Gotthard-Strassentunnel

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **86 (1968)**

Heft 42

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-70164

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

werk und der durch es geschaffene Rechtszustand überdauerten den Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71, die Abtretung von Elsass und Lothringen an das Deutsche Reich, den Zusammenschluss der einzelnen deutschen Signatarstaaten sowie den Ersten Weltkrieg. Im Versailler Friedensvertrag vom 28. Juni 1919 wurde er erneut bestätigt und zugunsten der Schiffe aller Nationen ausgedehnt. Gleichzeitig ging der Sitz der Zentralkommission von Mannheim nach Strasbourg über. Neue Staaten nahmen Einsitz in diese Kommission, nämlich Belgien, Grossbritannien, Italien und die Schweiz. Die Kündigung der Akte durch Deutschland und Italien während der Nazizeit wurde später wieder aufgehoben. Die Revidierte Akte, die am 20. November 1963 in Strasbourg unterzeichnet wurde, trat nach allseitiger Ratifikation am 14. April 1967 in Kraft. Signatarstaaten sind die Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, Grossbritannien, die Niederlande und die Schweiz.

Die Zeitschrift «Strom und See»[1]) hat zum Anlass des hundertjährigen Bestehens dieses wichtigen Vertragswerkes ein reiches, sehr schön ausgestaltetes Sonderheft herausgegeben, in welchem zwölf Aufsätze prominenter Sachkenner zu den einschlägigen Fragen Stellung nehmen. Für unsere Leser dürfte namentlich der Aufsatz von Dr. *M. Oesterhaus,* Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft Bern, von Interesse sein, in welchem über die technischen Verbesserungen der Rheinwasserstrasse seit 1868 berichtet wird. Die sehr bedeutenden Ausbauarbeiten begannen schon 1817 und bezweckten den Schutz der oberrheinischen Tiefebene vor Überschwemmungen durch Zusammenfassen der Wasser des Rheins zwischen der Mainmündung und Basel in einem durch feste Ufer begrenzten Bett (Tulla-Korrektion, bezeichnet nach dem Projektverfasser, dem badischen Obersten Tulla). Seit deren Abschluss im Jahre 1876 wurden auf allen übrigen Strecken etappenweise grosse Bauvorhaben verwirklicht, um die Schifffahrtsverhältnisse zu verbessern[2]). Sie ermöglichten, dass sich die Rheinwasserstrasse zu einer der bedeutendsten Verkehrsadern Europas entwickeln konnte.

Die starke Zunahme des Verkehrsvolumens (es stieg von 1966 bis 1967 um 11 Mio t auf 172 Mio t) erfordert weitere Anstrengungen. So ist im Jahre 1964 mit bedeutenden Arbeiten zur Vergrösserung der Fahrwassertiefe und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem 160 km langen Abschnitt zwischen St. Goar und Neuburgweier/Lauterbourg begonnen worden, die 1976 beendigt werden sollen. Am Hochrhein zwischen Strasbourg und Basel sind ausser dem Kraftwerk Kembs, das 1932 in Betrieb kam, seit dem Zweiten Weltkrieg sechs weitere Kraftwerkstufen in Betrieb genommen worden; die achte (Strasbourg) befindet sich im Bau und soll 1970 fertig gestellt werden. Diese Strecke, die für die schweizerische Schiffahrt besonders wichtig ist, gewinnt durch diese Werke die erforderliche Leistungsfähigkeit. Für die Zukunft bleibt noch die Vertiefung der kurzen Strecke von Lauterbourg bis Strasbourg, um die nötige Wassertiefe sicherzustellen. Die bisherigen deutsch-französischen Verhandlungen lassen erwarten, dass mit den Arbeiten bald begonnen werden kann.

[1]) Verlag: Schiffahrt und Weltverkehr AG, Blumenrain 12, 4001 Basel.

[2]) Die SBZ hat darüber laufend ausführlich berichtet: u. a. *H. Bertschinger* in Bd. 85, S. 179 u. 194; *C. Jegher* in Bd. 77, S. 217 ff.; Bd. 98, S. 316; Bd. 101, S. 91; Bd. 102, S. 200; Bd. 104, S. 270; Bd. 109, S. 1; *G. Zindel* in Bd. 96, S. 177 ff.; Red. in Bd. 99, S. 79 u. 234; *Beuteführ* u. *Blattner* in Bd. 105, S. 1; *E. Schnitter* in Bd. 128, S. 299 u. 316; *M. Oesterhaus* im 67. Jg., S. 104; *W. A. Miescher* im 86. Jg., S. 348.

