

Strecke VS 1 Brig/Glis - Gondo (- Domodossola); Simplonpass
Linienführung 4 Napoleonstrasse
Landeskarte 1289, 1309

GESCHICHTE *Stand Juli 1992 / RF*

Mit dem Sturz von Kaspar Jodok von Stockalper im Jahre 1678 wurde es still um den Simplon: Der Pass war schlagartig als internationale Alpentransversale ausgeschaltet. Im Frieden von Utrecht (1715) im Anschluss an den spanischen Erbfolgekrieg wurde der Landverkehr Frankreich - Piemont obligatorisch über den Mont-Cenis-Pass geführt (BUMANN 1974: 31). Durch die langsame Auflösung der Transportgesellschaften, die zum Teil auch für den Unterhalt des Passweges verantwortlich zeichneten, zerfiel die Strasse zusehends. 1775 beklagte man ihren erbärmlichen Zustand (ARNOLD PETER 1947: 126f.).

Neues Leben erwachte am Simplon durch die 1798 veränderten politischen Strukturen in Europa. Napoleon hatte schon sehr früh die strategische Bedeutung des Passes für seine Expansionspolitik erkannt, da dieser die kürzeste Verbindung zwischen Paris und Mailand bildete. So war es denn ein militärischer Grund («Le chemin...sera rendu praticable pour les canons»), der Napoleons kühnen Plan reifen liess, den Pass zu einer befestigten und befahrbaren Strasse auszubauen. Bereits am 14. Mai 1797 unterrichtete er als General der Südmarmee in Mailand das französische Direktorium über diese Absicht. Er wollte die Strasse von Versoix bei Genf (über den Genfersee mit Schiffen) nach Bouveret und sodann über St. Maurice - Sion - Brig - Domodossola nach Mailand führen (FURRER SIGISMUND 1850/I: 413; CÉARD ROBERT 1837: 1). Im Vertrag mit der Helvetischen Republik vom 19. August 1798 musste Frankreich die Militär- und Handelsstrasse von Genf durch das Wallis zugesichert werden (PEROLLAZ 1902; ARNOLD PETER 1947: 156).

Das Dekret Napoleons zum Baubeginn an der Simplonstrasse datiert vom 7. September 1800 (20 Fructidor an 8). Es legt fest, dass die Strasse von «Domo d'Ossola» bis «Algaby» (= Gabi) durch die Cisalpinische Republik zu erstellen und monatlich mit 50 000 Francs zu unterstützen sei. Frankreich seinerseits sollte die Strasse von «Brigg» bis Gabi übernehmen und dafür die gleiche Summe aufwenden. Die Arbeiten wurden unter die militärische Leitung von General Turreau gestellt, der im Strassenbau vollständig unerfahren war und später vielsagend von französischen Historikern als «génie malfaisant» bezeichnet wurde. Ihm waren zwei Brigaden «d'ingénieurs des ponts et chaussées de France» unterstellt (CÉARD NICOLAS 1820: 15ff.; BARBEY 1906: 30).

Die Arbeiten kamen aber kaum voran: Auf der Nordseite stritt man sich um das Trasse der ersten Kilometer, auf der Südseite wusste man nicht, wie die Gondoschlucht bezwungen werden sollte. Zudem konnten nach dem spätherbstlichen Baubeginn im Winter 1800/01 keine Geländeaufnahmen erstellt werden; es scheint im Nachhinein sogar fraglich, ob Turreau je an ein Gesamtprojekt für die Strasse gedacht hat (CÉARD NICOLAS 1820: 14; CÉARD ROBERT 1837: 5; ARNOLD PETER 1947: 157). Eine Wende trat

