Basel-Nizza, via Lötschberg-Simplon-Turin über die neue Tendabahn

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **3 (1929)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780145

Nutzungsbedingungen

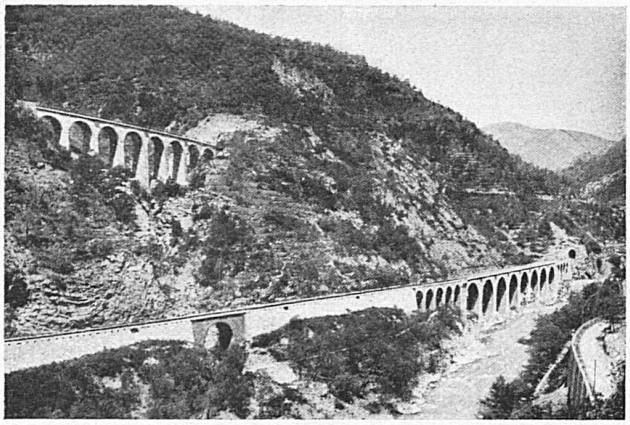
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

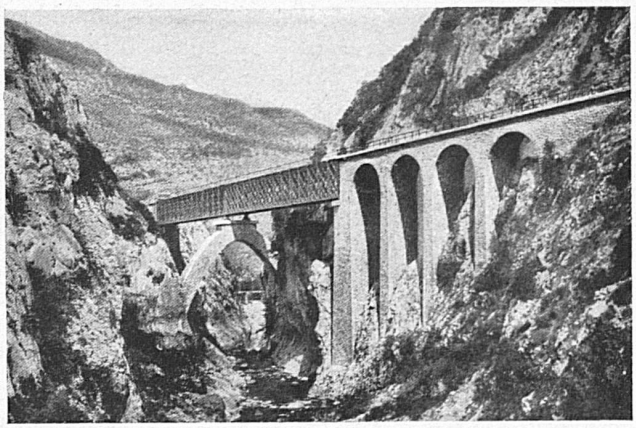
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch





BASEL—NIZZA, VIA LÖTSCHBERG—SIMPLON—TURIN ÜBER DIE NEUE TENDABAHN

Am 31. Oktober v. J. sind von den Italienischen Staatsbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn die normalspurigen Bahnstrecken San Dalmazzo di Tenda—Breil—Nizza und Breil—Airole (-Ventimiglia) dem Betrieb übergeben worden. Damit ist nach Überwindung vieler Hindernisse politischer und technischer Natur der Bau einer neuen, grossartigen Alpenbahn, der *Tendabahn*, zur Vollendung gelangt.

Die Tendabahn führt von Cuneo am südlichen Rande der Poebene durch die Seealpen (Alpes maritimes) an die sonnigen Gestade der französischen und italienischen Riviera. Sie gabelt sich in Breil; der eine Zweig endigt im Hauptbahnhof Nizza, der andere in Ventimiglia. Der Betrieb der Linie Cuneo — Breil — Ventimiglia (100 Kilometer) liegt in den Händen der Italienischen Staatsbahnen; auf der Strecke Breil—Nizza (45 Kilometer) wird er von der französischen Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn besorgt.

Die Seealpen, die in der Punta dell'Argentera bis auf 3397 Meter Höhe ansteigen, stellten dem Bau der neuen Bahn enorme Schwierigkeiten entgegen. Die Folge hiervon ist eine Kühnheit der Linienführung, welche der Tendabahn den Charakter einer erstklassigen Aussichtsbahn verschafft. Mit ihren 7 Kehrtunnels, wovon 4 in Spiralform, zeigt die Tendabahn grosse Ähnlichkeit mit der Gotthardbahn. Sie übertrifft diese noch an Zahl der Kunstbauten. Die Linie Cuneo—Ventimiglia mit der Abzweigung Breil—Nizza weist insgesamt nicht weniger als 105 Tunnels und Galerien auf, wovon 45 auf französischem Gebiet. Dazu kommt eine ganze Anzahl von kühnen Viadukten. Die Maximalsteigung von 26 ‰ auf der Nord- und 25 ‰ auf der Südrampe und der minimale Kurvenradius von 300 m stimmen mit den entsprechenden Hauptverhältnissen der Gotthardbahn überein.

