuseum (KA)

40 Verkehrsgeschichte am Deischberg
Während Jahrhunderten ein Verkehrshindernis (KA)

44 Le Valais sous l'œil des cartographes
Des documents aussi esthétiques qu'utiles (SB, VB)

48 L'énigme des vestiges routiers sur les chemins du col
Depuis quand la route du Grand Saint-Bernard est-elle carrossable? (SB)

52 Le Valais: un canton riche en substance historique
La substance historique – un élément de l'offre touristique (SB)

57 Les voies de communication et l'économie touristique
L'exemple de la vallée du Trient (SB)

63 DAS INVENTAR · *L'INVENTAIRE*

64 Ein weltweit einmaliges Inventar · *Un inventaire unique au monde*
Das IVS im Kanton Wallis · *L'IVS dans le canton du Valais*

Die Autoren · *les auteurs*

KA Klaus Aerni
SB Sandro Benedetti
VB Vanessa Bitz

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Wallis über 2000 Jahre zurückverfolgen. Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die reiche Walliser Verkehrslandschaft. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Wallis, deren provisorische Fassung im Jahr 2003 abgeschlossen worden ist.

Routes et chemins

Chaque voie de communication, de la grande route commerciale au plus modeste sentier, est inscrite dans le paysage qu'elle a contribué dans une très large mesure à façonner. A l'instar des monuments élevés à la gloire des puissants, des villages classés ou des sites naturels protégés, les chemins historiques appartiennent à notre patrimoine culturel. Ils sont les témoins de notre passé, parmi les plus fragiles et les plus menacés par les mutations sans précédents intervenues au cours du XXe siècle.

Ce bulletin cherche à éclairer les aspects les plus significatifs du riche paysage routier valaisan. Il s'appuie sur les travaux de la documentation IVS pour le canton du Valais, achevés en 2003.

Vom internationalen Verkehr zum sanften Tourismus
Du trafic international au tourisme doux

Strassen haben eine Geschichte
Les routes ont une histoire

Das Wallis, umgeben von hohen Bergen, die vielfach als unüberwindbar betrachtet werden, erweist sich in Tat und Wahrheit dank der zahlreichen alpinen Zugänge als privilegierte Transitregion. Bei genauerem Hinsehen kann man im dichten Strassennetz einen steten Wandel erkennen, der durch geografische, politische, klimatische, technische und ökonomische Faktoren bedingt ist und zu grossen Unterschieden in der Intensität und Distanz des Warenaustausches und der Beschaffenheit der Strassen geführt hat.

Le Valais, encerclé de montagnes souvent considérées comme des obstacles infranchissables, s'avère au contraire une région de passage privilégiée grâce, justement, à ses nombreux accès alpins. Très dense, le réseau routier y apparaît toutefois extrêmement mouvant en raison de facteurs géographiques, politiques, climatiques, techniques et économiques qui ont entraîné de grandes variations, tant dans l'intensité et la distance des échanges que dans leur nature.

Die Pässe, belebende Arterien

Die Besiedlung des Rhonetals beginnt mit der neolithischen Kolonisation um 5000 v. Chr. In diesem Zusammenhang boten die alpinen Pässe zahlreiche Zugänge, die ohne Zweifel der längeren, dem Fluss folgenden Talachse vorgezogen wurden. Als Durchgangsgebiet für diese transalpinen Ströme entwickelte sich das Wallis zu einem der Zentren der «civilisation rhodanienne» der Bronzezeit (2300–800 v. Chr.). Während der Klima-

Les cols, artères vivifiantes

Le peuplement de la vallée du Rhône débute avec la colonisation néolithique, vers 5000 av. J.-C. Dans ce contexte, les passages alpins offrent une multitude d'accès, sans doute préférés et assurément plus directs que la voie de plaine qui remonte le fleuve.

Ainsi ouvert aux courants transalpins, le Valais devient l'un des centres de la « civilisation rhodanienne » de l'âge du Bronze (2300–800 av. J.-C. environ). Par la suite,

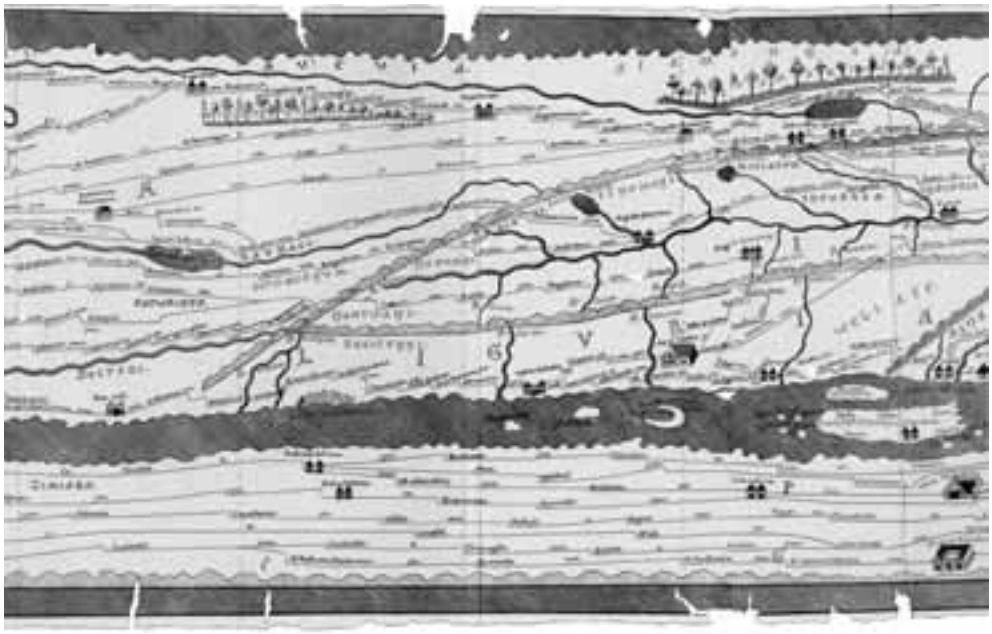


Abb. 1: Die Tabula Peutingeriana ist die mittelalterliche Kopie einer Strassenkarte des römischen Reichs im 3.–4. Jahrhundert. Der Grosse St. Bernhard («In summo Pennino») ist die einzige ausdrücklich benannte Passverbindung im Gebiet der heutigen Schweiz, was seine Bedeutung unterstreicht.

Fig. 1 : La Table de Peutinger est une copie médiévale d'une carte des grands itinéraires de l'Empire aux III–IVe siècles. Le Grand Saint-Bernard (« In summo Pennino ») constitue l'unique mention routière de tout le territoire de la Suisse actuelle, preuve de son importance au sein du réseau alpin (Konrad Miller : Die Peutingersche Tafel oder Weltkarte des Castorius, Stuttgart 1916).

erwärmung zwischen 300 v. Chr. und 400 n. Chr. dürften neue alpine Übergänge entstanden sein: Einer dieser hypothetischen Übergänge der Antike ist der westlich des Rawils gelegene Kaltwasserpass, der später wieder vergletschert wurde.

Im Jahr 15 v. Chr. wird dieses von vielfältigen Migrationsströmen geprägte Gebiet in die neu geschaffene römische Provinz Rhaetia-Vindelici einverleibt. Als Verbindung der Talschaft zur Provinzhauptstadt Augusta Vindelicorum (Augsburg in Deutschland) stehen wiederum Alpenpässe im Vordergrund, vermutlich der Furka- und der Oberalppass. Im 1. Jahrhundert n. Chr. wird das Wallis aus dieser Verwaltungseinheit herausgelöst und zur eigenständigen Provinz Alpes Poeninae, die die meiste Zeit eng mit der Nachbarprovinz Alpes Graiae (Tarentaise) verbunden ist. Vermutlich fällt diese Umstrukturierung in die gleiche Zeit wie der Bau einer Fahrstrasse am Grossen Sankt Bernhard.

Die uneingeschränkte Vorherrschaft des Grossen Sankt Bernhard zwischen Mystik und Politik

Der Kulminationspunkt der Strasse, die Martigny und Aosta verbindet und oft als eine der ältesten transalpinen Verbindungen zwischen dem Norden und dem Süden Europas angesehen wird, liegt auf einer Höhe von 2469 m auf dem Pass des Grossen Sankt Bernhard, lateinisch *mons Poeninus*. Zahlreiche Funde belegen, dass die Abhänge beidseits des Passes mindestens seit der Bronzezeit besiedelt waren. Auf der Passhöhe bezeugt ein Tempel, der der gallischen Gottheit Poeninus gewidmet war und im 1. Jahrhundert v. Chr. errichtet wurde, für jene Zeit einen intensiven Verkehr. Für die Wichtigkeit des Passes spricht auch, dass sein Name ein Jahrhundert später der ganzen Provinz zugewiesen wird. Seiner Bedeutung wegen nehmen die römischen Kaiser den Pass in den «cursus publicus» auf, das kaiserliche Strassennetz, das bis in Details von Unterhalt, Signalisation, Unterkünften und Pferdewechseln organisiert und für die Passage von Truppen, kaiserlichen Offizieren und, falls erforderlich, des Kaisers selbst bestimmt ist. Eine Fahrstrasse wird möglicherweise unter der Herrschaft von Claudius (41–54 n. Chr.) im Zusammenhang mit der Eroberung Grossbritanniens zwischen 43 und 47 n. Chr. gebaut.

Die Strasse über den Grossen Sankt Bernhard ist im Weiteren in der Peutingerkarte vermerkt (Abb. 1), einer schematischen Darstellung der grossen Verbindungen im römischen Reich im 3.–4. Jahrhundert: Augusta Praeto-

l'amélioration climatique observée entre 300 av. J.-C. et 400 apr. J.-C. a sans aucun doute dégagé de nouvelles voies : l'hypothèse d'un passage antique par le col des Eaux Froides, actuellement englacé, à l'ouest du col du Rawyl, va dans ce sens.

En 15 av. J.-C., c'est par conséquent un pays situé au cœur d'amples mouvements migratoires et largement sillonné qui est intégré à la nouvelle province romaine de Rhétie-Vindélicie. La vallée est d'ailleurs reliée à son chef-lieu, « Augusta Vindelicorum » (Augsburg, en Allemagne), par des cols, très vraisemblablement la Furka et l'Oberalp. Le territoire valaisan est détaché de cette entité administrative au Ier siècle de notre ère pour constituer à lui seul la province des Alpes Poenines, la plupart du temps associée à sa voisine des Alpes Grées (Tarentaise). Cet événement est probablement contemporain et intimement lié à la construction d'une route carrossable à travers le Grand Saint-Bernard, qui fait basculer la haute vallée du Rhône dans l'orbite des régions alpines occidentales.

La suprématie sans conteste du Grand Saint-Bernard, entre mystique et politique

Souvent considérée comme l'une des plus anciennes relations transalpines entre le nord et le sud de l'Europe, la voie qui relie Martigny à Aoste culmine à 2469 m d'altitude au col du Grand Saint-Bernard.

De nombreuses trouvailles attestent en effet de l'occupation des versants au moins depuis l'âge du Bronze. Au col même, un temple dédié à la divinité gauloise du site, « Poeninus », et édifié dans le courant du premier siècle av. J.-C., témoigne pour l'époque d'un trafic intense. L'attribution de ce nom à toute la région administrative romaine un siècle plus tard souligne encore l'importance de ce passage ; sa valeur n'a d'ailleurs pas échappé à l'attention de l'autorité impériale qui y établit une liaison carrossable intégrée au « cursus publicus », réseau impérial dûment organisé (entretien, signalisation, gîtes, relais, etc.) et notamment destiné au passage des troupes, des officiers impériaux et, le cas échéant, de l'empereur. Cette réalisation a vraisemblablement été entreprise sous le règne de Claude (41–54 apr. J.-C.), dans le contexte de la conquête de la (Grande-) Bretagne concrétisée entre 43 et 47 apr. J.-C.

La voie du Grand Saint-Bernard figure en outre sur la Table de Peutinger (fig. 1), qui fait état des grands itinéraires de l'Empire aux III–IVe siècles ; « Augusta Pretoria » (Aoste), « Eudracinum » (peut-être Etroubles), « In sum-

ria (Aosta), Eudracinum (vielleicht Etroubles), In summo Pennino (die Passhöhe), Octoduro (Martigny), Tarnaiae (Massongex) und Pennelocus (Villeneuve) heissen die genannten Etappenorte. Nach und nach wird der gallische Poeninus von Jupiter verdrängt, seiner lateinischen Entsprechung, die sich des Tempels und des Passes bemächtigt. Er wird von nun an unter dem Namen Mont Joux (Mons Jovis, Berg des Jupiter) bekannt sein.

Das 5. Jahrhundert bringt den Niedergang des römischen Reiches und den Rückzug der Römer vom östlichen Limes (Grenzwall). Diese Ereignisse bedeuten zwar noch lange nicht das Ende des Passverkehrs, aber sie vermindern die Sicherheit des Übergangs. Die Region fällt zunächst in die Hände der Langobarden, dann der Franken und schliesslich, im 10. Jahrhundert, der Sarazenen, die aber wegen ihren Übeltaten (Überfälle, Plünderungen, Erpressungen) schnell wieder vertrieben werden. Trotzdem bleibt die Überquerung des Passes gefährlich: Zwischen dem Hospiz von Saint-Rhémy auf der Südseite (1619 m) und jenem von Bourg-Saint-Pierre auf der Nordseite (1632 m) gibt es keine weitere Unterkunft, bis im Jahre 1050 schliesslich Bernard, Archidiakon von Aosta, das Hospiz vom Heiligen Sankt Nikolaus am Mont Joux gründet, dessen Ruf sich sehr schnell unter dem Namen Sankt Bernhard über die Region hinaus verbreitet.

Der Übergang über den Mont Joux wird immer wieder von berühmten Personen auf dem Weg nach Rom benutzt, etwa von Arnold von Kärnten, dem König von Germanien, im Jahre 894; von Sigerich, dem Erzbischof von Canterbury, 990; von Papst Leo IX. 1049; von Herzog Berthold IV. von Zähringen 1158. Die guten Dienste der Mönche des Hospizes werden in der Folge durch teilweise grosszügige Schenkungen kompensiert, vor allem in Form von Ländereien sowie von verschiedenen Rechten und Privilegien.

Im 11. Jahrhundert weiten die Grafen von Savoyen ihre Herrschaft über beide Seiten des Passes aus. Aber im Jahre 1475 verlieren sie die ganze Nordseite, nachdem die Oberwalliser und die Berner das Unterwallis eingenommen haben. Seit diesem Ereignis stellt der Grosse Sankt Bernhard, so wie noch viele weitere Alpenpässe, die Landesgrenze dar (Abb. 2).

Die Handelsstrasse über den Simplon

Während vieler Jahrhunderte wird der internationale Verkehr über die Alpen nicht nur vom Grossen Sankt Bernhard, sondern auch von anderen Pässen der West-

mo Pennino» (le col), «Octoduro» (Martigny), «Tarnaiae» (Massongex), et «Pennelocus» (Villeneuve), sont les lieux d'étape mentionnés sur le document.

Associé à un équivalent latin, le «Poeninus» gaulois cède peu à peu la place à Jupiter qui s'approprie le temple et le sommet désormais connu sous le nom de Mont Joux («Mons Jovis», montagne de Jupiter).

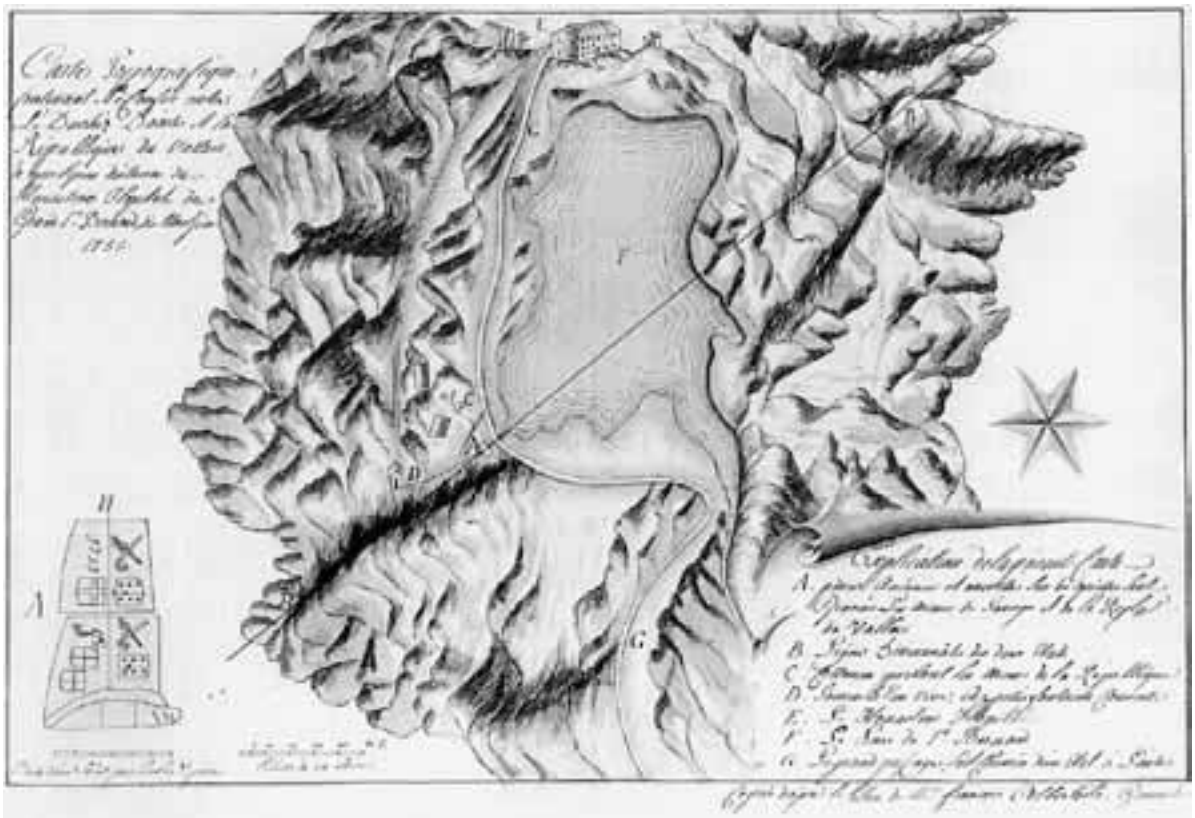
Le Ve siècle marque le déclin de l'Empire romain et la rupture de son «limes» (frontières) à l'occident sous la poussée des peuples barbares. Ces événements, loin de mettre un terme à la fréquentation du col, en amoindrissent toutefois la sécurité. La région passe successivement aux mains des Lombards, des Francs, puis des Sarrasins (Xe siècle), rapidement repoussés en raison de leurs méfaits (raids, pillages, rançonnages, etc.). Mais la traversée du col demeure périlleuse, aucun relais n'est aménagé entre les hospices de Saint-Rhémy et de Bourg-Saint-Pierre. En 1050 enfin, Bernard, archidiacre d'Aoste, fonde l'hospice de Saint-Nicolas de Mont Joux dont la réputation dépasse très vite le cadre régional sous le nom de Saint-Bernard.

L'itinéraire du Mont Joux est emprunté par des personnages parfois illustres sur le chemin de Rome : Arnoul de Carinthie, roi de Germanie, y passe en 894 ; Sigéric, archevêque de Canterbury, en 990 ; le pape Léon IX en 1049 ; Berthold IV duc de Zähringen en 1158 ; et bien d'autres encore. Les services offerts par les chanoines de l'hospice du (Grand) Saint-Bernard font par conséquent l'objet de faveurs immenses, qui se traduisent par des dons parfois très importants, en particulier des terres, ainsi que divers droits et exemptions.

Au XIe siècle, les comtes de Savoie étendent leur domination aux deux versants du col. Mais ils sont dépossédés de toute la partie nord de la montagne à la prise du Bas-Valais par les Haut-Valaisans et les Bernois, en 1475. Le col du Grand Saint-Bernard, à l'instar de bon nombre de ses semblables, matérialise dès lors une limite étatique (fig. 2).

La voie commerciale du Simplon

Durant de longs siècles, non seulement le Grand Saint-Bernard mais également d'autres passages alpins occidentaux tels le col du Mont Cenis, ou ceux du Mont Genèvre et du Petit Saint-Bernard, occupent le devant de la scène routière internationale. Au sein de cette zone, les autres accès sont aussi amplement utilisés, mais leur aire d'influence ne dépasse généralement guère le domaine régional voire local.



alpen beherrscht wie dem Mont Cenis, dem Mont Genèvre und dem Kleinen Sankt Bernhard. Innerhalb dieses Gebietes werden auch andere Pässe reichlich benutzt, aber ihre Bedeutung geht kaum über den regionalen Bereich hinaus. Zu diesen Pässen zweiten Ranges gehört auch der Simplon (2005 m) mit seiner natürlichen Fortsetzung durch das Rhonetal. Im 12./13. Jahrhundert wird der Simplon ausgebaut und das Rhonetal für den Transitverkehr geöffnet – vermutlich auf die Initiative mailändischer Handelsleute hin und sicherlich indirekt als Reaktion auf die neuen Märkte in der Champagne. In einer ersten Phase werden vermutlich hauptsächlich Luxusgüter (Gewürze, Seide etc.) aus dem Orient und Tuchwaren aus Flandern transportiert; mit der Intensivierung des Verkehrs kommen in der Folge Kurzwaren, Barchent aus Mailand sowie Waffen und Baumwolle dazu. Durch das Rhonetal werden gleichzeitig Güter wie Salz, Wein und Vieh transportiert, die aus dem regionalen Güteraustausch stammen.

Der Strassenunterhalt mit seinen Rechten und Pflichten, der in hohem Masse die Sicherheit und die Geschwindigkeit der Warenfuhren bestimmte, wird im Jahre 999 dem Bischof übertragen, der Herrschaft des Wallis oberhalb Martigny während des ganzen Mittelalters. Dieser vergibt das Lehen abschnittsweise an Pri-

Abb. 2: Diese Landkarte von 1755 zeigt die Grenze zwischen der Grafschaft Aosta und dem Wallis an. Die Grenzsteine, die auf der Karte dargestellt sind, stehen noch heute.

Fig. 2 : Cette carte topographique de 1755 indique la limite entre le duché d'Aoste et le Valais. Les pierres gravées aux armes des deux « états » respectifs, reproduites sur le document, sont toujours debout (MV).

Le col du Simplon (2005 m d'altitude) et son prolongement naturel à travers la vallée du Rhône appartiennent à cette seconde catégorie. Cependant, aux XII–XIIIe siècles, vraisemblablement sous l'impulsion de marchands milanais et, sans doute indirectement, de l'activité naissante des foires de Champagne, le col est aménagé et la vallée ouverte au trafic international. Dans un premier temps, le transit consiste probablement en produits de luxe (épices, soie, etc.) en provenance de l'Orient et en draperies des Flandres ; le trafic s'intensifiant, s'y ajoutent ensuite des articles de mercerie et des futaines du Milanais ainsi que des armes et des laines anglaises. Le sel, le vin et le bétail, qui font l'objet d'échanges régionaux, traversent également la vallée.

L'entretien de la route, qui détermine les conditions et les délais d'acheminement des marchandises, est rapi-

Abb. 3: Nach dem Beispiel der grossen Transitrouten waren die lokalen und regionalen Verbindungen immer gut unterhalten und konnten so einen Teil des Durchgangsverkehrs auf sich lenken, der in der «kleinen Eiszeit» ins Stocken geriet. Namentlich der Augstbordpass – hier die Pflästerung im Aufstieg zur Alp Jungu (St. Niklaus) – ist während der Klimaverschlechterung als Querverbindung zum Theodulpass ausgebaut worden.

Fig. 3 : A l'instar des grands axes, les passages alpins à usage principalement régional, voire local, sont parfaitement aménagés et entretenus. Ils ont par conséquent pu canaliser une partie du trafic momentanément détourné en raison du refroidissement du « petit âge glaciaire ». Cette occurrence a vraisemblablement profité à l'Augsbordpass dont certains tronçons, comme ici au sommet de la descente à l'alpage de Jungu (St. Niklaus), présentent un très beau revêtement de pierres plates (KA).

vate (Korporationen oder lokale Herrschaften), denen fortan die Aufgabe obliegt, die nötigen Zölle für den Unterhalt der Strasse und damit für die Aufrechterhaltung des Verkehrs einzuziehen – dies betrifft hauptsächlich die Konstruktion und die Reparatur von Kunstbauten wie Brücken, Stegen usw. Gleichzeitig wird die nötige Infrastruktur aufgebaut: Kleine, vom Fürstbischof anerkannte Transportgesellschaften geben sich eine Transportordnung und errichten Warenlager. Diese so genannten Susten säumen die Simplonstrasse in Martigny, Sion, Leuk, Brig, auf der Passhöhe, in Simplon-Dorf, Gondo, Varzo, Domodossola und Vogogno. Hospize, Spitäler und Siechenhäuser, bezeugt in Saint-Maurice, Martigny, Saillon, Conthey, Sion, Salgesch, Leuk, Brig, auf der Passhöhe und in Gondo, empfangen Pilger und Reisende.

Aber bereits im 14. Jahrhundert wird der Talverkehr durch den schlechten Zustand des Weges behindert. Die Aufteilung der Verantwortung für den Unterhalt und der zunehmende Machtverlust des Bischofs zu Gunsten der regionalen Gemeinschaften (Zenden) gefährden die Verkehrssicherheit. Aber auch das Aufkommen der Märkte von Genf, dann von Lyon im Westen und von Flandern im Norden seit dem Ende des 14. Jahrhunderts führt dazu, dass das Interesse an der Simplonroute abnimmt zu Gunsten von nicht nur sichereren, sondern auch direkteren Verbindungen, unter ihnen besonders der Mont Cenis im Süden und der Gotthard im Osten. Erst die

dement attribué à l'évêque, autorité seigneuriale du Valais en amont de Martigny durant tout le Moyen Age ; ce dernier inféode ce droit par tronçon à des particuliers (communautés ou seigneurs locaux), chargés de percevoir les taxes nécessaires au maintien d'une circulation optimale (ceci concerne principalement la construction et la réfection d'ouvrages tels que ponts, passerelles, etc.). Dans le même temps, toute une infrastructure routière est mise en place : de petites sociétés de transport régionales, reconnues par le prince-évêque, se dotent de statuts et établissent des relais-dépôts. Ces « soustes » jalonnent la route du Simplon, à Martigny, Sion, Loèche, Brigue, au col, à Simplon-Village, Gondo, Varzo, Domodossola et Vogogna. Des hospices, des hôpitaux et des maladreries, attestés à Saint-Maurice, Martigny, Saillon, Conthey, Sion, Salquenen, Loèche, Brigue, au col et à Gondo, accueillent encore pèlerins et voyageurs.

Mais des problèmes de viabilité entravent au XIVe siècle déjà le trafic de la vallée. Le morcellement des responsabilités en matière d'entretien et la perte progressive d'autorité de l'évêque au profit des communautés régionales (dizains) mettent en péril la sécurité routière. En outre, avec l'émergence, dès la fin du XIVe siècle, des foires de Genève puis de Lyon à l'ouest, et celles des

Klimaverschlechterung im 16./17. Jahrhundert und der Einsatz des Walliser Kaufmanns Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691) führen zu einer erneuten Handelstätigkeit über den Simplon.

Ein unberechenbarer Faktor: das Klima

Seit dem grossen Rückzug der Gletscher am Ende der vierten Eiszeit um 10 000 v. Chr. sind immer wieder Klimaschwankungen aufgetreten. Die letzte von ihnen war eine allgemeine Abkühlung, die zu beachtlichen Gletschervorstössen führte und daher den Namen «Kleine Eiszeit» erhielt. Der Höhepunkt dieser Kälteperiode, die sich über den Zeitraum von 1300 bis 1860/1895 erstreckt, war eine merkliche Abkühlung um 1550.

Die Zugänglichkeit der Alpenpässe ist stark vom Wetter, von den Jahreszeiten und der Beschaffenheit des Geländes (Fels, Schnee, Eis) bestimmt und hat sich daher mit dieser Klimaänderung ebenfalls verändert. Etliche Übergänge aus den südlichen Walliser Seitentälern nach Italien führen in Höhen von 2800 bis gegen 3500 m, entsprechend verringert sich auf diesen Pässen – zum Beispiel dem Collon-, Durand- und Hérens-Pass (südlich von Zinal), dem Monte Moro, dem Antrona- und sogar dem Theodulpass – in der Kälteperiode der Verkehr markant, oder er kommt ganz zum erliegen. Aus alten Quellen und Überlieferungen weiss man aber, dass diese Pässe vorher regelmässig begangen worden sind.

In der Folge wird der Verkehr entweder über zwar längere, aber begehbare Routen umgeleitet wie den in Ost-West-Richtung verlaufenden Augstbordpass (Abb. 3), der als Zubringer aus dem Mittelwallis zum Theodulpass dient, oder er konzentriert sich auf die relativ niedrigen Pässe des Grossen Sankt Bernhard (2469 m) und des Simplon (2005 m). Die Rückkehr des Simplon auf die internationale Bühne fällt zwar mehr oder weniger mit dem Höhepunkt der «Kleinen Eiszeit» zusammen, doch sind dafür nicht allein die klimatischen Verhältnisse entscheidend, sondern vielmehr auch die energischen Bestrebungen eines aussergewöhnlichen Mannes: Kaspar Jodok von Stockalper.

Die Verkehrswege als Machtfaktor: Stockalper, König des Simplons …

Kaspar Jodok von Stockalper wird am 14. Juli 1609 geboren. Im Alter von kaum 24 Jahren unternimmt er eine Studienreise durch Europa. Seine Rundfahrt führt ihn nach Frankreich, Belgien und in die Niederlande, wo er in

Flandres au nord, l'intérêt pour la route commerciale du Simplon décroît en faveur d'itinéraires non seulement plus sûrs mais surtout plus directs par le sud, notamment celui du Mont Cenis, et par l'est, le Gothard. Il faut attendre une importante péjoration climatique (vers le XVI–XVIIe siècle) et l'intervention du Valaisan Gaspard Jodoc Stockalper (1609–1691) pour observer un regain d'activité commerciale significatif sur la voie du Simplon.

