Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 45 (1972)

Heft: 6

Artikel: Europa-Transversale Splügen-Basistunnel

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-518184

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.12.2025

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

Europa-Transversale Splügen-Basistunnel

In unserer Dezember-Ausgabe 1971 veröffentlichten wir einen Artikel «Das Ja zum Gotthard-Basistunnel». Damit sich unsere Leser über die verschiedenen Alpendurchstichs-Projekte ein Bild machen können, geben wir gerne auch einer Einsendung des Internationalen Komitees für eine Europa-Transversale Splügen-Basistunnel Raum, ohne selbst zum einen oder andern Projekt Stellung zu nehmen. *Redaktion*

Europa morgen

Die technische Entwicklung macht die Welt zunehmend kleiner. Länder und Nationen rücken einander näher. Die europäischen Staaten unternehmen grosse Anstrengungen zu gemeinsamer Arbeit auf wirtschaftlichem, politischem und kulturellem Gebiet. Europa wird auch in Zukunft nur frei bleiben und sich frei entwickeln können, wenn seine industrielle und landwirtschaftliche Produktion stetig weiter zunimmt. Unabhängig von der Form seiner übernationalen Organisation wird die wirtschaftliche Entfaltung Europas von der Zweckmässigkeit und Leistungsfähigkeit seiner Verkehrswege abhängen.

Verkehrsverbindungen sind Lebensadern, ohne die es keine organisierte Wirtschaft, keine Kultur gibt. Es besteht kein Zweifel, dass im zwischenstaatlichen Personenverkehr und Güteraustausch der Eisenbahn auch in Zukunft die Hauptrolle zufällt. Dies trotz des Ausbaues der Flugverbindungen und der Zunahme des Autoverkehrs auf einem verbesserten europäischen Strassennetz. Zusammen mit der Schiffahrt ist und bleibt die Eisenbahn das zuverlässigste und wirtschaftlichste Massentransportmittel der Zukunft. Dabei darf die Planung neuer Eisenbahnlinien nicht nur von den heutigen Bevölkerungsagglomerationen ausgehen. Ebensosehr muss die Entfaltung bisher verkehrstechnisch weniger erschlossener Gebiete angestrebt werden.

Die Schweiz im europäischen Verkehr

Im europäischen Verkehrsnetz von morgen wird der «Vogelfluglinie» Nord — Süd eine wichtige Funktion zukommen: Die Gewährleistung der Beförderung von Personen, Schnell- und Schwergütern durch Europa zu wirtschaftlichen Bedingungen. Hohe Geschwindigkeiten ergeben kürzere Fahrzeiten, die durchgehende Flachbahn — speziell durch den Alpenwall — gestattet grössere Zuglasten. Diese Transversale Europas transportiert rascher und mehr. Die Konkurrenzfähigkeit in der Weltwirtschaft wird durch diese Betriebskostensenkung verbessert.

Zudem erwirkt die Splügenlinie eine wirtschaftliche Standortverbesserung grosser Räume der beteiligten Staaten, verbessert das System der bestehenden internationalen Eisenbahnlinien und erbringt damit einen grundlegenden Beitrag zur wirtschaftlichen Integration Europas. Um das bestehende Eisenbahnnetz sinnvoll zu vervollständigen, ist zusätzlich zu der zentral gelegenen Gotthardbahn und der im Westen davon gelegenen Lötschberg — Simplon-Linie im Osten des Landes eine neue Bahntransversale durch die Alpen notwendig.

Zu den hervorragendsten Leistungen der Schweiz in Europa gehört die Erfüllung jener Aufgabe, an der unser Land gewachsen ist: Hüterin der wichtigsten Alpenübergänge zu sein. Die Öffnung und Sicherung der grossen Passwege hat die Schweizer immer wieder zu Pioniertaten angespornt. Mit dem Bau der Splügenbahn können nun erneut Weitsicht und Unternehmergeist ein Projekt verwirklichen, das als technologische Spitzenleistung von Wissenschaft und Forschung der Schweiz und Europa grösste Vorteile bieten wird.

Zu wenig Tarifkilometer auf Schweizer Boden?

Entscheidend ist nicht das Tarifkilometer-Angebot einer einzelnen Alpentransversale, sondern das Total aller schweizerischen Möglichkeiten, wobei technische und wirtschaftliche Vorzüge (Senkung der Transportkosten) eine zum mindesten ebenbürtige Rolle spielen. Die Splügenbahn wertet das schweizerische Transitpotential mit dem grössten Effekt auf.

Die heute bestehenden Alpentransversalen werden das zukünftige Verkehrsvolumen — auch nach erfolgter Korrektur der technischen Anlagen des letzten Jahrhunderts — nicht bewältigen können. Dieses nicht bewältigte Verkehrsvolumen wird der Schweiz mangels Kapazität verloren gehen, und zudem wird die Schweiz ihre Stellung als Alpentransitland im modernen Verkehr der Zukunft einbüssen. Die Expansion der technologischen Kraft unserer Epoche schafft neue Wirtschaftsräume und verlangt entsprechende Transitlinien.

