

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 54 (1981)

Heft: 10: Le tunnel du Simplon a 75 ans = I 75 anni della galleria del Sempione = 75 Jahre Simplontunnel = 75th anniversary of the Simplon Tunnel

Artikel: Paris-Simplon-Milano : Bilderbuch einer Bahnreise = album d'un voyage en chemin de fer = immagini di un viaggio in treno = a railway journey in pictures

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774500>

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](#)

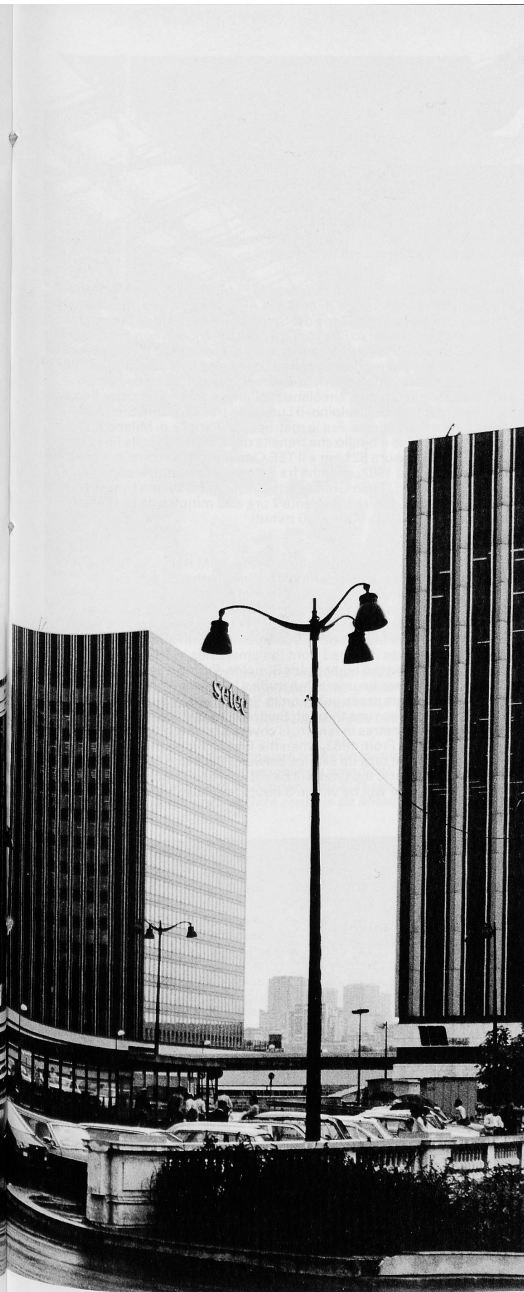
Download PDF: 15.03.2026

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



Die Gare de Lyon, einer der sechs grossen Kopfbahnhöfe von Paris, stammt aus der Zeit der Jahrhundertwende. Der für die Bahnhofsarchitektur des 19. Jahrhunderts charakteristische Uhrenturm, der sowohl funktionelle wie symbolische Bedeutung hatte und mit den alten städtischen Wahrzeichen, Kirchturm und Stadttor, wetteiferte, spiegelt sich heute in den Glasfassaden der Hochhäuser, die ringsum emporstreben

La Gare de Lyon, une des six grandes gares terminus de Paris, date de la fin du siècle dernier. La tour avec horloge, caractéristique de la construction de gare au XIX^e siècle, à la fois fonctionnelle et symbolique et qui rivalisait avec les clochers et les beffrois de jadis, se reflète aujourd'hui dans les façades de verre des hauts buildings qui se dressent alentour



La Gare de Lyon, una delle sei grandi stazioni di testa di Parigi, risale all'inizio del secolo. La torre con l'orologio, tipica dell'architettura ferroviaria del XIX secolo, aveva un valore sia funzionale che simbolico e rivalleggiava con i campanili e le torri, vecchi simboli dell'urbe. Oggigiorno, essa si specchia nelle facciate di vetro degli alti edifici che la circondano



The Gare de Lyon, one of the six great railway terminals in Paris, was built around 1900. The clock-tower, characteristic of the railway architecture of the 19th century, had a symbolic meaning in addition to its practical function and competed with the old city landmarks, such as church steeples and town gates. Today it is reflected in the glass fronts of high-rise buildings that hem it in



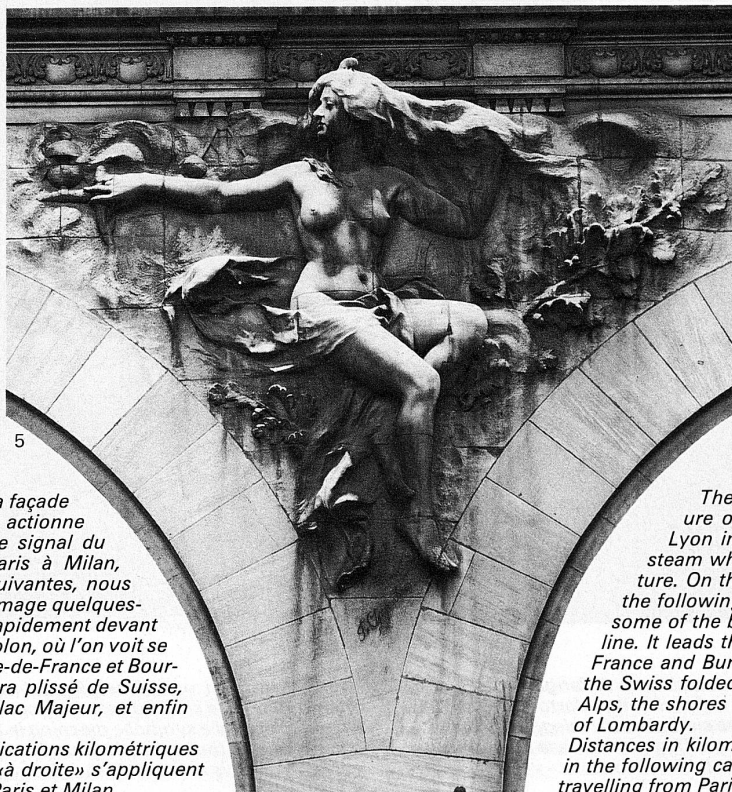
Die Gare de Lyon der ehemaligen Bahngesellschaft PLM, Paris–Lyon–Méditerranée, die die Linien Richtung Côte d'Azur und Alpen betrieb, war seit 1906, dem Jahr der Eröffnung des Simplontunnels, auch Abgangsbahnhof der berühmten Luxuszüge nach dem Balkan: nach Konstantinopel mit Anschluss nach Bagdad, Damaskus, Kairo... Die grossen Bahn-Fernverbindungen sind unter der Konkurrenz des Flugzeugs auf bescheidenere Masse geschrumpft: Der Simplon-Orient-Express wurde 1961 aufgehoben, doch nun verkehren, vielleicht etwas weniger luxuriös, aber dafür schneller, zwischen Paris und Milano (zum Teil mit Fortsetzung bis Venedig und Belgrad) der TEE Cisalpin, der Lutetia und die Nachtzüge Simplon-Express und Lombardie-Express. Zwischen den Grossstädten Paris und Milano ist die kürzeste Verbindung diejenige durch die Schweiz, die Simplonlinie, die 821 km misst und vom TEE Cisalpin in 8 Std. 20 Min. zurückgelegt wird. Wenn ab 1983 die französischen TGV (Train Grande Vitesse), zum Teil auf neugebauter Strecke, zwischen Paris und Lausanne verkehren, wird die Fahrzeit noch 7 Std. 30 Min. betragen, und von Lausanne wird man Paris in 3 Std. 40 Min. erreichen

La Gare de Lyon, dell'ex compagnia francese PLM, Paris–Lyon–Méditerranée, che gestiva le linee verso la Riviera e le Alpi, divenne a partire dal 1906 – anno d'inaugurazione della galleria del Sempione – la stazione di partenza dei celebri treni di lusso verso i Balcani: per Costantinopoli con coincidenze per Bagdad, Damasco, Cairo... La concorrenza esercitata dal traffico aereo ha ridotto a proporzioni più modeste i grandi collegamenti ferroviari. Nel 1961 fu messo fuori servizio il Simplon-Orient-Express; ora, anche se con un po' meno di lusso ma più rapidità, circolano fra Parigi e Milano (in parte fino a Venezia e Belgrado) il TEE Cisalpin, il Lutetia e i treni notturni Simplon-Express e Lombardia-Express. Fra le metropoli di Parigi e di Milano il collegamento più breve è quello che transita dalla Svizzera, sulla linea del Sempione; la tratta misura 821 km e il TEE Cisalpin la percorre in 8 ore e 20 minuti. A decorrere dal 1983, allorché fra Parigi e Milano entreranno in funzione i TGV francesi (Train Grande Vitesse), in parte su una tratta di nuova costruzione, il viaggio durerà solamente 7 ore e 30 minuti e da Losanna si potrà raggiungere Parigi in 3 ore e 40 minuti

La Gare de Lyon, construite par l'ancienne Compagnie de chemins de fer PLM (Paris–Lyon–Méditerranée) qui exploitait les lignes vers la Côte d'Azur et les Alpes, était aussi depuis 1906 – année de l'inauguration du tunnel du Simplon – la gare de départ des trains de luxe vers les Balkans et vers Constantinople, avec correspondance pour Bagdad, Damas, Le Caire... Les grandes liaisons ferroviaires ont été ramenées à des dimensions plus modestes par la concurrence des transports aériens. Le Simplon-Orient-Express a été supprimé en 1961, mais il est remplacé par des trains sans doute moins luxueux mais en revanche plus rapides entre Paris et Milan (certains avec prolongement jusqu'à Venise et Belgrade): le TEE Cisalpin, le Lutetia et les trains de nuit «Simplon-Express» et «Lombardie-Express». Entre les deux métropoles, la liaison par la Suisse est la plus courte: elle mesure 821 km, que le TEE Cisalpin parcourt en 8 heures 20 minutes. A partir de 1983, quand circuleront entre Paris et Lausanne, sur un parcours en partie spécialement aménagé, les nouveaux TGV français (Train Grande Vitesse), le trajet ne durera plus que 7 heures 30 minutes, et l'on pourra se rendre de Lausanne à Paris en 3 heures et 40 minutes

The Gare de Lyon, terminal station of the former PLM Railway (Paris–Lyon–Méditerranée), was the starting-point of the lines to the Riviera and the Alps. From 1906 onwards, when the Simplon Tunnel was opened, it also saw the departure of the famous luxury trains to the Balkans: to Constantinople, with connections to Baghdad, Damascus, Cairo... The big railway routes have today lost much of their importance in competition with airlines. The Simplon-Orient-Express was dropped from the timetables in 1961, but the TEE Cisalpin, the Lutetia and the night trains Simplon-Express and Lombardie-Express – somewhat less luxurious but quite a bit faster – now run between Paris and Milan, in some cases going on to Venice and Belgrade. The shortest route from Paris to Milan runs through Switzerland and the Simplon. The Simplon line, 821 kilometres in length, is covered by the TEE Cisalpin in 8 hours and 20 minutes. From 1983, when the French high-speed TGV trains (Trains Grande Vitesse) take up service between Paris and Lyons, running in part on a newly laid track, the time will be cut down to 7 hours and 30 minutes, and Lausanne will be within 3 hours and 40 minutes of Paris

Die üppige steinerne Dame an der Hauptfassade von Paris Gare de Lyon manipuliert eine Lokomotiv-Dampfpfeife und mahnt zur Abfahrt. Auf der Reise von Paris nach Milano, die wir auf den folgenden Seiten unternehmen, versuchen wir, einige der rasch vorüberziehenden Reize der Simplonstrecke im Bild festzuhalten. Sie führt durch ganz verschiedenartige Landschaften: Ile-de-France und Burgund, französischer Tafel- und schweizerischer Kettenjura, das Genferseegebiet, die Alpen, die Ufer des Lago Maggiore und schliesslich die Lombardische Tiefebene. In den folgenden Legenden sind Kilometerangaben und die Bezeichnungen «links» und «rechts» in der Fahrtrichtung von Paris nach Milano zu verstehen



La rigogliosa figura femminile scolpita nella pietra sulla facciata principale della Gare de Lyon aziona il fischio a vapore della locomotiva, rammentando l'ora della partenza. Nelle pagine successive intraprendiamo un viaggio da Parigi a Milano, cercando di illustrare le più belle vedute che si scoprono lungo la linea del Sempione. Il viaggio si snoda attraverso paesaggi diversi: Ile-de-France e Borgogna, Giura tabulare francese e Giura a piega svizzera, la regione del Lago Lemano, le Alpi, le rive del Lago Maggiore e, infine, la pianura lombarda. Nelle successive didascalie, il chilometraggio e le indicazioni «a sinistra» e «a destra» si riferiscono alla direzione di marcia da Parigi a Milano

La florissante «dame de pierre» sur la façade principale de la Gare de Lyon à Paris actionne un sifflet de locomotive et donne le signal du départ. Au cours du voyage de Paris à Milan, auquel sont consacrées les pages suivantes, nous sommes efforcés de fixer par l'image quelques-uns des sites attrayants qui défilent rapidement devant les yeux pendant le trajet vers le Simplon, où l'on voit se succéder des paysages très divers: Ile-de-France et Bourgogne, Jura tabulaire français et Jura plissé de Suisse, région du Léman, Alpes, rives du lac Majeur, et enfin plaine lombarde. Dans les légendes qui suivent, les indications kilométriques ainsi que les termes «à gauche» ou «à droite» s'appliquent au sens de la marche du train entre Paris et Milan

The generously proportioned female figure on the principal façade of the Gare de Lyon in Paris is manipulating a locomotive's steam whistle as a warning of imminent departure. On the trip from Paris to Milan depicted on the following pages we have attempted to capture some of the briefly glimpsed scenes of the Simplon line. It leads through a variety of landscapes: Ile-de-France and Burgundy, the French tableland Jura and the Swiss folded Jura, the Lake of Geneva region, the Alps, the shores of Lago Maggiore and finally the plain of Lombardy. Distances in kilometres and the terms "right" and "left" in the following captions are to be understood for a train travelling from Paris to Milan



6

Die pompöse Fassadengestaltung mit historisierenden Motiven kontrastiert mit der sachlichen Eisen-Glas-Konstruktion der grossen Perronhallen. Der Gegensatz ist bezeichnend für die Bahnhofarchitektur des 19. und des beginnenden 20. Jahrhunderts. Er ist noch ausgeprägter beim Bahnhof Milano Centrale (Abb. 58–60)

Le contraste entre la façade pompeuse ornée de motifs historiques et la structure fonctionnelle en fer et en verre du grand hall des quais, est caractéristique de l'architecture des gares du XIX^e siècle et du début du XX^e. Il est plus frappant encore à la Gare centrale de Milan (ill. 58–60)

L'aspetto pomposo della facciata, con i motivi ispirati allo storicismo, contrasta con la sobria costruzione in ferro e vetro delle grandi tettoie dei marciapiedi. Il contrasto è una caratteristica dell'architettura delle stazioni costruite nel XIX secolo e all'inizio del XX. Esso è ancora più accentuato nell'architettura della stazione Centrale di Milano (foto 58–60)

The pompous façade with motifs drawn from period styles contrasts with the factual iron-and-glass construction of the big platform bays. It is a contrast that is characteristic of railway-station architecture of the 19th and early 20th centuries and is still more pronounced in Milan Central Station (Figs. 58–60)

7





8

8 Hausboote und Frachtkähne auf der Seine bei Melun, 45 km südöstlich von Paris.

9 Auf dem Viadukt von St-Mammès, kurz nach Fontainebleau, überquert der Zug den Loing, einen Nebenfluss der Seine und den Loing-Kanal, der die Seine mit der Loire verbindet

8 Péniches et chalands sur la Seine près de Melun, à 45 km au sud-est de Paris.

9 Le train passe, peu après Fontainebleau, sur le viaduc de St-Mammès qui traverse le Loing – un affluent de la Seine – et le canal du Loing qui relie la Seine à la Loire



9

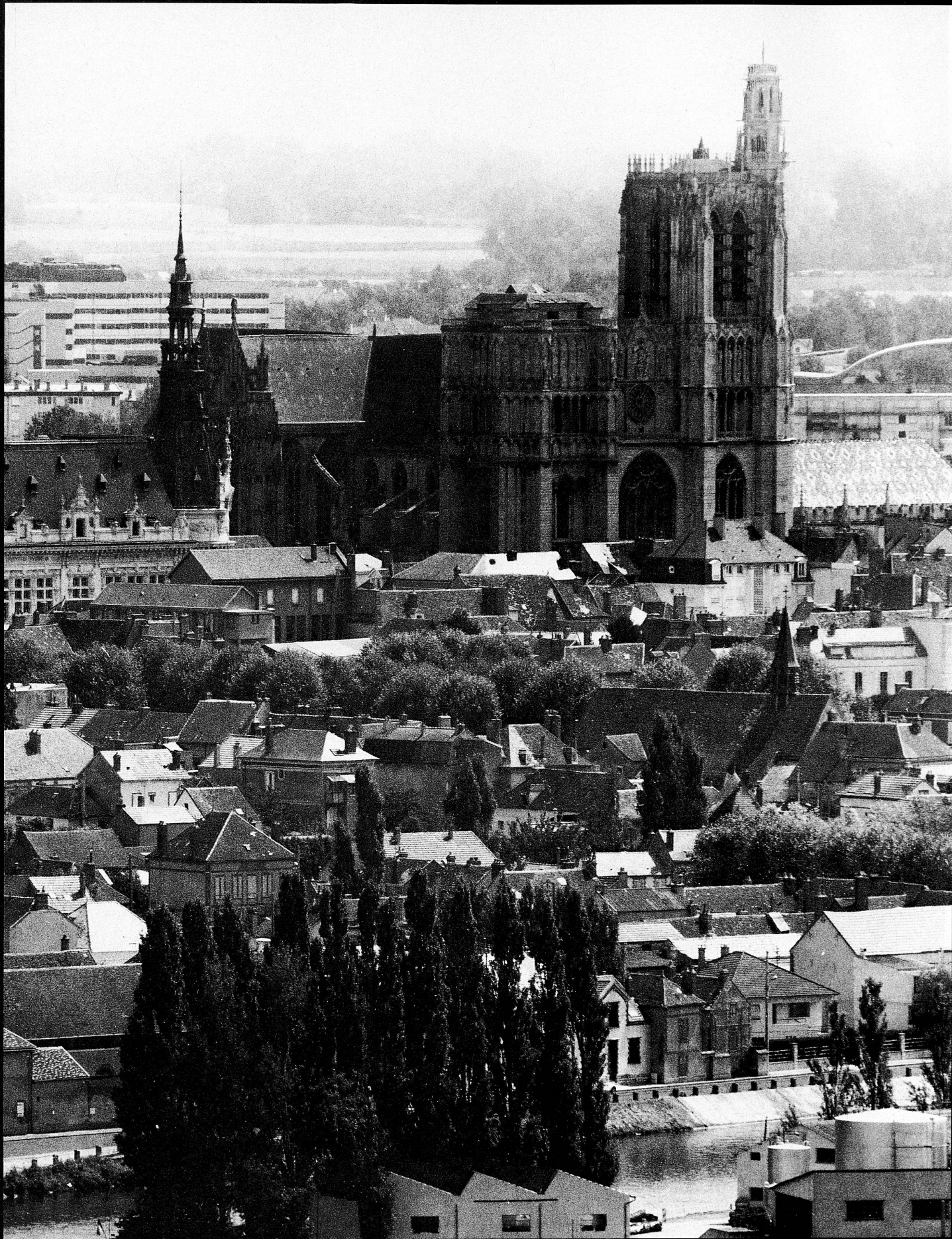
8 Barconi abitati e chiatte fluviali sulla Senna, presso Melun, 45 km a sud-est di Parigi.

