

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 52 (1979)

Heft: 4: Simplon = Sempione

Artikel: Simplonpost = Poste du Simplon

Autor: Pfamatter, Arnold

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774900>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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



Simplonpost

Es war Kaspar Jodok Stockalper (1609–1691), der wohl als erster eine regelmässige Postverbindung über den Simplon organisierte. Seine berittene Post beförderte in 8 Tagen Depeschen von Mailand nach Lyon.

1805 wurde die auf Befehl Napoleons für Pferde und Artillerie gebaute Simplonstrasse als erste Fahrstrasse über die Alpen eröffnet. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Militärstrasse wurde aber sofort erkannt. Um diese Zeit wurde der wöchentlich zweimal verkehrende Postdienst von Lausanne nach Italien eingerichtet.

Die Postkutschen-Romantik begann, der Reiseverkehr nach Italien konzentrierte sich auf den Simplon. Die Kutschenpost entwickelte sich in dieser Zeit sehr schnell. Wenn anfangs 2 Kurse wöchentlich, die nebst Depeschen auch 1 oder 2 Personen beförderten, verkehrten, so erreichte sie 1870 mit 4 Postkursen pro Tag in jeder Richtung ihren Höhepunkt. Jeder Kurs bestand aus einer acht- bis zehnpfährigen Kutsche. Unterwegs wurden die Pferde gewechselt, so in Brig, Berisal, Simplon, Iselle. Dafür benötigte man täglich bis zu 150 Pferde. Die Fahrzeit von Brig nach Domodossola betrug über 12 Stunden.

Bis 1000 km wurden täglich mit den Postkutschen zurückgelegt, und im Jahr 1878 wurden mit den Kursen und den Extrafahrten bis 28 000 Postreisende befördert.

Im Jahr 1906 mit der Eröffnung des Simplontunnels schien das Ende des Simplon-Postkutschendienstes gekommen zu sein. Der Simplontunnel, das neue Wunderwerk der Technik, nahm auf einen Schlag über 90 Prozent der Reisenden weg, und die Zahl der Postreisenden fiel unter die Tausendergrenze. Um die Bewohner längs der Simplonstrasse zu bedienen, wurde wenigstens ein Kurs pro Tag aufrechterhalten.

Im Jahr 1919 fuhr das erste Postauto über den Simplon. Es war kein moderner Reisebus, sondern ein schwerfälliger Lastwagen mit Gartenbänken. Die Fahrt über den Simplon war eher ein Abenteuer als eine Vergnügungsfahrt. Bis 1954 beschränkte sich der Postkutschendienst über den Simplon auf den Winterverkehr.

1954 musste auch diese letzte Pferdepost aufgehoben werden. In den letzten Jahren beförderte sie fast nur noch Postsendungen; Reisende waren selten und bevorzugten den viel kürzeren Weg über Iselle. Die Dörfer der Südseite wurden im Winter von Iselle aus bedient.

Trotz der raschen Zunahme des privaten motorisierten Verkehrs hat die Simplonreisepost konstant an Bedeutung für die Region und das benachbarte Ausland zugenommen. Die folgenden Zahlen belegen dies deutlich:

Jahr	beförderte Reisende	
	mit der Autopost	mit der Pferdepost
1919	1990	291
1930	5305	394
1940	10617	1086
1950	40940	1155
1960	130228	inbegriffen Reisende Simplon Dorf–Iselle
1964	172440	

Trotz der starken Konkurrenzierung durch andere, gleichlaufende Alpenübergänge Nord–Süd behielt der Simplon auch in den 70er Jahren seine wirtschafts- und verkehrspolitische Bedeutung. Letztere ist eindeutig durch die konstante, wenn auch zeitweise bedächtige Zunahme der Zahl an Passagieren belegbar, wobei im Jahre 1978 mehr als 200 000 Reiselustige die Dienste der Simplon-Reisepost beanspruchten.

In der Saison verkehren täglich zwei Kurse bis nach Domodossola, wobei der eine dieser Kurse von Saas Fee aus geführt wird und abends jeweils wieder zu diesem Ausgangspunkt zurückkehrt.

Selbstverständlich erschöpft sich die Aufgabe der Simplon-Reisepost nicht mit dem Transit- und Grenzverkehr Schweiz–Italien. Weitgehend steht sie im Dienste der Anwohner einer geographisch und verkehrspolitisch stark isolierten Region am und ennet dem Simplon. Als Verbindung zur Heimat hat die Reisepost daher eine sehr grosse wirtschaftspolitische und psychologische Funktion. Die Reisepost verbindet die Bevölkerung mit ihrer Heimat und befördert täglich Schülerinnen, Schüler, Lehrlinge zu ihren Schulen, Arbeiter und Angestellte zu ihren Arbeitsplätzen im Tal.

Diese verkehrs- und wirtschaftspolitische Aufgabe am grenzüberschreitenden und länderverbindenden Passübergang erfüllt das Postamt Brig mit 20 bis 25 Reisepostwagen und ebensovielen zuverlässigen Wagenführern während des ganzen Jahres, wobei winterliche Unterbrüche infolge Schnee, Lawinen und Gefährdung eigentlich selten sind. Nach Vollendung des Brückenbaus im Ganter und der Zufahrten auf italienischem Gebiet bis zur Landesgrenze darf der Simplon als einer der sichersten, bequemsten und attraktivsten Passübergänge Nord–Süd bezeichnet werden.

