



Zeittafel Simplonpass und -tunnel

2. Jahrhundert n. Chr.	Erster Römerweg über den Simplon
Mittelalter	Saumverkehr über die Alpenpässe, auf dem Simplonpass entsteht das Johanniterhospiz des Malteserordens
1235	Erste schriftliche Erwähnung des Namens Simplon
1275	Papst Gregor X. überquert den Simplon
1391	Kaiser Karl IV. überquert den Simplon
1410-1422	Innerschweizer versuchen, das Val d'Ossola südlich des Simplonpasses den Mailändern zu entreissen
1495	Walliser unter Bischof Jost von Silenen verzichten in einem Friedensvertrag auf alle Gebietsansprüche südlich von Gondo
14. Juli 1609	Kaspar Jodok von Stockalper wird geboren Erste Blüte des Simplonpasses, Stockalper erhält das Warentransportrecht (1634) und das Walliser Salzmonopol (1648)
1640	Stockalper richtet Kurierdienst zwischen Mailand und Lyon / Paris ein
1650	Alter Spittel nahe des Hospizes wird gebaut
1677	Stockalper wird entmachtet, flieht 1679 bis 1685 nach Domodossola, Passverkehr nimmt wieder ab
1691	Todesjahr Kaspar Jodok von Stockalpers
1800	Napoleon fordert den Ausbau des Simplonpasses, um Artillerie über den Pass führen zu können
1801	Napoleon verpflichtet die Bernhardinerpater, auf dem Simplon ein Hospiz zu führen, zuerst im alten Spittel von 1650, ab 1831 im heutigen Hospiz
1805	Simplonpass wird unter Nicolas Céard durch mehrere Tausend Arbeiter mit fester Strasse ausgebaut, höchster Punkt 2010 m über Meer, zweite Blüte des Simplonpasses
1847	Erste Schweizer Eisenbahn verkehrt von Zürich nach Baden (Spanisch-Brötli-Bahn)
1848	Schweizerische Eidgenossenschaft in ihrer heutigen Form wird gegründet und schafft damit die politischen Grundlagen für den Eisenbahnbau
1850	Eisenbahngutachten der englischen Ingenieure Robert Stephenson und Henry Swinburne im Auftrag des Bundesrats: Die Alpenquerung wird als sehr schwierig eingeschätzt, wenn überhaupt, soll eine Lukmanierbahn mit Adhäsions- und Drahtseilstrecken gebaut werden
1850	Täglicher eidgenössischer Postkutschenkurs zwischen Lausanne und Domodossola
1851	Die Walliser Regierung beauftragt den ehemaligen Kantonsingenieur Ignaz Venetz mit einer Projektstudie Schiene / Strasse, um dem Wallis Zugang zur Poebene zu schaffen. Strassenprojekt beim Grossen St. Bernhard scheitert, Eisenbahnverbindung wird nie in Angriff genommen
1852	Bau und Betrieb der Eisenbahnen fallen entgegen dem Wunsch des Bundesrates in die Zuständigkeit der Kantone
1852	Der Pariser Financier Adrien de La Valette will Walliser Eisenbahnpläne realisieren, seine Aktivitäten führen in der Folge zu mehreren Konkursen
Ab 1852	Erste Projekte zum Bau eines Simplon-Eisenbahntunnels (Komplette Liste in: Zutter, Paul: Simplon-Tunnel - Erinnerung an die Eröffnungs-Feier. Genf 1906)
1853	De La Valette erhält Konzession für Eisenbahnlinie St-Gingolph - Sion
1854	Mit der Semmeringlinie wird die erste Alpenquerung mit der Eisenbahn vollendet
1854	De La Valette erhält Konzession Sion - Visp und später auch bis Brig und die Landesgrenze am Simplon

