Zeitschrift: Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte

Herausgeber: Arbeitsgruppe für Kartengeschichte ; Schweizerische Gesellschaft für Kartographie

Band: - (2006)

Heft: 34

Artikel: 100 Jahre Simplontunnel : 1906-2006

Autor: Feldmann, Hans-Uli

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-16157

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: 09.07.2025

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

100 Jahre Simplontunnel: 1906–2006

Hans-Uli Feldmann

Der Simplon hat seit Jahrhunderten eine grosse Bedeutung für den alpenüberquerenden Verkehr. Nachdem General Napoleon Bonaparte 1797 Norditalien und ein Jahr später die Eidgenossenschaft eingenommen hatte, war sein erklärtes Ziel, den Simplonpass artilleriegängig auszubauen. Erstmals sollte eine befahrbare Strasse über die Hochalpen gebaut werden. Wegen seiner direkten Lage und der mässigen Passhöhe von 2004 m ü. M. hatte der Simplon gegenüber dem Grossen St. Bernhard und dem Mont Cenis den Vorzug erhalten. 1800 wurde mit dem Ausbau begonnen, zuerst wenig erfolgreich unter der Leitung von General Louis-Marie Turreau de Garambouville, später dann professionell unter Ingenieur Nicolas Céard, einem Absolventen der renommierten Ecole des ponts et chaussées. 1807 war das mit vielen Kunstbauten erschlossene Werk beendet (Abb. 1). 1871 wurden der Mont-Cenis-Eisenbahntunnel und 1882 der Gotthard-Eisenbahntunnel in Betrieb genommen und damit eine neue Verkehrseuphorie gestartet. Die Pässe verloren an Wichtigkeit für den Waren- aber vor allem auch für den Personentransport. Der Walliser Staatsrat hatte bereits 1851 eine erste Projektstudie für einen Tunnel nach Italien in Auftrag gegeben, wobei er nicht den Gotthard, sondern die absehbaren französischen Alpentunnels als Konkurrenz fürchtete.

Schliesslich begann man im Jahre 1898 mit dem Bau des zukünftigen 19,8 km langen Simplontunnels zwischen Brig (Schweiz) und Iselle (Italien), der bis in die 1980er-Jahre der längste Tunnel der Welt blieb. Eine für die damalige Zeit völlig neue Bauweise hatte das Werk überhaupt erst möglich gemacht. Anstelle eines grossen Doppelspurtunnels planten die deutschen Ingenieure Alfred Brandt und Karl Brandau zwei parallel geführte, alle 200 Meter miteinander verbundene Tunnelröhren. Diese Bauweise bot entscheidende Vorteile vor allem bei der Frischluftzufuhr, aber auch beim Material- und Personentransport.

Der Bau verlangte den Mineuren alles ab. Wohl wurde mit Dynamitsprengungen und Drehbohrmaschinen gearbeitet, teilweise aber auch mit Hammer und Meissel (Abb. 2). Die geologischen Schwierigkeiten übertrafen auch die pessimistischsten Voraussagen. Im Bergesinnern war es 56°C. heiss, was eine aufwändige Wasserkühlung nötig machte. Bei den Mineuren vor allem gefürchtet waren heisse Quellen. Neun Monate vor dem Durchstich am 24. Februar 1905 musste der Vortrieb von Norden her eingestellt werden, weil das eindringende Wasser nicht mehr abfloss.

In den Spitzenzeiten wohnten auf der Nordseite in Brig, Glis und Naters über 4000 Arbeiter, auf der Südseite in Varzo, Iselle und Trasquera sogar bis zu 10 000. Die Zeitung *Der Bund* berichtete im Dezember 1899: *Dieses Naters, ganz nach amerikanischer Manier aus dem Boden gestampft, zählt nicht weniger als 57 Wirtschaften, davon 47 in einer Reihe an der Hauptgasse*. Die Lebensbedingungen waren allerdings äusserst prekär. In