Un paramètre routier incontrôlable : le climat

Depuis le grand retrait glaciaire à la fin de la quatrième et dernière glaciation, aux environs de 10 000 av. J.-C., de nombreuses variations climatiques se sont produites. La plus récente d'entre elles correspond à un refroidissement général qui, en raison de la forte avancée des glaciers, est connue sous le nom de « petit âge glaciaire ». Cette période, qui s'étend de 1300 à 1860/1895 apr. J.-C., se caractérise par une aggravation du refroidissement aux environs de 1550.

Très largement conditionnés par la situation météorologique, les saisons et la nature du terrain (roche, neige, glace, etc.), les accès aux passages transalpins ont évolué au gré de ces modifications climatiques. De fait, les cols valaisans qui, depuis les vallées latérales sud, mènent au versant italien, culminent entre 2800 et 3400 m d'altitude ; ces passages, tels les cols Collon et d'Hérens, ou celui du Trift et le col Durand (au sud de Zinal), ou encore du Monte Moro et d'Antrona, et même le Theodulpass, ont par conséquent vu leur transit décroître ou cesser durant la période concernée. Des témoignages anciens ou la tradition seule y révèlent une fréquentation autrefois régulière. Le trafic est alors soit détourné par des itinéraires certes plus longs mais praticables, comme la voie est-ouest qui, entre les vallées latérales adjacentes sud, converge à l'Augstbordpass (fig. 3), soit canalisé sur des axes d'importance quasi « intemporelle », à l'image du Grand Saint-Bernard.

Le col du Simplon, qui jouit d'une altitude très basse (2005 m), est également tout indiqué pour pallier le manque de passages nord-sud. Contrarié dans ce rôle par des problèmes sociaux-politiques spécifiques à la vallée du Rhône, son retour sur la scène internationale coïncide grosso modo avec l'apogée du « petit âge glaciaire » ; cette occurrence climatique ne constitue cependant pas le facteur décisif de son renouveau, largement imputable aux actions énergiques d'un homme exceptionnel : Gaspard Jodoc Stockalper.

die Geheimnisse des internationalen Handels eingeführt wird. Als Reaktion auf die Verschlechterung der Verkehrsbedingungen am Gotthard und auf die Beeinträchtigung der Sicherheit als Folge des Dreissigjährigen Krieges (1618–1648) reaktiviert er die Simplonroute und bietet einen sicheren und schnellen Transport an. Sehr schnell erhält er das Monopol für den Transport aller Transitgüter (1639) und das Salzmonopol (1647).

Das Salz, ein lebensnotwendiges und teures Lebensmittel, wird vorzugsweise über den See- und Flussweg transportiert, der bis Vouvry als problemlos, aber von da bis Saint-Maurice als gefährlich gilt. Um die Transportkosten und damit den Verkaufspreis besonders des Salzes senken zu können (bis zu einem Drittel), schlägt Kaspar Jodok von Stockalper dem Landrat vor, zwischen Vouvry und Collombey einen schiffbaren Kanal zu eröffnen; das Projekt wird zwischen 1651 und 1659 realisiert. Nach dem Ende von Stockalpers Herrschaft verkommt der Kanal, doch 1879 wird er als «Stockalper-Kanal» bis zum Genfersee verlängert und 1931 verbreitert, um das Rhonetal wirksam zu entwässern.

Im Jahre 1673 richtet Stockalper auf eigene Kosten eine Pferdepost ein, die die Städte Genf und Mailand in acht Tagen verbindet. Auch für diesen Transportdienst spricht ihm der Walliser Landrat das Exklusivrecht zu. Sein Handelsimperium am Pass ist inzwischen derart mächtig, dass man am Hof von Louis XIV. von ihm als dem «König am Simplon» spricht. Zudem betreibt er im ganzen Wallis zahlreiche Eisen-, Blei-, Kupfer- und Goldminen, und auch aus Söldnerdiensten bei verschiedenen Konfliktparteien schlägt er Kapital. Stockalpers Reichtum wird zur Legende: Man berichtet, dass der Handelsherr auf einer Reise von Mailand nach Lyon jede Nacht in einem eigenen Haus verbringen konnte (Abb. 4). Zahlreiche Titel und Ehrungen sind ihm verliehen worden, nicht nur im heimatlichen Wallis, sondern auch im Ausland.

Aber nach vierzig Jahren uneingeschränkter Macht melden sich kritische Stimmen in seiner Heimat. Stockalper wird aus verschiedenen Gründen angeklagt, besonders wegen des Missbrauchs vom Salzmonopol, und er ist 1679 genötigt, ins Exil zu gehen. Eine günstige politische Situation ermöglicht ihm zwar 1685 die Rückkehr – allerdings unter der Bedingung, dass er sich fortan ruhig verhalte. Sechs Jahre später stirbt Stockalper in seinem Schloss in Brig.

Als einem genialen Unternehmer ist es Stockalper gelungen, die geografische Lage des Wallis mitten in

Les voies de communication comme enjeu de pouvoir: Stockalper roi du Simplon…

Né le 14 juillet 1609, Gaspard Jodoc Stockalper est âgé d'à peine vingt-quatre ans lorsqu'il entreprend un voyage d'études à travers l'Europe. Son périple le conduit en France, en Belgique et aux Pays-Bas, où il est initié aux arcanes du commerce international. Sensible à la dégradation du transit par le Gothard et à l'insécurité routière générale causée par la guerre de Trente Ans (1618–1648), il réhabilite la voie du Simplon sur laquelle il offre des trajets rapides et sûrs. Il y obtient très vite le monopole pour l'acheminement de toutes les marchandises en transit (1639), jusqu'au sel, en 1647.

Les marchandises, notamment cette denrée indispensable et coûteuse, empruntent de préférence la voie lacustre puis fluviale, praticable jusqu'à Vouvry, périlleuse au-delà et jusqu'à Saint-Maurice. Afin de réduire les frais de transport, et partant d'abaisser les prix, celui du sel en particulier (jusqu'à un tiers de moins), Gaspard Jodoc Stockalper propose à la Diète d'ouvrir un canal navigable entre Vouvry et Collombey; le projet est réalisé entre 1651 et 1659. Tombé en désuétude après le règne de son concepteur, le «canal Stockalper» est relié au Léman en 1879 et élargi en 1931, dans le but de drainer efficacement la plaine du Rhône.

En 1673, Stockalper assure à ses frais le service postal à cheval ralliant Milan à Genève par le Simplon en huit jours, et établi quelques décennies plus tôt par le biais de traités internationaux; la Diète valaisanne lui concède ici encore l'exclusivité de l'acheminement. Son empire sur le trafic commercial du col est tel, qu'il lui vaut le surnom de «roi du Simplon» à la cour de Louis XIV.

Il exploite encore de nombreuses mines de fer, de plomb, de cuivre et d'or; il monnaie également les services de mercenaires auprès des diverses parties engagées dans des conflits. Excessivement riche, l'importance de ses biens relève de la légende: certains rapportent qu'à l'occasion d'un voyage entre Milan et Lyon, Gaspard Jodoc Stockalper aurait occupé à chaque étape une de ses demeures (fig. 4). Titres et honneurs lui sont accordés en nombre, dans son Valais natal comme à l'étranger.

Mais, après quarante ans de pouvoir hégémonique, des voix s'élèvent à son encontre au sein de son propre fief. Accusé pour des motifs divers et notamment pour abus sur le monopole du sel, il est contraint à l'exil en 1679. Une situation politique favorable permet son retour en 1685; toléré à condition de se tenir coi, il meurt six ans plus tard dans son château de Brigue.

einem aufgewühlten Europa auszunutzen. Er hat seine persönlichen Interessen verfolgt und dabei doch zum ökonomischen Aufschwung des Landes beigetragen. Nach Stockalpers Abgang zerfällt seine Transportorganisation aber bald, und in der Folge wird das Wallis vom internationalen Verkehr erneut gemieden – bis wiederum fremde Kräfte das Heft in die Hand nehmen; diesmal ist es die Regierung Napoleons.

…Napoleon, Kaiser der Franzosen

Nach dem Sturz Stockalpers versucht Savoyen ab 1679 mit Erfolg, den Transitverkehr vom Simplon auf den Mont Cenis zu leiten. Die beträchtliche Abnahme des Verkehrs, dessen Zoll- und Gebühreneinnahmen den Unterhalt der Strasse hätten sichern sollen, und die Nachlässigkeit der Gesellschaften, die vom Staat Wallis mit dem Unterhalt und der Reparatur der Simplonstrasse beauftragt worden sind, führen zum schnellen Verfall des Saumweges. Der Durchmarsch von spanischen, dann französischen und österreichischen Truppen über den Simplon verleiht dem Pass in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts aber eine strategische Dimension, die Napoleon, der Kaiser der Franzosen (1804) und König der Italiener (1805), rasch erkannt hat.

Napoleon, der seit 1796 an der Spitze der französischen Armee in Italien steht und im Piemont mit den

Abb. 4: Kaspar Jodok von Stockalper, der «König des Simplon», hat sich auch ein Schloss zugelegt. Der grossartige Bau, zwischen 1658 und 1678 im Stil der italienischen Renaissance erbaut, dominiert Brig mit seinen drei Zwiebeltürmen.

Fig. 4: Gaspard Jodoc Stockalper, le « roi du Simplon » s'est doté d'un château. Ce bâtiment magnifique, édifié entre 1658 et 1678 dans le style propre à la Renaissance italienne, domine Brigue de ses trois tours à dômes en bulbe (RF).

Cet entrepreneur de génie a su tirer avantage de la situation géographique du Valais au sein d'une Europe troublée. Gaspard Jodoc Stockalper a contribué à la prospérité économique du pays en privilégiant ses intérêts personnels, que le jeune Etat valaisan n'a malheureusement pas repris à son compte. Le trafic international déserte par conséquent à nouveau la vallée du Rhône, jusqu'à une nouvelle intervention extérieure, soutenue cette fois par la solide administration napoléonienne.

…Napoléon empereur des Français

A la chute de Stockalper, dès 1679, la monarchie piémontaise tente avec succès de détourner le transit commercial du Simplon sur le Mont Cenis. La diminution

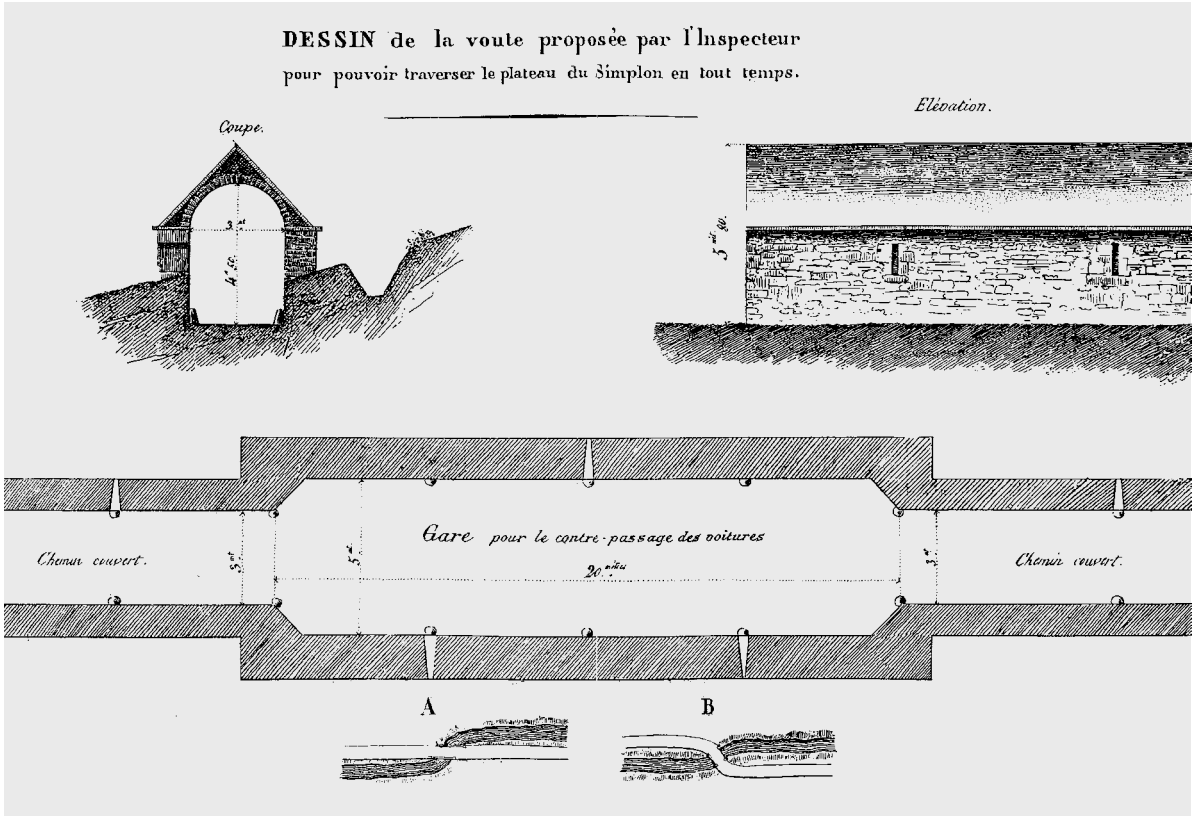


Abb. 5: Nicolas Céard hatte die Absicht, 15 km der Simplonstrasse zwischen Schallbett und Gabi mit Galerien zu überdecken, die Pariser Behörden lehnten das aber ab. Die Pläne zeugen vom grossen Können der Ingenieure Napoleons.

Fig. 5 : Dans un premier temps, Nicolas Céard propose quelque 15 kilomètres de chemin couvert entre Schallbett et Gabi, projet rejeté par les instances parisiennes. Ces plans mettent toutefois en exergue la maîtrise technique des ingénieurs de l'administration napoléonienne (R. Céard, Souvenirs des Travaux du Simplon, Genève 1837, pl. 21).

österreichischen Truppen im Konflikt ist, wird der Bedeutung der Walliser Pässe für seine eigenen Eroberungspläne schnell gewahr. Im Mai des Jahres 1800 überschreitet er mit seiner Armee den Grossen Sankt Bernhard für einen zweiten italienischen Feldzug gegen die Österreicher, die er bereits in Marengo besiegt hat. Gleichzeitig überquert General Béthencourt mit tausend Mann den Simplon für eine Nebenoperation. Bereits im September des gleichen Jahres verabschiedet Napoleon ein Dekret über die Konstruktion einer Fahrstrasse über den Simplon.

Die Arbeiten beginnen im März 1801. Sie werden geleitet von Nicolas Céard, «Ingenieur des Ponts et

considérable du trafic, nécessaire à l'entretien de la route en partie financé par les taxes de douane et de péage, conjuguée à la négligence des compagnies chargées par l'Etat valaisan de l'entretien et de la réfection de la voie du Simplon, entraîne le délabrement rapide du chemin muletier. Dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, le passage des armées espagnoles, puis françaises et autrichiennes par le col du Simplon lui confère une dimension stratégique qui n'échappe pas à Napoléon, empereur des Français (1804) et roi d'Italie (1805).

Engagé dès 1796 à la tête de l'armée française d'Italie en conflit avec les forces autrichiennes dans le Piémont, Napoléon prend rapidement conscience de l'importance des accès transalpins valaisans pour ses projets d'expansion. En mai 1800, il passe le col du Grand Saint-Bernard avec son armée pour une seconde campagne d'Italie contre les Autrichiens, vaincus à Marengo. Dans le même temps, le général Béthencourt traverse le Simplon à la tête de mille hommes pour une opération secondaire. En septembre de la même année, Napoléon promulgue un décret pour la construction d'une route carrossable à travers le Simplon.

Les travaux débutent en mars 1801, menés par Nicolas Céard, ingénieur des Ponts et Chaussées, et sous la direction militaire du général Turreau dont la fonction

Abb. 6: Die neue Simplonstrasse hat zahlreiche Künstler inspiriert. Grosse Beachtung haben die Aquarelle von Gabriel Lory fils gefunden, der die Strecke 1811 bereiste. Seine Darstellungen wurden unzählige Male kopiert. Geschickt stellt Lory die feindliche Natur den technischen Errungenschaften gegenüber – so wie hier bei der Ganterbrücke.

Fig. 6 : La nouvelle route du Simplon a inspiré de nombreux artistes romantiques. Les aquarelles exécutées en 1811 par Gabriel Lory fils, dont les vues ont été reprises par de nombreux contemporains, ont contribué à l'intérêt du public pour ces paysages grandioses. Il y oppose habilement la nature hostile aux prouesses techniques du siècle, comme dans cette représentation du pont de Ganter (Bibliothèque centrale, Zurich).

Chaussées», und stehen unter der militärischen Führung des Generals Turreau, dessen Funktion im Juli des gleichen Jahres aufgehoben wird. Das Projekt einer sommers wie winters mit Kanonen befahrbaren Strasse sieht zwischen Schallbett und Gabi Tunnels und Galerien von rund fünfzehn Kilometern Länge vor (Abb. 5), die aber nicht gebaut werden. Bedingt durch administrative Schwierigkeiten, die falsche Ausführung einzelner Abschnitte und mangelnde Zusammenarbeit zwischen Franzosen und Italienern ist die Fahrstrasse zwischen Glis und Domodossola erst im Oktober 1805 fertig erstellt – gerade zu spät für die Passage von Napoleon auf seinem Weg nach Mailand, wo er im Mai gekrönt wird. Ironie des Schicksals: Auf seinem Rückweg nach Frankreich reist Napoleon über den Mont Cenis, den ewigen Konkurrenten des Simplon, der erst zwei Monate später eingeweiht werden kann.

Entlang der Strasse lässt Céard auch mehrere Schutzhäuser bauen, die den Bauarbeitern und den Reisenden als Unterkunft dienen sollen. Im Jahre 1806 ist die Strasse im Rhonetal vollendet, und vier Jahre später beschliesst Napoleon, das Wallis ins Kaiserreich einzuverleiben. Als Argumente führt er die Kosten ins Feld, die durch den Bau dieser ersten transalpinen Fahrstrasse verursacht worden sind, und die Bedeutung der direkten

est abolie en juillet de la même année. Le projet, qui doit établir une voie accessible été comme hiver aux canons, prévoit quelque quinze kilomètres de tunnel et galerie entre Schallbett et Gabi (fig. 5). Ralentie par des difficultés d'ordre administratif (intermédiaires), technique (exécution fautive de certains tronçons) et social (mauvais accueil de la direction française côté italien), la première partie de la route carrossable du Simplon entre

Abb. 7: Im 18. Jahrhundert ist die Talstrasse nicht der einzige Zugang ins Wallis und auch nicht der schönste. Die Gemmi – hier in einer Darstellung von Loppe, 1860 – verzeichnet in jener Zeit einen starken Verkehrszuwachs. Von 1739 bis 1741 wurde hier ein neuer, pferdegängiger Weg angelegt, um den Bedürfnissen der Touristen aus dem Norden zu entsprechen.

Fig. 7 : Au XVIIIe siècle, la route de la vallée n'est pas l'unique passage vers le Valais, ni le plus pittoresque. Le « Chemin de la Gemmi près de Loueche les Bains », titre de cette gravure de Loppe effectuée en 1860, enregistre à cette époque une forte fréquentation. A l'instar de la route du Simplon, un nouveau chemin, sûr et praticable à cheval, y est établi entre 1739 et 1741 pour les besoins des curistes qui affluent du nord des Alpes (Bibliothèque nationale suisse).

Verbindung zwischen dem Kaiserreich und dem Königreich Italien. Bis 1813 erhält das Gebiet den vielsagenden Status «Département du Simplon». Der Vorrang des Simplonpasses vor dem Grossen Sankt Bernhard, der weniger direkt verläuft und höher gelegen ist, zeigt sich auch in der Einordnung der Simplonroute als Erstklassstrasse und des Grossen Sankt Bernhard als Drittklassstrasse.

Das technische Wunderwerk und die dramatischen Landschaften entlang der neuen Strasse rufen bei den Reisenden Bewunderung hervor und ziehen die Aufmerksamkeit der Maler der Romantik auf sich (Abb. 6). Die Talstrasse durch das Wallis profitiert von der Schwärmerei für die Alpen in Europa (vor allem in England), die bereits im 18. Jahrhundert mit der Mode der «Grand Tour» beginnt. Doch der Tourismus des 19. Jahrhunderts wendet sich schnell anderen alpinen Übergängen (ab 1830 vor allem dem Gotthard) zu, die der Faszination eines immer anspruchsvolleren Publikums geöffnet werden.

Glis et Domodossola est achevée en octobre 1805. Juste trop tard cependant pour permettre le passage de Napoléon, couronné à Milan en mai ; ironie du sort, il rentre en France par le Mont Cenis, éternel rival du Simplon, deux mois avant l'ouverture de ce dernier.

Céard fait encore bâtir le long de la route une dizaine de refuges destinés au logement des cantonniers et au secours des voyageurs. La totalité du parcours à travers la vallée est terminée en 1806. Arguant des dépenses occasionnées pour la réalisation de cette première route carrossable à travers les Alpes, et, surtout, de la liaison directe qu'elle constitue entre l'Empire et le royaume d'Italie, Napoléon décide en 1810 d'intégrer le Valais à l'Empire ; le pays prend dès lors et jusqu'en 1813 le statut évocateur de Département du Simplon. La prééminence de cet accès sur celui du Grand Saint-Bernard, moins direct et plus élevé que le col du Simplon, se manifeste encore dans leur classification comme Route de 1re classe pour le Simplon, de 3e classe pour le Grand Saint-Bernard.

Les prouesses techniques et les paysages tourmentés rencontrés sur le nouveau parcours suscitent l'admiration des voyageurs et l'attention des peintres romantiques (fig. 6). La route du Valais profite du nouvel engouement européen (britannique surtout) pour les Alpes, amorcé au XVIIIe siècle déjà avec la mode du « Grand Tour ». Le tourisme naissant du XIXe siècle s'en détourne pourtant rapidement en faveur d'autres passages alpins (et notamment dès 1830 le Gothard) ouverts à la fascination d'un public toujours plus exigeant.

Das Wallis am Rande des europäischen Tourismus

Trotz seiner strategischen Bedeutung leidet das Wallis zu Beginn des 19. Jahrhunderts unter dem Joch der napoleonischen Herrschaft. Dennoch profitiert es von der ersten Fahrstrasse über die Alpen, einem Vermächtnis von unschätzbarem Wert für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Im Jahre 1815 tritt das Wallis der Eidgenossenschaft bei. Ein kantonales Gesetz von 1817 überträgt dem Staat den Unterhalt und die Konstruktion der Brücken der «Grand-route» über den Simplon, die seit dem Beginn der französischen Herrschaft mehr schlecht als recht von den Gemeinden gewartet worden sind und sich in einem erbärmlichen Zustand befinden. An der Talstrasse werden Bauarbeiten ausgeführt, so dass 1835 die ganze Strecke erneut mit Fuhrwerken befahrbar ist.

Trotz dieser Anstrengungen nimmt der Handelsverkehr im Wallis nicht bedeutend zu. Und der mehrheitlich den Berner Alpen zugewandte Tourismus berührt das Rhonetal nur am Rande. So zum Beispiel im Leukerbad, das wegen seiner Thermalquellen berühmt ist und viele Besucher beherbergt. Die Gäste, die seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts zum grössten Teil aus dem Norden stammen, benützen vorwiegend den Gemmipass (Abb. 7). Ein sehr beliebter Ausflug führt von Genf durch das Tal der Arve, über den Col de Balme oder die Tête Noire und schliesslich über den Col de la Forclaz nach Martigny. Von hier aus findet der Reisende Anschluss ins Berner Oberland oder nach Italien – oder kehrt dem See entlang nach Genf zurück (Abb. 8). Auch die anderen Seitentäler erhalten nach und nach Besuch von neugierigen Touristen, Wissenschaftlern und Abenteurern, bevor sie von den Pionieren des Alpinismus erobert werden, die weitere Wege über vergletscherte Höhen erschliessen.

Ein dichtes Strassennetz für einen neuen Wohlstand

Obschon der neu geschaffene Zugang durch die Talebene keine deutliche Steigerung des Verkehrs mit sich bringt, haben die Einrichtung eines Postkurses (Ende 17. Jahrhundert durch Kaspar Jodok von Stockalper) und einer Kutschenlinie (im Gefolge der Konstruktion der Napoleonstrasse im Jahre 1807) den Zugang zur Region etwas vereinfacht. Aber erst mit der Erschliessung des Wallis durch die Eisenbahn seit der Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt eine neue wirtschaftliche Ära, die hauptsächlich auf den Tourismus ausgerichtet ist.

Le Valais en marge du tourisme européen

Situé bien malgré lui dans l'orbite des intérêts stratégiques routiers du début du XIXe siècle, le Valais a subi le joug de l'impérialisme napoléonien. Il a néanmoins hérité de la première route moderne à travers les Alpes, legs inestimable pour le développement économique ultérieur de la région.

En 1815, le Valais entre dans la Confédération. Une loi cantonale de 1817 confie à l'Etat l'entretien et la construction des ponts de la grand-route du Simplon, gérés tant bien que mal, depuis le départ de l'administration française, par les communes, et dans un piteux état. Des travaux sont entrepris sur le tracé de la vallée; en 1835, la totalité du parcours est à nouveau accessible aux chars.

Pourtant, en dépit de ces efforts, le trafic commercial n'enfle pas de manière significative en Valais. Et le tourisme, principalement tourné vers les Alpes bernoises, ne fait qu'effleurer la vallée du Rhône. Ainsi Loèche, célèbre pour ses sources thermales, qui accueille un grand nombre de curistes; pour la plupart originaires du nord depuis la seconde moitié du XVIIe siècle, ils empruntent le chemin du col de la Gemmi au détriment de la route de la plaine (fig. 7). Un circuit très fréquenté, au départ de Genève par la vallée de l'Arve, conduit encore le voyageur à Martigny via le col de Balme ou la Tête Noire, puis le col de la Forclaz; il rejoint ensuite l'Oberland bernois, l'Italie ou plus simplement Genève par les bords du Léman (fig. 8). Les autres vallées latérales sont visitées petit à petit par des touristes curieux, des savants ou des aventuriers, avant d'être la proie des pionniers de l'alpinisme, inventeurs de voies à travers les sommets englacés.

Un réseau routier dense pour une nouvelle prospérité économique

Si le nouvel accès à travers la plaine n'entraîne pas une nette augmentation de sa fréquentation, la mise en place d'un service postal (initié à la fin du XVIIe siècle déjà par Gaspard Jodoc Stockalper) et d'une ligne de diligences (organisée dans la foulée de la construction de la route napoléonienne, en 1807), favorisent quelque peu l'accès à la région. Mais c'est l'arrivée en Valais du chemin de fer, dès le milieu du XIXe siècle, qui ouvre une nouvelle ère économique, principalement tournée vers l'industrie touristique.

Les aménagements ferroviaires d'abord, puis routiers, avec l'apparition des véhicules à moteurs, nécessitent rapidement la construction de gares, dépôts,

Abb. 8: Der Tourismus bricht sich Bahn im 19. Jahrhundert, und die Strasse von Chamonix nach Martigny wird zur viel begangenen Route. Dieses Bild zeugt von der vielfältigen Herkunft der Reisenden, die durch das Wallis streifen. Am Felsen von Barme Rousse bei Châtelard ist eine Tafel mit dem Wappen eines englischen Ehepaars angebracht, das den Felsen 1821 erstanden hat, um hier seine letzte Ruhe zu finden.

Fig. 8 : La mode du tourisme bat son plein au XIXe siècle, et la route de Chamonix à Martigny fait partie d'un itinéraire très fréquenté. Cette peinture atteste du caractère international des voyageurs qui sillonnent les Alpes : à mi-hauteur du rocher de la Barme Rousse, près du Châtelard, on distingue les armoiries scellées d'un couple d'Anglais, portés acquéreurs du rocher pour s'y être reposés en 1821 (Bibliothèque centrale, Zurich).

Der Ausbau zuerst der Eisenbahn, dann der Strassen mit dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs erfordern den Bau von Bahnhöfen, Lagerhäusern, Gasthäusern und Kunstbauten, die an die neuen Anforderungen dieser modernen Verkehrsmittel angepasst sind. Der Staat, der seine ganze Aufmerksamkeit und den grössten Teil seiner Mittel auf die Talachse konzentriert, versucht, den Ausbau der Nebenstrassen auf dem Weg

auberges, et ouvrages d'art adaptés aux nouvelles exigences de ces moyens de transport résolument modernes. L'Etat, qui concentre toute son attention et la plus grand partie de ses moyens sur l'axe de la plaine, tente néanmoins de favoriser le développement de routes latérales par le biais d'une législation lentement affinée : le canton participe financièrement à la construction ou à l'amélioration de ces voies secondaires en

Bibliografie · bibliographie

Arnold, Renato: Die Anfänge des Tourismus im Wallis anhand ausgewählter Reiseliteratur des 18. Jahrhunderts. Schriftliche Arbeit zur Erlangung des Grades eines Lizentiates der Philosophischen Fakultät an der Universität Freiburg (CH). Simplon-Dorf 1984.

Carlen, Louis: Die Walliser Alpenpässe im Mittelalter. In: Blätter aus der Walliser Geschichte, 1997, 29: 91–105.

Daviso di Charvensod, Maria Clotilde : La route du Valais au XIVe siècle. Dans : Revue suisse d'histoire, 1, 1951 : 545–561.

