

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 140 (2014)
Heft: 36: Den Simplontunnel aufrüsten

Vorwort: Editorial
Autor: Dietsche, Daniela / Rooden, Clementine van

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

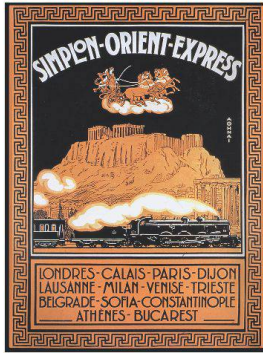
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 21.02.2026

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



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.

Während 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 Alpentransitlinie 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