Arnold Pfamatter, Postverwalter, Brig

31-34 Die Postkutschenromantik dauerte im Winterfahrplan noch bis 1954 / Les voyages romantiques en diligence postale figuraient encore à l'horaire d'hiver de 1954 / L'epoca delle romantiche diligenze che assicuravano il servizio postale durò fino nell'inverno del 1954 / The romance of the stage-coach era survived in the winter season till 1954

35 Postverbindungen über den Simplon um 1808 / Liaisons postales par le Simplon en 1808 / Relazioni postali attraverso il Sempione verso il 1808 / Mail-coach connections over the Simplon in 1808

36 Postfahrplan um 1870 / Horaire des diligences postales en 1870 / Orario postale del 1870 / A mail timetable dating from about 1870

35

DILIGENCES

EN POSTE

POUR MILAN,

Pour Transport de Voyageurs et Marchandises,

Faisant le trajet | De LYON, à GENÈVE, en 24 heures, | 108.
De GENÈVE, à MILAN, en 84

Et Retour de même.

LES BUREAUX SONT :

A LYON, chez ALLARD et C^{ie}, Entrepreneurs de la Diligence de Lyon à Genève.
A GENÈVE, au Bureau des Diligences du Simplon, place du Molard.
A MILAN, au Bureau des Diligences du Simplon.

Poste du Simplon

C'est Kaspar Jodok Stockalper (1609-1691) qui organisa le premier une liaison postale régulière à travers le Simplon. Sa messagerie à cheval transportait les dépêches de Milan à Lyon en huit jours.

En 1805 fut inaugurée la première route carrossable à travers les Alpes: la route du Simplon construite sous les ordres de Napoléon pour la cavalerie et l'artillerie. L'importance économique de cette route militaire fut reconnue aussitôt. C'est à cette époque que fut institué le service postale bihebdomadaire de Lausanne vers l'Italie.

L'époque romantique des diligences postales avait commencé et le trafic vers l'Italie se concentrait sur le Simplon. La poste attelée se développa alors très rapidement. Si au début il n'y avait que deux courses par semaine pour transporter les dépêches et un ou deux voyageurs, le trafic postal atteignit son apogée en 1870 avec quatre courses par jour dans chaque sens. Chaque course était effectuée par une diligence à huit ou dix places. Les attelages étaient changés en cours de route à Brigue, Berisal, Simplon et Iselle, ce qui nécessitait chaque jour près de 150 chevaux. Le trajet de Brigue à Domodossola durait plus de douze heures.

Les diligences postales parcouraient quotidiennement presque un millier

1. Lausanne-Sierre-Arona (Courrier).				
Voiture à 10 places.				
Départ de Genève	à 4 h. 30 m. du soir.	par chemin de fer.	Départ d'Arona	à 12 h. 00 m. de la nuit.
Départ de Lausanne	à 6 h. 55 m. »		Départ de Domodossola	à 6 h. 15 m. du matin.
Départ de Vevey	à 7 h. 35 m. »	par diligence.	Arrivée à Brigue	à 4 h. 15 m. du soir.
Départ de St-Maurice	à 9 h. 05 m. »		Départ de Brigue	à 4 h. 45 m. »
Départ de Sion	à 10 h. 32 m. »	par diligence.	Arrivée à Sierre	à 9 h. 05 m. »
Arrivée à Sierre	à 11 h. 00 m. »		Départ de Sierre	à 4 h. 15 m. du matin.
Départ de Sierre	à 12 h. 00 m. de la nuit.	par diligence.	Arrivée à Sion	à 4 h. 40 m. »
Arrivée à Brigue	à 4 h. 20 m. du matin.		Arrivée à St-Maurice	à 5 h. 55 m. »
Départ de Brigue	à 5 h. 00 m. »	par diligence.	Arrivée à Vevey	à 7 h. 31 m. »
Arrivée à Domodossola	à 2 h. 40 m. du soir.		Arrivée à Lausanne	à 8 h. 15 m. »
Arrivée à Arona	à 8 h. 55 m. »		Arrivée à Genève	à 10 h. 30 m. »

Coincidences :

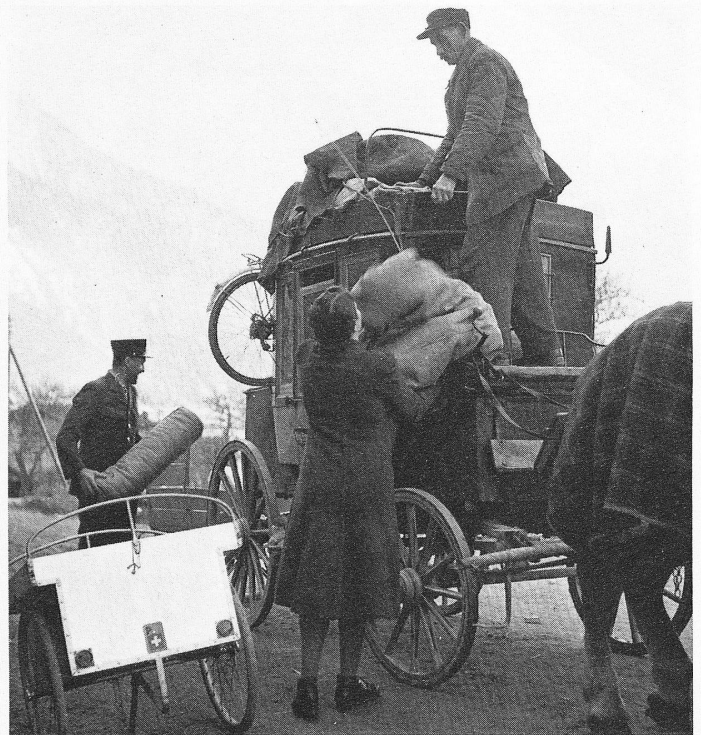
- a) A Lausanne, avec les trains de et pour Genève, St-Maurice et Berne.
- b) A Vevey, avec les omnibus postaux de et pour la gare de Gland.
- c) A St-Maurice, avec les trains de et pour le Bourget et les trains à vapeur de et pour Genève.
- d) A Brigue, à l'aller, avec le service pour Münster et la Forca. (N° 4.)
- e) A Arona, avec les trains de et pour Novara, Milan, Florence, Venise, Turin et Gênes.