Hafner, Heinrich: Brig – Simplon – Gondo. Kaspar Jodok Stockalpers Vermächtnis. In: Wanderungen auf historischen Wegen. Thun 1990.

Henrioud, Marc : Les anciennes postes valaisannes et les communications internationales par le Simplon et le Grand Saint-Bernard. 1616–1848. Tiré à part de la Revue suisse d'histoire. Lausanne 1905.

Lugon, Antoine : Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XIIème – milieu du XIVème siècle). Dans : Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local. Actes du colloque de Bourg-Saint-Pierre, 23–25 septembre 1988, Sion 1989 : 87–99.

Rey, Hugues : Les voyageurs en Valais, le pays et ses habitants à travers leurs témoignages (1770–1813). Mémoire de licence présenté à la Faculté des Lettres de l'Université de Fribourg (CH). Montana 1984.

Roduit, Patrick : Les routes latérales du canton du Valais durant la seconde moitié du XIXe siècle. Mémoire de licence présenté à la Faculté des Lettres de l'Université de Fribourg (CH). Sierre 1993.

Röthlisberger, Friedrich: Gletscher- und Klimaschwankungen im Raum Zermatt, Ferpècle und Arolla. In: Die Alpen 52, 1976: 59–152.

Schiner, Hildebrand : Description du département du Simplon, ou de la ci-devant République du Valais. Sion 1812.

Le Valais avant l'histoire : 1400 av. J.-C. – 47 apr. J.-C. Catalogue d'exposition. Musées cantonaux du Valais. Sion 1986.

Vallis Poenina, le Valais à l'époque romaine. Catalogue d'exposition. Musées cantonaux du Valais. Sion 1998. / Das Wallis in römischer Zeit. Ausstellungskatalog. Walliser Kantonsmuseen. Sitten 1998.

Walser, Gerold: Summus Poeninus: Beiträge zur Geschichte des Grossen St. Bernhard. Wiesbaden 1984.

einer langsam verfeinerten Gesetzgebung zu fördern: Der Kanton beteiligt sich finanziell am Bau oder an der Reparatur dieser Sekundärstrassen gemäss einer Klassifikation, die verschiedentlich abgeändert wurde. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts erhalten auf diese Weise die Seitentäler Fahrstrassen, die zu einer regionalen Wirtschaftsentwicklung hauptsächlich auf der Basis des Tourismus – Angebot von Führern, Hotelinfrastruktur etc. – führen.

Der industrielle Aufschwung hingegen findet erst um die Mitte des 20. Jahrhunderts mit dem Bau von zahlreichen Staudämmen statt. Die betroffenen Seitentäler profitieren vom Ausbau der Fahrstrassen, der dem Bau der Stauwerke vorangeht.

Doch dieser neue Strukturwandel hat Auswirkungen wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Art: der allmähliche Untergang der Berglandwirtschaft, die Landflucht aus den Seitentälern in die Ebene und die totale Entvölkerung gewisser Dörfer sowie die Über- oder Unternutzung der Alpen. Diese Phänomene mit ihren negativen Langzeitfolgen sind seit einigen Jahrzehnten bekannt. Einer der Lösungsansätze ist der sanfte Tourismus, für den auch das historische Strassennetz als ein bedeutender Teil unseres Kulturerbes eine wesentliche Grundlage darstellt.

fonction d'une classification, corrigée à maintes reprises. Dans le courant du XIXe siècle, les vallées latérales se dotent ainsi d'accès carrossables qui entraînent un développement économique régional principalement dû au tourisme (service de guides, infrastructures hôtelières, etc.).

L'essor industriel, quant à lui, intervient dans le courant du XXe siècle, vers le milieu duquel de nombreux barrages voient le jour. Et les vallées secondaires concernées profitent ainsi des améliorations routières qui précèdent très souvent ces réalisations colossales.

Pourtant, ce nouveau dynamisme structurel a des conséquences sur les plans économique (disparition progressive de l'agriculture de montagne), social (exode rural vers la plaine et désertion totale de certains villages) et écologique (manque d'entretien des alpages entraînant un déséquilibre au sein d'un milieu particulièrement fragile). Une prise de conscience de ces phénomènes et de leurs conséquences à long terme est intervenue dans les dernières décennies du siècle passé. Plusieurs solutions se sont d'ores et déjà imposées afin de juguler les effets négatifs de ce nouvel ordre économique ; l'instauration d'un tourisme doux, auquel participe la réhabilitation de notre patrimoine routier, y contribue notamment.

Abb. 9: Der sanfte Tourismus kann einen Beitrag leisten zur Minderung der Strukturprobleme in den Bergregionen. Partie des Stockalperwegs am Simplonpass oberhalb Engi.

Fig. 9 : Le tourisme doux peut être une contribution à la solution des problèmes structurels des régions alpines: partie du sentier Stockalper au Simplon en amont de Engi (photo A. Betschart).

Wege auf Erde, Stein und Schnee

Saumwege im Goms: Grimsel, Furka, Gries und Nufenen

Die Saumwege im oberen Goms bilden ein Verkehrskreuz und führen in die benachbarten Täler der Aare, der Reuss, des Tessins und der Tosa. Die wirtschaftlichen Produkte der verschiedenen Regionen gaben den Anreiz zu einem Warenhandel über die Pässe, und so entstand ein weit gespanntes Saumwegnetz. Die Wege führten über Erde, Steine, Fels und Schnee oder Eis; die Bautechnik musste dem unterschiedlichen Untergrund Rechnung tragen und ebenso den wechselnden Witterungsverhältnissen. Mit dem Bau der Eisenbahnen verloren die Saumwege im 19. Jahrhundert ihre Bedeutung als Transportwege.

Die Saumwege Grimsel, Furka, Gries und Nufenen verbanden seit jeher Alpentäler mit unterschiedlichem Klima, die im regionalen Handelsverkehr verschiedenartige Produkte anbieten konnten. Das Netz der regionalen Kontakte wurde zudem von weit gespannten transalpinen Beziehungen überlagert, die Oberitalien über das schweizerische Mittelland hinaus mit Frankreich und Süditalien verbanden. Die einzelnen Pässe traten zu unterschiedlichen Zeiten in die Geschichte ein: Die Grimsel wird erstmals 1351 im Bundesbrief zwischen Zürich und den vier Waldstätten genannt; konkreter sind Grimsel und Griespass im Vertrag von 1397 zu erfassen, der zwischen dem Pomat, der Gemeinde Münster im Goms, dem Oberhasli und Bern zur Schaffung einer neuen Handelsroute abgeschlossen wurde. Die Furka hatte bereits nach der Eingliederung des Wallis ins Römische Reich eine Rolle gespielt; 1269 wurde sie erstmals in den Statuten von Sitten als Einfuhrpass für Waren genannt. Die Zollrechte über die vier Pässe im Goms kamen 1529 durch Bischof Adrian I. von Riedmatten (1529–1548) in den Besitz der Kirchgemeinde Münster.

Abb. 1: Säumer an der Furka; Stich von J. A. Klein, 1820. Die Pferde tragen auf einem mit Leder überzogenen hölzernen Sattel zwei Käse. Dem Pferd links ist als Oberlast Futter aufgebunden. Das Pferd rechts trägt einen Maulkorb, der ihm nach der Rast wieder vorgeschnallt wird. Der Säumer ist wetterfest ausgerüstet (Iten 1990).

Der Saumverkehr als Organisation

Der Handelsverkehr über die Alpen war im Mittelalter vorerst eine Sache der Krämer und Kaufleute. Sie bauten sich allmählich eine Marktkenntnis auf und versorgten die Märkte selber. Später übertrugen die Kaufleute die Spedition einzelnen Säumern, die den Transport mit Tieren übernahmen. Mit dieser so genannten «Strackfuhr» konnte eine Ware in kurzer Zeit über grosse Distanz transportiert werden. In Tälern mit grossem Warenverkehr und mit mehreren Gemeinden wurde die Transportstrecke in mehrere Abschnitte gegliedert, in denen je eine Säumergenossenschaft zum Wegunterhalt verpflichtet war und dafür das Transportmonopol besass. Das Säumergewerbe wurde von Bauern betrieben. Sie erhielten von der Säumergenossenschaft der Reihe nach die Transporte zugewiesen («Portensystem» oder «Rodfuhr»); der Transport erfolgte also etappenweise. Der Warenumschlag fand in einem Gebäude statt, der «Sust». Hier wurden die Waren in der Nacht eingeschlossen, und in der Regel konnten Säumer und Tiere auch in der Sust übernachten. Am andern Tag sorgte der «Ballenteiler» für die Umteilung der Ballen, so dass die Säumer mit anderen Ballen oder Fässern in ihr Heimatdorf zurückkehren konnten. In diesem Etappentransport wechselten die Waren also täglich den Transporteur, und für den Weitertransport stand oft nicht sofort ein Säumer zur Verfügung. Daher war dieses System anfällig für Verspätungen und stellte für Kaufleute eine zeitraubende und teure Angelegenheit dar (Abb. 1).

Das genossenschaftliche Portensystem war am Gotthard und an den Bündnerpässen sehr differenziert ausgebildet, setzte sich jedoch auf der Linie Grimsel–Gries nie vollständig durch. Hier konnten in Friedenszeit neben den Wallisern auch die Säumer der verbündeten Orte der Eidgenossenschaft und des Eschentals frei transportieren; sie hatten aber Zoll zu zahlen. Susten fanden sich in Brienz, Meiringen, Grimsel Hospiz, Obergesteln/Zum Loch, Ernen, Ponte/Pomat und in Domodossola; Zollstationen auf dem Brünig, bei Guttannen, in Zum Loch, in Oberwald sowie in Crodo. In den Jahrrechnungen im Pfarreiarchiv Münster ist ersichtlich, wo die Säumer wohnten, und auch die Namen der Handelsgesellschaften, die in Zum Loch den Zoll bezahlten, lassen sich hier nachlesen. Die Rechnungen stammen aus der Zeit von 1720–1798. Sie weisen nur wenig Säumer aus dem obern Goms aus – wieso, bleibt unklar (Abb. 2).

Käse, Schnecken, Pulver, Gewürze

Aus neun Jahrrechnungen von Münster können die transportierten Waren bestimmt werden, die Transportrichtung lässt sich nur vermuten. Wohl nach Süden wurden durchschnittlich pro Jahr 1114 Saumlasten Käse, 19 Saum Schnecken, 4 Saum Harz und 3 Saum Ofensteine transportiert. Aus dem Süden kamen im Jahresdurchschnitt 235 Saum Reis, 2 Saum Weizen, 28 Saum Wein, 14 Saum Leder, 7 Saum Pulver und 5,5 Saum Gewürze. Das Hauptprodukt des Handels war also der nach Italien gelieferte Hartkäse (Abb. 7). Der Handelsstrom von Unterwalden und aus dem Berner Oberland nach Italien ermöglichte die ökonomische Integration des öst-

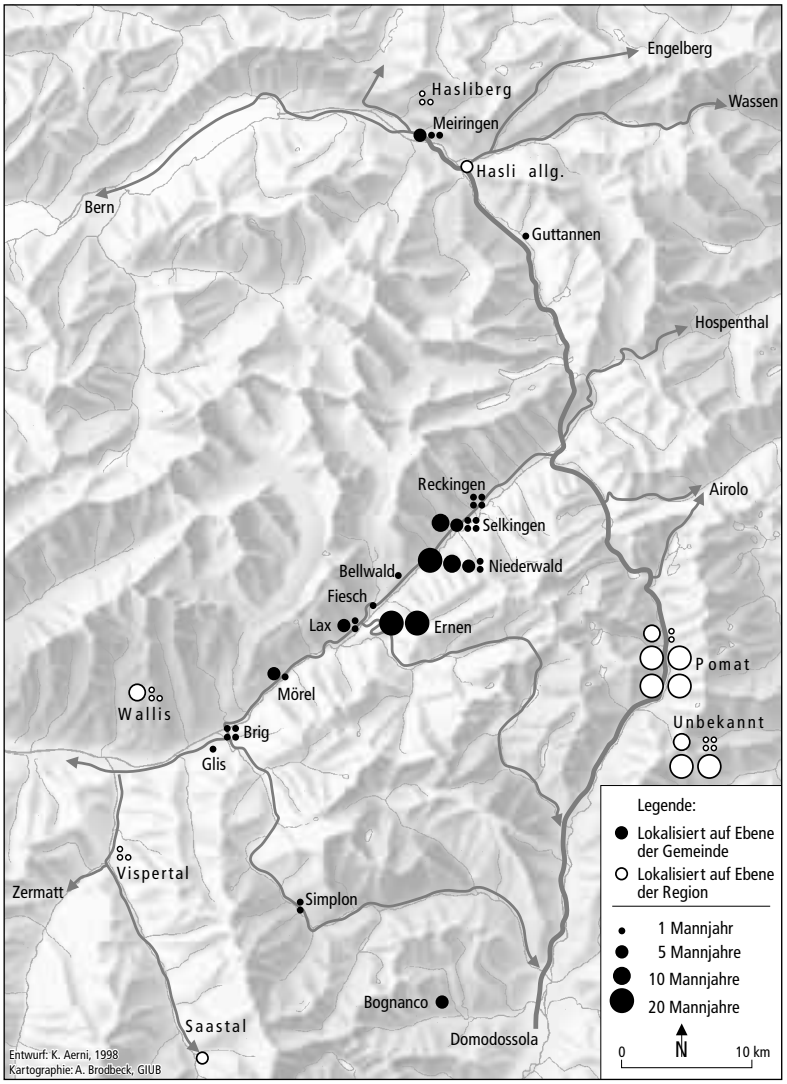


Abb. 2: Die Saumwege im Gebiet der Gommerpässe vor 1798 und die Herkunft der Säumer im Zeitraum 1743–1797. Die Kreissignaturen stellen die Anzahl Jahre, in denen ein Säumer in einer der Rechnungen genannt wird, als «Mannjahr» dar.

Abb. 3 (oben): Wegpflaster auf der Grimsel bei der Kreuzegg. Über die tiefste Stelle der Horizontlinie führt die Furka. Der Wegkörper zwischen den Rundbuckeln ist leicht erhöht und rund 2,5 m breit. Die Oberfläche besteht aus einem Steilpflaster mit flach liegenden Randplatten und beidseitigen Randsteinen (KA, 1964).

Abb. 4 (unten): Wegpflaster im Aufstieg zum Griesgletscher oberhalb Rothärd. Baumaterial und Mauertechnik entsprechen bis ins Detail dem Weg über die Grimsel. Beide Wegstücke waren Teile jenes Weges, der durch die Gemeinde Münster nach dem Vertrag von 1397 zu bauen und zu erhalten war. Das abgebildete Wegstück wurde beim Bau der Staumauer Gries zerstört (KA, 1964).

lichen Oberlandes und eines Teils der Innerschweiz in den lombardischen Wirtschaftsraum (Aerni 1991 und 1998); der Warentransport über Gries und Grimsel dürfte etwa fünf Prozent des Gotthardverkehrs ausgemacht haben.

Normalerweise führte ein Säumer zwei Tiere als kleines Koppel oder vier Tiere als grosses Koppel mit sich. Da meist mehrere Säumer miteinander unterwegs waren, entstanden mit drei bis fünf Koppeln eigentliche Karawanen (Abb. 5, 6). Die Pomater Säumer folgten mit ihren Transporten einem regelmässigen Fahrplan: Jeweils am Freitag reisten sie nach Domodossola zum Samstag-Markt, am Samstag kehrten sie bis San Rocco zurück und erreichten am Sonntag das Pomat. Am Montag wurde zu Hause die Spedition vorbereitet, und am Dienstagmorgen war Abmarsch. Die Mittagsrast erfolgte nördlich des Griesgletschers, in Obergestelen wurde übernachtet. Am Mittwoch um Mittag passierten die Säumer die Grimsel, und gegen Abend erreichten sie Guttannen. Am Donnerstag früh langte der Zug in Meiringen an, und nach dem Abschluss der Geschäfte kehrte man wieder nach Guttannen zurück (Roth 1993: 177; Kurz, Lerch 1979: 666).

Die Saumwege und ihr Unterhalt

Der Verlauf und der Ausbau der Saumwege mussten den Bodenverhältnissen, dem Relief und den Naturgefahren angepasst werden. Im erdig-sandigen Boden war der Weg ein «Erdweg», oft ausgetreten und ohne präzise Begrenzung. Im steilen Schutt und in den Felspartien, etwa zwischen Grimsel-Hospiz und der Passhöhe sowie im Aufstieg zum Griespass, wurden die Wege aus Trockenmauerwerk gebaut und gepflästert («Biki»). Diese gebauten Wege hatten eine Breite von etwa zwei Metern; oft markierten eingesetzte Randsteine den Wegrand (Abb. 3, 4). Gelegentlich führte der Weg auch über glatte Felsen, in die Tritte eingehauen waren. Schwierig waren die Verhältnisse bei Nebel oder wenn

Neuschnee den Weg und die Randsteine zugedeckt hatte. Dann halfen markante Steine der Orientierung oder Stangen, an deren Spitze mit einer Schnur Stroh- oder Reisigbüschel angebunden waren, die sich im Winde bewegten (Abb. 5).

Die Unterhaltsarbeiten an den Saumwegen änderten sich je nach Jahreszeit. Aus den Jahrrechnungen im Pfarrarchiv Münster lässt sich für das Jahr 1794 der Arbeitskalender des eingesetzten «Herrn Weibel» Riedmatter rekonstruieren, der als «Strass Commis» der drei Pässe Gries, Nufenen und Grimsel amtete, in diesem Jahr aber ausnahmsweise auch den Furkapass betreute. Im Frühjahr wurden die Passwege für den Sommerverkehr vorbereitet: Bei Gletsch und im Ägenetal baute man die Stege ein und räumte die Wegoberflächen von eingefallenen Steinen. Im Sommer musste die Begehbarkeit aufrechterhalten werden, und es fanden grössere Reparaturarbeiten statt. Oft war dafür der Beizug von Schmieden und Maurern nötig. Im Herbst galt es, den Winterbetrieb vorzubereiten: Zunächst wurden die Stege «abgezogen», das heisst demontiert und in sicherer Lage aufbewahrt. Dann folgte die Markierung des Winterweges durch Stangen, vor allem im Gebiet der Kreuzegg auf der Grimsel (Abb. 5) und auf dem Griesgletscher. Nach der Jahrrechnung für 1796 hat der Strassenkommissär Weibel Riedmatter nicht nur die Zeichen aufstellen lassen, sondern sie auch «besehen», das heisst ihre Position überprüft. Je nach Witterung wurde auch im Winter gesäumt, eher jedoch wurde die Ware getragen.

Eine ausführliche Beschreibung der Überschreitung des Griespasses verdanken wir dem Dichter Friedrich Matthison, der 1804 vom Wallis her den Griesgletscher querte: «Nun lag auf einmal des Gletschers ungeheure Eiswüste vor uns, in deren schimmernden, meergrünen Obelisken sich zur Rechten das Auge verlor. Etwa eine halbe Stunde ging der Weg darüber hin, der durch Stangen mit Strohbüscheln angedeutet ist. Ohne diese Erkennungszeichen würde der Reisende bei plötzlichem Nebel oder Schneegestöber davon abirren, oder in unergründliche Spalten und Schründe stürzen, welche den Gletscher nach allen Richtungen durchkreuzen, und von denen viele bis zum Rand mit Wasser angefüllt sind. In dieser schauervollen Einöde ahnt man kaum noch einen matten Pulsschlag der organischen Natur» (nach Rizzi 1997: 72). – Eine letzte Nachricht über die Wegsicherung durch Stangen lieferte der Engländer Samuel William King, der im Jahre 1855 den Pass von Süden her überquerte. Während der Rast am Gletscherrand sammelte er Holzstangen und Stroh, seiner Meinung nach

Abb. 5: Darstellung des am 1. 8. 1770 noch schneebedeckten Grimselpasses durch den Engländer William Pars. Im Vordergrund das Grimsel-Hospiz, am Hang mehrere Wegspuren («Einbahnverkehr») und am Horizont eingesetzte Orientierungsstangen (Pars 1979: 30).

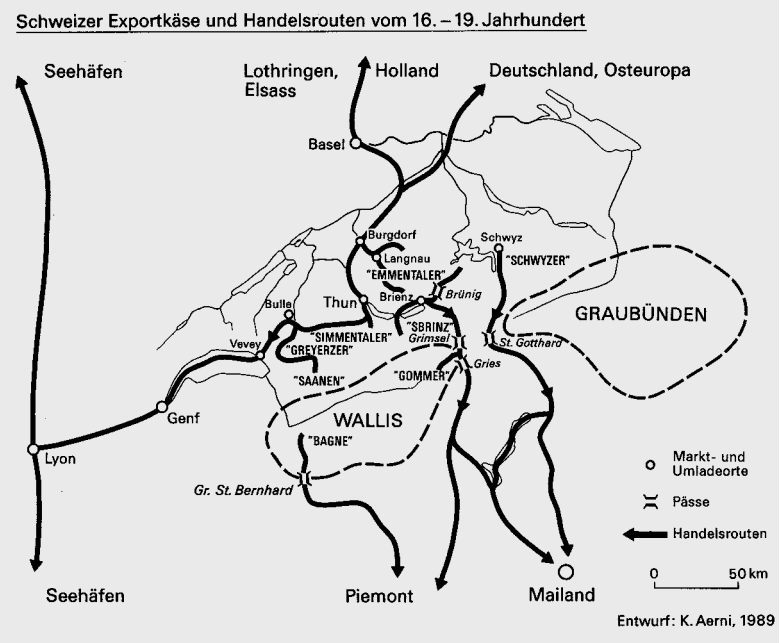


Abb. 6 (oben): Der Saumweg zu den Pässen Gries und Nufenen im Ägenetal beim Ladsteg. 1761 wurde die Steinbrücke erstellt; der Name des Steges wurde auf die Brücke übertragen. Im Hintergrund bildet der noch bis in den Talgrund vorstossende Griesgletscher den Horizont (Jahrbuch des Schweizer Alpen-Clubs 21, 1885–1886, Vorsatzblatt).

Abb. 7 (unten): Die Produktion von Hartkäse in der Schweiz für den Export und Handelsrouten vom 16. bis ins 19. Jahrhundert. Für den Export von Hartkäse spielte die Passfolge Brünig–Grimsel–Gries eine wichtige Rolle (Aerni 1991: 32).

von Säumern achtlos liegen gelassen. Dann fachte er für sich und seine Frau ein nur kurze Zeit brennendes Feuer an (nach Rizzi 1997: 89).

Die Ablösung der Saumwege durch die Fahrstrassen

Die Eröffnung der Simplonstrasse 1805 und der Gotthardstrasse 1829 wirkte sich auf den Saumverkehr auf der Linie Grimsel–Gries wenig aus. Noch 1841 passierten jährlich etwa 2300 Saumtiere die Grimsel. Bereits 1863–66 war die Furkastrasse erbaut worden, aber erst die Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882 brachte das Ende des Saumverkehrs. 1894 wurde die Grimselstrasse eröffnet, und erst anfangs der 1960er-Jahre entstanden im Zusammenhang mit dem Kraftwerkbau im Ägenetal und im Bedretto Strassen, die dann 1969 zur Nufenenstrasse verbunden wurden.

Der Bau aller dieser Strassen führte teilweise zur Zerstörung und zur Auflassung der Saumwege. Im Interesse der Wanderer und Touristen und im Hinblick auf die Pflege und den Erhalt unserer Umwelt sind die erhaltenen Teilstücke der historischen Saumwege wiederum zu durchgehenden Wanderwegen auszugestalten. Gute Anfänge sind vorhanden.

Literatur

Aerni, Klaus: 1000 Jahre Siedlung und Verkehr im Schweizerischen Alpenraum. Vorausetzungen und Ergebnisse. In: K. Aerni, H.-R. Egli, K. Fehn (Hrsg): Siedlungsprozesse an der Höhengrenze der Ökumene am Beispiel der Alpen. Referate der 16. Tagung des «Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa» vom 20.–23. September 1989 in Spiez. Bern/Bonn 1991, S. 9–42.

Aerni, Klaus: Zoll und Strassenunterhalt am Beispiel der Pässe Grimsel, Gries, Furka und Nufenen im 18. Jahrhundert. In: Bulletin IVS 1998/2, S. 2–16.

Iten, Karl: Adieu – Altes Uri. Aspekte des Wandels eines Kantons vom 19. ins 20. Jahrhundert. Altdorf 1990.

Kurz, Gottlieb; Lerch, Christian: Geschichte der Landschaft Hasli. Bearbeitet von Andreas Würgler. Meiringen 1979.

Pars, William: Journey through the Alps – Reise durch die Alpen – Voyage dans les Alpes [1770]. Hrsg. von Andrew Wilton. Dübendorf 1979.

Reichen, Quirinus: Auf den Spuren des Käses in den Süden. Vom früheren Sbrinz-Export über die Alpenpässe Grimsel und Gries. Ausstellungsbroschüre des Milchwirtschaftlichen Museums Kiesen. 2. Aufl. Bern 1989.

Rizzi, Enrico: Griespass. Eine vergessene Verbindung zwischen Mailand und Bern. Aus dem Italienischen übersetzt von Christopher Myter und Peter Arnold (Titel der Originalausgabe: Il Passo del Gries, «via del ghiacciaio» tra Milano e Berna). Anzola d'Ossola 1997.

Roth, Alfred G.: Der Sbrinz und die verwandten Bergkäse der Schweiz. Burgdorf 1993.

Auf Leitern und Saumwegen zum Gemmipass

Das Sprengpulver öffnete den Weg durch die Gemmiwand

Der Alpenübergang im Gebiet der Gemmi hat von Leukerbad aus Richtung Daubensee zwei Varianten. Die jüngere ist der Gemmipass durch die Daubenwand, die ältere die heute nicht mehr regelmässig begangene Alte Gemmi, die lange als Zugang zur Alp Spittelmatte diente. Die Daubenwand war seit dem Mittelalter auf einem Fussweg mit eingebauten Holzbalken begehbar. 1739–1741 wurde in der Felswand ein zwei Meter breiter Saumweg in den Felsen gesprengt, und es entstand ein bequemer Zugang vom Mittelland ins Leukerbad.

Die nach Süden öffnende Talmulde von Leukerbad weist über 20 warme Quellen auf (Lorenzquelle 51°C, seit 1769 gemessen). Frühgeschichtliche Funde aus der Jüngeren Eisenzeit und aus römischer Zeit belegen eine frühe Besiedlung, Flurnamen die spätere Besiedlung durch Romanen und Alemannen. Die Bäder werden erstmals 1315 genannt; 1518 und 1719 werden sie von grossen Lawinen teilweise zerstört. Trotzdem entwickelte sich das Badeleben, und das Leukerbad wurde zu einem der bekanntesten gesellschaftlichen Treffpunkte der Schweiz – ein Grund dafür war wohl auch, dass es vom Wallis wie vom Mittelland her über die Gemmi gut erreicht werden konnte.

Vom Norden her ist Leukerbad über zwei Passlücken beidseits der Plattenhörner zugänglich. Der östliche Pass ist die «Alte Gemmi» (2730 m), der westliche der «Gemmipass» (2322 m). Der Hauptzugang vom Rhonetal nach Leukerbad führt über Leuk zur Brücke bei Rumeling (Bau von Ulrich Ruffiner 1539; vgl. S. 31) und weiter nach Leukerbad. Seit 1850 ist diese Route durchgehend befahrbar. Ein weiterer Weg, die «Varner-Leitern», führt von Sierre her über Varen durch die Felsen nach Rumeling, wo er in den Hauptzugang nach Leukerbad einmündete.

Eine dritte Route schliesslich führt zunächst von Leuk nach Albinen, von wo aus man über eine mit Leitern begehbar gemachte Passage, die «Albinenleitern», den Badeort erreicht.

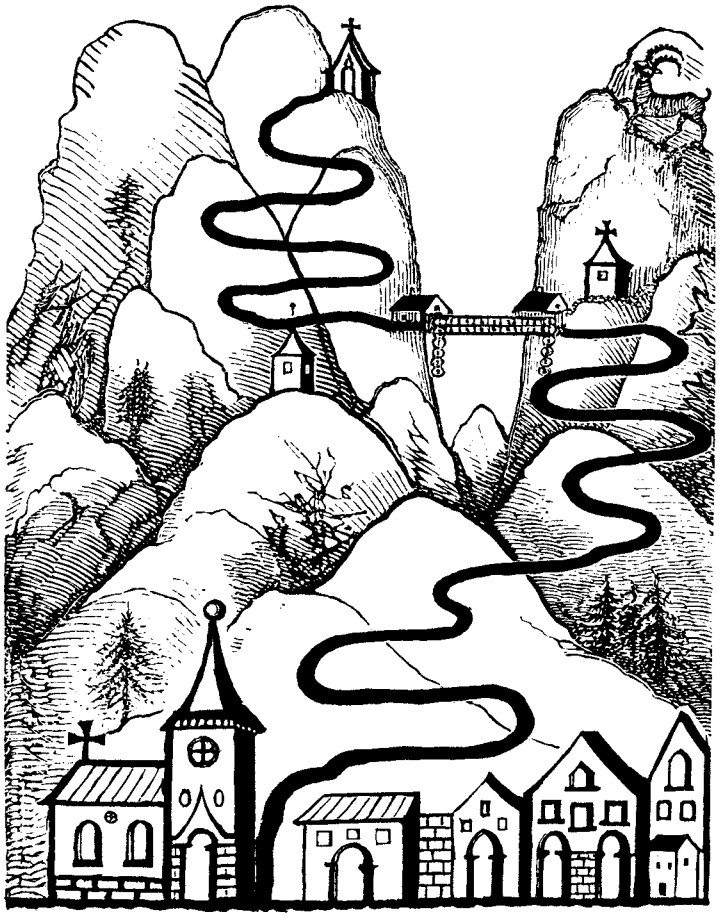


Abb. 1: Die Daubenwand an der Gemmi in der Darstellung des Basler Kaufherrs Andreas Ryff, 1591. Eine an Ketten hangende, abwerfbare Brücke ist von 2 Wachthäuschen flankiert, zwei weitere stehen in etwas grösserem Abstand. Leukerbad ist mit prächtigen Steinhäusern dargestellt (Fechter 1862: 253).