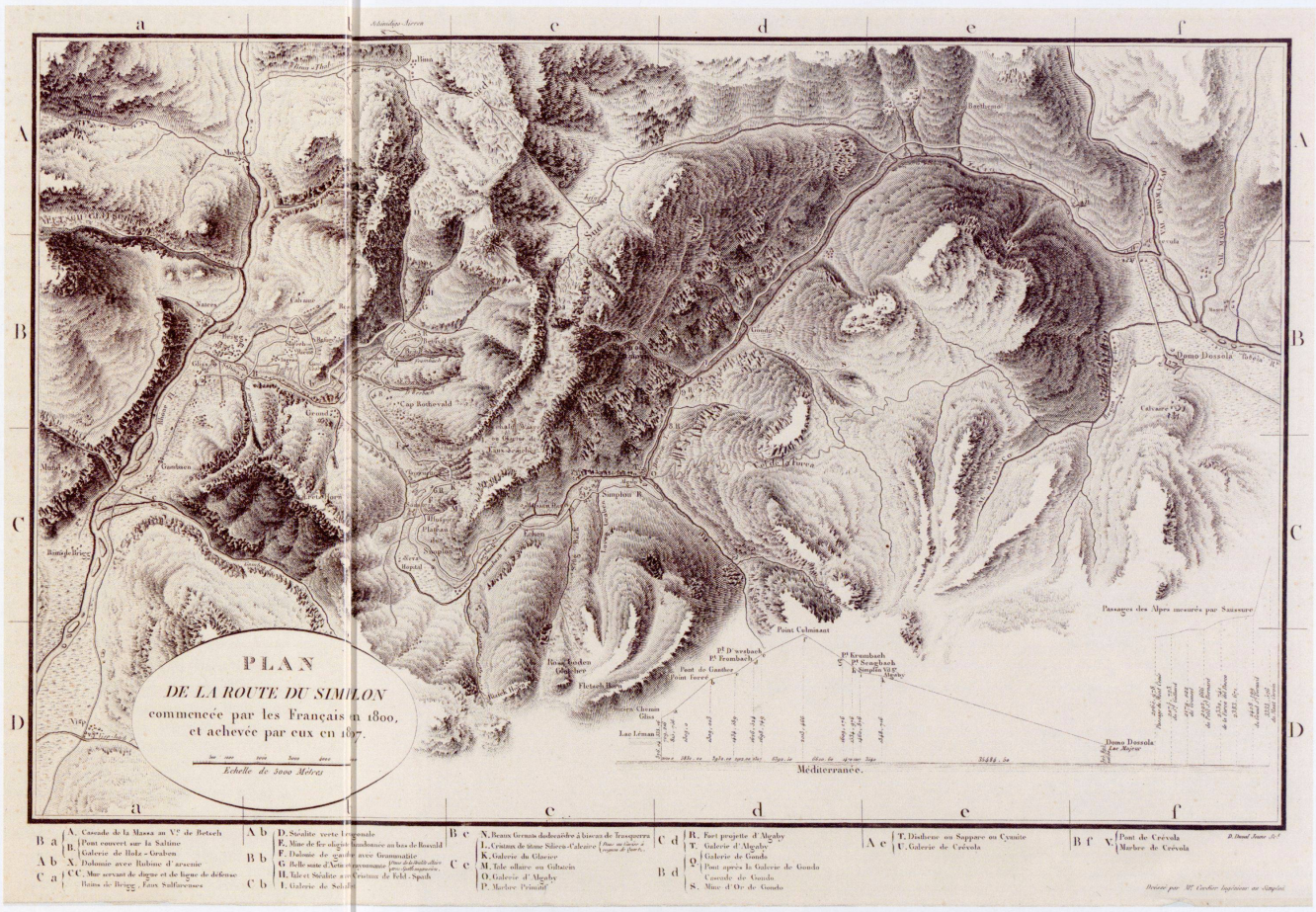

Abb. 1: *Plan de la Route du Simplon commencée par les Français en 1800, et achevée par eux en 1807, dressée par Cordier, D. Duval jeune sct.* Karte der napoleonischen Passstrasse mit Höhenprofil und Höhenangaben zu weiteren Alpenübergängen, gemessen durch Saussure. Format: 48,5 x 30 cm.

