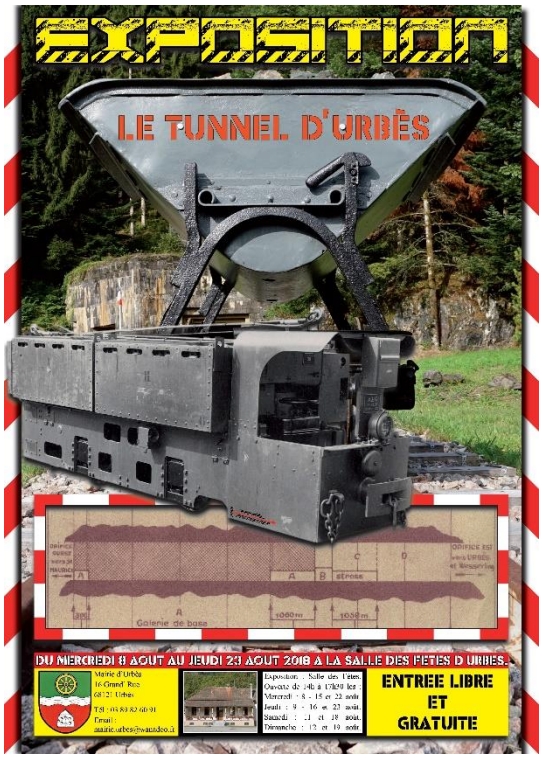
Der Tunnel von Urbis, eine nie beendete Eisenbahn-Baustelle, 1932-1935



Recherchen-Arbeit von Raphaël Parmentier

Plakat der Ausstellung über den Tunnel, 2017, in Thillot (Vogesen)

1) **Besonderheit des Tunnels von Urbis :**

Die Geschichte des Tunnels umfasst 2 verschiedene Perioden : während der ersten Periode (1932-1935) war das Elsass französisch ; während der zweiten Periode war die Gegend deutsch, genauer gesagt war das Elsass eine ins III. Reich de facto annektierte Gegend, sowie das Moselland.

Von 1932 bis 1935, war der Tunnel in Urbis eine riesige Eisenbahn-Baustelle, die Saint-Maurice an der Mosel -Kopf A des Tunnels- auf der westlichen Seite der Vogesen mit Urbis -Kopf B des Tunnels- auf der elsässischen Seite der Vogesen hätte verbinden sollen.

Der Tunnel war Teil eines Projektes, das zur Errichtung eines Doppelgleises mit internationalem Vorhaben hätte führen sollen. Nämlich hätte die neue Eisenbahnlinie die Strecke in Richtung England, Benelux-Staaten und Nord-Osten Frankreichs um etwa 52 Km erkürzen, sowie die Gegend mit der Schweiz, Nord-Italien und sogar Österreich besser verbinden sollen.

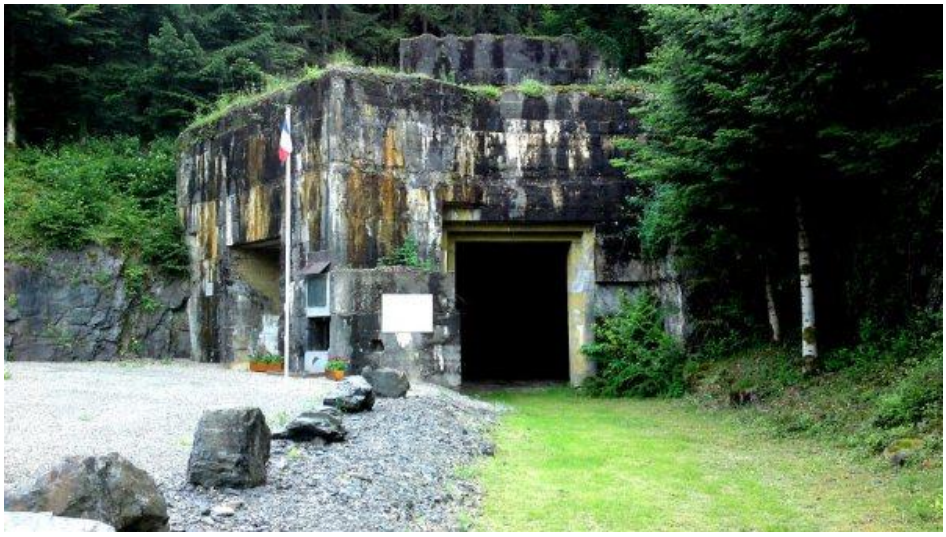
Gleichzeitig hätte diese neue Bahnlinie die Vogesen sowie das Elsass mit Lothringen besser verbinden sollen, und in einem kleineren Maβe die Verbindung zwischen dem Mosel- und Thurtal gewährleisten sollen.

Jedoch wurde dieses Projekt sehr schnell zu einem finanziellen Fiasko und diese Baustelle wurde bereits1935 endgültig stillgelegt und aufgegeben, obwohl sie theoretisch 1937 hätte beendet sein sollen.

Während der Nazizeit diente der unbeendete Tunnel in Urbis von März bis Mitte-Oktober 1944 als unterirdischer Betrieb zur Montagenarbeit von Diesel Motoren für DB-605 Flugzeuge im Rahmen des « Kranich » oder « A10 » Projektes des Jägerstabs, Vertrag zwischen dem deutschen Konzern Daimler-Benz und der Luftwaffe.

Die Naziprojekte in Bezug auf die Luftwaffe trugen einen Vogelnamen, diejenigen in Bezug auf die Kriegsmarine einen Fischnamen. Deshalb trug das Auβenlager Urbis-Wesserling den Namen « Kranich ».

Der deutsche Konzern besaβ schon ab 1940/1941 eine Filiale in Colmar und Stefan Oser, der Schwager des berüchtigten Gauleiters Wagner, übernahm die Produktionsleitung bereits ab Januar1941.



Der Bunker am Eingang des Tunnels von Urbis.

Er wurde von den Lagerhäftlingen errichtet.

Seit der Einweihungsfeier vom 11. September 2016 ist der Bunker zur K**rypta der Gedenkstätte Urbis** geworden

2) Entstehung der Recherchen-Arbeit von Raphaël Parmentier :

Raphaël Parmentier begeistert sich ebensosehr für Natur wie für Lokalgeschichte, Technik und noch vieles mehr. Regelmäβig veranstaltet er in der Gegend diesseits und jenseits der Vogesen Ausstellungen über verschiedene Themen, unter anderem über den Tunnel von Urbis-Saint-Maurice an der Mosel.

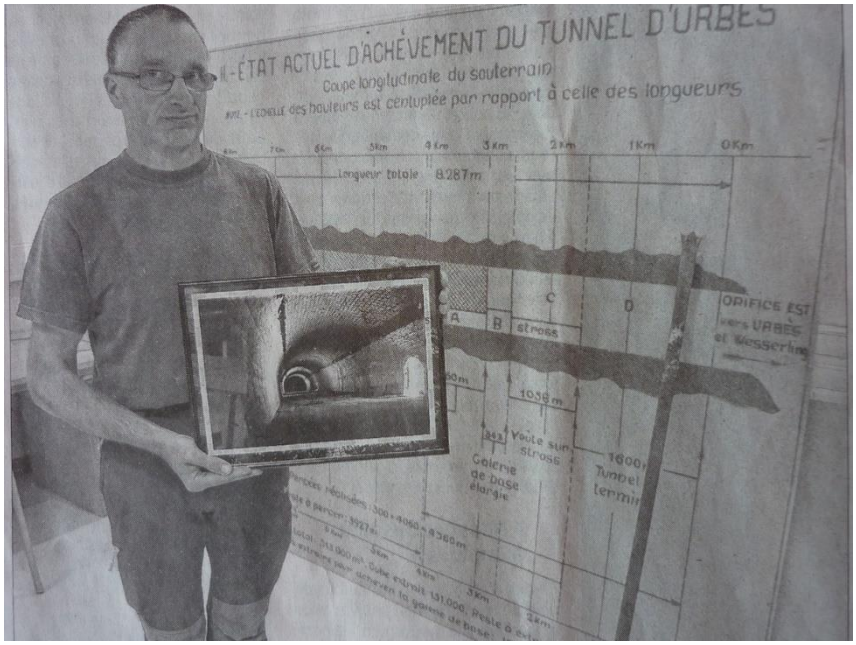
Auβerdem hat er bereits 3 Werke veröffentlicht.