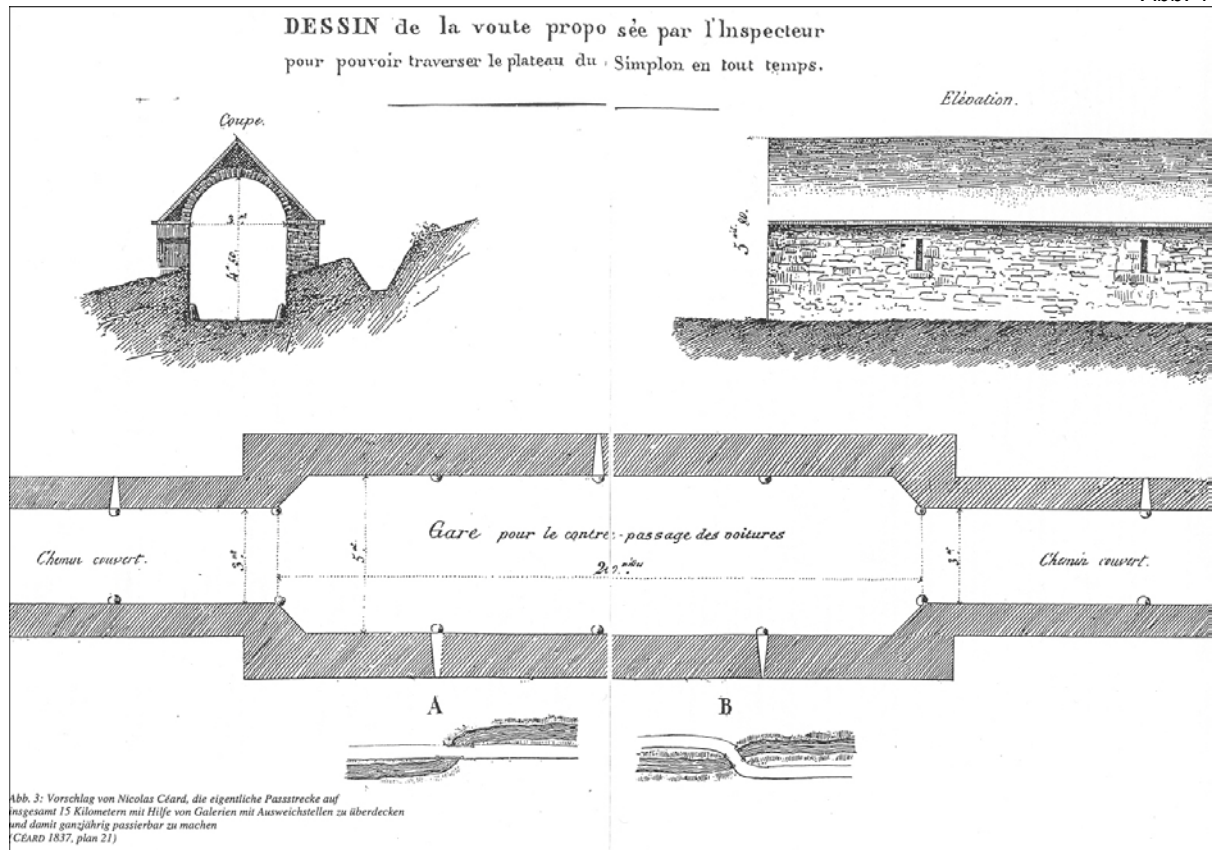
erst ein, als im Frühjahr 1801 Nicolas Céard, «Ingénieur en chef du Département du Léman» in Genf, als erfahrener Strassenbauingenieur und Schüler der berühmten «Ecole nationale des Ponts et Chaussées» als Oberbauleiter berufen wurde, allerdings immer noch unter militärischer Führung (Zu seiner Biographie: FONTAINE-BORGEL 1887; BARBEY 1906: 39ff.). Er war bereits am 17. Oktober 1800 vom «Directeur général des Ponts et Chaussées» mit der Inspektion der Arbeiten beauftragt worden, hatte sich aber bei General Turreau vorerst kein Gehör verschaffen können (CÉARD ROBERT 1837: 2). Unmittelbar nach seiner Ankunft in Brig wurden die Bauarbeiten am 26. März 1801 (5 Germinal an 9) offiziell aufgenommen (CÉARD ROBERT 1837: 6; ARNOLD PETER 1947: 160). Kurz darauf traf auch der Rekognoszierungsbericht ein, den der Geniehauptmann GUIGNARD auf Anordnung der «Armée d'Italie» aufgenommen und, mit einer Karte versehen, der Armeeführung abgeliefert hatte (GUIGNARD 1801). Dieser Bericht wird Céard, obwohl er ihn nie explizit erwähnt, die Arbeit und damit seine Entscheidungen zu Beginn bedeutend erleichtert haben.

