

Im Simplontunnel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **49 (1976)**

Heft 3

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-774724>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Im Simplon- tunnel

Plakat zur Eröffnung des
Simplontunnels.

Der Tunnel Brig-Iselle wurde
1906 in Betrieb genommen,
vorerst einspurig. 1922 folgte
die zweite Röhre. Durch den
Simplontunnel führt der
kürzeste Weg von Paris nach
Milano; er ermöglicht aber
auch eine rasche Verbindung
zwischen der Westschweiz und
Bern einerseits und dem
Tessin andererseits. 1920
benötigte der legendäre, nur
aus Schlafwagen bestehende
Simplon-Orient-Express
für die Strecke Paris-Milano
über 20 Stunden; der TEE
Cisalpin legt sie heute in
8 Stunden 3 Minuten zurück.
Er durchfährt den Tunnel mit
140 km

Affiche de l'inauguration du
tunnel du Simplon.

Le tunnel de Brigue à Iselle fut
ouvert au trafic en 1906,
d'abord sur une seule voie;
le second tunnel date de
1922. L'itinéraire le plus court
de Paris à Milan passe par le
tunnel du Simplon, qui permet
en outre une communication
rapide entre la Suisse
romande et Berne, d'une
part, et le Tessin d'autre part.
Le légendaire Simplon-
Orient-Express composé
uniquement de wagons-lits
mettait en 1920 plus de 20
heures pour relier Paris à
Milan. Aujourd'hui, le TEE
Cisalpin couvre le même trajet
en 8 heures 3 minutes. Sa
vitesse dans le tunnel est
de 140 km/h

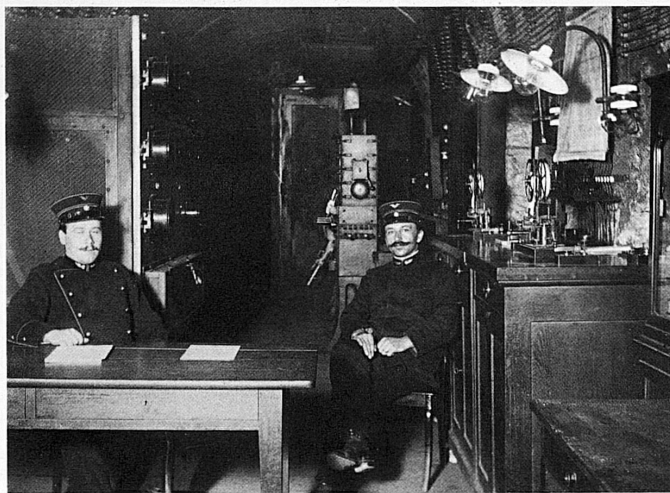
Affisso creato in occasione
dell'inaugurazione del tunnel
del Sempione.

Il tunnel Briga-Iselle entrò in
funzione nel 1906, dapprima
con un solo binario; nel 1922
venne aperta al traffico la
seconda galleria. Attraverso il
tunnel del Sempione transita la
via più breve fra Parigi e
Milano; essa permette altresì
un rapido collegamento fra la
Svizzera romanda e Berna da
un lato e il Ticino dall'altro

Poster announcing the
opening of the Simplon
Tunnel.

The Brigue-Iselle Tunnel came
into service in 1906, initially
with a single line. The second
tunnel was opened in 1922.
The Simplon Tunnel line is
the shortest route from Paris
to Milan. In 1920 the now
legendary Simplon-Orient-
Express, consisting exclusively
of sleepers, took over 20 hours
for the Paris-Milan run. The
TEE Cisalpin today covers the
same distance in 8 hours
3 minutes, passing through the
tunnel at a speed of 140 kilo-
metres per hour





