

Hans Peter Nething

Il Sempione

La mulattiera
La strada carrozzabile
La ferrovia
Chavez, volo alpino al Sempione
La semi-autostrada
La strada nazionale N9

208 fotografie
con testo in appendice

Edizioni Trelingue Porza

©

Copyright 1977 by Edizioni Trelingue - Porza
ISBN 3-7225-63 10-0

Diritti riservati, inclusi quelli di ristampa parziale,
riproduzione fotomeccanica e traduzione.

Stampato in Svizzera

Composizione e stampa:

Arti grafiche A. Salvioni & Co SA, Bellinzona

Traduzione autorizzata a cura di Eva Ferrario

Introduzione

Dopo il libro «S. Gottardo», ecco che l'editore e l'autore, ormai affiatati, presentano un altro bel libro: «Il Sempione». S. Gottardo, e poi Sempione... Sorridiamo al pensiero che una settantina di anni fa questo ordine di precedenza avrebbe fatto bollire non pochi animi. A quei tempi, i cantoni della Svizzera Interna, associati nell'unione del S. Gottardo e consapevoli del loro vantaggio di trent'anni nella questione della galleria, spararono molta polvere contro la nuova associazione svizzero-occidentale/bernese «Pro Simplon», guidata dal segretario Junod, più tardi ministro a Mosca e infine primo segretario dell'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo. Da ambedue le parti, nei consigli e sulla stampa, si dissero parole tutt'altro che di amicizia tra confederati. Gli svizzeri romandi volevano promuovere la galleria del Sempione, i bernesi richiedevano un collegamento con il Lötschberg. Sia nella Svizzera Interna, sia a Losanna e Berna, si parlava tanto del ruolo europeo dei passi alpini, ma tutto fu presentato con grande enfasi localpatriottica.

Fa parte della storia del Sempione — come d'altronde accade per tutti i valichi importanti — il mischiarsi nel concetto generale di traffico europeo di molti desideri locali e regionali. Se perciò un alto-vallesano, difendendo il «suo» Sempione, offende il Gran S. Bernardo del vallesano di lingua francese (oppure un partigiano dello Julier il S. Bernardino), gli può costare persino la carriera politica. Questo insieme di generoso pensiero europeo e di legame a quel variato piccolo mondo, conferisce agli avvenimenti del Sempione un fascino tutto particolare. Per l'alto Vallese, piccola minorità di lingua tedesca in seno alla più grande minorità francese nell'insieme della Svizzera, il Sempione è parte della sua stessa esistenza. Lo storico locale Peter Arnold di Sempione-villaggio dice in uno dei suoi scritti che gli abitanti del passo, nel corso dei secoli «hanno sempre vissuto un pezzo di storia universale sulla piazzetta del loro villaggio». Il potenziamento della bella strada carrozzabile a strada ancor più larga farà senz'altro guadagnare velocità, ma offuscherà nel contempo la capacità di guardare tanti preziosi particolari di cui vive, in fondo, ogni esperienza. Invece di un paesaggio di bei viaggi e di villeggiatura, si finirà per conoscere soltanto un paese di transito.

Ci sia permesso di aggiungere nell'introduzione a questo libro di Hans Peter Nething, che ci offre una sequenza di documentazioni e di illustrazioni che situano i dati del Sempione nella loro giusta connessione, alcuni esempi svizzeri e alto-vallesani nel contesto delle esperienze europee, in altre parole qualche storiella annessa alla storia, e ciò, secondo la struttura del presente libro, della strada, della rotaia sotto il passo e infine dell'itinerario aereo del primo volo sopra le Alpi.

Con soddisfazione e orgoglio gli alto-vallesani possono constatare che gli specialisti del traffico considerano la strada del Sempione una via commerciale di importanza mondiale. Mentre il Brennero, i passi grigionesi e il S. Gottardo dirigono il traffico sull'asse più breve nord-sud verso e dall'Italia, al Sempione confluiscono le grandi arterie dall'ovest dell'Europa, dall'Inghilterra alla Francia, alle Fiandre, verso l'alta Italia. Questa strada è il collegamento più breve tra le regioni dell'ovest settentrionale e quelle del meridione orientale. Napoleone ne ha dato una dimostrazione chiara: una riga posata sulla carta geografica fra Losanna e Milano, attraversava il Sempione, il valico più basso nella regione delle Alpi. Ovviamente, la gente di Briga è restia ad ammettere che non sempre è stato così, ma che in tempi pre-romani i valichi verso la valle di Saas e persino il Gran S. Bernardo erano, probabilmente, più frequentati del Sempione: ma per l'onore del vero

bisogna aggiungere che la tanto citata traversata di Annibale con i suoi elefanti è, storicamente, per lo meno incerta.