Als erstes bestimmte Céard den Ausgangspunkt der Strasse bei der Kirche von Glis (VS 1.4.1) und bezeichnete Fixpunkte, wo die Strasse vorbeiführen musste (Schallberg, Ganterbrücke, Rothwald etc.). Die Arbeiten wurden neu organisiert und im Norden in drei Baulose eingeteilt (CÉARD NICOLAS 1820: 15). Nach einer eingehenden Rekognoszierung erstellte er mit dem Datum vom 30. Mai 1801 (10 Prairial an 9), also zwei Monate nach dem offiziellen Baubeginn, ein erstes Projekt der gesamten Strasse, das er an «Monsieur Crêtet, directeur des Ponts et Chaussées» nach Paris sandte. Die Pläne waren von einem umfangreichen Rapport seiner Reise über den Simplon, einem ausführlichen Projektbeschrieb und einem Kostenvoranschlag für das ganze Unternehmen begleitet (CÉARD ROBERT 1837: 8f.; BARBEY 1906: 58ff.; AEG: A 78, Céard, portef.IV, fol.111–117). Die Gesamtanlage war von Céard im Detail bestimmt worden; unklar blieb nur die Traversierung der Gondoschlucht, die er als äusserst schwierig bezeichnete. Damit die Strasse auch im Winter befahrbar bleiben könnte, schlug er ausserdem die Erstellung von 15 Kilometer Tunnel und Galerien zwischen Schallbett und Gabi vor (Abb. 1), was aber die entscheidenden Gremien in Paris heftig ablehnten (CÉARD ROBERT 1837: 7f., 65ff., Plan 21).

Nachdem man in Paris im Sommer 1801 feststellen musste, dass die Arbeiten unter militärischer Führung kaum vorwärts gekommen waren, ordnete Napoleon am 8. Juli 1801 (19 Messidor an 9) eine vollständige Neuorganisation der Arbeiten an: Die gesamte Leitung des Strassenbaus wurde dem Innenministerium übertragen und Nicolas Céard als alleiniger verantwortlicher Oberingenieur eingesetzt, «...qui correspondra avec le Conseiller d'Etat chargé des Ponts et Chaussées» (CÉARD NICOLAS 1820: 16; CÉARD ROBERT 1837: 10; ARNOLD PETER 1947: 166). In der Folge schritt Céard rasch zur Ausarbeitung eines zweiten definitiven Projektes, das er am 26. März 1802, also ganz genau ein Jahr nach dem offiziellen Baubeginn, vor der «assemblée des Ponts et Chaussées», dem höchsten Entscheidungsgremium im zentralistischen Reich Napoleons selber vorstellte (AEG: A 78, Céard, portef.IV, fol. 161–166). Am 15. April 1802 erhielt er vom «Citoyen Crêtet», dem zuständigen Staatsrat, den Entscheid mitgeteilt, dass sein Projekt vollumfänglich genehmigt worden sei. Gleichzeitig bedachte man Céard mit ausserordentlich grossem Lob

für seine Tätigkeit als Ingenieur und Erbauer der Simplonstrasse
(AEG: A 78, Céard, portef.IV, fol. 167f.; BARBEY 1906: 72ff.).

Vorschlag von Nicolas Céard, die eigentliche Passstrecke auf
insgesamt 15 Kilometern mit Hilfe von Galerien, die Ausweichstellen
enthielten, zu überdecken und damit ganzjährig passierbar zu
machen.
Abb. 1



In der Folge schritten die Arbeiten geordneter voran, wobei sich Céard aber mehrmals über die schlechte Befolgung seiner Pläne ärgern musste (CÉARD NICOLAS 1820: 21, 23). Auf der Südseite allerdings stockten die Arbeiten immer noch, da die Italiener nicht unter französischer Leitung arbeiten wollten. Man konnte sich erst auf eine definitive Linienführung durch die Gondoschlucht einigen, als Napoleon am 29. März 1803 alle französischen Ingenieure auf der Südseite durch italienische ersetzte (CÉARD ROBERT 1837: 29f.). In der Endphase arbeiteten am Simplon bis zu 3000 Arbeiter.