1857	Baubeginn Mont-Cenis-Eisenbahntunnel
1857	Die Walliser Ingenieure Venetz und Clo legen ein detailliertes Bauprojekt für eine internationale Bahnlinie durch den Simplon vor. Bis 1893 folgen gegen 30 weitere Projekte.
1857	De La Valette erhält Konzessionen für Genf - Evian - St-Gingolph sowie von Domodossola oder Crevola nach Arona
1859	Die Bahngesellschaft Ligne d'Italie wird gegründet
1863	Alfred Nobel erhält ein Patent zur Anwendung von Nitroglycerin als Sprengstoff, was später den Tunnelbau stark erleichtert
1868	Der Bundesrat und die königliche Regierung von Italien unterzeichnen einen Handelsvertrag, der unter anderem die Schaffung von Verkehrswegen begünstigen will. Italien will sich an den Kosten eines allfälligen Simplontunnels nicht beteiligen. Langwierige Verhandlungen folgen, bei denen Frankreich sein anfänglich bekundetes Interesse zurück zieht
17. September 1871	Der Mont-Cenis-Eisenbahntunnel (12.849 km) wird dem Verkehr übergeben, starker Einbruch des Warenverkehrs über den Simplon
Herbst 1872	Baubeginn Gotthard-Eisenbahntunnel
1874	Die Ligne d'Italie geht Konkurs, die Compagnie de Chemin de fer du Simplon wird gegründet
1. Juli 1878	Eröffnung der Strecke Leuk - Brig, Brig ist damit ans Bahnnetz angeschlossen
1881	Durch Fusion der Compagnie de Chemin de fer du Simplon mit der Suisse Occidentale entsteht die Compagnie des Chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon (SOS)
1882	Vorlage eines ursprünglich 1875 durch die Ingenieure Favre und Clo ausgearbeiteten Projekts (mit Tunnel 19.9 km) an den Bundesrat, die Bewilligung folgt nach diversen Überarbeitungen erst 1893
1. Juni 1882	Aufnahme des durchgehenden fahrplanmässigen Betriebs am Gotthard
1884	Die Eidgenössische Sprengstoff-Gesellschaft baut in Gamsen eine Fabrik für Nitroglycerin für den Simplontunnel
1889	Der Orient-Express - noch unter dem Namen Express d'Orient - verkehrt von Paris über München direkt nach Istanbul. Ein Vorläuferzug mit zweimaligem Umsteigen verkehrt bereits seit 1883, ab 1919 wird der Zug über die Simplon-Linie verkehren
1890	Die Jura-Simplon-Bahn entsteht aus einer Fusion der SOS und der Jura-Bern-Luzern-Bahn
20. September 1893	Der Bauvertrag für den Simplontunnel zwischen der Jura-Simplon-Bahn und Brandt, Brandau & Cie wird unterzeichnet: Gesamt-Projektsumme 69,5 Mio. Franken, geplante Bauzeit 5,5 Jahre
25. November 1895	Der Simplontunnel-Vertrag zwischen der Schweiz und Italien wird in Bern unterzeichnet
22. Februar 1896	Die Simplonvereinbarung (Konzessionserteilung zwischen der Staatsgrenze und Iselle) zwischen der italienischen Regierung und der Jura-Simplon-Bahn wird in Rom unterzeichnet
1898	Der Finanzierungsplan wird durch die Jura-Simplon-Bahn nach diversen Verzögerungen dem Bundesrat und der italienischen Regierung vorgelegt. Dem Bau steht damit rechtlich nichts mehr im Weg
1898	Der Ingenieur Max Rosenmund vermisst das Simplonmassiv zur Richtungsbestimmung der Tunnelachse
1898	Baubeginn Simplontunnel (Mai: Bauinstallationen; 1. August: Baubeginn Nordseite; 16. August: Baubeginn Südseite)
1899	Die Strecke Burgdorf - Thun wird mit Drehstrom elektrifiziert; sie dient als Vorbild für die Simplon-Elektrifizierung
1899	Erster von insgesamt drei Streiks der Tunnelarbeiter
29. November 1899	Bauleiter Alfred Brandt stirbt an Herzversagen
1. Mai 1903	Die Jura-Simplon-Bahn wird verstaatlicht und damit Teil der SBB
Oktober 1903	Nachvertrag zum Bauvertrag von 1893 wegen Erschwernissen beim Tunnelbau: neue Bausumme 76,6 Mio. Franken, Fertigstellung bis April 1905
24. Februar 1905	Durchstich der Tunnelröhre I: Abweichungen 0.2 m in der Horizontalen, 0.09 m in der Vertikalen und 0.79 m in der Länge
2. April 1905	Offizielle Durchschlagsfeier in Brig
6. Juli 1905	Durchschlag des Parallelstollens, der späteren Tunnelröhre II
Dezember 1905	Abschluss Elektrifizierungsvertrag (Drehstrom) zwischen der SBB und der BBC auf Rechnung

