

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 86 (1968)
Heft: 42

Artikel: Gotthard-Strassentunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-70164>

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: 17.02.2026

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

werk und der durch es geschaffene Rechtszustand überdauerten den Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71, die Abtretung von Elsass und Lothringen an das Deutsche Reich, den Zusammenschluss der einzelnen deutschen Signatarstaaten sowie den Ersten Weltkrieg. Im Versailler Friedensvertrag vom 28. Juni 1919 wurde er erneut bestätigt und zugunsten der Schiffe aller Nationen ausgedehnt. Gleichzeitig ging der Sitz der Zentralkommission von Mannheim nach Strasbourg über. Neue Staaten nahmen Einsitz in diese Kommission, nämlich Belgien, Grossbritannien, Italien und die Schweiz. Die Kündigung der Akte durch Deutschland und Italien während der Nazizeit wurde später wieder aufgehoben. Die Revidierte Akte, die am 20. November 1963 in Strasbourg unterzeichnet wurde, trat nach allseitiger Ratifikation am 14. April 1967 in Kraft. Signatarstaaten sind die Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, Grossbritannien, die Niederlande und die Schweiz.

Die Zeitschrift «Strom und See»¹⁾ hat zum Anlass des hundertjährigen Bestehens dieses wichtigen Vertragswerkes ein reiches, sehr schön ausgestattetes Sonderheft herausgegeben, in welchem zwölf Aufsätze prominenter Sachkenner zu den einschlägigen Fragen Stellung nehmen. Für unsere Leser dürfte namentlich der Aufsatz von Dr. M. Oesterhaus, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft Bern, von Interesse sein, in welchem über die technischen Verbesserungen der Rheinwasserstrasse seit 1868 berichtet wird. Die sehr bedeutenden Ausbauarbeiten begannen schon 1817 und bezweckten den Schutz der oberrheinischen Tiefebene vor Überschwemmungen durch Zusammenfassen der Wasser des Rheins zwischen der Mainmündung und Basel in einem durch feste Ufer begrenzten Bett (Tulla-Korrektion, bezeichnet nach dem Projektverfasser, dem badischen Obersten Tulla). Seit deren Abschluss im Jahre 1876 wurden auf allen übrigen Strecken etappenweise grosse Bauvorhaben verwirklicht, um die Schiffsverkehrsverhältnisse zu verbessern²⁾. Sie ermöglichten, dass sich

die Rheinwasserstrasse zu einer der bedeutendsten Verkehrsadern Europas entwickeln konnte.

Die starke Zunahme des Verkehrsvolumens (es stieg von 1966 bis 1967 um 11 Mio t auf 172 Mio t) erfordert weitere Anstrengungen. So ist im Jahre 1964 mit bedeutenden Arbeiten zur Vergrößerung der Fahrwassertiefe und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem 160 km langen Abschnitt zwischen St. Goar und Neuburgweier/Lauterbourg begonnen worden, die 1976 beendet werden sollen. Am Hochrhein zwischen Strasbourg und Basel sind ausser dem Kraftwerk Kembs, das 1932 in Betrieb kam, seit dem Zweiten Weltkrieg sechs weitere Kraftwerkstufen in Betrieb genommen worden; die achte (Strasbourg) befindet sich im Bau und soll 1970 fertig gestellt werden. Diese Strecke, die für die schweizerische Schifffahrt besonders wichtig ist, gewinnt durch diese Werke die erforderliche Leistungsfähigkeit. Für die Zukunft bleibt noch die Vertiefung der kurzen Strecke von Lauterbourg bis Strasbourg, um die nötige Wassertiefe sicherzustellen. Die bisherigen deutsch-französischen Verhandlungen lassen erwarten, dass mit den Arbeiten bald begonnen werden kann.