Am 9. Oktober 1805 konnte die Beendigung der ersten modernen Fahrstrasse über die Hochalpen – die 1772 eröffnete Brennerstrasse gilt mit einem Kulminationspunkt auf 1370 Meter über Meer nicht als Hochalpenstrasse – mit einem grossen Umzug in Glis gefeiert werden. Die Eröffnung kam allerdings für Napoleon zu spät. Er hatte mehrmals eindringlich auf die baldige Eröffnung gedrängt, doch sein Gesandter, der im Frühjahr 1805 die Arbeiten begutachten sollte, konnte die Strasse nicht durchgehend befahren. Napoleon wählte deshalb im Juli den Mont-Cenis-Pass für die Rückkehr von seiner Krönung zum König von Italien nach Paris. In der Folge hatte er nie mehr Gelegenheit, sein kühnes Werk zu

besichtigen, auch ein für ihn erstelltes Modell der gesamten Anlage zwischen Brig und Domodossola kam ihm durch widrige Umstände nicht zu Gesicht (ARNOLD PETER 1947: 177f.). Immerhin kam aber der Oberbauleiter Nicolas Céard als Erbauer der Strasse zu hohen Ehren: 1807 wurde Céard zum Mitglied, 1814 sogar zum Offizier der Ehrenlegion ernannt (FONTAINE-BORGEL 1887: 35).

Auch nach der Eröffnung war noch etliche Monate eine grosse Anzahl Arbeiter am Bau der Strasse tätig. In dieser Zeit wurden Schutzmauern erstellt und die meisten Randsteine eingesetzt. Am 28. Februar sandte Céard einen Projektvorschlag für eine Anzahl Schutzhäuser entlang der Strasse nach Paris. Sie sollten den Kantonieren (= Wegknechte) als Wohnung und den Passanten bei Sturm und Schnee als Schutz dienen. Noch im selben Jahr wurden insgesamt neun solche «refuges» erstellt (AEG: A 78, Céard, portef.IV, fol. 297f.; BARBEY 1906: 125; ARNOLD PETER 1947: 182; siehe Beschrieb Gelände).

Nach ihrer Fertigstellung erregte die Simplonstrasse als Wunderwerk der Technik grosses Interesse. Sie wurde in der Folge zu einem wichtigen Bestandteil einer Europareise und die Liste ihrer Bewunderer wurde sehr lang (beispielsweise MALLET 1810; LA ROUTE DU SIMPLON 1812; GATTLEN 1967; JOURNAL OF A TOUR 1821; MALO 1824; VOYAGE A MILAN 1840). Zahlreiche Schriften berichten von der imposanten Fahrt über den Simplonpass: «Die Hinabfahrt vom Simplon ist das Abenteuerlichste und Groteskeste, was man in der Welt sehen kann» äusserte sich beispielsweise Berlins berühmter Architekt Karl Friedrich Schinkel zu dieser Strasse (Zit. nach NETHING 1977: 58). Die technischen Meisterleistungen in der unberührten Landschaft, umgeben von Gletschern und Schluchten, erregte auch die Aufmerksamkeit der Landschaftsmaler der Romantik. Die Aquarelle von G. Lory fils, 1811 gemalt, sind dabei die bekanntesten und immer wieder kopierten Ansichten der Strasse; sie haben die Neugierde der reiselustigen Oberschicht an der Strasse geweckt (LORY 1811/1980; Abb. 2). Der Strom der Reisenden war im frühen 19. Jahrhundert imposant; er floss kontinuierlich, ohne aber ein neues Zentrum des Tourismus zu begründen. Das Kurhaus in Berisal (1974 abgebrochen) und die Gasthäuser in Simplon Dorf dienten vor allem den durchreisenden Touristen (ANDEREGG 1986: 47). Die Gegend war offenbar nicht dazu angetan, längere Zeit zu verweilen. Man bewunderte den Strassenbau, war fasziniert von der pittoresken Landschaft, lobte die bequeme Art, die Alpen zu überqueren und hastete zur nächsten Sehenswürdigkeit. So ist es nicht erstaunlich, dass der Strom der beschreibenden Literatur und damit auch der Touristenstrom in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verebbte. Andere, inzwischen eröffnete Alpenpässe hatten dem Simplon den Rang streitig gemacht.