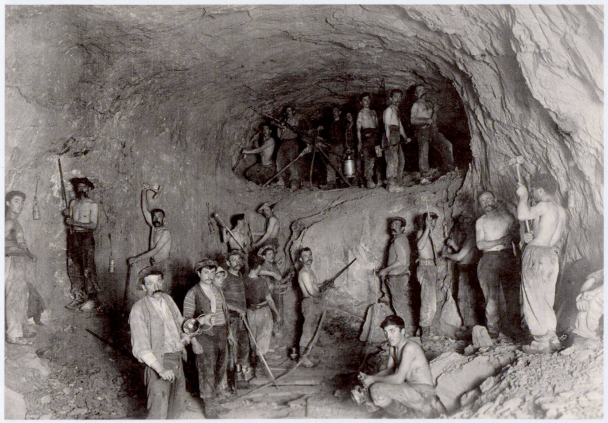

Abb. 2: Trotz moderner Bohrmaschinen wurde beim Bau des Simplontunnels immer noch viel von Hand herausgebrochen. Aufnahme aus dem Tunnelinnern der Nordseite.

Société de Géographie erst 1830. – Der Text wurde gleichzeitig ins Deutsche übersetzt: *Bericht über die Arbeiten der Pariser geographischen Gesellschaft im Jahr 1829, vorgetragen in der öffentlichen Sitzung am 11. Dec. desselben Jahres von Herrn von Larenaudière. Aus der Handschrift übersetzt* [von Heinrich Berghaus?]. In: *Hertha* 14, 7–8 (1829) [1830] S. 73–88, hier S. 81. Man beachte S. 87 die Fussnoten: *Da der Bericht des Hrn. v. Larenaudière erst in einiger Zeit in dem Bulletin der geographischen Gesellschaft erscheinen wird,**) *so habe ich von dem gelehrten Verfasser die Erlaubniß erbeten, ihn aus seiner Handschrift für die Hertha übersetzen zu dürfen.*

*) Er ist während des Drucks dieses Heftes erschienen.

6 Ritter, [Carl]: *Entwurf zu einer Karte vom ganzen Gebirgssysteme des Himálaja nebst dem Specialblatte eines Theiles desselben um die Quellen des Ganges, Indus und Sutludsch.* In: *Historisch-Philologische Abhandlungen der Königlichen Akademie der Wissenschaften zu Berlin aus dem Jahre 1830.* Berlin, 1832. S. 95–124, hier S. 101. – Die Tatsache, dass der Vortrag von 1828 in den Verhandlungen des Jahres 1830 mit Erscheinungsjahr 1832 publiziert wurde, lässt es immerhin fraglich erscheinen, ob Ritter tatsächlich schon im Vortrag vom Kartographen Grimm gesprochen hatte oder diese Berufsbezeichnung erst in die Druckfassung einfügte.

7 Hinweise an <p.vanderkrogt@geo.uu.nl>. – Eine umfassende Dokumentation mit ausführlichen Anmerkungen wird durch ihn vorbereitet, um Santaréms Mythos definitiv aus der Welt zu schaffen.

8 *Carl Ritter's Schreiben an Heinrich Berghaus, in Beziehung auf den vorstehenden Aufsatz des Hrn. Julius Fröbel [vom 3. September 1831].* In: *Annalen der Erd-, Völker- und Staatenkunde* 4, 1831. S. 506–520, hier S. 509 und Fussnote von B. [Berghaus]. Den Hinweis verdanke ich Wolfgang Lierz.

9 *Kritischer Wegweiser* 1, 3 (30. Juni 1829) S. 80–82, hier S. 80. – Es handelt sich gegenwärtig um die älteste bekannte *gedruckte* Erwähnung des Begriffs «Kartographie».

