

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 10533 F • ISBN 3-89610-138-2
Sonder-Ausgabe 2/2005 • Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 • Schweiz sfr 25,00

BeNeLux € 14,40

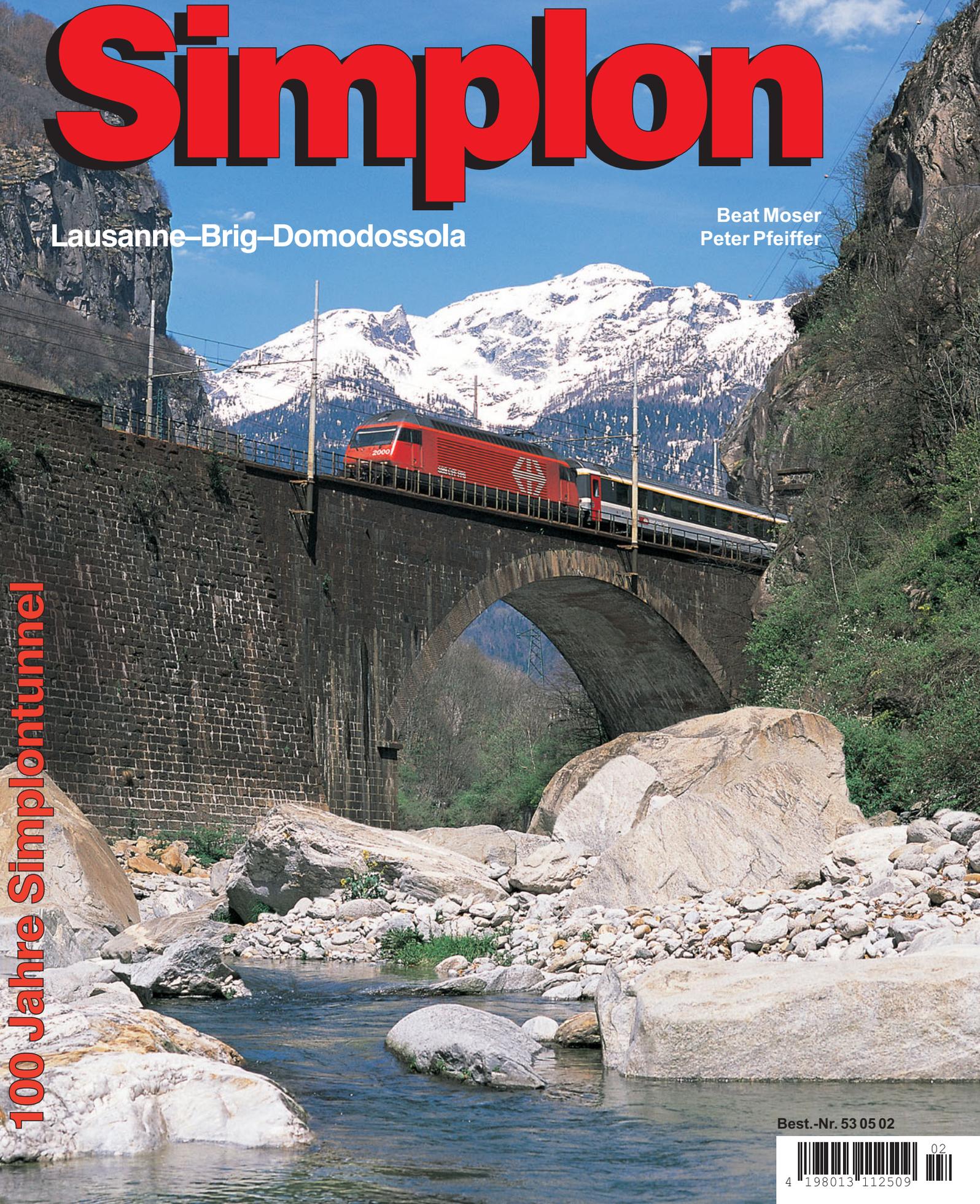
Italien/Spainien/Portugal (cont.) € 16,25