Die Ganterbrücke kurz nach der
Eröffnung der Simplonstrasse (LORY
1811/ 1980).
Abb. 2



GELÄNDE Aufnahme 26. Mai 1992 / RF

Die auf Napoleons Order erbaute Kunststrasse über die Zentralalpen wies zwischen Glis und Domodossola eine Länge von 63 Kilometern auf. Ihre durchschnittliche Steigung betrug etwa 6 % und überschritt – ausser im Riederwald – nirgends 13 %. Nicolas Céard hatte in seinem ersten Projekt als Maximalsteigung 6.9 % vorgesehen. Er musste aber teils aus topographischen Gegebenheiten, teils aber auch wegen der schlechten Ausführung der bauleitenden Ingenieure (VS 1.4.2, VS 1.4.3 und VS 1.4.4) auf diesen Grundsatz verzichten (CÉARD NICOLAS 1820: 20). Aus diesem Grunde beispielsweise verläuft die Strasse im hinteren Gantertal und zwischen Schallbett und dem Kulm beinahe ohne Steigung (VS 1.4.3 und VS 1.4.4).

Der für damalige Verhältnisse geradezu übermässige, militärisch bedingte Ausbau der Strasse bis zu 7.2 m und sogar 8.4 m Breite erregte grosse Bewunderung. «Die ganze Simplonstrasse ... selbst ist 24 Fuss breit, so dass zwei Wagen bequem einander ausweichen können» äusserte sich 1816 der Berliner Professor Johann Kiesewetter in seinem Reisebericht voller Bewunderung (GATTLEN 1967: 49). Die Originalbreite ist heute noch an einigen Stellen erhalten, so bei der sogenannten Gletschergalerie (Breite am südlichen Ausgang 5 m, VS 1.4.4, Abb. 8), beim Dammweg südlich der Passhöhe (Breite 6.5 m, VS 1.4.5, Abb. 3) und mehrmals in der Gondoschlucht: etwa beim «ponte alto» oder zwischen der Casermettabrücke und der Fraginodibrücke, inklusive der Grossen Galerie (VS 1.4.7).

Das gesamte Strassentrassee ist von Nicolas Céard geschickt in die Topographie des Simplonüberganges eingefügt worden. Die vom mittelalterlichen Saumweg in unzähligen Serpentinien überwundene Höhendifferenz von der Tafernaschlucht zum Simplonplateau umging der erfahrene Strassenbauer durch eine Zusatzschleife ins Gantertal, von wo aus er die Passhöhe mit einer mehr oder weniger regelmässigen Rampe erreichte. Diese Linienführung war auch aus heutiger Sicht so genial, dass sie, allerdings zum Nachteil für die Substanzerhaltung der alten Strasse, ab 1960 grösstenteils vom Nationalstrassenbau übernommen wurde. Die einzigen Neuanlagen der Nationalstrasse,

zwischen der Saltinabrücke und Schallberg sowie die neue Ganterbrücke, nahmen Céards Ideen wieder auf, einerseits die Steigung durch eine längere Linienführung zu verringern und andererseits von der Ganterbrücke mit einer einzigen Rampe den Simplonpass zu erreichen (CÉARD NICOLAS 1820: 21f. – CÉARD ROBERT 1837: plan no. 20).

Die baulichen Elemente der Strasse Céards lassen sich auch heute noch in ihren erhaltenen, funktionslos gewordenen Teilstücken erkennen. Sie zeigen den einheitlichen Gestaltungswillen des Chefindgenieurs deutlich, obwohl die Unterteilung der Gesamtstrecke in mehrere Baulose einer gewissen Individualität Vorschub leistete und beispielsweise bei der Erstellung der Trockenmauern jeder Arbeiter seine individuelle Handschrift hinterlassen hat. Zudem konnte man bereits nach der Eröffnung Unterschiede feststellen, lobt doch ein Reisebericht 1814 die Strasse auf der italienischen Seite, die «unendlich besser» sei, als jene auf Schweizer Seite (GATTLEN 1967: 51). Der Strassenbau wurde, dem damaligen Stand der Technik entsprechend, mit möglichst wenig Erdbewegungen vorgenommen (Technik des Massenausgleichs). Das bergseits abgetragene Material verwendete man felseits zur Hinterfüllung von Stützmauern. Die Mauern wurden in traditioneller Trockenmauertechnik ausgeführt. Bergseitig wurden entweder Felspartien roh belassen oder das angeböschte Terrain mit Trockenmauern gestützt. Alte Mauern sind noch im Bereich der Ganterbrücke (VS 1.4.3), auf der Passhöhe (VS 1.4.4 und VS 1.4.5) sowie bei mehreren unbenutzten Teilstücken in der Gondoschlucht (VS 1.4.7) erhalten.