10 Die von Peter van der Krogt auf Maphist <www.maphist.nl> im Mai 2006 angestossene Diskussion erbrachte zunächst den Hinweis auf eine Publikation von Pierre Duval: *La cartographie du temps.* Paris, 1688; es handelt sich jedoch um einen fehlerhaften Katalogeintrag der Bibliothèque nationale de France.

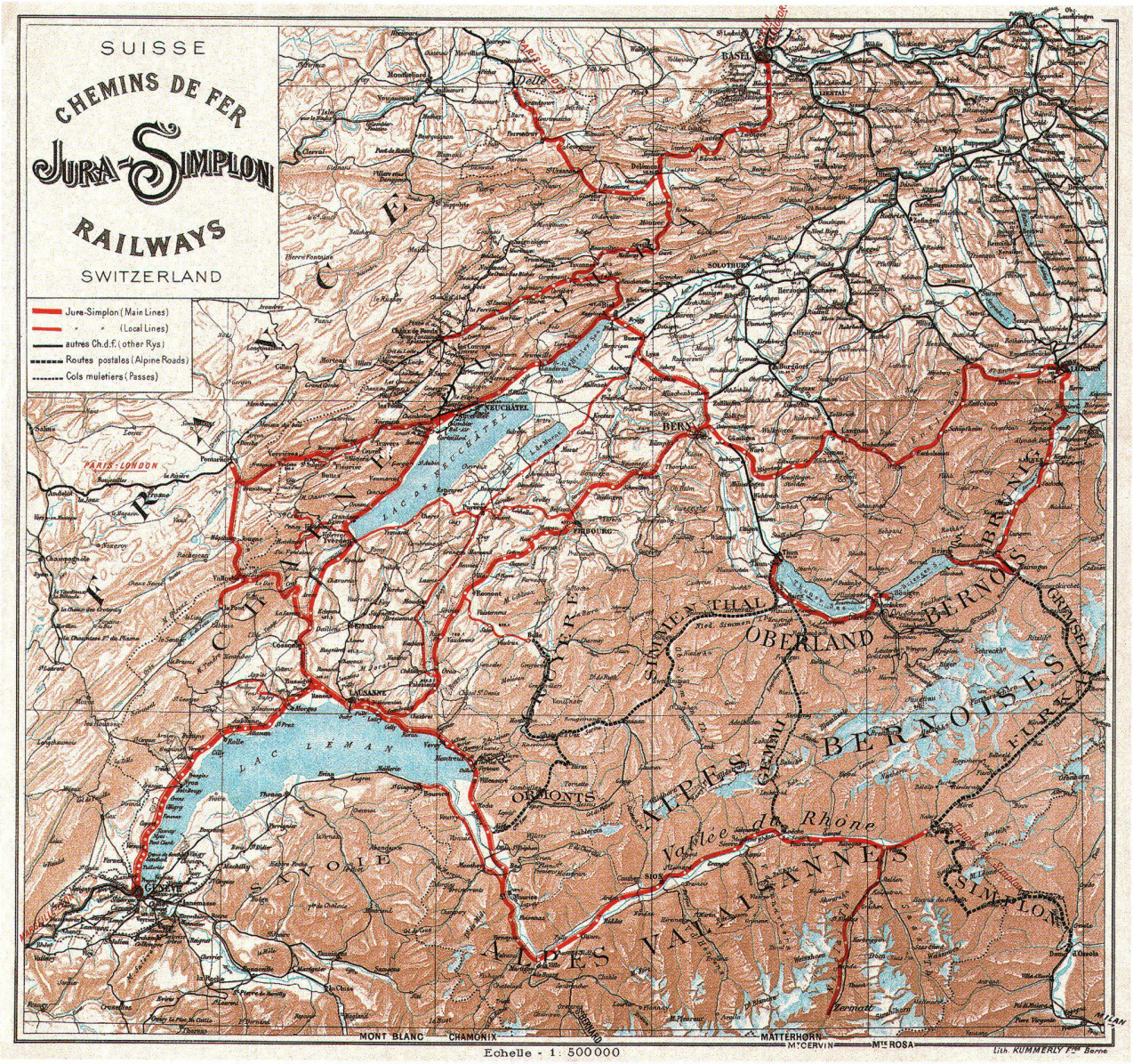

Abb. 3: Streckennetz der Jura-Simplon-Bahn von 1894. Neben der Postkutschenstrecke über den Pass ist der zukünftige Simplontunnel bereits eingezeichnet. Die Direktstrecke Bern–Brig mit dem Lötschbergtunnel wurde erst nach dem Simplontunnel geplant.