2. Sierre-Brigue-Stresa (Messagerie).				
Voiture à 8 places.				
Départ de Lausanne	à 12 h. 45 m. du jour.	par chemin de fer.	Départ de Stresa	à 12 h. 50 m. du jour.
Départ de Sierre	à 5 h. 45 m. du soir.		Arrivée à Domodossola	à 4 h. 40 m. du soir.
Arrivée à Brigue	à 10 h. 05 m. »	par diligence.	Départ de Domodossola	à 5 h. 10 m. »
Départ de Brigue	à 10 h. 30 m. »		Arrivée à Brigue	à 2 h. 55 m. du matin.
Arrivée à Domodossola	à 7 h. 40 m. du matin.	par diligence.	Départ de Brigue	à 3 h. 30 m. »
Départ de Domodossola	à 8 h. 10 m. »		Arrivée à Sierre	à 7 h. 50 m. »
Arrivée à Stresa	à 12 h. 20 m. du jour.		Arrivée à Lausanne	à 1 h. 55 m. du soir.

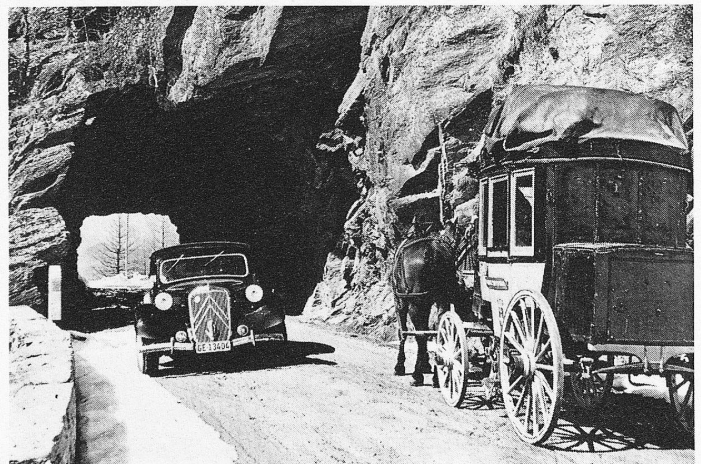
Coincidences : A St-Maurice, avec les trains de et pour le Bourget, et à Sierre, avec les trains à vapeur de et pour Arona.

RL. Ce service ne sera prolongé de Brigue à Stresa que pendant la période du 1^{er} juillet au 31 octobre.

36



32



33



34



37



38



39

37 *Pferdewechsel der Schlittenpost (bis 1954). Wenn Schnee auf dem Simplon lag, wurde die Postkutsche durch Schlitten ersetzt / Changement d'attelage de la poste à traîneau (jusqu'en 1954). La diligence était remplacée par des traîneaux quand le Simplon était enneigé / Cambio dei cavalli della slitta che fino al 1954 assicurava il servizio postale allorché la neve impediva alle diligence il transito del Sempione / The mail sledge (continued till 1954) changes horses. When snow lay over the Simplon, the normal coach was replaced by a sledge*

38 *Das erste Simplon-Postauto, 1919 / La première automobile postale, en 1919 / Il primo autopostale in servizio sul Sempione, 1919 / The first Simplon motor coach, 1919*

39 *Reisepost 1929 / Autocar postal en 1929 / Viaggio con l'autopostale nel 1929 / Postal coach travel in 1929*

40 *Moderne Reisepost bei Simplon Dorf / Autocar postal moderne près de Simplon-Village / Moderno autopostale presso Sempione-Villaggio / A modern postal coach near Simplon village*

de kilomètres et en 1878 elles transportèrent, entre courses ordinaires et spéciales, près de 28000 voyageurs.

En 1906, il semblait que le service des diligences postales du Simplon eût pris fin avec l'inauguration du tunnel ferroviaire. Ce tunnel du Simplon, véritable merveille de la technique, enleva d'un coup aux diligences postales plus de 90% du trafic des voyageurs, dont le nombre tomba alors au-dessous de mille. Toutefois, pour desservir la population le long de la route du Simplon, on maintint au moins une course quotidienne.

En 1919, la première automobile postale traversa le col du Simplon. Il ne s'agissait pas d'un autocar moderne, mais d'une sorte de lourd camion garni de bancs de jardin. La traversée du Simplon était ainsi plutôt une aventure qu'un voyage d'agrément. Jusqu'en 1954, le service de diligences postales à travers le Simplon fut limité à l'hiver.

En 1954 même cette dernière poste attelée fut supprimée. Dans les dernières années, elle ne transportait presque plus que du courrier postal. Les voyageurs étaient rares et préféraient le trajet par Iselle, qui était beaucoup plus court. Les villages au sud du Simplon étaient desservis en hiver à partir d'Iselle.

Malgré la rapide augmentation du trafic motorisé privé, le service postal du Simplon a gagné constamment en importance pour la région et pour la zone italienne limitrophe. C'est ce que montrent clairement les chiffres suivants:

Année	Nombre de voyageurs	
	par automobiles postales	par diligences postales
1919	1990	291
1930	5305	394
1940	10617	1086
1950	40940	1155
1960	130228	y compris les voyageurs de
1964	172440	Simplon-Village à Iselle