Dasjenige über die Geschichte des Urbis Tunnels trägt den Titel « *Urbès-St Maurice, le souterrain du col de Bussang* » [Urbès-St-Maurice, die unterirdische Eisenbahnlinie des Bussang Passes] veröffentlicht 2007.

Die beiden anderen Werke verfasste er zuvor ; das eine Buch erzählt die Geschichte des ehemaligen und nicht mehr benutzten Tunnels für Straβenverkehr am Bussang Pass ; es trägt den Titel *« Bussang-Urbès, histoire d'un col »*.

Im anderen « *Bussang, au temps du thermalisme* », befasst sich Raphaël Parmentier mit der Geschichte von Bussang, einer Ortschaft, die als Kur- und Ferienort am Anfang des 20. Jahrhunderts von reicheren Stadtleuten sehr gepriesen war. Zahlreiche vornehme Kurgäste kamen nach Bussang, um sich zu erholen und um frische und gesunde Luft zu genieβen, im Gegensatz zu den damals schon verschmutzen Industriestädten wie Mulhouse.

- Wieso kam Raphaël Parmentier auf die Idee, sich für die Geschichte des Tunnels als riesige Eisenbahn-Baustelle zu interessieren ?



Ausstellung 2017, in der Mediathek von Le Thillot (Vogesen)

Photo von Raphaël Parmentier, entnommen aus dem Zeitungsartikel von Hervé de Chalendar.

« Dans les ténèbres du tunnel d'Urbès » / L'Alsace vom 19. August 2017.

Bereits ab 2001/2002 unternahm Raphaël Parmentier einige Recherchen über den Eisenbahn-Tunnel St Maurice-Urbès. In den Archiven der Gesellschaft Vandewalle & Borie, welche die Bauarbeiten führte, trägt der Tunnel offiziell den Namen « unterirdische Eisenbahnlinie des Bussang Passes ».

Aber dank und anhand der zahlreichen technischen Dokumente, die Frau Rebeix, Tochter von Herrn Roger Drouost, Ingenieur und Verantwortlicher für die Bauarbeiten des Tunnels zurzeit der Baustelle, besaβ und der Gemeinde Urbis übergab, konnte er seine Recherchen vertiefen.

Herr Drouost arbeitete nämlich in der Gesellschaft Vandewalle & Borie, welche die Leitung der Baustelle hatte.

Am 27. August 2004 schenkte Frau Rebeix der Gemeinde Urbis eine groβe Anzahl von Dokumenten, welche ihr Vater sorgsam bewahrt hatte.

Herr Claude Ehlinger, jetziger Bürgermeister von Urbis, war sich des Wertes dieses Erbes völlig bewusst und entschied, es in den « Archives Départementales du Haut-Rhin » eintragen zu lassen, damit der Fortbestand solcher wertvollen Dokumente gesichert werden kann.

Diese kostbare Schenkung erlaubte dann Raphaël Parmentier, Zugang zu zahlreichen Plänen, Zeichnungen, topographischen Studien, technischen Berichten…zu haben. Er verfügte ebenfalls über viele Fotos, die damals auf dieser riesigen Baustelle genommen wurden.

Das Ergebnis all dieser gründlichen Recherchen, die einige Jahre dauerten, wurde zum Inhalt des dritten Buches, *« Urbès-St-Maurice, le souterrain du col de Bussang »*, veröffentlicht 2007 im Buchverlag Franche-Comté. Leider ist es schon vergriffen.

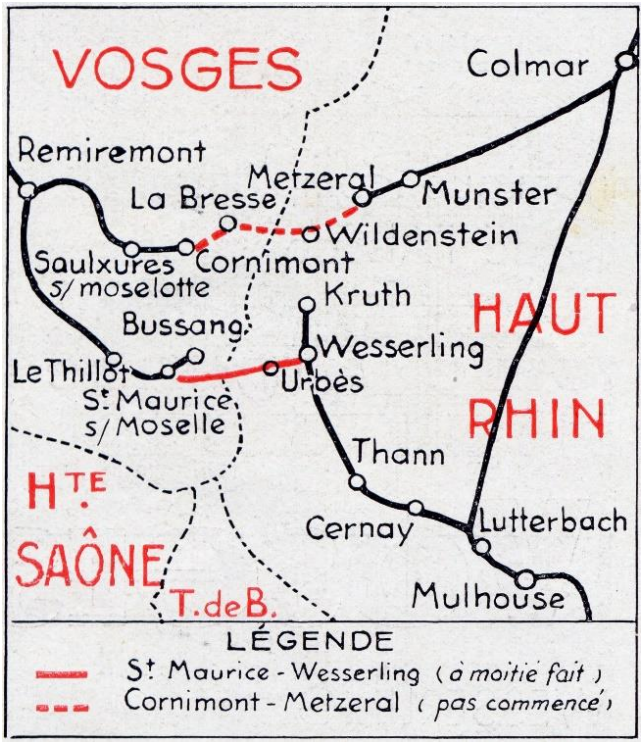
Jedoch finden Sie ein Dokument in PDF Version und in französischer Sprache mit ausführlichen technischen Angaben und Illustrationen über die Baustelle des Tunnels versehen, auf der Internet Webseite der Gemeinde Urbès (urbes-alsace.fr) im Dossier « Travaux de Raphaël Parmentier / *Le tunnel d'Urbès, chantier ferroviaire inachevé* ».

3) Der Tunnel von Urbis als Eisenbahn-Baustelle, ein finanzielles Fiasko? Warum ?

Die Eisenbahnlinie zwischen Thann und Mulhouse wurde bereits1839 in Betrieb gesetzt und ein erstes Projekt, das Epinal und Mulhouse via Bussang Pass

verbinden sollte, wurde bereits 1867 der « Compagnie de l'Est » [Eisenbahngesellschaft für Ostfrankreich] unterbreitet.

Die Textilindustrie in Mulhouse sowie im Tal der Thur und der Obermosel war in vollem Aufschwung und die Notwendigkeit, diese industriereichen Gegenden miteinander zu verbinden war für alle unbestreitbar, da der Verkehr von Personen und Gütern stark zunahm.



Hier eine Karte, die das geplante Durchstechen eines Tunnels in 2 Orten der Südvogesen zeigt : der Durchstich von Cornimont- Metzeral – der nie unternommen wurde- und derjenige von Saint-Maurice-Urbès.