9 Sul viadotto di St-Mammès, poco dopo Fontainebleau, il treno scavalca il Loing, un affluente della Senna, e il canale omonimo che collega la Senna alla Loira

8 Houseboats and barges on the Seine near Melun, 45 kilometres southeast of Paris.

9 Shortly after Fontainebleau the train crosses the viaduct of St. Mammès over the River Loing, a tributary of the Seine, and the Loing Canal, which connects Seine and Loire

7



Nach 110 km Fahrt erspäht der Bahnreisende in der Ferne zur Linken den 78 m hohen Südturm der Kathedrale von Sens, die eine Reiseunterbrechung wert wäre. St. Etienne wurde um 1140 begonnen und ist die erste der grossen gotischen Kathedralen in Frankreich. Sie überrascht im Innern durch ihre Weite und besitzt als besondere Kostbarkeit Glasfenster aus dem 13. bis 16. Jahrhundert.

Die Stadt Sens mit 28 000 Einwohnern, Zentrum des landwirtschaftlichen Gebiets Senonais, beherbergt zwar nur eine Sous-Préfecture (Hauptort des Département Yonne: Auxerre), ist jedoch Sitz eines Erzbischofs, was die einstige überregionale Bedeutung verrät.

Im Vordergrund des Bildes die schiffbare Yonne

Après 110 kilomètres, le voyageur aperçoit, au loin sur la gauche, la tour sud de la cathédrale St-Etienne de Sens, qui est haute de 78 mètres et mériterait que l'on s'y arrête. Commencée vers 1140, elle est la plus ancienne des grandes cathédrales gothiques de France. L'intérieur, orné de vitraux particulièrement précieux du XIII^e au XVI^e siècle, surprend par ses vastes dimensions.

La ville de Sens, qui compte 28 000 habitants, est le centre de la région agricole du Senonais. Bien que simple sous-préfecture – le chef-lieu du département de l'Yonne est Auxerre – Sens est néanmoins le siège d'un archevêché, ce qui révèle que la ville était autrefois très importante. Au premier plan l'Yonne, rivière navigable

Dopo 110 km, il viaggiatore scorge in lontananza, a sinistra, la torre sud alta 78 m della cattedrale di Sens che varrebbe la pena di visitare, interrompendo il viaggio. La costruzione della cattedrale di St. Etienne iniziò nel 1140 ed è la prima delle grandi cattedrali gotiche della Francia. L'ampio spazio interno sorprende il visitatore; di particolare valore sono le vetrate che risalgono al periodo fra il XIII e il XVI secolo.

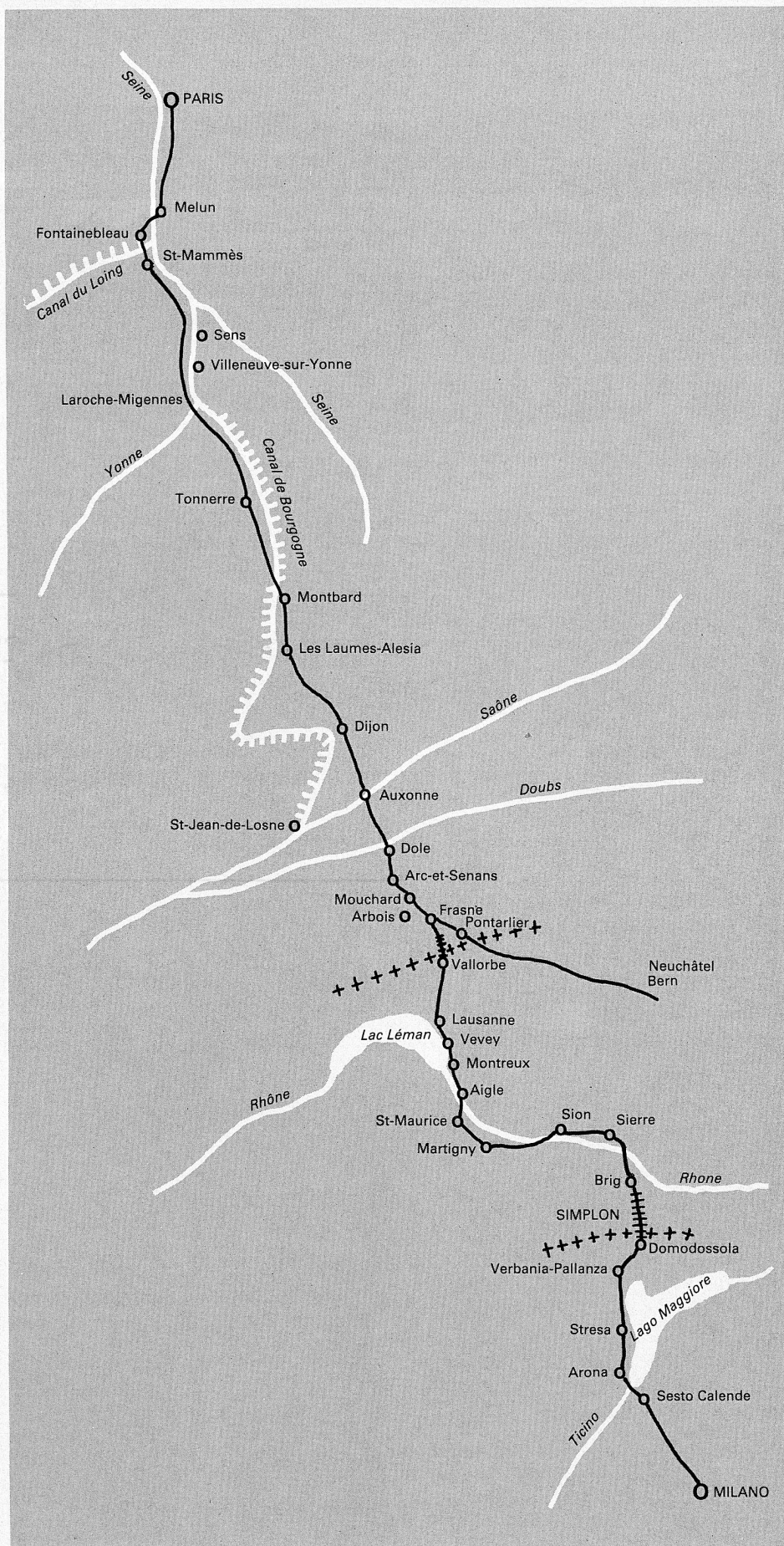
La città di Sens, con i suoi 28 000 abitanti, è il centro della regione agricola del Senonais; anche se si tratta solo di una sottoprefettura (capoluogo del Département Yonne è Auxerre), essa ospita una sede arcivescovile a testimonianza dell'importanza di un tempo.

In primo piano nella foto si scorge il fiume Yonne che è navigabile

After covering 110 kilometres the traveller espies in the distance to his left the south tower of the cathedral of Sens, 78 metres high, which would make a break in his journey worthwhile.

St. Etienne was begun in 1140 and was the first of France's great Gothic cathedrals. The interior is of surprising spaciousness, and the stained glass from the 13th to 16th centuries is a rare and precious possession.

The town of Sens, with a population of 28 000, is the centre of the agrarian region known as the Senonais. It has a sous-préfecture only, the principal town of the Département of Yonne being Auxerre, but it is still the seat of an archbishop, a reminder of its former importance. In the foreground the navigable River Yonne





11

11 Weite Getreidefelder überziehen die Yonne-Ebene bei Sens. Im Hintergrund steigen die waldreichen Höhen des Pays d'Othe an, das zusammen mit dem Senonais den Übergang von der Ile-de-France und der Champagne zu Burgund bildet.

12 Villeneuve-sur-Yonne, 128 km, war im Mittelalter Königsresidenz und besitzt noch zwei Stadttore. Der gotische Turm seiner Kirche Notre-Dame erscheint für einen Augenblick links, wenn der Zug der Yonne entlangfährt.

11 De vastes champs de céréales couvrent la plaine de l'Yonne près de Sens. A l'arrière-plan s'élèvent les hauteurs boisées du pays d'Othe qui, avec le Sénonais, forme la charnière entre l'Ile-de-France et la Champagne au nord et la Bourgogne au sud.

12 Villeneuve-sur-Yonne, au km 128, était au Moyen Age une résidence royale, dont subsistent encore deux portes de ville. Lorsque le train roule le long de l'Yonne, on peut apercevoir un instant le clocher gothique de l'église Notre-Dame.



12

11 Vasti campi di frumento ricoprono la pianura della Yonne presso Sens. Sullo sfondo si stagliano le alture boschive del Pays d'Othe che, assieme al Senonais, costituisce la regione di transito dall'Ile-de-France e dalla Champagne alla Borgogna.

12 Nel medioevo, Villeneuve-sur-Yonne (128 km) era residenza reale e possiede tuttora due porte d'accesso alla città. Quando il treno corre lungo la Yonne, a sinistra si scorge per pochi istanti la torre gotica della sua chiesa di Notre-Dame

11 Wide fields of grain characterize the plain of the Yonne near Sens. In the background rise the wooded uplands of the Pays d'Othe, which with the Senonais region forms a transition between Ile-de-France, Champagne and Burgundy.

12 Villeneuve-sur-Yonne, 128 kilometres, was a royal residence in the Middle Ages and still has two town gates. The Gothic tower of its church of Notre-Dame can be glimpsed on the left as the train runs along the bank of the River Yonne

Laroche-Migennes, 156 km. Hier beginnt der Canal de Bourgogne, dem die Bahnlinie auf weiten Strecken folgen wird. Er wurde 1834 vollendet, ist 242 km lang und verbindet die Yonne mit der Saône, das heisst das zum Atlantik entwässernde Becken der Seine mit dem Saône-Rhônebecken, das sich gegen das Mittelmeer öffnet. Die Wasserscheide liegt auf 378 m; in 189 Schleusen wird die Höhendifferenz überwunden. Auf diesem idyllischen Kanal verkehren nur noch wenige Lastkähne, häufiger sind Vergnügungsfahrten mit Yachten

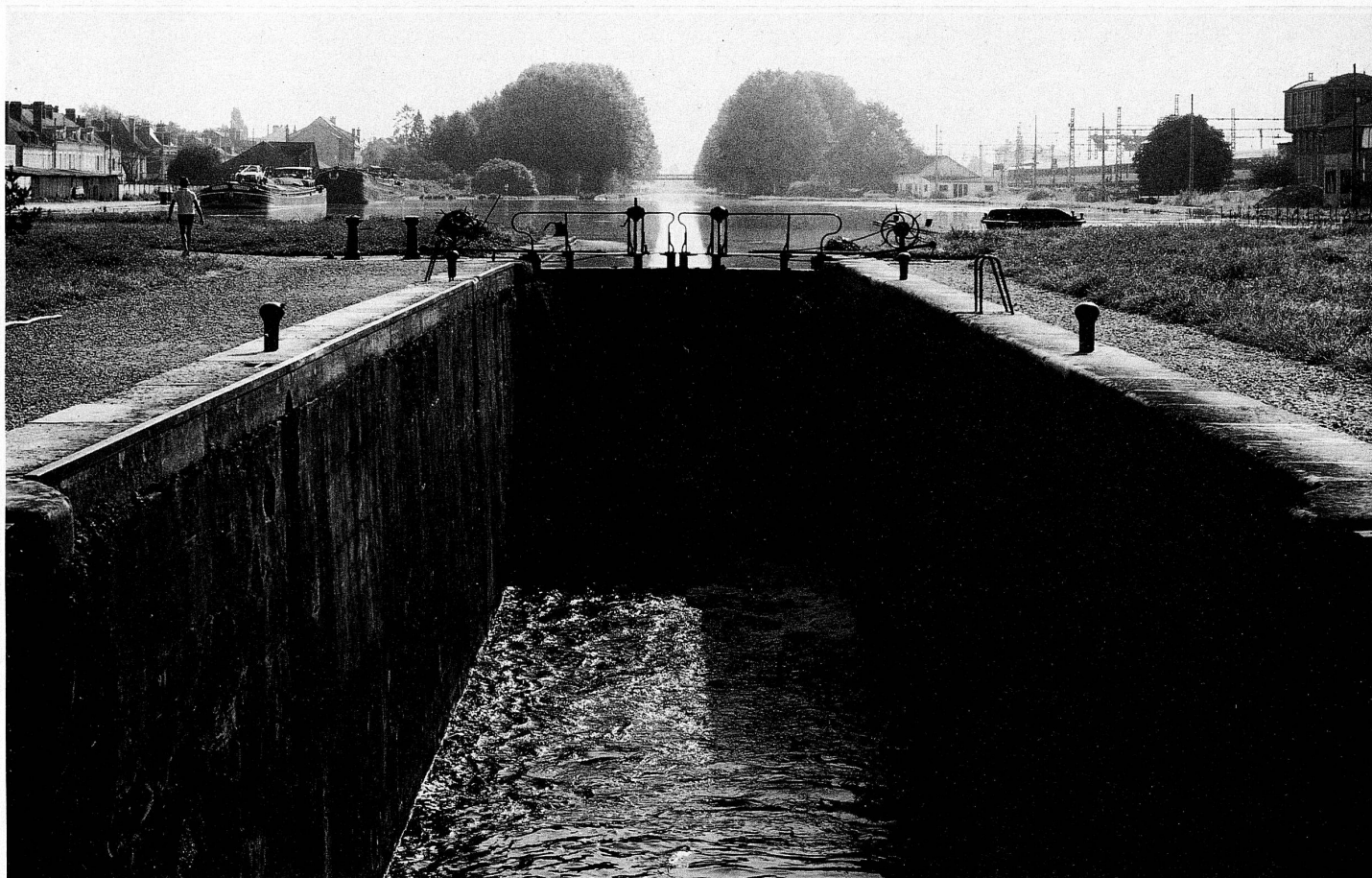
Laroche-Migennes, au km 156. Ici commence le canal de Bourgogne, que la ligne de chemin de fer longe sur de longs parcours. Mesurant 242 km, il fut achevé en 1834; il relie l'Yonne à la Saône, c'est-à-dire le bassin fluvial de la Seine sur le versant atlantique avec celui de la Saône et du Rhône sur le versant méditerranéen. La ligne de partage des eaux est située à 378 mètres d'altitude; la différence de niveau est franchie au moyen de 189 écluses. On ne voit plus guère de chalands sur ce canal idyllique, mais en revanche beaucoup de yachts pour la navigation de plaisance



13

Laroche-Migennes, 156 km. Qui inizia il Canal de Bourgogne, lungo il quale la linea ferroviaria corre parallelamente per alcuni chilometri. Il canale, lungo 242 km, venne portato a termine nel 1834; esso collega la Yonne con la Saône, unendo quindi il bacino della Senna, che defluisce verso l'Atlantico, con il bacino della Saône-Rodano le cui acque si riversano nel Mediterraneo. Lo spartiacque si trova a 378 m; il dislivello viene superato mediante 189 chiuse. Ora su questo idillico canale si vedono circolare solo poche chiatte, mentre sono più numerosi gli yacht

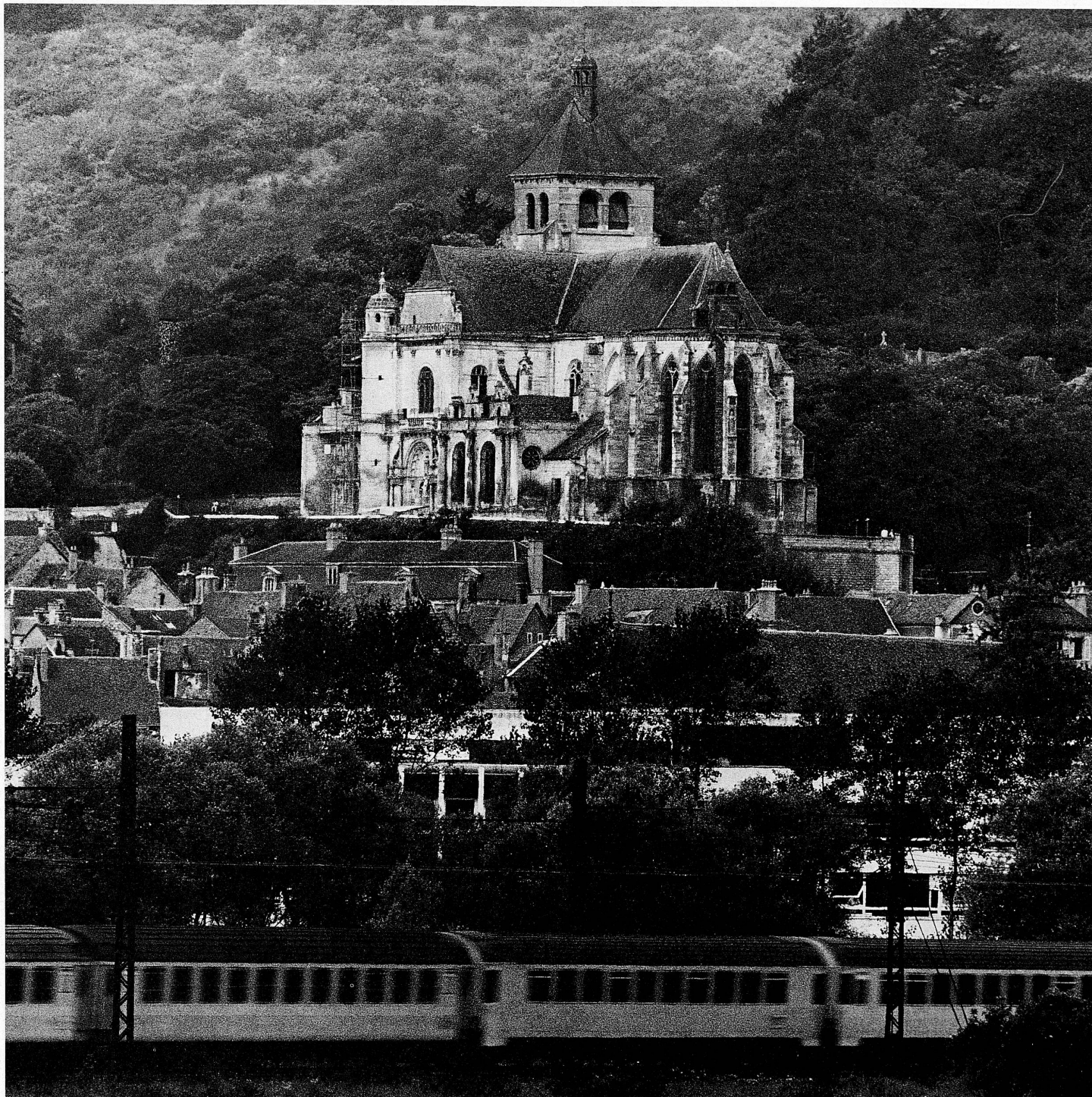
Laroche-Migennes, 156 kilometres. Here the Canal de Bourgogne begins, which is followed by the railway line for a considerable distance. The canal was completed in 1834, is 242 kilometres long and connects the Yonne to the Saône, or in other words the Seine basin, draining to the Atlantic, to the Saône-Rhone basin, draining to the Mediterranean. The watershed lies at 378 metres above sea level, and this altitude difference is overcome in 189 locks. Very few barges are to be seen on this idyllic canal today, where yachts out on pleasure trips predominate



14

15





16

16 Tonnerre, 197 km, an einem Hügel im Tal des Armançon emporgestaffelt, wird überragt von der Kirche St. Pierre.

17 Für einen Blick rechts auf die belebte Hauptgasse und den Turm der Kirche Notre-Dame bleibt gerade eine halbe Sekunde Zeit, wenn der Zug mit 130 km/Std. das Städtchen durchrast

