



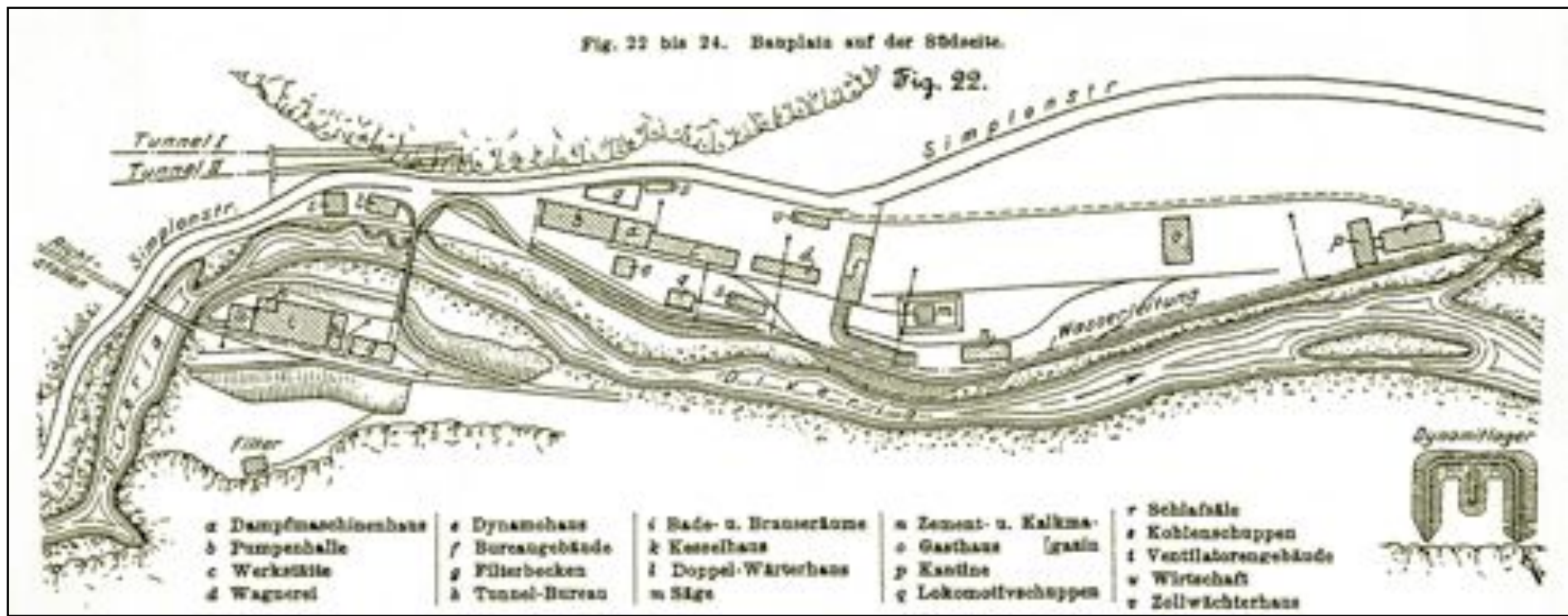
**Europa, ohne Grenzen
und friedlich vereint,
begann mit einem Loch,
Meter für Meter in den
Berg gesprengt.
SIMPLON**

Im Juni 1906 wurde der Simplon-Tunnel nach achtjähriger Bauzeit für den Verkehr freigegeben. Im kommenden Frühsommer feiert der Tunnel daher sein 100jähriges Bestehen.

Die folgenden Seiten bieten eine kurze Materialsammlung zu diesem Jubiläum und seinem historischen Hintergrund.

Außerdem stellen wir Ihnen ein Buch vor, das mit dem Bau des Tunnels eine spannende und vielgestaltige Romanhandlung verbindet.

**TISCH
7**



SIMPLON - DATEN UND FAKTEN ZUR ENTSTEHUNG DES TUNNELS

LÄNGE: Mit einer Länge von 19800 m damals längster Alpentunnel (Vergleich: Gotthard : 14984 m). Der Tunnel wurde von Norden (Brig in der Schweiz) und von Süden (Iselle in Italien) gleichzeitig gebohrt.

