

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 11 (1935)
Heft: 4

Artikel: Ein Autotunnel durch den Mt Blanc?
Autor: Egli, Karl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755071>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

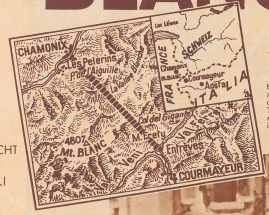
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.03.2025

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

EIN AUTOTUNNEL DURCH DEN MT BLANC?



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

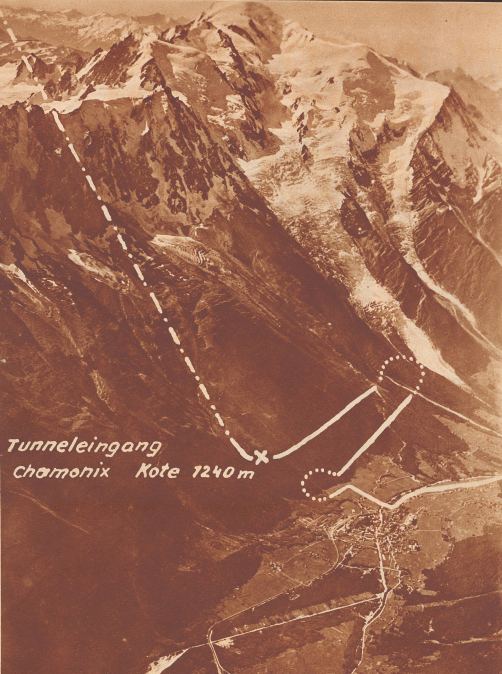
BILDBERICHT VON KARL EGLI

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 Jahresertragsrate von 19,5 Millionen franz. Franken gesichert, woraus Amortisierung, Verzinsung und Unterhalt des Tunnels zu bestreiten 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.



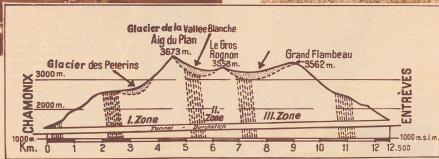
Ingenieur Alfred Monod, Paris (links) und Dr. Antoine Bruns, der ehemalige Staatsrat von Genf (rechts), die beiden wichtigsten Urheber des Mont-Blanc-Tunnelprojekts.



Tunneleingang Chamoniix Höhe 1240 m



Südportal bei Entrèves - Höhe 1300 m



Vertikalschnitt durch das Mont-Blanc-Massiv in der Längsrichtung des geplanten Autotunnels. Eine gradlinige Unternehmung der geologischen und geotechnischen Verhältnisse durch das Längsmassiv lagere 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.

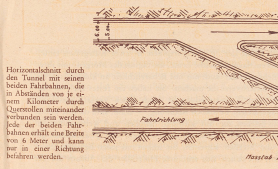
Statten, Frankreich und Italien, angeht, ist aber auch die Schweiz und insbesondere Genf in großem Maße an dem Projekte interessiert.

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

Das italienische Südportal im Val de Fures. Hier befindet sich auf 1300 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 Querstellen miteinander verbunden sein werden. Jede der beiden Fahrbahnen erhält eine Breite von 6 Meter und kann nur in einer Richtung befahren werden.

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, setzt sich heute mit allen Mitteln für die praktische Durchführung dieser phantastischen Idee ein.

In jahrelangen Vorarbeiten hat Bruns zusammen mit dem Pariser Ingenieur Alfred Monod von sich die technischen 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

Planstab 1:100