Abb. 2 (links): Das Dalatal mit dem Talkessel von Leukerbad. Rechts unten ist Leuk erkennbar und in der Bildmitte befindet sich Varen, rechts der Bildmitte das Dorf Albinen. Am oberen Bildrand links sind der Gemmipass und der Daubensee erkennbar. Vom Gemmipass aus nach rechts steigen die Plattenhörner auf, beim zweiten Felsabsatz führt die Alte Gemmi über den Grat (KA).

Abb. 3 (rechts): Die Plattenhörner mit der Alten Gemmi. Am oberen Bildrand ist der Daubensee erkennbar, darunter befinden sich zwei Felsabsätze der Plattenhörner. Der Absatz rechts heisst «Chriegsschiff». Der Weg führt von der Clabinualp (unten) auf dem schmalen Grat zwischen zwei Runsen zum Fuss des «Chriegsschiff» (KA).

Die Alte Gemmi als Übergang

Der älteste Hinweis auf die Alte Gemmi findet sich in der Beschreibung des Leukerbades von Kaspar Collinus von 1574. Nach ihm soll der Weg über die Gemmi ehemals an einer höheren Stelle über den Grat geführt haben – in der mündlichen Überlieferung wird noch heute der Übergang von der Clabinualp ins Furggentälti als Alte Gemmi bezeichnet. Im Gelände ist der Weg nur noch stellenweise als Spur erkennbar. An einer Stelle hat sich eine kurze Stützmauer aus Bruchsteinen erhalten, ferner dienen zwei Steinmannli und ein Felsanschnitt als Merkpunkte für den Wegverlauf. Die Alte Gemmi weist keine senkrechten oder überhängenden Felswände auf, wie sie am Gemmipass zu überwinden sind. Bei der Einwanderung der deutschsprachigen Alemannen in der Zeit um 800 n. Chr. bildeten die Alte Gemmi und die Grimsel daher die wahrscheinlichen Einwanderungsrouten. Die Existenz eines Gemmiüberganges im 13. Jahrhundert war auch die Voraussetzung dafür, dass sich die Vertreter der Stadt Bern und des Bischofs von Sitten gemäss ihrem Bündnis von 1252 auf der Gemmi treffen konnten. Seit dem 14. Jahrhundert wurde von Leukerbad aus die Alp Spittelmatte an der Gemmiroute bestossen. Vermutlich diente die Alte Gemmi bis ins 17./18. Jahrhundert für den Viehtrieb und wurde erst 1741 nach der Vollendung des in die Daubenwand eingesprengten Gemmipasses definitiv aufgegeben.

Die Leitern von Albinen und Varen als Vorbild für den Weg zum Gemmipass ?

Die Daubenwand ist durch die grosse Kalkwand geprägt, deren einzelne Bänke in flachen oder schief liegenden Stufen übereinander ruhen. Dieses Hindernis war vorerst für Menschen nicht begehbar. Die heute noch vorhandenen Reste älterer Wege sowie alte Stiche zeigen, dass früher in der Daubenwand nur ein Fussweg durch die steilen Couloirs führte (z. B. im «Froibuchrache») und Felsstufen durch eingesetzte Tannen mit abgesägten Ästen als Tritte und Griffe überwunden wurden. Der Chronist Sebastian Münster berichtet 1550, dass der Weg durch «vil schrunden und klufften» führe und sich «mitt kleinen und ganz schmalen gengenn» nach rechts und links wende. Wenn jemand über den Weg hinausschaue, komme ihm eine «grausame tieffe entgegen» (nach Gattlen 1955: 144 f.). 1708 beschreibt Johann Jakob Scheuchzer den Gemmiweg als steil, teils in den Felsen gehauen, teils auf Mauerwerk gestützt oder brückenähnlich auf erdbedeckten Brettern verlaufend. Diese topografische Beschreibung von Couloirs und horizontalen Gängen auf den Absätzen der einzelnen Felsbänke entspricht etwa dem heutigen Erscheinungsbild der Albinenleitern (Abb. 4). Die Varner-Leitern dagegen wurden nach einer Inschrift bei Rumeling von «MEISTER PARTLME KRANIGER GEBIRTIG IN DEM TIROL 1739» durch einen ausgesprengten Weg von eineinhalb Metern Breite und gleichmässigem Gefälle ersetzt. Der Name Varner-Leitern ist auf den neuen Weg übertragen worden. – Es ist denkbar, dass die Technik des Überwindens von Felsstufen nach der Art der Albinenleitern und der Varner-Leitern auch beim Bau des ersten Weges über den Gemmipass angewendet worden ist.

Abb. 4: Der unterste Teil der Albinenleitern; Postkarte nach 1900 (Poststempel 1909). Heute enthält die Passage 8 Leitern mit total 104 Sprossen, 35 Steinstufen und zwei durch Seile gesicherte Quergänge (Archiv K. Aerni).

Die Gemmiwand – Vom steilen Fussweg zum ausgesprengten Saumweg von 1739/41

In einer Felswand auf etwa 1950 m Höhe («Schwiibalmu») fand man 1986 eine Höhlungsburg mit einem Holzstück, dessen Fälldatum in die Zeit zwischen 1329 und 1334 eingegrenzt werden konnte (Högl 1986: 40 ff.). Die Benutzung der Burg fiele demnach in die Zeit, als Bern sich anschickte, das Berner Oberland in seinen Besitz zu bringen. Übergriffe ins Wallis sind aus diesen Jahren zwar nicht bekannt, waren aber zu erwarten und könnten den Bau eines Überwachungssystem in der Felswand und damit auch eines Weges veranlasst haben, wie sie auf der Zeichnung des Basler Kaufherrs Andreas Ryff zu sehen sind, der im Mai 1591 mit Führern die Gemmi überschritten hatte (Abb. 1). Gut 40 Jahre vor Ryffs Reise war der Gemmiweg bereits von den Leukern mit Unterstützung des Landrats verbessert worden. Beim «Chlofu» hat sich drei Meter oberhalb des heutigen Weges eine Inschrift mit der Jahrzahl 1549 erhalten (Abb. 5).

Die Gemmi wurde im 16. Jahrhundert von immer mehr Besuchern des Leukerbades, aber auch von Handelsleuten und Wanderkaufleuten begangen. Aber der Weg war weiterhin schlecht und gefährlich; einem Pferd durfte daher nur ein halber Saum aufgeladen werden, und jedes Stück Vieh musste von einem starken Mann geführt werden. Viele Badegäste liessen sich tragen. 1739 ergriffen die Herren Meier Stephan Matter und

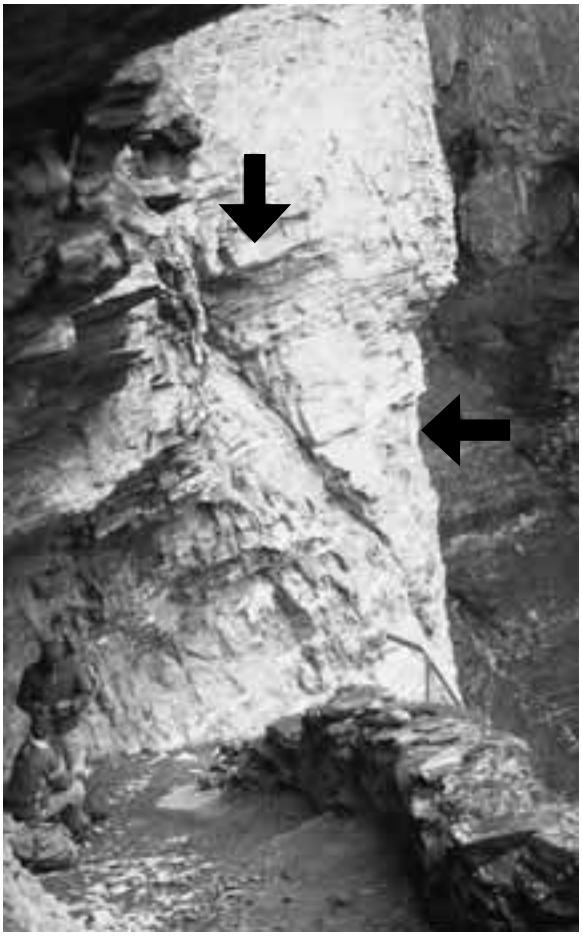


Abb. 5 (links): Der Weg von 1739 und darüber der im Fels eingesetzte Holzbalken «Chlofu» (horizontaler Pfeil). Etwas höher befindet sich die eingehauene Jahrzahl 1549 (vertikaler Pfeil; KA, 1964).

Abb. 6 (rechts): Die Schlüsselstelle des Gemmiweges: Die Pfeile bezeichnen links (1) ein Wachthaus (Höhlungsburg), rechts (2) den «Chlofu», oben (3) das steile mittelalterliche Wegtrassee. Durch das Bild ziehen sich die 1739–1741 ausgesprengten Wegkehren (Högl 1986: 119, Abb. 97).

Landvogt Balet aus Leukerbad die Initiative zum Bau eines neuen Weges über den Gemmipass (Aerni 1971: 251). Es gelang ihnen, von Leuk den Gemmizoll und von Bern 12 000 Pfund an Geld oder Pulver als Unterstützung zu erhalten. Nun verpflichteten Matter und Balet drei Bergleute aus dem Tirol, mit einheimischen Arbeitern einen ¾ Klafter (rund 2,2 m) breiten Weg durch die Daubenwand zu erstellen (Abb. 5 und 6). 1741 waren die Arbeiten bis zur Spittelmatte abgeschlossen. Nach einer Besichtigung der Arbeiten gab Bern den Tirolern die Fortsetzung der Arbeiten bis nach Kandersteg und an vier weiteren Stellen bis zum Thunersee in Auftrag. Damit entstand eine sichere Wegverbindung von Leukerbad bis zum Thunersee, die zwar für den Handel nie eine grosse Bedeutung erhielt, heute jedoch jedem Wanderer zum grossartigen Erlebnis wird.

Literatur

Aerni, Klaus: Die Passwege Gemmi, Lötschen und Grimsel. Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen. Manuskript, Habilitationsschrift Universität Bern 1971.

Fechter, D. A. (Hrsg.): Die Gemmi. Eine Reise über dieselbe im Jahre 1591 [von Andreas Ryff]. In: Basler Taschenbuch auf das Jahr 1862. S. 249–256.

Gattlen, Anton: Die Beschreibung des Landes Wallis in der Kosmographie Sebastian Münsters – Deutsche Ausgaben von 1545–1550. In: Vallesia 10, 1955, S. 97–152.

Högl, Lukas: Burgen im Fels. Eine Untersuchung der mittelalterlichen Höhlen-, Grotten- und Balmburgen der Schweiz. Olten 1986.

Scheuchzer, Johann Jakob: Beschreibung der Natur-Geschichten des Schweitzerlands. Dritter Teil – Enthaltend vornehmlich eine über die höchsten Alpgebirge An. 1705 getahne Reise. Zürich 1708.

«Es grauset eim wann er von der brucken hinab sicht inn die grosse tieffe»

Die Steinbrücken von Ulrich Ruffiner im Wallis

Der Baumeister Ulrich Ruffiner aus dem Sesiatal hat in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts im Wallis neben kirchlichen, öffentlichen und privaten Gebäuden auch zwei Brücken erbaut, die heute noch bestehen: die Dalabrücke bei Rumeling und die Chibrücke bei Stalden.

Das frühe 16. Jahrhundert war (auch) im Wallis eine bewegte Zeit. Ehrgeizige Männer wie etwa Bischof Matthäus Schiner und sein Gegner Jörg Supersax, Bischof Jost von Silenen und Bischof Adrian I. von Riedmatten rangen um Macht und Einfluss und waren bestrebt, ihre Bedeutung durch grossartige Bauten sichtbar werden zu lassen. In diese baufreudige Führungsschicht geriet nach 1505 der Steinmetz und Werkmeister Ulrich Ruffiner aus Prismell im Sesiatal (heute Alagna). Mit seinem Fachwissen – die Prismeller Bauleute beherrschten noch die Baukunst der Gotik – wurde er hier bald zum gefragten Baumeister, der ein reiches Werk hinterlassen hat. Das Schwergewicht seiner Tätigkeit lag in spätgotischen kirchlichen, öffentlichen und privaten Bauwerken; die verkehrsbezogenen Bauten machten dagegen nur einen kleinen Teil seines Werks aus. Zwei seiner Brücken stehen aber heute noch im Einsatz und zeugen von Ruffiners Baukunst: die Dalabrücke bei Rumeling von 1539 und die Chibrücke oder Kinnbrücke bei Stalden von 1544/45.

Die Dalabrücke bei Rumeling: der Schlüssel zum Weg nach Leukerbad

Die Steinbrücke über die tief eingeschnittene Dala ist Teil des Weges von Leuk nach Leukerbad, des wichtigsten Zugangs in jenen damals schon berühmten Badeort. Sie steht an der Stelle, wo der Weg aus topografischen Gründen in der Dalaschlucht von der linken Talseite auf die Gegenseite wechseln musste – vermutlich dort, wo bereits 1460 eine Dalabrücke bezeugt ist (Abb. 2).

Die Steinbrücke Ruffiners hat eine Spannweite von 6,8 m und eine Breite von 3,6 m; in der Biegung des

Abb. 1: Die Chibrücke bei Stalden in ihrer Landschaft, um 1910: Von der Kirche Stalden (Bildmitte) führt der Saumweg ins Saastal über die Chibrücke nach der Chinegga. Blickrichtung nach Norden (MV – Image et Son; Nr. 130 phA 055al-001).

Abb. 2: Die Steinbrücke bei Rumeling, erbaut 1539. Links: In der Mauer des Widerlagers sind mehrere Balkenlöcher ausgespart, die während des Baus zur Aufnahme von Stütz- und Tragbalken dienten. Die Jahrzahl 1742 im Scheitel erinnert an die damalige Instandsetzung (de Kalbermatten 1991: 55).

Gewölbes ist sie 1,5 m dick. Die radial bearbeiteten Hausteine des rund 60 cm dicken Brückengewölbes bestehen aus Tuff. Zwischen den Hausteinen liegt eine dünne schwarze Schieferplatte, die beidseits mit einer dünnen Mörtelschicht vom Tuff getrennt ist. Die beidseitigen Brückenzugänge und die auf dem Bogen errichteten Brückenwände sind sorgfältig geschichtete Trockenmauern. Der tragende Bogen ruht am Westufer auf einer dem anstehenden Kalkfelsen vorgelagerten Bruchsteinmauer; auf der Ostseite ist er auf den anstehenden Kalkfels abgestützt, dessen Oberfläche gegen die Dala zu leicht abgeschrägt ist. Die Brücke wurde ohne Brüstungsmauern errichtet. Der Gehbelag besteht aus erdigem Lockermaterial und ist heute grasbewachsen. Auf der talseitigen Stirnfläche des Tuffgewölbes ist im westlichen Teil in römischen Ziffern die Jahrzahl 1539, darüber das Steinmetzzeichen Ulrich Ruffiners und rechts davon in arabischen Ziffern nochmals das Jahr 1539 eingeschnitten. Auf dem östlichen Bogenteil ist, drei Gewölbesteine von der römischen Jahrzahl 1539 entfernt, in arabischen Ziffern die Jahrzahl 1742 eingehauen; damals wurde die Brücke in Stand gesetzt.

Der Steinbogen ist als Segmentgewölbe mit einer Winkelöffnung von 143 Grad errichtet. Der innere Radius (intrados) misst 3,6 m, der äussere Radius (extrados) 4,2 m, was eine Gurtendicke von 0,6 m ergibt (Abb. 4).

Bedeutung weit über den lokalen Verkehr hinaus

Die Brücke Ruffiners von 1539 ist vermutlich in einen Zusammenhang mit dem Wiedererstarken des Ortes Leukerbad nach mehreren Lawinenkatastrophen in den Jahren nach 1518 zu stellen. Aber auch die zunehmende Bedeutung der Gemmi als Verbindung zum schweizerischen Mittelland dürfte für ihren Bau eine Rolle gespielt haben – ganz gewiss jedenfalls für die Erneuerungen im 18. Jahrhundert: 1739–1741 wurde der Gemmiweg zwischen Leukerbad und der Daube ausgesprengt, 1742 – also ein Jahr später – erfolgte die Instandsetzung der wichtigsten Brücke zwischen Leuk und Leukerbad. Im selben Jahr begann auch die Fortsetzung des Wegbaues über Schwarenbach nach Kandersteg und an den Thunersee, der 1762 erreicht wurde. Die von Ruffiner erbaute Brücke war also nicht nur ein lokaler Übergang, sondern auch für den Ausbau der Gemmi im 18. Jahrhundert eine Schlüsselstelle.

Die Brücke bei Rumeling versah ohne weitere bauliche Ergänzungen bis ins Jahr 1850, als für die neue Fahrstrasse von Leuk nach Leukerbad die heute noch benutzte steinerne Hochbrücke über die Dala errichtet wurde, ihren Dienst. Ulrich Ruffiners Bau ist im Jahr 2003 genau 464 Jahre alt; während insgesamt 311 Jahren diente er dem Gesamtverkehr zwischen Leuk und Leukerbad. Noch heute in einem guten baulichen Zustand, ist die Brücke ein eindrückliches Baudenkmal, das es zu erhalten gilt.

Die Chibrücke bei Stalden: Ruffiners letztes Werk

Die Chibrücke quert südlich von Stalden über eine etwa 28 m breite und 50 m tiefe Schlucht die Mattervispa. Damit ermöglichte sie vom Spätmittelalter an das Entstehen eines Talweges von Stalden über Eisten nach Saas

und damit zu den seit früher Zeit benutzten Pässen Monte Moro, Antrona und Zwischbergenpass (Abb. 1).

Der heutige Bau hat eine Reihe von Vorgängern. 1306 wurde erstmals eine Brücke über die Vispa bei Stalden erwähnt, im folgenden Jahr war von einer «Chibrücke» die Rede, deren Standort nicht genau bekannt ist. Zwei Brückenvögte, der eine von Saas, der andere aus Stalden, hatten den Brückenzoll im Auftrag des Zenden Visp einzuziehen. Damit ist das Vorhandensein eines Saumweges entlang der Saaservispa anzunehmen, und Stalden konnte die Rolle eines Etappenortes in der Verbindung zwischen Visp und den Saaser Pässen übernehmen.

1525 entschied Stalden, die bisherige Holzbrücke durch einen Steinbau zu ersetzen. Schon bald nach dem Bau waren jedoch Reparaturen nötig, und zwischen 1537 und 1544 muss die Brücke eingestürzt sein. Am 12. Mai 1544 schlossen die Vertreter der Gemeinden Saas, Eisten, Riedt, Grächen und Stalden einesteils und «der Fürnehme unndt Ehrsame Meister Ulrich Ruffiner sesshaft zuo Glyss anders theils» einen Vertrag über den Bau einer neuen Brücke.

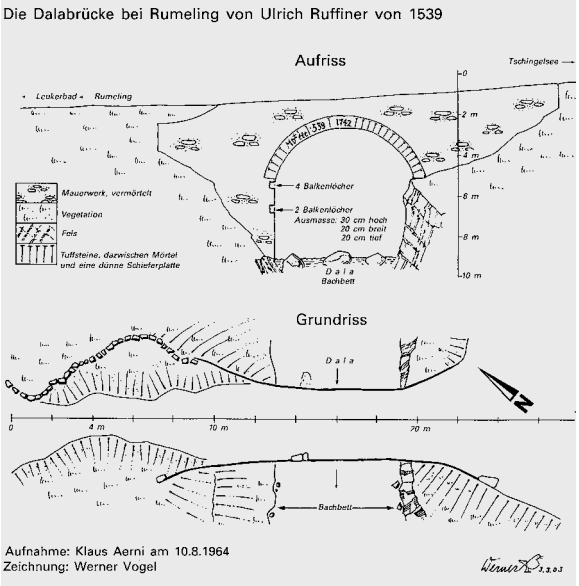
Genau vorgeschriebener Bauablauf

Im einem mehrseitigen Dokument ist die geplante Brücke beschrieben, die Materiallieferungen der Gemeinden werden festgelegt, die in Teilzahlungen zu entrichtende Entschädigung an Meister Ruffiner präzisiert und die gegenseitigen Bürgschaften bestimmt.

Die wichtigsten Bauvorschriften lauten:

- Der Bauplatz der Brücke ist zuerst von den alten Brückenzugängen und Mauern zu reinigen; verwitterte Felsen sind bis auf den gesunden Fels abzutragen.
- Die Brückenstöcke und alle Mauern sind danach neu aufzubauen und mit Mörtel zu verbinden. Das Fundament soll 16 Schuh breit sein (rund 5,2 m), die Brücke selber 14 Schuh (rund 4,5 m).
- Dem Mörtel darf keine Erde oder anderes trockenes Material beigemischt werden.
- Die Brücke muss aus zwei übereinander liegenden Steingewölben («schwebbogen») bestehen, die so hoch als notwendig zu errichten sind.
- Zu den Abschlussarbeiten zählen: Die Pflästerung der Brückenoberfläche, das Aushauen und Eindecken von Drainagegräben seitlich der Brückenköpfe zum Schutz der Mauern vor Sickerwasser sowie das Freihalten von Ausgussöffnungen zum Abfliessen des Regen- und Schneewassers von der Brückenoberfläche. Schliesslich sind quer durch den Steinbogen fünf Eisenstangen zu ziehen und zur Erhöhung der Stabilität des Bogens auf dessen Aussenseite durch einen Ankersplint zu spannen.
- Der Lohn für Ruffiner soll 387 Kronen betragen; davon soll er erhalten: 20 Kronen auf den 24. Juni 1544, 100 Kronen auf Ostern 1545, 107 Kronen nach Bauabschluss und 60 Kronen ein Jahr danach. Zudem soll er mit seinem Besitz noch 6 Jahre nach Bauabschluss für die Qualität seiner Arbeit bürgen.

Abb. 3: Die Chibrücke zur Zeit des Warentransports mit Maultieren um 1930. Deutlich sind das aufgemauerte Widerlager auf der Westseite, der doppelte Steinbogen mit den fünf Zugankern, die elegante Aufwölbung der Brückenmitte sowie die Brüstungsmauern aus Bruchsteinen mit den Deckplatten zu erkennen (Imesch 1980, 2/114).



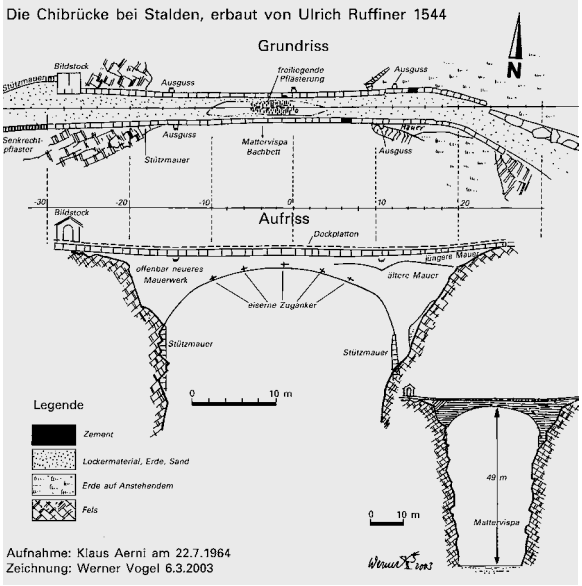


Abb. 4 (links): Die Dalabrücke bei Rumeling. Messtischaufnahme von Klaus Aerni, 19.8.1964 (Zeichnung Werner Vogel)

Abb. 5 (rechts): Die Chibrücke bei Stalden, erbaut 1544/45. Messtischaufnahme von Klaus Aerni 22.7.1964 (Zeichnung: Werner Vogel)

Die Chibrücke Ruffiners hat eine Spannweite von rund 28 m. In der Brückenmitte ist sie insgesamt 3,6 m breit, die beiden Brüstungsmauern messen je 0,5 m Dicke, und die nutzbare Breite beträgt rund 2,6 m. Die Brücke verbreitert sich bis zu den Widerlagern auf rund 4 m Gesamtbreite und öffnet sich danach beidseits elegant bis auf rund 4,5 m Breite. Der Bildstock auf der westlichen Brückenseite gibt der Brücke einen besonderen Akzent. Die 0,8 m hohe Brüstungsmauer ist mit Steinplatten abgedeckt. Wie im Bauvertrag vorgegeben, sind auf der Nordseite drei Wasserdurchlässe, auf der Südseite deren zwei vorhanden. Die fünf Zuganker bilden mit ihren Splinten ein dekoratives Element auf dem unteren Steinbogen («schwebbogen»). Die Wölbung der Brücke ist nicht regelmässig. Im Ostteil steigt der Gewölbeansatz steiler auf als auf der Westseite, danach verbinden sich die beiden unterschiedlichen Bogenansätze zu einem Korbbogen (Abb. 3, 5, 6).

Aus dem Vertragstext lässt sich die Vorgehensweise beim Errichten des doppelten Gewölbebogens herauslesen: Zunächst mussten sechs bis acht Gemeindevertreter den Bau inspizieren und entscheiden, ob die Brückenköpfe die nötige Höhe erreicht hätten und nun das Bogengewölbe gemauert werden könne: «Jtem wan derselbig meister will die bögen anfahen, soll er dar beruffen sechs oder acht Mann von den Gemeinden nach beduncken der Vögten, oder bauwmeisters, dieselben sollen auch rahten, ob die schwebogen seigen zu machen oder nit.» Dies war vermutlich der Moment, in dem eine horizontale hölzerne Hilfsbrücke («schwebbrügg») zwischen den beiden Widerlagern fixiert und auf dieser wiederum das Lehrgerüst des zu mauernden Bogens aufgebaut wurde. Diese Bauphase wurde als schwierig und entscheidend für den Gesamterfolg betrachtet. Ihr Gelingen wurde gemäss dem letzten Satz des Vertragstextes mit einer Prämie belohnt: «…sollent Jhme dier gemeinden auch geben Wan er die schwebbrügg stehlt [stellt], auch den das bogsthall [Gerüst] einsetz, zwantzig

Aus dem Vertrag zum Bau der Chibrücke vom 12. Mai 1544

«…des Ersten soll derselbig Meister Ulrich ein brug von guten lebendigen Steinen machen zuo Stalden ennet dem dorff, am ort so man nennt zur Künbrug, zwen steinin bögen über ein ander, das Fundament anfahen an beiden orten uff lebendige fluo oder felsen. Im Fundament an jetwederem ort sechzehen schuo breidt, an jetwederem ort mit zwen schwebbogen als hoch möglich, oder notwendig ist […] auch sohl er an beyden orten all alt, undt neüw stöck dannen schleüssen biss uf den gladten berg undt fluo, undt all stökh, undt muren von nüwem uffmachen, undt all stöckh undt muren in guot werschafft pflaster setzen, kein herdt noch einicherleÿ trochen materi darin nit vermischen, zuo beÿden Seÿten die Muren von grundt uff, undt biss hindersich an die berg machen, so wÿdt sye vorgangen seindt, undt am Ordt gegen Saas die ostmur usswendig visp halber abhin, unndt tüeffer setzen bis undt gegen den alten steininen brüggstockh, daruff vor zeiten die hollcin brügg ist gelegen, undt demnach alli geredi, hinder sich an den berg, undt die ostmur gegen Gasen [Gasenried/St. Niklaus] setzen, in die gegen so sÿe jetzt ist, undt gegen Stalden die breiti der Ostmur nach guot bedunken gemeltes Meisters Ulrich undt Bauwmeister …»

undt vier kronen …» – Im Landratsabschied vom Dezember 1545 wurde vermerkt, dass der Bau der Chibrücke abgeschlossen sei.

Auswirkungen in der ganzen Region

Die Folgen des Baus der Chibrücke waren nachhaltig. Er führte einerseits zur Verlagerung des Verkehrs von der älteren Höhenroute auf den Talweg. Dies bewirkte eine Zunahme der Verkehrsbedürfnisse in der ganzen Region. In diesen Zusammenhang lässt sich auch der 1586 von der Gemeinde Stalden und den Dörfern und Weilern Niederrusen, Törbel, Embd, Kineggen, Ried und Eisten gefasste Beschluss einordnen, gemeinsam den Bau einer Schmiede in Stalden zu finanzieren. Damit liess sich auch die Ausrüstung der Saumtiere verbessern.

1546 bereiste der berühmte Chronist Sebastian Münster das Wallis auf Einladung des Bischofs Adrian I. von Riedmatten. Der Neffe des Bischofs, der Landvogt Johannes Kalbermatten, begleitete Münster auf seiner Reise. Münster weist bei der Beschreibung von Visp auf die eben fertig gewordene Chibrücke hin: «Hinder disem flecken schier ein meil wegs ferr im thal / gath ein steine bruck von eim berg zum andern / die stath mere dann 30 clafftern hoch über dem wasser. Es grauset eim wann er von der brucken hinab sicht inn die grosse tieffe. Dis werk mit dem bruckgestell wirt gar trefflich gross und kunstreich geachtet. Ich hab es nit underlassen zu sehen» (nach Gattlen 1955: 141).

Die Brücke hat sich über die Jahrhunderte gut gehalten. 1817 wurde eine Instandstellung nötig, eine weitere erfolgte 1862/63. Vermutlich wurde damals der obere Teil des Mauerwerkes erneuert. Über die Chibrücke von 1544/45 führte bis um 1934 der gesamte Verkehr zwischen Stalden und dem Saastal. Erst mit der Eröffnung der Merjenbrücke (1932) und dem anschliessenden Bau der Saastalstrasse verlor sie ihre Transitfunktion; um 1960 erlitt sie bei den Sprengarbeiten für die Kraftwerkzentrale Ackersand Schäden. Im Herbst 1963 wurde die Brücke eingerüstet und der Bogen verstärkt.