ARBEITSDAUER: August 1898 bis Juni 1906 (Freigabe für den Verkehr). Der Durchschlag erfolgte im Februar 1905. Ursprünglich sollte der Durchschlag ein Jahr früher stattfinden, unerwartete Schwierigkeiten (sehr harter Antigorio-Gneis, wiederholte Wassereinbrüche und unerwartet hohe Temperaturen in der letzten Phase des Tunnelbaus) führten jedoch immer wieder zu Verzögerungen.

AUSFÜHRUNG: Zwei Parallelstollen (17 m Abstand), von denen nur einer bis 1906 ausgebaut wurde. Der zweite Stollen wurde erst nach 1918 endgültig ausgebaut. Alle 200 m wurde ein Querstollen angelegt.

TEMPERATUR im Tunnel: Vorhersagen lagen bei 40 Grad, erreicht wurden 56 Grad.

ARBEITER: Insgesamt arbeiteten an beiden Tunnelenden über 25 000 Menschen während der gesamten Bauzeit. Gearbeitet wurde in drei Schichten: Pro Schicht waren pro Tunnelseite bis zu 500 Arbeiter im Tunnel beschäftigt.

AUSHUB: Mittels Maschinenbohrung: 216.000 Kubikmeter, mittels Handbohrungen 650.000 Kubikmeter.

SPRENGSTOFF: Im ganzen wurden gut 1,5 Mio. kg Dynamit verbraucht zu einem Preis von über 4 Mio. Franken. Sprengstoffverbrauch pro Kubikmeter Aushub ungefähr 5,3 kg.

WERKZEUGE: Verbrauch Handbohrer: Gut 20 Millionen für den ganzen Tunnel. (Bruttoverbrauch, Bohrer wurden nachgeschmiedet und neu gehärtet.) Verbrauch Maschinenbohrer: Gut 1 Mio. (Bruttoverbrauch, die Bohrköpfe - hohle Stahlrohre mit dreizackiger Krone - wurden mehrfach nachgeschmiedet

und nachgehärtet). Je nach Fels wurden pro Tunnelseite täglich bis zu 500 Bohrköpfe benötigt.