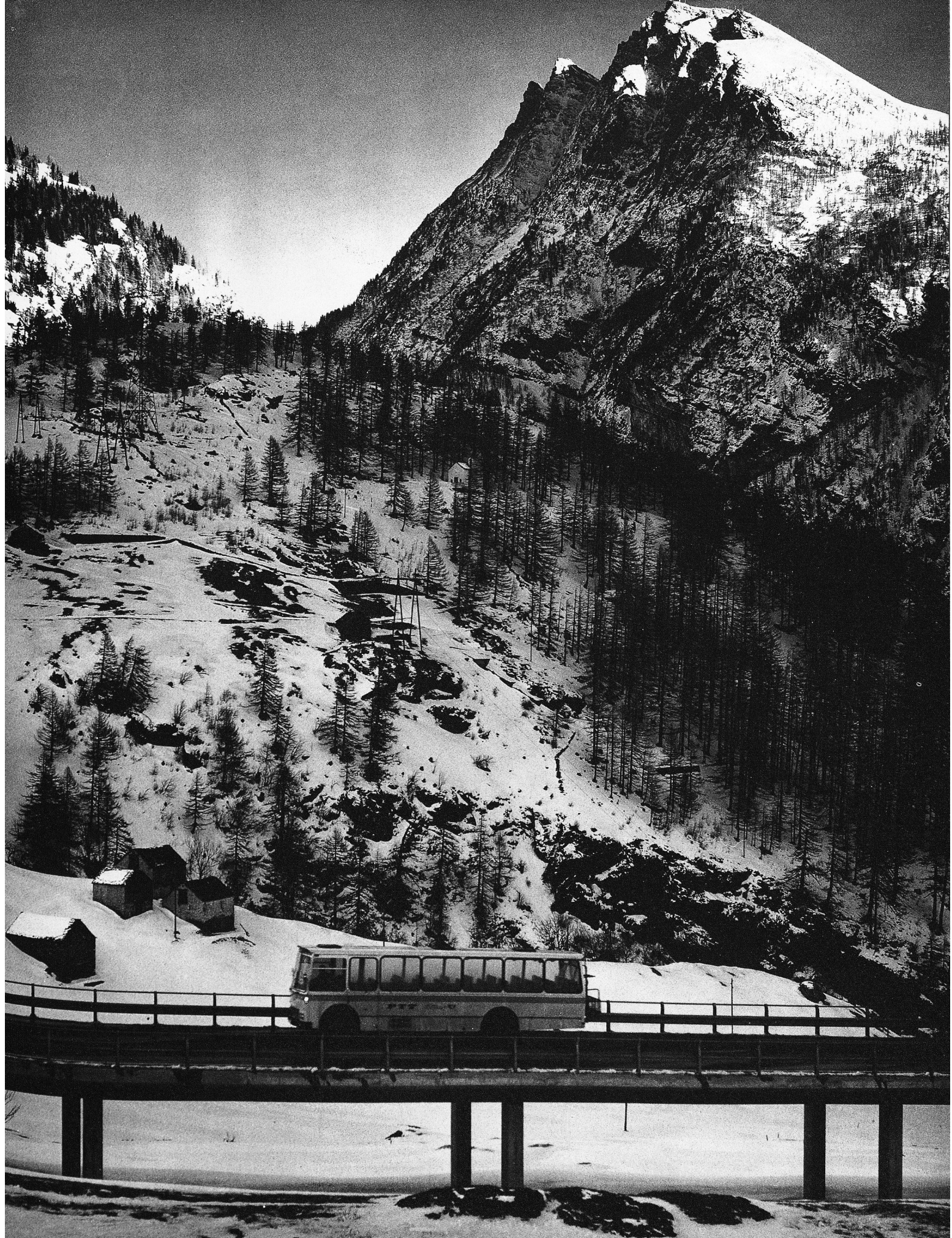
Malgré la forte concurrence d'autres passages alpestres parallèles nord-sud, le Simplon a maintenu aussi dans les années 70 son importance de liaison économique et de transit. C'est ce que montre l'augmentation constante, bien que plus lente par moments, du nombre des voyageurs, qui s'est élevé en 1978 à plus de deux cent mille pour le service des automobiles postales du Simplon.

En saison ont lieu deux courses par jour pour Domodossola, dont une part de Saas Fee et y retourne éventuellement le soir.

Le rôle des transports postaux du Simplon ne se limite évidemment pas au trafic frontalier ou de transit entre la Suisse et l'Italie. Il consiste aussi à desservir la population de la région du Simplon et des alentours, très isolées géographiquement et du point de vue des communications. C'est pourquoi les transports postaux remplissent une fonction économiquement et psychologiquement importante en tant que trait d'union avec le pays. Ce sont eux qui transportent chaque jour les écoliers et écolières, les apprentis, les ouvriers et les employés à leurs écoles et à leurs lieux de travail.

Cette mission de communication et d'économie publique, sur une voie de passage alpestre qui franchit une frontière et relie deux pays, est assumée pendant toute l'année, sauf de très rares interruptions en hiver dues à la neige, aux avalanches ou au danger, par l'office postal de Brigue, qui dispose à cet effet de 20 à 25 automobiles postales et d'autant de conducteurs expérimentés. Quand la construction du pont dans le val de Ganter et celle des voies d'accès sur territoire italien jusqu'à la frontière suisse sera achevée, on pourra considérer le Simplon comme un des cols alpestres les plus sûrs, les plus commodes et les plus attrayants.

40





41

Napoleonische Bauten Constructions napoléoniennes Edifici napoleonici Napoleonic buildings

41 Die «Alte Kaserne» in der Gondoschlucht, eines der 11 Schutzhäuser (Refuges), die längs der Simplonstrasse erbaut wurden. Sie besaßen Schankrecht und dienen zum Teil noch heute als Gasthäuser

42 Nur die Widerlager der Ganterbrücke sind napoleonisch, der steinerne Bogen datiert von später, denn Napoleon hatte befohlen, die Brücken aus Holz zu errichten, um sie leichter zerstören zu können. Im Hintergrund die Baustelle der neuen Ganterbrücke

41 L'«ancienne caserne» dans la gorge de Gondo: un des onze refuges construits le long de la route du Simplon. Ils possédaient la patente de débit de boissons et quelques-uns servent d'auberge encore aujourd'hui