Abb. 6: Die Chibrücke überspannt in rund 48 m Höhe die Mattervispa. Blickrichtung nach Südwesten (de Kalbermatten 1991: 57).

Tod auf dem Baugerüst

Die beiden von Ulrich Ruffiner gebauten Brücken haben sich über die Jahrhunderte erhalten; sie sind eindrückliche und schützenswerte Denkmäler der Baukunst eines spätgotischen Werkmeisters. Die Chibrücke war das letzte grosse Bauwerk Ruffiners. Nach den Aufzeichnungen von Thomas Platter d. Ä. starb er 1547 an den Folgen eines Sturzes vom Baugerüst der Pfarrkirche von Glis.

Literatur

Berchtold, Stefan: Verkehrswege ins Vispertal. In: Walliser Jahrbuch 1996, 35–48.

Donnet, André: Walliser Kunstführer. Sitten 1954.

Gattlen, Anton: Die Beschreibung des Wallis in der Kosmographie Sebastian Münsters. Deutsche Ausgabe von 1544–1550. In: Vallesia 10, 1955, 97–152.

Imesch, Ludwig: Das Oberwallis im Bild 1919–1945. Brig 1980.

de Kalbermatten, Georges: Ponts du Valais. Photographies de Jean-Marc Biner. Martigny 1991.

Riggenbach, Rudolf: Das Loetschbergprojekt Ruffiners von 1519. In: Neues Berner Taschenbuch 34/1929, 143–168.

Riggenbach, Rudolf: Ulrich Ruffiner von Prismell und die Bauten der Schinerzeit im Wallis. Zweite erweiterte Auflage (1. Auflage 1933). Brig 1952.

Ronco, Elena: I Maestri Prismellesi e il Tardogotico svizzero (1490–1699) / Die Prismeller Baumeister und die Spätgotik in der Schweiz. Milano 1997.

Schnyder, Bernhard; Heldner, Paul: 750 Jahre Inden. Susten 1992.

Der Simplon – Stockalper, Napoleon und ein Ecomuseum

Vom Saumweg zur Fahrstrasse und zum Kulturweg

Der Simplonpass verbindet Brig mit Domodossola und damit das Wallis mit Italien. Da er mit der Höhe von 2006 Metern einer der tiefsten Alpenpässe ist, hat er mehrmals eine wichtige Rolle als transalpine Verbindung gespielt. Wegrelikte, historische Brücken und ehemals dem Verkehr dienende Gebäude illustrieren die wechselvolle Geschichte des Überganges. Die Instandsetzung des historischen Saumweges als «Stockalperweg» im Rahmen des «Ecomuseum Simplon» hat dem Wanderweg eine wirtschaftliche Bedeutung zurückgegeben.

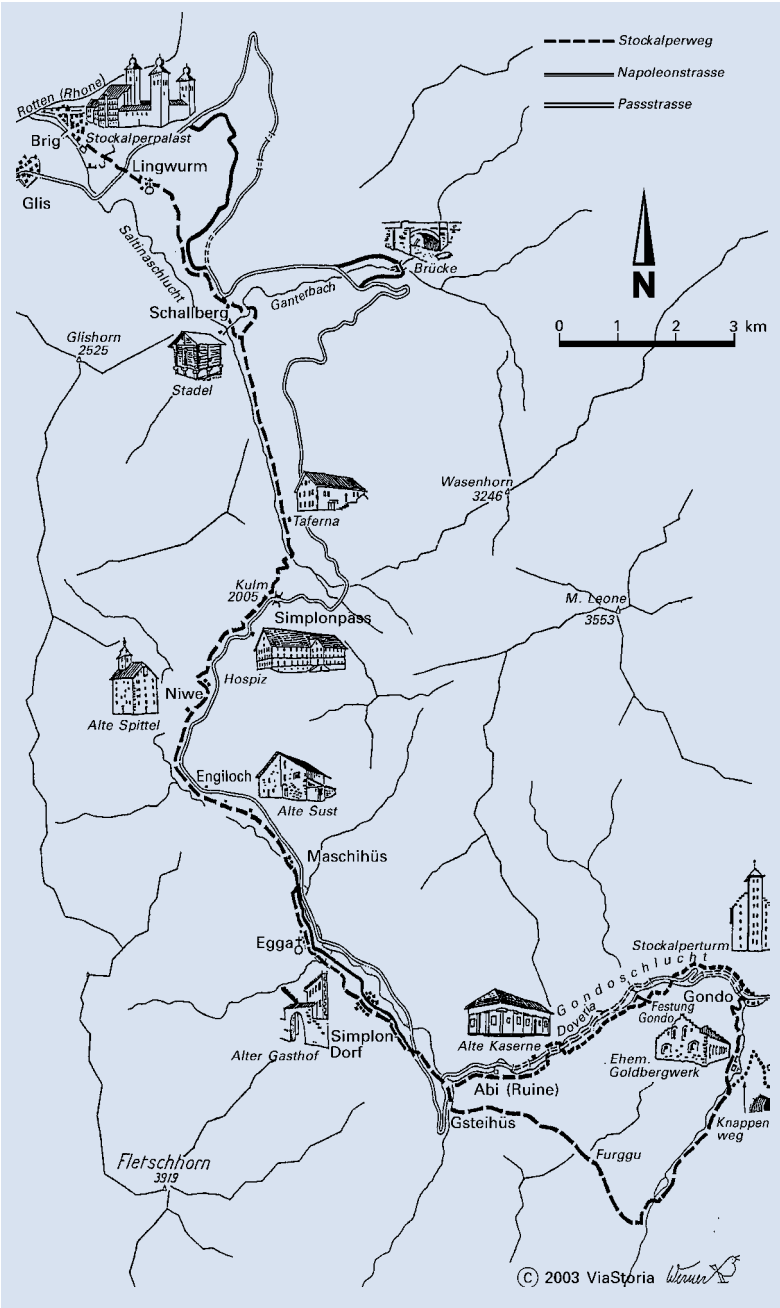
Der Saumweg über den Simplon besteht aus drei unterschiedlich gut begehbaren Abschnitten. Der Aufstieg von Brig-Glis zur Passhöhe muss die Saltinaschlucht umgehen, ist steil und schwierig zu unterhalten. Auf der Passhöhe setzt eine offene und gut begehbare Talung ein, die oberhalb von Gabi, bei der Einmündung ins Lagginatal, abrupt endet. Die hier anschliessende Gondoschlucht, die direkte Verbindung nach Gondo, war lange Zeit nicht begehbar. Der Weg musste eine Gegensteigung über die Furggu überwinden und erreichte Gondo durch das Zwischbergental (Abb. 2). Der Simplonpass verbindet Dörfer und Regionen mit unterschiedlicher Landwirtschaft und verschiedenartigen Bodenschätzen. Daraus entwickelte sich ein Handel, der es den Menschen am Passweg ermöglichte, ihre landwirtschaftliche Selbstversorgung durch die Übernahme des Warentransportes zu ergänzen.

Vom Saumweg zur Strasse

Die Anfänge des Verkehrs über den Simplon liegen im Dunkeln. Im Passgebiet konnten beim Hopschusee Brandrodungen aus der Zeit um 2100 v. Chr. festgestellt werden, die als Ausweitung damaliger Alpweiden zu deuten sind. Zwischen Hopschusee und Rotelsee wurden

Abb. 1: Die «Alte Suste» in der Engi diente einst den Säumern zum Einlagern der Ware und wohl auch zum Übernachten. Das Holz der ältesten Dachbalken wurde 1537 gefällt. Das Gebäude steht am gepflästerten Saumweg, der von beidseitigen Trockenmauern eingefasst wird (RF).

Abb. 2: Übersicht des Verlaufes des Stockalperwegs, der Napoleonstrasse und der heutigen Passstrasse sowie der bedeutendsten Bauten entlang des Weges (Zeichnung Werner Vogel).



im Sommer 2003 Bergkristallsplitter (Mikrolithe für Pfeile) und ein Stück Armreif gefunden, die auf die Anwesenheit von Jägern und Hirten in der älteren Eisenzeit (um 700 v. Chr.) schliessen lassen. Aus römischer Zeit sind keine eindeutigen Wegspuren oder Funde im Simplongebiet erfassbar. Im frühen Mittelalter wurde das Wallis von deutsch sprechenden Alemannen besiedelt, die sich im 10.–12. Jahrhundert auch am Simplon niederliessen. Das älteste erhaltene Gebäude in Simplon-Dorf ist ein Stall, dessen Bauholz 1199/1200 gefällt worden ist. Wenig später erlebte der Passverkehr zwischen Italien und Frankreich einen ersten Aufschwung. 1235 bestand unterhalb der Passhöhe ein Johanniterspittel, 1264 entstand eine Suste in Brig und 1267 regelten die Bischöfe von Novara und Sitten den Transit über den Simplon (Abb. 1).

Im ausgehenden 15. und im frühen 16. Jahrhundert wurde der Transitverkehr häufig durch die Eroberungszüge der Walliser und der Eidgenossen ins Eschental und ins Herzogtum Mailand unterbrochen. Erst der Kaufherr Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691) aus Brig konnte den Handel über den Pass neu beleben. Er veranlasste die Wiederherstellung des Saumweges über den Simplonpass (Abb. 2–4) und verlegte ihn vom bisherigen Verlauf über die Furggu und das Zwischenbergental in die Gondoschlucht. Zudem baute er eine umfassende Infrastruktur mit monumentalen Susten und Unterkünften (Abb. 7). Stockalper beschäftigte im Simplongebiet gegen 200 Säumer. Nach seinem politischen Sturz fiel die Transportorganisation am Pass zusammen. Die Bewohner des Simplongebietes mussten sich auf die Landwirtschaft als Haupterwerb umstellen.

Einen neuen Höhepunkt für die Passbenutzung leitete Napoleon Bonaparte ein. Er liess aus militärischen Gründen von 1801 bis 1805 über den Simplon eine Fahrstrasse erbauen «pour faire passer les canons» (Abb. 5, 6). Diese wurde jedoch nicht für Napoleons Armeen, sondern für den im Laufe des 19. Jahrhunderts aufblühenden Tourismus zur neuen Leitlinie. Um 1870 standen auf der Simplonstrecke um die 170 Zugpferde im Einsatz.

Der Bau der alpenquerenden Eisenbahnlinien führte zum erneuten Zerfall des Passverkehrs. Schon die Eröffnung des Gotthardtunnels 1882 liess den Verkehr am Simplon stark zurückgehen; vollends brach er mit der Eröffnung des Simplontunnels im Jahr 1906 zusammen. Wiederum musste sich die Passregion wirtschaftlich neu ausrichten.

Von der Strasse zum Kulturweg

Die allgemeine Motorisierung führte vor allem zu mehr Durchgangsverkehr, wirkte sich aber kaum positiv auf den Tourismus aus. 1960 wurde die Simplonroute als Nationalstrasse 3. Klasse ins schweizerische Nationalstrassennetz aufgenommen und in den folgenden Jah-

Abb. 3: Im Aufstieg von der Taferna zum Pass hat sich ein etwa 2 m breites Wegpflaster aus steil gestellten Steinen, Randsteinen und Querrinnen zur Ableitung des Wassers («Querabschläge») erhalten. Blick talwärts nach Nordwesten (RF).

Abb. 4: Auf dem glatten Fels nördlich der Alp Niwe ist der Saumweg durch das Einhauen von Trittstufen verbessert worden. Die Jahrzahl 1672 datiert den Ausbau, der durch Kaspar Jodok von Stockalper veranlasst worden ist (RF).

Abb. 5: In der Gondoschlucht eröffnet der Stockalperweg spektakuläre Ausblicke auf die Bauwerke der Napoleonstrasse und der heutigen Autostrasse (Foto A. Betschart).

Abb. 6: Die «Alte Kaserne» am oberen Ende der Gondoschlucht ist zwischen 1805 und 1807 im Zusammenhang mit dem Bau der Militärstrasse entstanden. Sie wurde 1999/2000 in Stand gesetzt und enthält eine Ausstellung über die Strassen- und Verkehrsgeschichte am Simplon (Foto A. Betschart).

ren massiv ausgebaut. Im Gantertal und für die Umfahrung von Simplon-Dorf entstanden zwei neue Grossbrücken, sonst folgte die Baulinie der Nationalstrasse aber weit gehend der Napoleonstrasse, die damit bis auf kurze Teilstücke zerstört wurde.

Aber auch die ältere historische Bausubstanz war gefährdet: Für die Bedürfnisse der Landwirtschaft sollte ein Stück des historischen Saumweges in einen asphaltierten Flurweg umgebaut werden, und weitere Verluste schienen absehbar. In dieser Situation sprachen sich verschiedene Interessierte für die Bewahrung der historischen Wege aus und suchten nach andern Lösungen. Die Mitarbeiter der damaligen Organisation IVS (heute ViaStoria), die 1984 im Auftrag des damaligen Bundesamtes für Forstwesen und Landschaftsschutz ihre Inventarisationsarbeit aufgenommen hatten, beurteilten den Saumweg als Objekt «von nationaler Bedeutung». Gleichzeitig erhielt der Ethnologe Klaus Anderegg den Auftrag, ein Projekt zum Schutz und zur Erhaltung der Passlandschaft sowie der historischen Zeugen des Passverkehrs und der traditionellen Wirtschaftsweise zu entwerfen (Anderegg 1988). Der historische Saumweg wurde nun als «Stockalperweg» bezeichnet und zur Leitlinie des «Ecomuseums» gemacht, das die Zeugen der Kultur- und Verkehrsgeschichte am Simplon umfasst.

Abb. 7: Südlich der Passhöhe liess Kaspar Jodok von Stockalper ein Hospiz erstellen, den «Alten Spittel». Der Bau war um 1670 fertig gestellt; er ersetzte das längst verschwundene und 1325 erstmals erwähnte Hospiz der Johanniter (RF).

Das Ecomuseum und seine touristische Bedeutung

In unserer Zeit der raschen Veränderungen ist eine ganzheitliche Betrachtung der Dinge nötig und die Erkenntnis, dass wir die Vergangenheit als Basis für die Gestaltung unserer Zukunft kennen müssen. Die Idee des «Ecomuseums» – im Namen steckt der Begriff Ökologie – besteht darin, einen Lebensraum ganzheitlich zu betrachten und die Wechselbeziehungen zwischen Mensch und Umwelt lesbar zu machen. Das Ecomuseum ist eine dezentrale Institution. Sie zeigt auf, wie die lokale Gesellschaft im Laufe der Geschichte ihre Umwelt als Lebens- und Wirtschaftsraum gestaltet hat. Die Einwohner begegnen ihrer eigenen Vergangenheit, und die Gäste erfahren eine ihnen unbekannte Gegend als Lebensraum.

Im Aufbau des «Museums in der Landschaft» ist der Stockalperweg das Rückgrat. Er führt von Brig hoch über der Saltinaschlucht bis Schallberg und dann durch das einsame Tal der Taferna auf die Simplon-Passhöhe; von Gabi nach Gondo auf der Südseite kann entweder der stille Weg über Furggu und durch das Zwischbergental oder die spektakuläre Route durch die Gondoschlucht (Abb. 5) gewählt werden. In Zukunft soll der Weg bis Domodossola geführt werden. Bedeutende Bauten liegen am Weg: das Stockalperschloss in Brig, die beiden Hospize auf dem Pass (Abb. 7), die «Alte Kaserne» (Abb. 6) und die Festungswerke in der Gondoschlucht, der Stockalperturm in Gondo und das Goldbergwerk im Zwischbergental. Zu den zahlreichen wegbegleitenden Objekten gehören die Susten, Gasthäuser, Kapellen, Wegkreuze, Wegmauern, Distanzsteine und Inschriften. Der «Alte Gasthof» in Simplon-Dorf ist das Zentrum der Stiftung. Im historischen Gebäude finden sich eine Ausstellung sowie die Gemeindeverwaltung von Simplon.

Die Trägerschaft des Ecomuseums ist die 1991 gegründete Stiftung «Ecomuseum Simplon – Museen und Passwege». Ihr gehören die Munizipal- und Burgergemeinden, die Geteilschaften sowie regionale, kantonale und eidgenössische Institutionen an. Eine entscheidende Unterstützung verdankt das Ecomuseum dem «Fonds Landschaft Schweiz».

Mit der nachhaltigen Nutzung ihrer Ressourcen im Sinne des «sanften Tourismus» löste das Ecomuseum Simplon einen neuen wirtschaftlichen Impuls aus. Die Zahlen sprechen für sich: Die Ausstellung im Alten Gasthof verzeichnet jährlich etwa 2500 Besucher, und die Zahl der Postautobenützer ist zwischen 1995 und 1998 von 72 000 auf 90 000 Fahrgäste angestiegen.

Es ist erfreulich, dass die Bevölkerung im Simplongebiet die Pflege und Erhaltung der historischen Wege und Bauten als eigenen Beitrag zur Qualität ihres Lebensraumes wertet und als Daueraufgabe versteht.

Literatur

Aerni, Klaus: Das Ecomuseum Simplon: Passwege und Museen. In: Wir Walser 36, Heft 1/1998, S. 31–38.

Aerni, Klaus: William Brockedon – Ein Engländer sucht die Spuren Hannibals. In: Wege und Geschichte. Zeitschrift des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS 1, 2002: S. 24–28.

Aerni, Klaus: Simplon – Passwege und Museen. Exkursionsführer zum Deutschen Geographentag. Bern 2003.

Anderegg, Klaus: Ecomuseum Simplon – Allgemeiner Projektbeschrieb. Manuskript. Freiburg/Brig 1988.

Anderegg, Klaus: «Heimat» erfahrbar machen – das Ecomuseum Simplon. In: NIKE Bulletin 2–3/2003, S. 4–11.

Hafner, Heinrich: Stockalperweg. Projektvorschlag IVS. Manuskript. Bern 1986.

Während Jahrhunderten ein Verkehrshindernis

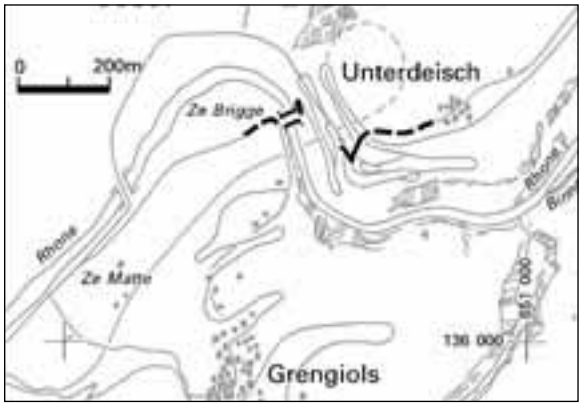
Verkehrsgeschichte am Deischberg

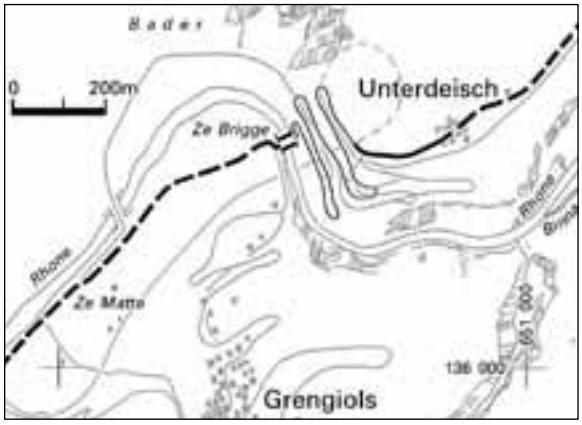
Der Deischberg zwischen Grengiols und Lax trennt als natürliche Stufe den Lauf der Rhone zwischen Brig und Oberwald in zwei Talstücke. Unterhalb der Talstufe liegt der Zenden Mörel - Östlich - Raron, oberhalb der Stufe bis zur Furka erstreckt sich der Zenden Goms. Am Fuss der Talstufe fliesst die Rhone in einer 20 Meter tiefen und 17 Meter breiten Schlucht quer zur Talachse und bildet damit ein zweites Verkehrshindernis. Seit dem Mittelalter führt hier eine Brücke über die Rhone. 1863 entstand die erste Fahrstrasse, die seither mehrmals erneuert worden ist.

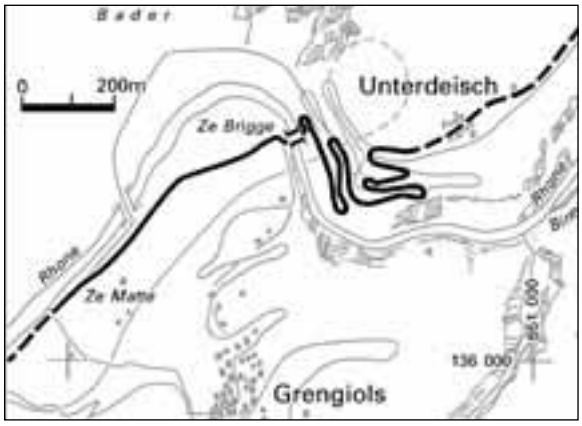
Im 14. Jahrhundert überschnitten sich am Deischberg die Machtinteressen der Savoyer und der Urner; die Savoyer konnten sich dabei teilweise auf den Bischof in Sitten abstützen. Die Urner unter der Führung der Freiherren von Attinghausen waren vor allem am Passverkehr über den Gotthard und die Gommerpässe interessiert.

Aus dieser Konstellation heraus wurde 1351 im Bund zwischen Zürich und den Eidgenossen der gemeinsame Hilfskreis über den Gotthard hinaus bis an den Deischberg zwischen Lax und Grengiol (Abb. 6; im Vertrag als «Döisel» bezeichnet) gezogen. Die engen Beziehungen zur Innerschweiz blieben auch später erhalten. 1416 schloss das Goms mit Luzern, Uri und Unterwalden ein Burg- und Landrecht ab, dem sich 1417 die meisten der übrigen Zenden anschlossen. Trotz dieser Beziehungen bestand kein übergeordnetes politisches Interesse, den Deischberg durch einen grosszügigen Wegausbau als natürliches Hindernis auszuschalten. Die Brücke über die Rhoneschlucht wurde aber bereits im Mittelalter aus Stein errichtet. Der Chronist Johannes Stumpf war von ihr 1544 sehr beeindruckt: «in sölicher enge gadt ein

Abb. 1: Blick aus Südwesten auf Grengiols und die Verkehrsbauten am Deischberg. Im Talboden verläuft die 1862 fertig gestellte Strasse zur Grengierbrücke und parallel dazu die 1912–1913 gebaute Furka–Oberalp-Bahn. Dem linken und oberen Bildrand entlang ist die 1940–1942 erstellte Strasse durch den Bader abgebildet; sie schliesst an der vierten Wegkurve oberhalb der Grengierbrücke an die bisherige Strasse an. In der oberen Bildecke rechts sind der steil aufsteigende Saumweg und die Strassenanlagen von 1863 und 1940–42 erkennbar (Kummer 2000, Bild 232).







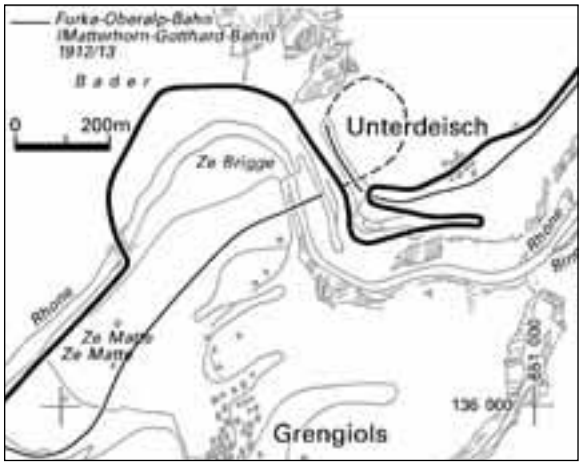


Abb. 2–5 (von oben nach unten): Abfolge der Wegbauten am Deischberg (Entwurf Klaus Aerni, Zeichnung Werner Vogel)

gesicherter Wegverlauf

vermuteter Wegverlauf

Abb. 2: Aus mittelalterlicher Zeit sind die Steinbrücke über die Rhone und im Aufstieg nach Deisch ein Teil des Saumweges im Verlauf und in überprägter Form erhalten.

Abb. 3: Der Saumweg ist im Verlauf von 1846 in den Feldaufnahmen zur Dufourkarte in Form von fünf weit gezogenen und spitzen Wegkehren dargestellt (Quelle: Original-Messtischblatt Nr. 421, 1846).

Abb. 4: Beim 1862 beendeten Bau der Fahrstrasse am Deischberg wurde der Wegverlauf aus dem steilen Direktanstieg nach Deisch Richtung Osten in den weniger steilen Hang verlegt und die Zahl der Wegkehren auf sieben erhöht (Quellen: TA 493 Aletschgletscher, 1882; LK Normalblatt 529 Jungfrau E, 1938).

Abb. 5: Mit dem Strassenausbau von 1940–1942 wurde die mittelalterliche Wegführung über die Steinbrücke verlassen und die Strasse in die Hänge des Bader verlegt. Die Zahl der Kurven reduzierte sich auf drei (Quelle: LK 1269 Aletschgletscher, 1975).

gewelbte prucken von steinwerch von einem velsen auf den andren über den Roddan» (nach Meyer von Knonau 1884: 440). Die Tiefe der Schlucht schützte den Übergang vor dem Hochwasser. Die Grengierbrücke und die Brücke in St-Maurice waren denn auch die einzigen Rhonebrücken, die im Wallis dem ausserordentlich grossen Hochwasser vom 10. September 1640 zu widerstehen vermochten.

Die «Landstrasse» und der «Weg der Gommer» vom 16. bis ins 19. Jahrhundert

Der früheste historisch fassbare Saumweg von Mörel Richtung Goms führte als «Landstrasse» oder «Herwäg» über die Gifrischbrücke nach Bister–Bädel–Grengiols. Zu einem nicht bekannten Zeitpunkt wurde der Weg an die Terrassenkante zwischen Chrizacher und Grengiols verlegt. In Grengiols begann der Abstieg zur Rhonebrücke, jenseits der Brücke folgte der steile Aufstieg nach Deisch/Lax. Dieser Wegverlauf schloss für die Gommer einen unnötigen Auf- und Abstieg ein. Sie beschlossen daher 1530, auf der rechten Seite der Rhone einen eigenen Weg über Nussböüm–Tschampenmatt–Deisch anzulegen. Da der Wegzoll bis 1786 auf der «alten Land-

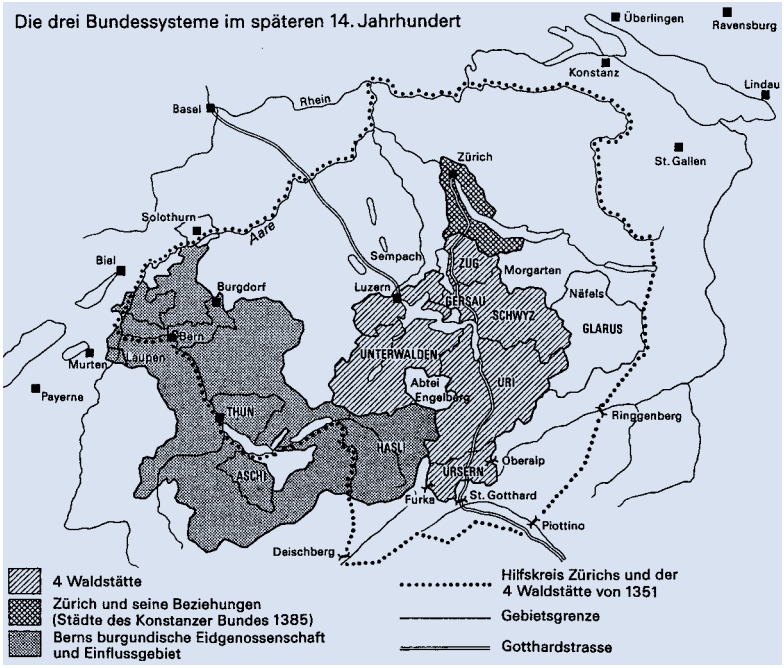


Abb. 6: Der Hilfskreis zwischen den Waldstätten und Zürich von 1351 umfasst das zentrale Mittelland und reicht über den Gotthard hinaus an die Oberläufe von Rhone, Tessin und Rhein (s. Aerni 1991: 28).

strasse» über Grengiols bezogen wurde, mussten sie den Weg auf eigene Kosten erhalten.

1786 entschied der Zenden Goms, den Zugang von Mörel her neu anzulegen. Inzwischen war nämlich der «Nussbaumsteg» entstanden, von dem aus auf einem Fussweg am Südufer der Rhone die Steinbrücke über die Rhone erreicht werden konnte. Die Verhandlungen zwischen Goms und Mörel führten zunächst dazu, dass der Zoll von der «alten Landstrasse» auf den neuen Weg entlang der Rhone verlegt wurde. Der neue Weg wurde jedoch nur bis zum Nussbaumsteg als «Landstrasse» anerkannt. Der Saumweg Gifrisch–Grengiols erhielt den Status einer Gemeindestrasse, und der 1530 von den Gommern erbaute Weg über Tschampenmatt sollte nur noch notdürftig unterhalten werden, bis der Staat das Geld für den Neubau der Nussbaumbrücke aufbringen könne.

Erst 1819 befasste sich der Kantonsingenieur Ignaz Venetz mit dem Bau der Nussbaumbrücke. In den folgenden Jahrzehnten wurden einzelne Teilstücke der Gommerstrasse verbessert und 1830/31 verbreiterte man die Grengierbrücke. Noch 1850 spricht aber der Walliser Maler Lorenz Justin Ritz (1796–1870) in seinem Tagebuch von der «allerschlechtesten Landstrasse» durch das Goms (Gattlen 1961: 192). Auf der 1854 erschienenen Dufourkarte sind sowohl der direkte Weg von Mörel nach Fiesch als auch die lang gezogenen Kehren des Deischberges als Wege mit bescheidenem Ausbau dargestellt.