16 Au km 197 Tonnerre, étagée au flanc d'une colline dans la vallée de l'Armançon, est dominée par l'église St-Pierre.

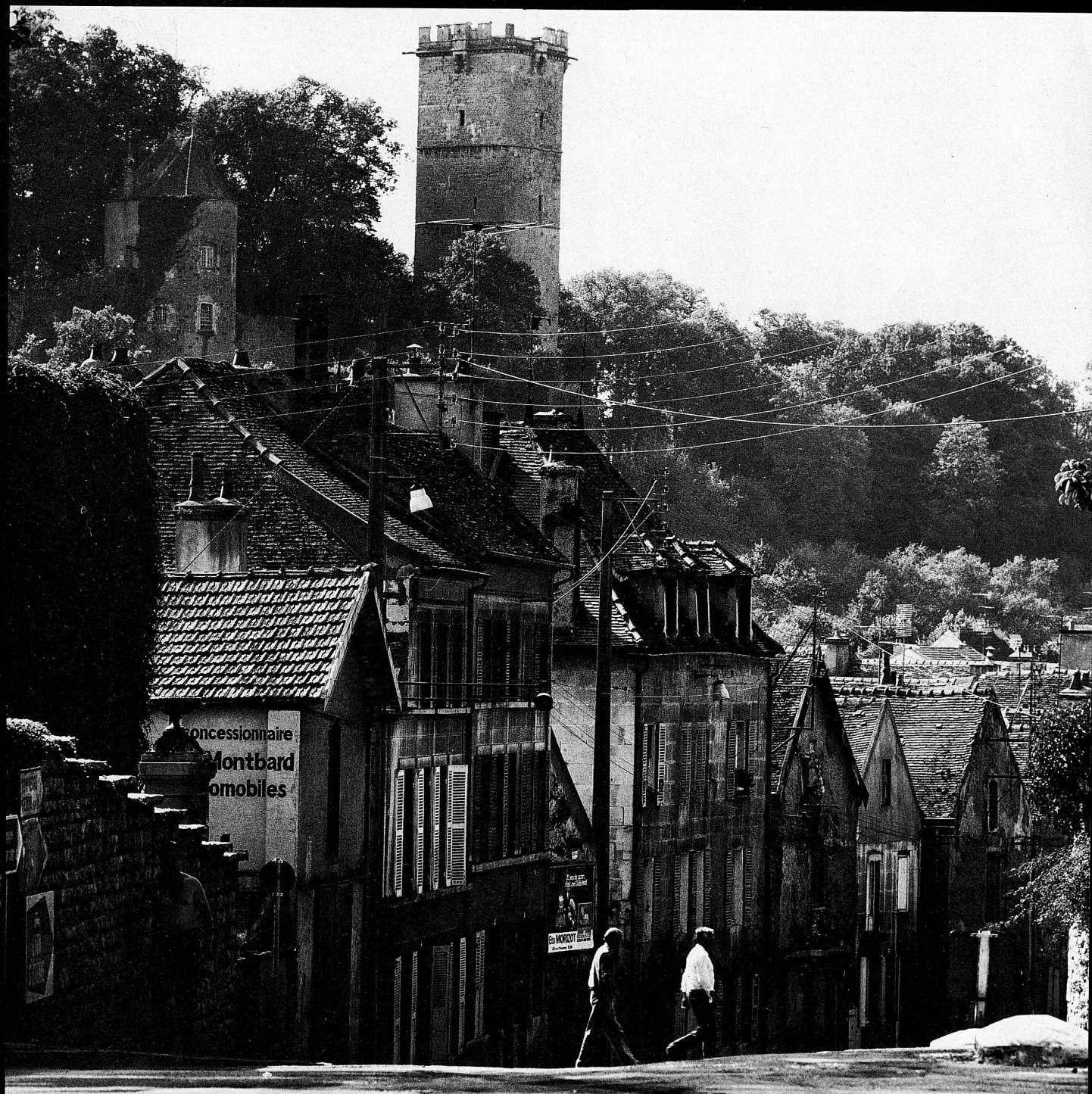
17 Le train, qui déferle à 130 km à l'heure à travers la petite ville, ne laisse au voyageur qu'une demi-seconde pour entrevoir à droite la grand-rue très animée ainsi que le clocher de l'église Notre-Dame



17

16 Tonnerre, 197 km sulle pendici di una collina nella valle dell'Armançon, è dominata dalla chiesa di St. Pierre.
 17 Allorché il treno transita attraverso la cittadina a 130 km orari, il viaggiatore dispone solo di mezzo secondo per gettare uno sguardo, a destra, sulla movimentata strada principale e sulla torre della chiesa di Notre-Dame

16 Tonnerre, 197 kilometres, clings to a hillside in the valley of the Armançon, at the foot of the church of St. Pierre.
 17. There is only half a second for a glance to the right down the busy high street with the tower of the church of Notre-Dame as the train speeds through the town at 130 kilometres per hour



Nach 243 km erscheint links das Städtchen Montbard (8000 Einwohner) um einen Hügel gruppiert, auf dem einst eine vieltürmige Burg stand, die zeitweise den Burgunderherzögen als Residenz diente. Montbards berühmtester Bürger, der 1707 hier geborene Georges-Louis Leclerc de Buffon, Verwalter der königlichen Gärten, Mitglied der Académie française und Verfasser einer 36bändigen Naturgeschichte, liess die Burganlage in einen Park umwandeln, der heute noch gerne besucht wird. Buffon hat auch Studienreisen in die Schweiz unternommen. Montbard ist Sitz einer bedeutenden metallurgischen Industrie

Après le km 243 surgit à gauche la petite ville de Montbard (8000 habitants), serrée autour d'une colline que dominait autrefois un château à quatre tours, qui servait de résidence temporaire aux ducs de Bourgogne. Le citoyen le plus célèbre de Montbard est Georges-Louis Leclerc de Buffon, qui y naquit en 1707. Administrateur des jardins royaux, membre de l'Académie française et auteur d'une Histoire naturelle en 36 volumes, il fit transformer le site du château en un parc, que l'on visite encore de nos jours. Buffon a entrepris aussi des voyages d'étude en Suisse. Montbard est aujourd'hui le siège d'une importante industrie métallurgique

Dopo 243 km appare, a sinistra, la cittadina di Montbard (8000 abitanti) raggruppata attorno ad una collina sulla quale un tempo sorgeva una roccaforte che saltuariamente fu la residenza dei duchi di Borgogna. Il cittadino più famoso di Montbards fu Georges-Louis Leclerc Buffon, natovi nel 1707, il quale divenne amministratore dei giardini reali, membro dell'Académie française e scrisse una storia della natura in 36 volumi; egli fece trasformare la roccaforte in un parco che ancora oggi attira numerosi visitatori. Buffon compì viaggi di studio anche in Svizzera. A Montbard si trova un'importante industria metallurgica

After a journey of 243 kilometres the little town of Montbard (8000 inhabitants) appears on the left, circling a hill on which a many-towered castle once stood, a sometime residence of the Dukes of Burgundy. Montbard's most celebrated citizen, Georges-Louis Leclerc de Buffon, who was born here in 1707, was warden of the royal gardens, a member of the Académie française and author of a natural history in 36 volumes. He had the castle grounds turned into a park that is still much visited today. He also undertook study trips to Switzerland. Montbard is today the location of large metallurgical plants

Nach der Station Les Laumes, 257 km, gilt es, nach rechts aufzupassen. Auf dem Mont Auxois, einem 407 m hohen Hügel mit steil abfallenden Hängen, erkennt man undeutlich eine Statue. Es ist das 14 m hohe Standbild des Vercingetorix, des Anführers der Gallier, das Napoleon III. 1865 errichten liess zum Gedenken an den zähen Widerstand, den diese den römischen Truppen unter Julius Caesar im Jahre 52 v. Chr. geleistet hatten. Vercingetorix hatte sich nach einer Niederlage mit seiner Armee auf den Hügel von Alesia, den heutigen Mont Auxois, zurückgezogen, wurde von Caesar eingeschlossen und musste sich nach vielwöchiger Belagerung ergeben. Spuren der umfangreichen Befestigungsanlagen, die Caesar in seinem Rechenschaftsbericht «De bello gallico» eingehend beschrieben hat, konnten aufgefunden werden. Das alte gallo-römische Oppidum Alesia ist heute als Alise-Ste-Reine ein bekannter Wallfahrtsort

Après Les Laumes, station située au km 257, il est recommandé de regarder à droite. Sur le mont Auxois, colline abrupte de 407 mètres, on aperçoit une statue. Haute de 14 mètres et représentant le chef gaulois Vercingétorix, elle fut érigée en 1865 sur l'ordre de Napoléon III pour commémorer l'héroïque résistance que les Gaulois opposèrent en l'an 52 av. J.-C. aux troupes romaines sous les ordres de Jules-César. Après sa défaite, Vercingétorix s'était retiré avec son armée sur l'éminence d'Alesia, nommée aujourd'hui mont Auxois; il y fut encerclé par Jules-César et contraint de se rendre après un siège de plusieurs semaines. Des vestiges des vastes fortifications, que César a décrites dans son «De bello gallico», ont pu être mis au jour. L'ancienne ville forte gallo-romaine d'Alesia est devenue, sous le nom d'Alise-Ste-Reine, un lieu de pèlerinage notoire

Dopo la stazione di Les Laumes, 257 km, l'attenzione deve essere rivolta al paesaggio sulla destra. In cima al Mont Auxois, una collina alta 407 m con pendii scoscesi, si intravede una statua. Si tratta della statua, alta 14 m, dedicata a Vercingetorix; essa venne fatta erigere da Napoleone III nel 1865 per ricordare la strenua resistenza opposta nel 52 a. C. alle truppe romane guidate da Giulio Cesare. Dopo aver subito una sconfitta, Vercingetorix si era ritirato con il suo esercito sulla collina di Alesia, l'odierno Mont Auxois; qui venne circondato da Cesare e dovette arrendersi dopo un assedio durato molte settimane. Gli scavi hanno permesso di ritrovare tracce del vasto sistema di fortificazioni minuziosamente descritto da Cesare nel suo commento «De bello gallico». Oggigiorno, il vecchio oppidum Alesia gallo-romano è una nota località di pellegrinaggio denominata Alise-Ste-Reine

Just beyond the station of Les Laumes, at 257 kilometres, it is worth while keeping a look-out to the right. A statue can be made out, not very distinctly, on Mont Auxois, a hill 407 metres in height with steep flanks. It is the 14-metre figure of Vercingetorix, leader of the Gauls. Napoleon III had the statue erected in 1865 to commemorate the tenacious resistance that Vercingetorix put up to the Roman armies under Julius Caesar in 52 BC. After a defeat at the hands of the Romans, he had withdrawn his troops on to the hill of Alesia, now called Mont Auxois, where he was encircled by Caesar's hosts but surrendered only after a long siege. Remnants of the extensive fortifications described in detail by Caesar in his account given in "De bello gallico" have since been discovered. The old Gallo-Roman oppidum of Alesia is today called Alise-Sainte-Reine and is a well-known place of pilgrimage





20

Die Bahnlinie hat sich vom Canal de Bourgogne getrennt und folgt dem Lauf der Oze durch die Landschaft des Auxois zur Wasserscheide zwischen dem Einzugsgebiet der Seine, die unweit von hier entspringt, und dem der Rhone. Das Tal, ein ausgesprochenes Weideland, ist zwischen flachen Kalktafeln eingesenkt; Dörfer und Schlösser liegen im Talgrund wie Thenissey (20) oder am felsigen Rand der Plateaus wie Salmaise (21)

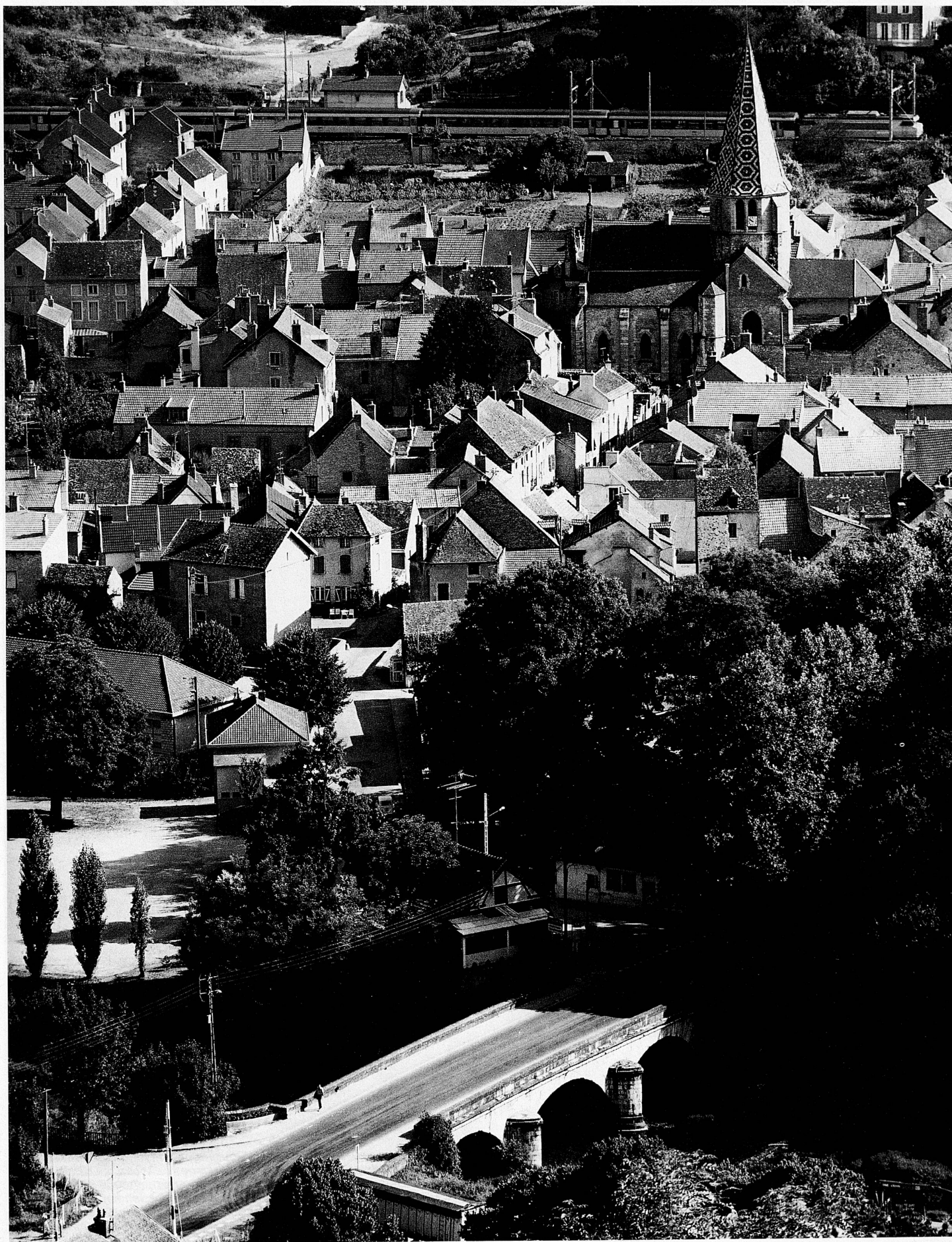
La ligne de chemin de fer s'est écartée du canal de Bourgogne et suit maintenant le cours de l'Oze à travers la région de l'Auxois jusqu'à la séparation entre le bassin de la Seine, fleuve qui prend sa source non loin de là, et celui du Rhône. La vallée, où les pâturages prédominent, est encaissée entre des buttes calcaires; des villages et des châteaux occupent le fond de vallée, comme Thénissey (20), ou sont accrochés à la lisière rocheuse du plateau, comme Salmaise (21)



21

Dopo aver abbandonato il Canal de Bourgogne, la linea ferroviaria segue ora il corso della Oze attraverso la campagna dell'Auxois, in direzione dello spartiacque fra il bacino della Senna, che sgorga poco lontano, e il bacino del Rodano. La valle, regione prettamente di pascoli, si apre fra tavolati piani di calcare; i villaggi e i castelli sorgono sul fondovalle, come ad esempio Thenissey (20), oppure sui fianchi rocciosi del plateau, come la località di Salmaise (21)

The railway has now left the Canal de Bourgogne and follows the River Oze through the landscape of Auxois to the watershed between the catchment area of the Seine, which rises not far from here, and that of the Rhone. The valley consists mainly of pastureland and is sunk between flat limestone plateaux. There are villages and castles, such as Thenissey (20), in the bed of the valley, and others, such as Salmaise (21), on the rocky plateau rim



*Wenige Kilometer vor Dijon:
22 Plombières-lès-Dijon, ein Dorf
an der Ouche und am Canal de
Bourgogne.*

*23 Die Vorstadt Talant über ei-
nem künstlichen, dem Wasser-
sport dienenden See, dem Lac Kir*

*A quelques kilomètres avant
Dijon:*

*22 Plombières-lès-Dijon, village
sur l'Ouche et sur le canal de
Bourgogne.*

*23 Le faubourg de Talant au-des-
sus du lac Kir, un petit lac artificiel
consacré aux sports aquatiques*

A pochi chilometri da Digione:

*22 Plombières-lès-Dijon, un vil-
laggio che sorge sulla Ouche e sul
Canal de Bourgogne.*

*23 Il sobborgo di Talant sopra il
Lac Kir, uno specchio d'acqua arti-
ficiale che serve agli sport acquati-
ci*

*A few kilometres outside of Dijon:
22 Plombières-lès-Dijon, a village
on the River Ouche and the Canal
de Bourgogne.*

*23 The suburb of Talant above
Lac Kir, an artificial lake used for
water sports*





Die Saône-Rhône-Senke bildet die einzige natürliche Nord-Süd-Verbindung in Westeuropa, die von keiner Bergkette behindert wird. Diese Gunst der Topographie wurde seit vorgeschichtlicher Zeit genutzt: durch die Bernsteinstrasse vom Baltikum zum Mittelmeer und den Zinnhandel von Cornwall. Die Römer legten die Via Agrippa, die Militärstrasse von Lyon nach Mainz an, und das französische Kanalsystem, das im 17. Jahrhundert begonnen wurde, hat einen wichtigen Verknüpfungspunkt bei St-Jean-de-Losne an der Saône.

Wo sich diese Nord-Süd-Achse mit dem Weg von West nach Ost durch die burgundische Pforte kreuzt, an der Kontaktstelle zwischen Burgund und Ebene, unweit der berühmten Weinberge der Côte d'Or liegt Dijon, die alte Hauptstadt der Herzöge von Burgund. Ihre Bedeutung als kulturelles, künstlerisches und wirtschaftliches Zentrum hebt sie aus dem Schattendasein einer Provinzstadt hinaus und ist zum guten Teil Folge der günstigen Verkehrslage. An Dijon fährt kein Zug vorbei. Hier verzweigt sich der Hauptstrang von Paris in Linien nach dem Osten und Südosten Frankreichs und ins angrenzende Ausland. Nur die demnächst vollendete Schnellbahnlinie von Paris nach Lyon, die, von topographischen Gegebenheiten wenig beeinträchtigt, fast schnurgerade verläuft, lässt Dijon links liegen, doch wird die Stadt durch eine Zweiglinie, von der auch die Verbindungen mit der Schweiz profitieren, an das neue System angeschlossen.

Les vallées de la Saône et du Rhône sont, en Europe occidentale, la seule voie naturelle de liaison nord-sud qui ne soit pas obstruée par une chaîne de montagnes. Cet avantage topographique était mis à profit déjà aux temps préhistoriques par la route de l'ambre, qui menait de la Baltique à la Méditerranée, et par celle de l'étain de Cornwall. Les Romains construisirent la Via Agrippa, route militaire allant de Lyon à Mayence. Le système français de canaux navigables, qui remonte au XVII^e siècle, a donné naissance à un nœud de communications important près de St-Jean-de-Losne sur la Saône.

À l'endroit où cet axe nord-sud croise la route d'ouest en est à travers la Porte de Bourgogne, c'est-à-dire au point de rencontre entre les régions de plaine et de montagne non loin des célèbres vignobles de Côte-d'Or, se trouve Dijon, l'ancienne capitale des ducs de Bourgogne. Son importance en tant que centre culturel, artistique et économique, qui la hisse au-dessus du niveau moyen des villes de province, est due en grande partie à sa situation favorable de lieu de transit. Tous les grands express s'y arrêtent. C'est là que la vaste échelle des lignes partant de Paris se ramifie vers l'est et le sud-est, ainsi que vers les pays voisins. Seule la ligne rapide qui reliera prochainement Paris à Lyon, en ligne droite sans considération de topographie, laissera à l'écart sur la gauche Dijon, qui sera néanmoins reliée par un embranchement au nouveau réseau express; les communications vers la Suisse en seront également améliorées.