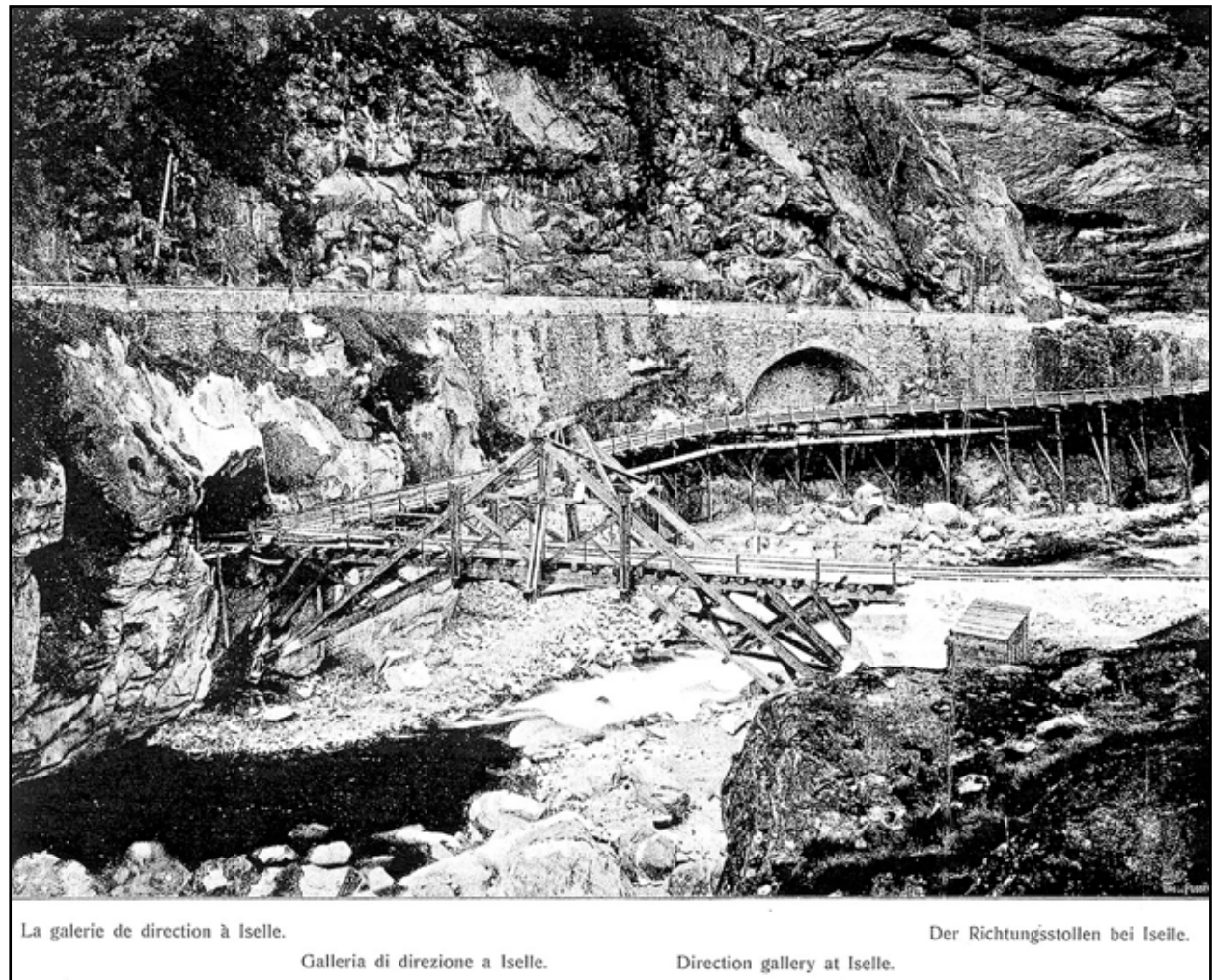
HYGIENE/GESUNDHEIT: Ziel war es, die Gesundheit der Arbeiter zu erhalten: Deshalb wurden mit großen Ventilationsanlagen 25 bis 30 m³/sek Frischluft in den Tunnel gepumpt, ein Vielfaches dessen, was die Arbeiter am Gotthard an Frischluft hatten.

Unmittelbar beim Bau des Simplon-Tunnles starben 67 Arbeiter. Zeitzeugen berichten allerdings, die Zahl der Toten in den Arbeitercamps sei deutlich höher gewesen. (Zum Vergleich: Am Gotthard starben fast 800 Menschen durch die Arbeit im Tunnel, die meisten von ihnen durch den sog. „Tunnelwurm“, ein Wurm, der sich durch mangelnde Hygiene im Tunnel ausbreitete und die inneren Organe der Arbeiter befiel. Die vom „Tunnelwurm“ Befallenen starben an Auszehrung.)

KOSTEN: Geplant waren 70 Mio. Franken für beide Tunnel. Die Verzögerungen und aufwendigen sanitären Maßnahmen trieben auch die Kosten in die Höhe. Schließlich kostete der Ausbau des Haupttunnels und der Rohbau des Parallelstollens 79,5 Mio. Franken.

Der Parallelstollen wurde 1912 bis 1921 (unterbrochen wegen des 1. Weltkriegs) ausgebaut und kostete noch einmal 33 Mio. Franken. Er wurde 1922 in Betrieb genommen.

SOZIALES: An beiden Tunnelausgängen, im Norden bei Brig und im Süden bei Varzo entstanden riesige Barackenstädte: Naters im Norden und Balmalonesca im Süden. In ihnen sollen nach zeitgenös-



sischen Berichten jeweils bis zu 8000 Menschen gewohnt haben – zumeist Italiener mit ihren Familien. Im Norden wie im Süden gab es wiederholt Streiks und Konflikte mit der einheimischen Bevölkerung.