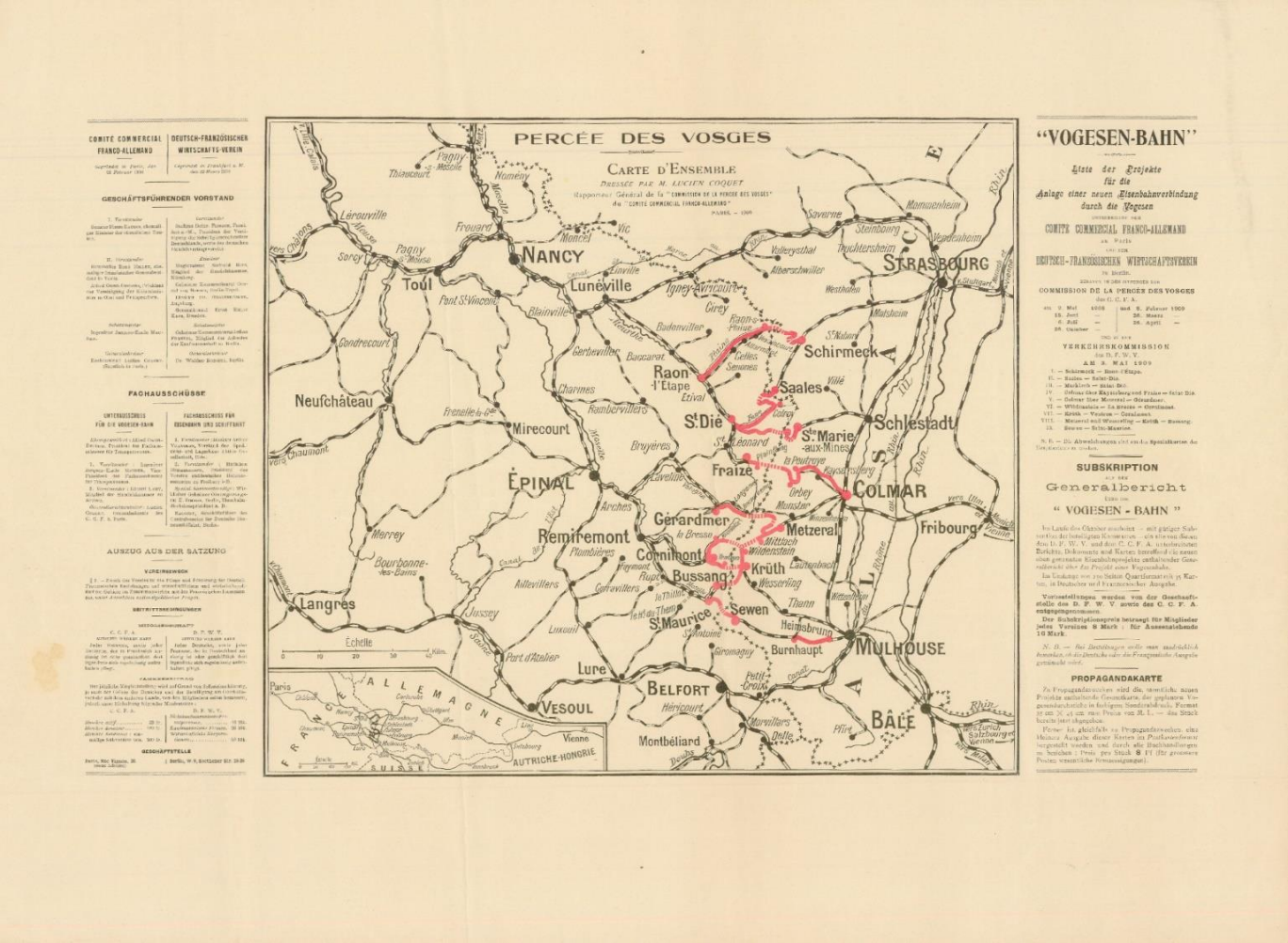
Die Eisenbahn-Gesellschaft für Ostfrankreich erhielt das Nutzungsrecht dank der rechtichen Genehmigung vom 3. August 1870 und unternahm eine technische Machbarkeitsstudie über das Durchstechen der beiden Tunnel in den Vogesen bereits 1910.

Zu jener Zeit erwies sich die Eisenbahnlinie Saint-Maurice sur Moselle-Urbis-Wesserling als Projekt von internationalem Interesse ! (Siehe Karte hierunten)

AMSTERDAM
ROTTERDAM
LONDRES
DOUVRES
52 K
OSTENDE
BRUGES
ANVERS
FOLKESTONE
DUNKERQUE
CALAIS
BRUXELLES
(37 K)
LIEGE
COLOGNE
NEWHAVEN
BOULOGNE
LILLE
NAMUR
ARRAS
FRANCFORT
FUMSIGNY
SIVET
DIEPPE
AMIENS
HIRSON
CHARLEVILLE
MARIENHAM
TERPENICH
LIART
LUXEMBOURG
(28 K)
LAON
ECOUVIEZ
LONGWY
LONGUYON
THIONVILLE
HAVRE
ROUEN
REIMS
METZ
CONFLANS JARNY
CHALONS-sur-Marne
PAGNY sur Mse
MONCEL
BAR-LE-DUC
PARIS
REVIGNY
NANCY
STRASBOURG
VITRY-LE-Fois
AVRICOURT
LUNEVILLE
NEUFCHATEAU
TROYES
EPINAL
WESSERLING
CHAUMONT
MERREY
St MAURICE
MULHOUSE
BELFORT
VESOUL
BÂLE
ZÜRICH
Vers Innsbruck
Arlberg
DIJON
OLTEN
MOUTIER
BIENNE
LYSS
LUCERNE
BERNE
PONTARLIER
FRASNE
VALLORBE
FRUTIGER
Gothard
LAUSANNE
Lötschberg
Simplon
GENEVE
St GINGOLPH
BRIGUE
CHAMBERY
Vers Venise
MILAN
Vers Brenner
Modane
GRENOBLE
TURIN
NOVI
GÊNES
NICE
ZONES D'INFLUENCE
du St MAURICE-WESSERLING.
Légende :
Limite de la Zone d'influence
Zone où le raccourci est de 52 K
Angleterre et parties de la Suisse et de l'Italie intéressées par le raccourci

Außerdem wurde die Zuglinie Epinal-Remiremont ab 10. November 1864 in Betrieb gesetzt und 1879 bis nach Saint-Maurice verlängert. Aber Bussang musste bis am 17. Oktober 1891 auf die Gründung der Linie warten.

Das Vorprojekt der Linie Remiremont-Mulhouse (mit Streckenabschnitt bis nach Wesserling) wurde im März 1919 eingereicht. Zuerst musste auf die rechtliche Genehmigung vom 28 März1920 gewartet werden, damit die Linie Saint-Maurice-Wesserling von öffentlichem Interesse verordnet werden konnte.



Karte von 1908-1909.

Nach häufigen Diskussionen konnte die Baustelle 1932 endlich beginnen. Zu jener Zeit gehörte das Elsass zu Frankreich.

Der Tunnel sollte eine Länge von **8287 m** erhalten und so einer der längsten Tunnel in Frankreich werden !

Die Bauarbeiten wurden der Gesellschaft **Vandewalle & Borie** im Auftrag der « Chemins de Fer de l'Est » [Eisenbahngesellschaft für Ostfrankreich] anvertraut.

Am **19. Oktober 1932 fand der erste Minenschlag statt und die Baustelle benötigte eine Anzahl von 1100 Arbeitern, die sich in Schichtarbeiten ablösten, denn es war vorgesehen, dass der Tunnel 2 km pro Jahr voranschreiten sollte !**

Die Gesellschaft Vandewalle & Borie schätzte die Kosten auf **87 Millionen Francs** im Vergleich zu einer offiziellen **Veranschlagung von 130 Millionen Francs**.

Hatte die Gesellschaft von Anfang an die Kostenveranschlagung unterschätzt, weil sie unbedingt diese Baustelle übernehmen wollte ?

Auf jeden Fall war dieses gigantische Bauprojekt zu jener Zeit in der Gegend eine Ausnahme sowie ein Sonderfall ; leider entartete es schnell in ein finanzielles Fiasko.

1932 wurden noch keine modernen technischen Mittel wie heute auf solch einer Baustelle verwendet. Die Mechanisierung der Arbeiten war noch selten, deswegen wurde eine groβe Anzahl von Angestellten benötigt, welche die meiste Arbeit in mühsamen und erschöpfenden Verhältnissen verrichten mussten.

Dazu gab es noch fast keine Sicherungsmaβnahmen zugunsten der Arbeitenden, die ohne Helm, ohne Sicherheitsschuhe und ohne Schutz gegen den schrecklichen Lärm tagtäglich an der Baustelle tätig waren.

Foto von Arbeitern innerhalb des Tunnels.

Sicherheitsmaβnahmen an der Arbeitsstelle waren damals noch ein unbekannter Begriff !

2 teleskopische Hämmer « Ingersoll R.51 »

Gewicht : 25kg.

Die 1100 Arbeiter waren in Baracken nicht weit von ihrer Arbeitsstelle in Urbis untergebracht (am Ort des künftigen Nazilagers). Einige Baracken waren mit einem kleinen Garten versehen und je nach dem Personal, verheitatet oder ledig, verschieden eingerichtet.