Sotto il regno di Settimo Severo fu costruito il sentiero romano, ancora oggi visibile e praticabile, che rafforzò la posizione locale ed internazionale del Sempione. Spesso si sente l'accusa da parte dei vallesani che il «sentiero romano», ottimamente conservato, non viene quasi più praticato da quando esiste la grande strada. Così, il visitatore del Sempione si priva di molti piccoli piacevoli particolari: della vecchia e misteriosa taverna sotto Rothwald, per esempio, dove la locandiera «Giovannin versò acqua al posto del vin». Tale Giovanna, da secoli punita, vaga, pover'anima, sul ghiacciaio delle «Acque Fredde». Certi vecchi giurano di averla incontrata nelle notti di favonio.

L'apice forse più importante della strada del Sempione era l'era di Kaspar Jodok von Stockalper, una specie di Fugger delle Alpi, «le roi du Simplon» come l'avevano chiamato in Francia, un commerciante di formato europeo che fece di Briga la ricca Briga e che diede lavoro a 5 000, talvolta fino a 8 000 operai. Per lui, il Sempione cominciò nella lontana Inghilterra e finì nelle pianure d'Italia. Proprietario del monopolio del sale, di miniere e cave del ferro, imprenditore di trasporti attraverso molte frontiere, capitano provinciale e politico di importanza internazionale, poteva pernottare, tra Lione e Milano, ogni sera in un'altra casa di sua proprietà. Ma era la strada del passo che più gli stava a cuore, ai cui piedi eresse il suo castello con le cupole a bulbo all'orientale che diventò il suo «marchio di garanzia», ripetuto su altre costruzioni lungo il valico e a Gondo, al confine con l'Italia. Ed ecco un altro racconto di colorito locale. Oltre ai trasporti da un mare all'altro, Stockalper commerciò anche in lumache. Si dice che nel suo castello avesse fatto installare più di una dozzina di cucine. La sua caduta, alla fine, non fu provocata dalla Francia o dalla Spagna nella lotta per il punto chiave del Sempione, bensì dal popolo alto-vallesano per il quale il potente signore era diventato troppo potente.

Un secondo periodo d'oro della strada del passo, — benché fosse un periodo di sofferenza per il Vallese occupato dai francesi — cominciò con Napoleone Bonaparte che in meno di cinque anni, in un'azione mai ripetuta, fece costruire la strada del valico lunga 60 km e larga 8 m «pour faire passer le canon», impiegando, a momenti, 30 000 operai e soldati. Quel che ancora oggi impressiona e sorprende, è l'esemplare tracciato della strada nonché l'estetica degli edifici: l'ospizio, i rifugi, le soste e gli alloggi dei capi-collì. Tutti, inclusi marciapiede e muraglie, si inseriscono nel paesaggio senza dissonanza alcuna. C'è un solo tratto della strada che oggi, secondo il giudizio degli ingegneri moderni, sarebbe stato eseguito in modo diverso, cioè nel Riederwald che, con il 12% di pendenza e le moltissime curve, pretende troppo persino dai motori moderni. Ma anche questo punto debole nella bellezza della strada è da ascrivere ad un episodio locale. Come i costruttori stradali moderni già l'ingegnere di Napoleone, Nicolas Céard, avrebbe voluto evitare quel dislivello tramite una larga curva, ma per poter farlo, gli occorrevano i vasti poderi di un medico di Briegerberg. Sembra che questo medico, chiamato al capezzale della moglie di Céard, ammalatasi gravemente, avesse offerto aiuto soltanto a condizione che i suoi prati non fossero stati toccati. Céard decise per sua moglie e contro un tracciato migliore che d'altronde, nel frattempo, è stato aggiornato. Oggi, una strada moderna, facente parte della rete complessiva delle strade nazionali svizzere con capacità giornaliera di 15 000 automobili, transita sopra il passo. Le antiche lastre sono sostituite da ringhiere,

