

Zeitschrift: Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik
Band: 7 (1952)
Heft: 6

Artikel: Der Montblanc tunnel im Werden
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-653979>

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: 28.01.2026

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

Das andalusische Tiefland war einst ein alter Meeresarm, der im Osten mit Ablagerungen aus der Miozänzeit bedeckt ist, die durch Flüsse in Hügelland aufgelöst sind, während der westliche Teil ausgesprochene Tiefebene und wirkliches Anschwemmungsland ist. Mit Hilfe von zahlreichen Berieselungsanlagen wird das Tiefland in fruchtbare Oasen verwandelt, zwischen die sich Getreidefelder und Steppen einschieben. Das vorgelagerte Sumpfgebiet der Marismen ist das Heimatgebiet der spanischen Zuchtstiere, die jeden Sonn- und Feiertag zur Unterhaltung und Ergötzung der Bevölkerung in den Stierkampfarenen ihr Leben lassen müssen. Berühmte Städte mit klingendem Namen, wie Cordoba und Sevilla zehren noch von der einstigen Größe und Romantik der Maurenherrschaft. Sie bilden mit ihren vielen Kunstschatzen und dem eigenartigen, echt südländischen, halborientalischen Volksleben die dankbarsten Anziehungspunkte ganz Spaniens für Fremde aus den nördlichen Ländern.

Über das Bergland von Jaen, einem jungen Faltengebirge, erreichen wir Spaniens südlichste Landschaft, das andalusische Faltengebirge, das aus mehreren getrennten Massiven alter Schiefer

besteht. Es übertrifft mit dem Mulahacen in der Sierra Nevada mit 3481 m die Pyrenäen mit dem Pic d'Anethou in der Maladettagruppe nur um wenige Zehner von Metern. Die Sierra Nevada macht mit ihren paar Schneeflecken, die auch über den Sommer auf den Nordhängen liegenbleiben, ihrem Namen keine besondere Ehre, immerhin aber genügen diese, um dem Rio Genil und damit auch der in einer äußerst fruchtbaren Ebene gelegenen herrlichen Stadt Granada ganzjährig Wasser zuzuführen. Nach Süden fällt das andalusische Faltengebirge steil zum Meer ab. Deshalb ist das Küstengebiet von Malaga bis Almeria das heißeste von ganz Spanien. Auf künstlich bewässertem Boden wachsen Südfrüchte, Weintrauben, Orangen, Zuckerrohr und Baumwolle in üppigster Fülle.

Wenige Länder der Erde zeigen auf engbegrenztem Raum einen so krassen Unterschied feuchtkühler und trockenheißer Landschaften wie gerade Spanien. Diese landschaftliche Verschiedenheit wird noch durch die mannigfaltigen Kultureinflüsse, die bis auf die Phönizier zurückreichen und im Maurentum ihren Höhepunkt erlangten, ganz besonders gesteigert. Landschaft und Kultur mit ihren abwechslungsreichen, eigenartigen Formen machen Spanien für jeden Besucher zu einem tiefen, dauernden Erlebnis.

Der Montblanc tunnel im Werden

DK 624.192 (234.312.31)

Im Jahre 1945 trat die Diskussion um einen Montblanc tunnel zwischen den zuständigen französischen, schweizerischen und italienischen Stellen in ein entscheidendes Stadium.

Schon am 15. 5. 1946 wurde auf der italienischen Seite des Bergmassivs bei dem im Aostatal oberhalb von Courmayeur gelegenen Entrevas mit den Bauarbeiten begonnen. Nach längeren Verhandlungen kam es schließlich zwischen Frankreich und Italien zu einem endgültigen Übereinkommen, das den gemeinsamen Bau des Tunnels vorsieht; bald darauf wurden auch auf französischer Seite die Bauarbeiten aufgenommen.

Der Tunnel, der eine direkte Verbindung zwischen Chamonix und Courmayeur schaffen wird, soll 12 km lang und 10 m breit werden. Für den Fußgängerverkehr und die Streckenkontrolle sind zwei Gehsteige vorgesehen.

Die Lüftung wird durch je vier an den beiden Tunnelenden eingebaute Ventilatoren mit einer Leistung von je 600 PS, also insgesamt 4800 PS erfolgen.

Die rasch vorwärtsschreitenden Bauarbeiten werden durch das an der Durchbruchstelle schmale Massiv sowie die Vertikalschichtung des Gesteins begünstigt, so daß auf der italienischen Seite bereits eine mehr als 1 km lange Strecke ausgeschachtet werden konnte und bei dem gegenwärtigen Arbeitstempo mit einer Vergrößerung der Strecke um 9 m pro Tag zu rechnen ist. Das Eingangstor auf der französischen Seite liegt 1200 m hoch. Von hier wird die durch den Tunnel führende Autostraße bis zur französisch-italienischen Grenze auf etwa 1400 m ansteigen, um zu dem auf der italienischen Seite 1300 m hoch gelegenen Eingangstor bei Courmayeur abzufallen. Über der durch den Tunnel verlaufenden französisch-italienischen Grenze wird sich das gewaltige Bergmassiv mit einer Mächtigkeit von etwa 3000 m erheben.

Die Baukosten des mit den modernsten technischen Errungenschaften ausgestatteten Autotunnels, die man auf rund 3 Milliarden Francs schätzt, werden von Frankreich, Italien, dem Kanton Genf sowie einigen Privatgruppen bestritten und sollen durch eine Tunnelmaut amortisiert werden.