Foto vom 15. Juni 1933,

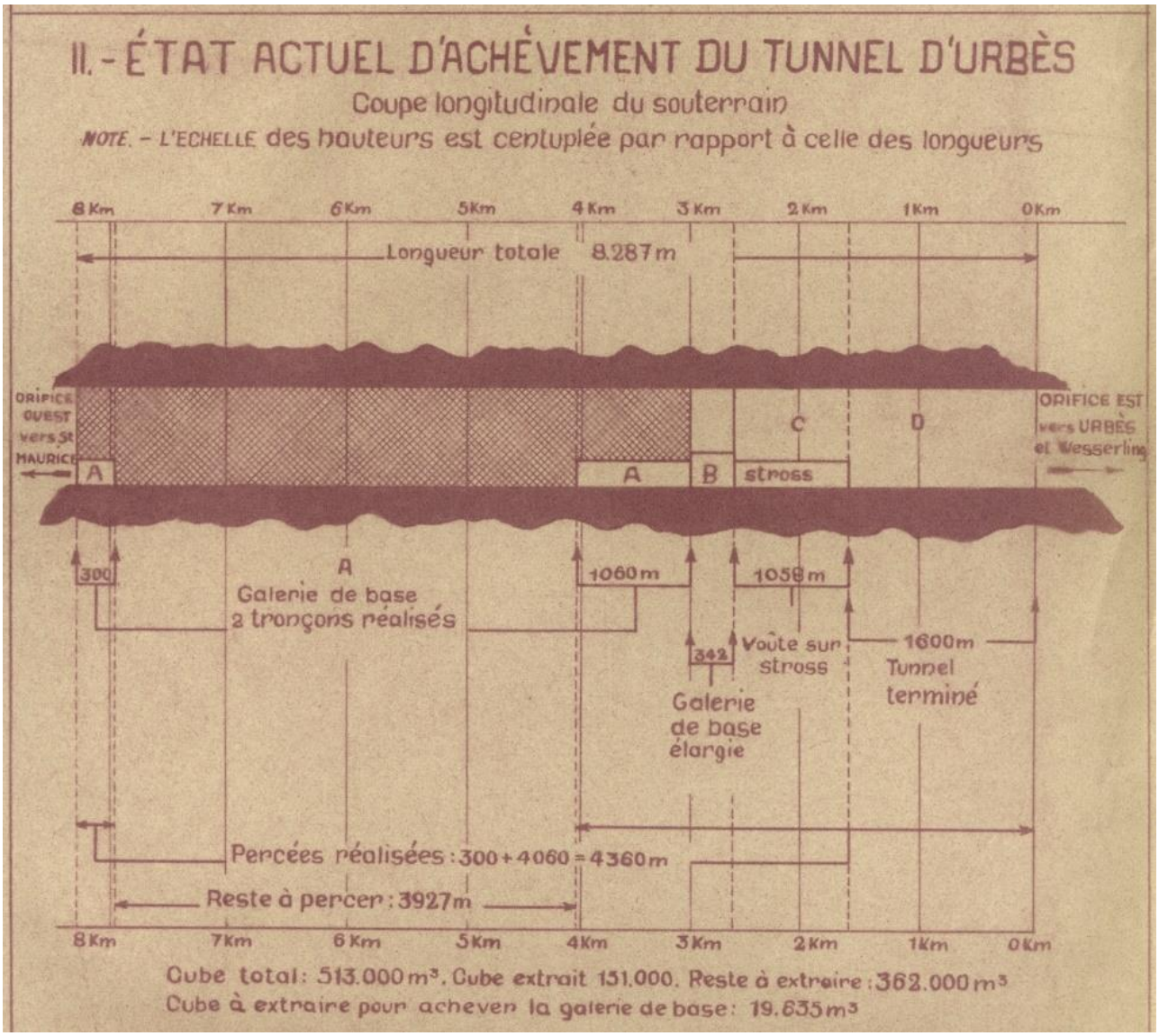
Serret Museum in Sankt-Amarin.

<u>Die vorgegebenen Gründe zur Stilllegung der Baustelle :</u>

Die Gesellschaft war sehr rasch mit technischen Problemen konfrontiert. Zu den vorgegebenen Gründen, um in einer ersten Zeit die Arbeit an der Baustelle zu verlangsamen und ein bisschen später um sie endgültig aufzugeben, gehören : der groβe Unterschied im Gefälle zwischen vogesischer und elsässischer Seite, starkes Wassereindringen, sehr hartes Gestein, usw. Was zusätzlich bedeutende Ausgaben verursacht hätte.

Die Frage, ob solche Argumente gerechtfertigt waren oder nicht, bleibt offen. Auf jeden Fall schon 1935 ging die Arbeit auf der Baustelle langsamer voran, mit dem Vorwand die Kosten seien zu erheblich ; der Vertrag mit der Gesellschaft wurde storniert.

Auf der vorgesehenen Länge von 8287m wurden schlieβlich 4060m auf der elsässischen Seite und kaum 300m auf der westlichen Seite der Vogesen durchgebohrt.



Welche Reaktion löste diese unwiderrufliche Stilllegung der Baustelle aus ?

Die politische und administrative Entscheidung bezüglich der endgültigen Stilllegung der Baustelle in Urbis und Saint-Maurice löste rasch Enttäuschung, Frust, sogar Wut und Empörung aus, sowohl bei den Arbeitern der Baustelle, die sich dieser mühsamen Arbeit völlig hingegeben hatten, wie bei den Ingenieuren, die am Erfolg dieses auβerordentlichen Vorhabens geglaubt hatten.

Die lokale Bevölkerung sowie etliche Politiker der Gegend waren völlig gegen diese Entscheidung, die sie als reinen Unsinn betrachteten.

Für viele war das Aufgeben dieses Projektes Synonym von unannehmbarer Geldverschwendung, sogar von Skandal, in einer Periode, wo das Elsass zu Frankreich gehörte.

Der französische President Poincaré hatte zwar 1921 versprochen, das Elsass müsse dem französischen Eisenbahnnetz angeschlossen werden und es müsse « ebenso viele Durchstiche von Tunneln in den Vogesen wie Brücken auf dem Rhein vorgenommen werden » !

- <u>Folgen der Stilllegung dieser Baustelle für die Gegend :</u>

- Diese unbeendeten Baustellenarbeiten kostete die Steuerpflichtigen die kokette Summe von 60 Millionen Francs, dazu mit völligem Verlust ! Sie mussten auch noch zum Abbauen sowie zum Abführen des Baumaterials beisteuern !
- Das Leben im Tal der Thur und der Obermosel wäre unweigerlich anders gewesen, wenn diese Eisenbahnlinie in Betrieb gesetzt worden wäre.
- Diese Eisenbahnlinie hätte gewiss eine positive Wirkung auf das wirtschaftliche und industrielle Leben der Gegend gehabt, obwohl die Straβe, die durch den Bussang Pass führt, eine interessante Verbindung zwischen den beiden Seiten der Vogesen sichert.
- In der Tat, ist es schwer die wirklichen Folgen dieser Stilllegung für das wirtschaftliche Leben der Gegend zu schätzen, bezüglich der heutigen industriellen Verwüstung der beiden Täler.
- War die Entwicklung des Straβenverkehrnetzes sowie des Transports per LKW schon damals eine zu starke Konkurrenz der Eisenbahn gegenüber?

- <u>Das Los des unbeendeten Tunnels nach der endgültigen Stilllegung der Baustelle 1935 :</u>

- Trotz der Gründung des **« Comité des Percées des Vosges** » in Thann am 12. Dezember 1936 [Ausschuss für die Weiterführung der Tunnelbaustellen in den Vogesen], der zahlreiche Mitglieder beiderseits der Vogesen zählte, beschloss 1962 die französische Regierung von damals, diese Baustelle für immer aufzugeben.
- Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkriegs war alle Hoffnung des Ausschusses sowie der Bevölkerung verloren.