Über dem Bahnhof Dijon erhebt sich die Kathedrale St-Bénigne mit ihren wuchtigen Türmen in burgundischer Gotik des 14. Jahrhunderts und einer 93 m hohen Nadel über der Vierung. Rechts davon die Kirche St-Philibert, ein romantisches Bauwerk des 12. Jahrhunderts.

Dominant la gare de Dijon se dresse la cathédrale St-Bénigne avec son puissant clocher de style gothique bourguignon du XIV^e siècle, dont la flèche s'élève au-dessus de la croisée du transept à une hauteur de 93 m. On voit à droite l'église St-Philibert, un édifice roman du XII^e.

Sopra la stazione di Digione si staglia la cattedrale di St-Bénigne, con le sue massicce torri in stile gotico borgognone del XIV^o secolo, e sul tiburio si erge la punta alta 93 m. Sulla destra la chiesa di St-Philibert, un edificio romanico del XII^o secolo.

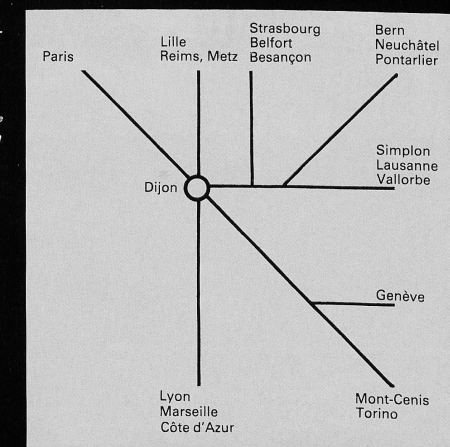
The cathedral of St. Bénigne with its massive towers in fourteenth-century Burgundian Gothic, and a spire 93 metres high over the transept, rises above the railway station of Dijon. To the right of it in the picture stands the church of St. Philibert, a Romanesque building dating from the 12th century.

La depressione della Saône-Rodano costituisce l'unico collegamento naturale nord-sud dell'Europa occidentale che non è interrotto da nessuna catena di montagne. Questa facilitazione topografica venne già sfruttata in tempi preistorici dalla via dell'ambra, fra il Baltico e il Mediterraneo, e dal commercio dello stagno dalla Cornovaglia. I Romani costruirono la Via Agrippa, una strada militare da Lione a Magonza; il sistema di canali francese, iniziato nel XVII secolo, ha un importante punto di raccordo presso St-Jean-de-Losne sulla Saona.

Digione, la vecchia capitale dei duchi di Borgogna, sorge poco lontano dai celebri vigneti della Côte d'Or, dove l'asse nord-sud si incrocia con la via che da occidentale ad oriente passa attraverso il varco borgognone, che fa da cerniera fra la regione di montagna e la pianura. L'importanza di Digione quale centro culturale, artistico ed economico è dovuta in gran parte alla sua posizione favorevole nell'ambito dei traffici. A Digione si fermano tutti i treni. Qui, la linea principale da Parigi si dirama verso l'est e il sud-est della Francia, come pure verso gli stati confinanti. Il collegamento rapido da Parigi a Lione, che verrà inaugurato prossimamente, non è invece stato influenzato da fattori topografici e scorrerà lungo un asse diretto, senza toccare Digione; una linea allaccerà però la città al nuovo sistema ed anche i collegamenti con la Svizzera ne beneficeranno.

The Saône-Rhone depression is the only natural north-south passage in Western Europe that is not obstructed by mountain chains. This favourable topography was taken advantage of even in prehistoric times for the transport of amber from the Baltic to the Mediterranean and of tin from Cornwall. The Romans built the Via Agrippa here, a military road leading from Lyons to Mainz, and the French canal system, begun in the 17th century, has an important junction near Saint-Jean-de-Losne on the Saône.

Where this north-south axis crosses the road from west to east through the so-called Burgundian gate, at the point of contact of plain and highlands, lies Dijon, not far from the famous vineyards of the Côte d'Or. It is the old capital of the Dukes of Burgundy. Its importance as a cultural, economic and artistic centre raises it above the run of the bigger provincial towns and is to some extent a result of its favourable situation. No train fails to stop at Dijon. It is here that the main line from Paris splits up into branches to the east and southeast of France and to the nearby frontier. Only the high-speed line from Paris to Lyons that is now approaching completion, a line that runs almost dead straight and with little regard for topographic detail, will leave Dijon to the left, though the town will be connected to the new system by a branch line from which the connections to Switzerland will also benefit.





25

Beim Festungsstädtchen Auxonne, 347 km, überquert die Bahn die Saône.

25 Ein Denkmal vor der Kirche Notre-Dame (13. Jahrhundert) und ein kleines Museum erinnern an Napoleon, der hier von 1787 bis 1791 als Leutnant in Garnison lag.

26 Alte Häuser mit steilen Dächern und einem Wald von Kaminen verleihen Auxonne einen romantischen Reiz

24

La ligne de chemin de fer franchit la Saône au km 347, près de la petite ville d'Auxonne.

25 Un monument devant l'église Notre-Dame, du XIII^e siècle, et un petit musée commémorent le souvenir de Napoléon qui, jeune lieutenant, y vécut en garnison de 1787 à 1791.

26 De vieilles maisons aux toits en pente, couverts d'une forêt de cheminées, confèrent à Auxonne un charme romantique



26

Presso la cittadina fortificata di Auxonne, 347 km, la ferrovia scavalca la Saona.

25 Un monumento eretto davanti alla chiesa di Notre-Dame (XIII secolo) e un piccolo museo ricordano Napoleone, il quale dal 1787 al 1791 fu luogotenente della guarnigione cittadina

26 Le vecchie case con i tetti spioventi e una moltitudine di camini conferiscono alla cittadina una nota romantica.

The train crosses the River Saône at Auxonne, a small fortified town, after having covered 347 kilometres.

25 A monument in front of the church of Notre-Dame (13th century) and a small museum recall Napoleon's stay here, from 1787 to 1791 as a lieutenant in the local garrison

26 Old houses with steeply sloping roofs and a forest of chimneys give the town a romantic charm.



27

27 Dole, 361 km, eine Stadt mit 29 000 Einwohnern, war bis zur Besetzung der Franche-Comté durch Ludwig XIV., 1674, deren Hauptort. Rund um die Kirche Notre-Dame, die sich mit ihrem 74 m hohen Turm im Canal de la Rhône au Rhin spiegelt, schart sich die reizvolle Altstadt. In einem der Häuser unterhalb der Kirche wurde 1822 Louis Pasteur geboren.

28 Der TEE Cisalpin auf der Brücke über den Doubs unweit Dole

27 Dole, au km 361, ville de 29 000 habitants, était la capitale de la Franche-Comté jusqu'à 1674, lorsque Louis XIV occupa la province. Autour de l'église Notre-Dame, dont le clocher haut de 74 mètres se reflète dans le canal du Rhône au Rhin, se pressent les maisons de la pittoresque ville ancienne. Dans l'une d'elles, au-dessous de l'église, naquit en 1822 l'illustre Louis Pasteur.

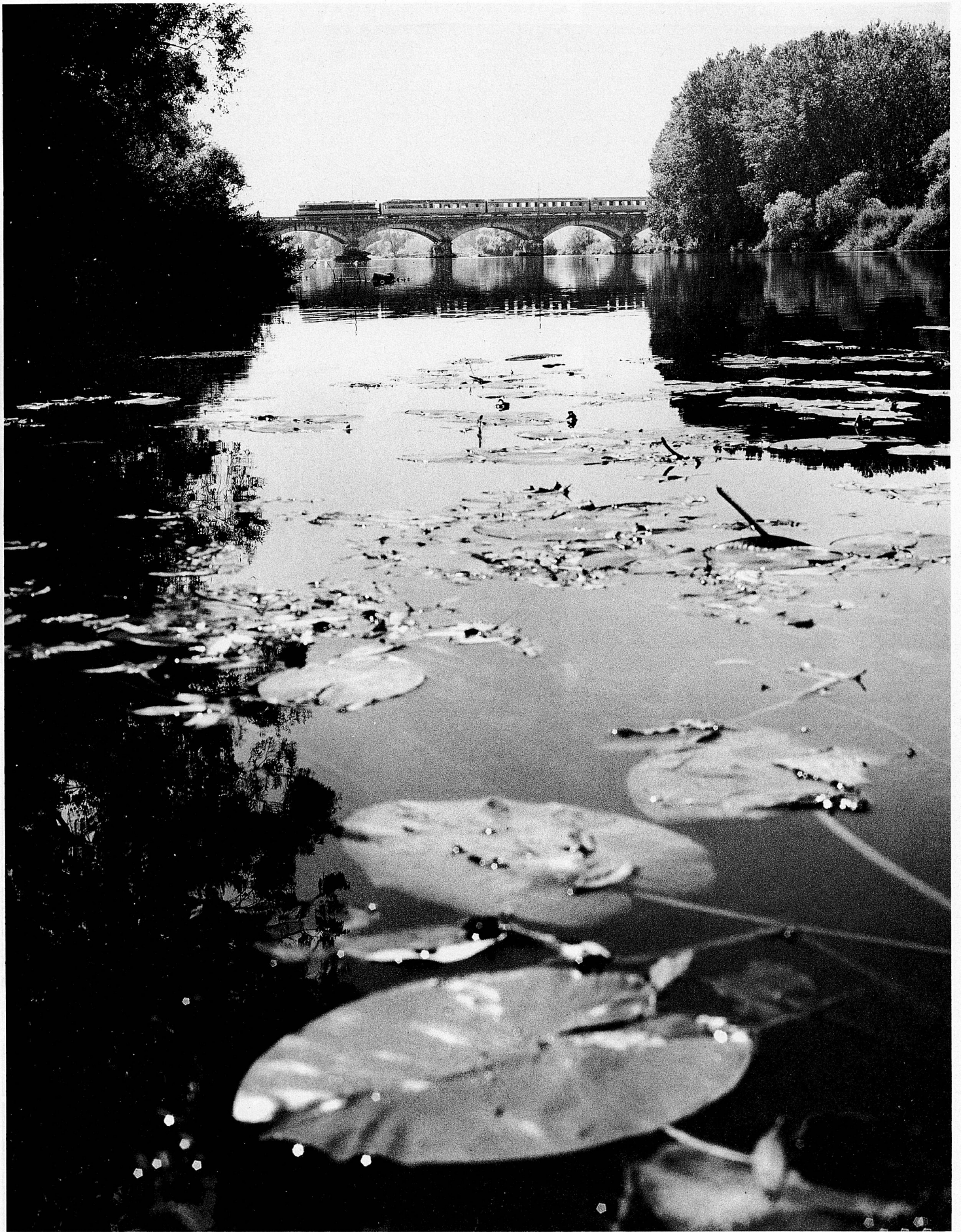
28 Le TEE Cisalpin traversant le pont sur le Doubs non loin de Dole

27 Dole, 361 km, una città con 29 000 abitanti, fu capoluogo della Franca Contea fino al 1674, quando venne occupata da Luigi XIV. Attorno alla chiesa di Notre-Dame, che con la sua torre alta 74 m si rispecchia nel Canale Rodano-Reno, sorge il bel centro storico. Nel 1822, in una delle case ai piedi della chiesa nacque Luigi Pasteur.

28 Il TEE Cisalpino attraversa il ponte sul Doubs, nei pressi di Dole

27 Dole, 361 kilometres, a town of 29 000 inhabitants, was the capital of the Franche-Comté till it was occupied by Louis XIV in 1674. The charming Old Town clusters around the church of Notre-Dame, whose 74-metre steeple is here mirrored in the Rhone-Rhine Canal. Louis Pasteur was born in 1822 in one of the houses below the church.

28 The TEE Cisalpin crossing the bridge over the River Doubs, near Dole





29

In Arc-et-Senans, 387 km, erhascht man linker Hand nur ein Stück Mauer und Dach der grossen Salinenanlage des 18. Jahrhunderts. Schon zur Römerzeit wurde in Salins am westlichen Jurarand Salz gewonnen. Auch die alte Eidgenossenschaft bezog Salz aus Salins, und die Salinen waren mit ein Grund für den Expansionsdrang Berns gegen Westen.

Zur Verdampfung der Sole benötigte man grosse Mengen Holz. Daher wurde 1773 durch königlichen Beschluss die Saline nach Arc-et-Senans verlegt, in die Nähe des Forêt de Chaux, des grossen Waldes zwischen Doubs und Loue, und die Sole in hölzernen Tücheln von Salins dahin geleitet.

Claude-Nicolas Ledoux entwarf die Pläne für eine Idealstadt in Kreisform, die alles zum Betrieb Nötige enthalten sollte: im Zentrum das Direktionsgebäude, links und rechts davon die Fabrik mit den Verdampfungsanlagen und ringsum die Wohnungen der Angestellten und Arbeiter. Ausgeführt wurde nur ein Halbkreis. Die Saline stellte den Betrieb Ende des 19. Jahrhunderts ein; die Gebäude wurden restauriert und dienen nur für Kongresse und kulturelle Veranstaltungen

29 Der tempelartige Eingang zur Saline

30 Dekoration am Mauerwerk: aus gekippter Urne fliesst Sole

A Arc-et-Senans, au km 387, on entrevoit à gauche un pan de mur et le toit de la grande saline du XVIII^e siècle. On extrayait du sel à Salins, sur le versant ouest du Jura, déjà au temps des Romains. Même l'ancienne Confédération suisse s'y approvisionnait en sel; les salines furent d'ailleurs une des raisons du désir d'expansion de Berne vers l'ouest.

Pour l'évaporation de la saumure, on avait besoin de grandes quantités de bois. C'est pourquoi la saline fut, en 1773, transférée par décret royal à Arc-et-Senans, à proximité de la grande forêt de Chaux entre le Doubs et la Loue, et la saumure y fut amenée de Salins au moyen de conduits en bois.

Claude-Nicolas Ledoux dressa les plans d'une «ville idéale» de forme circulaire, qui devait contenir tout ce qui était nécessaire à l'exploitation: au centre, le bâtiment de la direction; à gauche et à droite, la fabrique avec les installations d'évaporation, et tout autour les habitations des employés et des ouvriers. Un seul hémicycle fut réalisé. L'exploitation de la saline fut abandonnée à la fin du XIX^e siècle, mais les bâtiments furent restaurés et servent maintenant pour des congrès et pour d'autres occasions culturelles

29 Entrée de la saline en forme de temple

30 Décoration de la maçonnerie: l'eau saumâtre coule d'une urne renversée

28

Ad Arc-et-Senans, 387 km, si scorge sulla sinistra solo un pezzo di muro e il tetto delle grandi saline del XVIII secolo. Già in epoca romana veniva estratto il sale a Salins, all'estremità occidentale del Giura. Anche la vecchia Confederazione importava sale da Salins ed uno dei motivi della politica espansionistica di Berna verso ovest era costituito dalle saline.

Per l'evaporazione delle acque salse occorreva una grande quantità di legna. Per questo motivo nel 1773, con un decreto reale, la salina venne trasferita ad Arc-et-Senans nei pressi della Forêt de Chaux, la grande foresta fra il Doubs e la Loue, e le acque salse vi vennero convogliate da Salins attraverso condotte in legno.

Claude-Nicolas Ledoux preparò i piani per una città ideale di forma circolare che avrebbe dovuto disporre di tutte le attrezzature necessarie: al centro l'edificio della direzione, sulla sinistra e sulla destra la fabbrica con gli impianti di evaporazione e attorno le abitazioni degli impiegati e degli operai. Solo un semicerchio venne però portato a termine. La salina cessò la sua attività alla fine del XIX secolo; gli edifici vennero restaurati ed ora accolgono congressi e manifestazioni culturali

29 L'ingresso a forma di tempio della salina

30 Decorazione sul muro: da un'urna rovesciata scorre l'acqua salina

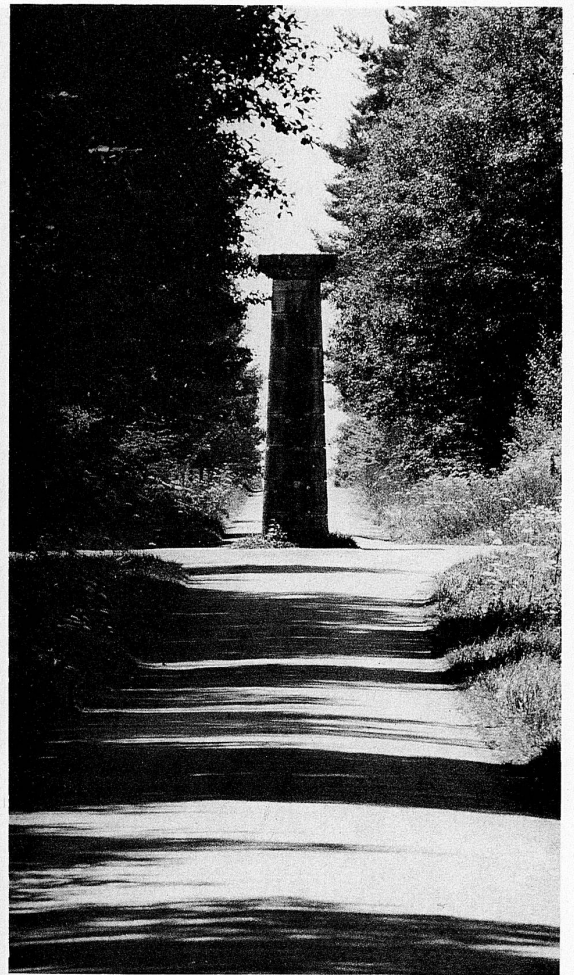
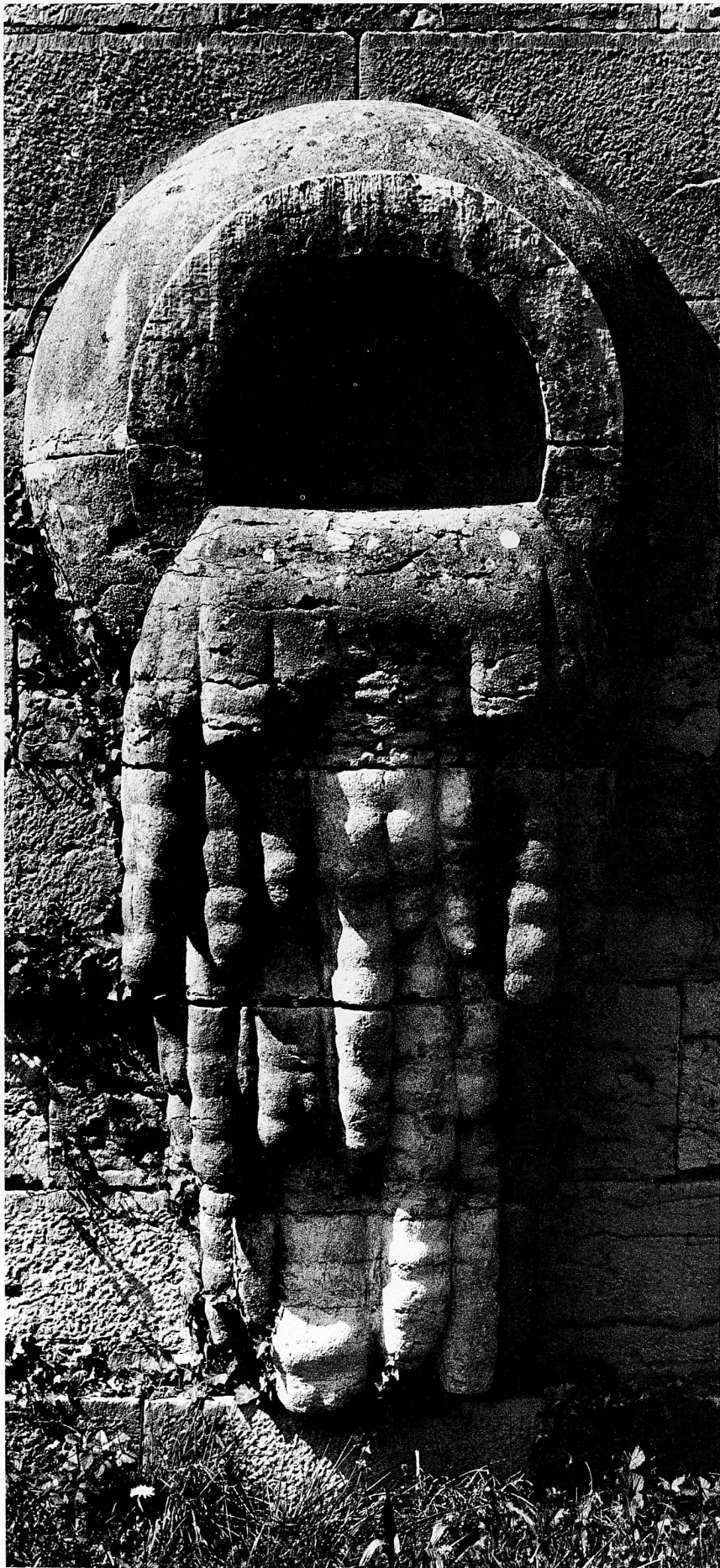
In Arc-et-Senans, 387 kilometres, part of the wall and roof of a big eighteenth-century saltworks can be glimpsed on the left. Salt was being produced in Salins, on the western edge of the Jura, even in Roman times. The old Swiss Confederation also obtained salt from Salins, and the salt pits were one of the reasons for Berne's ambitious plans for expansion to the west.