42 Seule la butée du pont de Ganter date de Napoléon. L'arche de pierre est postérieure, car Napoléon avait ordonné de construire les ponts en bois afin que l'on pût plus facilement les détruire. A l'arrière-plan, le chantier de construction du nouveau pont de Ganter

41 La «vecchia caserma», nella gola di Gondo, uno degli undici rifugi costruiti lungo la strada del Sempione, che godevano del diritto di vendere bevande; ancora oggi essi sono in parte adibiti a locanda

42 Solo i contrafforti del ponte di Ganter risalgono al periodo napoleonico, mentre l'arco di pietra è stato costruito in epoca ulteriore; Napoleone infatti aveva ordinato la costruzione di ponti in legno, facili da distruggere in caso di necessità. Sullo sfondo si scorge il cantiere del nuovo ponte di Ganter

41 The "Old Barracks" in the Gondo Gorge, one of the eleven refuges erected along the Simplon Road. They were licensed, and some of them still serve as inns

42 Only the piers of this bridge (Ganterbrücke) are Napoleonic, the stone arch is of a later date, for Napoleon had ordered that the bridges be built of wood so that they could be more easily destroyed in case of need. In the background the construction site of the new bridge

43 Um einem Steinschlaggebiet auszuweichen, wird eine 678 m lange Spannbetonbrücke 150 m hoch über das Gantertal gebaut. Die Technik des Freivorbauts erlaubt, grosse Spannweiten – die grösste misst hier 174 m – ohne Leegerüst zu überbrücken

43 Pour éviter un pierrier, on construit à 150 mètres au-dessus du val de Ganter un pont en béton précontraint long de 678 mètres

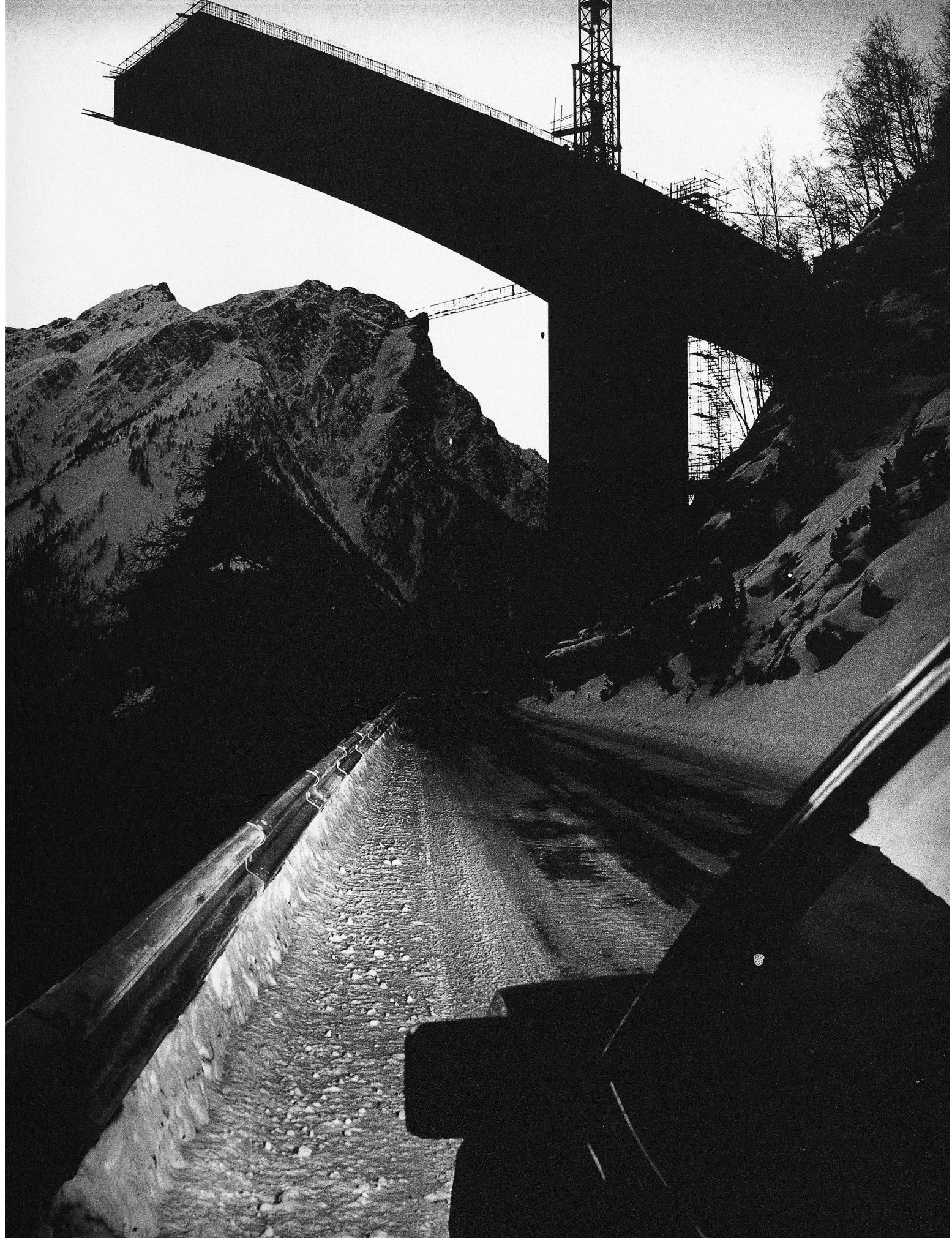
43 Allo scopo di aggirare un passaggio esposto alla caduta di pietre, è in costruzione un ponte in calcestruzzo lungo 678 m che scavalcherà la valle di Ganter a un'altezza di 150 m. La tecnica di costruzione in avancorpo permette di ottenere campate a gran luce (in questo caso la più grande misura 174 m) senza ricorrere alle impalcature