Simplon

Lausanne–Brig–Domodossola

Beat Moser
Peter Pfeiffer

100 Jahre Simplontunnel

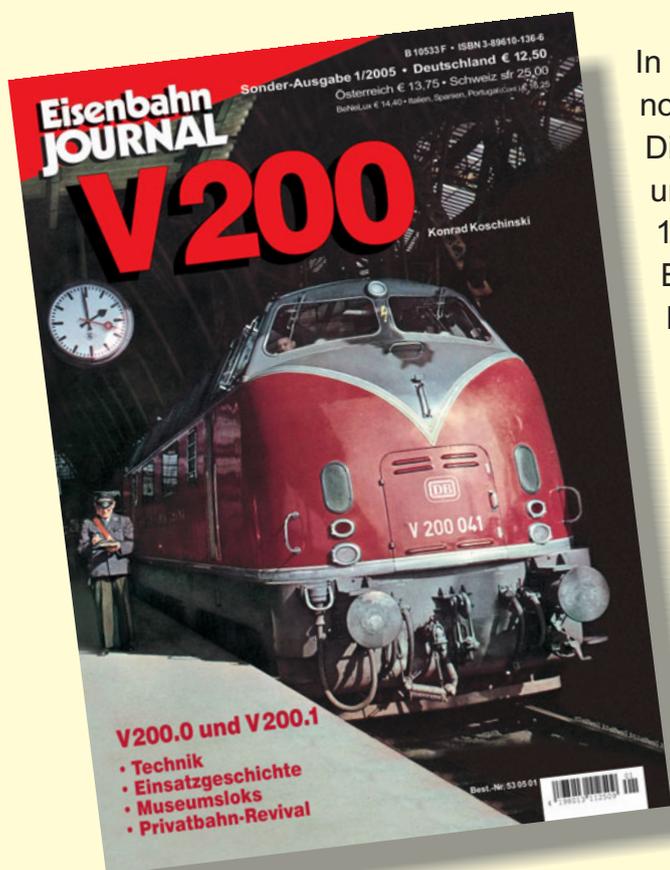


Best.-Nr. 53 05 02



4 198013 112509

Symbol des Strukturwandels



In den 1950er-Jahren – als die Deutsche Bundesbahn noch in den Kinderschuhen steckte – waren die Diesellokomotiven der Baureihe V 200.0 die unbestrittenen Stars auf Deutschlands Schienen. 1962 folgten die 2700 PS starken Maschinen der Baureihe V 200.1. Heute haben die formschönen Loks Kultstatus.

In gewohnter Gründlichkeit und illustriert mit zahlreichen erstklassigen Fotos stellt diese Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals alle Bauartvarianten vor, beschreibt die Einsätze bei der DB und gibt einen Überblick über die Auslandseinsätze von Dänemark bis Saudi-Arabien. Und natürlich haben auch die aktuellen Revivals bei Privatbahnen ihren Platz ...

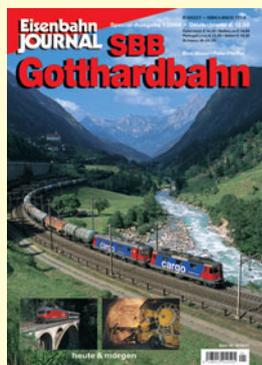
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 530501 € 12,50

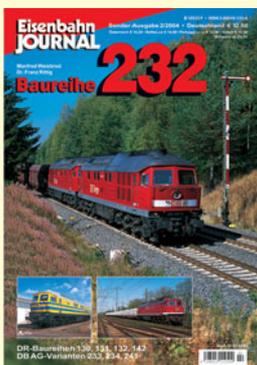
Unsere neuesten Sonder- und Specialausgaben



Rekordloks
Supersprinter und Giganten
Sonder-Ausgabe 1/2004
Best.-Nr. 530401
€ 12,50