Gotthard-Strassentunnel

DK 625.712.35

Die «Rivista Tecnica della Svizzera italiana» widmet ihre als Sonderheft herausgegebene Nummer 14 vom 30. Juli 1968 dem Gotthard-Strassentunnel. Nach einer knappen Beschreibung der beiden vom Bundesrat genehmigten Varianten des Tunnelprojektes folgt eine in die Einzelheiten gehende Projektbeschreibung mit weitgehenden technischen Angaben und Schnittzeichnungen. Es handelt sich dabei um die

- Variante mit 2 Schächten und einem Seitenstollen und die
- Variante mit 4 Schächten.

Von beiden Varianten zeigen wir im Einverständnis mit der «Rivista Tecnica» Situation, Längenprofil und charakteristische Querschnitte. Die voranschlagsmässig berechneten Kosten sind für beide Varianten ungefähr gleich und liegen, je nach dem, ob mit oder ohne Zwischenangriff gearbeitet wird, zwischen 315 und 340 Mio Franken. Im Mai wurde das Projekt ausgeschrieben mit Eingabefrist vom 31. Oktober. Anhand der eingereichten und über-

¹⁾ Verlag: Schifffahrt und Weltverkehr AG, Blumenrain 12, 4001 Basel.

²⁾ Die SBZ hat darüber laufend ausführlich berichtet: u. a. H. Bertschinger in Bd. 85, S. 179 u. 194; C. Jegher in Bd. 77, S. 217 ff.; Bd. 98, S. 316; Bd. 101, S. 91; Bd. 102, S. 200; Bd. 104, S. 270; Bd. 109, S. 1; G. Zindel in Bd. 96, S. 177 ff.; Red. in Bd. 99, S. 79 u. 234; Beuteführ u. Blattner in Bd. 105, S. 1; E. Schnitter in Bd. 128, S. 299 u. 316; M. Oesterhaus im 67. Jg., S. 104; W. A. Miescher im 86. Jg., S. 348.