Large quantities of wood were needed for evaporating the brine. This was the reason why the saltworks was moved in 1773 by royal decree from Salins to Arc-et-Senans near the Forêt de Chaux, the extensive woodland between Doubs and Loue. The brine was then brought there from Salins in wooden conduits.

Claude-Nicolas Ledoux drew up the plans for an ideal circular town which should have all things needful for the production of salt: the administrative building at the centre, to the left and right of it the factories with the evaporating plants, and all around the dwellings of workers and office staff. In reality only a semicircle was completed. The saltworks closed down at the end of the 19th century. But the buildings have been renovated and are now used for congresses and cultural occasions

29 The temple-like entrance to the saltworks

30 A decorative motif on the masonry: brine flows from an overturned urn

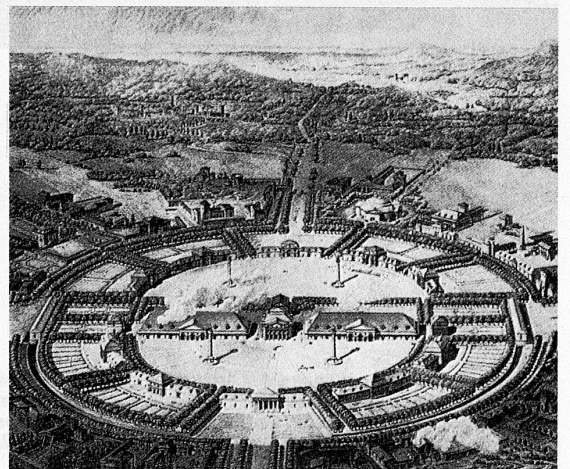


31 Säule als Orientierungspunkt im riesigen, von einem rechtwinkligen Wegnetz erschlossenen Wald von Chaux
32 Entwurf der kreisförmigen Salinenanlage

31 Colonne servant de poteau indicateur de direction dans la vaste forêt de Chaux, que sillonne un réseau d'allées à angle droit
32 Plan de la saline de forme circulaire

31 Colonna eretta quale punto di riferimento nell'estesa foresta di Chaux percorsa da un sistema rettangolare di viali
32 Piano dell'impianto di saline in forma circolare

31 A pillar as a landmark in the immense forest of Chaux, which is criss-crossed by a rectangular pattern of paths
32 The plan for the circular saltworks settlement





33

Bei Mouchard, 393 km, beginnt der Anstieg in den Jura, an dessen Westhang bei Arbois sich Rebberge ausbreiten. Bei Montigny-lès-Arsures ist noch der Weinberg zu sehen, der Louis Pasteur für seine grundlegenden Versuche über die Gärung diente. Pasteur verbrachte einen Teil seines Lebens in Arbois

Près de Mouchard, au km 393, la ligne de chemin de fer commence à s'élever vers le Jura où, sur le versant ouest, s'étendent les vignobles d'Arbois. On peut voir encore, près de Montigny-lès-Arsures, la vigne qui servit à Louis Pasteur dans ses expériences d'une importance capitale sur la fermentation. Pasteur passa une partie de sa vie à Arbois

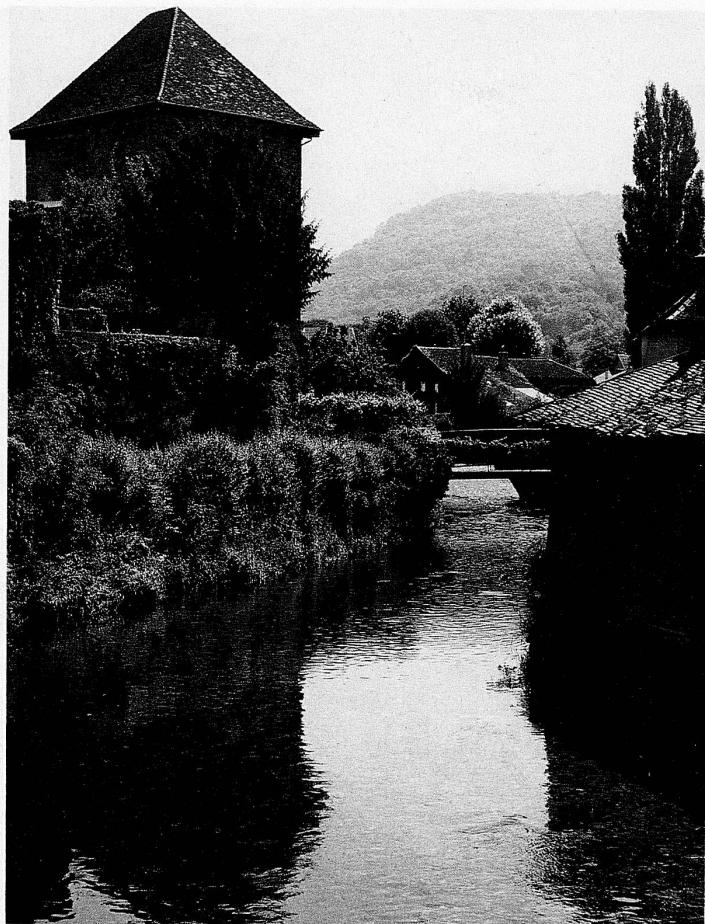


34

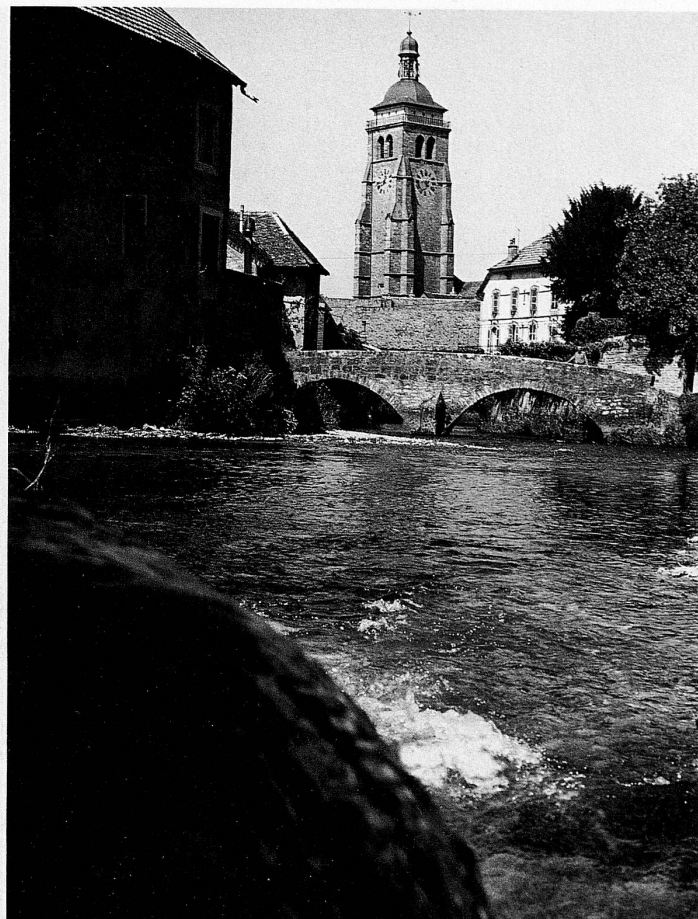
Presso Mouchard, 393 km, inizia la salita verso il Giura, sul cui fianco occidentale, presso Arbois, si adagiano i vigneti. Presso Montigny-lès-Arsures si può tuttora vedere il vigneto che servì a Luigi Pasteur per i suoi esperimenti fondamentali sulla fermentazione. Pasteur trascorse parte della sua vita ad Arbois

The climb into the Jura, whose western slopes near Arbois are clad in vineyards, begins at Mouchard, at 393 kilometres. At Montigny-lès-Arsures the vineyard used by Louis Pasteur for his basic research into fermentation is still to be seen. Pasteur spent part of his life at Arbois

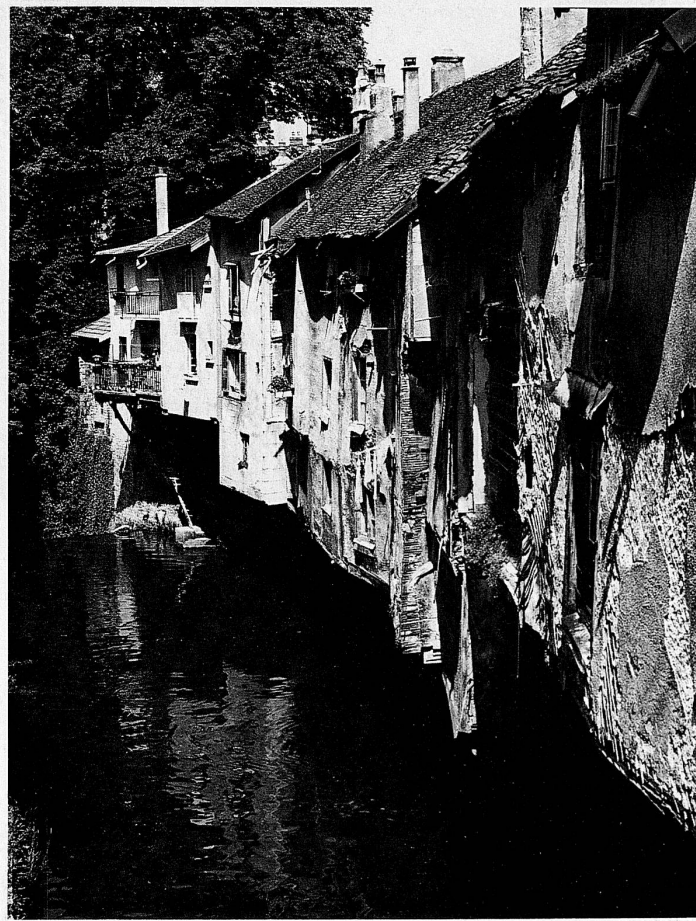
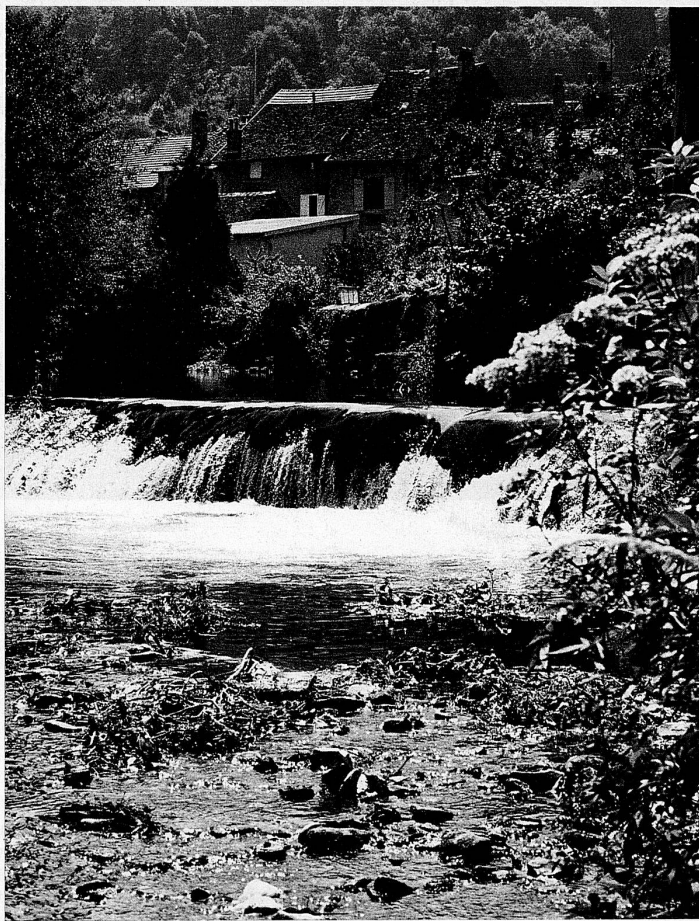
31



35/36



37/38



Arbois am Westrand des Jura ist ein malerisches Städtchen und ein wichtiges Weinbauzentrum. Die Bahn führt in der Höhe vorbei und gestattet nur einen kurzen Blick rechts in die Tiefe

Arbois, sur le versant ouest du Jura, est une pittoresque petite ville ainsi qu'un centre viticole important. Le chemin de fer, qui passe tout près sur la hauteur, ne permet que de jeter un bref regard dans le fond de vallée à droite

Arbois, all'estremità occidentale del Giura, è una pittoresca cittadina e un importante centro viticolo. La ferrovia conduce in alto e permette di gettare solo un breve sguardo, a destra, verso il fondo

Arbois on the western edge of the Jura is a picturesque little town and an important wine-growing centre. The railway runs past at a higher level, giving the passenger only a brief view of the town below on the right





40

Im französischen Jura:

40 Am Etang de Bouverans auf der Hochebene von Frasne. In Frasne zweigt die Verbindung über Pontarlier nach Neuchâtel und Bern von der Simplonlinie ab, die durch den Mont-d'Or-Tunnel nach Vallorbe und weiter nach Lausanne führt.

41 Am Drugeon, wenige Kilometer von der Schweizer Grenze

Dans le Jura français:

40 L'étang de Bouverans sur le haut plateau de Frasne. C'est à Frasne que la ligne du Simplon, qui continue à travers le tunnel du Mont-d'Or vers Vallorbe puis Lausanne, bifurque vers Neuchâtel et Berne via Pontarlier.

41 Au bord du Drugeon, à quelques kilomètres de la frontière suisse



41

Nel Giura francese:

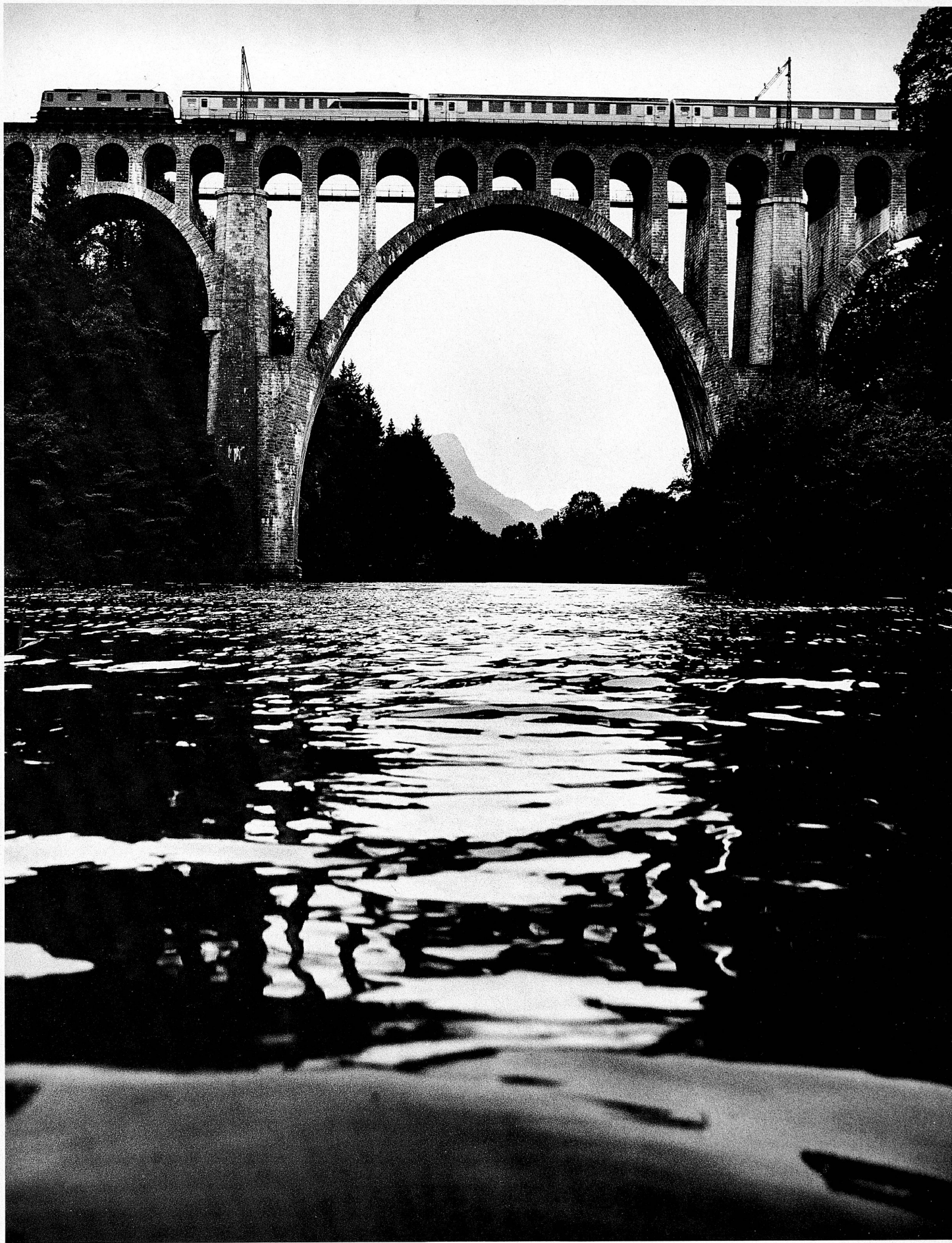
40 L'Etang de Bouverans sull'altopiano di Frasne. A Frasne si dirama il collegamento che attraverso Pontarlier e Neuchâtel conduce a Berna, mentre la linea del Sempione continua attraverso la galleria del Mont d'Or per Vallorbe e Losanna.

41 Lungo il Drugeon, pochi chilometri prima della frontiera svizzera

In the French Jura:

40 The Etang de Bouverans, a pool on the high plateau of Frasne. It is at Frasne that the line via Pontarlier to Neuchâtel and Berne branches off from the Simplon route, which proceeds through the tunnel of Mont d'Or to Vallorbe and thence to Lausanne.

41 Beside the River Drugeon, a few kilometres from the Swiss frontier



TEE Cisalpin auf dem Viadukt über die Orbe beim Grenzbahnhof Vallorbe, 462 km, im Waadtländer Jura. Mit 59 m Höhe und 44 m Spannweite ist er zwar nicht die längste, aber wohl die höchste Brücke, über die wir auf dieser Reise fahren.