Von Cuneo (502 m über Meer) bis Limone, am Nordportal des Tendatunnels, folgt die Bahn dem an Kastanienwäldern reichen Vermenagnatal. Im Tendatunnel, von 8099 Meter Länge, kulminiert die Linie auf 1040 Meter über Meer. Vergleichsweise sei beigefügt, dass der Kulminationspunkt der Gotthardbahn auf Kote 1154 liegt. Die Strasse über den historisch interessanten Tendapass steigt bis auf 1853 m hinauf. Von Vievola, am Südportal des Tendatunnels, bis Ventimiglia folgt die Linie dem engen, gewundenen, schluchtartigen Tal der Roja, bald hoch oben am aussichtsreichen, steilen Hang, dann wieder unten neben der rauschenden Roja, mitunter ausbiegend in ein Seitental zur Gewinnung der erforderlichen Linienentwicklung. Diese Strecke stellt eine fast ununterbrochene Reihe von Tunnels, Galerien, Viadukten, Brücken und Verbauungen dar. Ganz besonders reizvoll ist das Reisen auf der Tendabahn zu Beginn des Frühjahrs, wenn der Zug in weniger als 2 Stunden aus den schneereichen Gebieten nördlich des Tendapasses — Limone ist italienischer Skisportplatz — hinunterfährt in die im Frühlingskleid prangende Riviera, an früchtebeladenen Orangen- und Zitronenbäumen vorbei. — Auch die Abzweigung vom Grenzbahnhof Breil nach Nizza bietet viel des Interessanten. Durch die grossen Tunnels von Grazian (3887 m) und von Braus (5939 m) führt diese Linie vom Tal der Roja zunächst in das der Bevera und hernach in das des Paillon, in welchem Nizza erreicht wird.

Die Tendabahn ist aber nicht nur bautechnisch und landschaftlich hochinteressant. Sie bringt auch eine *Abkürzung der Fahrzeit* für grosse Teile der Schweiz nach der französischen und dem Westen der italienischen Riviera. Für den Verkehr zwischen dem westlichen Deutschland, sowie Skandinavien und Holland einerseits und Nizza anderseits ergibt sich die kürzeste Fahrzeit nunmehr über Basel—Lötschberg—Simplon—Turin—Tenda.

Für die beiden Stationsverbindungen, in denen derzeit direkte Personenwagen I. und II. Klasse aus der Schweiz über die neue Route laufen -- *Basel*—Bern—Domodossola—Turin—*Nizza* und *Lausanne*—Domodossola—Turin—*San Remo* -- stellen sich die *Entfernungen* über die verschiedenen in Betracht kommenden Wege wie folgt:

Basel S B B—Nizza: Via Delémont—Biel—Genf—Lyon—Marseille = 971 km, via Mülhausen—Besançon—Lyon—Marseille = 963 km, via Luzern—Gotthard—

Mailand—Genua = 712 km, via Bern—Lötschberg—Simplon—Arona—Borgomanero—Turin—Tenda 654 km.

Lausanne—S. Remo: Via Lyon—Marseille = 857 km, via Simplon—Mailand—Genua = 600 km, via Simplon—Arona—Borgomanero—Turin—Tenda = 572 km.

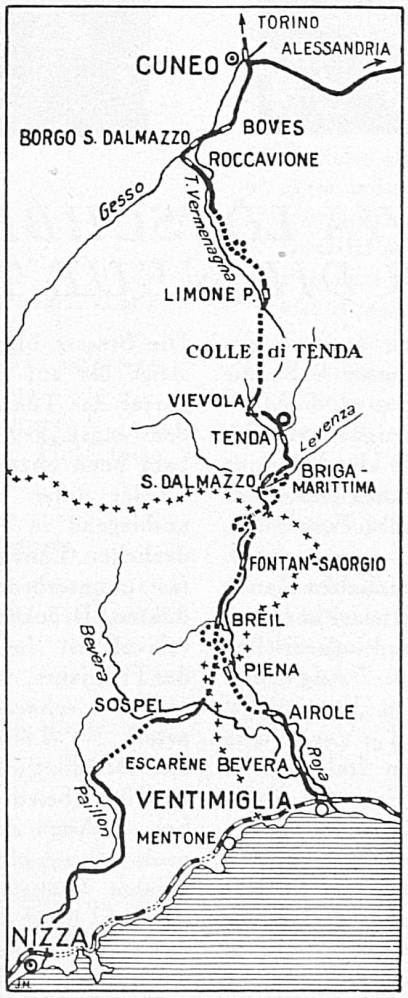
Ähnlich verhält es sich mit den *Fahrzeiten.* Für die obenerwähnten Stationsverbindungen stellen sich im März 1929 die kürzesten Fahrzeiten über die verschiedenen in Betracht kommenden Wege wie folgt:

Basel S B B—Nizza: Via Biel—Genf—Lyon—Marseille = 18½ Stunden, via Mülhausen—Besançon—Lyon—Marseille = 18½ Stunden, via Luzern—Gotthard—Mailand—Genua = 17¾ Stunden, via Bern—Lötschberg—Simplon—Arona—Borgomanero—Turin—Tenda = 15½ Stunden.

Lausanne—S. Remo: Via Lyon—Marseille = 18½ Stunden, via Simplon—Mailand—Genua = 14¼ Stunden, via Simplon—Arona—Borgomanero—Turin—Tenda = 13½ Stunden.