	der BBC; die SBB mietet die Anlagen für vorerst zwei Jahre
25. Januar 1906	Der erste Personenzug fährt durch den Simplontunnel
19. Mai 1906	Als Höhepunkt der mehrtägigen Eröffnungsfeierlichkeiten von Genf bis nach Genua besucht der italienische König Vittorio Emanuele III. Brig
1. Juni 1906	Offizielle Inbetriebnahme des Simplontunnel I
1906	Eine Expertenkommission empfiehlt, zur Sicherung des Parallelstollens unverzüglich den Vollausbau der zweiten Röhre an die Hand zu nehmen. Die Firma Brandt, Brandau & Cie. zeigt sich aber ausserstande, den Bau zu übernehmen und wird schliesslich nach langen Verhandlungen von der Verpflichtung entbunden
Oktober 1906	Baubeginn Lötschbergtunnel
1906/1907	Der Simplonpass wird nach der Tunnelöffnung im Winter geschlossen. Nach Protesten der Bewohner von Simplon-Dorf wird im folgenden Jahr der Postschlittendienst aber wieder eingeführt
1907	Automobilverkehr über den Simplonpass wird erlaubt
1. Juni 1908	Die SBB kauft der BBC Fahrleitungsanlagen im Simplontunnel und Triebfahrzeuge für 1.24 Mio. CHF ab
23. September 1910	Der Peruaner Geo Chavez überfliegt den Simplon mit einem Blériot-Flugzeug ab Brig und absolviert damit den ersten Flug über die Alpen. Er stürzt bei der Landung in Domodossola ab und stirbt an den Folgen
1911	Der Bau der zweiten Tunnelröhre wird international ausgeschrieben, die Mannheimer Unternehmung Grün & Bilfinger könnte den Bau übernehmen. Der SBB-Verwaltungsrat verweigert schliesslich die Zustimmung, vor allem wegen der möglichen Gefährdung der ersten Röhre. Der Bau soll durch die SBB selber durchgeführt werden
1912	Eine 'Bauabteilung für den Simplontunnel II' wird unter der Leitung von Ferdinand Rothpletz begründet. Beginn der Ausweitung des Tunnelprofils im Dezember 1912, geplante Dauer vier Jahre
15. Juli 1913	Erster fahrplanmässiger Zug auf der Lötschberglinie der BLS
1914 - 1919	Der Bau der zweiten Tunnelröhre wird wegen dem Ersten Weltkrieg teilweise unterbrochen
1915	Das Elektrizitätswerk Massaboden in Bitsch verbessert die Stromversorgung im Tunnel
16. Mai 1915	Eröffnung der direkten Linie Frasnè - Vallorbe als wichtigem Zubringer für die Simplonachse.
1. Juli 1915	Die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) fährt durchgehend von Brig bis Gletsch
1. Oktober 1915	Eröffnung von Grenchenbergtunnel (8.6 km) und -linie Moutier - Lengnau als Zugang zur Lötschberg-Simplon-Achse aus Richtung Basel
1915 - 1918	Grenzbesetzung, militärische Bewachung des Simplontunnels
1919	Der Simplon-Orient-Express verkehrt erstmals zwischen Paris und Triest via den Simplon, ab 1920 dann direkt bis Istanbul
1919	Regelmässige Postautokurse über den Simplonpass (erste Versuche seit 1909) lösen die Postkutschen ab; dies ist die erste Passstrecke der Postautos
31. Juli 1919	Die Strecke Sion - Brig wird im Anschluss an den Tunnel ebenfalls mit Drehstrom elektrifiziert
4. Dezember 1921	Feierliche Einsetzung des letzten Schlusssteins im Gewölbe des Simplontunnel II
1921 / 1922	Die Simplon-Südrampe wird zweigleisig ausgebaut
16. Oktober 1922	Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs im Simplontunnel II
1924	Die ganze Strecke Lausanne - Sion ist elektrifiziert
2. März 1930	Der Simplontunnel ist auf Wechselstrom 15'000 V umelektrifiziert; Einbau eines Hochspannungskabels im Tunnelboden zur Versorgung der Südrampe
15. Mai 1930	Die Simplon-Südrampe Iselle - Domodossola ist mit Wechselstrom 15'000 V elektrifiziert
6. Juni 1930	Die Visp-Zermatt-Bahn erreicht Brig
1936	Ein Projekt schlägt vor, eine Röhre des Simplontunnels für den Autoverkehr herzurichten. Es wird nicht verwirklicht
1938	Autos können als Gepäcksendung mit Reisezügen oder als Frachtgut mit Güterzügen durch den Simplontunnel verladen werden (im Lötschbergtunnel ist dies bereits seit 1926 möglich)
1940 - 1945	Der Simplontunnel wird im Rahmen der Grenzbesetzung militärisch bewacht. Im April 1945 werden Sprengstoffvorräte der deutschen Armee für eine mögliche Sprengung des Südportals durch eine Kommandoaktion italienischer Partisanen unter Schweizer Mithilfe zerstört