Die Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz verläuft quer durch den 6 km langen, 1915 eröffneten Mont-d'Or-Tunnel. Hier, im Jura, wird mit 900 m ü. M. der höchste Punkt der Reise erreicht, obwohl die Alpendurchquerung erst noch bevorsteht. Das Nordportal des Simplontunnels bei Brig befindet sich jedoch auf nur 678 m; er ist der tiefstgelegene Alpendurchstich

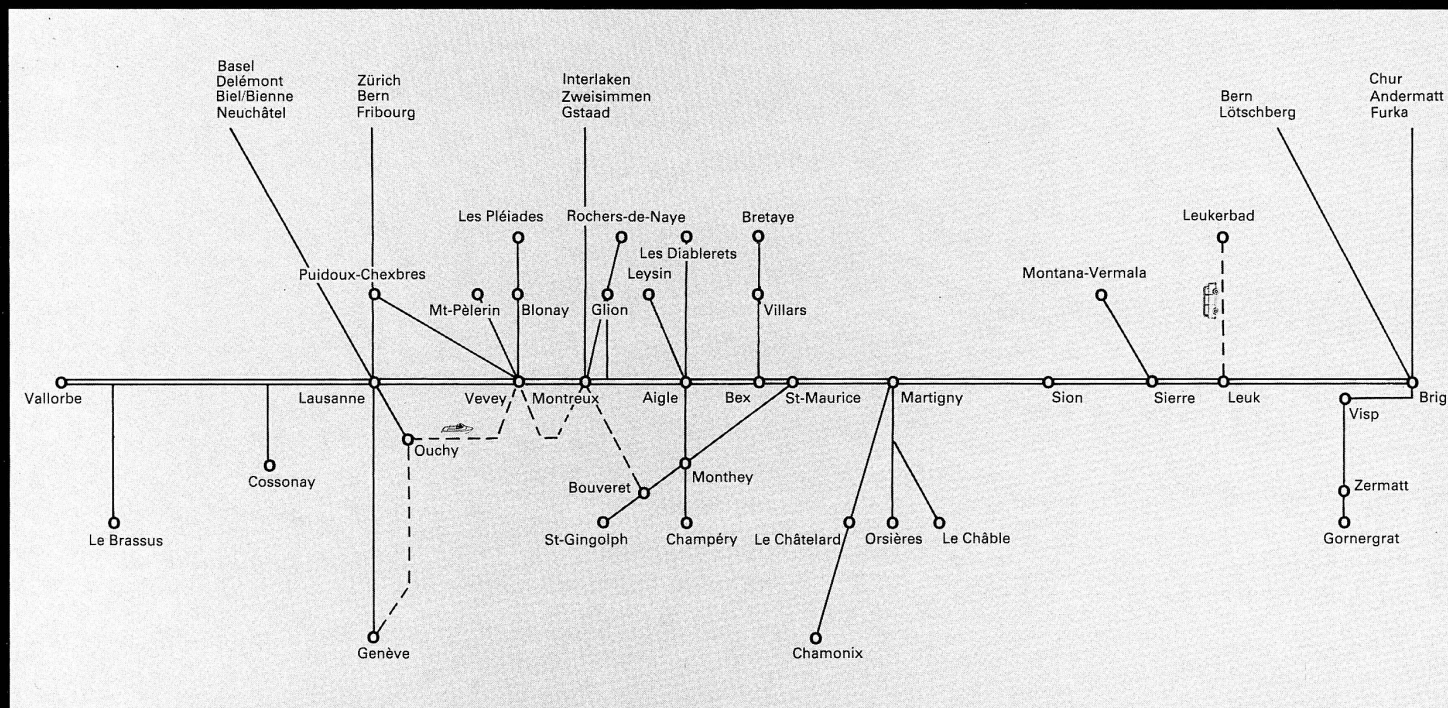
Le TEE Cisalpin passe au km 462 sur le viaduc au-dessus de l'Orbe, près de la gare frontière de Vallorbe dans le Jura vaudois. Avec une hauteur de 59 mètres et une longueur de 44 mètres, ce pont n'est pas le plus long mais le plus haut que l'on traverse au cours de ce voyage.

La frontière entre la France et la Suisse passe perpendiculairement à travers le tunnel du Mont-d'Or long de 6 kilomètres, qui fut inauguré en 1915. C'est là, dans le Jura, que la ligne, qui pourtant doit plus tard franchir encore les Alpes, atteint son point culminant à 900 mètres d'altitude. Le tunnel du Simplon, à l'entrée nord à Brigue, n'est qu'à 678 m; c'est le moins haut des tunnels alpins

Il TEE Cisalpino sul viadotto che scavalca l'Orbe presso la stazione di frontiera di Vallorbe, 462 km, nel Giura vodese. Con i suoi 59 m di altezza ed una campata di 44 m, il ponte pur non essendo il più lungo è certamente il più alto sul quale transitiamo nel corso del nostro viaggio.

Il confine fra la Francia e la Svizzera passa attraverso la galleria del Mont d'Or, lunga 6 km, inaugurata nel 1915. In questa regione del Giura, a 900 metri s.l.m., il viaggio raggiunge il punto più elevato, anche se ci attendono ancora le Alpi. Infatti, il portale nord della galleria del Sempione, presso Briga, si trova ad appena 678 m; si tratta del più basso traforo delle Alpi

The TEE Cisalpin on the viaduct over the River Orbe near the station of Vallorbe on the Swiss frontier, 462 kilometres. We are now in the Jura mountains. With a height of 59 metres and a span of 44 metres, this is the highest, if not the longest, bridge we shall encounter on this journey. The Franco-Swiss frontier runs across the Mont d'Or Tunnel, which is 6 kilometres long and was opened in 1915. The highest point of our journey is reached here in the Jura, at an altitude of 900 metres above sea level, although the crossing of the Alps still lies before us. The north entrance to the Simplon Tunnel near Brigue is at a height of only 678 metres, this being the lowest of all tunnels through the Alps



Der erste Konzessionär für eine Bahnlinie durch den Simplon, der Pariser Finanzabenteurer Graf de la Valette, hatte 1853 vom Walliser Staatsrat nicht allein das nötige Terrain und Baumaterial verlangt, sondern auch «a titre de subvention»: «...zusätzlich den Boden und die Zugänge des Monte Rosa, des Matterhorns, des Monte Leone..., des Eggishorns, des Gornergrats, des Pierre-à-Voir, der Dents-du-Midi..., des Aletsch-, Rhone-, Fieschergletschers... und einige Bergseen. Dies alles zu vollem Eigentum, ohne Grundsteuern und mit dem Recht zur Erhebung einer Besuchergebühr...» Er drang mit seinen Forderungen zwar nicht durch, und seine Gesellschaft geriet bald in Konkurs, doch einen guten Blick kann man dem Mann, der nie im Wallis war, nicht absprechen. Sind nicht die meisten der geforderten Naturattraktionen heute «erschlossen»? Von den auf der Karte eingezeichneten Zweiglinien ist die Mehrzahl erst nach Eröffnung der Simplonlinie, als deren Folge, gebaut worden

Le premier concessionnaire d'une ligne de chemin de fer à travers le Simplon fut le comte de la Valette, un aventurier parisien de la finance. Non seulement il exigeait en 1853 du Gouvernement valaisan le terrain et le matériel de construction nécessaires, mais aussi, «à titre de subvention», le sol et les voies d'accès du Mont Rose, du Cervin, du Monte Leone, de l'Eggishorn, du Gornergrat, de la Pierre-à-Voir, des Dents-du-Midi, des glaciers d'Aletsch, du Rhône et de Fiesch, ainsi que quelques lacs de montagne: le tout en pleine propriété, avec exemption d'impôts et le droit de prélever une taxe pour la visite des sites. Il ne réussit évidemment pas à faire admettre ses prétentions et sa société ne tarda pas à faire faillite. On ne saurait toutefois contester le flair de cet homme qui n'avait même jamais été en Valais: presque toutes les «attractions naturelles» qu'il réclamait sont aujourd'hui exploitées. Parmi les lignes secondaires tracées sur la carte, la plupart ont été construites après l'ouverture de la ligne du Simplon, dont elles sont la conséquence

Il primo concessionario per la costruzione di una linea ferroviaria attraverso il Sempione, l'avventuroso finanziere Conte de la Valette, aveva chiesto nel 1853 al Consiglio di Stato vallesano non solo il terreno e il materiale edile necessario, bensì anche «à titre de subvention»: «...il terreno e le vie d'accesso del Monte Rosa, del Cervino, del Monte Leone..., dell'Eggishorn, del Gornergrat, della Pierre-à-Voir, dei Dents-du-Midi..., dei ghiacciai dell'Aletsch, del Rodano e di Fiesch..., nonché alcuni laghi di montagna. Tutto ciò a titolo di proprietà esclusiva, esente da imposte fondiari e con il diritto di percepire una tassa dai visitatori...» Le richieste non furono accolte e la sua società fece presto fallimento; tuttavia, a questo signore, che non aveva mai messo piede nel Vallese, non si può negare d'aver avuto un grande intuito. Infatti, oggi-giorno la maggior parte delle bellezze naturali elencate sopra è «comodamente accessibile». Fra le diramazioni indicate sulla cartina, la maggior parte venne costruita dopo l'apertura della linea del Sempione

The first man to apply for a concession to build a railway through the Simplon was the financial speculator Comte de la Valette of Paris. In 1853 he asked the State Council of the Valais not only for the necessary land and building material but also—by way of subsidy—for the terrain and access to Monte Rosa, Matterhorn, Monte Leone, Eggishorn, Gornergrat, Pierre-à-Voir, Dents-du-Midi, Aletsch, Rhone and Fiesch Glaciers and a few mountain lakes. This was all to be his own property, free from land taxes and with the right to collect an admission fee from visitors... His application was refused, and his company soon went bankrupt, but he clearly had an eye for the potentialities of the area, especially as he had never been in the Valais himself. Most of these natural attractions have since been made accessible to the public, though the majority of the branch lines shown on the map were only built as a sequel to the opening of the Simplon line

43 Schloss Chillon am rechten Genferseeufer zählt wegen seiner Insellage, dem vorzüglichen Erhaltungszustand und seiner Geschichte zu den berühmtesten Burgen Europas und ist von Montreux, 533 km, leicht zu erreichen mit Bahn, Schiff oder Bus.

Zwei Waadtländer Winzerdörfer: 44 St-Saphorin, 522 km, zwischen Lausanne und Vevey, im Lavaux am Genfersee, dem grössten zusammenhängenden Weinbaugebiet der Schweiz, gelegen; 45 Yvorne an einem Südhang über der Rhoneebene bei Aigle, 547 km

43 Grâce à sa position sur un îlot, à son excellent état de conservation et à son histoire, le Château de Chillon, sur la rive droite du lac Léman, compte au nombre des plus célèbres châteaux d'Europe. On s'y rend aisément depuis Montreux (km 533) par train, par bateau ou par autobus.

Deux villages vignerons du canton de Vaud: 44 St-Saphorin (km 522) sur les coteaux de Lavaux, le plus grand vignoble suisse d'un seul tenant, situé sur la rive du Léman entre Lausanne et Vevey; 45 Yvorne (km 547) sur un coteau exposé au midi, au-dessus de la plaine du Rhône près d'Aigle



43

43 Il castello di Chillon, sulla sponda destra del Lemano, conta fra i più celebri castelli d'Europa grazie alla sua posizione insulare, all'ottimo stato di conservazione ed alla sua storia; esso può essere facilmente raggiunto in treno, con il battello o il bus, in partenza da Montreux, 533 km.

Due villaggi viticoli: 44 St-Saphorin, 522 km, fra Losanna e Vevey, sorge nel Lavaux, sulle rive del Lago Lemano, che è la regione viticola omogenea più vasta della Svizzera;

45 Yvorne sul pendio sud che sovrasta la pianura del Rodano presso Aigle, 547 km

43 The Castle of Chillon on the northern shore of the Lake of Geneva is notable for its situation on an island, for its excellent state of preservation and its historical significance and ranks among the most famous castles in Europe. It can be reached with ease by railway, boat or bus from Montreux, 533 kilometres.

Two wine-growing villages in the Canton of Vaud: 44 St. Saphorin, 522 kilometres, situated between Lausanne and Vevey, in the Lavaux area on the Lake of Geneva, the largest single wine-growing region in Switzerland;

45 Yvorne on a south-facing slope above the plain of the Rhone near Aigle, 547 kilometres



44

45



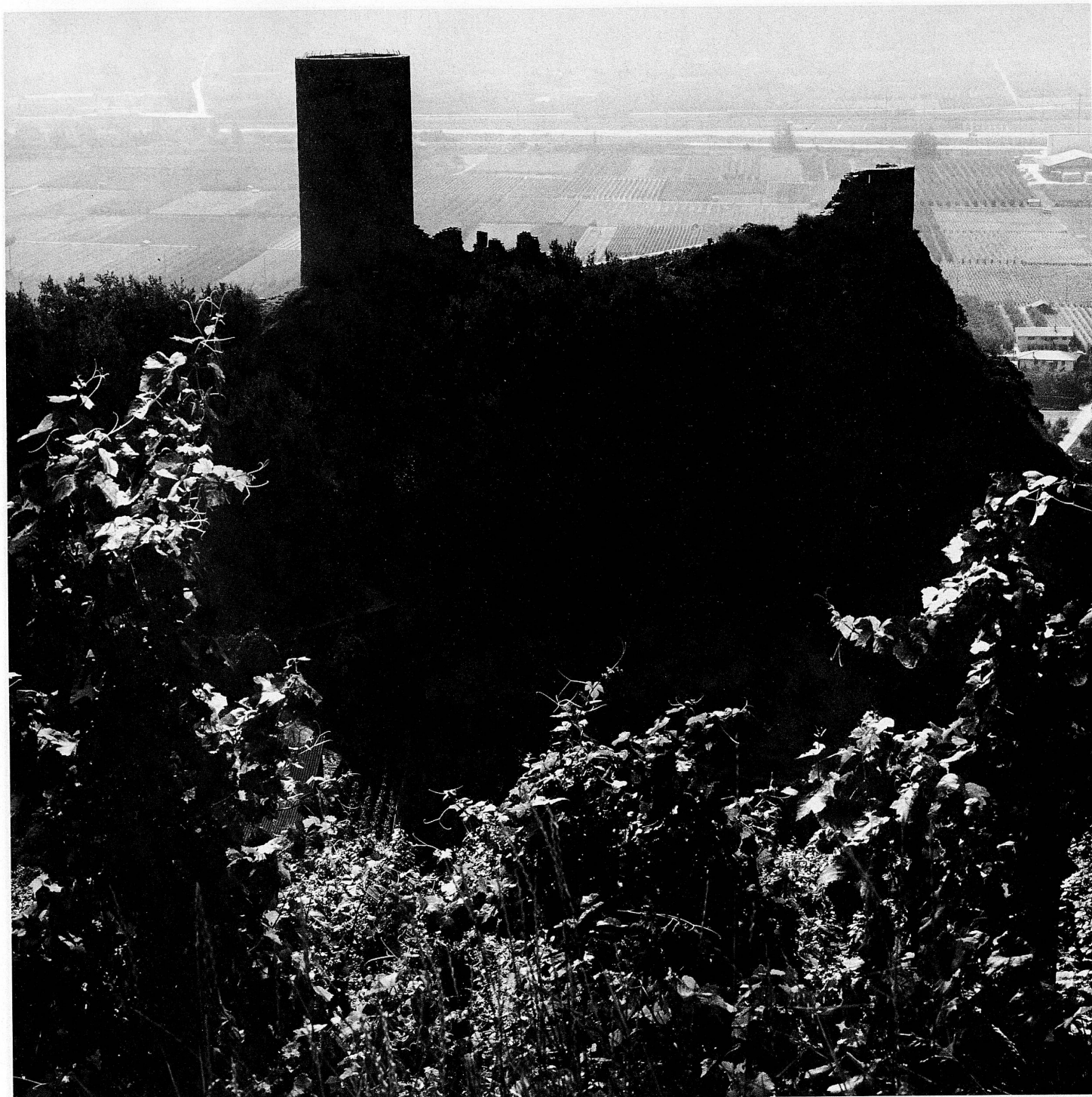


46

46 Bei St-Maurice, 560 km, sicherte ein Schloss (12., heutige Form 16. Jahrhundert) die Rhonebrücke und die Talenge, die das Unterwallis von der Rhoneebene trennt. Über die Brücke führte die Strasse zum Grossen St. Bernhard und später, nach dem Ausbau durch Napoleon, auch zum Simplon.
47 Die Tour de Bayot und Reste der savoyischen Burganlage von Saillon aus dem 13. Jahrhundert. Burg und Städtchen Saillon liegen auf der rechten Talseite des Wallis auf einem Felsenriff, an dessen Fuss ursprünglich die Rhone floss, bis sie im 19. Jahrhundert kanalisiert und in die Talmitte verlegt wurde. Die meliorierte Ebene ist von ausgedehnten Gemüse- und Obstkulturen bedeckt

46 Près de St-Maurice (km 560), un château fort du XII^e siècle (ce que l'on en voit aujourd'hui date du XVI^e) défendait le pont sur le Rhône et le défilé qui sépare le Bas-Valais de la plaine du Rhône. Sur le pont passait la route qui conduisait au Grand-St-Bernard, et plus tard aussi au Simplon (après que Napoléon en eut ordonné la construction).

47 La tour de Bayot et les restes de l'ancienne forteresse savoyarde du XIII^e siècle, à Saillon. Le château et le bourg de Saillon sont situés sur un éperon rocheux du côté droit de la vallée du Rhône en Valais. Le fleuve, qui à l'origine coulait au pied de la colline, fut canalisé au XIX^e siècle et déplacé vers le milieu de la vallée. La plaine amendée est couverte de vastes cultures maraîchères et fruitières



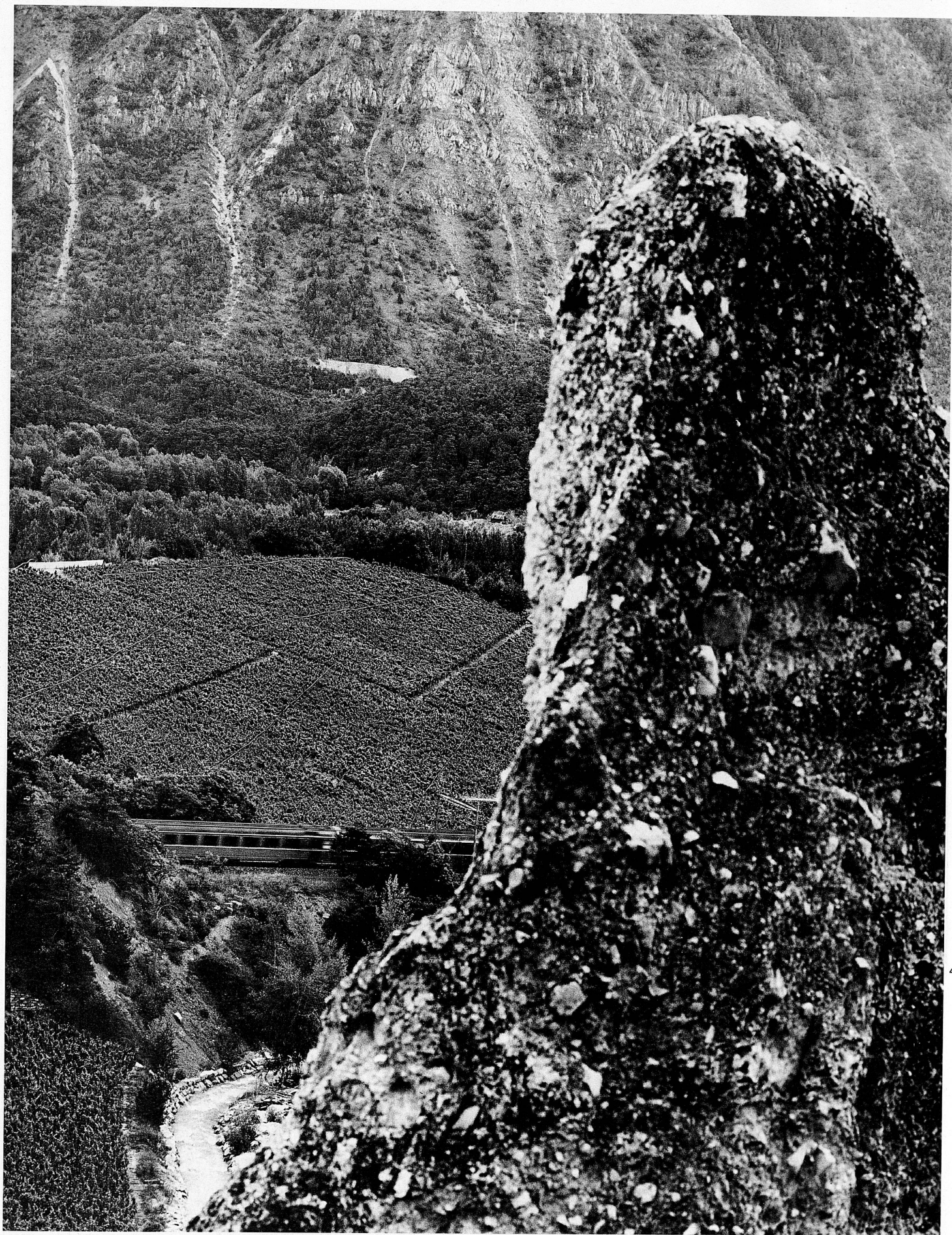
47

46 Presso St-Maurice, 560 km, un castello (XII secolo; forma attuale del XVI secolo) proteggeva il ponte sul Rodano e la gola che divide il Basso Vallese dalla pianura del Rodano. La strada attraverso il ponte conduceva al Gran S. Bernardo e più tardi, dopo i lavori ordinati da Napoleone, anche al Sempione.