Die Aussenseite der Strasse wurde an gefährlichen Stellen mit Mauern, in der Regel aber mit charakteristischen Randsteinen aus Granit gesichert (VS 1.4.5, Abb. 4). «Die Abweise-Steine ... bestehen ... aus (Stein)Tafeln, die etwa 8 Zoll stark, unten 2 Fuss und oben 1 1/2 Fuss breit sind. Sie erheben sich 3 Fuss über die Strasse und sind im Abstände von einer Ruthe [= ca. 3 bis 4 Meter] von einander unmittelbar in die Futtermauer eingestellt.» (HAGEN 1826: 281). Aus zeitgenössischen Berichten ist ersichtlich, dass die harten klimatischen Bedingungen und wohl auch der Fahrverkehr selber diesen Steinen arg zusetzten und der Unterhalt trotz der erhobenen Strassenzölle allgemein vernachlässigt wurde: «The granite posts which are placed along the outer edge are too small and tapering, many of them are already broken, or forced into the precipice by rocks and avalanches ..., if they had been of the form and dimensions of English mile stones they would have stood better» (JOURNAL...1821: 226). Konrad Escher von der Linth, ein Kritiker der Strassenanlage, hatte also doch recht. Er hatte nämlich 1805 bereits gewarnt: «... aber die Naturkenntnis der Alpen ist dabei unbenutzt geblieben; Schneelawinen, Schuttkegel, Steinstürze, ein Gletscher und die Gebirgsbäche werden ihr (der Strasse) zusetzen, dass, wenn nicht jährlich 100 000 Franken auf ihre Herstellung gewendet werden, sie innert 10 Jahren unbrauchbar sein wird.» (zit. in IMESCH, PERRIG 1943: 71). Im Laufe der Jahre wurden etliche Randsteine als Ersatz für ursprüngliche Holzgeländer erstellt, wie aus zeitgenössischen Darstellungen ersichtlich ist (MALLETT 1810: 90; LORY 1811/1980). Die Tradition dieser für die (napoleonische) Simplonstrasse charakteristischen Randsteine wurde vom Kanton Wallis weitergeführt, so dass solche Steine, auch aus neuerer Zeit, die ganze Strasse noch heute säumen. Alte Exemplare sind beispielsweise in grösserer Zahl beim Dammweg auf der Passhöhe erhalten geblieben (VS 1.4.5, Abb. 4).

Die Entwässerung der ersten alpinen Kunststrasse erfolgte gemäss einem zeitgenössischen Bericht durch längsseitige Rinnen («flache Rigole»), die das Wasser sammelten und mittels Querrinnen oder Wasserdurchlässen auf die Talseite lenkten (HAGEN 1826: 277, 280). Dieses System ist heute nicht mehr sichtbar.

Als bedeutende Ingenieurbauwerke wurden acht grössere Brücken und sieben Tunnel (von Céard Galerien genannt, *galérie* = Stollen) erstellt. Als Brücken sind zu nennen: die Saltinabrücke und die Ganterbrücke auf der Nordseite, die «Aegerbrigga» beim Weiler Maschihüs, die Brücke bei Gabi, der «*ponte alto*», die Casermettabrücke und die Fraginodibrücke auf Schweizer Boden sowie die Crevolabrücke bei Domodossola auf italienischem Boden, alle auf der Südseite. Obwohl Céard eigentlich aus strategischen Gründen den Mittelteil aller Brücken aus Holz erstellen sollte (schneller Abbruch bei drohender Kriegsgefahr), entstanden zwei vollständige Steinbrücken: die «Aegerbrigga» und die Fraginodibrücke. Alle anderen Brücken besaßen zuerst eine mittels Sprengwerk gestützte Holzfahrbahnplatte, die Ganterbrücke einen eigentlichen Holzbogen. Die von Céard selber projektierte ursprüngliche Saltinabrücke (VS 1.4.1, Abb. 2) war als einzige gedeckt worden.

