

Zeitschrift: Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ independenta per logistichers = Organ indépendant pour les logisticiens

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 89 (2016)

Heft: 7-8

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Gotthardbahn

Die Gotthardbahn ist längst zu einem Mythos geworden, sowohl verkehrstechnisch wie auch verkehrspolitisch. Mit der Eröffnung der Brenner- und Mont-Cenis-Eisenbahnlinien drohte der Schweiz die Isolation im alpenquerenden Verkehr. Es gab die verschiedensten Eisenbahnprojekte im Alpenraum. Rasch wurde klar, dass ohne finanzielle Hilfe der Nachbarstaaten keine Eisenbahnlinie durch die Alpen errichtet werden konnte. An der Gotthardkonferenz in Bern 1869 wurden der Finanzplan und -schlüssel wie auch zahlreiche technische Details für den Bau der Gotthardbahn beschlossen. Subventioniert wurde die Bahn von Privaten, von Italien, Deutschland und der Schweiz.

Die Arbeiten am Gotthardtunnel begannen 1872. Die Finanzierung des Projekts war bereits in der Anfangsphase bedroht. Gerüchte über die missliche Finanzlage der Gotthardbahn tauchten Ende 1875 auf. Das Gotthardprojekt musste massiv gekürzt werden, da der Kostenvoranschlag massiv zu niedrig angesetzt worden war. Trotzdem hatten die Vertragsparteien 1877 Nachsubventionen zu bezahlen. Im Juli 1875 kam es ferner in Göschenen zu Arbeiterunruhen; Gründe waren die katastrophalen hygienischen Verhältnisse bei der Einquartierung und die schlechte Frischluftversorgung im Tunnel. Das Militär griff hart ein, was zu scharfen Presseangriffen und Spannungen mit Italien führte, dem Herkunftsland der meisten Arbeiter. Die Gotthardstrecke wurde am 1. Juni 1882 eröffnet.

Mit dem neuen Eisenbahngesetz 1898 und der Gründung der SBB 1902 erachtete es der Bundesrat als souveränes Recht die Gotthardbahn zu verstaatlichen. Die Rechte der Subventionsstaaten sollten finanziell entschädigt werden, wobei eine Rückerstattung der Subventionen vom Bundesrat abgelehnt wurde. Deutschland und Italien verweigerten ihren Rechtsanspruch und stellten eigene Forderungen auf. An der Konferenz in Bern 1909 wurde der Gotthardvertrag neu ausgehandelt und gewährte Italien und Deutschland als Ausgleich eine Reihe von Tarifvergünstigungen und weitere Vorteile. Die Vertragsratifizierung wurde in der Schweiz heftig bekämpft und erfolgte erst 1913. Die Gotthardbahn wurde bereits 1909 als letzte grosse Privatbahn ein Teil der SBB.

Grosse Bedeutung erlangte der schweizerische Transitverkehr durch Gotthard und Lötschberg-Simplon im 2. Weltkrieg. Als rohstoffarmes Land und vom Mittelmeer her blockiert, war Italien auf Kohle- und Stahllieferungen aus Deutschland angewiesen. Gottlieb Duttweiler schlug General Guisan im Juni 1940 vor, Massnahmen zu treffen «den Gotthardtunnel und Simplontunnel in seiner ganzen Länge zu sprengen und zwischen dem Geröll Minen anzubringen», was schon aus logistischen Gründen nicht zu bewerkstelligen war. Für die SBB war der Güterverkehr während des 2. Weltkrieges eine wichtige Einnahmequelle. 1941 wurde die genaue Anzahl der die Schweiz querenden Kohlezüge nach Italien vereinbart. Das damit erzeugte Wohlwollen der Achsenmächte wurde 1943 als Grund angesehen, «dass unser Land bis heute noch nicht angegriffen wurde» sowie die Versorgung der Schweiz mit Rohstoffen gewährleistet blieb. Die Schweiz geriet 1944 unter den Druck der Alliierten und musste in der Folge die Transportkapazitäten stark reduzieren.

In den 1970er Jahren begann die Planung neuer Eisenbahntunnel durch die Alpen zur Steigerung der Transportkapazität. Das Gotthardprojekt wurde wie im 19. Jahrhundert durch den Splügentunnel konkurrenziert. Dieses Mal drängte der Bundesrat auf einen raschen Entscheid, da eine weitere Verzögerung eines Grundsatzentscheides gravierende Folgen hätte.

Die Schweiz würde so erhebliche Nachteile in der Verkehrspolitik in Kauf nehmen. Bis zur NEAT-Abstimmung 1992 sollten trotzdem noch beinahe 20 Jahre vergehen und über 40 Jahre bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels.



Krokodil auf der Gotthardstrecke

Fortsetzung auf Seite 2 unten

Herausgegriffen

Einzahlungsschein mit QR-Code	2
-------------------------------	---

Im Blickpunkt

Logistikbataillon 101	3
Beförderung Logistikoffiziersschule	4
Beförderung VT Schule 47	6
98. Delegiertenversammlung des SFV	7
Der Lehrverband Logistik präsentiert sich	9
Die Logistikbrigade 1 in Wikipedia	10

Buchbesprechungen

Bundesrat Maurer spricht	10
Basel und seine Wirtschaft	11
Das Rückgrat der Armee	11

Fachtechnische Informationen

Kampfkraft generieren	12
-----------------------	----

Meldungen aus der Armee

Studie «Sicherheit 2016»	13
Integrale Sicherheit	14
Besserer Schutz der Schweiz	14
Volkswirtschaftlicher Nutzen von Geoinfo	14
Brigadier Wanner neuer VA Washington	15
75 Jahre Flugplatz Meiringen	15
Goldene Kamera für das ZEM	16
Kontrollschüssen mit Stinger	16
Mehr Platz für die Bibliothek am Guisanplatz	16

SOLOG / SSOLOG

SFV / ASF

Section Romande	18
Sektion Bern	19
Sektion Graubünden	20
Sektion Nordwestschweiz	20
Sektion Ostschweiz	21
Sektion Zentralschweiz	22
Sektion Zürich	22

VSMK / ASCCM / ASCM

Zentralvorstand	23
Sektion Aargau	24
Sektion beider Basel	24
Sektion Ostschweiz	24
Sektion Rätia	24

Titelbild

Schloss Thun
über der historischen Altstadt.
Auf dem Waffenplatz Thun fand
die 98. Delegiertenversammlung
des SFV statt.