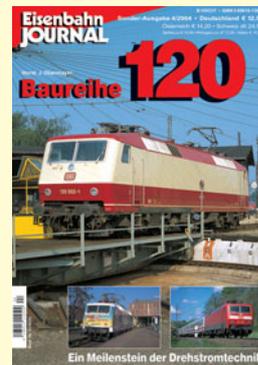
SBB Gotthardbahn
heute & morgen
Special-Ausgabe 1/2004
Best.-Nr. 540401
€ 12,50



Baureihe 232
Stärkste Diesellok der DB AG
Sonder-Ausgabe 2/2004
Best.-Nr. 530402
€ 12,50



DB-Rivalen im Güterverkehr
Sonder-Ausgabe 3/2004
Best.-Nr. 530403
€ 12,50



Baureihe 120
Sonder-Ausgabe 4/2004
Best.-Nr. 530404
€ 12,50

100 Jahre Simplontunnel:

Mit Mut zu einem Rekordbauwerk

Der Bau des fast 20 km langen Simplontunnels war ein risikobehaftetes Unternehmen, das dank Ideenreichtum, Erfindergeist und viel Mut zu einer Erfolgsgeschichte wurde. Die Erbauer und die SBB als Betreiberin meisterten mehrere Herausforderungen mit viel Pionierarbeit, von deren Ergebnissen und Erfahrungen später andere Bau- und Verkehrsgesellschaften profitieren konnten.

So war bereits die Vermessung mittels Triangulation¹ zwischen den Tälern und Berggipfeln eine Meisterleistung. Um die Achsrichtung der Tunnelröhren festzulegen, setzte Ingenieur Max Rosenmund 1898 in 25 Tagen elf Messpunkte ins Gelände. Dazu musste u.a. der Monte Leone (3561 m ü.d.M.) zweimal bestiegen werden. Die Berechnungen waren so genau, dass beim Durchschlag zwischen Nord- und Südstollen nur geringste Abweichungen auftraten.

Nachdem der im Laufe von sieben Jahren im Sprengverfahren erstellte Bahntunnel und der gleichzeitig vorgetriebene Parallelstollen II trotz gewaltigem Bergdruck und regelmäßigem Wassereintritt ausgebrochen waren, trafen die SBB einen weiteren risikofreudigen Entscheid: Die Tunnelstrecke sollte sogleich zur Eröffnung elektrisch mit 3000 V Drehstrom betrieben werden. Dazu installierte die Pionierfirma Brown

Boveri (BBC) in fünf Monaten sämtliche Einrichtungen und lieferte die notwendigen Lokomotiven. Zwar fuhren die Eröffnungszüge am 19. Mai 1906 noch mit Dampftraktion, doch schon drei Monate später ließ sich der Regelbetrieb fast ausschließlich mit elektrischen Triebfahrzeugen abwickeln. Damit wurde der Simplontunnel nach dem Bau ein zweites Mal zu einer Probestrecke, die wichtige technische und betriebliche Erfahrungen für die Eisenbahn-Zukunft lieferte.

An dieser Stelle soll auch an die 67 Arbeiter erinnert werden, die beim Bau der beiden Tunnelröhren 1898 bis 1922 den Tod fanden.

In der hundertjährigen Betriebsgeschichte der Schienenverbindung zwischen Lausanne und Domodossola findet sich viel interessanter Stoff. Zwar sind die Zeiten des Simplon-Orient-Express oder der TEE-Züge „Lemano“ und „Cisalpin“ längst vergangen. An ihre Stelle sind EuroCity- und Pendolino-Neigezüge getreten, die heute zwischen Genf oder Basel und Mailand unterwegs sind. Über Vallorbe und Lausanne kommen aktuell auch TGV-Züge von Paris regelmäßig nach Sion und Brig.

Bis 2007 wird die von SBB und Trenitalia gemeinsam betriebene Gesellschaft Cisalpino AG den internationalen Reiseverkehr zwischen der Schweiz und Italien vollständig übernehmen und mit eigenem Rollmaterial betreiben. Sie will dann auch neue Neitech-Triebzüge einsetzen. Inzwischen ist zudem auch die 1992 aufgegebene Autoverladung Brig-Iselle-Brig wieder in Betrieb.