Die Strassenbauten von 1857–1862 und von 1940–1942

Der Anstoss zum durchgehenden Strassenbau kam vom jungen Bundesstaat. Anlässlich der eidgenössischen Truppenzusammenzüge in den 1850er-Jahren hatte das Militärdepartement gemerkt, dass die bestehenden Saumwege westlich und östlich der Gotthardstrasse kei-

Literatur

Aerni, Klaus: 1000 Jahre Siedlung und Verkehr im Schweizerischen Alpenraum. Voraussetzungen und Ergebnisse. In: K. Aerni, H.-R. Egli, K. Fehn (Hrsg): Siedlungsprozesse an der Höhengrenze der Ökumene am Beispiel der Alpen. Referate der 16. Tagung des «Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa» vom 20.–23. September 1989 in Spiez. Bern/Bonn 1991, S. 9–42.

Arnold, Peter: Licht und Schatten in den 10 Gemeinden von Östlich-Raron. Mörel 1961.

Gattlen, Anton: Die Furkastrasse von 1800–1935. In: Strasse und Verkehr 41.7, 1955, S. 275–280.

Gattlen, Anton (Hrsg.): Notizen aus meinem Leben. Aufzeichnungen des Malers Lorenz Justin Ritz (1796–1870). In: Vallesia 16/1961, S. 1–205.

Kummer, Edelbert: Aletsch. Fotoband der Reihe: Erinnern Sie sich? Visp 2000.

Roduit, Patrick: Les routes latérales du canton du Valais durant la seconde moitié du XIXème siècle. Memoire de licence présenté à la Faculté des Lettres de l'Université de Fribourg (CH), non publié. Sierre 1993.

Meyer von Knonau, Gerold 1884: Eine Schweizerreise eines Gelehrten im XVI. Jahrhundert [Reisebericht des Chronisten Johannes Stumpf von 1544]. In: Jahrbuch SAC 19/ 1883–84, S. 417–457.

Abb. 7 (links): Der Saumweg am Deischberg unterhalb der obersten Strassenkurve ist ein steiler, 1,5 m breiter Hangweg. Diese Wegform könnte dem Saumweg aus der Zeit vor dem Strassenbau entsprechen und damit vor 1860 zurückgehen (KA).

Abb. 8 (rechts): Die Strasse von 1940–1942 am Deischberg im Steilhang östlich der Grengierbrücke weist eine talwärts ausgebogene Leitplanke und eine ausgebrochene Stützmauer auf – eine Folge der Instabilität des Hanges, die bei einer Zunahme der Fahrzeuggewichte Probleme ergeben wird (KA).

ne grossen Truppenverschiebungen erlaubten. Diese Situation wurde als Mangel empfunden, da durch den italienischen Krieg von 1859 und die Intervention Frankreichs in Oberitalien gegen Österreich am Alpensüdfuss eine neue territoriale Ordnung entstanden war. Der Anschluss der Lombardei an Italien und die Abtretung Savoyens an Frankreich liessen in der Eidgenossenschaft den Bau eines Kreuzes von Strassen von der Innerschweiz über den Gotthard und vom Urserental nach Graubünden und dem Wallis aus strategischen Gründen als dringlich erscheinen. Am 26. 7. 1860 genehmigten die eidgenössischen Räte das Dekret zum Ausbau des zentralschweizerischen und bündnerischen Strassennetzes, wobei der Ausbau der Verbindungen über die Furka und den Oberalp als besonders dringlich bezeichnet wurde.

Die neuen Strassen konnten ihren Zweck aber nur erfüllen, wenn die Zufahrtsstrassen dieselbe Qualität aufwiesen. Daher forderte der Bund den Kanton Wallis auf, den nur stückweise vorankommenden Ausbau der Strasse durch das Goms zu beschleunigen und die eidgenössischen Normen anzuwenden. Um die Arbeiten zu fördern, erhielt das Wallis einen finanziellen Vorschuss. Im April 1862 konnte der Abschluss der Bauarbeiten bis Oberwald vermeldet melden. Die Situation am Deischberg wurde mit sieben Kehren bezwungen. 1909–1910 erfuhr diese Trassierung Verbesserungen, und man verbreiterte die Wendeplatten der Kehren. Im Rahmen des Gesamtausbaus der Gommerstrasse wurde der Abschnitt 1940–1942 schliesslich den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs angepasst: Mit dem Bau einer neuen Brücke und der weit gezogenen Schleife im Bader erreichte man eine Streckung des Wegverlaufs; die Zahl der Kurven wurde auf drei reduziert. Die Erhöhung der zulässigen Fahrzeuggewichte auf 40 Tonnen lässt einen erneuten Ausbau der Strasse in den kommenden Jahren erwarten.

Des documents aussi esthétiques qu'utiles

Le Valais sous l'œil des cartographes

Les cartes géographiques constituent la source principale de l'Inventaire des voies de communication historiques (IVS). La grande diversité formelle de ces documents ainsi que leur degré de précision très variable sont dus en grande partie à l'évolution du genre.

La Table de Peutinger, copie médiévale d'une carte de l'Empire romain au III–IVe siècle, comporte la première allusion à notre région ; elle représente les grands axes routiers de l'époque, où figurent le passage du Grand Saint-Bernard (« In summo Pennino ») et les grandes étapes qui jalonnent l'itinéraire (cf. p. 8). A l'exception de quelques représentations cosmographiques postérieures à la Table de Peutinger, par ailleurs sans grand intérêt pour la vallée du Rhône, ce n'est qu'au XVIe siècle qu'apparaissent les premiers relevés concernant le Valais. Il s'agit d'abord d'un aperçu du réseau hydrographique uniquement, où le relief s'apparente plus à une juxtaposition de taupinières qu'à une chaîne de montagnes.

Il en est ainsi pour la carte du Valais de Sebastian Münster publiée en 1545 (fig. 1) et pour celle de Johannes Stumpf, qui date de 1548. Chez Münster, la présence du réseau routier se limite à sept ponts sur le Rhône, situés à Saint-Maurice, entre Martigny et Fully, à Sion, à la hauteur de Granges (« Gradetsch »), à Sierre, près de Niedergesteln, entre Naters et Brigue et à Lax. Les principales agglomérations y sont figurées par une vignette qui représente leurs monuments majeurs (château ou église en général) ; un blason leur est parfois as-

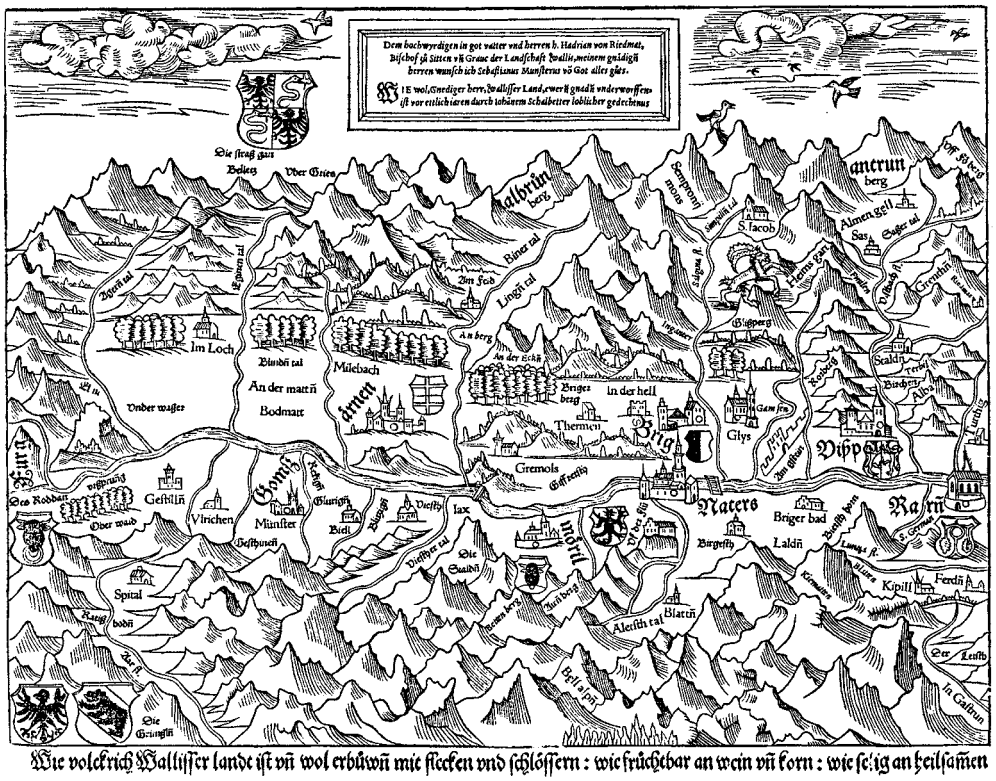


Fig. 1 : Carte de Sébastian Münster dessinée par Johannes Schalbetter en 1545 en deux parties. Ici la partie du Haut-Valais (BN).

Fig. 2 (à gauche) : Extrait de la carte de Hubert Alexis Jaillot, 1702, œuvre très approximative comme le montre par exemple la situation de Monthey (« Monteich ») à l'ouest de Saint-Maurice (MV)

Fig. 3 (à droite) : Johann Jakob Scheuchzer réalise en 1720 un document cartographique assez fiable au regard de ses prédécesseurs (MV).

socié. Certains symboles mettent encore en exergue des sites naturels comme la mine d'argent des alentours de Liddes, ainsi que l'Illgraben et la forêt de Finges (« Pfindwald »), en amont de Sierre. Outre les ponts de Saint-Maurice, Martigny, celui entre Naters et Brigue, et Lax, déjà présents chez Münster, la carte de Stumpf mentionne deux autres ponts : un sur la Dranse en amont de Martigny, et un entre Münster et Ernen.

De la ligne au réseau

Des indications encore timides pour les routes font leur apparition à la fin du XVIIe siècle, avec la publication en 1680 de la « Carte du Païs de Vallais ou Walliser-Land » de Pierre du Val d'Abbeville. Outre une douzaine de ponts, il mentionne l'existence de certains cols par le biais de deux courts traits parallèles ondulés.

En 1702, Hubert Alexis Jaillot présente enfin quelques routes (grand-route de la vallée, Pas de Morgins, col du Grand Saint-Bernard, chemins de la Gemmi et de la vallée de Conches), dont le tracé demeure toutefois très approximatif (fig. 2). En 1709, un réseau routier digne de ce nom apparaît pour la première fois sur une carte d'Antoine Lambien, tandis que Johann Jakob Scheuchzer (1720) réalise un très beau document sur le Valais, agrémenté des vues détaillées de hauts lieux touristiques de l'époque (fig. 3).

La représentation cartographique du réseau routier valaisan s'affine encore avec les travaux de Gabriel Walser et de J. G. A. Jaeger (fig. 4) en 1768 et 1789.

Naissance de la cartographie moderne

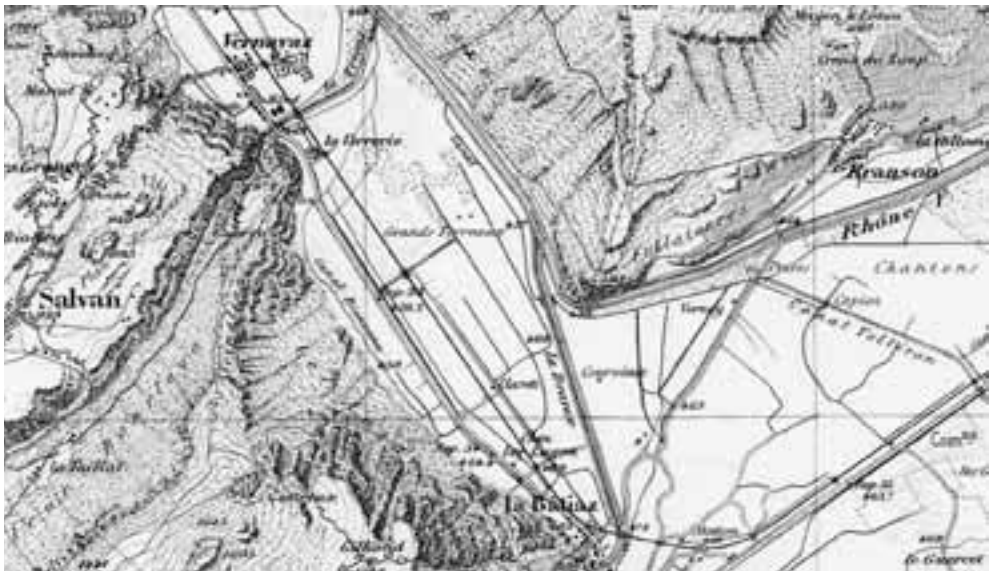
A la fin du XVIIIe siècle, les relevés de l'Atlas Suisse (dit également Atlas Meyer-Weiss) atteignent une très honorable précision ; la représentation du relief notamment s'apparente déjà à celle en usage pour la cartographie actuelle et prend un tour plus réaliste grâce à la projection d'ombres. Quelques décennies plus tard, le réseau des routes latérales se développant sur le terrain, ces dernières font naturellement leur apparition dans les documents, publiés successivement par Orell Füssli (1820), Heinrich Keller (1824; fig. 5), Woerl (1835), puis le duo Duvotenay-Mangeon en 1837.

C'est aussi l'époque à laquelle sont effectués les relevés de la carte dite Dufour. Véritable père de la carto-

Fig. 4 (en haut) : Le coude du Rhône représenté dans la carte de Jaeger en 1789 (MV)

Fig. 5 (au milieu) : Carte du Valais de 1824 éditée par Keller (MV)

Fig. 6 (en bas) : Première édition de la feuille « Martigny » de la carte Siegfried levée en 1878. A gauche, on note l'itinéraire sinueux de la « route des diligences » entre Vernayaz et Salvan.



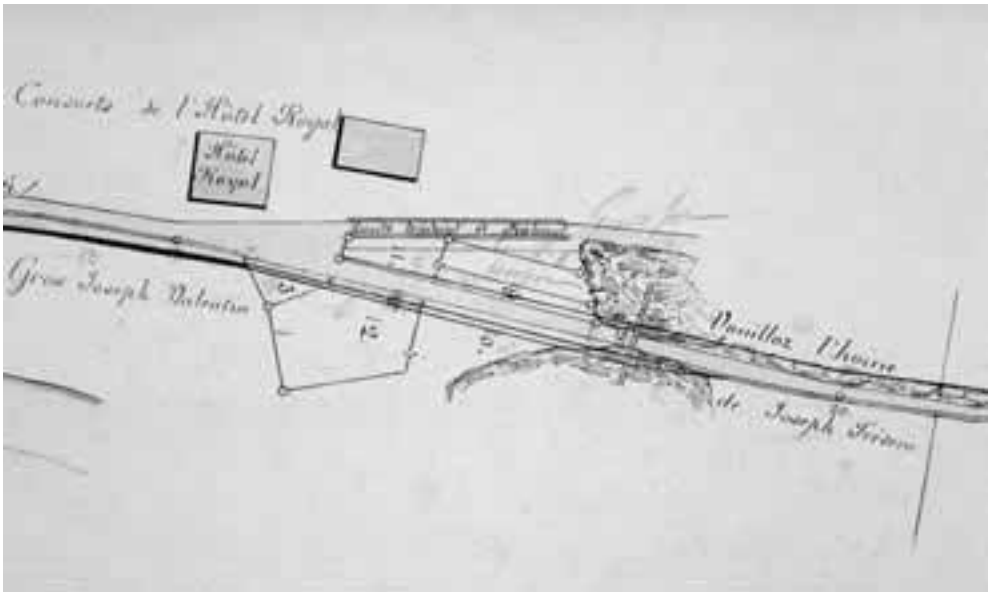


Fig. 7 : Projet de correction de la route de la Forclaz au lieu-dit la Madeleine près du Châtelard. On y voit encore, sur le rocher, la Porte du Valais qui fermait l'entrée occidentale du canton jusqu'en 1888, date de sa disparition lors de l'élargissement de la route (ACV).

graphie nationale moderne, Guillaume-Henri Dufour, aidé de nombreux collaborateurs, établit des travaux préparatoires à une échelle de 1 : 50 000. Ces données, qui offrent une vue d'ensemble extrêmement précise de tout le territoire suisse, sont à l'origine de la Carte topographique de la Suisse publiée dans le dernier quart du XIXe siècle par feuillets au 1 : 100 000. Ces documents ont fourni une base solide pour le travail d'investigation des collaborateurs de l'Inventaire.

Une carte du même type est publiée entre 1875 et 1915 au 1 : 25 000, échelle identique à celle des cartes nationales actuelles, permettant un report aisé des indications. Il s'agit de l'Atlas topographique de la Suisse ou carte Siegfried (fig. 6), dont le réseau a servi de référence pour l'ensemble de l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS). Les cartes nationales dans leur forme actuelle apparaissent quant à elles dès les années 30 du XXe siècle.

Des publications marginales

Outre ce corpus cartographique hétéroclite, de nombreux plans et extraits de cartes ont été ponctuellement utilisés pour l'élaboration de l'inventaire. La plupart consistent en projets de constructions routières, réalisés ou non, et permettent ainsi un « zoom » éminemment précieux pour comprendre l'évolution du réseau routier valaisan. Ils apportent encore des informations non négligeables sur des ouvrages disparus (fig. 7), mettant en évidence la nécessité de l'IVS dans sa mission de recension historique et de protection des biens culturels routiers.

Bibliographie

Aliprandi, Giorgio ; Aliprandi, Laura ; Pomella, Massimo : Le Grandi Alpi nella cartografia dei secoli passati (1482–1865), con gli itinerari dei valichi tra la Val d'Aosta, la Savoia e il Vallese, e considerazioni sulla zona del Gran Paradiso. Ivrea 1974.

Atlas topographique de la Suisse (carte Siegfried).

Carte de la route du Simplon Brigg et Domo d'Ossola. Dressé par M. [Nicolas] Céard. Lithographié par L. Houblou [Paris 1820].

Carte topographique de la Suisse (carte Dufour).

Du Val d'Abbeville, P. : Carte du Païs de Vallais ou Wallisser-Land. Dressée Selon les memoires de I. S. Par P. du Val d'Abbeville Geographe du Roy [1680]. Bibliothèque nationale suisse, 1 VS 1680.

Duvotenay, Th. : Canton du Valais [Paris 1837]. MV, KC-501.

Gander, Markus : Betrachtung acht historischer Walliserkarten in Bezug auf zeitgenössische Verkehrswege. Eine Arbeit für das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz. Abschlussarbeit im Fach Geographie im Rahmen des Sekundarlehramts (unpubliziert). Bern 1993.

Jaillot [Hubert Alexis] : Partie Meridionale des Cantons de Berne et de Fribourg, Le Valais, la Seigneurie de Geneve, les Balliages d'Orbe et de Schwarzenburg [1702]. Bibliothèque nationale suisse, 2 WS 1702.

Keller, Heinrich : Keller's zweyte Reisekarte der Schweiz. Zürich 1824.

Lambien, Antoine : [Carte du Valais] Lyon 1709. MV, KF-8.

Mallet, Henri : Partie occidentale et méridionale de la Suisse et Païs de Vallais. Dressée par H. M. 1705 et terminée en 1802. S. l. 1802.

Merian, Matthaeus : Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae. Franckfurt am Mayn 1654. Neue Ausgabe Kassel 1960.

[Münster, Sebastian ; Schalbetter Johannes :] Valesiae prior et VI nova tabula [Oberwallis ; 1545]. MV, KE-1003.

[Münster, Sebastian ; Schalbetter Johannes :] Valesiae altera et VII nova tabula [Bas-Valais ; 1545]. MV, KE-1004.

Scheuchzer, Johann Jakob : Nova Helvetiae Tabula geographica, 1712.

Stumpf, Johannes : XI. Wallis [1548]. Schweiz. Landesbibl., 2 VS 1548.

Walser, Gabriel : Vallesia superior, ac inferior, Wallis, le Valais, geographice repraesentata, cura et studio Gabrielis Walseri. Sumptibus Homannianorum Heredum, Norimbergae, 1768. Schweiz. Landesbibl., Fst 3 Res.

Weiss, Johann Heinrich : Carte d'une Partie très interessante de la Suisse à l'Usage des Voyageurs. Aarau 1796.

Woerl [...] : Aosta. 1:200 000. Freiburg im Breisgau 1835. MV, KE-500.

Depuis quand la route du Grand Saint-Bernard est-elle carrossable?

L'énigme des vestiges routiers sur les chemins du col

Parmi les plus vieux itinéraires européens reliant le nord et le sud des Alpes, le col du Grand Saint-Bernard relie la vallée du Rhône à celle de la Doire Baltée en Italie. Dès l'âge du Bronze, il collecte le trafic franchissant les Alpes du nord-ouest de l'Europe par le bassin lémanique pour rallier la plaine du Pô en Italie. De l'époque romaine jusqu'à aujourd'hui, cet itinéraire a été constamment parcouru et on y relève de nombreux vestiges de routes anciennes, souvent difficiles à dater.

Des vestiges découverts tout au long de l'itinéraire et notamment à Martigny et au plan de Jupiter ne laissent aucun doute sur le passage du col dès le premier siècle avant J.-C.; un temple dédié au dieu Poeninus est édifié au sommet du col. On sait qu'au premier siècle de notre ère une voie romaine est établie, construite vraisemblablement entre 41 et 47 après J.-C., sous le règne de l'empereur Claude. Par la suite, elle est régulièrement entretenue, vraisemblablement jusqu'à la chute de l'empire romain d'Occident. Si l'itinéraire Antonin du IIIe siècle et la Table de Peutinger du IVe siècle révèlent les étapes de la route du Grand Saint-Bernard, respectivement de Milan à Villeneuve et d'Aoste à Villeneuve, son tracé précis demeure mystérieux.

Etant donné l'importance de cette route du Mont Joux, on peut raisonnablement prétendre qu'elle devait être carrossable, même si en l'état des recherches on n'en possède pas la preuve formelle dans le terrain. Il est par exemple impossible de différencier les traces romaines de celles faites par les nombreux ouvriers engagés pour monter le monument du général Dessaix à l'hospice en 1806. Les premières traces que l'on peut dater avec une certaine assurance sont l'œuvre des chanoines de l'hospice en 1815. Par ailleurs, les écrits nous indiquent que ce n'est qu'à l'ouverture de la route actuelle en 1893 que l'on voit les premiers véhicules accéder au col.

Outre la mention du col dans les cartes et récits, on retrouve pour la période romaine plusieurs sites at-

Fig. 1: Vue d'ensemble de la région de la Comba Martchanda et de l'Hospitalet (en haut à gauche), et du pont de Nudry (en bas à droite; SB)

testant de l'importance du passage du Grand Saint-Bernard, à commencer par les deux villes qui en contrôlent l'accès, Forum Claudii Vallensium (Martigny) au nord, et Augusta praetoria (Aoste) au sud. Entre ces deux villes, il n'existe aucun vestige attesté de route romaine même si un certain nombre d'indices laisse supposer de son existence et que de nombreux tronçons de chemin pourraient lui être associés. Le plus marquant d'entre eux se situe au sommet du col du côté italien, à proximité immédiate des ruines du temple dédié à Jupiter-Poeninus ; une tranchée taillée dans le rocher sur plusieurs mètres aboutit au plan de Jupiter. Les fouilles en cours dans cette région permettront peut-être de régler définitivement la question de l'origine romaine de cette tranchée, qui se dirige exactement vers le milieu des ruines.

Deux groupes de traces

Sur le versant suisse, entre Bourg-Saint-Pierre et le col, le terrain révèle d'intéressants vestiges de tracés, notamment ceux situés en amont de l'entrée nord du tunnel. On peut distinguer deux groupes de traces. Le premier groupe, relativement facile à distinguer dans le paysage, rassemble les vestiges de travaux effectués dans le courant du XIXe siècle, pour améliorer la montée au col. Le deuxième groupe comprend toutes les traces que l'on ne peut attribuer au premier, dispersées sur toute la montée du col et impossibles à dater, mais que certains auteurs considèrent comme médiévales, voire romaines, sans preuves formelles toutefois.

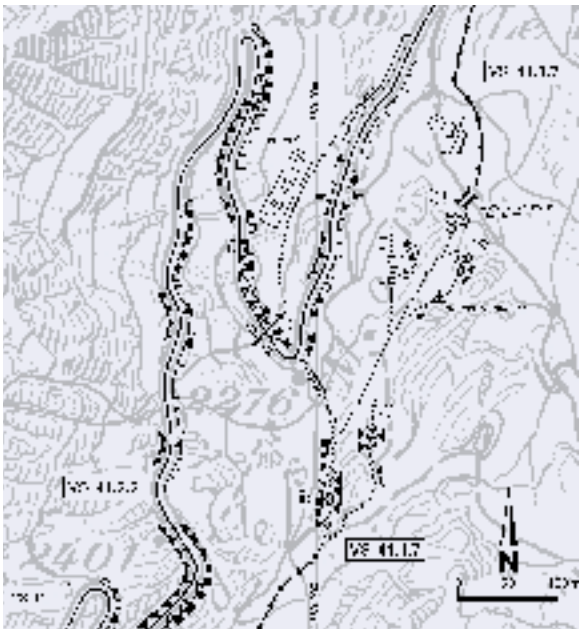


Fig 2 : Croquis de la situation au bas de la combe des Morts. Explications dans le texte de la page suivante. VS 41.2.2 est le tracé de la route carrossable de 1893. VS 41.1.7 regroupe les tracés des chemins muletiers.

Entre le Plan de Sale et la Comba Martchanda, divers vestiges de tracés sont présents dans le terrain sous forme de chemins creux recouverts par la végétation le long du chemin pédestre menant à l'alpage de la Pierre, ou de murs de soutènement enfouis sous les gravats de la route carrossable du XIXe siècle. Un tel mur est également visible en contrebas de la route actuelle à Maringo. Il s'agit d'un tronçon du tracé du début du XIXe siècle que l'on suit aisément jusqu'à l'Hospitalet, parallèlement à la route actuelle. Utilisé actuellement comme chemin pédestre, il possède une largeur de 2 m et son revêtement meuble fait de cailloutis présente encore des traces de pavage. En contrebas de cette trace, peu après le croisement avec la route moderne qui rejoint l'alpage de la Pierre, des tracés fossiles sont visibles, sous la forme d'une succession de dépressions recouvertes de végétation.

A l'Hospitalet, les diverses traces subsistantes passent à proximité de deux bâtiments de pierre, entièrement voûtés et enfouis dans le sol, qui bordent aujourd'hui un petit bassin d'accumulation. Ils servaient d'abri et de morgue.

De là, deux tracés bien distincts poursuivent en direction du col par la Comba Martchanda. Le premier, le long de la Dranse, en-dessous de la route carrossable, se présente depuis la cheminée du tunnel sous la forme d'un chemin d'une largeur de 2 m, bordé, du côté aval, de murs de soutènement de pierre sèche de plus de 2 m de haut, et, du côté amont, par les gravats de la route carrossable du XIXe. Plus avant, sous les gravats, on peut encore distinguer deux autres murs de soutènement. Le deuxième tronçon vestige, qui passe au-dessus des autres selon une pente beaucoup plus forte, est en partie taillé dans la roche et recouvert de cailloutis auquel se mêlent divers petits blocs. Sur le versant gauche de la Dranse, au-dessus de l'Hospitalet, on notera une trace intéressante, qui pourrait être un passage aménagé dans la roche (fig. 1).

Entre la Comba Martchanda et le sommet du col, les traces d'anciens cheminements se multiplient ; leur position est relevée dans le croquis ci-contre (fig. 2).

Le pont de Nudry est le premier vestige rencontré en suivant la Dranse. Son tablier est formé par une dalle de

pierre plate posée en travers du torrent, une poutre simple reposant sur deux culées traditionnelles en pierre sèche construites sur le rocher en place. Rive droite, le chemin pédestre actuel suit probablement le tracé ancien dont les premières traces apparaissent au Tronchet. Avant de traverser le torrent de Barasson, un virage souligné par deux talus amont et aval signale un autre tronçon ancien, recouvert par la végétation (fig. 2, n° 1). Une passerelle de bois récente permet d'atteindre deux séries de marches taillées dans la roche pour faciliter l'accès au plan de Barasson (fig. 3). Ces marches ont une largeur variant de 1 à 2 m, pour une hauteur irrégulière n'excédant pas 30 cm (fig. 2, n° 2).

Ensuite, deux vestiges de tracés conduisent au Plan de Barasson. Surplombant le cours du torrent se trouve un alignement de pierres (fig. 4), qui pourrait être les vestiges d'une chaussée et signaler l'emplacement possible d'un ancien pont. Peu avant d'atteindre le Plan de Barasson, on remarque sur la roche la marque des travaux nécessaires pour ouvrir ce chemin dont la largeur dépasse les deux mètres. Du côté amont le rocher est taillé sur une hauteur de 30 à 40 cm (fig. 2, n° 3).

Sur l'autre versant du Plan de Barasson (fig. 2, n° 4), deux traces se distinguent clairement dans le paysage. La première est une rampe d'accès de 2 m de largeur et d'une centaine de mètres de longueur, dont le revêtement recouvert par la végétation laisse entrevoir, à certains endroits, des restes de ce qui pourrait être un pavage. De cette rampe, un étroit lacet se détache vers l'est pour rejoindre directement le Plan de Barasson, souligné par deux murs de soutènement de pierre sèche.

Au Plan de Barasson, au pied de la Combe des Morts, se trouvent les ruines de ce que l'on présume être un refuge antique. De nombreuses tuiles rouges marquées d'un sceau romain ont été mises au jour et un aqueduc taillé dans la roche est encore visible. Au XVIIIe siècle, Chrétien de Loges signale qu'on y a trouvé des médailles romaines et un four à pain domestique. La tradition y situe aussi le milliaire de Bourg-Saint-Pierre désignant le 24e mille de la route du Mont Joux qui, de Forum Claudii Vallensium (Martigny) au col, en comptait 25.

