

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105/106 (1935)
Heft: 15

Inhaltsverzeichnis

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: 15.05.2025

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

INHALT: Grosse Auto-Tunnel in den Alpen. — Mallocks Apparat zur Auflösung linearer Gleichungssysteme auf elektrischem Weg. — Ungesunde Verhältnisse im Wohnungswesen. — Neuere schweizer. Drehgestellbauarten. — Wasseraufnahme von Isolierplatten bei Lagerung unter Wasser. — Mitteilungen: XIII. internationaler Architekten-Kongress. Mikrozeitmessung. Maschinelle Rechenreinigung. Versuchs-

Holzschleiferei an der T. H. Darmstadt. Neue Gleichstromlokomotiven. Ehrung von Dir. Ad. Meyer, Baden. Lüftung des Simplon-Tunnels. Congrès international des Mines, de la Métallurgie etc. Fabrikmässige Betonherstellung. Auslandsarbeit für junge Ingenieure. Die neuen kant. Verwaltungsgebäude in Zürich. — Wettbewerbe: Neue Bestuhlung der Kirche Wädenswil. — Literatur. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 106

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 15

Grosse Auto-Tunnel in den Alpen.

Von EDUARD GRUNER und GEORG GRUNER, Ingenieure, Basel.
(Schluss von Seite 162.)

In Italien und Deutschland wurden und werden moderne Autostrassennetze gebaut, die die grossen Handels- und Industriezentren verbinden und von einer Grenze zur andern führen. Es ist ein Gebot der Stunde, zur Verbindung dieser grossen Verkehrsgebiete einen ganzjährig befahrbaren Strassenzug zu bauen. Obwohl ein Durchgang durch die Schweiz hierfür als das Gegebene erscheint, machen unsere östlichen und westlichen Nachbarn grosse Anstrengungen, um diesen Durchgangsverkehr auf ihre Strassen zu leiten, was dank den topographischen Verhältnissen ohne allzugrosse Schwierigkeiten möglich ist (Abb. 15). So kann im Osten der gutausgebaute Brenner mit seinem tiefen Kulminationspunkt (1370 m ü. M.) bereits ganzjährig befahren werden; als westliche Umfahrung wird in Frankreich der Bau eines Montblanc-Tunnel vorbereitet. Die volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz verlangen aber dringend, dass dieser Verkehr auch in Zukunft unser Land benützt und wir unsere Vorzugstellung bewahren können. Dies ist nur möglich durch den Ausbau eines eigenen Alpenüberganges für den ganzjährigen Automobilverkehr.

Heute besitzt die Schweiz, das Zentrum Mitteleuropas, keine Strassenverbindung über die Alpen, die ohne Unterbruch befahrbar ist. Das Verladen der Automobile auf die Bahn stellt keine befriedigende Lösung dar und wird, aus dem Fehlen besonderer Automobiltransportwagen zu schliessen, offenbar von den SBB selbst nur als Provisorium betrachtet. Die Versuche mit den Schneeschleudermaschinen am Julier und St. Gotthard zeigen, dass eine einwandfreie Lösung auf diese Art ohne Neuanlage der Strassen unter besonderer Berücksichtigung der Schneeüberwehungen und der Lawinenzüge schwer erreichbar ist.

Die einzige einwandfreie Lösung besteht im Bau eines Strassentunnels, durch den der Automobilverkehr ganzjährig, d. h. unabhängig von Witterung und Jahreszeit, geführt werden kann.

Soll sich der Bau eines solchen Tunnels wirtschaftlich rechtfertigen, so muss er möglichst viele Lan-

desgegenden erschliessen, verkehrstechnisch günstige Zufahrten aufweisen und das Gebirge womöglich an seiner schmalsten Stelle durchqueren. Der Tunnel muss im Zentrum des Landes liegen, sodass der Durchfahrtsweg zur Verbindung unserer nördlichen mit unseren südlichen Nachbarn solange als möglich auf Schweizerboden liegt. Aus den gleichen Ueberlegungen wie bei der Bahn vor 80 Jahren drängt sich hierfür wieder der St. Gotthard auf.¹⁾

Schon in der „SBZ“ vom 22. Dez. 1934 (Bd. 104, S. 285*) wurde auf die grosse Bedeutung der Anlage von Scheiteltunneln zur besseren Ausnützung unserer Alpenstrassen hingewiesen. In diesem Zusammenhang wurde die Möglichkeit der Anlage eines Scheiteltunnels an unserer wichtigsten Durchgangsstrasse, der Gotthardstrasse, kurz erörtert. Im Folgenden soll, nach einer kritischen Betrachtung der projektierten Strassentunnels durch den Mont-Blanc und unter dem St. Bernhardinpass, das Projekt eines Autotunnels durch den St. Gotthard dargestellt werden, wie es von den Verfassern dieses Artikels auf Grund der, anlässlich verschiedener Studienreisen an Ort und Stelle ermittelten Betriebserfahrungen an ausländischen Automobil-tunnels aufgestellt worden ist.

¹⁾ Vgl. hierzu unsere Nachschrift am Schluss dieses Aufsatzes, ferner unsere Darstellung der Gotthardbahn-Projektentwicklung in Band 99 (28. Mai 1932). Red.



Abb. 15. Uebersichtskarte eines ganzjährigen Auto-Fernverkehrs Nord-Süd in den Zentralalpen. — Masstab 1 : 3500000.
Schwarz Gotthardzone, kräftig punktiert Möglichkeiten der Umfahrung der Schweiz (fein punktiert Simplonroute).