Die Bahn durch den Splügen

Das Kernstück der neuen Ostalpenbahn von Chur nach Chiavenna misst 68,3 Kilometer. Linienführung und Anlagen garantieren der Splügenbahn *durchgehend Flachbahncharakter.*

Maximalsteigungen:

auf offener Strecke	10,00 Promille
im Tunnel	8,75 Promille

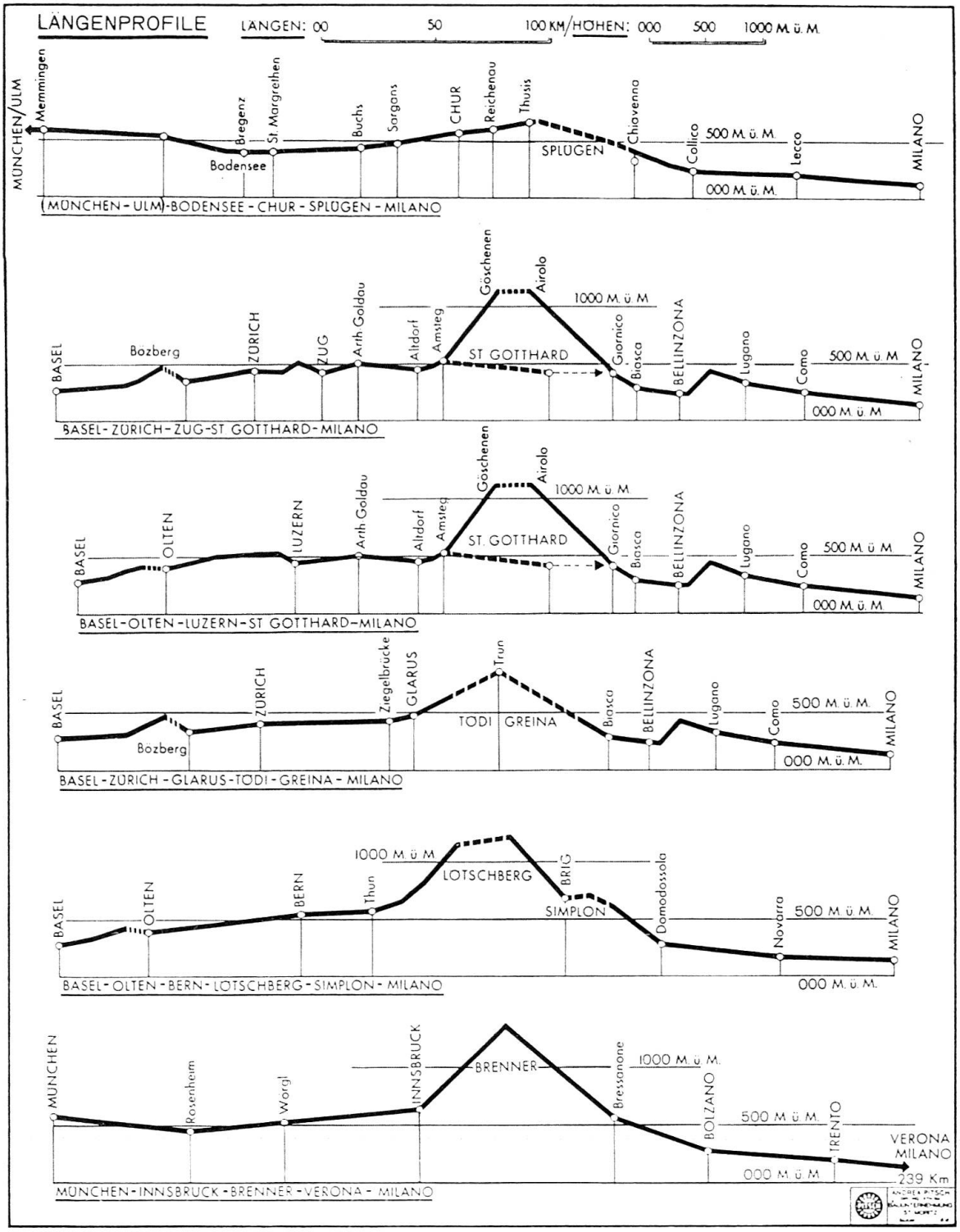
Minimalkurvenradien:

auf offener Strecke	1040 m
im Tunnel	1500 m
Scheitelhöhe am Nordportal	677 m ü. M.

Im Tunnelinnern ist in beiden Richtungen je eine Ausweichstation vorgesehen, die schnellfahrenden Reisezügen die Überholung langsamerer Güterzüge erlaubt.

Der Bau der Splügenbahn würde die ganze Ostschweiz und besonders die Kantone Graubünden und St. Gallen, aber auch Glarus, direkt an die internationalen Verkehrsströme anschliessen.