Par la suite, le chemin se perd pour réapparaître une centaine de mètres plus haut sous forme d'un amoncellement de cailloux (fig. 5), possibles vestiges d'une chaussée qui recouvrent le rocher dans lequel onze marches ont été taillées au centre d'une tranchée de 2 m de largeur (fig. 2, n° 5).

Sur le versant gauche de la vallée, le chemin du début du XIXe siècle apparaît déjà à la hauteur du deuxième S de la route moderne, après le pont de Nudry, puis à la hauteur du Tronchet. En amont de la route actuelle, il traverse le torrent à la hauteur de la cheminée d'aération du tunnel, pour poursuivre par la Combe des Morts. Il est dès lors clairement visible ; d'une largeur de 2 m il se présente sous forme d'une rampe taillée dans la roche au bas de la Combe des Morts (fig. 2, n° 6). Du côté aval, la rampe est délimitée par un mur de soutènement d'une hauteur inférieure à 1 m ; du côté amont, le rocher est taillé tout comme le revêtement au sommet de la rampe qui présente une traverse de pierre permettant l'écoulement des eaux de surface.

Fig. 3 (en haut) : On ignore quand cette série de marches d'escalier en aval du Plan de Barasson a été établie (SB).

Fig. 4 (en bas) : Cet alignement de pierres signale peut-être la présence d'une chaussée ancienne (SB).

Fig. 5 (à gauche) : Cet amas de cailloux en aval des marches pourrait être les restes d'une chaussée que l'érosion ou la succession des passages aurait fait disparaître. Les marches auraient été entaillées dans un deuxième temps (SB).

Fig. 6 (à droite) : La rampe finale construite en 1815 par les chanoines de l'hospice est aujourd'hui enfouie dans les remblais du parking (SB).

Plus loin, la Combe des Morts présente un parcours bien défini. Il s'agit d'un chemin taluté d'une largeur variant entre 1,5 m et 2 m, longeant le torrent sur sa rive droite tout d'abord. Le revêtement de cette première partie est naturel, le chemin est bordé par un mur de soutènement aval sur environ 5 m. Il traverse le torrent par un pont de pierre dont le tablier est fait de pierres plates posées sur des culées en pierre sèche. Sur les derniers 200 mètres, le revêtement présente encore sur les bords un pavage, le centre ayant été probablement défoncé pour y enfouir des conduites. Du côté aval, le chemin est délimité par un talus, puis par un mur de soutènement en mauvais état. Du côté amont, il est bordé par un rocher sur lequel se trouve gravée la date de 1815 ainsi que des initiales, une inscription aujourd'hui cachée par un panneau d'information.

Quelque vingt mètres plus avant, le chemin est bordé sur l'aval par un mur de soutènement d'une hauteur de 1 m se dirigeant de l'autre côté de la Combe des Morts. Il est suivi par une série de marches d'une largeur de 1 m et des vestiges d'une chaussée. Avant d'atteindre le sommet du col, le talus du parking moderne a enfoui en partie la rampe finale construite en 1815 (fig. 6). D'une largeur de 3 m, elle est bordée de part et d'autre d'un mur de soutènement en pierre sèche, et pavée sur toute sa longueur. Les traces se poursuivent sur le versant italien au plan de Jupiter.

Les traces décrites ci-dessus sont pour la plupart difficiles à interpréter, en particulier quant à leur âge. Une étude plus poussée de ces vestiges, notamment par des sondages archéologiques ou par la détection de métaux, permettrait peut-être d'obtenir un faisceau d'indices supplémentaires, afin d'établir une cartographie la plus précise possible du développement du réseau des voies de communication dans la région du col du Grand Saint-Bernard.

Bibliographie

Blondel, Louis : La route romaine du Mont-Joux: étude topographique. Bruxelles 1962.

Dubuis, Pierre (dir.) : Une région un passage. L'Entremont de la fin du Moyen Age à nos jours. Martigny 1989.

Miller, Konrad : Itineraria Romana: römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana. Bregenz 1988.

Planta, Armon : Zum römischen Weg über den Grossen St. Bernhard. In: Helvetia Archaeologica, 37 : 15–30. Zürich 1979.

Walser, Gerold : Summus Poeninus: Beiträge zur Geschichte des Grossen St. Bernhard. Wiesbaden 1984.

La substance historique – un élément de l'offre touristique

Le Valais: un canton riche en substance historique

Une partie très importante du travail d'inventaire IVS consiste à recenser dans tout le canton la substance historique des voies de communication. On note tout d'abord la forme du chemin, son revêtement, puis les éléments qui le délimitent et enfin les ouvrages d'art et les éléments du paysage routier comme les pierres de distance, les croix routières, les bâtiments: On évalue ainsi le travail qu'il a fallu pour établir une voie de communication.

Le travail d'inventaire des voies de communication historiques (IVS) dans le terrain consiste à évaluer la valeur culturelle, géographique et historique d'un dispositif viaire comme une forme d'artisanat traditionnel. Réaliser l'inventaire revient donc à considérer l'effort humain qui a été nécessaire à l'établissement de la voie et analyser son interaction avec les différentes composantes du paysage environnant.

L'ensemble de ces éléments constitue la voie de communication et forme ce que l'on appelle la substance historique. Un parcours historique est évalué selon l'importance de la substance préservée, et défini comme « parcours historique », « parcours historique avec substance » ou encore « parcours historique avec beaucoup de substance ».

En règle générale, la substance dépend de la configuration du terrain, de la géomorphologie et aussi de la géologie. En plaine, là où les terrains sont souvent inon-

Fig. 1 (à gauche): Haie de peupliers protégeant la route à l'est de Tourtemagne (RF)

Fig. 2 (au milieu): De la route asphaltée menant au Revers, au lieu dit Les Cortes, l'ancien chemin du Pas de Morgins contourne une maison d'habitation pour s'élancer vers Thiésaz par un chemin creux aux talus impressionnants. Le centre du chemin creux est pavé d'une largeur de 2 m, qui permet de limiter l'érosion (SB).

Fig. 3 (à droite): Chemin du vignoble au-dessus de Martigny. Il y a 3000 kilomètres de murs de pierre sèche dans le vignoble valaisan (SB).

Fig. 4 (en haut) : Chaussée de la route napoléonienne près du col du Simplon (RF)

Fig. 5 (en bas) : Le pont « Ägerbrigga » traverse le Chrummbach en amont de Egga sur la route du Simplon prolongeant une voie en chaussée (RF).

dés, on construit plutôt en chaussée, c'est-à-dire en surélevant la surface de roulement par rapport au terrain naturel. C'est le cas notamment de la route du Simplon construite au début de XIXe siècle. De Saint-Gingolph à Brigue, elle présente soit un profil en chaussée ou est bordée par des haies de peupliers qui ont non seulement la faculté de protéger du vent mais aussi de drainer efficacement les abords de la route. En outre, les lignes d'arbres signalent la route dans le paysage, symbolisant la fierté du constructeur envers son œuvre (fig. 1). Lorsque le chemin est inscrit dans un versant, il est doté de talus, dont la forme varie selon la configuration du terrain. Ainsi, plus le sol est meuble, plus l'érosion due au trafic sera forte et plus le chemin se creusera (fig. 2).

Sur le versant droit de la vallée du Rhône, la culture de la vigne a donné naissance à de nombreux chemins d'accès et de servitudes. Sillonnant la pente au milieu des terrasses viticoles entre Martigny et Salquenen essentiellement, ils sont devenus une caractéristique fondamentale du paysage valaisan (fig. 3).

Fig. 6 (en haut) : Vue d'un lacet sur le chemin carrossable surplombant Les Cases (SB)

Fig. 7 (en bas) : Aux Pontis, dans le Val d'Anniviers, un virage mène sans transition des prés à l'abîme. La route est creusée à flanc de rocher sur près de 500 m (photo Vanessa Bitz).

Pour aplanir les différentes formes du terrain on taillera par endroits le versant ou alors on établira des chaussées en gardant la pente pour franchir une dépression (fig. 4, 5).

Si le versant est plus abrupt ou la roche plus résistante, alors le chemin doit être taillé dans le soubassement rocheux ou dans les parois, avec des résultats souvent spectaculaires. Les routes valaisannes ne sont pas avares de tels passages, dont certains ont contribué à forger l'imaginaire alpin et acquis une notoriété historique comme le fameux Maupas sur la route de la Forclaz à Tête Noire ou la montée de la Daubenwand sur la route de la Gemmi au-dessus de Loèche (cf. p. 27–30).

Parmi les chemins taillés dans le rocher, signalons aussi le chemin de Gueuroz depuis Vernayaz, le passage de la barre rocheuse pour accéder à l'alpage des Grands au-dessus du glacier du Trient, la galerie Défago au-dessus de Champéry sur la rive droite de la Vièze, le chemin muletier Riddes-Isérables qui offre une vue imprenable sur le coude du Rhône ou encore le chemin qui franchit

Fig. 8 (à gauche) : Pont Saint-Charles et ruines du château d'Allinges qui gardaient l'entrée sud de l'Entremont en amont de Bourg-Saint-Pierre (SB)

Fig. 9 (au milieu) : Le « Kapellenweg » menant de Saas-Grund à Saas-Fee est pavé dans sa partie inférieure. Le chemin longe une dépression naturelle au fond particulièrement étroit, le pavage a permis de garder une certaine largeur au chemin (KA).

Fig. 10 (à droite) : Parfois le pavage est plus grossier ou simplement en mauvais état. Ici, en amont de Troistorrents, « la Cheminée » est une impressionnante tranchée dans le versant surplombant le village (SB).

la paroi surplombant Saint-Maurice entre les Cases et Vérossaz (fig. 6), paroi dans laquelle a aussi été établi le sentier menant à l'ermitage de Notre-Dame-du-Scex.

D'autres parois ont vu l'édification de routes carrossables encore utilisées aujourd'hui, ainsi le passage des Petites et Grandes Pontis dans le Val d'Anniviers, la route de Derborence sur le versant gauche de la Lizerne, les derniers lacets surplombant la Combe des Morts au col du Grand Saint-Bernard, la route impériale dans les gorges de Gondo et bien d'autres objets dans tout le canton (fig. 7).

Pour franchir les passages les plus abrupts, il a fallu construire de nombreux ouvrages d'art, tunnels ou

Fig. 11 : Chemin pavé aux abords de Simplon village. Le pavage est composé de dalles plates de différentes tailles, la surface est parfois interrompue par une traverse permettant l'évacuation des eaux de ruissellement, et délimitée par des pierres bordières enchâssées dans le muret de soutènement du pavage (RF).

Fig. 12 : Une des rampes d'escalier les plus fameuses de Suisse est celle du Monte Moro. Le rocher a été taillé à intervalles réguliers et une série de dalles forme un impressionnant escalier (KA).

ponts. De bois ou de pierre d'abord, puis de métal et de béton, ils sont tous admirablement décrits dans l'inventaire des ponts publié par Georges de Kalbermatten. Certaines régions se distinguent par le nombre de ponts historiques encore présents, comme la région de Stalden-Neubrück au pied des vallées de Saas et de Zermatt, celle de Troistorrents dans le Val d'Illiez ou celle du Trétien avec ses trois ponts sur le Triège dans la vallée du Trient. La construction d'un pont est un investissement lourd, qui par l'établissement d'un nouveau chemin permet de raccourcir les distances et d'améliorer le réseau des voies de communication.

Les plus anciens ponts ont souvent été dotés d'ouvrages de protection, une muraille ou une porte, comme le pont de Saint-Maurice (1491) qui défendait l'entrée du Valais ou le pont Saint-Charles à Bourg-Saint-Pierre que la tradition attribue à Charlemagne (fig. 8).

Premier élément inventorié, le revêtement se présente sous différentes formes. Il peut être naturel ou formé d'une surface de roulement faite de sable ou de gravier plus ou moins grossier. La valeur du revêtement est d'autant plus élevée que le travail fourni pour le mettre en œuvre est important. Le Valais se distingue par ses différents types de pavage, une diversité directement liée à la nature et à la qualité du matériau à disposition dans la zone traversée (fig. 9–11).

Nous l'avons vu, il arrive aussi que le chemin soit entièrement taillé dans le rocher; la surface de la voie est alors formée par la roche en place, souvent avec des emmarchements pour faciliter la progression, un travail réalisé au prix d'un effort considérable (fig. 12).

L'inventaire relève également les éléments du paysage routier. Il s'agit d'objets liés au chemin, comme les pierres de distance ou les bornes, des bâtiments dont la fonction est en étroite relation avec le trafic comme les soustes, les châteaux, les établissements industriels, ou encore certains hôtels, sans oublier les constructions religieuses, croix, oratoires, chapelles et églises.

Forme, revêtement, éléments de délimitation, éléments du paysage routier, toutes ces caractéristiques réunies composent la substance historique relevée par l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse. Le canton du Valais compte de nombreux chemins bénéficiant d'éléments historiques d'importance. Intégrés dans le réseau de chemin pédestre, ils proposent des balades agréables, avec de nombreuses curiosités. Incontestablement, les voies de communication historiques du Valais constituent une offre touristique culturelle de première importance.

Bibliographie

Kalbermatten, Georges de : Ponts du Valais. Martigny 1991.

L'exemple de la vallée du Trient

Les voies de communication et l'économie touristique

La qualité des voies de communication peut durablement influencer l'essor économique d'une région. Si l'amélioration du réseau entre Martigny et Chamonix a permis à la vallée du Trient de se développer dans le courant du XIXe siècle, les choix qui ont été opérés au cours du XXe siècle ont contribué à isoler les différentes communes les unes des autres, au profit des liens avec les régions avoisinantes, fragilisant le tissu socio-économique de la vallée. Le déficit de développement qui a été ressenti parfois fortement, notamment avec l'exode de la population dans les années 1970–1980, a en revanche permis de sauvegarder un réseau routier historique remarquable, représentatif de l'évolution des voies de communication de ces 150 dernières années.

On considère traditionnellement que le tourisme naît dans les Alpes dans le courant du XVIIIe siècle, stimulé notamment par la soif de découverte des jeunes aristocrates anglais, désireux de découvrir ces « monts affreux ». Ils traversent nos contrées lors de leurs tours au départ de Genève pour se rendre dans les Alpes par Chamonix, le Valais ou l'Oberland avant de poursuivre par l'Italie ou de s'en retourner sur Genève. A leur suite, de nombreux Européens s'y aventurent et découvrent peu à peu les sites et paysages qui font encore aujourd'hui la renommée du Valais. Toujours plus nombreux, les récits de voyages en font le portrait, sous la plume d'écrivains et peintres accomplissant leur tour des Alpes, et les estivants affluent. Conscients de l'apport économique de cette « industrie des étrangers », les populations locales s'efforcent d'améliorer les conditions de voyage et d'accueil des riches visiteurs, à commencer par le réseau de voies de communication hérité de l'administration napoléonienne, alors que l'arrivée du chemin de fer au milieu du

Fig. 1 : Plan du clos de Tête Noire en Valais dressé en juillet 1895. On y remarque les nombreux bâtiments qui forment l'hôtel, de part et d'autre de la route. On y voit aussi le chemin menant aux gorges mystérieuses au bas de l'image et, à l'angle droit du parchet, l'ancien chemin muletier de la Tête Noire, au-dessous de la route carrossable (ACV).

Fig. 2 : Vue du col de la Forclaz et de la maison des péages qui s'y trouvait. Au deuxième plan, on distingue le Bois Magnin le long du Nant Noir et la montée du col de Balme (Bibliothèque centrale, Zurich).

XIXe siècle s'impose comme un facteur de croissance déterminant.

Après l'ouverture de la route du Simplon par Napoléon, le Valais hérite en 1815 non seulement d'un axe nord-sud à entretenir, mais aussi de la lourde tâche de poursuivre l'œuvre dans les vallées latérales. Celle-ci n'est pas légère. La santé financière du nouveau canton suisse n'est pas enthousiasmante et l'époque peu propice aux dépenses. Toutefois, la nouvelle loi sur les routes de 1820 pose les bases de l'amélioration des routes valaisannes. En 1819, suite à la débâcle du Giétroz, débute la construction d'une route à char par le Grand Saint-Bernard, qui ne sera achevée qu'en 1893. Dans l'intervalle, de nombreuses vallées sont desservies par une route carrossable, entre autres grâce à l'importance croissante des compagnies de guides qui financent une partie des réalisations. C'est notamment le cas pour la liaison entre la vallée du Rhône et Chamonix, haut-lieu du tourisme alpin.

Un débat par récits de voyages interposés

Pour se rendre de la vallée du Rhône dans la haute vallée de l'Arve, on dispose de deux itinéraires, l'un depuis Martigny par le col de la Forclaz et Trient, l'autre depuis Vernayaz en remontant la vallée du Trient. Entre Martigny et Chamonix, le passage de la Forclaz prend une importance significative dès le XVIIIe siècle déjà. L'itinéraire apparaît dans de très nombreux récits de voyage, comme le montre l'inventaire des parcours réalisé par Renato Arnold, qui relève qu'à l'exception du défilé de Saint-Maurice, le col de La Forclaz est la principale voie d'entrée et sortie du territoire valaisan, à égalité avec la Gemmi (fig. 1, 2).

A partir de Trient, les voyageurs ont le choix entre deux passages, par le col de Balme, ou par la Tête Noire et le col des Montets, dont les mérites respectifs sont longuement commentés. En général, le choix dépend de la saison. Si le chemin du col de Balme présente l'avantage d'être plus direct et moins escarpé, il reste par contre enneigé plus longtemps, de telle sorte qu'en hiver et au printemps on lui préfèrera le tracé qui rejoint la vallée de l'Arve par le col des Montets situé quelque 800 mètres plus bas que le col de Balme (1461 m contre 2204 m). Selon les auteurs l'avis diverge : de Saussure signale que le chemin du col de Balme est la route la plus courte entre Chamonix et Martigny. En 1790, Coxe dit que le chemin est escarpé mais non dangereux, enfin, Raoul-Rochette en 1822 vante le col de Balme pour son point de vue sur la chaîne du Mont-Blanc. Souvent les voyageurs font une halte au village du Trient, plus particulièrement au hameau du Peuty. Eloignée du hameau principal du Gilliod, une auberge y accueillait les visiteurs au début du XIXe siècle déjà. En 1832, Alexandre Dumas la décrit comme « une petite baraque oubliée du village au bord du chemin et pompeusement décorée du nom d'auberge ».

La partie initiale du parcours, soit la montée du col de la Forclaz, est commune aux deux solutions. Elle était empierrée et accessible aux mulets mais pas carrossable. En 1779, Goethe conserve le souvenir d'un chemin assez inconfortable. Un demi-siècle plus tard, Dumas donne plus d'indications quant à son état : « En sortant du village [Martigny-Bourg], nous traversâmes la Drance, qui descend du Mont Saint-Bernard. […] Presque aussitôt nous quittâmes la route, et nous prîmes un sentier qui s'enfonçait dans la vallée en s'appuyant à droite sur le versant oriental de la montagne. […] Nous trouvions le

chemin escarpé et raide que nous gravissions.» Enfin, en juin 1868, Théophile Gautier, juché sur un mulet, effectue le parcours de Trient à Martigny: «La descente est longue et assez fatigante […]. Le sentier, toujours rapide, mais praticable aux chars, descendait en zigzag…» Le chemin a été rendu en partie carrossable pour permettre le transport des blocs de glace du glacier du Trient jusqu'à la gare de Martigny, d'où ils partent approvisionner Marseille et Paris, entre autres.

Du hameau du Peuty à Trient, le chemin muletier du col de Balme s'élève en plusieurs lacets le long du Nant Noir au travers du Bois Magnin puis au milieu de l'alpage des Herbagères avant d'atteindre l'auberge du col de Balme à la frontière franco-suisse. Aux Herbagères, l'alpage est formé par plusieurs longs bâtiments à l'architecture particulière, entièrement construits en pierre, dont la voûte est composée de dalles verticales recouvertes de dalles plates. Le tracé se poursuit par un chemin creusé dans le terrain par les nombreux passages, profond d'une trentaine de centimètres par endroits. Sur le col, à proximité d'un mur en ruine, s'élève l'Hôtel Suisse, une bâtisse de plusieurs étages. L'établissement est signalé par Dumas en 1832 et Toepffer y transite lors de sa construction en 1826. Déclaré officiellement comme pinte dès 1865, c'est un restaurant en 1868 puis, en 1887, il arbore le nom d'Hôtel Suisse du Col de Balme.

L'alternative au chemin du col de Balme, soit le tracé qui conduit en France par Tête Noire, bifurque pour sa part dès la descente sur Trient, au lieu-dit Les Bronnes, pour suivre tout d'abord le vallon du Trient puis remonter la vallée de l'Eau Noire jusqu'au col des Montets. Outre le village de Trient, trois sites font la notoriété du tracé: la Tête Noire avec son fameux passage du Maupas (mauvais pas), l'abri de la Barme Rousse (fig. 8 p. 20) et les ruines de la Porte du Valais.

Le Maupas se situe peu avant l'auberge de Tête Noire lorsqu'on arrive de Trient, là où le regard plonge jusqu'au fond des gorges mystérieuses. Comme son nom l'indique, ce passage est mauvais et il est mentionné avec effroi dans de nombreux récits de voyage. Les rochers sont particulièrement difficiles à franchir et il fallait même descendre du mulet à cet endroit pour poursuivre à pied.

A la hauteur du Châtelard-Village, se trouve la «Barma Rossa» ou «Barme Rousse», un grand rocher situé à flanc de coteau à l'extrémité sud de l'aqueduc des CFF enjambant la vallée. Ce rocher fut acheté en 1821 par un couple d'Anglais qui s'y était abrité, comme l'atteste la gravure visible par deux trous carrés dans lesquels étaient scellées les armoiries en bronze des propriétaires, entourées d'une frise et surmontées d'une couronne de comte, le tout surligné de rouge. Située au bord du chemin, la Barma Rossa apparaît dans de nombreuses représentations du XIXe siècle (cf. p. 20, fig. 8). Au Châtelard, au lieu-dit La Madeleine, la Porte du Valais, fortifiée, défendait jadis l'entrée dans le territoire valaisan. Elle fut détruite en 1888 lorsqu'on élargit la route (fig. 3).

Fig. 3: Vue de la Porte du Valais à la Madeleine près du Châtelard au bas de la Tête Noire (collection privée)

De la fenêtre de l'hôtel, voir passer l'Europe

Le flux touristique grandissant et les critiques envers le mauvais état des chemins se faisant toujours plus vives, les autorités se décident à établir une route carrossable. En 1825, l'ingénieur cantonal Ignace Venetz présente un projet. Son tracé conduit de Martigny-Croix et du Broccard sur la route du Grand Saint-Bernard au Châtelard-Frontière par la combe et le col de la Forclaz, et Trient. D'entente avec ses collègues sardes, il décide de faire passer la route par Tête Noire et le col des Montets, à l'altitude moins élevée que le col de Balme. Sur la plus grande partie de son parcours, la route carrossable reprend le tracé du chemin muletier de Tête Noire. La première œuvre sera le percement du tunnel de la « Roche percée » à Tête Noire, qui débute en 1827 et se termine en 1836. Long de 30 m, haut de 2,7 m et large de 2,4 m pour une pente de 16 %, il est amélioré en 1905. Très vite l'argent manque et les travaux s'arrêtent. Ils sont repris après une vingtaine d'années, grâce à la loi du 26 mai 1857 qui amène de l'argent par la caisse des guides. Deux lots sont mis en travaux, le premier entre les villages de La Fontaine et du Fays et le deuxième entre Trient et le col de la Forclaz avec une pente de 16 à 19 %, au total 2115 m de voie de 2,7 m de largeur. Entre 1861 et 1865 on construit le tronçon Les Rappes–La Fontaine, de 1900 m de long, 2,7 m de largeur et 12 % de pente. Par la suite, des travaux sont effectués pour relier les différentes parties neuves, avec des largeurs variant entre 2,4 m et 2,7 m, une pente de 12 % et un rayon de 4 m pour les virages. Malgré les travaux, et la demande du conseil du district de Martigny, le parcours reste officiellement un chemin muletier. La route ne devient officiellement carrossable qu'en 1875, date à partir de laquelle elle est régulièrement améliorée et entretenue.

Un dernier tronçon concerne la liaison avec la route du Grand Saint-Bernard entre les Rappes et le Broccard pour remplacer le vieux chemin qui de Martigny-Croix menait aux Rappes avec une pente de 19 %. De 4 m de large et 10 % de pente, il est terminé en 1882 et permet le croisement de deux attelages.

Il est à noter que ce n'est qu'en 1887 que l'on peut atteindre Chamonix en voiture avec la construction du tronçon Argentières–Châtelard, par le col des Montets, établi entre 1884 et 1886, avec une largeur de 5 m et 8 % de pente, et celle du pont sur la frontière, entièrement pris en charge par la France en 1886. Deux cartes datées de 1887 et 1888 montrent les plans d'élargissement de la route entre le Tsanton d'en Bas et le Fays, où l'on prévoit des virages supplémentaires. Deux virages sont ajoutés en-dessous du Fays, et on élargit ceux se trouvant avant le Cergneux, enfin on ajoute un virage à La Fontaine, des modifications qui forment encore le tracé actuel (fig. 4).

La route de la vallée du Trient

Le tracé par la vallée se développe plus tardivement, lorsque les communes de la vallée du Trient se rendent compte de l'importance du trafic par Tête Noire et le col de la Forclaz. Même s'il est amélioré en 1834, l'ancien chemin muletier ne voit que peu de passage. L'arrivée prochaine du chemin de fer à Vernayaz décide les autorités à établir une route carrossable de Vernayaz au

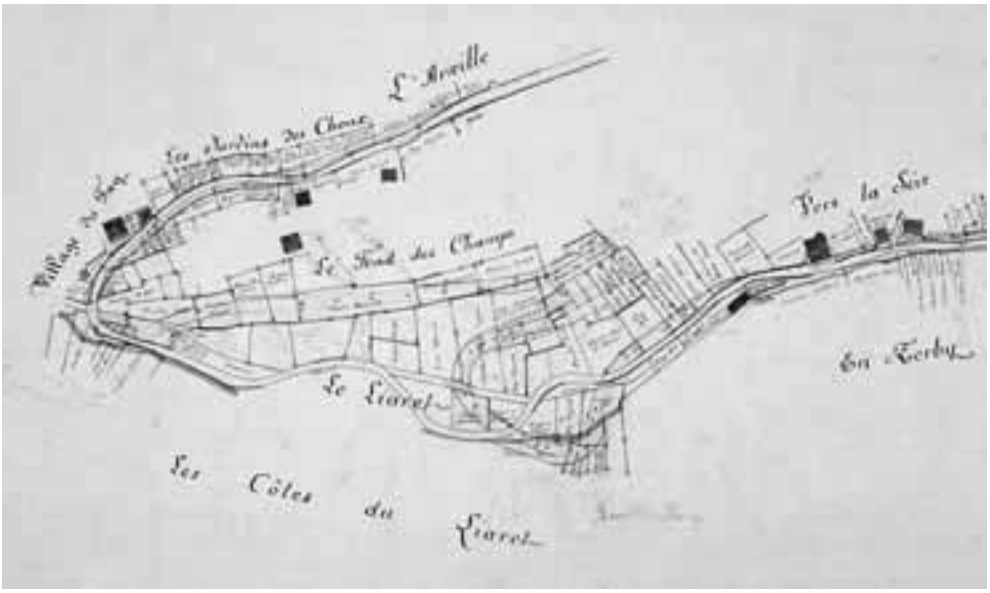


Fig. 4 : Plan de l'élargissement et de la modification de la route de la Forclaz entre la Fontaine et le Fays, 1888 (ACV)

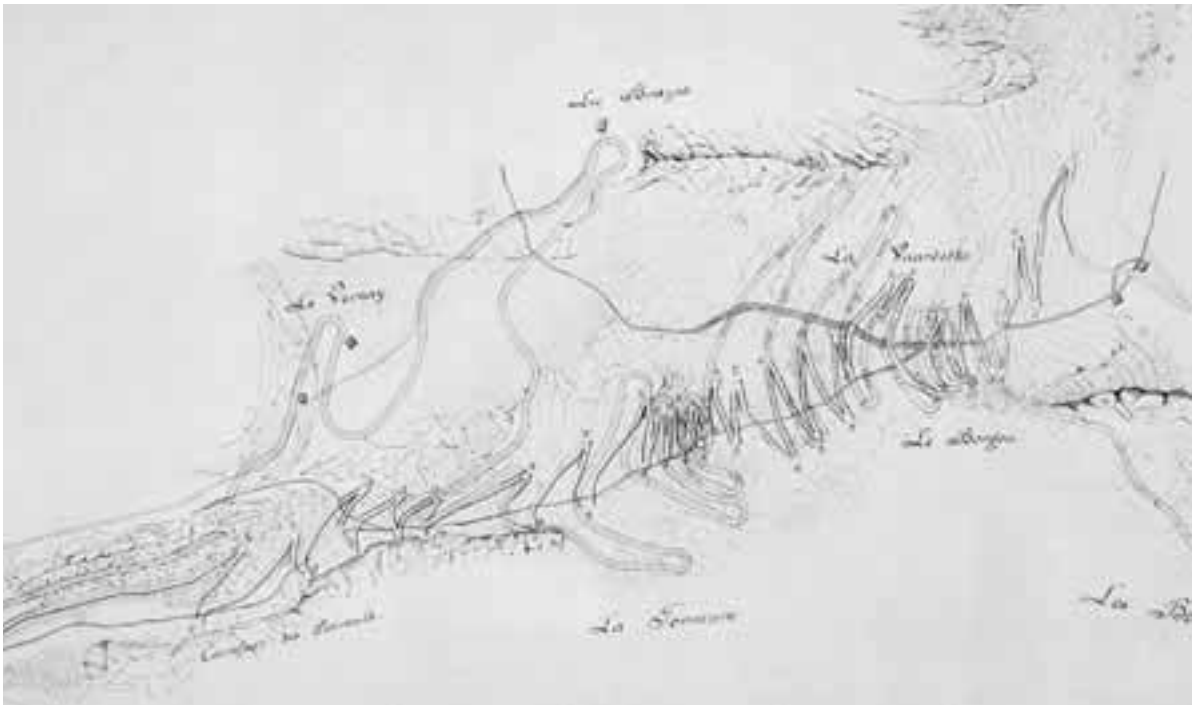


Fig. 5 : Extrait du projet de correction de la route du Mont entre Vernayaz et Salvan datant de 1881. Le projet n'a été réalisé qu'en partie seulement (ACV).