- Wie schon erwähnt benutzten die Nazis ab März 1944 den unbeendeten Tunnel als unterirdischen Betrieb im Rahmen der Kriegsindustrie ; und der Ort der Baracken wurde in ein Nebenlager von Natzweiler-Struthof umgewandelt.
- Beinahe wäre der Tunnel in den 60er Jahren zu einer Pilzkulturstätte geworden. Aber zum Glück ist die Vereinigung des « Souvenir Français » eingeschritten, um dieses Projekt zu stornieren, aus Respekt für all die Lagerhäftlinge in Urbis, die unter der nazistischen Tyrannei im Tunnel stark gelitten hatten.
- 1982 kaufte die Gemeinde Urbis den Tunnel zu einem Spottpreis von 1000 Francs der SNCF ab.
- Der hintere Teil des Tunnels wurde zu einer Wasserreserve der Gemeinde Urbis und Umgebung. Seit den Terroranschlägen ist das Betreten des Tunnels im Rahmen des « Vigipirate Plans » strengstens verboten.
- Seit der Einweihungsfeier am 11. September 2016 ist der Bunker am Eingang des Tunnels von Urbis zur Krypta der Gedenkstätte und des Gedenkpfades Urbis geworden.

Wie stürmisch die Geschichte dieses Tunnels auch gewesen sein mag, bleibt er auf jeden Fall ein Ort des kollektiven Gedenkens, sei es in Zusammenhang mit der Periode, wo das Elsass zu Frankreich gehörte, oder zur Zeit, wo die Gegend zwangshaft ins III. Reich eingegliedert wurde (1940-1945).

Auβerdem ist der Tunnel Urbis-St-Maurice nicht nur die Geschichte einer gescheiterten Baustelle und ebenso wenig nur die düstere Geschichte eines ehemaligen Auβenlagers von Natzweiler-Struthof, das nur ein Jahr bestanden hatte.

Der Tunnel ist auch die Geschichte von all diesen Menschen, die dort hart arbeiten mussten, um in diesem Tunnel ihr Brot zu verdienen ; zuerst waren sie hoffnungsvoll, dann aber nach der endgültigen Stilllegung der Baustelle sehr enttäuscht und sogar erbittert. Sie fühlten sich betrogen und vernachlässigt.

Etwas später in der Geschichte wurde derselbe Tunnel zu einem schrecklichen Ort, wo etwa 1436 bis zu 2000 Lagerhäftlinge Hunger, Krankheiten, Misshandlungen, Demütigung und völlige Verachtung der menschlichen Würde erleiden mussten.

All diese Menschen verdienen Respekt und Anerkennung. Sie sollen nie vergessen werden !

Herr Claude Ehlinger, jetziger Bürgermeister der Gemeinde Urbès, mag gern erzählen, dass Urbès die einzige Ortschaft in Frankreich ist, die zwei Tunnel besitzt, die zu nichts mehr dienen : einerseits der ehemalige alte Tunnel für Straβenverkehr am Bussang Pass, andererseits der unbeendete Eisenbahntunnel Urbis-Saint-Maurice !

Dazu besitzt die Gemeinde auch noch ein Viadukt, das nie zu Ende gebaut wurde, das also auch unnützlich ist !

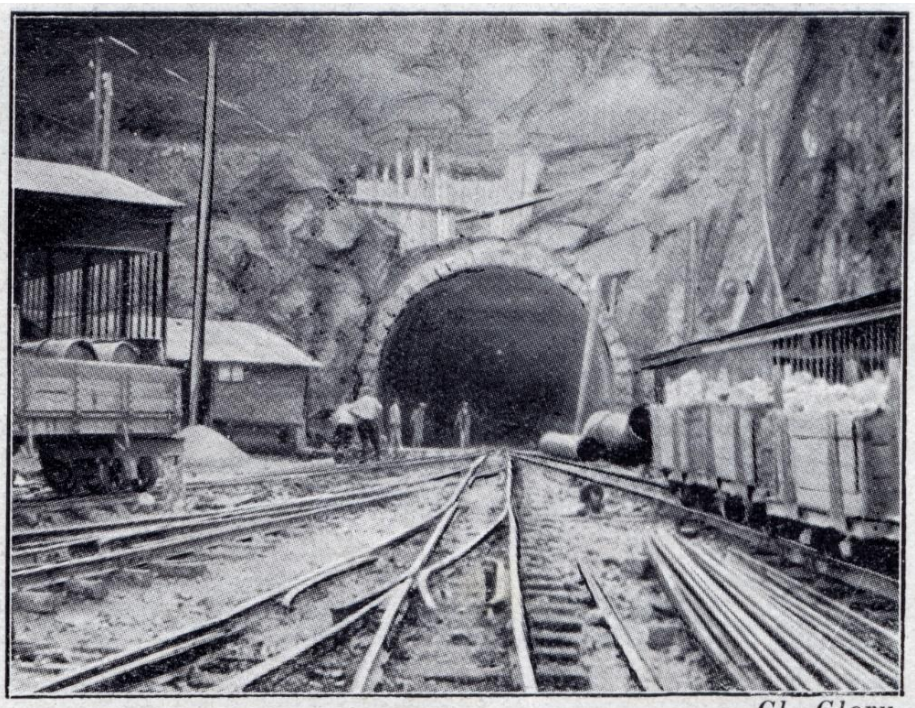
1958 war sogar vorgesehen, es zu sprengen !

Bildaufnahme von Raphaël Parmentier.

Der Bürgermeister in « seinem » Tunnel !

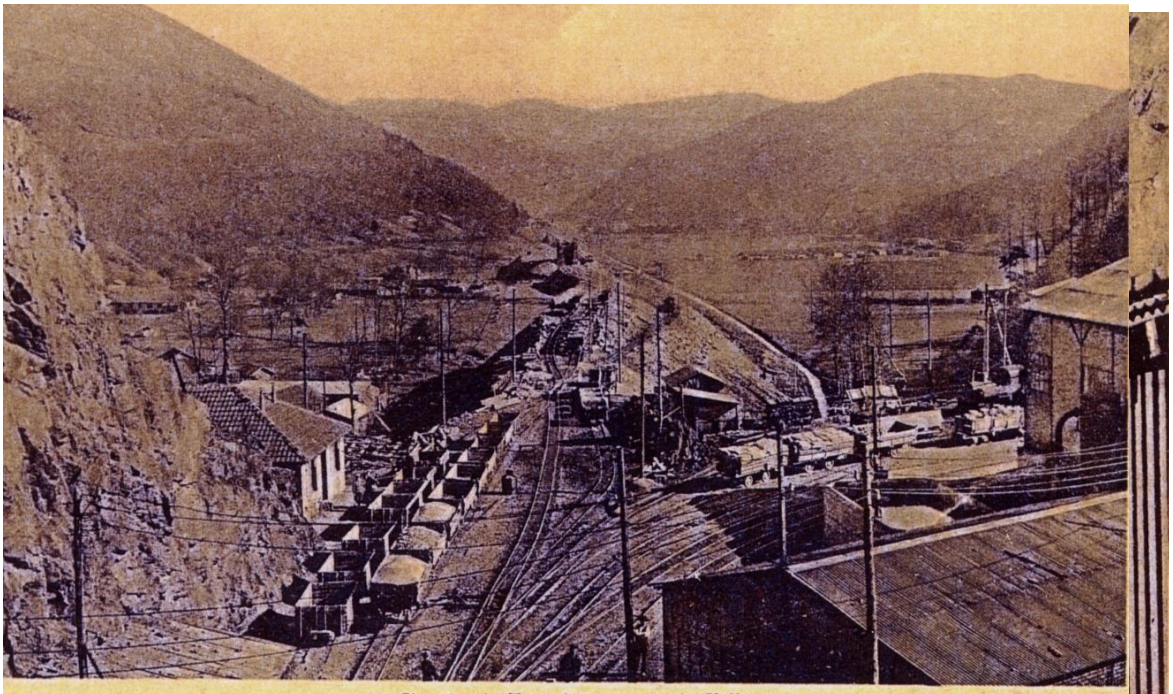
Bildaufnahme von Raphaël Parmentier.

