

Zeitschrift:	Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ independenta per logistichers = Organ indépendent pour les logisticiens
Herausgeber:	Schweizerischer Fourierverband
Band:	89 (2016)
Heft:	7-8
Vorwort:	Gotthardbahn
Autor:	Haudenschild, Roland

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: 13.02.2026

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 Eisenbahuprojekte 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 Rückerrstattung 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 Tarifvorteilungen 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 Splügenpass konkurrenzieren. 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.

Fortsetzung auf Seite 2 unten



Krokodil auf der Gotthardstrecke

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
Kontrollschiessen mit Stinger	16
Mehr Platz für die Bibliothek am Guisanplatz	16

SOLOG / SSOLOG

SFV / ASF

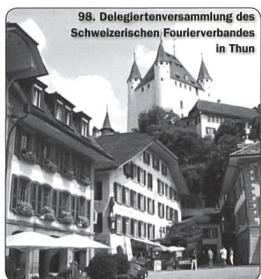
Section Romande	18
Sektion Bern	19
Sektion Graubünden	20
Sektion Nordwestschweiz	20
Sektion Ostschweiz	21
Sektion Zentralschweiz	22
Sektion Zürich	22

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.



Herausgegriffen

ARMEE-LOGISTIK

88. Jahrgang. Erscheint 10-mal jährlich
(monatlich, Doppelnummern 7/8 und 11/12).
ISSN 1423-7008.
Beglubigte Auflage 3914 (WEMF 2015).

Offizielles Organ: Schweizerischer Fourierverband (SFV) /
Schweizerische Offiziersgesellschaft der Logistik (SOLOG) / Verband
Schweizerischer Militärküchenchefs (VSMK)

Jährlicher Abonnementspreis: Für Sektionsmitglieder im
Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für nicht dem Verband angeschlos-
sene Angehörige der Armee und übrige Abonnenten Fr. 32.-,
Einzelnummer Fr. 3.80. Postkonto 80-18 908-2

Verlag/Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband,
Zeitungskommission, Präsident Four Stefan Walder, Aufdorf-
strasse 193, 8708 Männedorf, Telefon Privat 079 346 76 70,
Telefon Geschäft 044 258 40 10, Fax 044 258 40 30,
E-Mail swalder@bluewin.ch

Redaktion: ARMEE-LOGISTIK, Four Christian Schelker, Kaserne,
5001 Aarau, E-Mail: redaktion@armee-logistik.ch

Chefredaktor:

Oberst Roland Haudenschild (rh)

Sekretärsnachrichtenredaktor: Four Christian Schelker (cs)

Mitarbeiter: Hartmut Schauer (Deutschland/Amerika),

Oberst Heinrich Würz (Bundeshaus / Mitglied EMPA);

Member of the European Military Press Association (EMPA).

Rédaction Suisse Romande (Correspondance):

Michel WILD (mw), Huberstrasse 34, 3008 Berne,
Telephone privé 031 371 59 84, mobile 079 328 25 36.

Redaktionsschluss:

Nr. 9 – 05.08.16, Nr. 10 – 05.09.2016,

Nr. 11/12 – 05.11.2016

Grundsätzlich immer am 5. des Monats für die Ausgabe des
komenden Monats.

Adress und Gränderungen:

SFV und freie Abonnenten: Zentrale Mutationsstelle SFV,
Postfach, 5036 Oberentfelden, Telefon 062 723 80 53,
E-Mail: mut@fourier.ch

SOLOG-Mitglieder: Bei den jeweiligen Sektionsvorständen
oder beim Zentralkassier (siehe Impressum SOLOG)

VSMK-Mitglieder: Verband Schweizerischer Militärküchenchefs,
Zentrale Mutationsstelle VSMK, 8524 Uesslingen
E-Mail: mutationen.vsmk@bluewin.ch

Inserate: Anzeigenverwaltung Armee-Logistik,
Four Christian Schelker, Kaserne, 5001 Aarau,
Telefon Geschäft 044 258 40 10
(Hr. Walder), Fax 044 258 40 30, E-Mail: swalder@bluewin.ch,
Inseratenschluss: am 01. des Monats

Druck: Druckerei Triner AG, Schmiedgasse 7, 6431 Schwyz,
Telefon 041 819 08 10, Fax 041 819 08 53

Satz: Druckerei Triner AG

Vertrieb/Beilagen: Schär Druckverarbeitung AG,
Bernstrasse 281, 4852 Rothrist, Telefon 062 785 10 30,
Fax 062 785 10 33

Der Nachdruck sämtlicher Artikel und Illustrationen – auch teil-
weise – ist nur mit Quellenangabe gestattet. Für den Verlust nicht
einverlangter Beiträge kann die Redaktion keine Verantwortung
übernehmen.

Die irgendwie geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruckten
Anzeigen oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung in ei-
nen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte ist untersagt.
Jeder Verstoss wird gerichtlich verfolgt.