Nur am Splügen, zwischen Domleschg (677 m ü. M.) und Chiavenna (332 m ü. M.) reichen die Ausläufer der Rhein- und Po-Ebene bis an den höchsten Alpenkamm heran.



Von allen Alpentransversalen hat das Splügenprojekt den flachsten und regelmässigsten Verlauf. Auch fehlen hier im Gegensatz zum Gotthard, im Süden wie im Norden vorgelagerte Gegensteigungen.

Hohe Geschwindigkeiten

Um die Wirtschaftlichkeit des künftigen Transitverkehrs durch die Alpen zu erhalten, braucht es daher Flachbahnen, die hohe Geschwindigkeiten erlauben, Flachbahnen mit Steigungen unter 10 Promille und Kurvenradien über 1000 m.

Es ist der eindeutige Vorteil der Splügenlinie, dass sie als einzige Transversale durch die Alpen diesen Forderungen in vollem Umfang entsprechen kann.

Tief stösst das breite Rheintal von Norden her in die Alpen vor, dem Trasse der Splügenbahn einen natürlichen Weg bis zum Tunneleingang bei Thusis ebnend. Und vom Südportal sind es lediglich 45 km bis zum Flachland, der Poebene. Diese Situation wussten schon die alten Römer auszunützen, als sie eine ihrer wichtigsten Heerstrassen über den Splügen anlegten. Auch für die erste Postautoverbindung über die Alpen wurde der Splügenpass gewählt.

Die Splügenbahn verkürzt — zum Beispiel — die Fahrzeit Augsburg — Milano von bisher 10 Stunden auf 3 Stunden 40 Minuten.

Züge, die mit einer Geschwindigkeit von 200 km / h und mehr verkehren, sind schon heute keine Utopie mehr — im Eisenbahnverkehr von morgen sind sie eine Notwendigkeit.

Tunnelbau und Geologie

Nicht nur die Gestaltung des Alpenzuges erlaubt, beim Splügen die Alpen am raschesten zu durchqueren. Auch die Art und Schichtung des Gesteines bieten hier günstige Voraussetzungen für den Bau eines Alpentunnels. Die bekannte Triaszone, welche von allen in Frage stehenden Alpentransversalen durchquert werden muss, bildet am Splügen nur mehr einen schmalen Keil. Zahlreiche Studien, die zum Teil auf die früheren Splügenbahnprojekte zurückgehen und besonders der Kraftwerkbau mit seinen zahlreichen Stollen im zu durchfahrenden Gebirge vermitteln sehr genaue Aufschlüsse über die günstigen geologischen Verhältnisse.

Die gekrümmte Linienführung des Splügentunnels ist zweifach begründet. Die bis zum Tunnelniveau abgeteuften Schächte in der Rofla und bei Isola müssen von den Tunnelportalen her angefahren werden. Im Detail bestimmen Geologie und Kurvenradien die Linienführung. Im Schams weicht das Trasse wegen der Sackung am Schamserberg in den Osthang des Tales aus. Nach dem Bogen nördlich von Zillis erreicht die Linie die Schächte Rofla und Isola in einer Geraden. Diese unterfährt die Triaszüge des Surettatales, kreuzt die stollenfeindlichen Gesteine der Splügenermulde an schmälster Stelle und trifft dann die Schachtbauten bei Isola. Zufolge geringer Überlagerung des Trasses im untern Val S. Giacomo führt sie im linken Talhang in gutem Gestein und erreicht das Südportal Chiavenna in einer schlanken Kurve.

Technologische Kraft von heute verlangt entsprechende Verkehrslinien

Die technologische Kraft unserer Epoche wächst. Neue Möglichkeiten eröffnen neue Perspektiven. Die umwälzende Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr prägt die Gesellschaft von morgen.

Die technologische Welt von morgen benötigt auch eine angepasste Verkehrsstruktur. Die bestehenden Verkehranlagen — basierend auf technischer Grundlage des letzten Jahrhunderts — können dem neuen technologischen Stand nie mehr voll genügen.

Wissenschaft und Technik sind aufgerufen, eine Spitzenleistung zu schaffen: Die *Europa-Transversale,* die neue Verkehrsschlagader Nord — Süd. Ein Beweis europäischer Leistungskraft in Technik, Wirtschaft und Integration.

Europa-Transversale Splügen-Basistunnel

Das Interesse Europas an dieser notwendigen Transversale ist vorhanden. Am 6. April 1968 wurde in Lecco (Italien) das Internationale Komitee Transitbahn Nord-Süd — Splügen-Basistunnel gegründet. Vertreter von Behörden, Handelskammern und Technik aus Deutschland, Italien, Liechtenstein, Oesterreich und der Schweiz erklären, das Projekt mit Nachdruck zu fördern. Das besondere schweizerische Interesse an dieser verkehrstechnischen Pionierleistung mit Weltgeltung liegt in der Wahrung unserer Stellung als Drehscheibe Europas.