43 A bridge of prestressed concrete 678 metres long is being built 150 metres above the valley (Gantertal) in order to avoid an area endangered by falling rocks. The new cantilever technique makes it possible to use large spans—the largest here is 174 metres—without the need for falsework

43

42

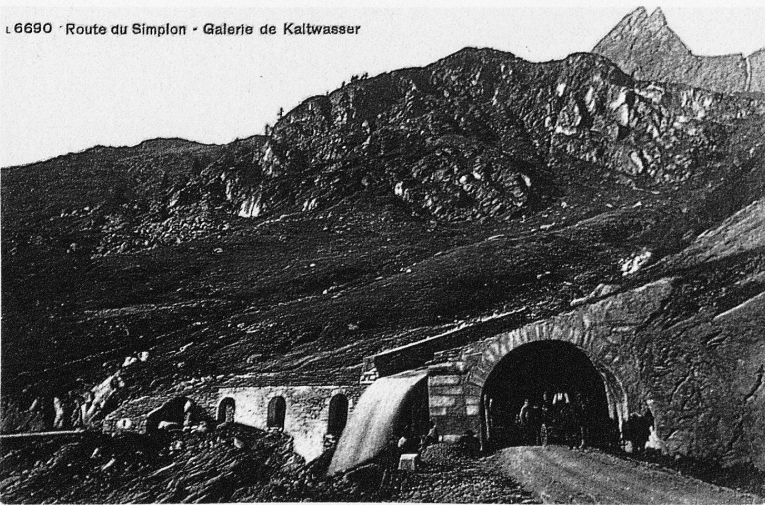






44

L 6690 · Route du Simplon · Galerie de Kaltwasser



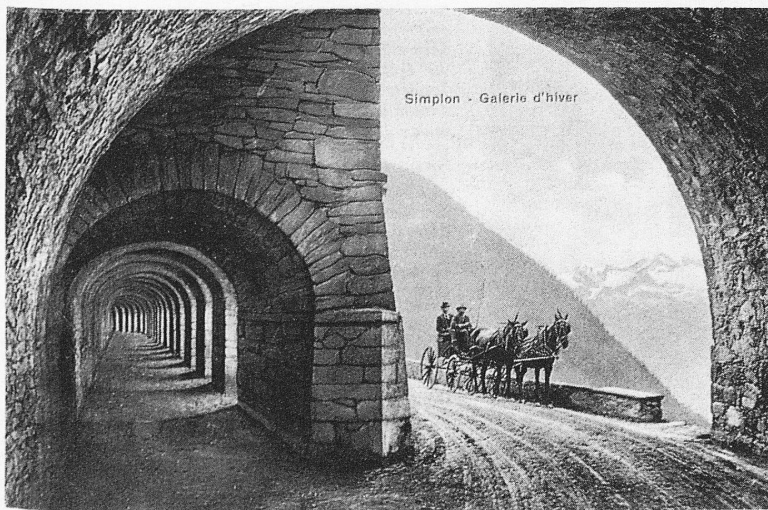
46

Schutzgalerien alt und neu. Schon unter Ingenieur Céard wurden 525 m Galerien gebaut, um die Strasse vor Steinschlag und Lawinen zu schützen. Heute machen 6 km Galerien und 1587 m Tunnel die Strasse wintersicher

Galeries de protection anciennes et nouvelles. Déjà du temps de l'ingénieur Céard, on avait construit 525 mètres de galeries pour protéger la route des chutes de pierres et des avalanches. Aujourd'hui, ce sont six kilomètres de galeries et un tunnel de 1587 mètres qui garantissent la sécurité en hiver



45



Vecchie e nuove gallerie di protezione. Già sotto la direzione dell'ingegner Céard erano stati costruiti 525 m di gallerie allo scopo di proteggere la strada dalla caduta di sassi e dalle valanghe. Oggi, 6 km di gallerie e 1587 m di tunnel rendono viabile la strada anche d'inverno

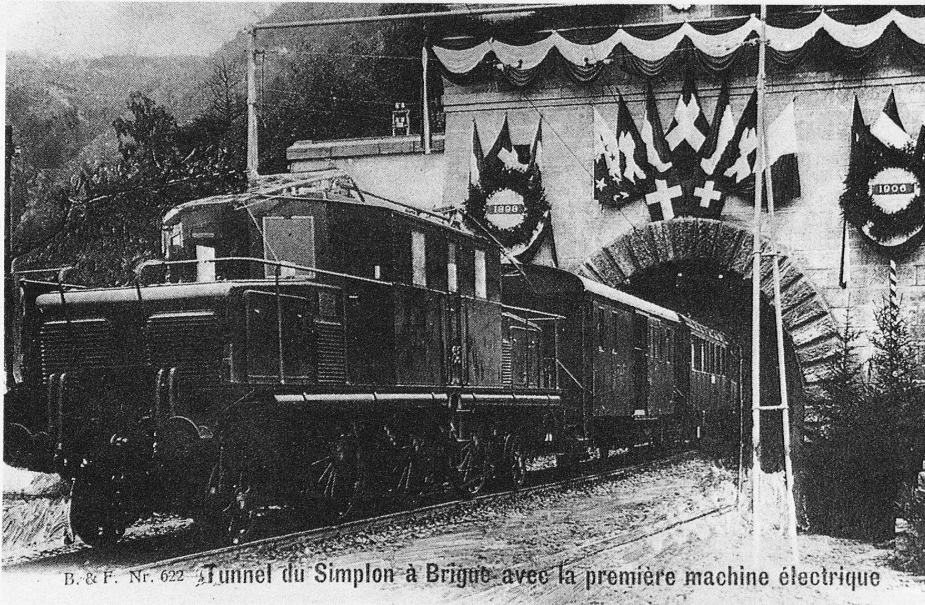
Old and new protective galleries. Even in Céard's day galleries of a total length of 525 metres were built to protect the road from rockfalls and avalanches. Today the road is made safe for winter traffic by 6 kilometres of galleries and 1587 metres of tunnels

