

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 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: 12.01.2026

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

EIN AUTOTUNNEL DURCH DEN MT BLANC?

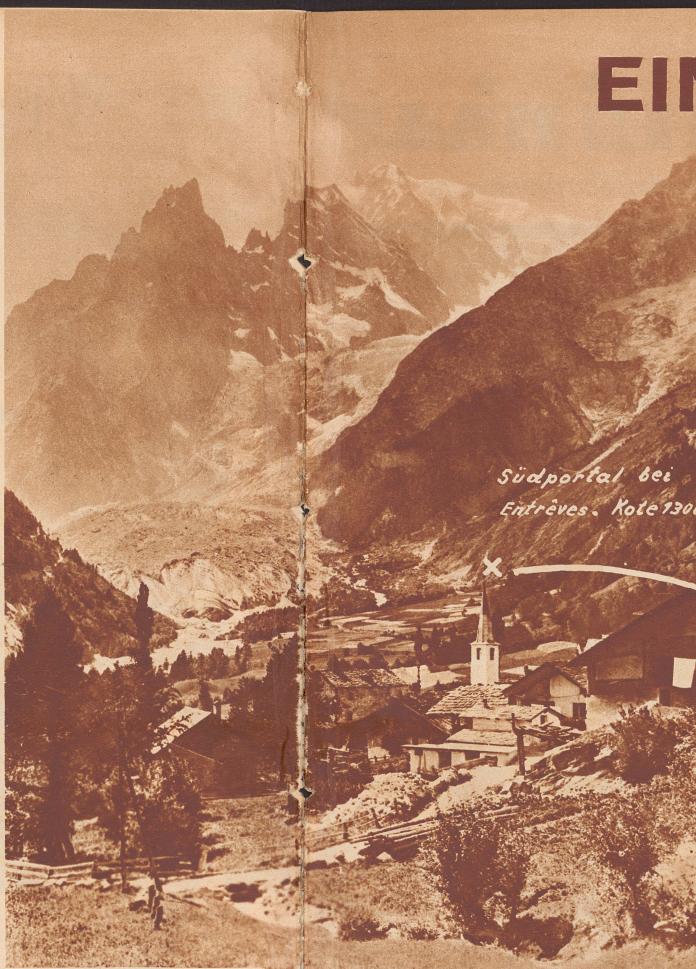


Karte vom Mont-Blanc-Gebiet mit dem eingeschlagenen geraden 12,5 Kilometer langen Tunnelverlauf vom französischen Chamonix ins italienische Val Ferret.

BILDBERICHT
VON
KARL EGLI



Tunneleingang
Chamonix Kote 1240 m



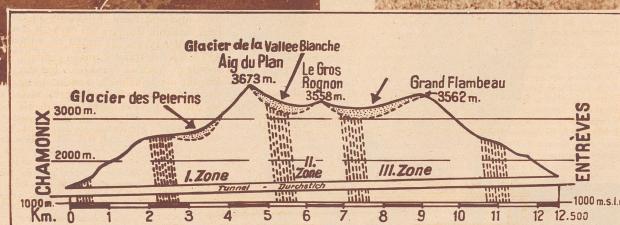
Südportal bei
Entrèves. Kote 1300 m.

gerader Linie das Massiv durchquert, um dann auf der Kote 1300 m bei Entrèves am Ostufer auszumünden. Dabei wird die Steigung von 2000 m in der Längsrichtung durch eine Zufahrtsrampe mit zwei Kehrtunneln überwunden werden. Es ist vorgesehen, den Tunnel mit zwei Fahrbahnen auszustatten, wodurch natürlich Kreuzungen der Fahrzeuge im Berginnern vermieden werden. Bei der geringen Höhe der beiden Tunnelausgänge und der Schneearmut der zwei Zugangstaler kann desjungen der Autotunnel in Frankreich 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 Tilgung von 10 Millionen franz. Franken pro Jahr ist eine Jahresentnahme 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 Übernahme der Hälfte der Baukosten, also 150 Millionen franz. Franken gemacht worden. Auch in Frankreich wird 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.

Fotoaufnahme von Chamonix mit dem Mont Blanc. Die eingerückten komplizierten Bogen und Krebsnetze der Zufahrtsrampe, die große Spitzkehnlinie des Tunnels 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.

Fotoaufnahme Swissair



Vertikalschnitt durch das Mont-Blanc-Massiv in der Längsrichtung des geplanten Autotunnels. Eine gründliche Untersuchung der geologischen und geothermischen Verhältnisse durch den Lausanner Geologen Sagon 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.

Die Prophezeiung des großen Genfer Naturforschers de Saussure (1740–1799), daß sonst der Tag kommen werde, an welchem eine Fahrstraße unter den Eiszügen 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 aller Menge von Nachdruck für die geplante Durchführung dieser phantastischen Idee Saussures ein.

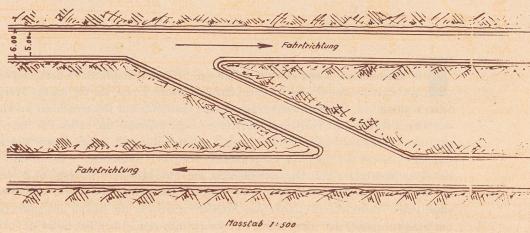
In jahrelangen Vorarbeiten hat Bron zusammen mit dem Pariser Ingenieur Alfred Monod sowohl die technischen Pläne, wie auch den Finanzierungsplan für den Bau eines Straftunnels durch das Mont-Blanc-Massiv festgelegt. — Obwohl es sich bei diesem Unternehmen um eine Sache handelt, die hauptsächlich zwei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

Staaten, Frankreich und Italien, angeht, ist aber auch die Schweiz und insbesondere Genf in großem Maße an dem Projekt interessiert.

Die kürzeste direkte Verbindung zwischen Paris und Rom führt, wie sich an Hand jeder Karte nachprüfen läßt, über Genf und Chamonix. Der geplante Straftunnel durch den Mont Blanc ist daher nichts anderes als

die Öffnung der kürzesten Wege von Nordwest- nach Südeuropa.

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



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