

# Editorial

Autor(en): **Dietsche, Daniela / Rooden, Clementine van**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **140 (2014)**

Heft 36: **Den Simplontunnel aufrüsten**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

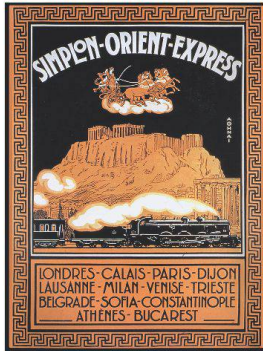
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Heute kennt man den Simplontunnel als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen. Trotz seiner 108 Jahre ist er Teil der Lötschberg-Simplon-Achse. Das unterstreicht seine Bedeutung und die besondere Leistung seiner Erbauer. Bekannt wurde er aber auch durch den bis 1977 verkehrenden «Simplon-Orient-Express», der von London durch die Schweiz, den Simplontunnel, über Mailand, Triest und Zagreb bis nach Istanbul fuhr. Zum Ruhm des Zugs trugen auch Romane wie «Mord im Orient-Express» von Agatha Christie bei. Bild: Keystone/Rue des Archives/RDA.

W

ährend andernorts Kunstbauten aus der Anfangszeit der Eisenbahn weichen müssen, steht beim knapp 20 km langen Simplontunnel ein Neubau nicht zur Debatte. Hier ist die originale Bausubstanz noch weitgehend erhalten. Die Alpenstransitlinie Lötschberg–Simplon ist eine wichtige Verkehrsachse durch die Schweizer Alpen – für den Personenverkehr und vor allem für den Gütertransport. Ein wesentlicher Teil dieser Verbindung ist der Simplontunnel – bis 1982 der längste Gebirgstunnel weltweit. Die dem Bauentscheid zugrunde gelegten Verkehrsprognosen lagen bei 100 000 Nettotonnen pro Jahr. Diese Menge erreichten die SBB mit vier täglich geführten Güterzügen bereits 1908. Inzwischen nutzen jeden Tag über 100 Huckepackkompositionen und zahlreiche Züge mit Schiffscontainern und Wechselaufbauten den über Hundertjährigen – 12.8 Millionen Nettotonnen waren das im Jahr 2013. Die Züge durchfahren ihn auf ihrem Weg von Freiburg im Breisgau und Basel nach Novara und Mailand und umgekehrt. Die seinerzeit revolutionäre Entscheidung, zwei separate Röhren zu bauen, erweist sich heute als Vorteil: Sie vereinfacht die laufenden Erneuerungsarbeiten und die Organisation des Bahnbetriebs. Ab Dezember 2015 sollen die Züge durch einen modernisierten historischen Tunnel verkehren.

*Daniela Dietsche,*  
Redaktorin Ingenieurwesen/Verkehr

*Clementine van Rooden,*  
Dipl. Bauing. ETH, Fachjournalistin BR  
und Korrespondentin TEC21,  
clementine@vanrooden.com