47



48

49



B. & F. Nr. 622 Tunnel du Simplon à Brigue avec la première machine électrique

40

48 Brig um 1890. Im Sommer 1878 führte die Eisenbahn vom Genfersee her endlich bis Brig. Das bedeutete für die Stadt, die bis dahin ganz auf den Passverkehr ausgerichtet war, eine städtebauliche Umorientierung, noch verstärkt, als 1906 der Simplontunnel eröffnet und der Grenzbahnhof in Betrieb genommen wurde, der Passverkehr dagegen fast zur Bedeutungslosigkeit absank

49 Eröffnung des Simplontunnels 1906. Die Tunnelstrecke war von Anfang an elektrifiziert, allerdings für Drehstromsystem (2 Fahrdrähte) ausgerüstet

50 Der Simplontunnel besteht aus zwei annähernd 20 km langen Röhren. Ungefähr in der Mitte befindet sich eine ferngesteuerte Tunnelstation, wo die Züge das Geleise wechseln können. Etwas nördlich der Mitte verläuft die schweizerisch-italienische Grenze quer durch den Tunnel. Der Tunnel wird jedoch in seiner ganzen Länge von den SBB betrieben und unterhalten.

Zwischen Brig und Iselle verkehren regelmässig Autozüge, es ist sogar möglich, sein Auto in Kandersteg zu verladen und in Brig auf einen Anschlusszug zu wechseln, so dass die Durchquerung des Alpenwalls nur etwa 5 Viertelstunden beansprucht

Folgende Seiten:

51/52 Vorfrühlingslandschaft an der Simplonstrasse zwischen Passhöhe und Simplon Dorf. Am meisten Schnee liegt hier gewöhnlich im März, doch bereits im Mai sind die ersten Wanderungen wieder möglich



50

48 *Brigue en 1890. En été 1878, le chemin de fer du Léman avait finalement atteint Brigue. Cela impliquait pour la ville, jusqu'alors complètement centrée sur le trafic du col, une réorientation des bâtiments publics, qui fut encore renforcée lorsque le tunnel du Simplon fut ouvert en 1906 et que la gare frontière fut mise en service. En revanche, le transit par le col devenait quasi insignifiant*

49 *Inauguration du tunnel du Simplon en 1906. Le trajet dans le tunnel fut électrifié dès le début, mais avec le courant triphasé (deux fils de contact)*

50 *Le tunnel du Simplon consiste en deux tubes d'environ vingt kilomètres. Vers le milieu se trouve la gare du tunnel télécommandée, où les trains peuvent changer de voie. Légèrement au nord du milieu, la frontière italo-suisse traverse le tunnel, qui est néanmoins exploité et entretenu sur toute sa longueur par les CFF.*

Entre Brigue et Iselle circulent régulièrement des trains de transport d'automobiles. Il est possible de mettre sa voiture sur le train à Kandersteg, de la transborder à Brigue sur le train du Simplon, de sorte que la traversée du double rempart des Alpes ne dure qu'une heure un quart

Pages suivantes:

51/52 *Paysage du début du printemps sur la route du Simplon entre le col et Simplon-Village. C'est en général en mars qu'il y a le plus de neige, mais déjà en mai peuvent avoir lieu les premières excursions*

48 *Briga verso il 1890. Nell'estate del 1878, Briga era finalmente stata raccordata alla linea ferroviaria del lago di Ginevra. Per la città, che fino allora si era sviluppata unicamente in funzione delle esigenze del traffico attraverso il Sempione, l'avvenimento comportò un cambiamento della situazione urbanistica. Questo processo fu ulteriormente rafforzato a partire dal 1906 in seguito all'apertura del tunnel del Sempione e all'attivazione della stazione di frontiera, mentre il traffico attraverso il passo andava perdendo l'importanza di un tempo*

49 *Inaugurazione del tunnel del Sempione. La tratta del tunnel era stata elettrificata sin dall'inizio, anche se unicamente con un sistema di corrente trifase (2 fili di contatto)*

50 *Il tunnel del Sempione è composto di due gallerie lunghe quasi 20 km. A metà circa della tratta si trova la stazione telecomandata, dove i treni possono cambiare binario. La frontiera italo-elvetica attraversa la galleria un po' più a nord di metà percorso. La gestione e la manutenzione della galleria su tutta la sua lunghezza è però affidata alle FFS.*

Fra Briga e Iselle circolano regolarmente treni spola per il trasporto delle automobili

Pagine seguenti:

51/52 *Paesaggio primaverile sulla strada del Sempione, fra il culmine e Sempione-Villaggio. Generalmente in questa regione la neve rimane fino in marzo, ma già in maggio si possono affrontare le prime escursioni*

48 *Brigue in 1890. The railway from the Lake of Geneva had at last reached Brigue in 1878. This brought a change in the building developments of the town, which had previously depended entirely on the traffic over the pass, and this change became even more marked when the Simplon tunnel was opened in 1906 and the frontier railway station came into service, so that the pass traffic lost most of its significance*

49 *Opening of the Simplon tunnel in 1906. The line was electrified from the outset, but was equipped only for three-phase current (two trolley wires)*

50 *The Simplon tunnel is double, the two headings being about 20 kilometres long. Roughly half-way along there is a remote-controlled tunnel station where the trains can change tracks. Somewhat to the north of the mid-point the Swiss-Italian frontier crosses the tunnel, which is however operated and maintained by Swiss Federal Railways over its whole length.*