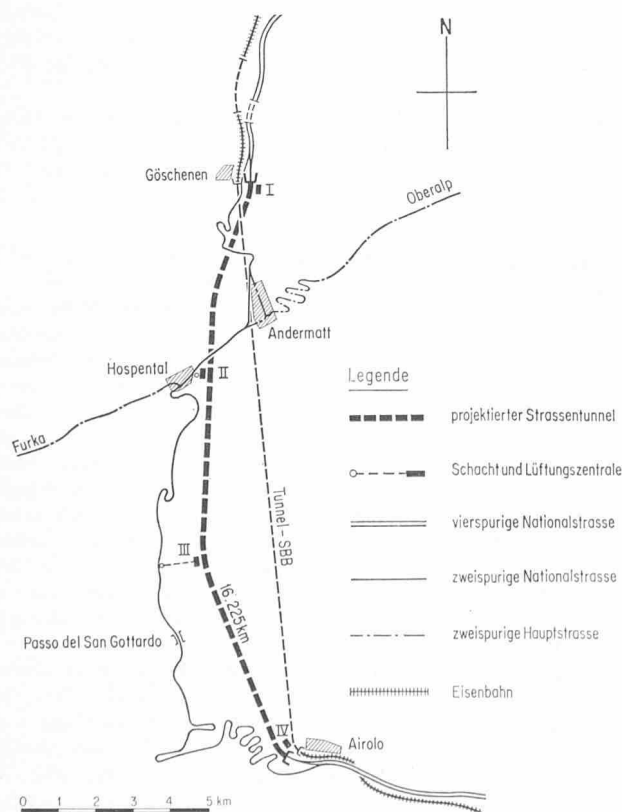


Bild 1. Projekt mit zwei Schächten und Seitenstollen, Lageplan

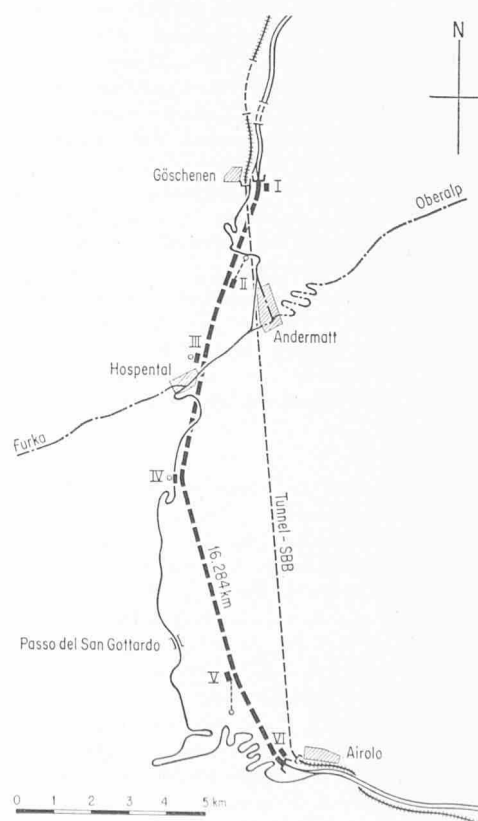


Bild 2. Projekt mit vier Schächten, Lageplan

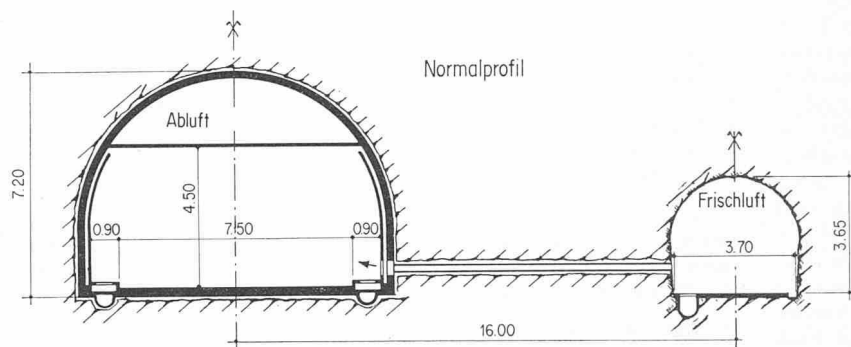
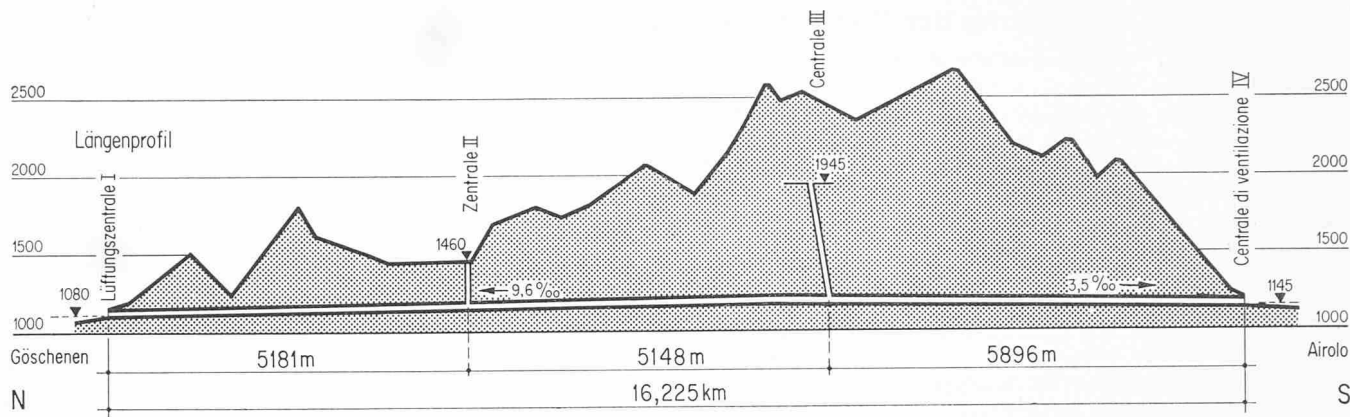
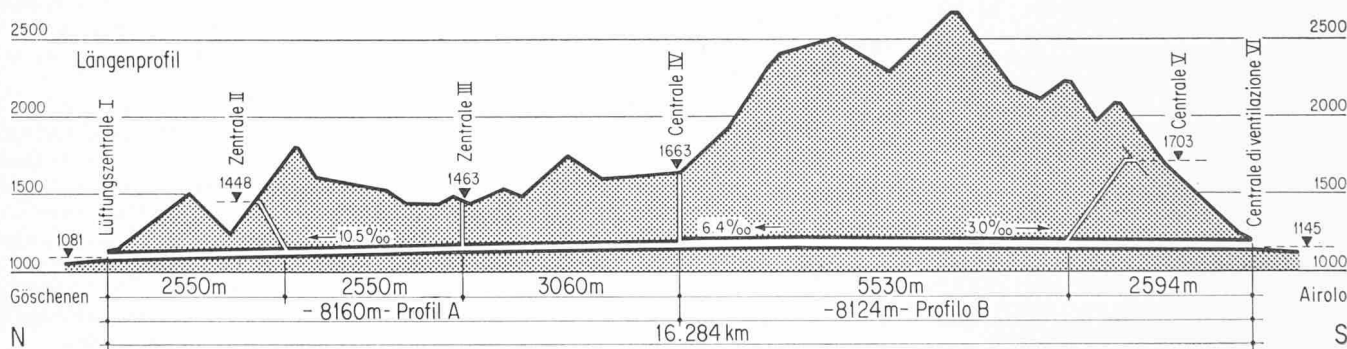