47 La Tour de Bayot e le rovine del castello savoiano di Saillon del XIII secolo. Il castello e la cittadina di Saillon sorgono sul fianco destro della vallata vallesana, su uno sperone di roccia ai cui piedi in origine scorreva il Rodano; nel XIX secolo esso venne canalizzato e spostato verso il centro della valle. Dopo i lavori di miglioria, la piana è ricoperta di vaste culture di verdura e di frutta

46 At St. Maurice, 560 kilometres, a castle was built in the 12th century (it was given its present appearance in the 16th) with the purpose of guarding the Rhine bridge and the valley defile dividing the Lower Valais from the Rhone plain. It was over this bridge that the road ran to the Great St. Bernard and later to the Simplon, after it had been opened up by Napoleon.

47 The Tour de Bayot. This tower and the ruins beside it are the remains of the Savoyard castle of Saillon built in the 13th century. They are situated, with the small town of Saillon, on the right-hand side of the valley on a spur of rock at whose foot the Rhone used to flow before it was canalized in the 19th century and moved into the middle of the valley. The plain has been drained and is now covered by wide fields of vegetables and orchards





49

48 Der Wildbach Raspille zwischen Sierre, 616 km, und Salgesch bildet die Sprachgrenze: von Paris bis zur Raspille spricht man französisch, von hier bis zum Simplon deutsch und jenseits des Simplontunnels italienisch.
49 In den Rebbergen von Salgesch, Blick talaufwärts

48 Le torrent de la Raspille entre Sierre (km 616) et Salquenen marque la limite entre le Bas et le Haut-Valais. Mais il est en même temps une frontière linguistique: on parle le français de Paris jusqu'à la Raspille, ensuite l'allemand jusqu'au tunnel du Simplon, puis l'italien au-delà.
49 Dans les vignobles de Salquenen, vue en amont

48 Il torrente Raspille fra Sierre, 616 km, e Salgesch segna la linea che separa il Basso Vallese dall'Alto Vallese. Esso costituisce pure il confine linguistico: da Parigi fino alla Raspille si parla francese, da qui al Sempione tedesco e al di là della galleria del Sempione l'italiano.
49 Fra i vigneti di Salgesch, sguardo a monte

48 The mountain torrent of Raspille between Sierre, 616 kilometres, and Salgesch forms the boundary between the Lower and Upper Valais. It is also a language frontier: from Paris to the Raspille, French is spoken, but from here to the Simplon German, and beyond the Simplon Tunnel Italian.
49 In the vineyards of Salgesch, looking up the valley



50 Hoch über der Rhone die Kirche von Varen. Zwischen Salgesch und Leuk, 625 km, ist das Bahntrasse in den Felsen gehauen; dieser topographisch schwierigste Abschnitt im Wallis ist als einziger des schweizerischen Teils der Simplonlinie noch einspurig. Auf den geraden, ebenen Strecken des Wallis und im Simplontunnel darf mit 140 km/Std. gefahren werden, geplant sind sogar 160 km/Std. Die Simplonlinie ist die schnellste Bahnstrecke der Schweiz.

51 Burg und Kirche von Raron, mit Teleobjektiv von der Lötschberglinie aus aufgenommen, die sich hoch am nördlichen Talhang hinzieht und allmählich gegen Brig absenkt, wo sie sich als wichtigster Zubringer mit der Simplonlinie vereint

50 L'église de Varone, sur une haute berge du Rhône. Entre Salquenen et Loèche (km 625), la voie ferrée est taillée dans le roc; ce tronçon valaisan – topographiquement difficile – est le seul de la ligne du Simplon sur territoire suisse qui soit encore à voie unique. Sur les tronçons de plaine en ligne droite, en Valais et dans le tunnel du Simplon, les trains peuvent rouler à 140 km à l'heure, vitesse que l'on projette même de porter à 160 km/h. La ligne du Simplon est la plus rapide de Suisse.

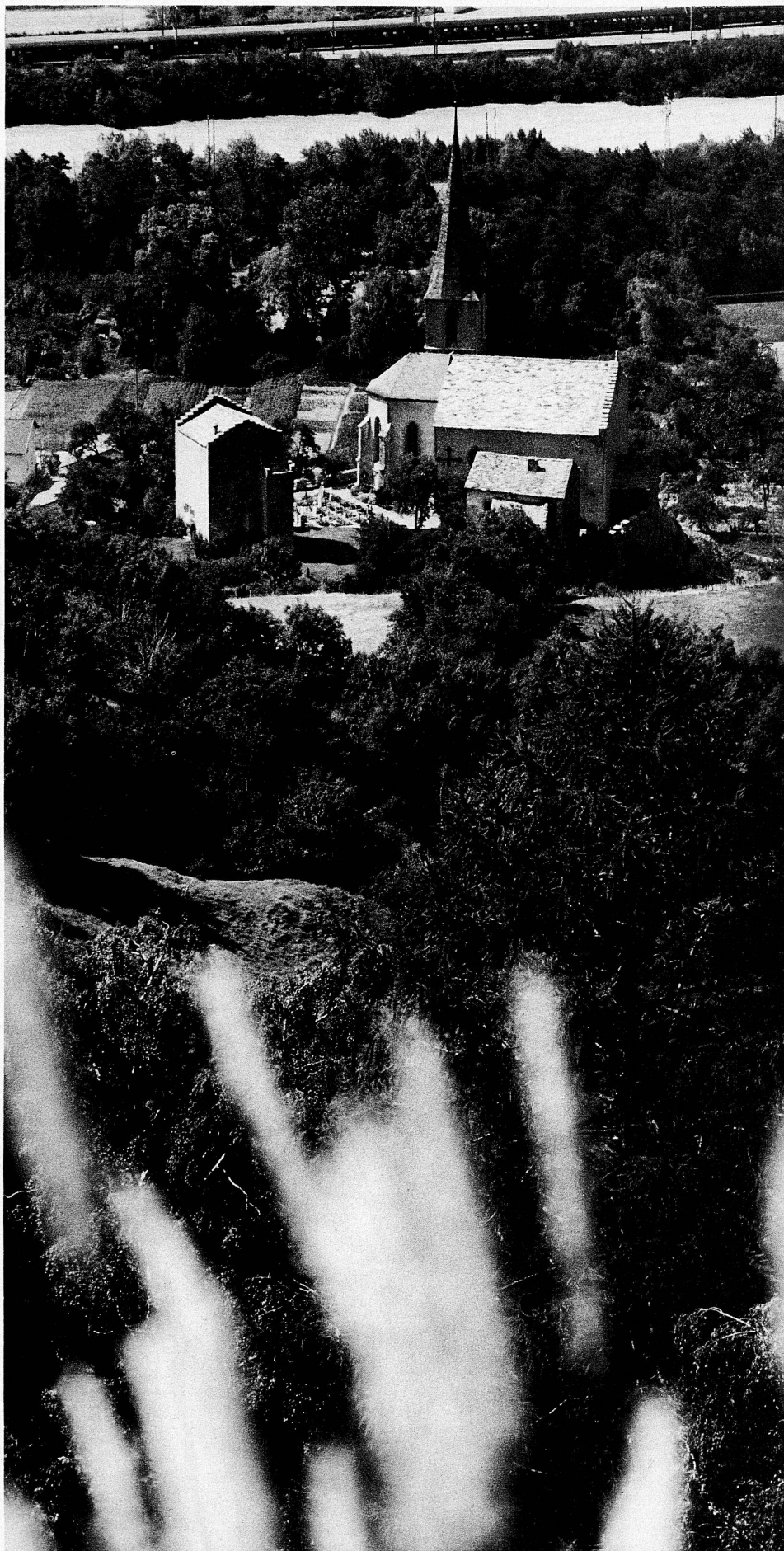
51 Le château et l'église de Rarogne, photographiés au téléobjectif depuis la ligne du Lötschberg, qui passe très haut sur le versant nord de la vallée et s'abaisse graduellement vers Brigue, où elle rejoint la ligne du Simplon dont elle est le plus important pourvoyeur

50 In alto sopra il Rodano sorge la chiesa di Varen. Da Salgesch a Leuk, 625 km, il tracciato della ferrovia è stato ricavato nella roccia; questo tratto nel Vallese è il più difficile dal punto di vista topografico ed è l'unico percorso tuttora a binario unico della linea del Sempione in territorio svizzero. Sui tratti diritti e piani nel Vallese e nella galleria del Sempione i treni raggiungono una velocità di 140 km orari; secondo i piani si dovrebbero raggiungere persino i 160 km orari.

51 Il castello e la chiesa di Raron fotografati con il teleobiettivo dalla linea del Lötschberg che corre in alto sulla parte nord della valle, per poi scendere gradatamente verso Briga, dove si unisce alla linea del Sempione della quale costituisce il principale raccordo

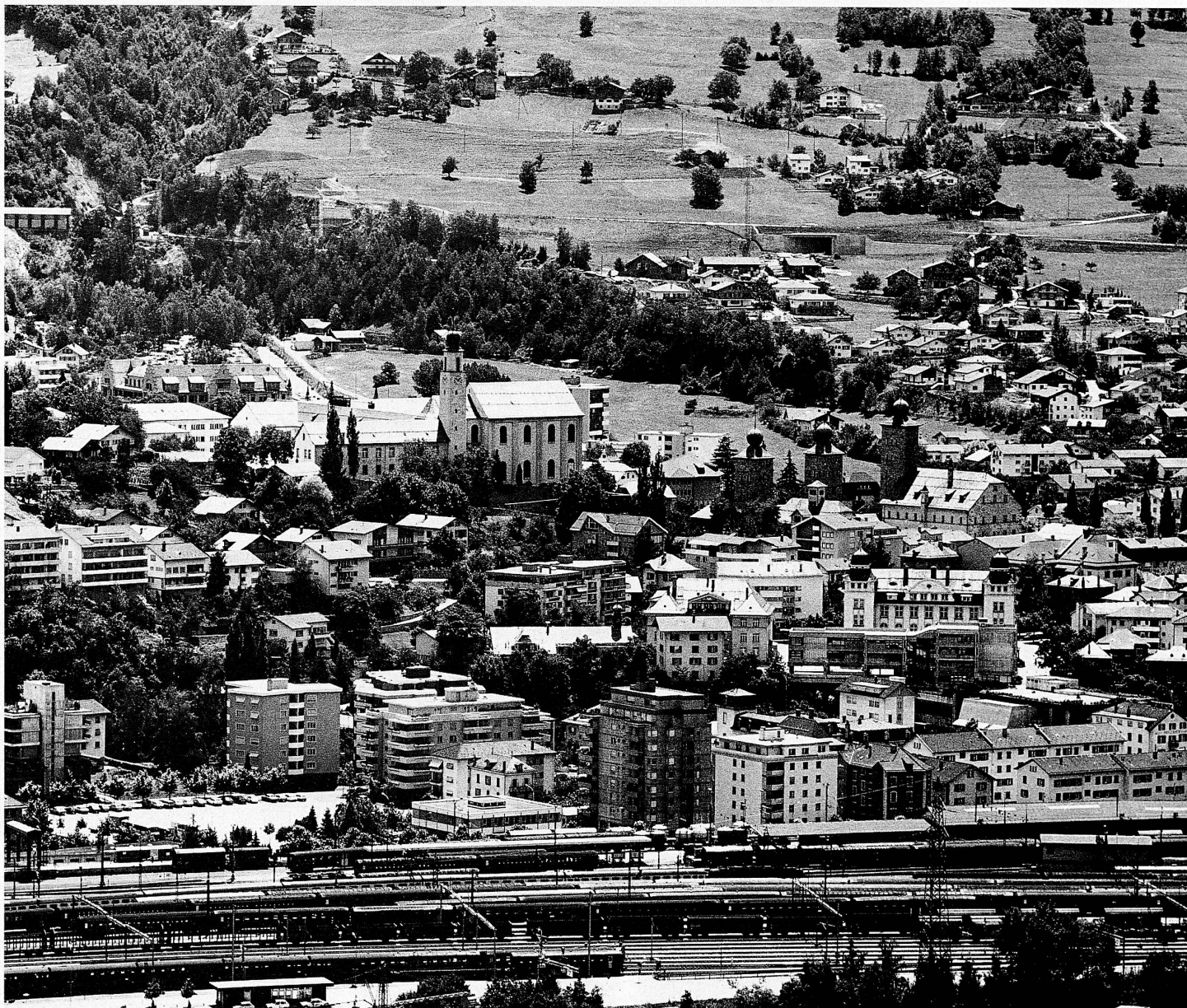
50 The church of Varen high above the Rhone. Between Salgesch and Leuk, 625 kilometres, the track is cut into the rock. This section, the most difficult in the Valais from the topographic viewpoint, is the only part of the Simplon line on Swiss territory to consist of a single track. Trains can run at 140 kilometres per hour on straight, flat stretches in the Valais and in the Simplon Tunnel, and a maximum of 160 km/h is planned. The Simplon line is the fastest in Switzerland.

51 Castle and church of Raron, photographed with a telephoto lens from the Lötschberg line, which runs high on the northern slope of the valley and drops gradually to Brigue, where it joins the Simplon line as its principal feeder



Die Bahnlinie Paris–Milano findet sich schon vorgezeichnet im Handelsweg zwischen den Messeplätzen der Champagne und Mailand, der über den Simplon führte und seit dem 13. Jahrhundert wachsende Bedeutung erhielt. Brig entstand damals als Umschlagplatz am Nordfuss des Passes. Einen Höhepunkt erreichte der Simplonverkehr im 17. Jahrhundert unter Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691), dem grossen Handelsherrn mit Beziehungen in ganz Europa. Sein barocker Palast mit den drei zwiebelgeschmückten Türmen ist noch heute das Wahrzeichen von Brig. Die Eisenbahn erreichte Brig vom Genfersee her über Sitten 1878. Bis der Simplontunnel geplant, finanziert und gebaut war, dauerte es noch 28 Jahre. Aus der Kopfstation Brig mit 12 Zügen täglich wurde der internationale Grenzbahnhof mit heute 250 Zügen

La ligne de chemin de fer Paris–Milan était déjà préfigurée par la route commerciale entre les villes de foire de la Champagne et Milan, qui passait par le Simplon et eut une importance croissante à partir du XIII^e siècle. C'est alors que Brigue se développa comme place de transit au pied du col, du côté nord. Le trafic commercial à travers le Simplon connut sa période la plus florissante au XVII^e siècle, au temps de Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691), un homme d'affaires puissant dont les relations s'étendaient à toute l'Europe. Son palais de style baroque, flanqué de trois tours couronnées de bulbes dorés, est aujourd'hui encore un emblème de la ville de Brigue. Le chemin de fer atteignit Brigue, à partir du Léman via Sion, en 1878. Mais il fallut attendre encore 28 ans jusqu'à ce que les plans, le financement et la construction du tunnel du Simplon fussent terminés. La gare terminus de Brigue, qui était desservie par 12 trains par jour, devint alors une gare frontière internationale avec un trafic quotidien de quelque 250 trains



La linea ferroviaria Parigi–Milano trova un modello già nella via commerciale fra le piazze fieristiche della Champagne e Milano, che transitava dal Sempione e la cui importanza crebbe a decorrere dal XIII secolo. Briga sorse in quel periodo in funzione di luogo di trasbordo delle merci al piede nord del passo. Un momento di forte sviluppo dei traffici attraverso il Sempione venne registrato nel XVII secolo grazie a Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691), il grande commerciante che intratteneva relazioni con tutta l'Europa. Ancora oggi il suo palazzo barocco, con le tre torri a bulbo, è il simbolo di Briga. Dal Lago Lemano la ferrovia raggiunse Briga nel 1878, passando per Sion. La progettazione, il finanziamento e la costruzione della galleria del Sempione durarono ancora 28 anni. La stazione di testa di Briga registrava allora 12 treni al giorno, mentre oggi giorno dalla stazione internazionale di frontiera transitano 250 composizioni

The Paris–Milan railway line had its forerunner in the trade route connecting the fair towns of Champagne to Milan, which also ran over the Simplon and gained steadily in importance from the 13th century onwards. Brigue came into existence at the time as a reloading station at the northern foot of the pass. The traffic over the Simplon reached its peak in the 17th century under Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691), a merchant king with business relations all over Europe. His Baroque palace with its three bulbous towers is still Brigue's chief landmark. The railway reached Brigue via Sion from the Lake of Geneva in 1878. A further 28 years elapsed before the Simplon Tunnel was planned, financed and built. The terminus at Brigue, with twelve trains a day, was now gradually transformed into an international frontier station handling 250 trains a day

Der Simplontunnel in einigen Zahlen

Le tunnel du Simplon en quelques chiffres

Erstes Tunnelprojekt: 1852.
Staatsvertrag zwischen Italien und der Schweiz über Bau und Betrieb des Tunnels: 25. November 1895. Baubeginn: 2. August 1898.
Durchstich: 24. Februar 1905. Erster Zug: 25. Januar 1906. Offizielle Eröffnung im Beisein des Bundespräsidenten und des italienischen Königs: 1. Juni 1906.

Der Simplontunnel besteht aus zwei einspurigen Röhren im Abstand von 17 m. Die zweite Röhre diente beim Bau als Hilfsstollen. Sie wurde zwischen 1912 und 1921 voll ausgebaut. In Tunnelmitte befindet sich eine heute automatisch bediente Station, wo von einem Geleise auf das andere gewechselt werden kann.

Masse: Erste Röhre 19 803,1 m, zweite Röhre 19 823,8 m. Es wurden 1 Million Kubikmeter Fels ausgebrochen, dazu benötigte man 1520 Tonnen Dynamit. Beide Röhren sind auf ganzer Länge ausgemauert, je nach Felsdruck mit einer Dicke von 0,35 m bis 1,67 m.

Die Kosten beliefen sich für die erste Röhre und den Rohbau der zweiten auf 79,5 Millionen Franken, für die zweite Röhre auf 33 Millionen.

Der Simplon ist zeitlich der sechste unter den grossen Alpentunnels: Semmering 1854, Brenner 1867, Mont-Cenis 1871, Gotthard 1882, Arlberg 1884, Simplon 1906. Als einziger Alpendurchstich dient er sowohl dem Nord-Süd- wie dem West-Ost-Verkehr. Im Personenverkehr nimmt er unter den Alpentransversalen den zweiten Rang nach dem Gotthard ein, im Güterverkehr den vierten Rang nach Gotthard, Mont-Cenis und Brenner.

Der Simplontunnel dient auch dem Autoverkehr: stündlich fährt ein Autozug ab Brig und ab Iselle, mit Anschluss in Brig an die Autozüge der BLS von und nach Kandersteg via Lötschberg.

Premier projet du tunnel: 1852. Traité italo-suisse relatif à la construction et à l'exploitation du tunnel: 25 novembre 1895. Commencement des travaux: 2 août 1898. Percement: 24 février 1905. Premier train: 25 janvier 1906. Inauguration officielle en présence du président de la Confédération et du roi d'Italie: 1^{er} juin 1906.

