

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 52 (1979)

Heft: 4: Simplon = Sempione

Artikel: Die Napoleonstrasse = La route Napoléon = La strada di Napoleone = Napoleon's road

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774898>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

Die Napoleonstrasse

Am 7. September 1800 befahl Napoleon den Bau der Simplonstrasse, so breit, dass Infanterie und Artillerie nebeneinander marschieren konnten. Er brauchte einen leistungsfähigen Alpenübergang für seine kriegerischen Unternehmungen in Oberitalien. Von Domodossola bis Gabi hatte die Cisalpinische Republik die Strasse zu bauen und zu bezahlen, von Gabi bis Brig war es Sache Frankreichs. Die Walliser zahlten mit Frondienst und mit der Unabhängigkeit – nach Vollendung der Strasse, am 16. November 1810, wurde ihr Land als Département Simplon Frankreich einverleibt.

Der Strassenbau war anfänglich der Armee übertragen, doch als die Generäle vor der Aufgabe kläglich versagten, wurde der auch ausserhalb Frankreichs bekannte Spezialist für Strassenbau, Ingenieur Nicolas Céard (Abb. 20) beigezogen und ihm schliesslich die Oberleitung anvertraut. In seinen Plänen bestimmte er eine durchschnittliche Steigung von 3,5% und eine Maximalsteigung von 11% sowie eine Strassenbreite von 7,2 bis 8,4 m. An steinschlag- oder lawinengefährdeten Stellen waren Galerien vorgesehen, in der Gondoschlucht ein Tunnel, und 8 grössere Brücken sollten die Schluchten überqueren. Ungefähr 3000 Arbeiter waren am Werk. Am 25. September 1805 konnte Céard nach Paris melden, dass die Strasse für Infanterie und Kavallerie begehbar sei, am 3. Oktober war sie es auch für Artillerie, und am 9. Oktober folgte die offizielle Eröffnung.

Diese erste moderne Kunststrasse über die Alpen begann in Glis und hatte bis Domodossola eine Länge von 63 km; die Baukosten beliefen sich auf 8 Millionen.

Weitere schweizerische Alpenstrassen folgten: Flüela 1807, San Bernardino und Splügen 1823, Julier 1826, Gotthard 1830, Maloja 1840, Grosse St. Bernhard 1905.

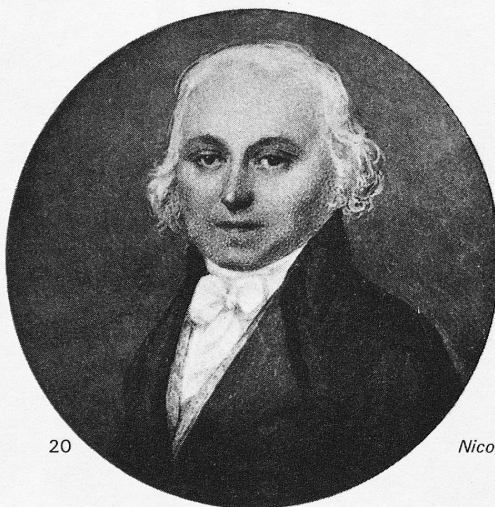
La route Napoléon

Le 7 septembre 1800, Napoléon donna l'ordre de construire la route du Simplon et de la faire assez large pour que l'infanterie et l'artillerie pussent y passer de front. Il avait besoin d'un passage alpestre efficace pour ses entreprises guerrières dans l'Italie du Nord. De Domodossola à Gabi, la République Cisalpine devait prendre en charge la route, tandis que de Gabi à Brigue elle concernait la France. Les Valaisans la payèrent en services de corvée et quand elle fut achevée, elle leur coûta leur indépendance car, le 16 novembre 1810, leur pays fut incorporé à la France comme département du Simplon.