Derzeit wird auf der italienischen Seite des Simplon eine neue Straße auf Stelzen das Divedro-Tal hinauf in Richtung Pass gebaut. Fährt man aber die alte Straße entlang, sind, kurz nachdem man durch Varzo ge-

kommen ist, rechts am Straßenrand noch die Ruinen einiger alter Häuser von Balmalonesca zu erkennen. Auch weiter oben, in der Nähe des Tunneleingangs stehen links von der Straße noch die Hallen ehemaliger Werkstätten.

Im Deutschen Museum in München ist ein Stück des Simplon-Tunnels im Maßstab 1:1 nachgebaut.

Neue Zürcher Zeitung

und schweizerisches Handelsblatt

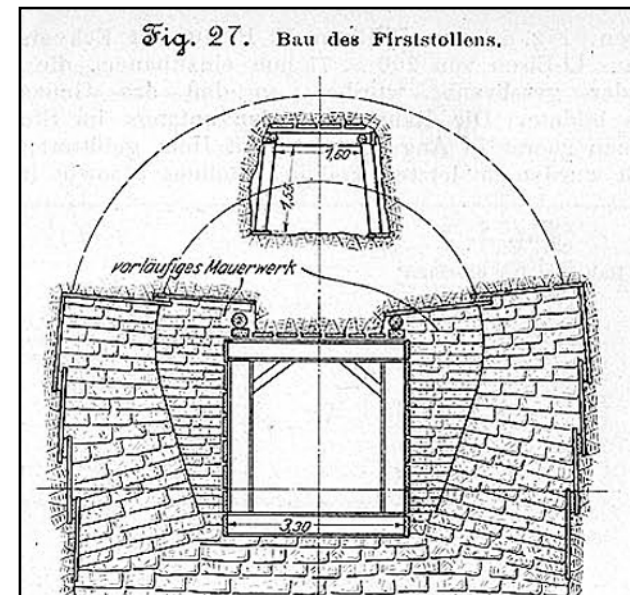
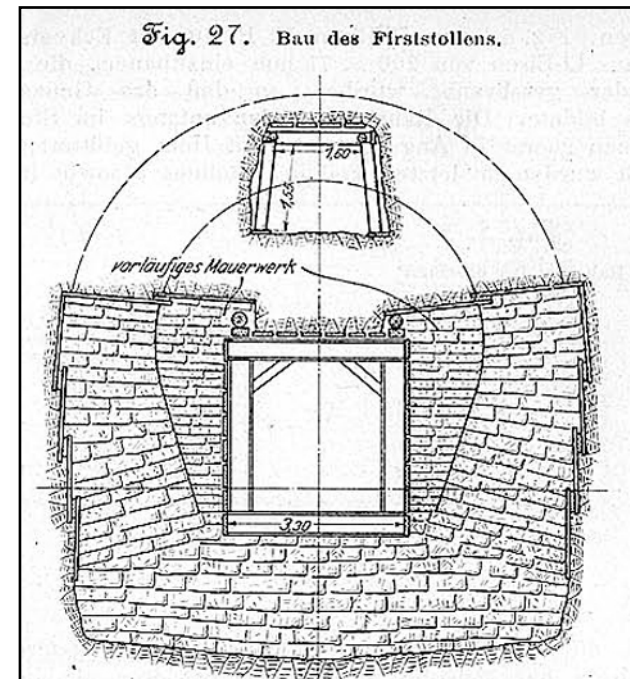
Der Simplon-Durchstich.

Wenn Die Erde in ihren Grundfesten erschüttert wird, geht ein Beben durch die ganze Menschheit. Große Kataklyphen bewegen alle Völker der Länder, die die Erde umspannen; Kriege erschrecken die Welt und die Kunde gewaltiger kulturgeschichtlicher Ereignisse findet ein Echo auf dem ganzen Erdenrunde. Ein solches Ereignis ist der Durchstich bei Simplonmassivs, an dessen Möglichkeit mehr denn einmal in den letzten Jahren gezweifelt worden ist. Volkswirtschaftlich hat der neue Alpentunnel eine heute nur annähernd berechenbare Bedeutung, technisch liegen glänzende Lösungen gigantischer Probleme vor. Noch nie wohl hat irgendein Unternehmen einen solchen Riesenkampf gegen gegen die Natur führen müssen, wie die Ingenieure in den von heißen Wassern brodelnden und von gewaltig herandrängenden Bergmassen bedrohten Schachten im Innern des Monte Leone. Der Simplontunnel ist ein Triumph des genies in der Technik, er ist ein Triumph auch des nimmer rastenden, nach dem höchsten strehenden Menschengeistes, ein Triumph endlich der Energie, des Wagemutes, der zähen Ausdauer, Unererschrockenheit und nicht zuletzt der staunenswerten Arbeitskraft. Alle diese Dinge standen dem Unternehmen zu Gevatter, das heute einen so bewundernswürdigen Abschluß gefunden hat