Le tunnel du Simplon consiste en deux galeries à une voie, distantes de 17 mètres l'une de l'autre. La seconde servait de galerie auxiliaire pendant la construction. Elle fut complètement terminée entre 1912 et 1921. Au milieu se trouve une gare, aujourd'hui à commande automatique, où les trains peuvent changer de voie.

Longueur: première galerie 19 803,10 mètres, seconde galerie 19 823,80 mètres. Un million de mètres cubes de roche ont été dynamités, ce qui exigea 1520 tonnes de dynamite. Les deux galeries sont murées sur toute la longueur; l'épaisseur varie entre 0,35 et 1,67 mètre, suivant la pression exercée par la roche.

Les frais se sont élevés à 79,5 millions de francs pour la construction de la première galerie et le percement de la seconde, et à 33 millions pour l'achèvement de la seconde.

Chronologiquement, le Simplon est le sixième des grands tunnels alpins: Semmering 1854, Brenner 1867, Mont-Cenis 1871, Gotthard 1882, Arlberg 1884, Simplon 1906. Il est le seul qui assure à la fois la liaison nord-sud et ouest-est. Pour le transport des voyageurs, il vient au second rang après le Gotthard, et pour celui des marchandises au quatrième, après le Gotthard, le Mont-Cenis et le Brenner.

Le tunnel du Simplon sert aussi au transport des autos: toutes les heures des trains de transport d'automobiles partent de Brigue et d'Iselle et assurent, à Brigue, la correspondance avec ceux en provenance ou à destination de Kandersteg, qui circulent sur la ligne du BLS à travers le Lötschberg.

La galleria del Sempione in cifre

History of the Simplon Tunnel in figures

Primo progetto della galleria: 1852. Trattato fra l'Italia e la Svizzera in merito alla costruzione ed alla gestione della galleria: 25 novembre 1895. Inizio dei lavori: 2 agosto 1898. Caduta dell'ultimo diaframma: 24 febbraio 1905. Primo treno: 25 gennaio 1906. Inaugurazione ufficiale alla presenza del presidente della Confederazione e del re d'Italia: 1° giugno 1906.

Il tunnel del Sempione comprende due gallerie ad un binario distanti 17 m l'una dall'altra. La seconda galleria servì da cunicolo ausiliario durante i lavori di costruzione. Essa venne interamente ampliata fra il 1912 e il 1921. A metà del tunnel si trova una stazione, ora azionata automaticamente, che permette ai treni di cambiare binario. Misure: Prima galleria 19 803,1 m, seconda galleria 19 823,8 m. Venne asportato un milione di metri cubi di roccia e furono impiegate 1520 tonnellate di dinamite. Ambedue le gallerie sono rivestite con murature su tutta la loro lunghezza; a seconda della pressione esercitata dalla roccia, lo spessore della muratura varia da 0,35 m a 1,67 m.

I costi per la prima galleria e per lo scavo del secondo cunicolo ammontarono a 79,5 milioni di franchi; per il completamento della seconda galleria occorsero 33 milioni.

Il Sempione è il sesto in ordine di tempo fra i grandi tunnel alpini: Semmering 1854, Brennero 1867, Moncenisio 1871, Gottardo 1882, Arlberg 1884, Sempione 1906. È l'unico traforo alpino che serve sia al traffico nord-sud che a quello ovest-est. Nel traffico viaggiatori si trova al secondo posto fra i trafori alpini, dopo il Gottardo; nel traffico delle merci si colloca al quarto posto dopo il Gottardo, il Moncenisio e il Brennero.

Il tunnel del Sempione serve anche al traffico automobilistico: ogni ora circola un treno per automobili da Briga e da Iselle, con coincidenza a Briga con i treni della BLS che trasportano le automobili da e per Kandersteg via Lötschberg.

First tunnel project: 1852. Agreement between the Italian and Swiss governments concerning the building and operation of the tunnel: 25 November 1895. Commencement of work: 2 August 1898. Piercing of last barrier: 24 February 1905. First train: 25 January 1906. Official inauguration in the presence of the Italian King and the Swiss President: 1 June 1906.

The Simplon Tunnel consists of two single-track tubes 17 metres apart. The second heading was used for auxiliary services during construction and was completed between 1912 and 1921. There is a station halfway along the tunnel, today automatically operated, where trains can switch from one track to the other.

Dimensions: First tube 19 803.1 metres, second tube 19 823.8 metres. A million cubic metres of rock was removed by means of 1520 tons of dynamite. Both tubes are lined over their whole length to a thickness of 0.35 to 1.67 metres, according to overburden.

The costs were SFr. 79.5 millions for the first tube and the driving of the second heading, SFr. 33 millions for the completion of the second tube.

The Simplon was the sixth of the big Alpine tunnels: Semmering 1854, Brenner 1867, Mont Cenis 1871, Gotthard 1882, Arlberg 1884, Simplon 1906. It is the only Alpine tunnel that serves both north-south and east-west traffic. In passenger volume it is second only to the Gotthard, in goods volume it is fourth after Gotthard, Mont Cenis and Brenner.

The Simplon tunnel is also used for car transport, a motorail train leaving Brigue and Iselle every hour, with a connection at Brigue to the motorail trains of the Berne-Lötschberg-Simplon line to and from Kandersteg.



53

In Italien! Am Alpensüdfuss noch nicht «das Land, wo die Zitronen blühen», sondern eine wilde Landschaft, steil und steinig.

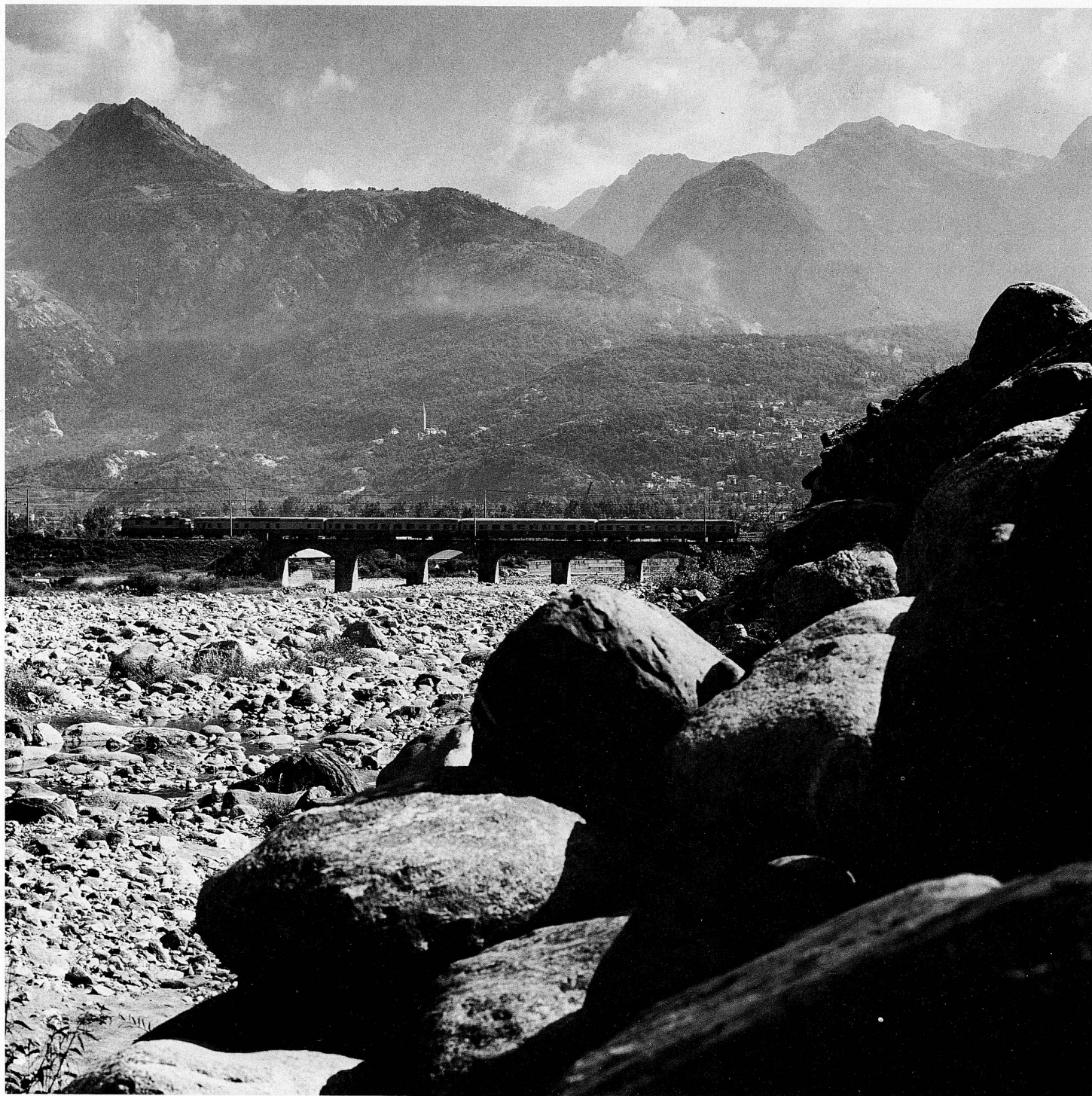
53 Der Ponte Nuovo über die Diveria oberhalb Preglia

54 TEE Lemano auf der Brücke über das Bett des Wildbachs Bogna bei Domodossola, 696 km

En Italie, au pied du versant sud des Alpes: ce n'est pas encore «le pays où fleurit l'oranger»! Le paysage est sauvage, abrupt et pierreux.

53 Le Ponte Nuovo sur la Diveria, en amont de Preglia.

54 Le TEE Lemano sur le pont qui franchit le lit du torrent Bogna, près de Domodossola, au km 696



54

In Italia! Ai piedi delle Alpi non si incontra ancora il paese dove fioriscono i limoni, bensì un selvaggio paesaggio scosceso e sassoso.

53 Il Ponte Nuovo scavalca la Diveria sopra Preglia

54 Il TEE Lemano attraversa il ponte sull'alveo del torrente Bogna presso Domodossola, 696 km

We are in Italy! At the foot of the Alps, it is not yet a land of palms and olives, but a wild, steep and stony landscape.

53 The Ponte Nuovo across the River Diveria above Preglia.

54 The TEE Lemano on the bridge that crosses the bed of the Bogna, a mountain torrent near Domodossola, 696 kilometres



55

55 Über 30 km, von der Station Verbania-Pallanza bis Arona, folgt die Bahn dem Ufer des Lago Maggiore und bietet eine einzigartige Panoramansicht auf den See und auf die Borromäischen Inseln bei Stresa, 735 km.

56 Mergozzo am gleichnamigen See, einem durch Geschiebe des Toce abgeschnittenen Arm des Lago Maggiore

55 D'environ 30 km après la gare de Verbania-Pallanza jusqu'à Arona, la voie ferrée suit la rive du lac Majeur et offre une vue panoramique incomparable sur le lac et les îles Borromées près de Stresa (km 735).

56 Mergozzo, sur le lac du même nom, un bras du lac Majeur, qui en a été séparé par les alluvions de la Toce

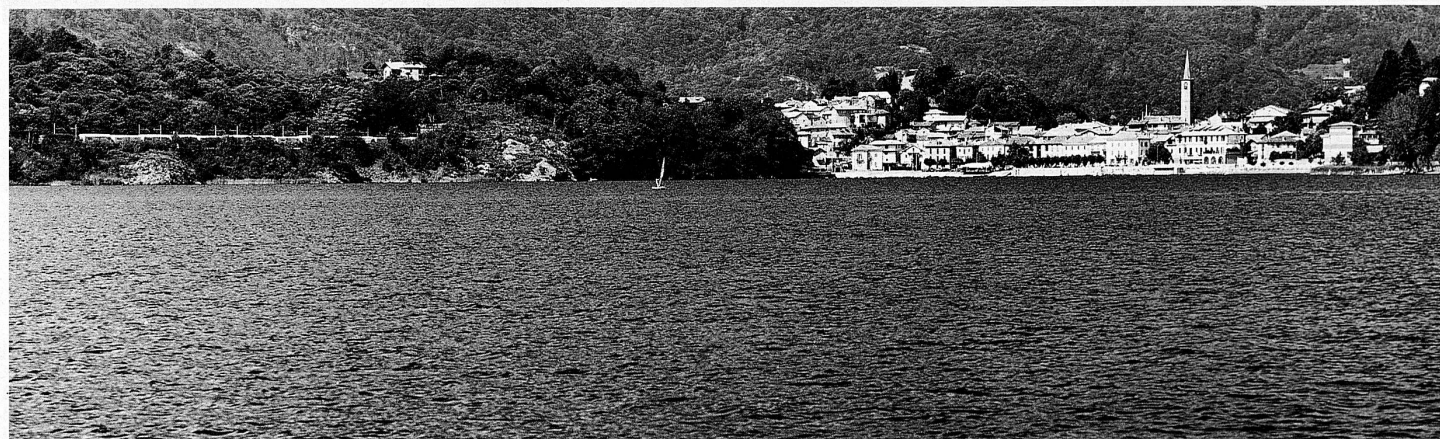
55 30 km più innanzi, dalla stazione di Verbania-Pallanza fino ad Arona, la ferrovia segue la sponda del Lago Maggiore ed offre una veduta unica nel suo genere sul lago e sulle Isole Borromee presso Stresa, 735 km.

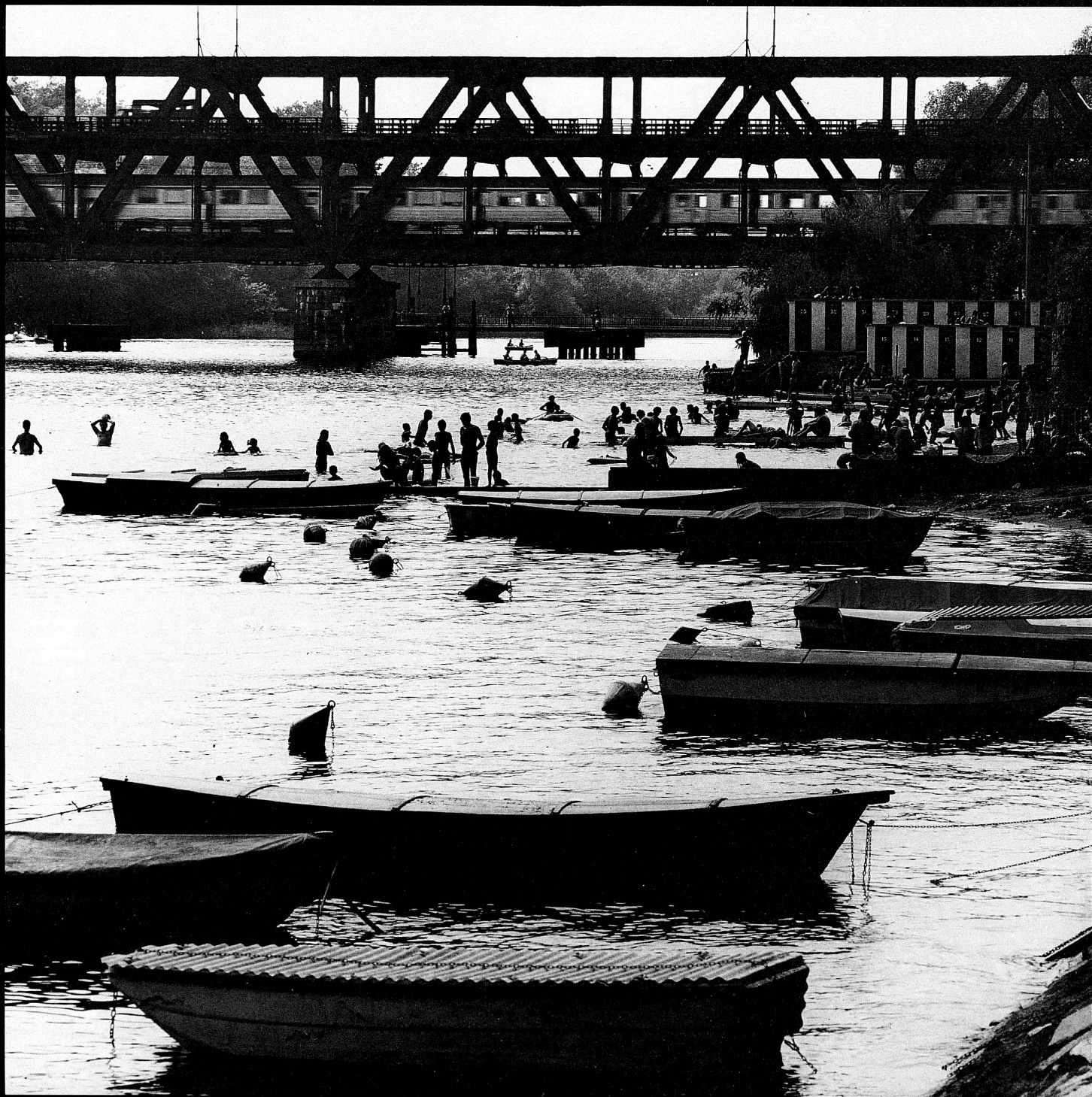
56 Mergozzo sul lago omonimo; si tratta di un ramo del Lago Maggiore separato dal materiale detritico del Toce

55 For a distance of 30 kilometres, from Verbania-Pallanza station to Arona, the railway follows the shore of Lago Maggiore and offers a wonderful panoramic view of the lake and the Borromaeen Islands near Stresa, 735 kilometres.

56 Mergozzo on the lake of the same name, an arm of Lago Maggiore that has been separated from it by detritus brought down by the Toce

56





57

Eine zweistöckige Brücke für Bahn und Strasse führt über den Ticino am Ausfluss des Lago Maggiore bei Sesto Calende

Un pont à deux étages, pour la route et la voie ferrée, franchit la rivière Ticino à la sortie du lac Majeur près de Sesto Calende

Un ponte a due piani, per il transito della ferrovia e della strada, scavalca il Ticino all'uscita dal Lago Maggiore presso Sesto Calende

A double-deck bridge carrying road and railway leads over the River Ticino where it flows out of Lago Maggiore near Sesto Calende



58

Der Endpunkt unserer Reise ist erreicht: Milano Centrale, 821 km, der grösste Bahnhof Italiens, in den täglich weit über 400 Züge ein- und ausfahren. Man kann sich dem Eindruck der riesigen, von römischer Thermenarchitektur beeinflussten Gewölbe – Eisenbeton mit Marmor verkleidet! – nicht ganz entziehen, auch wenn daraus die Gigantomanie eines untergegangenen Regimes spricht. Ein technisches Meisterwerk ist das mittlere der 5 Perrondächer, das mit 72 m Spannweite 8 Geleise überwölbt

Nous arrivons au terminus de notre voyage: Milano Centrale, au km 821, la plus grande gare d'Italie, où chaque jour arrivent ou partent plus de 400 trains. On ne peut se défendre d'être impressionné par l'immense voûte de béton armé revêtu de marbre, inspirée de l'architecture des thermes romains, même si elle évoque l'impudente gigantomanie d'un régime aboli. Parmi les cinq halls des quais, celui du milieu – d'une envergure de 72 mètres et qui couvre huit voies – est un chef-d'œuvre de la technique

Il nostro viaggio giunge al termine: Milano Centrale, 821 km, la più grande stazione italiana dove arrivano e partono quotidianamente oltre 400 treni. Ci si può difficilmente sottrarre al fascino delle gigantesche volte ispirate all'architettura delle terme romane – cemento armato ricoperto di marmo! –, anche se esse illustrano l'impudente megalomania di un regime scomparso. Un capolavoro di tecnica è la tettoia mediana delle cinque che coprono i marciapiedi; essa ha una campata di 72 m e copre otto binari

This is our destination, Milan Central Station, 821 kilometres, Italy's largest railway station with over 400 trains arriving and departing daily. The huge vaults recalling the architecture of Roman baths—reinforced concrete clad in marble!—are not without a certain grandeur, even though they embody the shameless megalomania of a vanished régime. The middle bay of the five, which has a span of 72 metres and covers eight tracks, is a masterpiece of engineering