le belle muraglie in pietra naturale da fabbricati in cemento armato, mentre un viadotto lungo 600 m si stenderà sopra la valle della Ganter, assicurando al prolungamento delle gallerie di «Acque Fredde», «S. Giuseppe» e «Inverno» la praticabilità durante tutto l'anno. Per il resto, il tracciato di Céard ha resistito al giudizio dei costruttori stradali moderni. Oggi, al Sempione manca soltanto il collegamento dell'alto Vallese verso nord, con l'Oberland bernese. Ai progetti di una strada del Gemmi o alla galleria di base del Breithorn, più vicini al Sempione, fu preferito il Rawil, la cui realizzazione immediata provocò veementi dibattiti da parte di politici e progettisti. Un «tiro alla fune» confederato in un concetto, in fondo, europeo!

Non fu così per la linea del Sempione. A pochi anni dalla costruzione della più lunga galleria ferroviaria di base fu realizzato, con il traforo del Lötschberg, il prolungamento della linea verso nord. Così, a Briga si diramano le due linee internazionali per Losanna e per Berna, per poi ricongiungersi nuovamente a Calais. Con molto divertimento leggiamo le relazioni dell'epoca sulla cerimonia d'inaugurazione della galleria del Sempione nell'anno 1906. Vittorio Emanuele re d'Italia, il «re soldato» di piccola statura, si incontrò a Briga con il gigantesco presidente della Confederazione, Forrer, attorniato da donne in costume, guide alpine di Zermatt e Saas e dai gendarmi vallesani nella loro superba uniforme dei granatieri. A questa occasione, il servizio segreto italiano trasse in arresto — si dice — quale unica persona sospetta, il gendarme di Briga! Un altro impasto di particolari locali e di grande storia europea si ebbe 50 anni più tardi all'occasione della visita del presidente della repubblica italiana, Giovanni Gronchi, nella cittadina del Sempione.

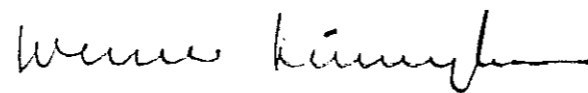
Negli ultimi tempi, Sempione e Lötschberg hanno assunto rinnovata importanza nella politica nazionale ferroviaria, quando si delineava il potenziamento del Brennero e del Moncenisio che avrebbe provocato l'aggravamento della Svizzera e una sensibile concorrenza per S. Gottardo e Sempione. All'ampliamento del Lötschberg a doppio binario fu concessa la priorità, sperando con ciò di promuovere e ravvivare il traffico merci dal bacino della Lorena verso il Sempione. Le grandi decisioni di politica ferroviaria ebbero un epilogo locale quando si seppe che il servizio doganale e con esso parte della stazione internazionale sarebbero stati trasferiti da Briga a Domodossola. Nei sobborghi del Sempione furono inscenate diverse dimostrazioni contro «Berna»: si trattava di far valere con chiarezza gli interessi locali.

Di tutta la storia del Sempione, uno degli esempi più belli dell'incontro fra il piccolo mondo alto-vallesano e il grande mondo del progresso e della tecnica è rappresentato indubbiamente dal Meeting Aereo di Briga nel 1910, uno dei primi su suolo elvetico, che finì con il successo e la tragedia del volo delle Alpi del giovane peruviano Géo Chavez. L'impulso per questa manifestazione che percorreva i tempi era partito dall'esposizione mondiale di Milano, il cui comitato d'organizzazione aveva messo in palio 100 000 franchi d'oro per chi avrebbe sorvolato per la prima volta le Alpi. Ma a Briga, la folla accorsa voleva vedere altro che piloti che decollavano e volavano via, e fu perciò organizzata un'intera settimana aviatoria con l'ingaggio dei primi pionieri, come l'americano Weymann, lo svizzero Dufaux che per primo aveva trasvolato il lago Lemano, Chavez e molti altri. Per l'installazione di posti di pronto soccorso e di osservazione sulla strada del Sempione e l'impianto di un servizio di segnaletica, telefonico e meteorologico non furono risparmiate spese e fatiche.