Mai 1947	Die Strecke Domodossola - Mailand ist mit Gleichstrom 3'000 V elektrifiziert
1951	Bergsturz beim Rio Rido-Tunnel: Streckenunterbruch, Einrichtung einer einspurigen Umfahrlinie bis 1953
1953	Erweiterung des Streckenblocks im Simplontunnel, Fernbedienung der Tunnelstation, Einrichtung Gleiswechselbetrieb im Tunnel
1954	Letzte Winterfahrten mit Postschlitten über den Simplonpass
1958	Einführung der rein erstklassigen Trans-Europ-Express-Verbindungen, ab 1961 mit elektrischen Vierstromzügen der SBB (RAe TEE II)
1. Dezember 1959	Autotransport durch den Simplontunnel mit speziellen Zugskompositionen, die Passagiere können nun in den Autos bleiben
1960	Die Simplonstrasse wird Nationalstrasse 3. Klasse (N 9)
1962	Der Simplon-Orient-Express wird durch den Direct-Orient und den Simplon-Express mit kürzeren Laufwegen und weniger Komfort ersetzt
Dezember 1965	Eine Walliser Delegation erreicht, dass die Autobahn über den Simplon als wintersichere Verbindung geplant wird (für den Winter war ursprünglich ein Ausbau des Autoverlads im Tunnel vorgesehen)
1974-1978	Komplette Erneuerung der teilweise noch aus der Anfangszeit stammenden Fahrleitung im Simplontunnel
1975	Direkte BLS-Autoreisezüge Kandersteg - Iselle zu den Hauptverkehrszeiten
1976	Der Bund beschliesst den Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur
20. Mai 1977	Der letzte direkte Zug zwischen Paris und Istanbul verkehrt unter grosser Medienpräsenz, 88 Jahre Direktverbindung gehen zu Ende
1982	Der Simplontunnel wird durch die Inbetriebnahme des Tunnels Dai-Shimizu (Japan) als längster Tunnel der Welt abgelöst
1984	Die TEE-Züge verkehren zum letzten Mal. Im Abschnitt Paris - Genf/Lausanne werden sie durch TGV ersetzt, durch den Simplontunnel verkehren zweiklassige EuroCity-Züge
1989-2003	Sohlenabsenkung in beiden Tunnelröhren, um 4 m hohe Lastwagen im ROLA-Verkehr (Rollende Autobahn) auf Spezialwagen transportieren zu können
1992	Die Lötschberglinie ist auf Doppelspur ausgebaut
1992	Eröffnung des Rangierbahnhofs Domo II unterhalb von Domodossola
1992	NEAT-Volksabstimmung: Das Schweizer Volk beschliesst den Bau der Lötschberg- und Gotthard-Basistunnels
1993	Einstellung des Autoverlads am Simplon wegen dem vollendeten wintersicheren Ausbau der Passstrasse. Kurzfristige Wiederaufnahmen 1993 und 2000 wegen Unwetterschäden (die BLS-Direktzüge Kandersteg - Iselle wurden 1992 eingestellt)
1994	Der Ärmelkanaltunnel (Eurotunnel) zwischen England und Frankreich wird eröffnet, der Simplon ist damit auch nicht mehr der längste Tunnel Europas
1996	Die neu gegründete italienisch-schweizerische Cisalpino AG setzt am Simplon italienische Zweisystem-Neigezüge ein (ETR 470)
1996-1998	Einbau einer Stromschienen-Fahrleitung, um genügend Höhe für ROLA-Züge zu erhalten.
2000	Der direkte BLS-Autoverlad Kandersteg - Iselle wird zu Spitzenzeiten wieder eingeführt
2001	Die Simplon-Passstrasse wird für 40 Tonnen schwere Lastwagen zugelassen
2001	Einführung der Rollenden Autobahn (ROLA) Freiburg im Breisgau - Novara durch RAAlpin
2001	Das Simplontunnel-Südportal wird wegen Terrorismusgefahr durch italienische Soldaten bewacht
7. November 2004	Mit der Einweihung der vorwiegend in Tunnels verlegten Strecke Salgesch - Leuk wird der letzte Einspurabschnitt auf der Simplonlinie eliminiert
12. Dezember 2004	Der Autoverlad Brig - Iselle wird wieder eingeführt, kombiniert mit Regionalzügen durch den Tunnel
Dezember 2007	Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, Einsatz neuer Neigezüge CIS Due auf der Lötschberg-Simplon-Achse und ab Genf