1) Zusammenfassung in Bildern des technischen Inhalts bezüglich der unternommenen Recherchen von Raphaël Parmentier

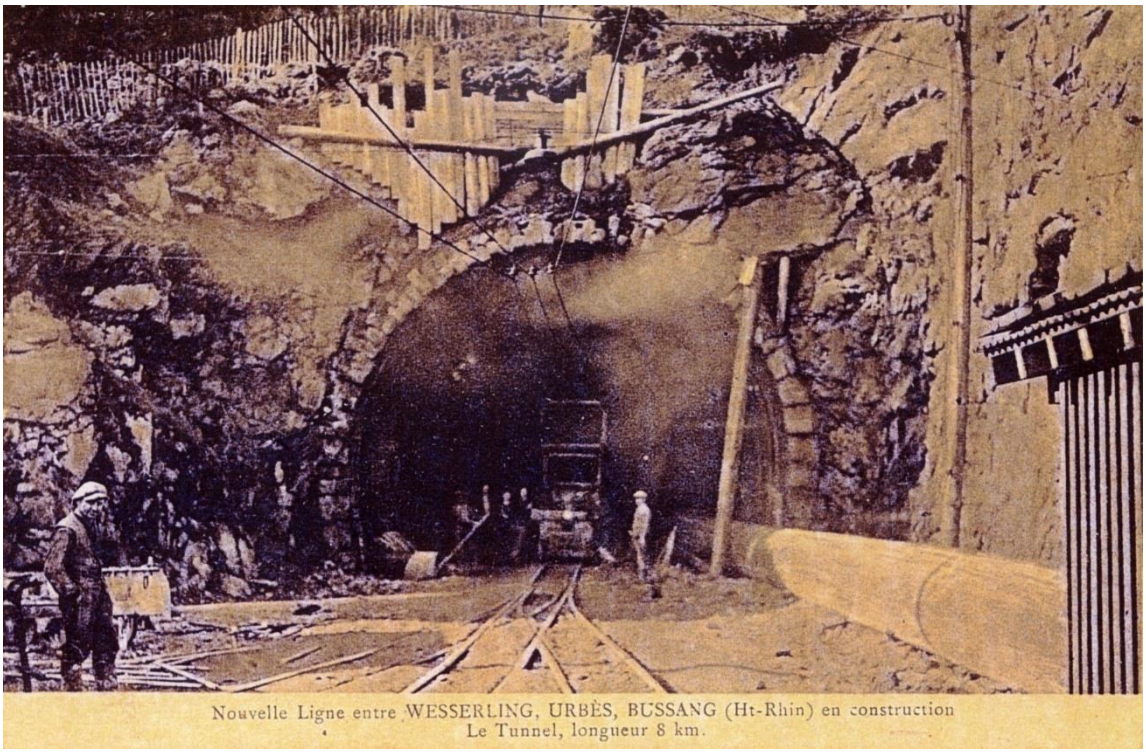


Cl. Glory.

Le chantier du tunnel d'Urbès pendant qu'on y travaillait.



Chantier du Tunnel et vue vers la Vallée
Nouvelle Ligne entre WESSERLING, URBÈS, BUSSANG (Ht-Rhin) en construction



2 alte Ansichtskarten der Baustelle in Urbis.

13. Januar 1933 : Überblick auf die Baustelle mit ihren verschiedenen Baracken, die als Büro, Lagerhalle, Wohnung der Arbeiter…dienten

Benutzung von « Comessa » Wagons oder Lorries, die man auf einer Seite kippen konnte.

Foto der gigantischen Baustelle in Urbis.

4. April 1933.

Andere Lagerhallen der Baustelle in Urbis.

Foto vom 13. Januar 1933.

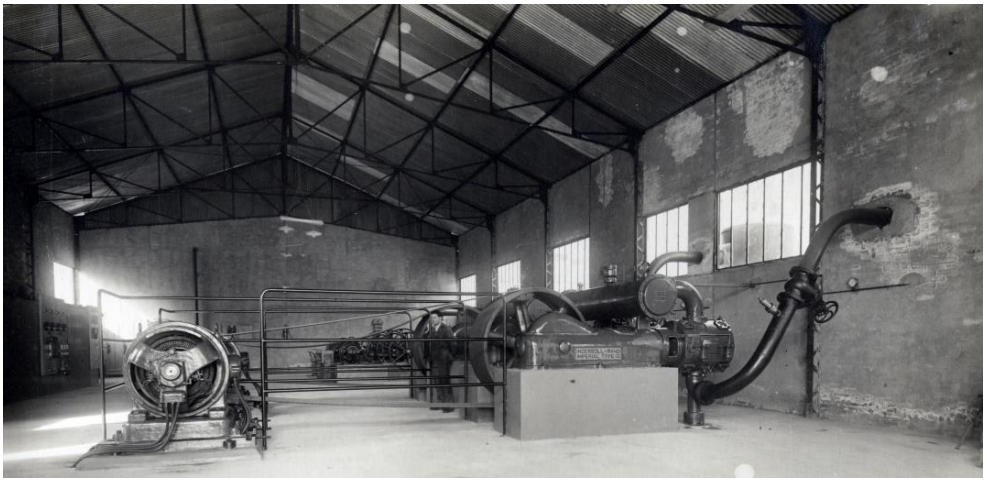
Foto vom 15. Juni 1933

Büros der « Compagnie de l'Est » [Eisenbahngesellschaft für Ostfrankreich], rechts der Gleise.

Links, die Kompressionshalle.

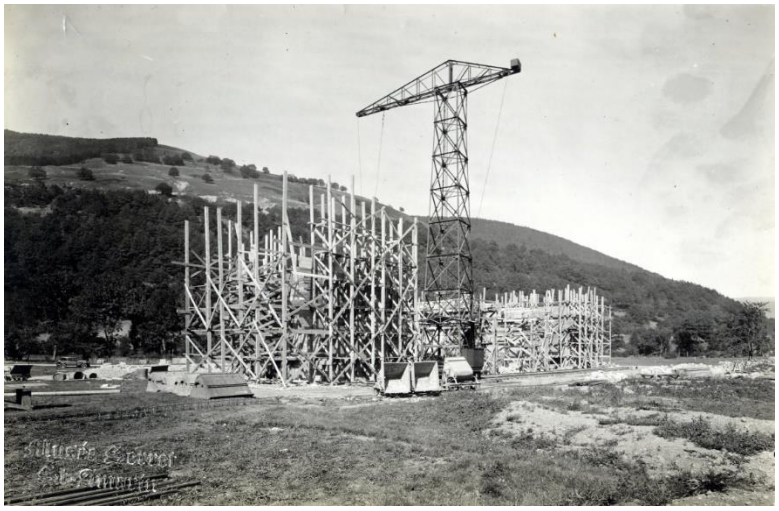
Die Kompressionshalle zählte 2 Kompressoren « Ingersoll » von einer Stärke von 250 PS und 3 von 60 PS.

Foto vom 4. April 1933.



Transformatorenhaus direkt neben der Kompressionshalle.

Die verschiedenen Etappen der Viaduktarbeiten, in Richtung des Tunnels.

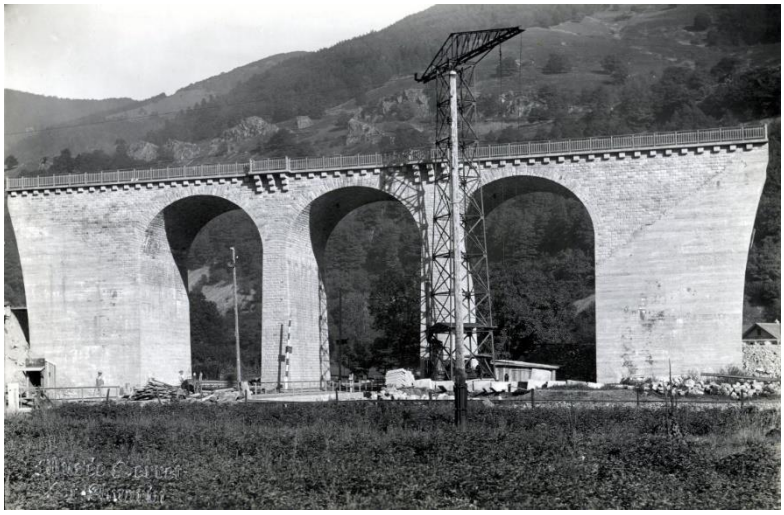


Bauarbeiten des Viadukts in der Zeitspanne vom 8. Juli 1933 bis 3. September 1934.