Fino a che, poco prima dell'inizio del Meeting, ci si accorse che il giorno di apertura, il 18 settembre 1910, coincise proprio con la festa federale di preghiera e di ringraziamento quando, secondo le antiche usanze e i decreti cantonali, ogni divertimento popolare — quindi anche le gare di volo — era proibito. Ne risultarono dei

veri combattimenti tra gli organizzatori milanesi e quelli di Briga, e infine le casse d'entrata nel campo di aviazione furono prese d'assalto da diverse migliaia di spettatori che si sentivano ingannati. (Le casse, peraltro, erano state portate al sicuro già prima!). Ma durante i giorni seguenti, la folla, accorsa da tutto l'alto Vallese e anche da molti paesi esteri, poteva godersi gli «uomini volanti» nei loro fragili apparecchi. Poco prima della fine di quella settimana aviatoria decollò Chavez. Trasvolò all'altezza di pochi metri, salutato dai pastori, il Sempione già coperto di neve prematura, per poi, probabilmente stanco dall'ardita traversata della gola di Gondo frustata dal favonio, trovare la morte a causa di un movimento di atterraggio troppo brusco, precipitando al suolo. In suo onore fu eretta la fontana Chavez sulla piazza S. Sebastiano a Briga, dovuta all'iniziativa del medico di Briga, cosmopolita e inventore della catramatura stradale, Dr. Guglielminetti, alias «Docteur Goudron». All'inaugurazione, nell'ospizio del Sempione, in presenza di grandi nomi dell'aviazione internazionale, sedette, sotto il ritratto di Napoleone, suo pronipote principe Roland Napoléon, mentre le donne dell'alto Vallese nei loro sontuosi costumi davano al quadro l'impronta locale.

In una presentazione completa e mai noiosa, Hans Peter Nething ci guida attraverso la grande storia del Sempione fino ai nostri giorni. Vorrei auspicare al libro un gran numero di lettori, e al Sempione altrettanti visitatori intenti a fare un viaggio — o meglio una passeggiata — sul passo. La prima automobile postale su strada alpina fu messa in esercizio nel 1919 proprio sul Sempione. Oggi, una traversata con questo mezzo di trasporto non richiede più tempo che a Chavez il suo storico volo. Troppo poco, si è inclinati ad aggiungere, per godersi il grandioso spettacolo del Fletschhorn e del Sempione, e di conoscere meglio i piacevoli particolari dei grandi avvenimenti del passo. Perché vale la pena seguire le tracce marginali della storia del Sempione.



Dr. Dr. h.c. Werner Kämpfen
Direttore dell'Ufficio Nazionale Svizzero
del Turismo.

Il Massiccio del Sempione

Il Sempione — in francese, da grandseigneur, «Le Simplon» — già per il nome sembra esprimere la sua destinazione: il grande, tradizionale collegamento tra l'Europa dell'ovest e meridionale, che costeggia le miti rive del Lemano, accompagnato dall'«esprit romand»; segue poi una lunga vallata chiusa fra due catene di montagne, che la natura ha dotata di un'aspra bellezza e che porta l'impronta dell'anima di popoli romani ed alemannici e culmina su quella montagna maestosa e affascinante dal famoso nome. Sempione non significa soltanto uno dei passi più importanti delle Alpi svizzere o una via di transito europeo, ma significa anche quell'immensa montagna che, per la sua cima principale vien chiamata anche il massiccio o il gruppo del Monte Leone. Per il punto culminante relativamente basso, a soli 2005 m, dove, specialmente sul versante nord, gli alberi crescono fin quasi in cima, e per il paesaggio del passo, incorniciato da vette coperte di neve eterna e di ghiacciai, il Sempione è conosciuto quale valico più bello della Svizzera. Chi ha viaggiato sull'alpe in un freddo mezzogiorno di gennaio con la neve scintillante al sole, o in un fresco mattino di prima estate, o nella tenera luce di un caldo tramonto autunnale, non dimenticherà più queste impressioni, il cui fascino non potrà mai essere descritto con parole appropriate. Lo scrittore di viaggi, Hans Schmid, ha dedicato, negli anni venti, qualche riga al Sempione che riflettono perfettamente l'atmosfera del passo: «Il valico del Sempione, a 2008 m di altitudine, merita ogni lode, e se il passo ha la fama di essere il più bello della Svizzera, la bellezza della vetta avrà senz'altro contribuito a tanta gloria. Manca quell'arido deserto di roccia che troviamo sul Gran S. Bernardo o sul S. Gottardo; lungo la strada, a portata di mano, rosseggiano le rose delle alpi; non c'è senso di chiuso, ma spazio, aria e luce. Le Alpi bernesi, dominate dalla poderosa piramide dello Aletschhorn, guardano verso il Sempione, e il ghiacciaio di Aletsch, il più grande nevaio della Svizzera, si presenta in tutta la sua lunghezza. A sud brilla il Fletschhorn, le vette del Monte Leone ardono nel sole di mezzogiorno, e il cielo d'un azzurro italiano s'inarca sopra la bianca meraviglia.»