Châtelard. Construit de 1855 à 1867, l'axe devient une alternative intéressante à l'itinéraire de la Forclaz pour relier Chamonix et la haute vallée de l'Arve à la plaine du Rhône. Il est à l'origine du développement touristique des villages qui le bordent, de sorte qu'en 1907 le district de Saint-Maurice est le deuxième district du Valais le plus doté en hôtels après celui de Viège, où Zermatt et Saas sont des destinations très prisées.

L'impact de la nouvelle route se traduit dans les guides de voyage. Dans le *Manuel du voyageur en Suisse* de Johann Gottfried Ebel de 1837, le chemin, toujours muletier, est brièvement décrit comme une alternative plus courte à l'itinéraire de la Forclaz, surtout si l'on désire se rendre à Bex ou Saint-Maurice. En 1862 le guide Baedeker consacre un bref paragraphe au chemin de la vallée du Trient pour les « voyageurs qui ont un pied ferme et une tête exempte au vertige ». En 1863, dans *The alpine Guide,* J. Ball présente pour la première fois le parcours de la vallée du Trient à égalité avec ceux qui passent par le col de Balme et la Tête Noire, tout en regrettant le manque de structures d'accueil. Dès les années 1870, la vallée est chaudement recommandée et prend un essor important, comme nous l'explique un touriste bourguignon en voyage pour le Grand Saint-Bernard en 1884 par Lausanne et la vallée du Rhône. Quittant le train à Vernayaz, il explique : « Cette station de la ligne du Simplon, jadis inconnue, commence à devenir une rivale dangereuse pour Martigny comme point de départ des grandes explorations. La route de Vernayaz à Chamonix par les sinuosités de la forêt de Salvan et les grandioses perspectives de Finhaut est certainement supérieure à celle qui part de Martigny et passe par la Forclaz. Martigny a ses anciens hôtels et ses guides renommés ; Vernayaz est en train de construire les uns et de rassembler les autres. Puis pour retenir le pèlerin à son passage, il a deux attractions: Pissevache et les gorges du Trient. […] Vous voyez bien qu'on ne peut pas se dispenser de faire une pause à Vernayaz. »

La route franchit les différents paliers de la vallée grâce à de nombreux virages, pas moins de 43 entre Vernayaz et Salvan et 8 entre Le Trétien et Finhaut. Elle n'est toutefois accessible qu'à un nombre restreint de véhicules, à un ou deux chevaux. Face à l'afflux de touristes résidant tout l'été dans la région, et sous la pression de la compagnie des guides et de la presse locale, l'itinéraire bénéficie d'améliorations régulières. Dans les années 1880 on élimine certains virages de la route du Mont pour diminuer la pente et faciliter l'accès aux petites diligences, le but étant de la rendre carrossable pour tous les types de véhicules (fig. 5). De 1895 à 1898 on

établit six nouveaux virages en dessus de la Grand-Barmaz en aval de Finhaut afin de faciliter le trafic. Par la suite seuls les aménagements dus au chemin de fer et à l'usine hydroélectrique viendront modifier certains tronçons.

Au XXe siècle, l'ouverture de la ligne ferroviaire connue aujourd'hui sous le nom de « Mont-Blanc Express » achèvera de faire de cette région la plus courue du Valais avec celle de Zermatt. L'aristocratie européenne se donnera rendez-vous tous les étés dans les nombreux hôtels de la vallée, où plus de 60 bâtiments ont été édifiés entre 1860 et 1913. La Première Guerre mondiale arrêtera net cette effervescence ; dès lors, à notre connaissance, plus aucun établissement hôtelier ne sera construit. La crise économique des années 1930 et la Deuxième Guerre mondiale donnent le coup de grâce à cet âge d'or du tourisme dans la vallée du Trient.

Un réseau vieux de 100 ans ... handicap ou aubaine, un cas unique!

L'essor formidable que la région a connu entre 1860 et 1910 est dû pour une part importante à la mise en place des routes carrossables par Tête Noire et par la vallée ; il a culminé avec l'établissement de la voie ferrée Martigny–Châtelard–Chamonix. En 1934, quand on construit le pont de Gueuroz, on établit une nouvelle route qui permet à la commune de Salvan de se relier à la plaine sans passer par la route du Mont et ses 37 virages. Dès lors, le bas de la vallée n'est plus relié par la route. Ce fait est à l'époque peu important, dans la mesure où le chemin de fer pallie au manque, mais devient beaucoup plus grave avec l'utilisation grandissante de la voiture individuelle. Il en est de même pour le haut de la vallée : le projet de 1934 s'arrête au Trétien, de sorte que Finhaut se retrouve isolé. Jusqu'en 1968, le village n'est relié à ses voisins que par la route des diligences, peu adaptée aux besoins du trafic moderne entre Finhaut, Giétroz et Châtelard. Ce n'est qu'avec la construction de la route du barrage d'Emosson que Finhaut obtient une liaison directe avec la route internationale de la Forclaz, dont Trient aura bénéficié dès 1957.

Cette quasi absence de développement du réseau liant les communes de la vallée dans le courant du XXe siècle peut aussi être envisagée comme une chance, une particularité à valoriser. En effet la vallée du Trient est peut-être la seule vallée alpine qui ne possède pas de liaison routière moderne. C'est là un cas unique qui mérite une réflexion approfondie : faut-il créer cette liaison aujourd'hui ou bien trouver un autre moyen de renforcer les liens entre les villages de la vallée ?

Quelle que soit la solution choisie, il faut considérer que deux tronçons de la route des diligences, subsistant entre Vernayaz et Salvan et entre Trétien et Finhaut, sont demeurés à l'écart du trafic moderne et ont gardé quasiment intacte leur substance historique, une richesse unique qu'il convient de préserver. Aujourd'hui, il s'agit de procéder à un assainissement rapide de cette substance sous peine de la voir disparaître. Les murs de soutènement s'affaissent peu à peu, certains menacent même de s'écrouler, nombreuses sont les pierres bordières tombées, la quasi totalité des couronnements est fragilisée, les barrières ont disparu et certains passages sont envahis par la végétation. Un projet d'envergure de réhabilitation de cette route dans sa totalité entre Vernayaz et le Châtelard est souhaitable pour maintenir en bon état cet objet d'importance nationale, témoin du développement touristique du canton du Valais dans la deuxième partie du XIXe siècle.

Bibliographie

Arnold, Renato : Die Anfänge des Tourismus im Wallis anhand ausgewählter Reiseliteratur des 18. Jahrhunderts. Schriftliche Arbeit zur Erlangung des Grades eines Lizentiates der Philosophischen Fakultät an der Universität Freiburg CH (unpubliziert). Simplon-Dorf 1984.

Baedeker, Karl : La Suisse et les parties limitrophes de la Haute-Savoie et Haute-Italie. Manuel du Voyageur. 20. Ausgabe. Leipzig 1896.

Beer, Gavin Rylands de : Early Travellers in the Alps. London 1930.

Dumas, Alexandre (père) : Les Alpes : de Chamonix à la Grande Chartreuse. Réédition Paris 1980.

Ebel, Johann Gottfried : Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art die Schweitz zu bereisen. 4 Bde. 3. Auflage. Zürich 1809–1810.

Gautier, Théophile : Les Vacances du Lundi. Tableaux de montagnes.1881. Réédition partielle Seyssel 1994.

Goethe, Johann Wolfgang von : Goethes Walliser Reise 1779. Briefe aus der Schweiz. Reprint Saas Fee 1974.

Hôtellerie historique du canton du Valais de 1815 à 1914. Inventaire établi par l'Etat du Valais en 1999–2000 (non publié). Sion 2000.

La route de la Forclaz : publication en souvenir de l'inauguration de la nouvelle route, été 1957. Tiré à part de La route et la circulation routière, 8. Soleure 1957.

Perriard-Volorio, Myriam : Histoire du tourisme dans la vallée du Trient (1860–1945). Dans : Annales valaisannes 1996, 105–152.

Saussure, Horace-Bénédict de : Voyage dans les Alpes, précédés d'un essai sur l'histoire des environs de Genève. 4 t. Neuchâtel, Genève 1779–1796. Fac-simile Bologne 1970.

Töpffer, Rodolphe : Voyage dans les Alpes entrepris le 20 juin 1926 pour les progrès des Beaux arts, des Sciences et de l'Industrie (2ème voyage). Genève 1826. Réédition Genève 1981.

Voyage circulaire au Grand Saint-Bernard par un touriste bourguignon. Dijon 1884. Réédition Sion 1997.

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.

L'inventaire

Depuis les années soixante du XXe siècle, notre paysage culturel est soumis à des transformations extrêmes. Les constructions, publiques et privées, ainsi que les infrastructures mises en place pour satisfaire les besoins de mobilité toujours plus grands de notre société ont tout particulièrement touché les dimensions les plus fines du paysage, et fait disparaître de nombreux chemins historiques.

C'est dans ce contexte que la Confédération a décidé de faire établir l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS. Les objectifs de l'IVS ne se limitent toutefois pas à des tâches d'aménagement du territoire au sens strict.

Das IVS im Kanton Wallis
L'IVS dans le canton du Valais

Ein weltweit einmaliges Inventar
Un inventaire unique au monde

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Das IVS ist im Auftrag des Bundes erarbeitet worden. Die Erstinventarisation hat Ende 2003 nach zwanzig Jahren Arbeit ihren Abschluss gefunden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Planungsinstrument dar und steht den Kantonen und Gemeinden als Entscheidungshilfe bei Planungsfragen zur Verfügung.
- Es bietet wertvolle Grundlagen für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus. Besondere Funktionen kommen den historischen Wegen auch innerhalb des Wanderwegnetzes zu.
- Es bildet das Fundament einer umfassenden wissenschaftlichen Forschungstätigkeit im Gebiet der Verkehrsgeschichte und Mobilitätsforschung.

Nach einer Vernehmlassung in den Kantonen wird das IVS dereinst vom Bundesrat auf nationaler Ebene in Kraft gesetzt; auf der Ebene der Kantone ist der Einbezug in die einschlägigen kantonalen Gesetze entscheidend.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz (NHG) gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national, regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach

L'IVS établit un état des lieux des voies de communication historiques de la Suisse dignes de protection, et de leurs éléments d'accompagnement. Cet inventaire fédéral au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN) est unique au monde. Au-delà du rôle que lui confère la loi, il offre de multiples possibilités d'application dans les domaines les plus divers : aménagement du territoire, protection du patrimoine, sauvegarde du paysage, tourisme et recherche.

L'IVS a été élaboré sur mandat de la confédération. Le travail complet d'inventorisation de l'ensemble de la Suisse a été achevé fin 2003, après vingt ans d'efforts. Après la consultation dans les cantons, le Conseil fédéral mettra en vigueur l'IVS. L'IVS poursuit différents objectifs :

- *Il constitue pour les services de la Confédération un instrument contraignant et est à la disposition des cantons et des communes comme aide à la décision pour les questions de planification.*
- *Il offre de précieuses bases pour le développement du tourisme doux. Les chemins historiques sont aussi amenés à jouer un rôle particulier dans le réseau des chemins pédestres et de randonnée.*
- *Il constitue la base d'une large activité de recherche scientifique dans des domaines tels que l'histoire du trafic et l'étude de la mobilité.*

La méthode et le produit

Pour les inventaires établis selon l'art. 5 LPN, la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine prescrit la classification des objets dans l'une des trois catégories d'importance nationale, régionale et locale. Cette classification est effectuée d'une part en fonction du rôle historique de communication d'une voie, d'autre part d'après sa substance morphologique, c'est-à-dire les traces historiques encore visibles dans le terrain.

den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang.

In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete historische Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten. Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte,* die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bilddokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt. Die geschichtliche Recherche und der Geländebefund sind im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und der Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Seules les voies de communication historiques d'importance nationale trouvent place dans l'inventaire fédéral. L'Atlas topographique de la Suisse, plus connu sous le nom de carte Siegfried, établi à la fin du XIXe siècle, sert de limite temporelle pour la définition des voies prises en considération par l'inventaire.

Après une analyse sélective, tout à fait distincte de la classification LPN qui intervient plus tard, le réseau de voies historiques répertorié par cet ensemble de cartes est parcouru sur le terrain et il est procédé à un relevé systématique de la substance historique encore présente.

Ce relevé constitue la base de la carte de terrain, qui forme une partie de la documentation IVS. A l'aide de travaux historiques, de cartes anciennes et de documents iconographiques, la fonction de communication de chaque voie est documentée et évaluée. La recherche historique et les résultats du relevé de terrain sont consignés dans la partie descriptive de la documentation IVS. Ensemble, ils permettent d'établir la classification LPN de chaque voie de communication, qui est répertoriée cartographiquement dans la carte d'inventaire. Des extraits des cartes d'inventaire et de terrain sont reproduits sur le rabat à la fin de cette publication.

Die Ladsteg-Brücke über die Ägene aus dem 18. Jahrhundert, eine Schlüsselstelle am Griespass (KA).

Le pont Ladsteg sur l'Ägene datant du XVIIIe est un passage-clé du Col du Gries (KA).

Umsetzung: Die Grundlagen nutzen

Die Grundlagen des IVS stehen nach dem Abschluss des Inventars der vielfältigsten Nutzung offen. Die Walliser Kantonsbehörden und Tourismusorganisationen haben den Wert der Dokumentation schon vor einiger Zeit erkannt und sie in ihre Tätigkeiten einbezogen. So konnten zahlreiche historische Wegabschnitte ins kantonale Fuss- und Wanderwegnetz aufgenommen werden, womit ihr Unterhalt und ihre Nutzung sichergestellt sind. Und mit dem Ecomuseum Simplon (vgl. S. 36) ist ein eigentliches Pilotprojekt für die Nutzung historischer Wege zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus realisiert worden. Die Erfahrungen, die hier gewonnen werden konnten, fliessen in verschiedene weitere Kulturwegprojekte ein, die in der ganzen Schweiz im Entstehen sind.

Das IVS im Kanton Wallis

Klaus Aerni begann schon in den 1950er-Jahren mit der Erforschung der Passwege der Walliser und Berner Alpen im Gelände und in historischen Quellen. Seine methodischen Erfahrungen lieferten drei Jahrzehnte später, in einer Zeit des wachsenden Verständnisses für den Wert der Kultur- und Naturlandschaft, die Grundlagen für den Aufbau eines gesamtschweizerischen Projekts, dessen Leitung Aerni, inzwischen Professor am Geographischen Institut der Universität Bern, im Dezember 1983 übernahm.

Der Startschuss für das IVS im Kanton Wallis fiel 1983 mit der Bearbeitung des Simplonpasses durch den Geografen Heinrich Hafner und den Architekten Roland Flückiger-Seiler. Die Arbeiten wurden danach im Rhonetal fortgesetzt. Auf ein Postulat von Grossrat Bernhard Andenmatten im Jahr 1997 hin entschied der Walliser Staatsrat im September 1999, die IVS-Arbeiten mit einem Beitrag von 450 000 Franken zu unterstützen, was die Erhebung und Inventarisierung der Verkehrswege von regionaler Bedeutung ermöglichte. Im Sommer 2003 wurden die Arbeiten im Kanton Wallis abgeschlossen. Für das Oberwallis zeichnet Klaus Aerni verantwortlich; er wurde zeitweise von Hansjürg Rytz unterstützt. In den westlichen Teilen des Kantons erarbeiteten der Geograf Sandro Benedetti, die Archäologin Vanessa Bitz und der Historiker Alexandre Scheurer die IVS Dokumentation. Alle Mitarbeitenden wurden von zahlreichen Amtsstellen, Institutionen und Gewährspersonen grosszügig unterstützt. Dafür sei diesen allen hier ganz herzlich gedankt.

Application : il faut exploiter les informations

Après l'achèvement de l'inventaire, les informations fournies par l'IVS se prêtent à de nombreuses applications. Les autorités cantonales valaisannes et les organisations actives dans le domaine du tourisme ont su reconnaître il y a quelque temps déjà la valeur de cette documentation et l'ont intégrée dans leurs activités. C'est ainsi que de nombreux chemins historiques ont été inclus dans le réseau pédestre et de randonnée du canton, ce qui garantit qu'ils continuent à être parcourus et entretenus. Avec l'Ecomusée Simplon (cf. p. 36), on a pu mettre sur pied un projet pilote qui s'appuie sur des chemins historiques pour promouvoir le tourisme doux. L'expérience acquise sur ce projet pionnier est aujourd'hui exploitée dans de nouveaux projets de voies culturelles dans l'ensemble de la Suisse.

L'IVS dans le canton du Valais

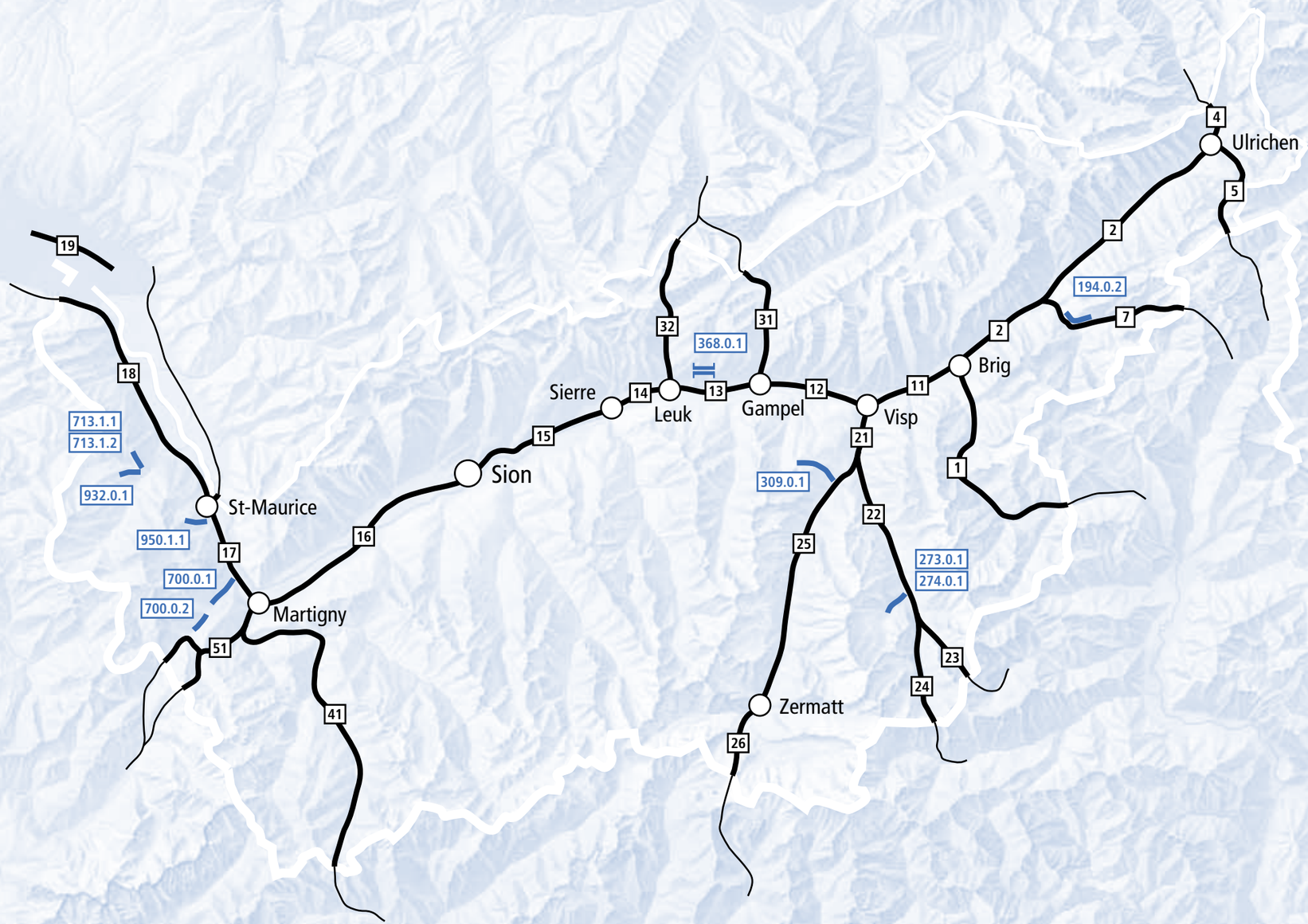
C'est depuis les années 1950 que Klaus Aerni étudie les passages de cols dans les Alpes valaisannes et bernoises, aussi bien sur le terrain que dans les sources historiques. Trois décennies plus tard, alors que l'on prenait toujours plus conscience de la valeur du paysage naturel et culturel, les expériences qu'il a acquises sur le plan méthodologique forment la base d'un projet qui s'étend à l'ensemble de la Suisse, dont Klaus Aerni, nommé entretemps professeur à l'Institut de géographie de l'Université de Berne, prend la direction en décembre 1983.

Le travail de l'IVS dans le canton du Valais débute en 1983, avec l'étude du passage du col du Simplon par le géographe Heinrich Hafner et l'architecte Roland Flückiger-Seiler. Les recherches se sont ensuite poursuivies dans la vallée du Rhône. En septembre 1999, le Conseil d'Etat valaisan donne suite à un postulat du député Bernhard Andenmatten, déposé en 1997, et décide de soutenir les travaux de l'IVS par une subvention de 450 000 francs. Ceci a permis de relever et d'inventorier les voies de communication d'importance régionale. En été 2003, les travaux de l'IVS dans le canton du Valais sont achevés. Klaus Aerni a assumé la responsabilité des recherches dans le Haut-Valais, avec le soutien occasionnel de Hansjürg Rytz. Pour les parties occidentales du canton, la documentation IVS a été effectuée par le géographe Sandro Benedetti, l'archéologue Vanessa Bitz et l'historien Alexandre Scheurer. Tous ces collaborateurs ont bénéficié du soutien généreux de la part de nombreux services officiels, institutions et personnes privées. Qu'ils en soient tous ici chaleureusement remerciés.

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Wallis
Nummerierung gemäss IVS
Les chemins historiques d'importance nationale dans le canton du Valais
Numération selon l'IVS

1	Brig/Glis–Gondo (–Domodossola I), Simplonpass
2	Brig–Obergesteln/Oberwald (–Andermatt)
4	Obergesteln–Meiringen, Grimselpass
5	(Grimselpass–) Obergesteln–Griespass (–Domodossola I)
11	Brig–Visp (–Sion)
12	(Brig–) Visp–Gampel (–Sion)
13	(Brig–) Gampel–Leuk/Susten (–Sion)
14	(Brig–) Leuk/Susten–Siders (–Sion)
15	(Brig–) Sierre–Sion
16	(Vevey–/Thonon F–) Martigny–Sion
17	(Vevey–/Thonon F–) Saint-Maurice–Martigny (–Sion)
18	(Thonon F–) Saint-Gingolph–Saint-Maurice (–Martigny)
19	Lac Léman
21	(Brig–) Visp–Stalden/–Törbel (–Zermatt)
22	(Visp–) Stalden–Saas Almagell (–Antrona/–Monte Moro)
23	(Stalden–/Törbel–) Saas Almagell–Valle d'Antrona, Antronapass
24	(Stalden–/Törbel–) Saas Almagell–Macugnaga, Monte Moropass
25	(Visp–) Stalden–/Törbel–Zermatt (–Theodulpass)
26	(Stalden–/Törbel–) Zermatt–Theodulpass (–Breuil/Cervinia)
31	Gampel–Kandersteg (–Thun), Lötschepass
32	Leuk–Leukerbad–Kandersteg (–Thun), Gemmipass
41	Martigny–Aosta I, col du Grand Saint-Bernard
51	Martigny–frontière nationale (–Chamonix F)
194.0.2	Binn, Twingi-Schlucht
273.0.1	Saas Fee, Maultierweg zwischen Vispa und Fahrstrasse
274.0.1	Wichulti–Saas Fee
309.0.1	Embd, Embdbach–Oberi Läger
368.0.1	Leuk, Hohe Brücke
700.0.1	Vernayaz/Pied du Mont–Salvan/Le Pontet
700.0.2	Le Trétien–Finhaut/Le Léamon
713.1.1	(Monthey–) Les Cortes–Thiésaz
713.1.2	(Troistorrents–) Chésalet–Thiésaz
932.0.1	Troistorrents/les Perays, «La Cheminée»
950.1.1	Les Cases–Bassays

Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.
Les itinéraires en bleu ont une valeur nationale en raison de la substance historique préservée.



Geländekarte · carte de terrain

Wegformen · talus et délimitation

- Lockermaterial · matériau meuble
- Fels · rocher
- Stützmauer · mur de soutènement
- Brüstungsmauer · mur de parapet
- Hecke · haie
- Randstein · pierre bordière, bordure
- Randplatten · dalles bordières
- Zaun/Geländer · clôture, palissade

Wegoberflächen · revêtements

- Fels · rocher
- Lockermaterial · matériau meuble
- Schotterung · empierrement, cailloutis
- Pflästerung · pavage, pavement
- Hartbelag · revêtement artificiel
- Trittstufen · marches, escaliers

Kunstbauten · ouvrages d'art

- Brücke · pont
- Brückenrest/Widerlager · vestiges de pont
- Wasserdurchlass · conduite d'eau
- Tunnel · tunnel

Wegbegleiter · eléments du paysage routier

- Distanzstein · pierre de distance
- Anderer Stein · autre pierre
- Einzelbaum · arbre isolé
- Inschrift · inscription
- Wegkreuz · croix routière
- Bildstock · oratoire
- Kapelle · chapelle
- Kirche · église
- Burg/Ruine · château-fort, ruine
- Profanes Gebäude · édifice profane
- Gewerbebetrieb · exploitation industrielle
- Steinbruch/Grube · carrière, gravière
- Anlegestelle/Hafen · embarcadère, port
- Brunnen · fontaine

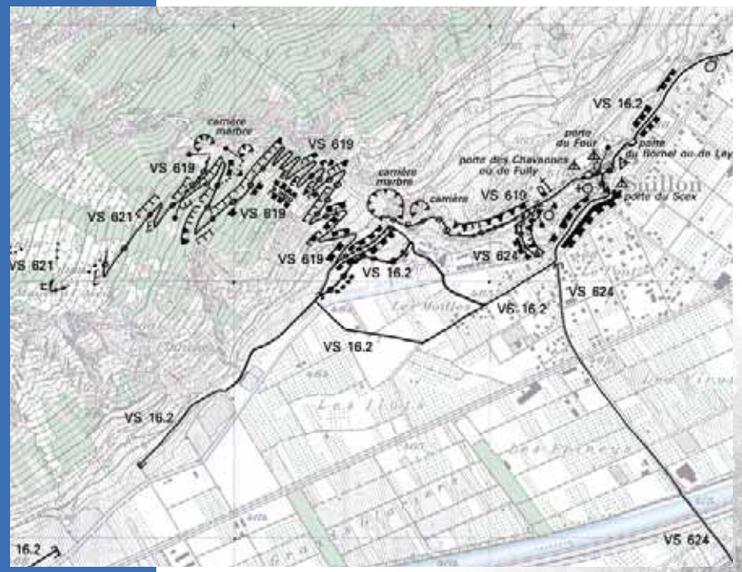
Inventarkarte · carte d'inventaire

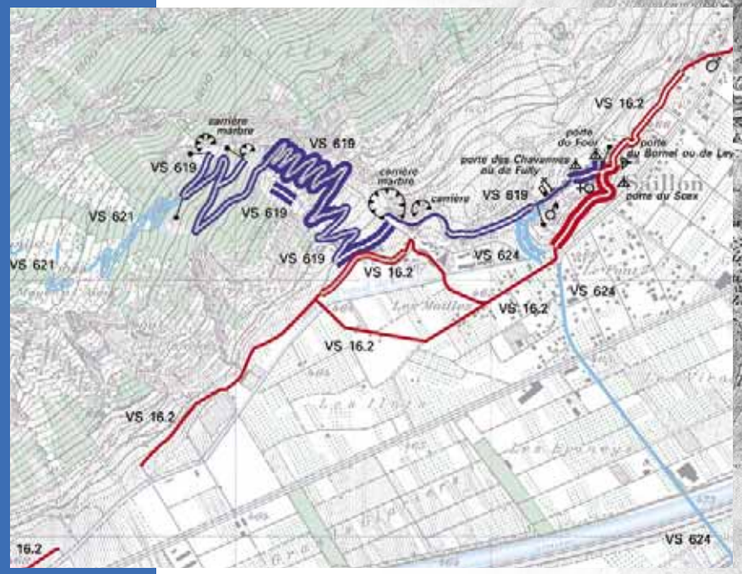
Klassifizierung · classification

- Nationale Bedeutung · importance nationale
- Regionale Bedeutung · importance régionale
- Lokale Bedeutung · importance locale

Substanz · substance

- Historischer Verlauf · tracé historique
- Historischer Verlauf mit Substanz · tracé historique avec substance
- Historischer Verlauf mit viel Substanz · tracé historique avec beaucoup de s



Inventarkart

Inventaire IVS