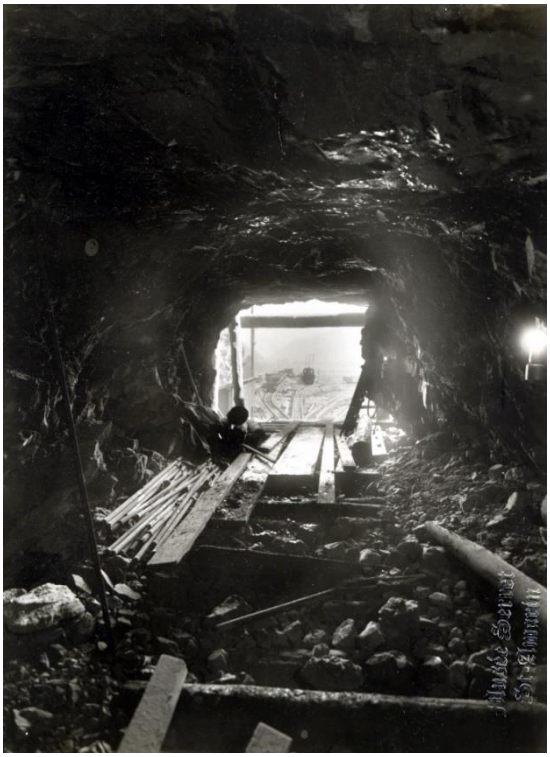
3 Fotos vom Serret Museum, Sankt-Amarin.

Abmessungen des Viadukts :

20m hoch und 37m lang.



3 Arkaden mit einer Öffnung von jeweils 10m.



Der Eingang des Tunnels von auβen gesehen / 8. Juli 1933 und Blick vom Innern des Tunnels / 4. April 1933.

Hauarbeiten, Holzstützenarbeiten,

Vertiefungsarbeiten.

Foto vom 3. März 1935.

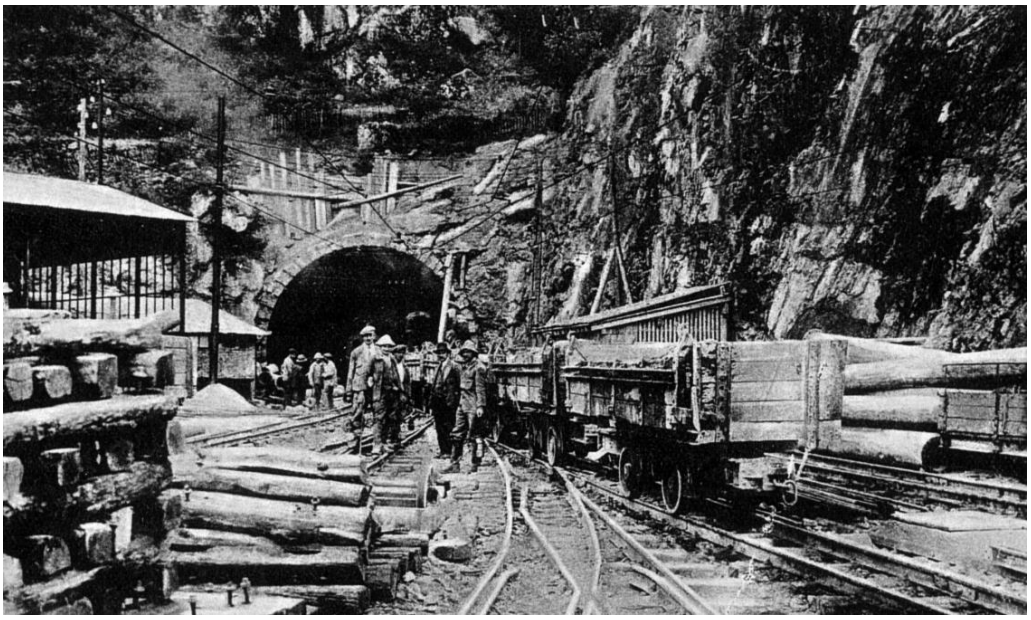


Foto vom 8. Juli 1933. Wagons geladen mit Holz für Gerüst und Stützen.

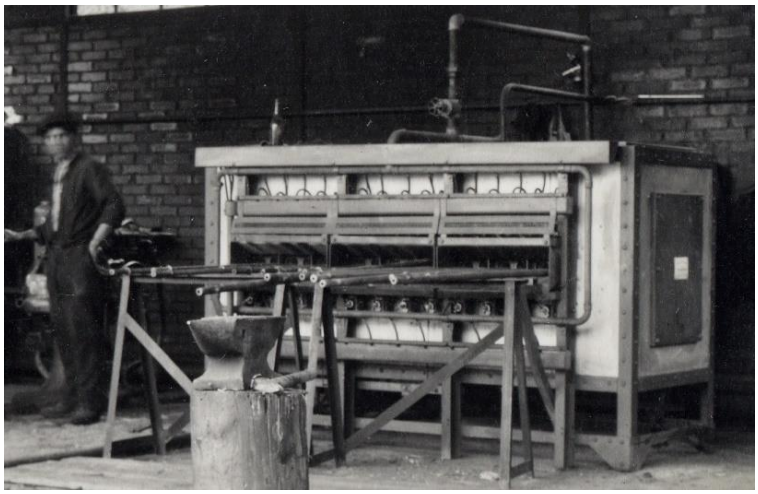
Foto vom 26. Februar 1935.

2 Bohrmaschinen mit Wasser Injektion, der Marke « Ingersoll S.70 ».

Gewicht : 84 Kg !

Foto vom 8. Juli 1933.

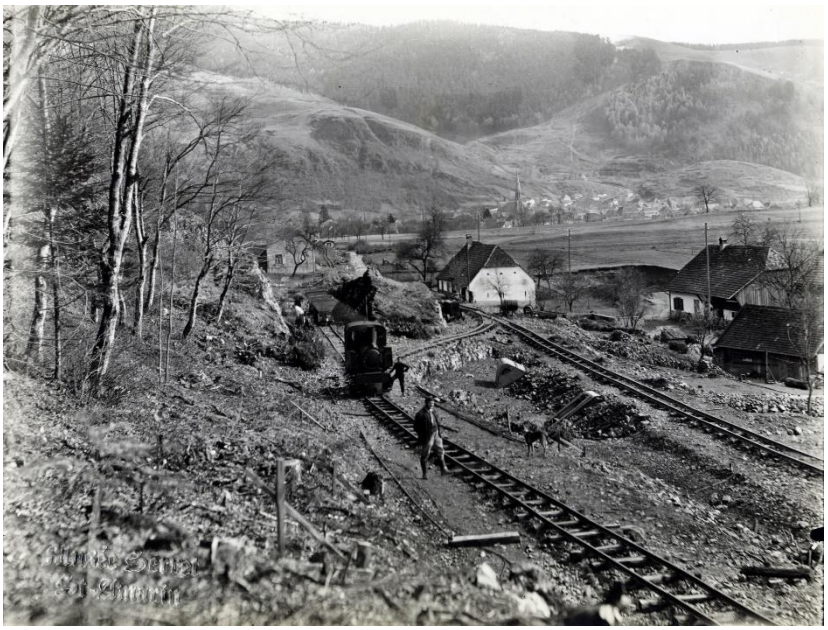
Schmiede für die Herstellung von Floretten, mit mehreren Maschinen und Öfen.



Modell eines elektrischen Schmiedeofens.

Herstellung von 2000 bis zu 2400 Floretten innerhalb von 24 Stunden.

Foto vom 5. Oktober 1933.



Planierungsarbeiten in der Umgebung des Tunnels in Urbis.

Foto vom 13. März 1934.

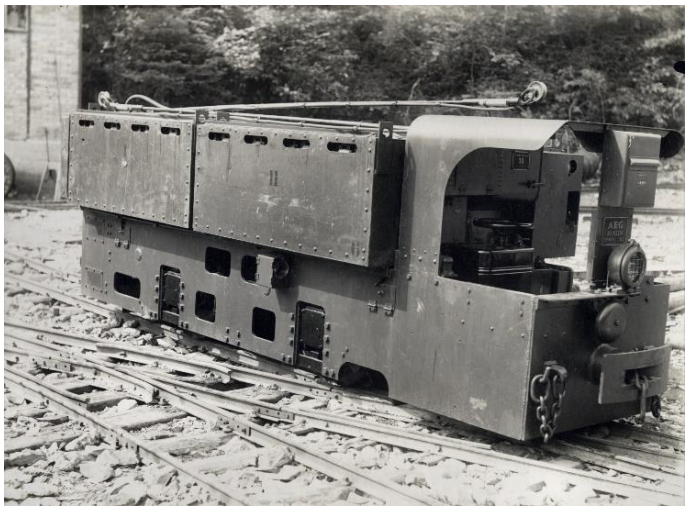
Foto vom 5. Oktober 1933,

Planierungsarbeiten in der Gegend von Urbis.