Gotthard-Strassentunnel

DK 625.712.35

Die «Rivista Tecnica della Svizzera italiana» widmet ihre als Sonderheft herausgegebene Nummer 14 vom 30. Juli 1968 dem Gotthard-Strassentunnel. Nach einer knappen Beschreibung der beiden vom Bundesrat genehmigten Varianten des Tunnelprojektes folgt eine in die Einzelheiten gehende Projektbeschreibung mit weitgehenden technischen Angaben und Schnittzeichnungen. Es handelt sich dabei um die

— Variante mit 2 Schächten und einem Seitenstollen und die

— Variante mit 4 Schächten.

Von beiden Varianten zeigen wir im Einverständnis mit der «Rivista Tecnica» Situation, Längenprofil und charakteristische Querschnitte. Die voranschlagsmässig berechneten Kosten sind für beide Varianten ungefähr gleich und liegen, je nach dem, ob mit oder ohne Zwischenangriff gearbeitet wird, zwischen 315 und 340 Mio Franken. Im Mai wurde das Projekt ausgeschrieben mit Eingabefrist vom 31. Oktober. Anhand der eingereichten und über-

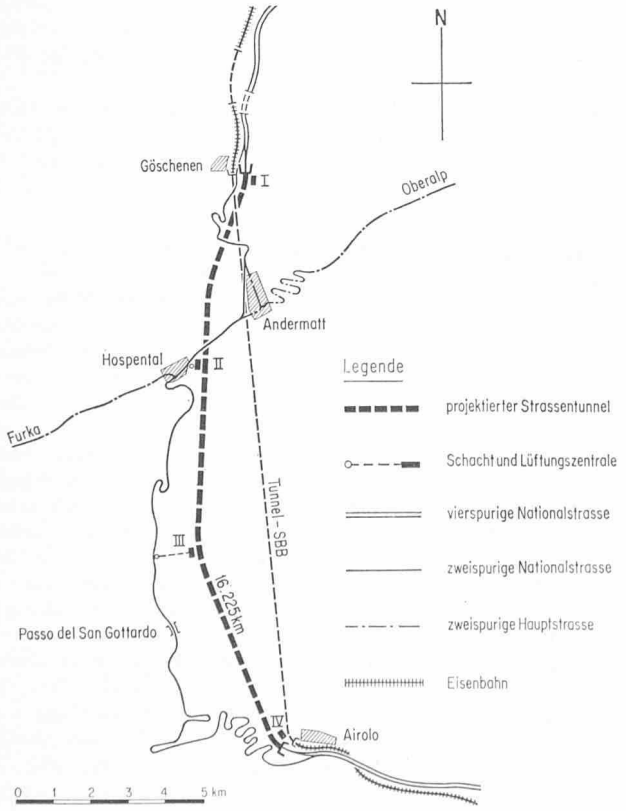

Bild 1. Projekt mit zwei Schächten und Seitenstollen, Lageplan

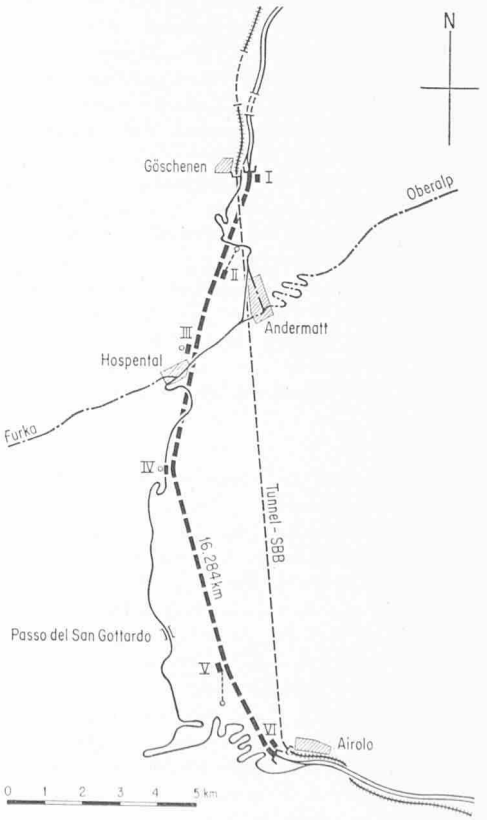

Bild 2. Projekt mit vier Schächten, Lageplan

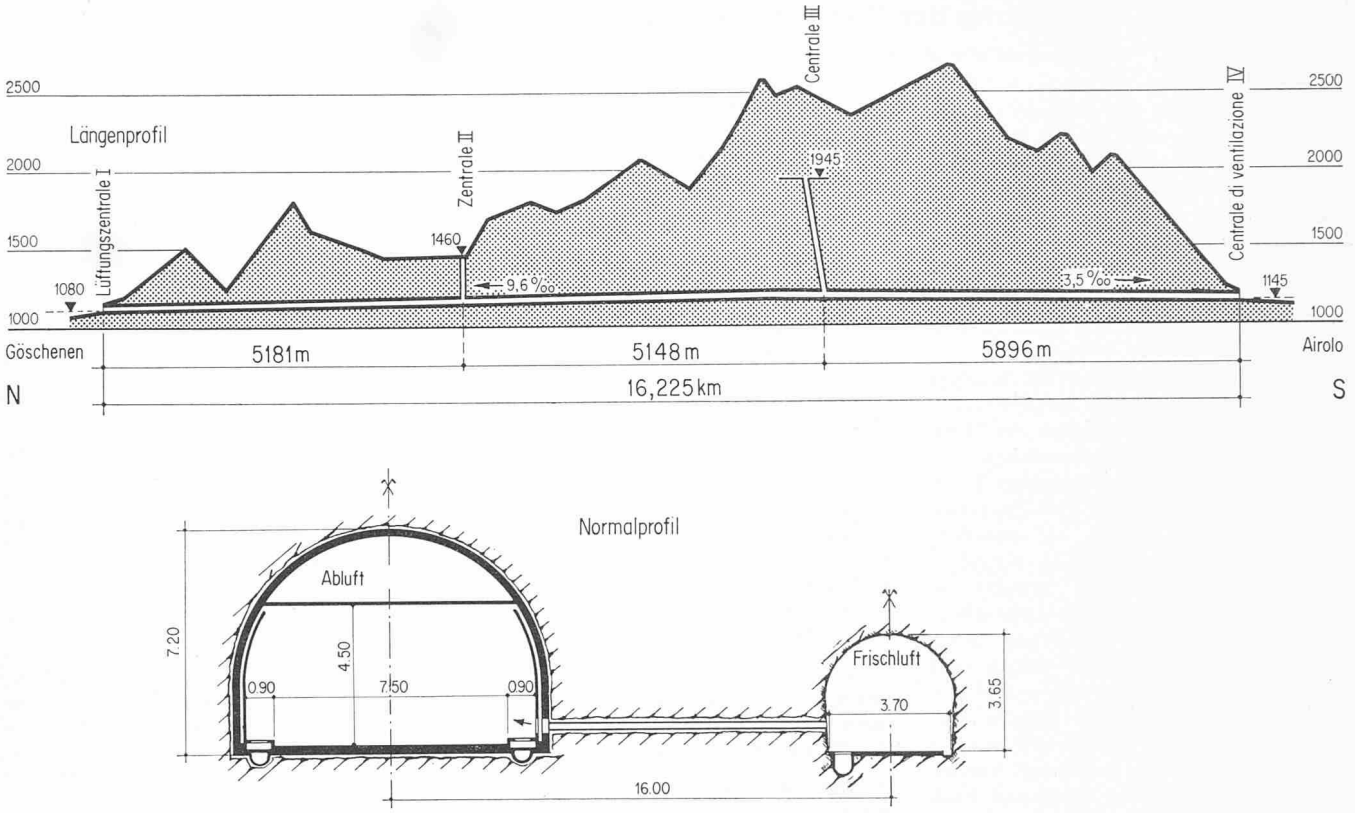

Bild 3. Projekt mit zwei Schächten und Seitenstollen, Längenprofil und Normalprofil