Keine der grossen Brückenbauten Céards ist im ursprünglichen Zustand erhalten geblieben, denn moderne Verkehrslasten haben neben der Ersetzung der Holzteile zu verschiedenen Verstärkungs- und Rekonstruktionsarbeiten geführt. Die «Aegerbrigga» (VS 1.4.5, Abb. 5) scheint die am ursprünglichsten erhaltene Brücke zu sein. Die Fraginodibrücke wurde um 1880 nach einem Teileinsturz rekonstruiert.

Die von Céard als Galerien bezeichneten Tunnel wurden an folgenden Stellen errichtet: kurz vor der Ganterbrücke, bei Schallbett (Chapf) und unterhalb des Kaltwasser-Gletschers auf der Nordseite; die restlichen auf der Südseite: bei Gabi sowie in der Gondoschlucht (die Grosse Galerie) auf Schweizer Seite, bei Iselle und bei Crevola auf italienischer Seite (hier nicht näher beschrieben). Der kürzeste Tunnel war der etwa 10 m lange Durchstich eines Felsbandes kurz unterhalb der Ganterbrücke, der nach einigen Jahren abgetragen wurde (Abb. 2 und VS 1.4.3). Der längste Tunnel ist die 222 m lange, sogenannte Grosse Galerie in der Gondoschlucht zwischen der Casermetta- und der Fraginodibrücke (VS 1.4.7). Heute sind noch die Gletschergalerie (VS 1.4.4) und die Grosse Galerie (VS 1.4.7) in der alten Charakteristik erhalten; beide werden von der neuen Nationalstrasse umfahren. Die Durchstiche bei Schallbett (Chapf), Gabi, Iselle und Crevola wurden für den modernen Strassenbau ausgebaut.

Als architektonische Akzente wurden entlang der ganzen napoleonischen Kunststrasse nach dem Beispiel damaliger französischer Weganlagen mehrere Schutzhäuser, sogenannte «*refuges*», errichtet. Im Jahre 1810 unterbreitete Nicolas Céard ein Projekt für solche Bauten zwischen Glis und Gabi. Sie sollten als Unterkunft für Reisende und Zufluchtsstätte bei schlechtem Wetter dienen. Eine Verordnung Napoleons vom 29. November 1810 übertrug den «*cantonniers*» als Wegknechten gleichzeitig das Schankrecht in ihren Gebäuden. Die Schutzhäuser wurden alle nach denselben Plänen Céards als zweigeschossige Mauerbauten mit steilem Walmdach, dreiachsiger Symmetrie der Hauptfassade mit zentralem Eingang in der Mittelachse sowie Eckverbänden aus

regelmässigen Quadern errichtet (ANDEREGG 1986: 305; NOTHING 1977: 57). Schon bald nach ihrer Erbauung wurden nicht mehr alle Schutzhäuser unterhalten, 1814 waren sogar nur noch zwei bewohnt (GATTLEN 1967: 49). Heute sind zwischen Brig/Glis und Gabi noch die Schutzhäuser Nr. 2 (Schallberg), 4 (Rothwald), 5 (Schallbett) und 7 (Engiloch), alle in ihrer ursprünglichen Funktion als Gaststätte, erhalten (VS 1.4.2, Abb. 3 und VS 1.4.4, Abb. 4 und 5 sowie VS 1.4.5, Abb. 6).

Die zeitlich etwas später, von der Cisalpinischen Republik erstellten Schutzhäuser zwischen Gabi und Domodossola sind mit Pilastergliederungen und Rundbogeneingängen architektonisch akzentuierter gestaltet. Auf Schweizer Boden ist die sogenannte Alte Kaserne in der Gondoschlucht (VS 1.4.7, Abb. 10), auf Italienischem Boden sind zwei weitere solche mächtige Gebäude (in Paglino und bei Balmalonesca) erhalten. Das etwas kleinere, nachträglich erbaute Schutzhaus bei der Casermettabrücke in der Gondoschlucht wurde im Rahmen des Nationalstrassenbaus abgetragen und eingelagert (VS 1.4.7, Abb. 3).