Einzahlungsschein

Anfang des 20. Jahrhunderts funktionierte
in der Schweiz der Handel nach dem Prinzip
Ware gegen Bargeld. Die Versorgung der Be-
völkerung mit Bargeld wurde mit Geldtrans-
porten und Geldbriefträgern sichergestellt; Geldanweisungen über die Post waren aber
schon 1862 möglich. Wegen dem stetig stei-
genden Bargeldbedarf konnten die damaligen
Emissionsbanken in der Schweiz die Wirt-
schaft nicht mehr ausreichend mit Bargeld
versorgen. Der Ruf nach einem landesweiten
Postcheck- und Giroverkehr wurde laut.

Aus diesem Grund reichte der Basler Natio-
nalrat Carl Koechlin zusammen mit fünf Mit-
unterzeichnenden 1900 eine Motion ein und
forderte die Errichtung eines schweizweit
funktionierenden Zahlungsverkehrs. Damit
legte er den Grundstein eines Postcheck- und
Girodienstes im damals dichten Netz von
4000 Poststellen. Am 1. Januar 1906 trat
das entsprechende Gesetz dazu in Kraft und
ab diesem Zeitpunkt nahm der Postcheck- und
Giroverkehr seinen Betrieb als Teil der
Schweizerischen Post auf; diese Neuerung hat
sich bis auf den heutigen Tag bewährt.

Das grünliche, rechteckige und dreiteilige
Stück Papier, der Einzahlungsschein, wurde

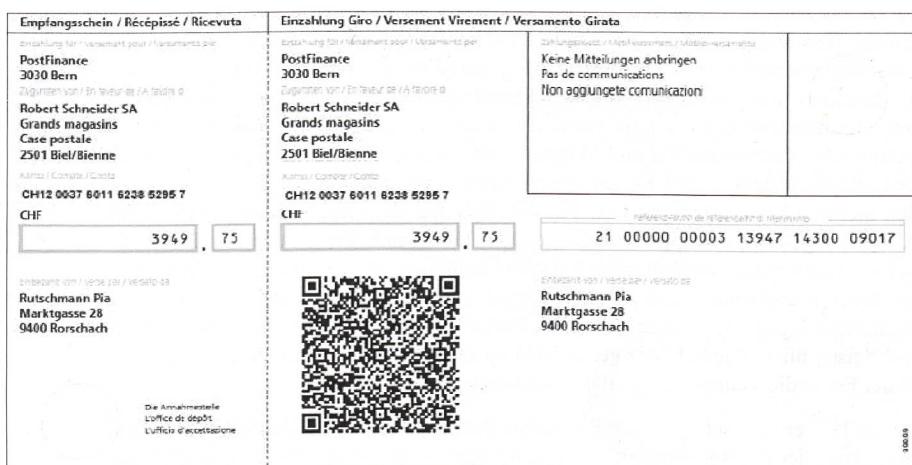
eingeführt. Auf dem links vorhandenen Emp-
fangsschein stand vermerkt, dass er dem Ein-
zahler überlassen werde. Auf dem Abschnitt
rechts stand, dass dieser vom Checkbüro dem
Empfänger zu übersenden sei. Im grossen mittleren Abschnitt war das bis heute allge-
mein bekannte Wort abgedruckt: Einzahlungs-
schein.

Vorerst wurden in 11 Kreispostdirektionen je
ein Postcheckamt errichtet. Als Reminiszenz:
Carl Koechlin eröffnete beim Postcheckamt
Basel das erste Postcheckkonto.

15 Jahre später wurden weitere Checkämter
eröffnet. Die Entwicklung des Zahlungsver-
kehrs verlief aber in den ersten Jahrzehnten
nur schleppend. Mit weniger als 1500 Kunden
erfolgte der Start und nach 10 Jahren hatte die
Post erst 20 000 Rechnungsinhaber.

Im Rahmen des Weltpostkongresses in Ma-
drid 1920 wurde das erste internationale
Postüberweisungsabkommen abgeschlossen.
Die Schweizerische Post schloss gleichzeitig
mit den wichtigsten europäischen Ländern
Postüberweisungsverträge ab.

Der Zahlungsverkehr zog erst nach dem
2. Weltkrieg richtig an; 1950 zählte die Post
221 193 Konten. Anschliessend entwickelte



Neuer-Einzahlungsschein-mit-QR-Code

Der Gotthard-Basistunnel wurde am 1. Juni
2016 feierlich eröffnet; er markiert den Höhe-
punkt einer langen Entwicklung und soll mit
57 km der längste Eisenbahntunnel der Welt
sein. Die Schweiz hat damit im wahrsten Sinne
des Wortes europäische Verkehrsgeschichte
geschrieben. Was nicht ausser Acht gelassen
werden kann, sind die zum Teil noch längere
Zeit fehlenden und erst später auszubauenden
Zufahrtslinien im Norden und Süden

des neuen Gotthard-Basistunnels. Ein Ausbau
der Infrastruktur zeigt in der Regel die Kapazitätsengpässe an anderen Orten auf. Eine
weitere Herausforderung ist der Erhalt und
der sinnvolle Betrieb der alten Gotthardberg-
strecke mit dem Scheiteltunnel, ein Bauwerk
welches für die Schweiz identitätsstiftend war
und von hohem kulturellem Wert ist.

Quelle: dodis.ch und andere

Roland Haudenschild