

**Zeitschrift:** Le pays du dimanche  
**Herausgeber:** Le pays du dimanche  
**Band:** [8] (1905)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Le tunnel du Simplon  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-255145>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.01.2026

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



Moukden aux Japonais. — Une rue.



Pavillon du Palais impérial.

## Le tunnel du Simplon (Suite)

*Victimes du travail.* Le nombre des victimes de l'entreprise est d'une quarantaine ; ils ont été les victimes des accidents inséparables d'une entreprise de ce genre ; éboulements, chutes de wagonnets, etc. Grâce aux mesures d'hygiène prises, les mineurs n'ont pas souffert du ver intestinal qui fit tant de ravages lors du percement du Gothard. Les petits accidents se sont chiffrés par millier. Un regrettable accident a jeté un voile de tristesse sur cette belle œuvre.

Après le percement du tunnel, les ingénieurs de l'entreprise, de la compagnie Jura-Simplon et de la compagnie de la Méditerranée, avec plusieurs invités, sont entrés dans le tunnel par un train spécial, mais ils ont dû rebrousser chemin, car ils se sont sentis pris d'un malaise subit. Les ingénieurs Grassi et Bianco perdirent connaissance ; ils furent immédiatement transportés hors du tunnel.

Grassi mourut pendant son transport à l'hôpital ; Bianco ne put être sauvé et mourut quelques jours après. On a l'intention d'élever à Brigue un monument en mémoire des victimes de l'entreprise.

*Le Simplon, le plus grand tunnel du monde.* Les longueurs comparées des principaux tunnels d'Europe sont :

Simplon . . . . .	19,803 mètres
Gothard . . . . .	14,984 »
Cenis . . . . .	12,849 »
Arlberg . . . . .	10,249 »

Le tunnel du Simplon est donc le plus grand du monde. Il aura, une fois achevé, une largeur de 5 m. et une hauteur de 6 m. La galerie d'avancement, aussi appelée galerie de direction, avait d'abord une hauteur de 2 m. et une largeur de 2 1/2 m. à 4 mètres, puis elle était élargie

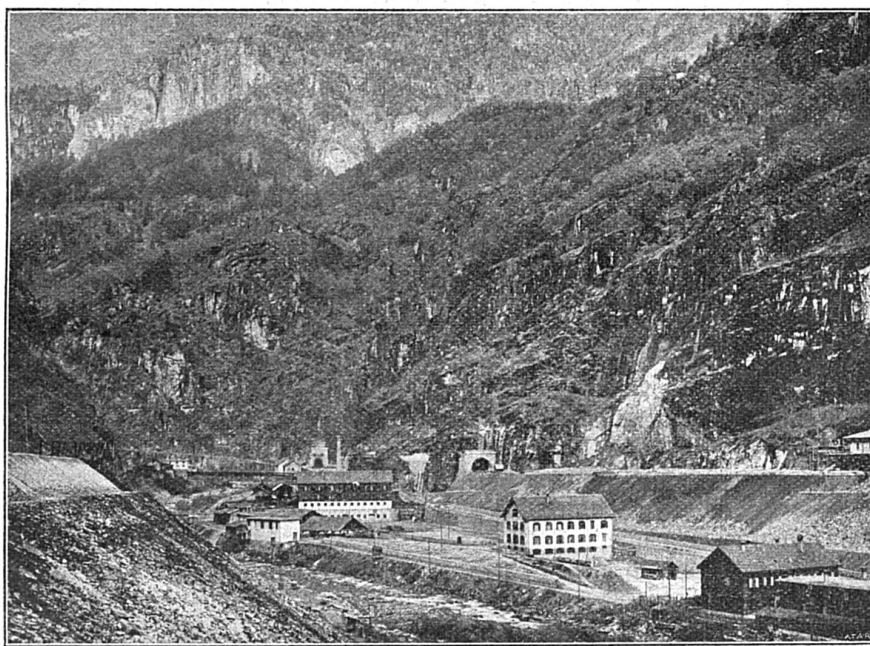
jusqu'à 5 m. et élevée jusqu'à 6 m. L'intérieur était soigneusement muré. Les ouvriers qui exécutaient ce travail étaient à un kilomètre de distance de la perforatrice.

L'altitude du tunnel est de 687 mètres au point culminant et 634 mètres à la sortie sur le versant italien. Ce sont ces basses cotes qui constituent la supériorité du passage du Simplon sur le Gothard qui est à 1145 m. et sur le Cenis à 1269 mètres.

Le Simplon est un tunnel de base.

Il a l'avantage d'éliminer les ram-

pes d'accès, mais en revanche le désavantage d'en rendre l'exécution plus difficile. La différence de niveau entre l'entrée et la sortie du tunnel est de 51 mètres. Du milieu du tunnel jusqu'à Brigue il y a une pente de 2 ‰ ; la



La ligne d'accès sud du Simplon.