La construction de la route fut confiée au début à l'armée, mais quand les généraux eurent échoué piteusement dans leur mission, le grand ingénieur des ponts et chaussées, Nicolas Céard (ill. 20), renommé aussi hors de France, fut appelé à la rescousse, puis finalement chargé de la direction des travaux. Il fixa dans ses plans une dénivellation moyenne de 3,5% et maximale de 11%, ainsi qu'une largeur de 7,20 à 8,40 mètres. Des galeries furent prévues aux endroits exposés aux chutes de pierres et aux avalanches. La gorge de Gondo devait être franchie au moyen d'un tunnel et de huit grands ponts. Le 25 septembre 1805, Céard put annoncer à Paris que la route était praticable pour l'infanterie et la cavalerie puis, le 3 octobre, aussi pour l'artillerie. Elle fut inaugurée officiellement le 9 octobre.

Ce premier ouvrage d'art moderne à travers les Alpes commençait à Glis et avait une longueur de 63 kilomètres jusqu'à Domodossola. Les frais de construction s'élevèrent à huit millions de francs.

D'autres routes alpestres suisses suivirent: Fluela en 1807, San Bernardino et Splügen en 1823, Julier en 1826, Gotthard en 1830, Maloja en 1840, Grand-Saint-Bernard en 1905.



20

Nicolas Céard (1745–1821)

La strada di Napoleone

Il 7 settembre 1800, Napoleone ordinò la costruzione della strada del Sempione che avrebbe dovuto essere abbastanza larga da permettere il transito della fanteria e dell'artiglieria affiancate. Le sue campagne nell'Italia settentrionale rendevano necessaria una via di comunicazione efficiente attraverso le Alpi. Da Domodossola alla località di Gabi la costruzione e il finanziamento della strada spettarono alla Repubblica Cisalpina; la Francia assunse la responsabilità per la tratta da Gabi a Briga. I vallesani contribuirono con il lavoro volontario e sacrificarono la loro indipendenza; a lavori terminati, il 16 novembre 1810 il loro paese venne incorporato alla Francia con il nome di dipartimento del Sempione.

Inizialmente, la responsabilità dei lavori venne affidata all'armata, ma allorché i suoi generali si dimostrarono incapaci di portare a termine l'opera, fu richiesto l'intervento dell'ingegner Nicolas Céard (foto 20), noto anche oltre i confini della Francia quale specialista della costruzione di strade; dopo qualche esitazione, gli venne affidata la direzione dei lavori. Nei suoi piani prevedeva una pendenza media del 3,5% e una pendenza massima dell'11%, con una larghezza del campo stradale da 7,2 a 8,4 m. Nei luoghi esposti alla caduta di pietre e di valanghe prevedeva la costruzione di gallerie; progettò un tunnel nella gola di Gondo e altri otto grandi ponti per superare le altre gole. Furono impiegati all'incirca 3000 operai. Il 25 settembre 1805, Céard poteva annunciare a Parigi che la strada era accessibile alla fanteria e alla cavalleria; il 3 ottobre venne aperta anche al transito dell'artiglieria e il 9 ottobre si procedette all'apertura ufficiale.

Questa prima moderna strada artificiale attraverso le Alpi partiva da Glis e giungeva a Domodossola su un percorso di 63 km; i costi di costruzione ammontarono a 8 milioni.

Seguì poi la costruzione di altre strade attraverso le Alpi svizzere: Flüela 1807, San Bernardino e Spluga 1823, Julier 1826, Gottardo 1830, Maloja 1840, Gran S. Bernardo 1905.

Napoleon's road

Napoleon gave orders on September 7, 1800, for the construction of a Simplon Road that should be wide enough to permit infantry and artillery to march side by side along it. He needed a good road across the Alps for his wars in Northern Italy. The Cisalpine Republic was to build and pay for the road from Domodossola to Gabi, while from Gabi to Brigue it was a French undertaking. The Valaisans paid for this honour with forced labour and with their independence—when the road was completed, on November 16, 1810, their country was made part of France as the Département Simplon.

The construction of the road was first entrusted to the army, but when the generals proved sadly unequal to the task Nicolas Céard (Fig. 20) was called in, an engineer who was known as a road-building specialist inside and outside of France, and was finally put in full charge of the scheme. He decided on a mean gradient of 3.5% (1 in 29) and a maximum of 11% (1 in 9), with a road width of 7.2 to 8.4 metres. Galleries were to be erected at places exposed to rockfalls or avalanches, there was to be a tunnel in the Gondo Gorge and eight major bridges to cross the ravines. About 3000 workers were employed. On September 25, 1805, Céard was able to announce to headquarters in Paris that the road was ready for use by infantry and cavalry, by October 3 it was able to take artillery, and the official opening followed on October 9.

