

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: 04.05.2025

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

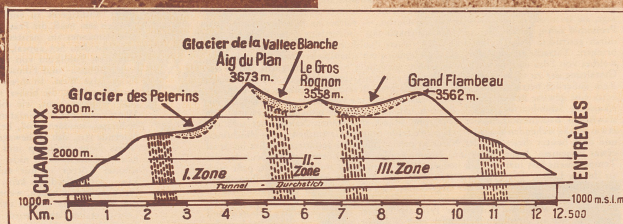


Fliegeraufnahme von Chamonix mit dem Mont-Blanc. Die eingezeichnete kompakte Linie ist projektierte Zufahrtsstraße zum Mont-Blanc-Tunnel, die beiden punktierten Bögen sind Kehrtunnels der Zufahrtsrampe, die große Strichpunktlinie der Tunnel durch den Mont-Blanc. Das Kreuz bezeichnet die Stelle, wo auf 1240 Meter Höhe der Tunnel beginnt. Das Dorf Chamonix liegt 1041 Meter über Meer.

Fliegeraufnahme Saussure

Die Prophezeiung des großen Genfer Naturforschers de Saussure (1740—1799), daß einst der Tag kommen werde, an welchem eine Fahrstraße unter den Eismassen des Mont-Blanc hindurchführen dürfte, geht ihrer Verwirklichung entgegen. Sein Landsmann und unser Zeitgenosse Antoine Bron, langjähriger Genfer Staatsrat und Leiter des kantonalen Handels- und Industriedepartements, setzt sich heute mit allen Mitteln für die praktische Durchführung dieser phantastischen Idee Saussures ein.

In jahrelangen Vorarbeiten hat Bron zusammen mit dem Pariser Ingenieur Alfred Monod sowohl die technischen Pläne, wie auch den Finanzierungsplan für den Bau eines Straßentunnels durch das Mont-Blanc-Massiv festgelegt. — Obschon es sich bei diesem Unternehmen um eine Sache handelt, die hauptsächlich zwei fremde



Vertikalschnitt durch das Mont-Blanc-Massiv in der Längsrichtung des geplanten Autotunnels. Eine gründliche Untersuchung der geologischen und geothermischen Verhältnisse durch den Lausanner Geologen Sugeon hat ergeben, daß der Tunnel ohne große Schwierigkeiten gebaut werden kann. Wie die Skizze zeigt, kommt der Tunnel unter drei bekannte Dreitausender und drei mächtige Gletscher im Mont-Blanc-Gebiet zu liegen.

Staaten, 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 Chamonix. Der geplante Straßentunnel durch den Mont-Blanc ist daher nichts anderes als

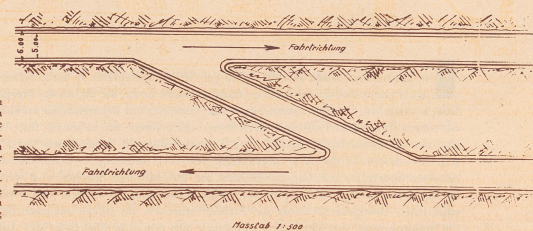
die Öffnung des kürzesten Weges von Nordwest- nach Südosteuropa.

Da das Automobil im Gegensatz zur Eisenbahn stärkere Steigungen zu überwinden imstande ist, kann von der Erstellung eines Basistunnels abgesehen werden. An seine Stelle tritt ein Hochtunnel, der 200 m oberhalb Chamonix beginnt und in einer Länge von 12 km in



Südportal bei Entrèves. Kote 1300 m

Das italienische Dörfchen Entrèves im Val de Ferret. Hier befindet sich auf 1300 Meter Höhe das Südportal des Mont-Blanc-Tunnels. Das Tal ist eine Gegend von großartiger Romantik. Bis in die östliche Nähe des Dorfes stößt die wildzerissene Zunge des Brenvgletschers vor, 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 Querrollen miteinander verbunden sein werden. Jede der beiden Fahrbahnen erhält eine Breite von 6 Meter und kann nur in einer Richtung befahren werden.

EIN AUTOTUNNEL DURCH DEN MT BLANC?



Karte vom Mont-Blanc-Gebiet mit der eingezeichneten geraden 12,5 Kilometer langen Tunnelverbindung vom französischen Chamonixital ins italienische Val Ferret.

BILDBERICHT VON KARL EGLI

gerader Linie das Bergmassiv durchquert, um dann auf der Kote 1300 m bei Entrèves im Aostatal auszumünden. Dabei wird die Steigung von 200 m auf der Nordseite des Tunnels durch eine Zufahrtsrampe mit zwei Kehrtunnels überwunden 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 Tunnelausgänge und der Schneearmut der zwei Zugangstäler, d. h. derjenigen der Arve auf der französischen und des 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 Jahreseinnahme von 19,5 Millionen franz. Franken gesichert, woraus Amortisierung, Verzinsung und Unterhalt des Tunnels zu bezahlen sind. — Von italienischer Seite sind dem Tunnelbausyndikat 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 maßgebenden Behörden gefunden, so daß aller Voraussicht nach damit gerechnet werden kann, daß der Bau im Jahre 1935 in Angriff genommen wird.



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