

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	49 (1976)
Heft:	3
Artikel:	Im Simplontunnel
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-774724

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: 10.08.2025

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

Im Simplon-tunnel

Plakat zur Eröffnung des Simplontunnels.
Der Tunnel Brig–Iselle wurde 1906 in Betrieb genommen, vorerst einspurig. 1922 folgte die zweite Röhre. Durch den Simplontunnel führt der kürzeste Weg von Paris nach Milano; er ermöglicht aber auch eine rasche Verbindung zwischen der Westschweiz und Bern einerseits und dem Tessin andererseits. 1920 benötigte der legendäre, nur aus Schlafwagen bestehende Simplon-Orient-Express für die Strecke Paris–Milano über 20 Stunden; der TEE Cisalpin legt sie heute in 8 Stunden 3 Minuten zurück. Er durchfährt den Tunnel mit 140 km

Affiche de l'inauguration du tunnel du Simplon.
Le tunnel de Brigue à Iselle fut ouvert au trafic en 1906, d'abord sur une seule voie; le second tunnel date de 1922. L'itinéraire le plus court de Paris à Milan passe par le tunnel du Simplon, qui permet en outre une communication rapide entre la Suisse romande et Berne, d'une part, et le Tessin d'autre part. Le légendaire Simplon-Orient-Express composé uniquement de wagons-lits mettait en 1920 plus de 20 heures pour relier Paris à Milan. Aujourd'hui, le TEE Cisalpin couvre le même trajet en 8 heures 3 minutes. Sa vitesse dans le tunnel est de 140 km/h

Affisso creato in occasione dell'inaugurazione del tunnel del Sempione.
Il tunnel Briga–Iselle entrò in funzione nel 1906, dapprima con un solo binario; nel 1922 venne aperta al traffico la seconda galleria. Attraverso il tunnel del Sempione transita la via più breve fra Parigi e Milano; essa permette altresì un rapido collegamento fra la Svizzera romanda e Berna da un lato e il Ticino dall'altro

Poster announcing the opening of the Simplon Tunnel.
The Brigue–Iselle Tunnel came into service in 1906, initially with a single line. The second tunnel was opened in 1922. The Simplon Tunnel line is the shortest route from Paris to Milan. In 1920 the now legendary Simplon-Orient-Express, consisting exclusively of sleepers, took over 20 hours for the Paris–Milan run. The TEE Cisalpin today covers the same distance in 8 hours 3 minutes, passing through the tunnel at a speed of 140 kilometres per hour.



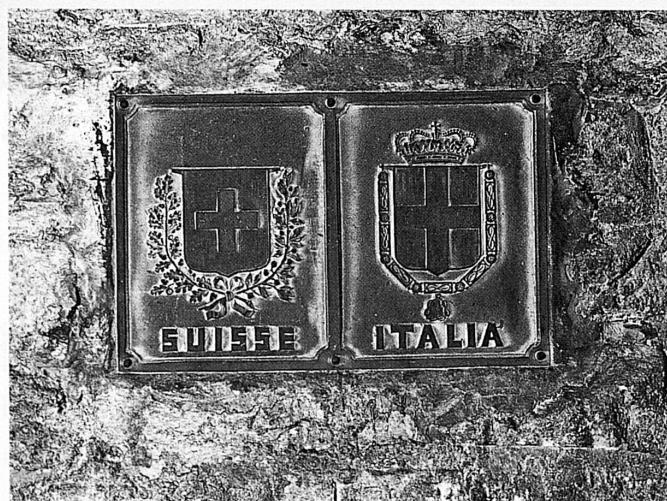


Der Simplontunnel besteht aus zwei annähernd 20 km langen Röhren, die in regelmässigen Abständen durch Querstollen verbunden sind. Ungefähr in der Mitte, 3000 m unter dem Monte Leone, befindet sich eine Tunnelstation, wo die Züge das Gleise wechseln können. Früher stellten Beamte von hier aus Weichen und Signale (Bild links, Photo SBB), heute läuft der Betrieb ferngesteuert. Oben: Blick von einer Tunnelröhre in die andere, wo eben ein Autozug vorüberfährt

Le tunnel du Simplon se compose de deux tunnels parallèles d'environ 20 km. Au milieu, à 3000 mètres au-dessous du Monte Leone, se trouve la gare du tunnel où les trains peuvent changer de voie. C'était là que les employés du chemin de fer actionnaient naguère les aiguillages et les signaux (illustration de gauche). Aujourd'hui, le trafic est entièrement télécommandé et automatisé. En haut: Depuis l'un des tunnels, on aperçoit l'autre, au moment où passe un train d'automobiles

Il tunnel del Sempione è composto di due gallerie lunghe all'incirca 20 km. A metà del tunnel, 3000 m sotto il Monte Leone, si trova una stazione d'incrocio dove i treni possono cambiare binario. In altri tempi, da questa stazione i funzionari manovravano scambi e segnali (foto a sinistra); oggi giorno l'impianto è teleguidato. In alto: Sguardo da una galleria verso l'altra dove è in transito un treno per auto

The Simplon Tunnel consists of two tubes about 20 kilometres in length connected at regular intervals by transverse galleries. Approximately in the middle, 3000 metres beneath Monte Leone, there is a tunnel station where trains can change tracks. Formerly the points and signals were operated from here (left-hand picture), but today an automatic remote control system is used.
Top: The view from one tube of the tunnel into the other as a motorail passes through



Oben: Alle 50 m sind in der Tunnelwand Nischen angebracht, wo Streckenwärter und Arbeiter Schutz vor den vorüberbrausenden Zügen finden. Mit 160 km bläst der Wind durch die Querstollen, wenn ein TEE, Lemanor oder Cisalpin, sich nähert.
Photos W. Studer

Links: Quer durch den Tunnel, etwas nördlich der Mitte, verläuft die schweizerisch-italienische Grenze. Der Simplontunnel wird jedoch in seiner ganzen Länge von den SBB betrieben und unterhalten. Photo SBB

In haut: Tous les 50 mètres, des niches sont aménagées dans la paroi du tunnel; les gardes-voies et les ouvriers s'y abritent au moment où déferlent les trains. Quand approche le TEE, Lemanor ou Cisalpin, le vent s'engouffre dans les galeries transversales à 160 km/h.

A gauche: La frontière italo-suisse passe en travers du tunnel, un peu au nord du milieu. Mais l'administration et l'entretien du tunnel du Simplon sont à la charge des CFF sur toute la longueur

In alto: Ogni 50 m nella parete del tunnel sono scavate apposite nicchie che offrono riparo ai cantonieri e agli operai dai treni che sfrecciano a grande velocità. All'avvicinarsi di un TEE, Lemanor o Cisalpino, il vento soffia attraverso le gallerie trasversali a 160 km orari.

A sinistra: Il tunnel è tagliato in due dalla frontiera italo-svizzera

Top: Niches placed at intervals of 50 metres along the wall of the tunnel offer workers and line inspectors protection from passing trains. A wind of 160 km per hour roars through the transverse galleries when the TEE Lemanor or Cisalpino approaches.

Left: The Swiss-Italian frontier runs across the tunnel