Die Idee des Simplontunnels liegt in dem natürlichen, im heutigen gewaltigen Weltverkehr und Interessenkämpfe begründeten Wunsche einer Verbindung der Völkerschaft diesseits der Alpen und jenseits des Jura mit den fruchtbaren Gefilden Italiens und von dort hinaus über

die Meere: in dem Wunsche einer neuen, den Welthandel und Weltverkehr fördernden Verbindung von Abendland und Morgenland. Ihre Ausführung stellte aber, das fühlte man von Anfang an heraus, so gewaltige Anforderungen an den Menschen, daß jahrzehntelang die Verwirklichung ein Traum blieb. Unermüdlich schreitet aber die Technik heran, eine Erfindung löst die andere ab, und was heute unmöglich erscheint, ist morgen schon kein Hindernis mehr. So auch im Tunnelbau.

Und noch mehr! Die Erfolge genialer Techniker erfüllen nicht nur die Welt mit Bewunderung, sie wirken auf bedeutende Männer ein, die auf andern Gebieten herrschen, ohne deren Mithilfe auch das schönste und großartigste Projekt tot Buchstabe bleibt: auf die genialen, großzügigen Organisatoren, die der Technik vertrauend auch vor den größten Risiken nicht zurückschrecken. Wo der Staat als mächtigster Unternehmer versagt, tritt die Privatinitiative in die Lücke, mit kühnem Wagemut greift sie ein und nicht nur der Drang nach Gewinn, hoher Gedankenflug und idealer Schwung müssen dabei sein, um Werke von so gigantischer Form zu schaffen. Mit dem erfinderischen Ingenieur, der den Berg mit kühnen Berechnungen zergliedert, verbindet sich der weltgewandte fluge Unternehmer und Diplomat und bald gruppiert sich um den festen Kern eine nicht weniger feste Hülle von technischen und administrativen Instanzen und zu diesen wiederum zieht der gewaltige Troß der Männer mit den kräftigen Armen und Fäusten, die unter der geschickten Leitung ihrer Feldherren und Unterführer das Riesenwerk beginnen. [...]



Technische Illustrationen erläutern den Lesern der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“, Nr. 44, 29. Oktober 1904, bis in alle Einzelheiten die mit dem Tunnelbau verbundenen neuen technischen Errungenschaften.



Auch die zeitgenössische Werbung entdeckte das Simplonprojekt für sich: Ausgerechnet die Firma Liebig warb für ihr Fleischextrakt („Vero Estratto di Carne“) mit Darstellungen der Arbeit am Tunnel, die lokale Alpen-Folklore und moderne Technik in eigentümlicher Form verbinden.

REISETHEMA SIMPLON

Auch im Zusammenhang mit der Geschichte der Reisekultur und des Tourismus in Europa ist der Simplontunnel ein interessantes und facettenreiches Thema. So nutzte zum Beispiel der legendäre Orient-Express den Simplon für seine Fahrt von Paris über Venedig nach Konstantinopel, dem heutigen Istanbul.

SIMPLON IN DEN MEDIEN

Auf das bevorstehende Jubiläum des Simplontunnels wurde bereits im Jahr 2005 durch entsprechende Buch- und Zeitungs-Publikationen hingewiesen. Es ist davon auszugehen, dass die Berichterstattung in Zeitungen, Zeitschriften, im Hörfunk und auch im Fernsehen zunehmen wird, je näher das Jubiläum rückt.