Il massiccio del Sempione, ossia del Monte Leone

Sotto questo nome s'intende una regione nelle Alpi vallesane, che a nord termina nella valle del Rodano, mentre la frontiera meridionale scorre lungo la val Divedro. A ovest, il confine è marcato dal passo del Sempione e a est dalla perpendicolare Antigorio — val Formazza — passo della Nufenen, che delimita la zona dal cosiddetto gruppo della Maggia. Entro il gruppo del Monte Leone e dei suoi immediati dintorni si alzano diverse catene alpine, facilmente riconoscibili, e in ognuna spicca una caratteristica vetta; tutto l'insieme dà un'impronta particolare alla mutevole scena lungo la strada del passo. A ovest della strada del

Sempione si alzano il Giishorn (2525 m), il Faulhorn (2677 metri), il Tochenhorn (2648 m) e il Galenhorn (2794 m). A sud impressiona il muraglione di roccia e di ghiaccio comprendente il Böshorn o il Rauthorn (3267 m), il Fletschhorn (3996 m), più in fondo il Lagginhorn (3970 m) e il Weissmies (4023 m); a sud-est spiccano il Wenghorn (2587 m), il Seehorn (2437 m), il Corno Camoscella (2556 m) e il Pizzo Albiona (2431 m). Nell'immediata zona della vetta del Sempione fanno da quinte le montagne «di casa»: lo Hübschhorn (3192 m), il Breithorn (3366 m), il Monte Leone (3553 m), il Mäderhorn alto 2852 m e il Wasenhorn o Punta Terrarossa alta 3246 m. Più a est, la frontiera italiana è fiancheggiata dal Furggenbaumhorn o Punta d'Aurona (2985 m), dal Bortelhorn o Punta del Rebbio (3193 m) e dal Hillenhorn (3193 m) e, ancora più a oriente, dal Pizzo Cervandone (3210 m) e dal Helsenhorn (3272 m), mentre a sud, già interamente su territorio italiano si alzano il Pizzo Boccareccio (3027 m) e il Monte Cistella (2880 m).

Per l'idrografo, il gruppo del Monte Leone fa da spartiacque tra il Rodano e il Po. Lo spartiacque scorre da ovest a est e segue il passo del Sempione, lo Hübschhorn e il passo di «Acque Fredde» e, più a est, la cresta di montagna che formano la frontiera tra Svizzera e Italia. Sulla falda nord, dove le precipitazioni sono più scarse, la Saltina con gli affluenti Ganter e Nessel raccoglie, nel fondovalle della Ganter, le acque dei piccoli ruscelli che scendono dai pendii e diventa, da sinistra, dopo la Binna, il secondo importante affluente del Rodano. Il versante sud del passo, più ricco di precipitazioni e perciò di corsi di acqua, vien prosciugato dal Krummbach, che accoglie pure il Lagginbach dall'omonima valle laterale e che, a Gstein-Gabi, cambia nome e scorre verso sud con il nome italiano Doveria. Nella gola di Gondo confluisce il torrente Alpen, e a Gondo il «Grosse Wasser» proveniente dalla valle di Zwischberg. Passata la frontiera, il torrente cambia nome un'altra volta e scroscia attraverso la campagna italiana con il nome Diveria, accogliendo, prima di Varzo, anche il torrente Cherasca o Cairasca. A Crévola d'Ossola la Diveria si riunisce con il Toce che affluisce dalla val Antigorio e si versa, fra Feriolo e Fondotoce, nel lago Maggiore.