prüften Unternehmerofferten sollen beide Projekte dem Bundesrat zur endgültigen Wahl der vorteilhaftesten Variante unterbreitet werden. Bauherren sind die Kantone Uri und Tessin. Im Frühjahr 1969 wird mit dem Baubeginn gerechnet. Neben der Beschreibung des gesamten Strassenprojektes wird der Entstehungsgeschichte, entsprechend dem Schlussbericht «Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard» der vom Eidg. Dep. des Innern eingesetzten Studiengruppe Gotthardtunnel, ein ausführliches Kapitel gewidmet. Dazwischen wird mit ausgezeichneten, grossformatigen Photos der Bau des Nationalstrassenstückes Grancia–Lamone, genannt «Panoramica», gezeigt. Verschiedene Artikel über moderne Tunnelbaumethoden runden das wohlgelungene Sonderheft der «Rivista Tecnica della Svizzera italiana» ab. (Die Klischees verdanken wir dem «Schweizer Baublatt»).

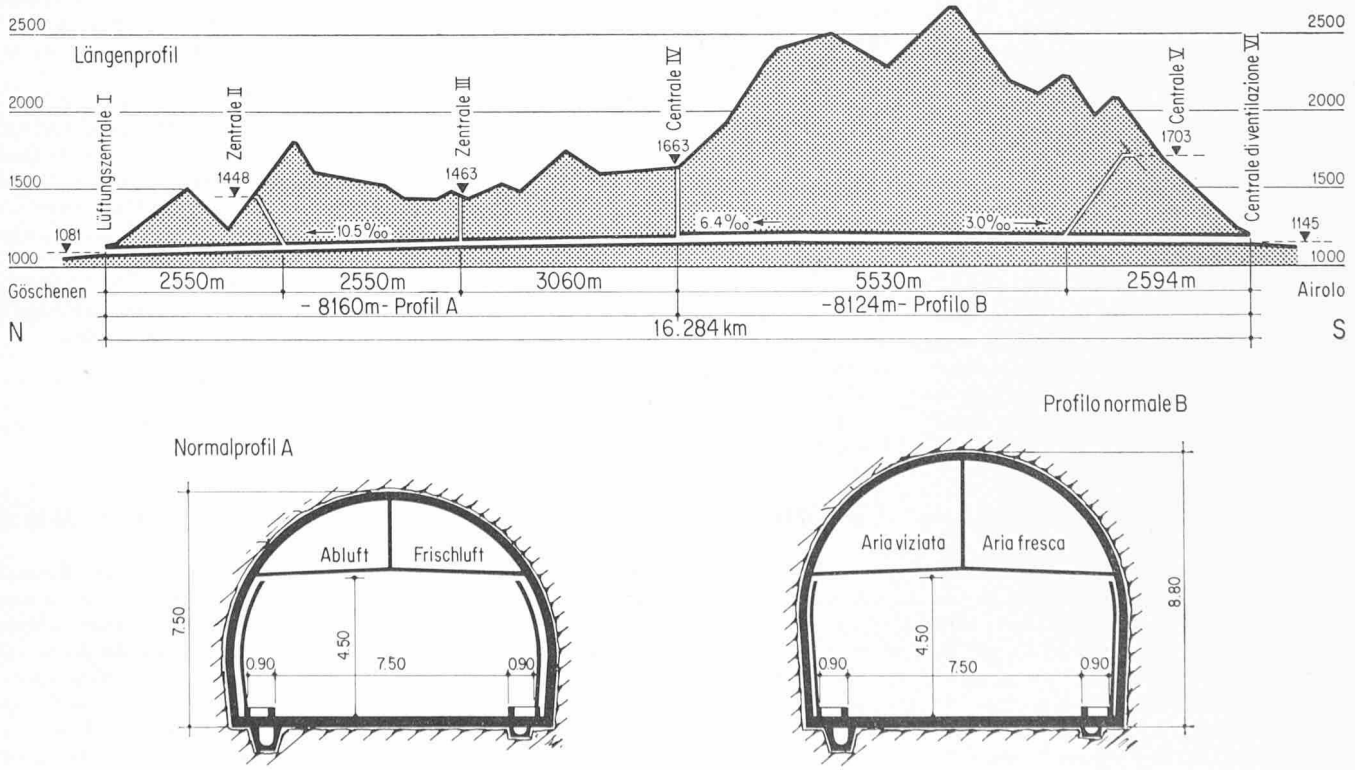

Bild 4. Projekt mit vier Schächten, Längenprofil und Normalprofile