Errichtung einer Stützmauer in einem Geröllort der Nachbarsgemeinde Fellering.

Dauer der Bauarbeiten : vom 26. April 1932 bis Mitte 1934.

Das beendete Bauwerk, 1934.



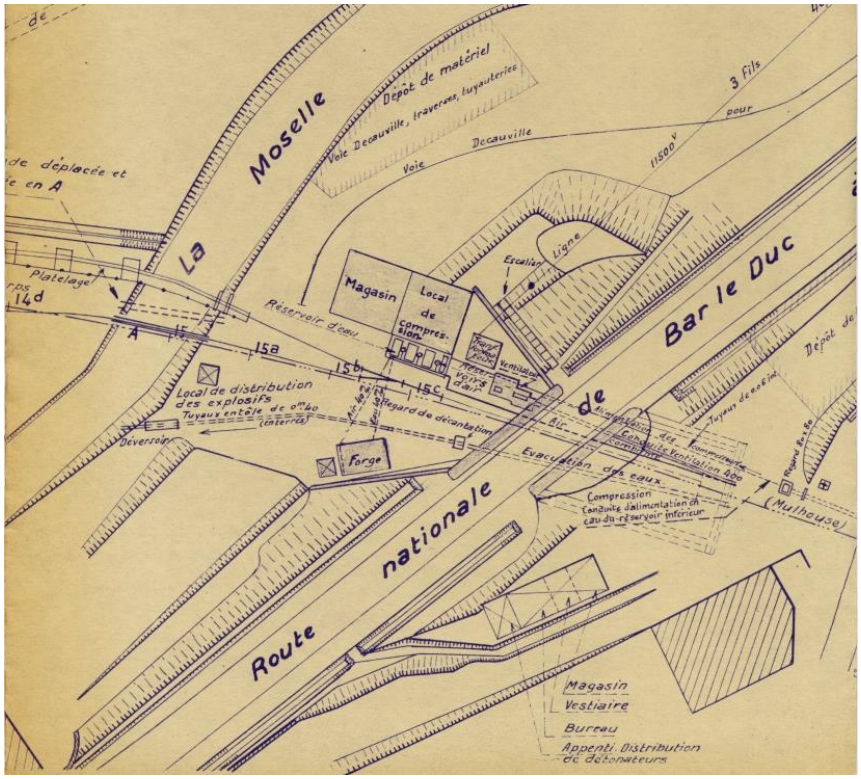
Modell einer elektrischen Lokomotive der Marke AEG, die auf der Baustelle benutzt wurde.

Im Innern des Tunnels, ganz im Hintergrund, eine von den Nazis errichteten « Schutzmauer » gegen starke Feuchtigkeit.

Ein im Tunnel vergessenes Florett.

Ein Florett ist eine Stange aus Eisen mit spitzem oder scharfem Ende, das zur Gesteinbohrung diente und auf einem Presslufthammer angebracht wird.

Einige Bilder der Baustelle, auf der Seite von Saint-Maurice an der Mosel
-westliche Seite der Vogesen-



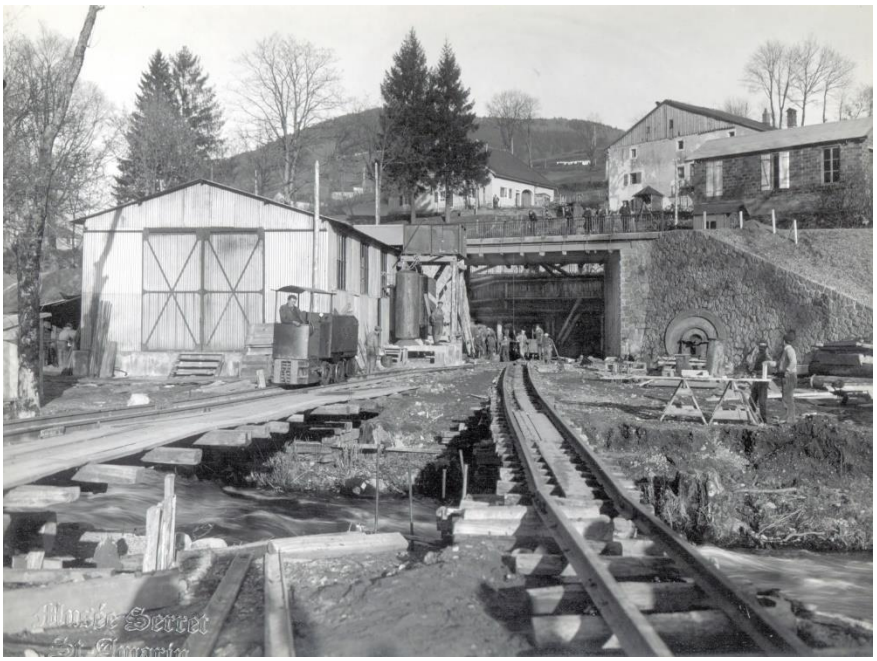


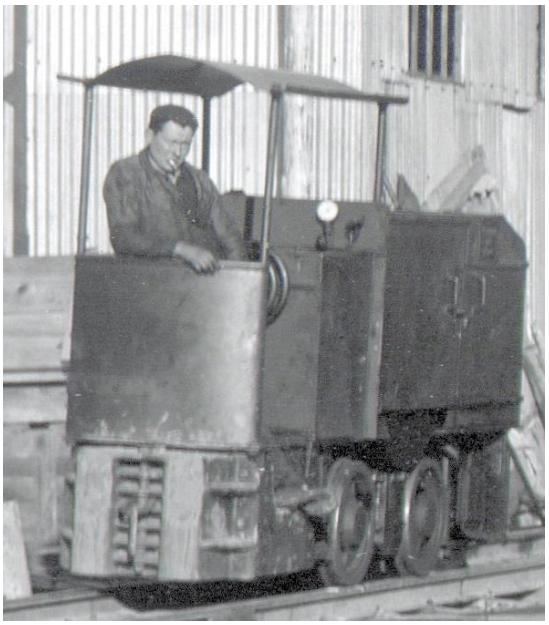
Foto vom 21. Februar 1935 ; westlicher Eingang des Tunnels unter einer Brücke.

Nach dem Ende der Bauarbeiten der Brücke wurde sie für den Straβenverkehr der RN 66 [Nationalstraβe 66] benutzt.

Foto im Winter1933/1934

Baustelle einer Brücke auf der Mosel.

Umleitungs- und Senkungsarbeiten des Moselbettes, in der Nähe des Bahnhofs in Saint-Maurice.



Kleinlokomotive der Marke « Deutz 24/26 PS », auf der Baustelle in Saint-Maurice benuzt.

Raphaëls beide Söhne, Corentin und Thibault, neben einem Zielstein in Saint-Maurice an der Mosel, im genannten Ort « Lait ».

Solch ein Stein diente zur Fluchtlinie der Axe bezüglich des Westeingangs des Tunnels.

Recht herzlichen Dank an Raphaël Parmentier für die gründliche und technische Arbeit über die Baustelle dieses Tunnels, 1932-1935.

Alle Bilder und Fotos in diesem Artikel wurden aus seinem vergriffenen Buch über den Tunnel von Urbis-Saint-Maurice entnommen.

Falls Sie an ausführlichen technischen Angaben und Erläuterungen über die Baustelle dieses Tunnels interessiert sind, können Sie sich das anbeiliegende komplette und detaillierte Dokument auf der Webseite der Gemeinde Urbis ansehen. Es befindet sich im Dossier über die Recherchen-Arbeiten von Raphaël Parmentier.

Artikel von Frau Marguerite Kubler

Juni 2018.