2. La valle superiore del Rodano



Gli aspetti geologici

La strada del Sempione tra Briga (681 m) e Domodossola (270 m), lunga 63,6 km, scorre praticamente per tutta la sua lunghezza su sedimenti penninici ed offre una visione interessante della conformazione tettonica di questa regione alpina. Dati più precisi sull'effettiva condizione geologica vennero alla luce durante il periodo di costruzione della galleria ferroviaria, provocando non solo espressione di meraviglia sui volti dei geologi e degli ingegneri, ma anche brutte sorprese. La formazione dei sedimenti penninici si suddivide in tre strati inferiori (Antigorio, Lebedun e Monte Leone) e due superiori (Monte Rosa, S. Bernardo e Dent-Blanche), di cui l'ultimo non riguarda il Sempione. I sedimenti cristallini consistono prevalentemente in mica d'ardesia, in gneis e gneis di granito, e sono divisi o delimitati da sedimenti metamorfi (cosidette conche: Bedretto, Ganter, Veglia, Teggiolo e Zwischberg). Queste conche sono formate da ardesia dei Grigioni (ardesia lucida), Schi-

stes lustrés, ardesia calcare, ofiolite, dolomite triassica, marmo calcare, gesso e anidride. Così H. Guterson ha riassunto la situazione geologica del Sempione: «In direzione nord-sud vengono solcati, nell'ordine, la conca Bedretto e quattro sedimenti penninici. L'infossamento della gola di Saltina, in forte pendenza, sprofonda nell'ardesia dei Grigioni della conca Bedretto; i sedimenti penninici più a sud consistono prevalentemente in graniti e gneis, intercalati da altre ardesie dei Grigioni. La valle della Ganter segue il fronte del sedimento Monte Rosa-S. Bernardo che va oltre il passo e Engiloch. Da qui fino a Gstein-Gabi, la strada nel fondovalle segue press'a poco la linea su cui, in direzione est, emerge il sedimento Monte Leone sotto quello Monte Rosa, una linea marginale, ma particolarmente significativa dal punto di vista geomorfologico e traffico-geografico. Con il Simplerwasser che irrompe verso nordest, la gola di Gondo si trova dapprima nello strato Lebedun (con marmi triassici), ma poi seguono le compatte pareti di gneis dello strato Antigorio.» L'intaglio del passo è dovuto all'in-

3. Il Monte Leone con la val d'Ossola sullo sfondo



teressante e particolare conformazione tettonica di quella parte delle Alpi vallesane che è caratterizzata, da una parte, dallo sprofondamento dello strato Monte Rosa-S. Bernardo verso quello del Monte Leone, dall'altra dalla presenza di ardesie dinamometamorfiche giurassiche e di dolomia triassica nella piega di gneis del Monte Leone che sale attorno allo Hübschhorn e che, appunto, ha provocato lo sprofondamento della montagna. La zona di ardesie lucide (dei Grigioni) che incornicia la regione dello Hübschhorn, dal Mäderhorn fino al rifugio VII (Engiloch) e che non poteva opporre molta resistenza agli influssi climatici e meteorologici, determinava l'attività glaciale e la conseguente erosione, facilitando l'allargarsi di quell'infossamento originariamente stretto ad una vasta conca trasfluenziale.

L'aspetto traffico-geografico del Sempione

È proprio per le basi orografiche e tettoniche brevemente descritte che il Sempione ha potuto diventare un passo internazionale così importante. La moderata altitudine del culmine di soli 2005 m gli hanno fruttato dei vantaggi decisivi rispetto ai suoi concorrenti a ovest e a est (Gran S. Bernardo con 2469 e S. Gottardo con 2108 m). Soltanto i passi grigionesi sono più bassi, ma le loro zone di afflusso e di destinazione sono molto diverse. Altro punto positivo per il Sempione è l'esistenza, dai due versanti, di vallate che penetrano nel muraglione delle Alpi; a nord la valle del Rodano che dal lago Lemano si estende fino a Briga, e a sud la val d'Ossola superiore con la val Divedro che si ramifica a Crévola e continua fino a Gondo. Un ostacolo per la circolazione — seppure relativamente facile da aggirare — erano, a nord, la gola di Saltina, praticamente non transitabile, e a sud la gola di Gondo, altrettanto erta, benché più accessibile. Il maggiore svantaggio del passo del