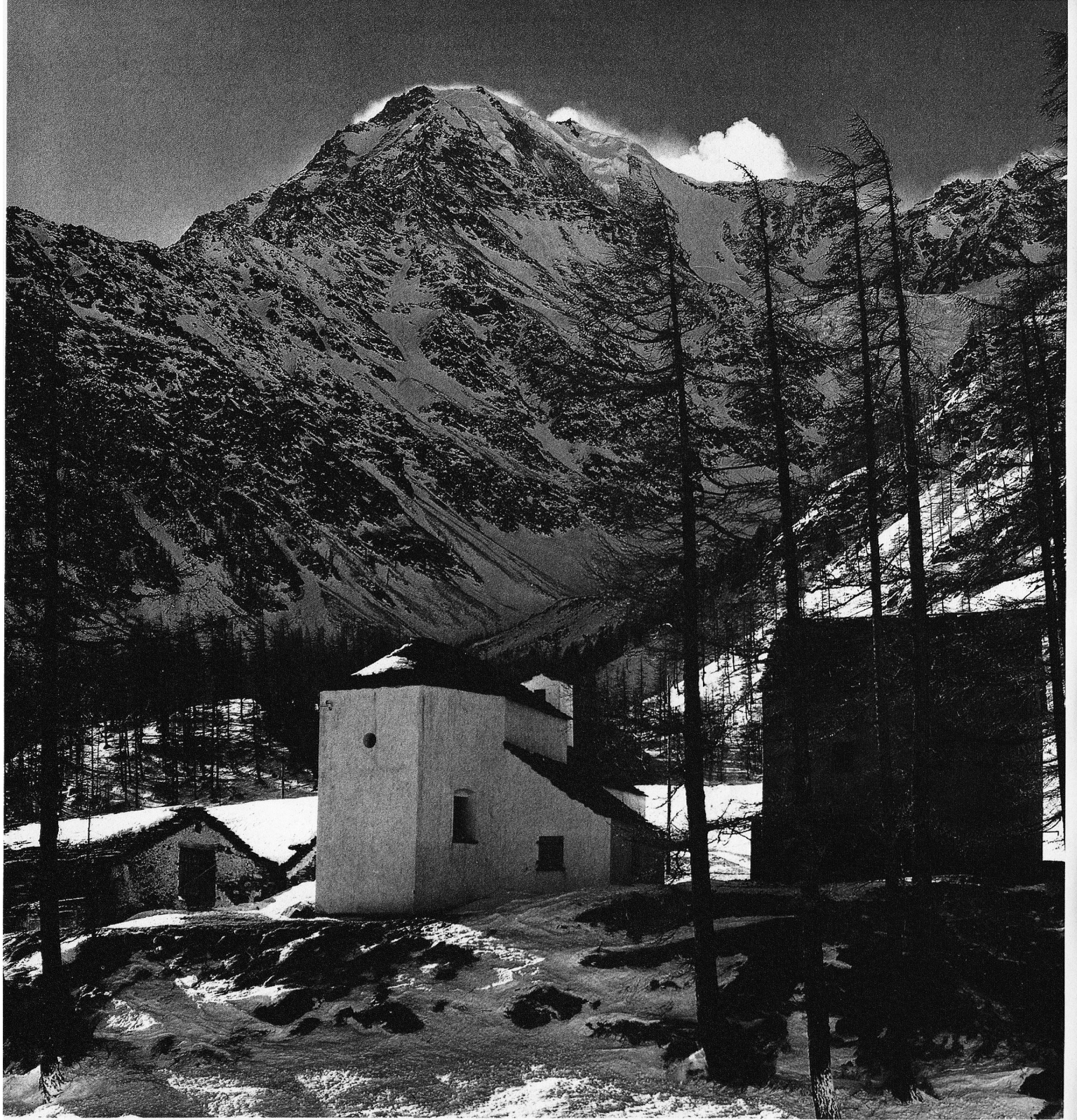
Motorail trains run regularly between Brigue and Iselle. It is even possible to put one's car on the train at Kandersteg and to change at Brigue, so that the entire crossing of the Alps takes only an hour and a quarter

Following pages:

51/52 *Early spring on the Simplon Road between the top of the pass and Simplon village. The snow is usually deepest in March, but first walking tours can mostly be undertaken by May*







53

53 Der Weiler Eggen vor dem Fletschhorn (3919 m). Der alte Saumweg führte an der Kapelle vorbei mitten durch die Häusergruppe; die Nationalstrasse umgeht sie abseits vom Durchgangsverkehr und hat seine Ruhe wiedergewonnen. Es besitzt aber einen guten Anschluss an die Nationalstrasse, und ein kleiner Abstecher würde sich, wie unsere Bilder zeigen, durchaus lohnen

53 Le hameau d' Eggen au pied du Fletschhorn (3919 m). L'ancien chemin muletier passe devant la chapelle au milieu d'un groupe de maisons, tandis que la route nationale fait un détour

54 Simplon-Village vu de la nouvelle route nationale. Le village, maintenant à l'écart du trafic de transit, a retrouvé sa tranquillité. Il dispose toutefois d'une excellente voie de raccordement à la route nationale et, comme l'attestent nos illustrations, il mérite que l'on fasse un détour

53 I casali di Eggen davanti alla parete del Fletschhorn (3919 m). La vecchia mulattiera passava accanto alla cappella, in mezzo al gruppo di case, mentre la strada nazionale vi gira attorno

54 Sempione-Villaggio visto dalla nuova strada nazionale. Ora il villaggio è al riparo dal traffico ed ha ritrovato la sua pace. Esso dispone di un comodo raccordo alla strada nazionale e, come dimostrano le nostre fotografie, vale la pena di sostarvi brevemente

53 The hamlet of Eggen in front of the Fletschhorn (3919 metres). The old bridle-path ran past the chapel, straight through the group of houses. The new national highway bypasses them

54 Simplon village from the new national highway. It lies off the main road today, so that peace has returned to its streets. But it has a good access road to the national highway, and, as our pictures show, it is quite worth while leaving the latter for a few minutes to explore the village

54