Tunnelstatistik Simplontunnel

	Simplon I mit Parallelstollen	Simplon II (Ausbau Parallelstollen)
Gesamtlänge	19 803 m	19 823 m
Bauzeit	8 Jahre	9 Jahre
Betriebsaufnahme	1. Juni 1906	16. Oktober 1922
Gesamtkosten	78 Mio. CHF	34 Mio. CHF

9060 m des Tunnels befinden sich auf schweizerischem, 10 743 m auf italienischem Boden (Tunnelröhre I). Die beiden Tunnelachsen sind 17 m voneinander entfernt und alle 200 m mit einem Querstollen verbunden. Die Neigung der Nordrampe beträgt 2 Promille, jene der Südrampe 7 Promille, der höchste Punkt liegt nach heute gültiger Vermessung auf 701 m über Meer, die grösste Gebirgsüberlagerung beträgt 2100 m. In der Tunnelmitte befindet sich auf einer ebenen Strecke von 500 m die heute ferngesteuerte Tunnelstation, die das Wechseln der Züge von der einen zur anderen Röhre erlaubt.

Der Simplontunnel in der Rangliste der längsten Tunnel der Welt (Stand 2006)

Gotthard-Basistunnel	Bahn	Schweiz	57,0 km	Fertigstellung voraussichtlich 2015
Seikan-Tunnel Honshū, davon 23,3 km unter dem Meer	Bahn	Japan	53,9 km	1988, verbindet die Inseln Hokkaidō und Honshū
Ärmelkanaltunnel (Eurotunnel)	Bahn	GB/F	49,9 km	1994, längster Unterwassertunnel
Lötschberg-Basistunnel	Bahn	Schweiz	34,6 km	Inbetriebnahme Dezember 2007
Guadarrama-Tunnel	Bahn	Spanien	28,4 km	Fertigstellung voraussichtlich 2007
Hakkoda-Tunnel	Bahn	Japan	26,5 km	2005
Iwate-ichinohe	Bahn	Japan	25,8 km	2002
Laerdal-Tunnel	Strasse	Norwegen	24,5 km	2000, längster Strassentunnel
Iyama-Tunnel	Bahn	Japan	22,2 km	Fertigstellung voraussichtlich 2013
Dai-Shimizu	Bahn	Japan	22,2 km	1982
Simplon II	Bahn	CH / I	19,8 km	1921
Simplon I	Bahn	CH / I	19,8 km	1906

Weitere lange Bahntunnels in Planung sind der Brenner-Basistunnel (A/I, 55 km), der Mont-Cenis-Basistunnel (F/I, 52 km) und der Koralmtunnel (A, 32,8 km)

Aktuelle Literatur

Köppel, Thomas; Haas Stefan (Hrsg.): Simplon - 100 Jahre Simplontunnel - 100 ans du tunnel du Simplon - 100 anni di galleria del Sempione. Zürich 2006.

Garbely, Frank: Die Streiks - Bau des Simplontunnels. Visp 2006.

Mock, Wolfgang: Simplon - ein Roman. Köln 2006.

Tscherrig, Georges: 100 Jahre Simplontunnel - Erinnerungen aus der Bauzeit. Brig 2005.