Im Moment beleben die zunehmenden internationalen Bahngütertransporte die Zugleistungen durch den Simplontunnel besonders stark. Die beiden konkurrierenden Unternehmen SBB- und BLS-Cargo

konnten gemeinsam mit ihren Speditionspartnern in Deutschland und Italien die Transportmengen auf der Schiene in den letzten Jahren beträchtlich vermehren.

Neben „bunten“ Zügen mit unterschiedlichen Wagenladungen sind heute auch viele Ganzzüge unterwegs. Außerdem befördern zehn tägliche Zugpaare jährlich rund 65 000 Lkw über den „Huckepack“-Korridor zwischen Freiburg i.Br. und Novara via Lötschberg-Simplon.

Aufgrund der veränderten Transportnachfrage im schweizerischen Warenverkehr und nach Aufgabe der Stückgutbeförderung mussten unrentable Güteranlagen geschlossen werden. Als Ersatz für die dort abgebauten Arbeitsplätze entstanden in anderen Bereichen neue Stellen. So beschäftigen die SBB im Frühjahr 2005 im Bahnhof Brig mit 620 Personen ebenso viele Angestellte wie 1978. Zusätzlich sind heute im neu eingerichteten Contact Center rund 200 Mitarbeiter/innen und Auszubildende tätig. Diese betreuen die seit 2001 gesamtschweizerisch in Brig zentralisierten Geschäftsbereiche Kundendienst und Information, Ausfertigung von Netzkarten und Ermäßigungsausweisen sowie die Organisationshilfe für bahreisende Behinderte.

Die für Dezember 2007 geplante Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels wird zwischen Basel und Mailand weitere Schnellverbindungen und Fahrzeitverkürzungen im Reise- und Güterverkehr ermöglichen. Dem in den letzten Jahren vollständig sanierten Simplontunnel und seinen Zufahrten darf somit eine erfolgversprechende Zukunft vorausgesagt werden.

BEAT MOSER

¹ Festlegung eines Netzes von trigonometrischen Punkten

Panoramablicke am Genfersee

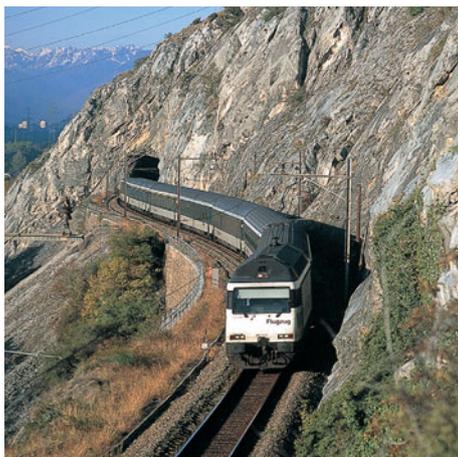
Aussichtsreich verläuft die erste Etappe unserer Fahrt von Lausanne nach Domodossola: zunächst am Genfersee entlang, später im Rhonetal, wo schneebedeckte Gipfel die Simplonstrecke begleiten.

Reisebericht • ab Seite 30

Lückenschluss

Wer nach Mailand wollte, musste in Brig 28 Jahre lang in eine Pferdekutsche umsteigen. Der Bau des Simplontunnels war eine technische Meisterleistung und ein Segen für den Reiseverkehr.

Baugeschichte • ab Seite 18



Flott durchs Rhonetal

Auf der zweiten Etappe unserer Fahrt nach Domodossola geht es u.a. mit 160 km/h über die Neubaustrecke Salgesch–Leuk, die das letzte einspurige Nadelöhr der Simplonstrecke ersetzte.

