Zum Simplon-Jahr = Un double jubilé au Simplon = L'anno del Sempione

Autor(en): **Kämpfen, Moritz**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (1956)**

Heft 5

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-779554

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

ZUM SIMPLON-JAHR

Selten kommt es vor, daß Straße und Schiene im gleichen Jahr ein Jubiläum feiern können. Besonders bei einer Alpenstraße und einer Alpenbahn. Denn zeitlich liegen sie meistens nicht nahe beieinander.
Beim Simplon aber trifft dies zu. 1806 wurde vom Oberingenieur Napoleons I. die Simplonstraße – ohne Überheblichkeit eine der schönsten und malerischsten Alpenstraßen der Alten Welt – dem Verkehr übergeben. 1906 fuhr der offizielle Zug zum erstenmal durch den längsten Tunnel der Welt. Zufall oder Berechnung? Mehr: Überlegung. Denn wie der französische Imperator mit einem Blick auf die Karte erkannte, daß der Simplonpaß die kürzeste und niedrigste Verbindung zwischen Paris, dem damaligen Mittelpunkt Europas, und Mailand und der lombardischen Ebene herstellt, mußten sich auch die Eisenbahnstrategen zur Erkenntnis durchringen, eine bessere Lösung lasse sich für die internationale Bahn nicht finden. Mit einem Unterschied allerdings: Auf nur 685 m Meereshöhe durchquert die Simplonlinie in einem 19,803 km langen Tunnel die Walliser Alpen und vermeidet lange, steile Zufahrtsrampen.
So ergänzten sich Straße und Schiene im technischen Fortschritt des vergangenen Jahrhunderts. Sie sind beide Kinder des 19. Säkulums. Sie möchten nicht nur der Bequemlichkeit der Reisenden und besonders der Zeitersparnis dienen, sondern im Rahmen einer abwechslungsreichen Landschaft, die vom ewigen Meer bis zu den ewigen Bergen reicht, die Menschen zur Besinnlichkeit und zu wahrem Menschentum führen.
Nur so vermag ein Jubiläum im Kalender der Zeit seinen tieferen Sinn zu bewahren.

MORITZ KÄMPFEN
Nationalrat
Präsident der Stadtgemeinde Brig

UN DOUBLE JUBILÉ AU SIMPLON

Une rareté que de célébrer dans la même année un double jubilé route-rail, spécialement s'il s'agit d'une voie et d'un chemin de fer alpestres, car d'habitude, les réalisations de ce genre ne vont pas de pair, un laps de temps plus ou moins long les sépare.
Cependant, le fait existe au Simplon.
L'ingénieur en chef de Napoléon Ier ouvrit en 1806 le Simplon à la circulation – sans nous vanter, une des plus belles routes alpestres du Vieux-Monde. En 1906, le train officiel traversait pour la première fois le plus long tunnel du monde. Hasard, calcul? Non, bien mieux: réflexion concrétisée. D'un coup d'œil sur la carte, l'empereur avait reconnu que la liaison la plus rapide entre Paris, centre de l'Europe d'alors, et Milan – la Plaine lombarde, passait par le Simplon. Plus tard, les stratèges ferroviaires s'emparèrent de cette idée, trouvant, en effet, qu'aucune solution ne serait meilleure pour le trafic international – avec cette différence pourtant qu'à l'altitude de 685 m, la ligne du Simplon, franchit les Alpes valaisannes dans un tunnel long de 19,803 km évitant de longues rampes d'amenée.
Ainsi, route et rail, enfants de la technique du XIXe siècle se rejoignent. Souhaitons que l'un et l'autre ne servent pas uniquement à la commodité de voyageurs pressés, mais que, traversant un paysage sans cesse changeant, partant et aboutissant de la mer éternelle, aux montagnes immuables, ou vice versa, ils incitent les humains à la réflexion et à la méditation sur leur destinée. Ainsi, ce double jubilé conservera son sens profond dans le calendrier infini du temps.

M. KÄMPFEN
Conseiller national
Président de la ville de Brigue

L'ANNO DEL SEMPIONE

Raramente accade che la strada e la ferrovia possano celebrare nello stesso anno un giubileo. E ciò specialmente quando si tratta di una strada e di una ferrovia di montagna. Infatti per lo più l'una e l'altra non sono vicine nel tempo. – Eppure ciò è vero per il Sempione. Nel 1806 la strada del Sempione – senza esagerare una delle più belle e pittoresche arterie alpine del vecchio continente – venne aperta al traffico dall'ingegnere in capo di Napoleone I. Nel 1906 il treno ufficiale percorse per la prima volta la galleria più lunga del mondo. Caso fortuito o calcolo? Qualche cosa di più: la riflessione. Infatti, come l'imperatore dei Francesi gettando un'occhiata sulla carta riconobbe che il passo del Sempione costituiva il collegamento più breve e a più bassa quota fra Parigi, allora il centro dell'Europa, e Milano e la pianura lombarda, anche gli strateghi ferroviari dovettero rendersi conto che non era possibile trovare una soluzione migliore per il traffico ferroviario internazionale. C'è peraltro una differenza. La linea del Sempione attraversa le Alpi Vallesane all'altitudine di soli 685 m s.m. con una galleria lunga 19,803 km ed evita lunghe e ripide rampe d'accesso.
In tal modo strada e ferrovia hanno cooperato all'insegna del progresso tecnico del secolo scorso – del quale entrambe sono figlie. Ma esse sono state create non solamente per la comodità dei viaggiatori e per risparmiare tempo, bensì per richiamare gli uomini alla meditazione e a sensi di autentica umanità nella cornice di un paesaggio mutevole che conduce dal mare eterno alle montagne eterne.
Solo così un giubileo segnato nel calendario può conservare il suo significato più profondo.

M. KÄMPFEN
Consigliere nazionale
Sindaco di Briga