

Abstract

Der Simplontunnel, einst längster Tunnel der Welt, wird 100 Jahre alt. Das offizielle Jubiläumsbuch stellt die Geschichte des Tunnels dar, verfolgt den Bahnbetrieb bis heute und wirft einen Blick voraus auf die zukünftige Bedeutung der Lötschberg-Simplon-Achse.

Der Simplonpass, der das schweizerische Brig mit dem italienischen Domodossola verbindet, hat eine bewegte Geschichte. Bereits um 200 n. Chr. unterhielten die Römer einen einfachen Saumpfad. Im 17. Jahrhundert verschaffte Kaspar Jodok von Stockalper dem Simplon europäisches Ansehen als Handelsweg. Unter Napoleon wurde er als Heerstrasse ausgebaut und war ab 1805 mit Wagen befahrbar. Die grösste Schweizer Bahngesellschaft, die Jura-Simplon-Bahn, gab den Anstoss zum Alpendurchstich am Simplon und erteilte 1893 den Auftrag zum Bau des damals längsten Tunnels der Welt. 1903 wurden die Bauarbeiten an die SBB übergeben, die den Tunnel 1906 eröffnen konnte.

Historische Aufnahmen vom Bau der beiden Tunnelröhren, aus den Anfängen der Betriebszeit und von der Elektrifizierung würdigen die technischen Pionierleistungen. Eine fotografische Reise durch die Gegenwart und drei Beiträge zur Zukunft der Lötschberg-Simplon-Achse, die ab 2007 über den ersten Eisenbahn-Basistunnel durch die Alpen verfügen wird, runden das offizielle Jubiläumsbuch ab.

Le tunnel du Simplon, l'un des plus longs au monde, a cent ans. Le livre officiel du centenaire raconte l'histoire du tunnel et de son exploitation, de la construction à nos jours, et présente les enjeux futurs de l'axe Lötschberg-Simplon.

Le col du Simplon, qui relie les villes suisse et italienne de Brigue et de Domodossola, de part et d'autre des Alpes, possède une histoire mouvementée. En 200 après Jésus-Christ, les Romains y entretiennent déjà un sentier muletier et, au XVIIe siècle, sous l'impulsion de Kaspar Jodok von Stockalper, il devient un grand axe commercial européen. Napoléon y voit quant à lui un lieu

de passage pour ses canons et y fait construire une route carrossable, achevée en 1805. Encore quelques décennies et la compagnie Jura-Simplon, la plus grande société de chemins de fer de Suisse, projette de percer le massif du Simplon de part en part pour y faire passer le rail. Le contrat de construction de ce qui est alors le plus long tunnel du monde est signé en 1893. En 1903, les CFF reprennent le chantier à leur compte et inaugurent l'ouvrage en 1906. Les images de la construction du tunnel du Simplon, des débuts de l'exploitation et de l'électrification sont autant d'hommages rendus aux prouesses techniques réalisées par les pionniers de l'époque. Un voyage photographique dans le présent et l'évocation de l'avenir de l'axe Lötschberg-Simplon, sur lequel sera inauguré en 2007 le premier tunnel ferroviaire de base à travers les Alpes suisses, complètent le présent livre officiel, publié à l'occasion des cent ans du tunnel du Simplon.

La galleria del Sempione, un tempo la più lunga del mondo, compie 100 anni. Il libro ufficiale dell'anniversario ripercorre la storia della galleria dalle origini ai giorni nostri e getta uno sguardo sul promettente futuro dell'asse del Lotschberg-Sempione.

Il passo del Sempione, che congiunge Briga (Svizzera) con Domodossola (Italia), vanta una storia molto movimentata. L'originaria mulattiera, utilizzata fin dal 200 d.C. dai Romani, nel XVII secolo divenne un'importante rotta commerciale europea grazie all'intervento di Kaspar Jodok von Stockalper. In epoca napoleonica fu ampliata e trasformata in strada militare e dal 1805 fu aperta al transito veicolare. Nel 1893 la Ferrovia del Giura-Sempione, la principale impresa ferroviaria svizzera, diede il via alla realizzazione di quella che sarebbe divenuta la galleria più lunga del mondo, assegnando il mandato per la costruzione del traforo. Nel 1903 i lavori furono affidati alle FFS che completarono l'opera e la inaugurarono nel 1906.

Una serie di fotografie storiche che ripropongono i momenti della costruzione dei due cunicoli della galleria, la messa in servizio e l'elettrificazione, rendono merito alla grandiosità e all'audacia di questa opera architettonica. Un viaggio fotografico attraverso il presente della ferrovia e tre visioni del futuro asse del Lötschberg-Sempione, che dal 2007 disporrà della prima galleria ferroviaria di base attraverso le Alpi, completano il libro ufficiale dell'anniversario.

Inhalt

Christof Sonderegger: Durch den Tunnel, ab in den Süden

Benedikt Weibel: Vorwort

Peter Krebs: Simplonpass

vom Saumpfad zur Autobahn
Stockalpers Vermächtnis
Georges Tscherrig: Der Bau des Simplontunnels
Wege zur Alpenüberquerung
Der erste Bahntunnel (1898-1906)
Der zweite Bahntunnel (1912-1921)
Beat Moser: Elektrifizierung und Bahntechnik
Elektrischer Betrieb als Pioniertat
Betrieb und Streckenausbau
Beat Moser: Zugverkehr und Autotransporte
Betrieb 1878 bis 2006
Autoverlad gestern und heute
Die Zukunft der Lötschberg-Simplon-Achse
Gregor Saladin: Hohe Erwartungen an die Lötschberg-Simplon-Achse
Kurt Metz: Mailand, Wallis und Mittelland rücken zusammen
Hans-Kaspar Schiesser: Perfekt beherrschter Doppelpass

Author Info

Thomas Köppel, geboren 1966, ist eisenbahnbegeisterter Historiker. Nach dem Studium war er wissenschaftlicher Assistent an der ETH Zürich und arbeitete bei der Bundesverwaltung in Bern. Seit 2002 leitet er den Bereich Infothek/Archive der Stiftung Historisches Erbe der SBB, des «historischen Gewissens» der Schweizerischen Bundesbahnen. Im AS Verlag sind in Kooperation mit SBB Historie bereits drei Bände erschienen.

Stefan Haas, geboren 1962, wechselte nach seinem Studium als Betriebsökonom HWV in den Journalismus. Nach zehn Jahren, in denen er vom Lokalreporter bis zum Wirtschaftsredaktor vielseitige Bereiche abdeckte, bildete er sich zum PR-Berater weiter. Seit 2001 leitet er die Public Relations der SBB.