Dans les environs de Varzo. A cet endroit la vallée de la Diveria s'élargit et offre un superbe paysage. C'est là que le voyageur venant du nord trouve pour la première fois les châtaigniers, les mûriers et la vigne. La vallée est très peuplée. Varzo en est la localité principale. A droite, se trouve Cattagna, puis plus haut Livrogna, Coggia, etc. L'horizon est terminé par le Monte Cistella et le Pizzo de Dizi.

Phot. A. Krenn, à Zurich.

voie d'accès à Brigue monte de 10 ‰ et à Iselle de 25 ‰.

Le tunnel du Simplon part de Brigue, à 7 mètres au-dessous de la route de la vallée du Rhône. Brigue est situé sur la rive gauche du Rhône et à l'embouchure de la Saltine, à 47 km. de Sion et à la jonction des routes de la Fourka et du Simplon. Le mouvement des étrangers se rendant de Brigue à la Fourka, au Grimsel ou au Simplon est très grand en été.

Le tunnel débute ensuite par une courbe de 140 m., à laquelle succède un alignement droit de 19321 mètres ; il passe à peu près sous Bérissal et, à son point culminant, un peu après la frontière italienne, il a 2100 mètres de rocs et de glaciers superposés à sa voûte. Plus loin il traverse les contre-forts du Monte-Leone, puis passe sous le lac d'Avino. Cette grande ligne droite se relie par une courbe de 184 mètres de longueur à un nouvel alignement droit de 136 mètres, aboutissant à la tête italienne du tunnel.

Du côté italien, sur lequel nos clichés offrent des aperçus intéressants, on est prêt ; la ligne Iselle-Domo d'Ossola est terminée. Cette ligne sera un petit Gothard pour l'intérêt. Au sortir du grand tunnel se trouve un premier petit tunnel de 150 mètres, puis vient la petite gare d'Iselle, sise à environ quinze minutes en contrebas du village.

Puis vient un second tunnel de trois kilomètres et, enfin, un troisième tunnel hélicoïdal de six kilomètres. En cours de route les paysages riants et méridionaux, comme celui de la vallée de Varzo, dont nous donnons des photographies, succèdent aux passages sauvages et donnent à cette ligne un intérêt pittoresque à côté de son immense importance économique.

*Fortifications du Simplon.* Tout étrange que la chose paraisse, on a pensé à la destruction du tunnel en le construisant. En temps de guerre, le tunnel serait une route militaire toute trouvée pour amener une armée en pays ennemi. La Suisse a fait construire de puissantes chambres de mines, dans le tunnel, sur territoire suisse, chambres que l'on ferait sauter à la dynamite. L'Italie s'est réservé le droit d'élever des fortifications sur son territoire. Les plans ont été faits par les officiers du génie. Ce sont trois fortins casematés, avec batteries recouvertes, l'un à l'entrée du tunnel, le second à l'embouchure de la vallée de Diveria et le troisième entre Iselle et Domo-d'Ossola, sans parler des chambres de mines dans le tunnel à Iselle et à Varzo.

*Communications du Simplon.* Le Simplon est relié à Lausanne par la ligne Vevey-Montreux Sion Brigue et à l'Italie par la ligne Iselle-Domo-d'Ossola. Le percement du Simplon fait naître les comparaisons suivantes :

Calais-Gothard-Milan . . . . .	1147 kilomètres.
Calais-Simplon-Milan . . . . .	1131 »
Paris-Gothard-Milan . . . . .	893 »
Paris-Mont-d'Or-Simplon-Milan . . . . .	833 »

Les grands directs iront de Paris à Milan en 14 1/2 h. ou 15 heures et en 13 1/2 h. ou 14 heures quand le Mont-d'Or sera percé.

L'Italie a déjà construit pour 60 millions de voies d'accès pour relier le Simplon à Milan, Turin et Gènes.

On espère pouvoir ouvrir le Simplon à la circulation dans six mois et il est fort probable que les fêtes d'inauguration seront honorées de la présence de M. Loubet,

Président de la République française, du roi d'Italie et du président de la Confédération suisse, M. Marc Ruchet.

A propos des intéressants travaux du Simplon, nous donnerons dans un prochain numéro les portraits des principaux ingénieurs qui ont exécuté la gigantesque entreprise du tunnel du Simplon.

W.



Ligne d'accès sud du Simplon entre Varzo et Domo d'Ossola.



## MENUS PROPOS



Quels sont, dans le monde, les plus grands **buveurs de café** ?

Une statistique récente apprend que ce sont les Américains. Les Etats-Unis consommeraient la moitié du café produit sur toute la surface du globe.

Un Yankee absorbe, en moyenne, en effet, pour près de 5 kilos de café par an, alors que l'Allemand n'en absorbe que pour 3 kilos, et le Français pour 2 kilos seulement. Quant à l'Anglais, il ne boit guère plus d'une demi-livre de café, qu'il remplace par le thé, sa boisson favorite.

Le prix d'achat du café nécessaire à la consommation hebdomadaire des Etats-Unis dépasse un million de dollars.

C'est l'Amérique du Sud qui récolte le café ; c'est l'Amérique du Nord qui le déguste. Ainsi s'applique, une fois de plus, le principe de la division du travail.