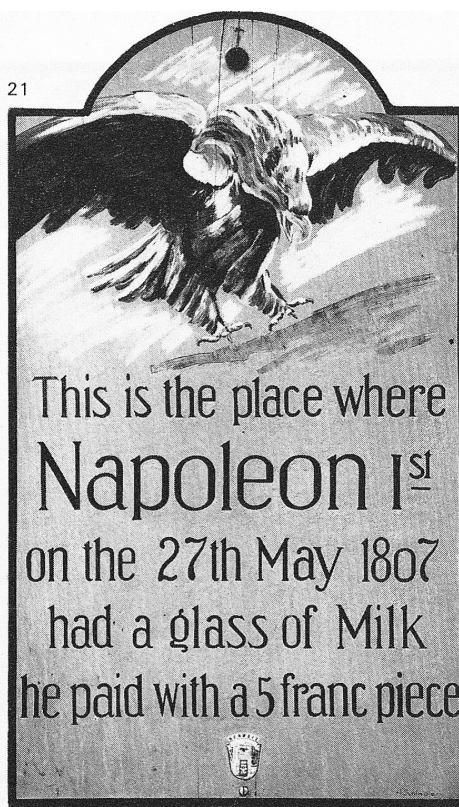
This first modern road over the Alps started at Glis and was 63 kilometres long to Domodossola. It cost 8 million francs to build.

Other Swiss Alpine roads followed: Flüela 1807, San Bernardino and Splügen 1823, Julier 1826, Gotthard 1830, Maloja 1840, Great St. Bernard 1905.

21 Was diese Tafel, die an einem Hotel in Gabi angebracht ist, verkündet, dass nämlich Napoleon am 27. Mai 1807 hier ein Glas Milch für 5 Franken getrunken habe, ist glatte Erfindung. Napoleon hat den Simplon nie überquert, zur angegebenen Zeit weilte er in Polen. Doch hatte er nach der Eröffnung der Strasse Beamte gesandt mit dem strikten Befehl, den – zu der Zeit noch eingeschneiten – Pass in Kutschen zu überqueren. Um die Walliser zu bewegen, den Schnee zu räumen, wurde vorgegeben, der Kaiser selbst, inkognito, befände sich in einem der verhängten Wagen