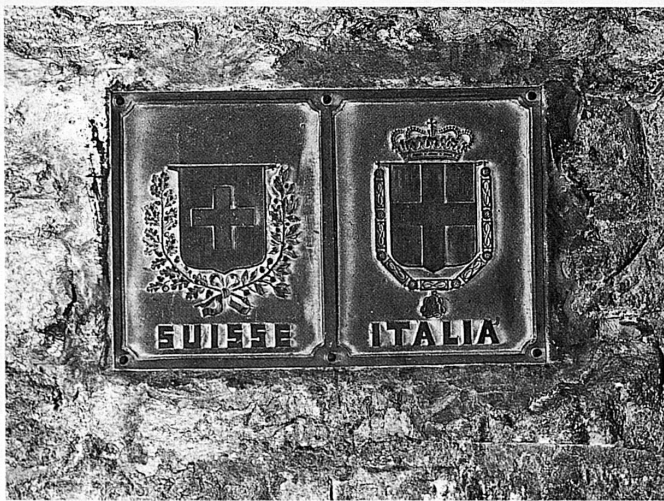
Der Simplontunnel besteht aus zwei annähernd 20 km langen Röhren, die in regelmäßigen Abständen durch Querstellen verbunden sind. Ungefähr in der Mitte, 3000 m unter dem Monte Leone, befindet sich eine Tunnelstation, wo die Züge das Geleise wechseln können. Früher stellten Beamte von hier aus Weichen und Signale (Bild links, Photo SBB), heute läuft der Betrieb ferngesteuert. Oben: Blick von einer Tunnelröhre in die andere, wo eben ein Autozug vorüberfährt

Le tunnel du Simplon se compose de deux tunnels parallèles d'environ 20 km. Au milieu, à 3000 mètres au-dessous du Monte Leone, se trouve la gare du tunnel où les trains peuvent changer de voie. C'était là que les employés du chemin de fer actionnaient naguère les aiguillages et les signaux (illustration de gauche). Aujourd'hui, le trafic est entièrement télécommandé et automatisé. En haut: Depuis l'un des tunnels, on aperçoit l'autre, au moment où passe un train d'automobiles

Il tunnel del Sempione è composto di due gallerie lunghe all'incirca 20 km. A metà del tunnel, 3000 m sotto il Monte Leone, si trova una stazione d'incrocio dove i treni possono cambiare binario. In altri tempi, da questa stazione i funzionari manovravano scambi e segnali (foto a sinistra); oggi il sistema è teleguidato. In alto: Sguardo da una galleria verso l'altra dove è in transito un treno per auto

The Simplon Tunnel consists of two tubes about 20 kilometres in length connected at regular intervals by transverse galleries. Approximately in the middle, 3000 metres beneath Monte Leone, there is a tunnel station where trains can change tracks. Formerly the points and signals were operated from here (left-hand picture), but today an automatic remote control system is used.

Top: The view from one tube of the tunnel into the other as a motorail passes through



Oben: Alle 50 m sind in der Tunnelwand Nischen angebracht, wo Streckenwärter und Arbeiter Schutz vor den vorüberbrausenden Zügen finden. Mit 160 km bläst der Wind durch die Querstellen, wenn ein TEE, Lemano oder Cisalpino, sich nähert.

Photos W. Studer

Links: Quer durch den Tunnel, etwas nördlich der Mitte, verläuft die schweizerisch-italienische Grenze. Der Simplontunnel wird jedoch in seiner ganzen Länge von den SBB betrieben und unterhalten. Photo SBB

En haut: Tous les 50 mètres, des niches sont aménagées dans la paroi du tunnel; les gardes-voies et les ouvriers s'y abritent au moment où déferlent les trains. Quand approche le TEE, Lemano ou Cisalpino, le vent s'engouffre dans les galeries transversales à 160 km/h.

A gauche: La frontière italo-suisse passe en travers du tunnel, un peu au nord du milieu. Mais l'administration et l'entretien du tunnel du Simplon sont à la charge des CFF sur toute la longueur

In alto: Ogni 50 m nella parete del tunnel sono scavate apposite nicchie che offrono riparo ai cantonieri e agli operai dai treni che sfrecciano a grande velocità. All'avvicinarsi di un TEE, Lemano o Cisalpino, il vento soffia attraverso le gallerie trasversali a 160 km orari.

A sinistra: Il tunnel è tagliato in due dalla frontiera italo-svizzera

Top: Niches placed at intervals of 50 metres along the wall of the tunnel offer workers and line inspectors protection from passing trains. A wind of 160 km per hour roars through the transverse galleries when the TEE Lemano or Cisalpino approaches.

Left: The Swiss-Italian frontier runs across the tunnel