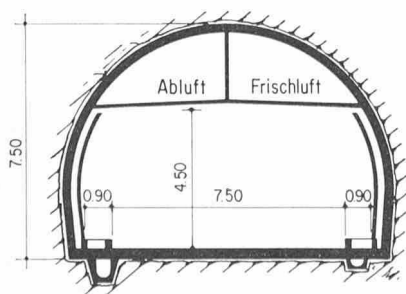
Bild 3. Projekt mit zwei Schächten und Seitenstollen, Längenprofil und Normalprofil

prüfen Unternehmerofferten sollen beide Projekte dem Bundesrat zur endgültigen Wahl der vorteilhaftesten Variante unterbreitet werden. Bauherren sind die Kantone Uri und Tessin. Im Frühjahr 1969 wird mit dem Baubeginn gerechnet. Neben der Beschreibung des gesamten Strassenprojectes wird der Entstehungsgeschichte, entsprechend dem Schlussbericht «Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard» der vom Eidg. Dep. des

Innern eingesetzten Studiengruppe Gotthardtunnel, ein ausführliches Kapitel gewidmet. Dazwischen wird mit ausgezeichneten, grossformatigen Photos der Bau des Nationalstrassenstückes Grancia-Lamone, genannt «Panoramica», gezeigt. Verschiedene Artikel über moderne Tunnelbaumethoden runden das wohlgelungene Sonderheft der «Rivista Tecnica della Svizzera italiana» ab. (Die Klischees verdanken wir dem «Schweizer Baublatt»).



Normalprofil A



Profilo normale B

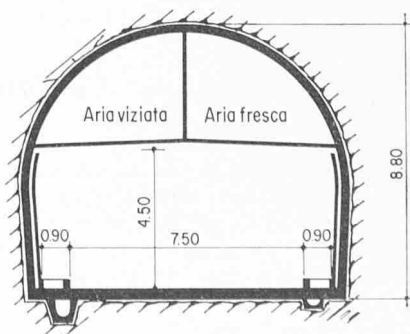


Bild 4. Projekt mit vier Schächten, Längenprofil und Normalprofile