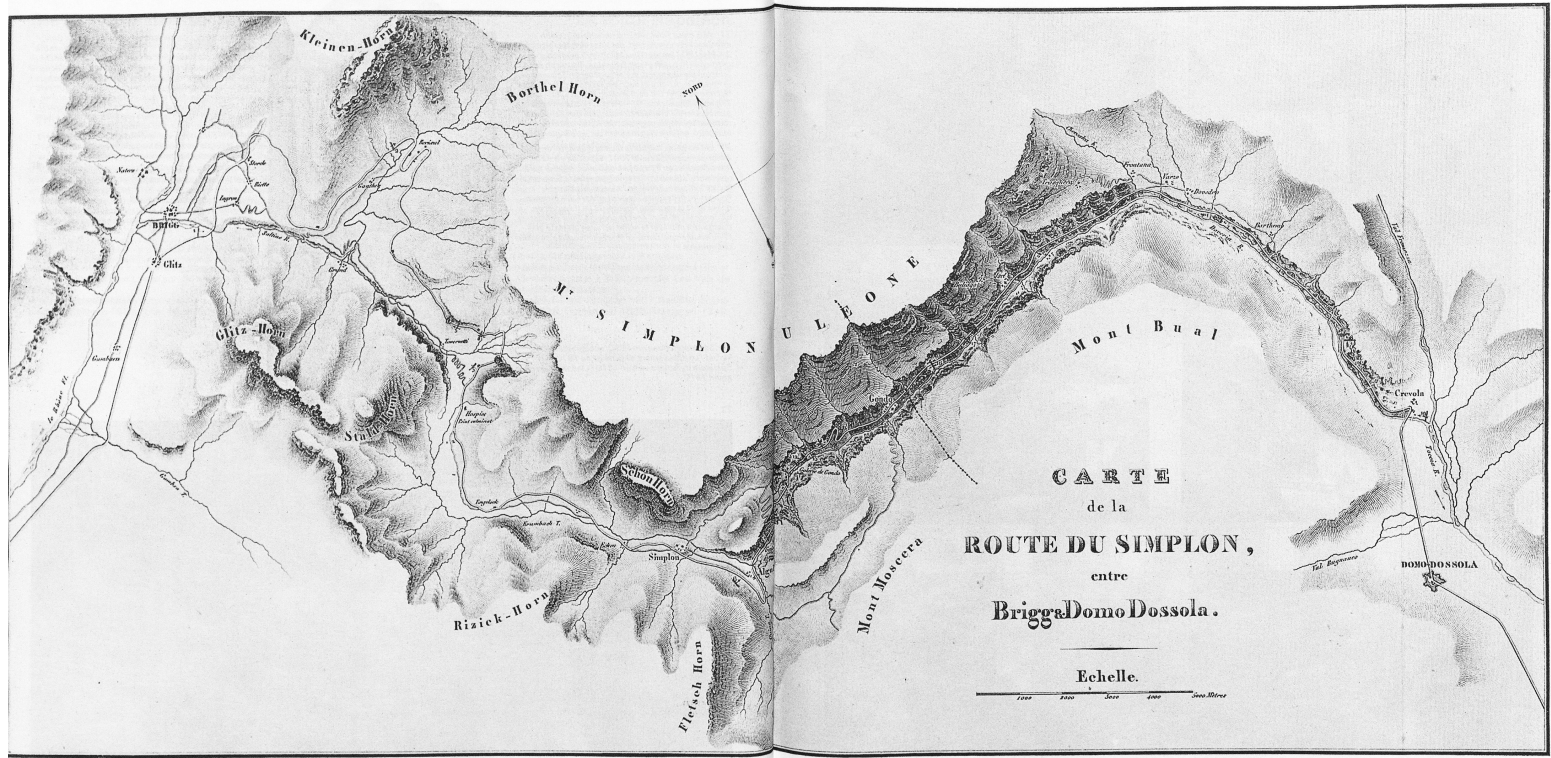
21 Cet écriteau, fixé sur la facade d'un hôtel de Gabi, annonçant que le 27 mai 1807 Napoléon y a bu un verre de lait et qu'il l'a payé cinq francs, est une pure invention. Napoléon n'a jamais traversé la Simplon. A la date indiquée, il était en Pologne. Mais après l'ouverture de la route, il y avait envoyé des fonctionnaires avec la consigne rigoureuse de traverser en diligence le col, alors encore enneigé. Pour décider les Valaisans à déblayer la neige, on avait prétexté que l'empereur en personne se trouvait incognito dans une des voitures

22 Schneeräumung um 1810. Lithographie von Vernet / Le déblaiement de la neige en 1810 / Spalatura della neve verso il 1810 / Clearing the snow about 1810



21 Questa tavola, sulla parete di un albergo di Gabi, afferma che Napoleone, il 27 maggio 1807, vi avrebbe sorseggiato un bicchiere di latte pagandolo 5 franchi; il fatto però è frutto della fantasia. In effetti, Napoleone non transitò mai dal Sempione e per di più alla data indicata dalla tavola egli si trovava in Polonia. Tuttavia, dopo l'apertura della strada, egli avrebbe dato ordine ad alcuni funzionari di attraversare il passo in carrozza; in quel periodo però la strada era ancora bloccata dalle abbondanti nevicate. Per convincere i vallesani a liberarla dalla neve, venne diffusa la voce che l'imperatore stesso si trovasse in viaggio, in incognito, su una delle carrozze che formavano il convoglio

21 The claim made on this plaque fitted on a hotel in Gabi about Napoleon's having drunk a glass of milk here for 5 francs on May 27, 1807, is pure invention. Napoleon never crossed the Simplon, and on the date given he was in Poland. After the opening of the road, however, he sent officials with strict orders to cross the pass—by that time still snowed under—in carriages. To encourage the Valaisans to clear a way through the snow, these officials told them that the Grand Empereur himself was travelling incognito in one of the curtained coaches