Walliser Nachrichten

8.02.2005

Wallis/Italien: Grossanlass zum Jubiläum 100 Jahre Simplontunnel

Die Feier zum 100-jährigen Bestehen des Simplontunnels soll national und international Beachtung finden. Aus diesem Grund wurde ein 20-köpfiges, einflussreiches und erfahrenes Komitee zusammengestellt. An der Spitze stehen Staatsrat Wilhelm Schnyder und Paul Blumenthal, Leiter Personenverkehr SBB. Als Auftakt der Feierlichkeiten soll die Städtepartnerschaft zwischen Brig-Glis und Domodossola in der kommenden Woche gebührend gewürdigt werden. Die 100-Jahr-Feier findet am 19. Mai 2006 statt.

NEAT

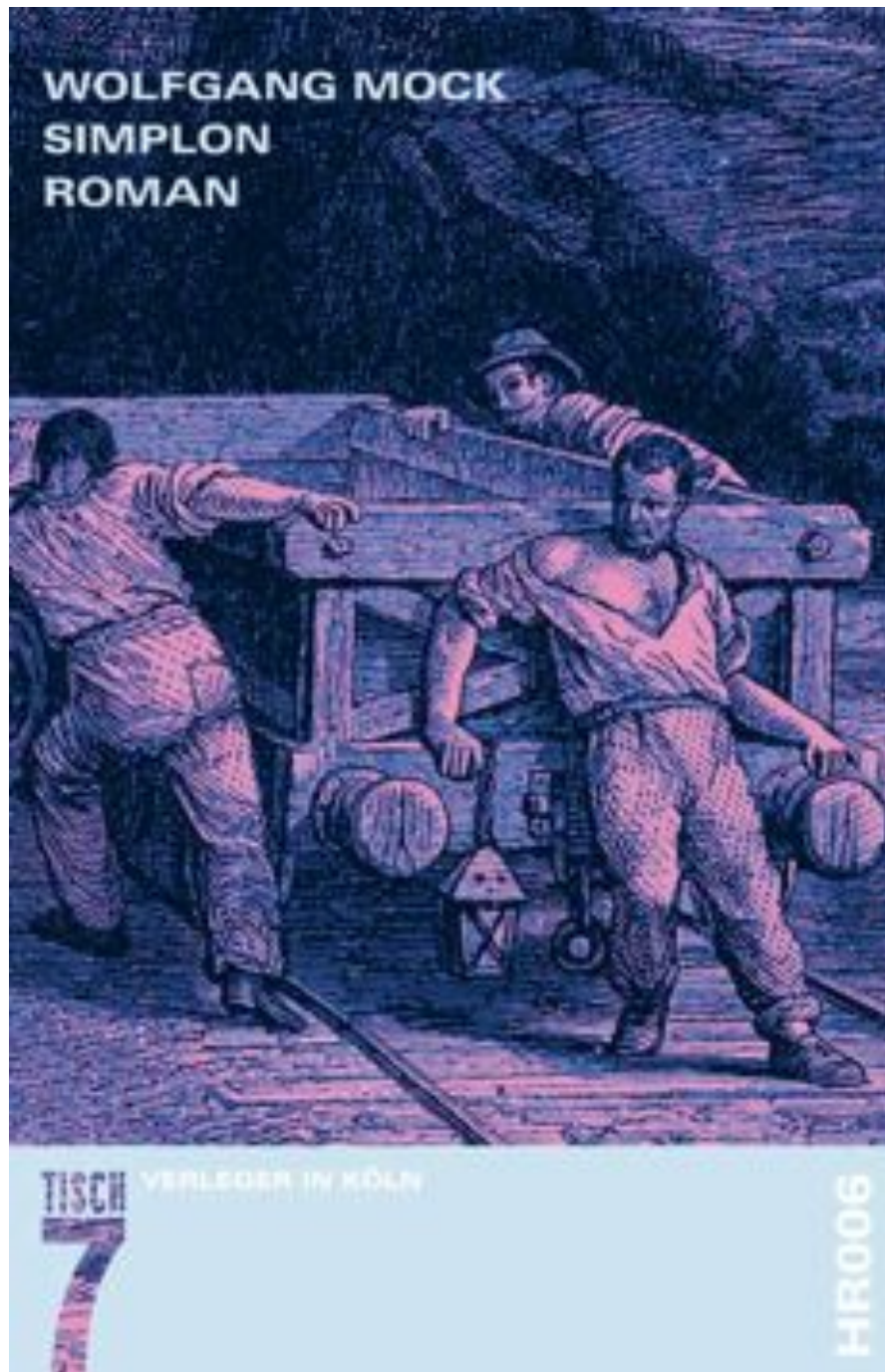
Mit der NEAT (Neue Alpen Transversale) ist der schweizerische Teil eines europäischen Verkehrskonzeptes. Mit ihr wird die Geschichte des Tunnelbaus in den Alpen fortgeschrieben. Die NEAT ist ein technisches Großprojekt, das mehrere Tunnelbauvorhaben einschließt, u. a. auch den sogenannten Gotthard-Basistunnel als derzeit längsten Tunnel der Welt.

