

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 142 (2016)  
**Heft:** 18-19: Durch Gneis und Granit : der längste Bahntunnel  
  
**Vorwort:** Editorial  
**Autor:** Knüsel, Paul

#### **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**

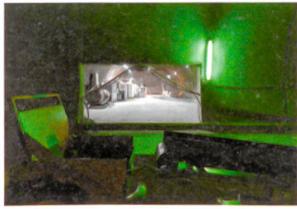
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 06.02.2026

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



Die erste Sprengung erfolgte am 4. Februar 1999; der Durchstich in der Oströhre wurde am 15. Oktober 2010 gefeiert. Und in wenigen Wochen, am 1. Juni 2016, kann der Gotthard-Basistunnel offiziell eröffnet und für den Probebetrieb an die SBB übergeben werden. Das Bild zeigt den Blick während den Bauarbeiten in einen Querstollen im Teilstrecken Sedrun. Coverfoto von Keystone/Martin Rütschi.

# S

uperlative und Rekorde werden oft leichtfertig und überschwänglich verwendet, um die Bedeutung von Bauwerken und die Leistungen ihrer Urheber hervorzuheben. Beim Gotthard-Basistunnel, der offiziell am 1. Juni 2016 eröffnet und vorläufig der längste Eisenbahntunnel der Welt sein wird, ist die Bezeichnung als Schweizer Jahrhundertbauwerk jedoch zweifellos berechtigt. In der grossen Vorfreude – die Zeit- und Kostenziele können aller Voraussicht nach eingehalten werden – darf nicht vergessen gehen, dass beim Bauen auch Menschen ums Leben gekommen sind.

Vor fast 70 Jahren, 1947, fasste der Basler Ingenieur Eduard Gruner erstmals eine realistische Projektidee für den Basistunnel, damals noch gemischt für den Eisenbahn- und Strassenverkehr. Was folgte, war ein Hindernislauf, der nun als Lehrstoff für die Verkehrs- und Umweltpolitik in einer föderalistischen Demokratie dienen kann. Vor allem aber hat die Fachwelt seither einiges über die Geologie der Schweizer Alpen dazugelernt: Zwar wurde die Gotthardregion aus militärischen Gründen schon vor über 100 Jahren intensiv erforscht und kartiert. Doch das anfängliche Basiswissen über mögliche geologische Störungen und über die Beschaffenheit des Gesteins weit unterhalb der Erdoberfläche stammte meist aus Annahmen und ergab längst kein vollständiges Bild. Die Hartnäckigkeit, den Basistunnel durch alle Widerstände und durch Gneis, Granit und Dolomitzucker durchzustossen, hat sich gelohnt.

*Paul Knüsel,  
Redaktor Umwelt/Energie*