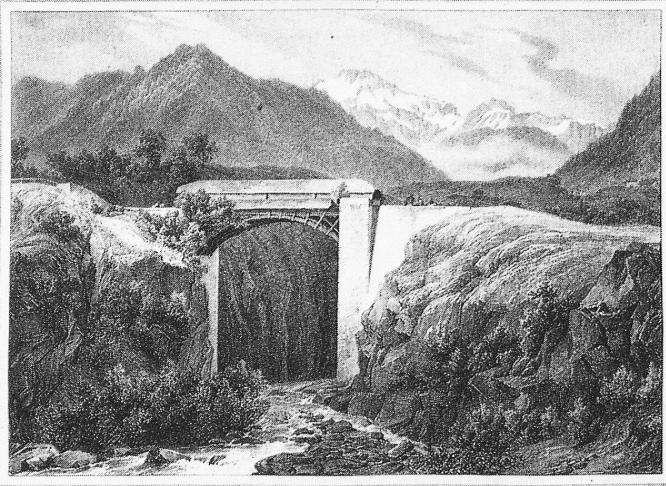


Als Nicolas Cèard der Ruhm eines Erbauers der Simplonstrasse streitig gemacht wurde, veröffentlichte sein Sohn Robert 1837 ein Buch «Souvenirs des travaux du Simplon», dem die obenstehende Karte und die nachfolgenden Lithographien von Hostein entnommen sind. Auf der Karte sind die Napoleonstrasse und mit dünneren Linien der Römerweg eingetragen sowie die Standpunkte des Zeichners.

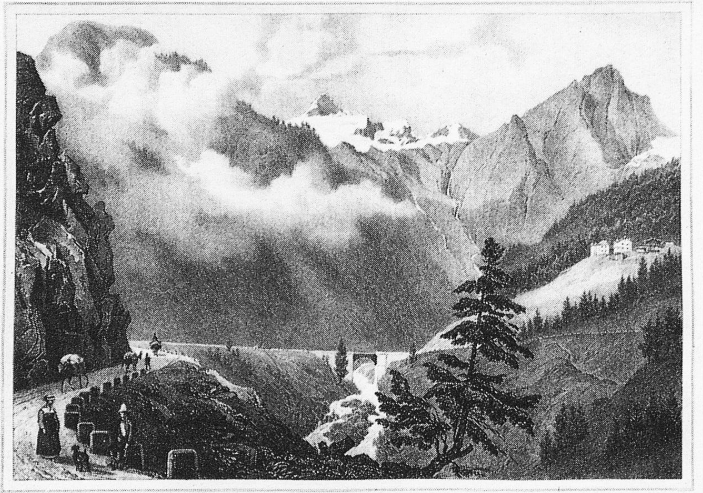
Quando fu contestata a Nicolas Cèard la gloria d'aver costruito la route du Simplon, son figlio Robert pubblicò in 1837 un libro intitolato «Souvenirs des travaux du Simplon» dont sont extraites la carte ci-dessus et les lithographies de Hostein qui suivent. Sur la carte sont marquées la route Napoléon et, en lignes plus fines, la route romaine, et aussi les points de vue du dessinateur.

In seguito ai ripetuti tentativi di negare i meriti di Nicolas Cèard quale costruttore della strada del Simplone, suo figlio Roberto pubblicò un libro intitolato «Souvenirs des travaux du Simplon» dal quale abbiamo riprodotto la carta qui sopra, nonché le litografie dovute a Hostein. Sulla carta figura la strada voluta da Napoleone e, con una linea più sottile, la strada romana, e pure indicata la posizione del disegnatore.