Die obstehenden Distanz- und Fahrzeitvergleichungen zeigen, dass durch die Eröffnung der Tendabahn die Stellung der Schweiz als Transitland für den Verkehr mit der französischen Riviera beträchtlich gewonnen hat. Von besonderer Bedeutung ist, dass nunmehr die Fahrt Basel—Nizza, via Lötschberg—Simplon—Tenda, als *reine Tagesfahrt* ausgeführt werden kann: Basel S B B ab (im Anschluss an die rechts- und linksrheinischen Nachtzüge): 6.35, Nizza an 20.58 (W. E. Z).

Wem es weniger auf die kürzeste Fahrzeit als darauf ankommt, möglichst viel Interessantes und landschaftlich Hervorragendes zu sehen, der wird jedoch der *Rundfahrt* Basel—*Lötschberg*—Simplon—Tenda—Nizza—Genua—Mailand—*Gotthard*—Basel den Vorzug vor der Hin- und Rückfahrt über die neue Route geben. Lassen wir einige der prächtigsten Landschaftsbilder dieser einzigartigen Rundfahrt an unserm Auge vorüberziehen: Zunächst die Einfahrt in die Bundesstadt Bern mit dem Blick auf Altstadt und Münster, die gewaltigen Brückenbauten und den Alpenkranz im Hintergrund; zwischen Thun und Spiez grüsst über den blauen Thunersee hinüber das weltbekannte Dreigestirn Jungfrau, Mönch und Eiger; kühn am hohen Felsenhang sich hinziehend bietet die Lötschbergbahn wundervolle Ausblicke auf das Hochgebirge und das Walliser Längstal mit seinen eigenartigen Landschaftsbildern; auf den Simplontunnel, den längsten Tunnel der Erde, folgen der Abstieg durch das wilde Tal der Diveria in die sonnigen Gefilde Italiens und dann die Fahrt längs dem blauen Lago Maggiore mit Ausblicken auf die berühmten Borromäischen Inseln. Selbst die Fahrt durch die oberitalienische Ebene von Arona bis Cuneo ist keineswegs monoton; bei hellem Wetter geniesst der Reisende eine prächtige Rundsicht auf die Südseite der schneebedeckten Walliser Alpen. Wem die Zeit es gestattet, der unterbreche die Reise in Turin und fahre mit Tram und Drahtseilbahn nach der Superga (Grabstätte der italienischen Königsfamilie), wo bei hellem Wetter eine mehr als die Hälfte des Horizontes umfassende Alpenrundsicht das Auge entzückt. Von Turin hinweg ziehen im Westen die Cottischen Alpen mit der stolzen Pyramide des Monte Viso die Blicke auf sich. Die Fahrt von Cuneo bis Nizza auf der bereits beschriebenen Tendabahn bringt einen abermaligen Wechsel der Szenerie, sie zeigt die Alpenkette unter den Vegetationsverhältnissen eines südlichen Klimas. Die *Rückreise* beginnt mit der für den Nordländer besonders anziehenden Fahrt von Nizza nach Genua längs der Mittelmeerküste (Côte d'Azur und Riviera di Ponente) mit wundervoller subtropischer Vegetation. Die Sehenswürdigkeiten von Genua und Mailand bilden seit langem eine Hauptattraktion für die Italienfahrer. In landschaftlicher Beziehung stellt die Gotthardbahn den Höhepunkt der Rückfahrt dar. Von Chiasso bis Luzern drängt ein Szeneriewechsel den andern, in bunter Mannigfaltigkeit folgen sich Ausblicke auf Seen, südliche Landschaften, Gebirge und Gletscher, und die kunstvolle Anlage der Bahn hat Weltruhm erlangt. — Wohl nirgends sonst auf dem Erdenrund lässt sich eine Rundreise zusammenstellen, die bei verhältnismässig bescheidenem Umfang eine solche Fülle von landschaftlichen Schönheiten und grandiosen Bahnanlagen aufzuweisen vermag, wie die Reise nach der Riviera mit Hinfahrt via Lötschberg—Simplon—Tenda und Rückfahrt via Genua—Mailand—Gotthard.



Cuneo-Breil-Ventimiglia; Breil-Nizza

Gutscheine für Gratisbezug von Bahnbilletten sind sehr originelle, diskrete Geschenke für die Osterfeiertage

Les **Bons** permettant de retirer gratuitement des billets de chemins de fer constituent, pour les vacances de Pâques, des cadeaux très originaux et discrets.

Anerkannt **grosse Sicherheit** bieten die schweiz. Bundesbahnen mit allen Vorteilen des elektrischen Betriebes

Les Chemins de fer fédéraux offrent une **grande sécurité** et tous les avantages de l'exploitation électrique