Als weitere wegbegleitende Bauten der Napoleonstrasse sind das «Grosse Haus» in Simplon-Dorf (VS 1.4.6, Abb. 1) sowie das unter napoleonischer Order begonnene, aber erst 1831 vollendete neue Hospiz auf der Passhöhe (VS 1.4.5, Abb. 2) zu nennen.

Nebst den genannten Gebäuden (Schutzhäuser, Kaserne und Hospiz) gehören die Distanzsteine, zwei Inschriften sowie sakrale Wegbegleiter zu den direkt auf die Strasse bezogenen wegbegleitenden Elementen.

Die Strasse wurde unter napoleonischer Aufsicht in «lieues» (= Meilen; «lieue de terre» = 4.445 km) vermessen und mit Distanzsteinen versehen. Die gesamte Strecke Brig - Domodossola umfasste 14 lieues. Die Distanzsteine sind einfache, oben als Halbkreis gerundete Granitsteine mit einer Grundform von 35 x 20 cm, etwa einen Meter aus dem Boden ragend, mit eingemeisselten Antiqua-Grossbuchstaben auf mehreren Zeilen. Von den ursprünglichen Steinen sind noch drei erhalten: oberhalb Simplon-Dorf und in Gabi (VS 1.4.6, Abb. 2 und 3) stehen sie noch am alten Ort, der erste Stein oberhalb von Brig wurde in den Park des Stockalperschlosses versetzt.

Die landesweite Einführung des metrischen Systems durch ein Bundesgesetz auf das Jahr 1875 ergab ein neues System von Distanzsteinen. Diese Kilometersteine sind gegenüber den älteren Meilensteinen breiter (etwa 50 cm) und schlanker (etwa 12 cm); sie ragen ebenfalls etwa einen Meter aus dem Boden. Erhalten sind solche Steine oberhalb «Schlüocht», unterhalb des Riederwaldes, bei Pkt. 1233.8 (VS 1.4.2, Abb. 1) und nach Berisal (VS 1.4.4). Der Mittelpunkt der ganzen Strecke wurde mit einem solchen Stein am «Grossen Haus» in Simplon-Dorf markiert (VS 1.4.6, Abb. 4).

Es sind zwei Inschriften erhalten, die sich auf den napoleonischen Strassenbau beziehen: im Gantertal unterhalb der Ganterbrücke (VS 1.4.3, Abb. 3) und im mittleren Teil der Grossen Galerie in der Gondoschlucht (VS 1.4.7).

Im Gantertal sind im Trockenmauerwerk zwei Jahreszahlen erhalten: nördlich der Ganterbrücke («1851 A.B») und südlich davon («I B 1862»). Diese beiden Zahlen bezeichnen Ausbau- oder Reparaturettappen an der Strasse (VS 1.4.3, Abb. 4).

Zahlreiche kleinere sakrale Wegbegleiter säumen die Linienführung der ehemaligen Napoleonstrasse. Die Holzkreuze sind in der Regel jüngeren Datums (oberhalb Glis: 1960; am Pkt. 1233.8: 1942; auf Simplon-Kulm: undatiert). Die erhaltenen Bildstöcke bei Pkt. 1233.8 und bei Gondo stammen aus dem 19. Jahrhundert (VS 1.4.2, Abb. 2 und VS 1.4.7, Abb. 11). Die Kapelle in Berisal (datiert 1835) entstand in der Zeit des aufkommenden Tourismus am Simplon. Die Kapelle in Gabi ist zehn Jahre nach der Vollendung der napoleonischen Strasse errichtet worden (datiert 1816).

Die Beschreibung der napoleonischen Strasse lässt sich, einerseits aus geschichtlichen Gründen (Anmerkungen zur Baugeschichte), andererseits zur Erfassung des heutigen Reliktbestandes sinnvollerweise in folgende Abschnitte unterteilen:

- 1.4.1 von Glis bis zur Saltinabrücke
- 1.4.2 bis Schallberg
- 1.4.3 bis zur Ganterbrücke
- 1.4.4 bis zur Passhöhe (Hotel Bellevue)
- 1.4.5 bis Egga
- 1.4.6 bis Gabi
- 1.4.7 bis Gondo (Landesgrenze): die Gondoschlucht.

— Ende des Beschriebs —