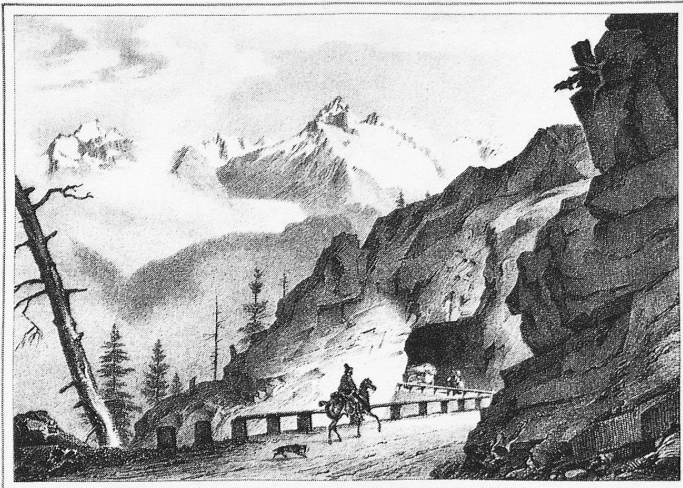
When the claim of Nicolas Cèard to the fame of having built the Simplon Road was challenged, his son Robert published a book entitled "Souvenirs des travaux du Simplon" (1837), from which the map shown above and the following lithographs by Hostein are taken. Napoleon's road, the Roman route (thinner trace) and the artist's stations are shown on the map.