Über den Bau und die mit seiner Planung und Durchführung verbundenen kontroversen Diskussionen in der schweizerischen Öffentlichkeit haben die Schweizer Medien immer wieder berichtet und werden dies bis zum Abschluss des Projektes sicher auch weiterhin tun.

Die Betreiber des Baus selbst unterrichten auf ihrer Website die Öffentlichkeit kontinuierlich über das Fortschreiten des Projekts (<http://www.neat.ch>).



Im Vortrieb des „Einspurtunnels Ost Süd“ kommen im Gegensatz zum Bau des Simplons leistungsfähige Maschinen zum Einsatz, die den Menschen einen großen Teil der Arbeit abnehmen. Der Gotthardbasistunnel wird im endgültigen Ausbaustadium eine Länge von 57 Kilometern haben. Er ist dann, wie seinerzeit der Simplontunnel, der längste Tunnel der Welt.



DEN ROMAN ZUM JUBILÄUM BEKOMMEM SIE BEI UNS

Europa in Bewegung. Nicht erst in unserer Zeit. Thriller-Autor Wolfgang Mock zeigt, wie zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine europäische Vision Wirklichkeit wird: Arbeiter, Ingenieure, ihre Frauen und Kinder ziehen in die Alpen, um am Bau des Simplontunnels mitzuwirken.

Auch der italienische Ingenieur Alessandro Tello und seine junge Frau Gianna machen sich auf den Weg ins Simplon-Tal.

Wolfgang Mock hat einen Roman über die Hoffnungen geschrieben, die sich mit der Entstehung dieses Bauwerkes verbinden. Auf Schweizer und italienischer Seite der Alpen fiebert man der Eröffnung des Tunnels entgegen.

SIMPLON erzählt die packende Geschichte der Menschen, die die Vision eines friedlich vereinten Europas teilten, in dem es mehr Arbeit und Wohlstand und weniger Grenzen gibt.

DER AUTOR

Wolfgang Mock wurde 1949 in Kassel geboren.

Nach dem Studium der Geschichte und Germanistik arbeitete er fünf Jahre als wissenschaftlicher Assistent am Deutschen Historischen Institut in London, und anschließend, mit Zwischenstationen in Lissabon, als Journalist in Düsseldorf. Wolfgang Mock hat neben zahlreichen wissenschaftlichen Publikationen mehrere Kurzgeschichten in Anthologien publiziert. 1996 veröffentlichte er seinen ersten Thriller „Diesseits der Angst“, 2003 folgte „Der Flug der Seraphim“.

Er lebt und arbeitet in Düsseldorf.



Wolfgang Mock: Simplon. Roman.

360 Seiten, D: ca. 22,00 € / CH: ca. 38,60 CHF, ISBN 3-938476-09-5

Tisch 7 Verlagsgesellschaft Köln mbH

Moltkestraße 68

D-50674 Köln

Tel.: +49.(0)221.5106288

Fax: +49.(0)221.5891129

mailto@tisch7-verlag.de

www.tisch7-verlag.de