den Unterkünften, die sich die Mineure im Dreischichtenbetrieb teilten, gab es weit weniger Betten als Arbeiter. Dreimal kam es zu Streiks, die anders als 25 Jahre zuvor am Gotthard unblutig endeten. 67 Mineure verloren im Tunnel ihr Leben. Wie viele an Krankheiten und Erschöpfung starben, ist nicht bekannt.

Die Simplonlinie hat nie die Bedeutung des Gotthards erlangt. Doch auch sie hatte ihre ruhmreiche Blütezeit. Zwischen 1919 und 1962 fuhren mit dem so genannten «Simplon-Orient-Express» direkte Züge von Paris nach Istanbul (Abb. 3). In den 1930er-Jahren wurde ernsthaft darüber diskutiert, die eine Simplon-Röhre als Strassentunnel herzurichten. Doch die Gefahren für die Automobilisten sowie die Kosten bildeten schliesslich den Schlussstrich unter dieses Vorhaben. Als staufreie Alternative für Ferienreisende wurde stattdessen der Autoverlad eingeführt.

Verkehrstechnisch bedeutungsvoll ist der Simplon vor allem, weil damit auf der Nord-Süd-Achse ein zweiter Tunnel initiiert wurde: der Lötschberg. Bereits 1913 wurde die Lötschberg-Strecke eröffnet. Vor allem im Güterverkehr gewann der Doppelpass Lötschberg/Simplon an Bedeutung (Abb. 4). Und die Tendenz ist weiter steigend: Wenn im nächsten Jahr der 34,6 km lange Lötschberg-Basistunnel in Betrieb genommen wird, wird der Simplon Teil der ersten Schnellbahnstrecke durch die Alpen sein – acht Jahre früher als am Gotthard und am Brenner.

Literatur:

Campana, Cesare [et al.]: *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon, 1800–1820.* PTT-Museum, Bern, 1994.

Köppel, Thomas; Haas, Stefan: *Simplon – 100 Jahre Simplontunnel.* SBB-Jubiläumsbuch. AS-Verlag, Zürich, 2006.

Tscherrig, Georges: *100 Jahre Simplontunnel – Erinnerungen aus der Bauzeit.* Rotten-Verlag, Brig/Visp, 2005.

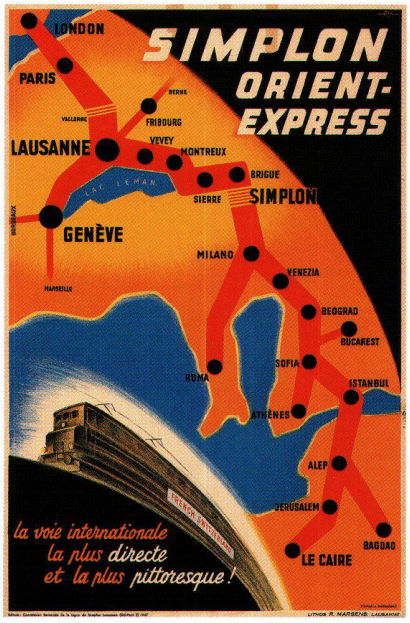

Abb. 4: In den 1930er-Jahren reichte das Streckennetz des Simplon-Orient-Express von London bis Kairo und Bagdad. Plakat im Auftrag der Commission Romande de la Ligne du Simplon. (Bilder aus: Köppel/Haas, *Simplon – 100 Jahre Simplontunnel*, AS Verlag).