

Ein Autotunnel durch den Mt Blanc?

Autor(en): **Egli, Karl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **11 (1935)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755071>

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.

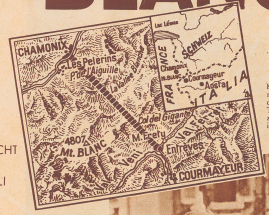
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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 AUTOTUNNEL DURCH DEN MT BLANC?



Karte vom Mont-Blanc-Gebiet mit der eingezeichneten geplanten Tunnelverbindung vom französischen Chamoniix zum italienischen Val Ferret.

BILDBERICHT
VON
KARL EGLI

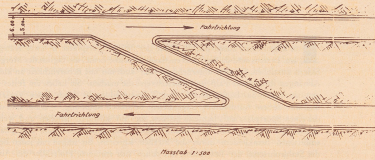
gerader Linie das Bergmassiv durchquert, um dann auf der Höhe 1300 m bei Entrèves im Anostal auszuweichen. Dabei wird die Steigung von 220 m auf die Nordseite des Tunnels durch eine Zufahrtsrampe mit zwei Schrägen abgewunden werden. Es ist vorgesehen, den Tunnel mit zwei Fahrbahnen auszustatten, wodurch natürlich Kreuzungen der Fahrzeuge im Berginneren vermieden werden. Bei der geringen Höhe der beiden Tunnelanlagen und der Schneearmut der zwei Zugangsörter, die die Seiten der Arve auf der französischen und der von Aosta auf der italienischen Seite, wird der Tunnel das ganze Jahr hindurch befahren werden können.

Die Baukosten für den Mont-Blanc-Tunnel sind ungefähr auf 300 Millionen franz. Franken veranschlagt, die durch Obligationen aufgebracht werden sollen. Bei einer durchschnittlichen Frequenz von 100 000 Automobilen pro Jahr ist eine Einnahmehöhe von 195 Millionen franz. Franken gesichert, woraus Amortisierung, Verzinsung und Unterhalt des Tunnels zu bezahlen sind. — Von italienischer Seite sind dem Tunnelbauprojekt bereits bindende Zusagen auf die Uebernahme der Hälfte der Baukosten, also 150 Millionen franz. Franken gemacht worden. Auch in Frankreich hat das Projekt die prinzipielle Genehmigung der zuständigen Behörden gefunden, so daß aller Voraussicht nach damit produziert werden kann, daß der Bau im Jahre 1935 in Angriff genommen wird.

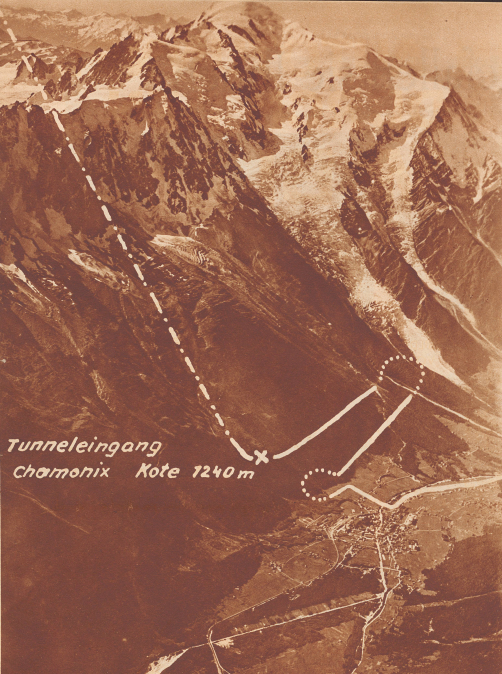


Ingenieur Alfred Monod, Paris (links) und Dr. Antoine Bruns, der ehemalige Staatsrat von Genf (rechts), die beiden geringen Urheber des Mont-Blanc-Tunnelprojekts.

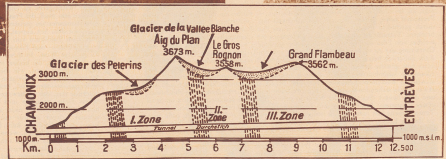
Das italienische Dorfchen Entrèves im Val de Fures. Hier befindet sich auf 1200 Meter Höhe das Südportal des Mont-Blanc-Tunnels. Das Tal ist eine Gegend von großartiger Romantik. In so die südliche Höhe des Dorfes wolle die wildromantische Zunge der Neuvogelstein von aber zwischen Dorf und Gletscher gedeiht auf kleinen Parzellen das letzte Getreide.



Horizontalschnitt durch den Tunnel mit seinen beiden Fahrbahnen, die in Abständen von je einem Kilometer durch Querriegel miteinander verbunden sein werden. Jede der beiden Fahrbahnen erhält eine Breite von 6 Meter und kann nur in einer Richtung befahren werden.



Tunneleingang Chamoniix Höhe 1240 m



Verkehrslinie durch das Mont-Blanc-Massiv in der Längsrichtung des geplanten Autotunnels. Eine gradlinige Unternehmung der geologischen und geotechnischen Verhältnisse durch das Längsmassiv lagern hat ergeben, daß der Tunnel ohne große Schwierigkeiten gebaut werden kann. Wie die Skizze zeigt, konnte die Tunnel unter drei bekannte Dreizehner und drei niedrige Gletscher im Mont-Blanc-Gebiet zu liegen.

Statten, Frankreich und Italien, angeht, ist aber auch die Schweiz und insbesondere Genf in großem Maße an dem Projekte interessiert. Die kürzeste direkte Verbindung zwischen Paris und Rom führt, wie sich an Hand jeder Karte nachprüfen läßt, über Genf und Chamoniix. Der geplante Straßentunnel durch den Mont-Blanc ist daher nichts anderes als die Öffnung des kürzesten Weges von Nordwest- nach Südosteuropas. Da das Automobil im Gegensatz zur Eisenbahn stärkere Steigungen zu überwinden imstande ist, kann von der Errichtung eines Autostrassenprojekts abgesehen werden. An seine Stelle tritt ein Hochtunnel, der 200 m oberhalb Chamoniix beginnt und in einer Länge von 12 km in

Die Prophezeiung des großen Genfer Naturforschers de Saussure (1740-1799), daß einst der Tag kommen werde, an welchem eine Fahrstraße unter den Gipfeln des Mont-Blanc hindurchführen dürfte, geht über die Wirklichkeit entgegen. Sein Landsmann und unser Zeitgenosse Antoine Bruns, langjähriger Genfer Staatsrat und Leiter des kantonalen Handels- und IndustrieDepartements, versah heute mit allen Mitteln für die praktische Durchführung dieser phantastischen Idee Saussures ein. In jahrelangen Vorarbeiten hat Bruns zusammen mit dem Pariser Ingenieur Alfred Monod von ihm die endgültige Pläne, wie auch den Finanzierungsplan für den Bau eines Straßentunnels durch das Mont-Blanc-Massiv festgelegt. — Obwohl es sich bei diesem Unternehmen um eine Sache handelt, die hauptsächlich zwei fremde