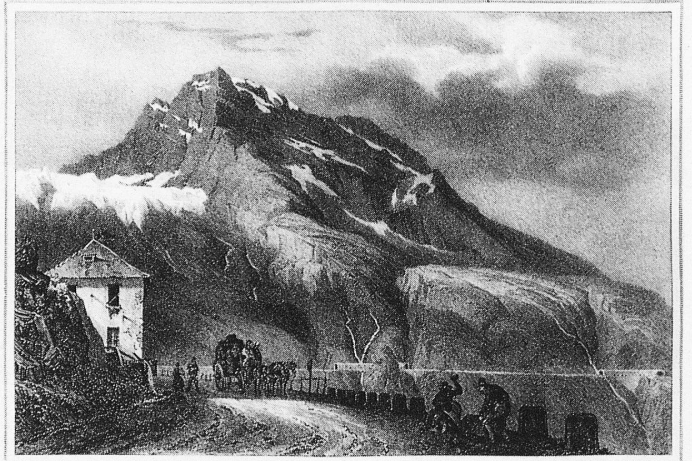
Saltinabücke



Ganterbrücke und Berisal



Kapfgalerie



Schalbett und Kaltwassergalerie



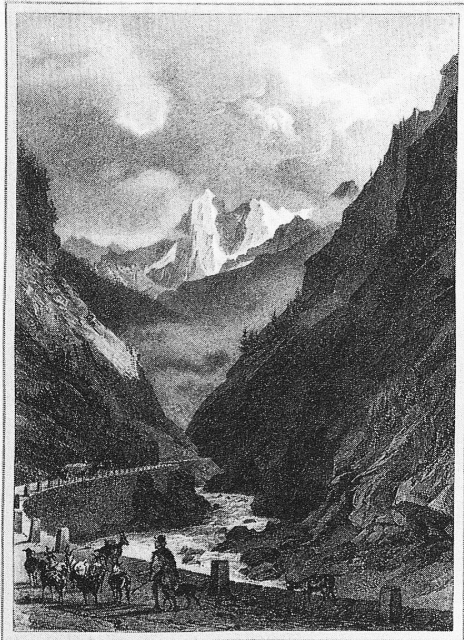
Berner Alpen vom Simplon-Kulm aus



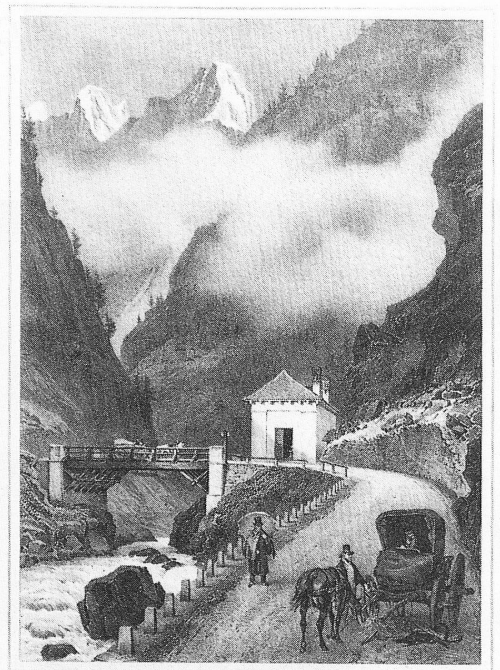
Gabigalerie und Laggintal



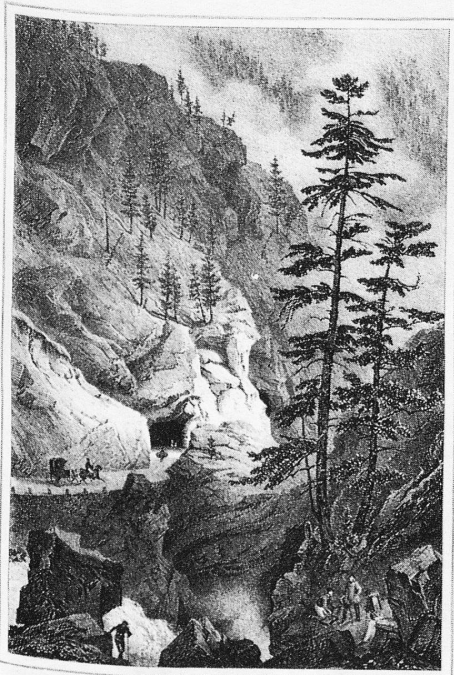
Ponte Alto



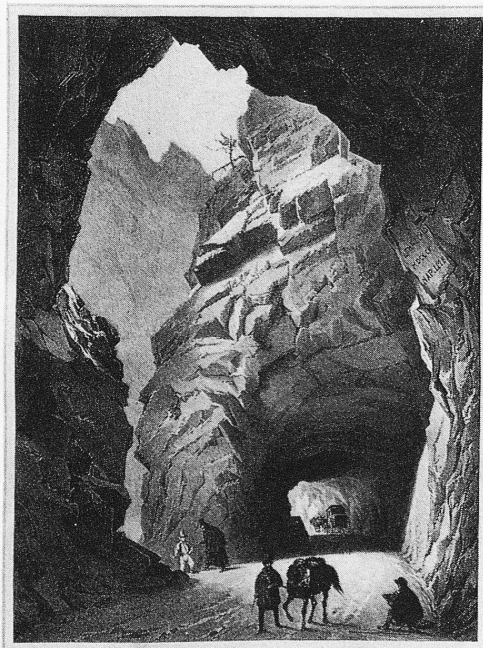
Unterhalb Ponte Alto