Reisebericht • ab Seite 42

Nach Süden der Sonne entgegen

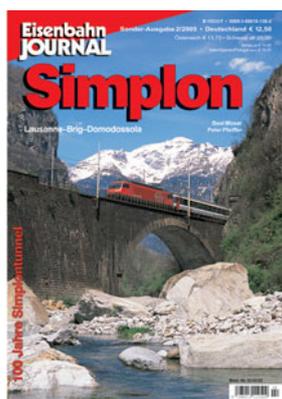
Gebirgsbahncharakter prägt die dritte Etappe Brig–Domodossola: Vorbei an steilen Felswänden geht es tunnelreich mit 25 ‰ Neigung die Simplon-Südrampe hinab.

Reisebericht • ab Seite 58

Paris–Istanbul in 89 Stunden

Der legendäre „Simplon-Orient-Express“ benutzte die Simplonroute ebenso wie später die TEE-Züge „Lemano“ Genf–Mailand und „Cisalpin“ Paris–Mailand.

Reisezugverkehr • ab Seite 70



TITELBILD: Gleichzeitig mit der Eröffnung des knapp 20 km langen Simplontunnels wurde 1906 die Simplon-Südrampe in Betrieb genommen. Ein EuroCity nach Mailand überquert im April 2004 den Diveria-Viadukt unterhalb von Varzo. Im Hintergrund Monte Cristella und Pizzo Diei.

FOTO: URS JOSSI

- **Editorial**
100 Jahre Simplontunnel: Mit Mut zu einem Rekordbauwerk 3
- **Galerie** 6
- **Baugeschichte**
Bahnbau in Etappen 14
- **Baugeschichte**
Lückenschluss 18
- **Lokomotiven**
Die Dampflokzeit 24
- **Drehstrom**
Pioniertechnik 26
- **Reisebericht**
Panoramablicke am Genfersee 30
- **Reisebericht**
Flott durchs Rhonetal 42
- **Reisebericht**
Nach Süden der Sonne entgegen 58
- **Reisezugverkehr**
Paris–Istanbul in 89 Stunden 70
- **Autoverladung**
Mit dem Auto durch den Simplontunnel 76
- **Güterverkehr**
1600 Tonnen pro Zug 78
- **Lokomotiven**
Von der Ae 4/7 zur Re 485 82
- **Vorschau & Impressum** 86
- **Händlerverzeichnis** 88

Jubiläum 2006

Die offizielle Jubiläumsfeier wird am 19. Mai 2006 stattfinden. Veranstaltungen sind in Brig, Iselle und Domodossola geplant. Informationen im Internet unter www.sbb.ch oder www.sbbhistoric.ch



Von der Ae 4/7 zur Re 485

Die Elektrifizierung der Strecke Lausanne–Domodossola mit Einphasen-Wechselstrom vereinfachte den Betriebsdienst erheblich. Auch aktuell ist eine große Baureihen-Vielfalt geboten.

Lokomotiven • ab Seite 82

SCHLOSS CHILLON am Genfersee ist das meistbesuchte Schloss der Schweiz. Die Simplonstrecke Lausanne–Brig–Domodossola führt östlich von Montreux direkt an der imposanten Anlage aus dem 13. Jahrhundert vorbei. In der Ferne grüßt das Felsmassiv der Dents du Midi (3257 m ü.d.M.).

FOTO KLAUS ECKERT







NADELÖHR

war bis November 2004

der einspurige Streckenabschnitt Salgesch–Leuk.

Landschaftlich höchst reizvoll und für die Fahrgäste aussichtsreich führen die Züge hoch über der Rhone an steilen Felswänden entlang.

Diese Aussicht werden zukünftig die Autofahrer auf der neuen Kantonsstraße genießen, die Eisenbahn rast mit 160 km/h durch zwei längere doppelspurige Tunnelbauwerke. Foto Urs Jossi





CISALPINO setzt seit 1996 Zweistrom-Neigetechnikzüge vom Typ ETR 470 im grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz–Italien ein, u.a. zwischen Genf und Mailand. Bis Ende 2005 geht auch die Verantwortung für die lokbespannten EuroCity-Züge zwischen Italien und der Schweiz auf die Cisalpino AG über.

Für 2007 ist die Lieferung von 14 neuen 250 km/h schnellen Triebzügen vorgesehen.

FOTO KLAUS ECKERT