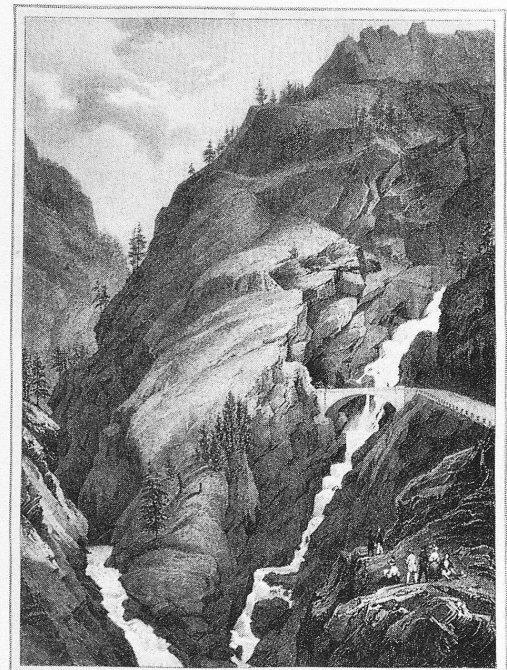
Schutzhaus 9



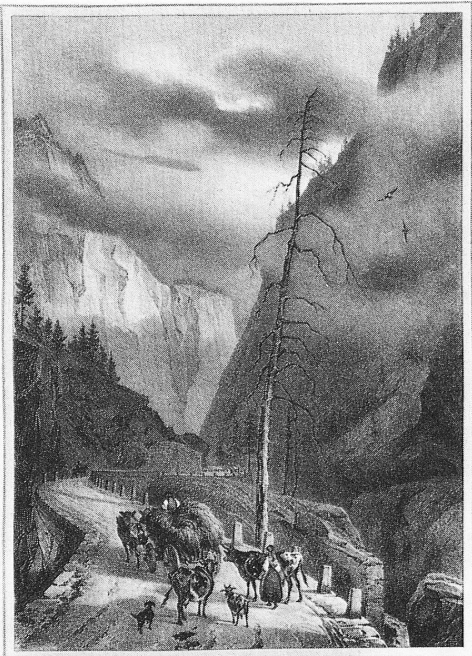
Oberer Eingang Gondogalerie



In der grossen Galerie



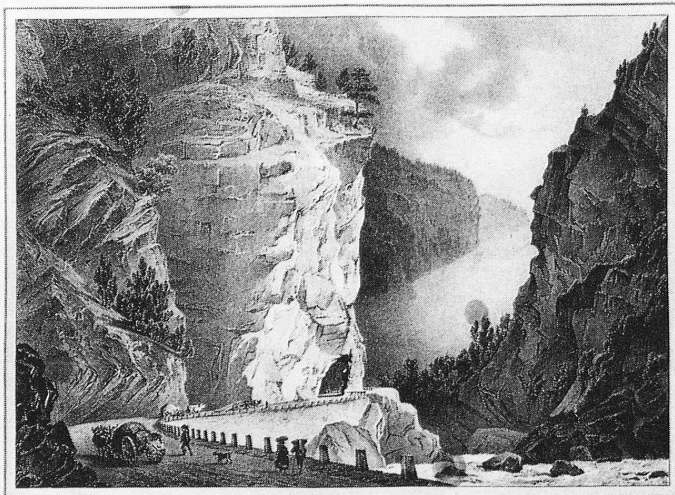
Unterer Eingang Gondogalerie



Gondoschlucht unterhalb grosser Galerie



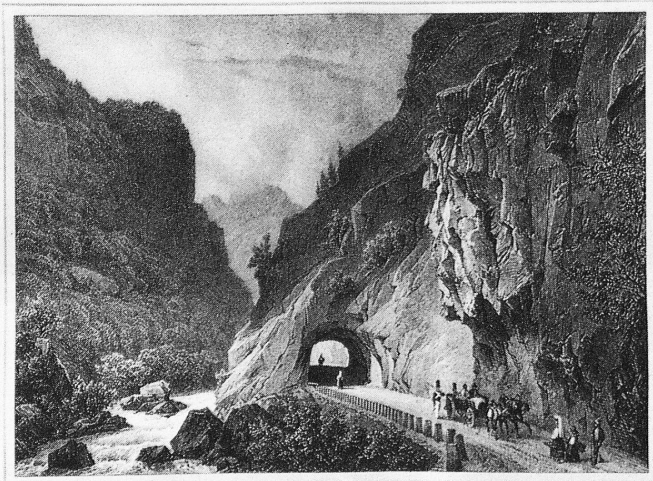
Gondo



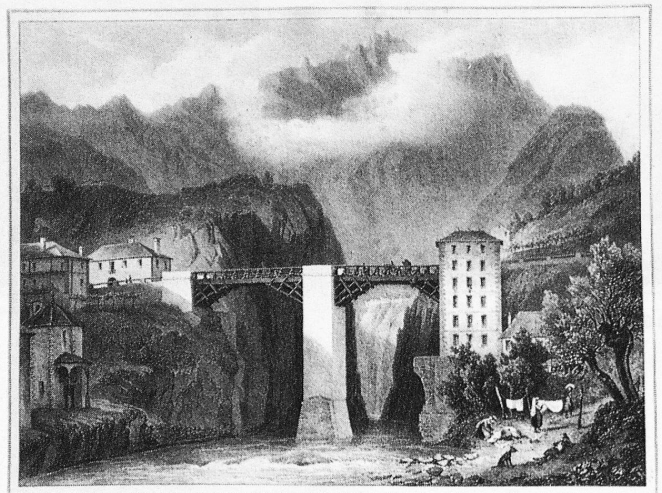
Isellegalerie



Zoll in Iselle



Crevolagalerie



Crevolabrücke