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. 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: 20.05.2025

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.

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

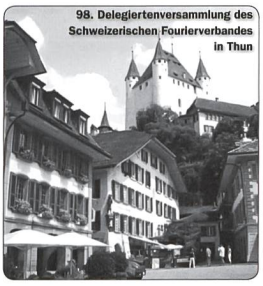
Fachtechnische Informationen
Kampfkraft generieren 12

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. Delegier-tenversammlung des SFV statt.

ARMEE-LOGISTIK

88. Jahrgang. Erscheint 10-mal jährlich (monatlich, Doppelnummern 7/8 und 11/12).
ISSN 1423-7008.
Beglaubigte 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 angeschlossene 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, Aufdorfstrasse 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)
Sektionsnachrichtenredaktor: Four Christian Schelker (cs)
Mitarbeiter: Hartmut Schauer (Deutschland/Amerika).
Oberst Heinrich Wirz (Bundeshaus / Mitglied EMPA);
Member of the European Military Press Association (EMPA).
Rédaction Suisse Romande (Correspondance:)
Michel WILD (mw), Huberstrasse 34, 3008 Berne, téléphone 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 kommenden Monats.

Adress- und Gradänderungen:
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 Vormonats

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 teilweise – 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 einen 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 Bevölkerung mit Bargeld wurde mit Geldtransporten und Geldbriefträgern sichergestellt; Geldanweisungen über die Post waren aber schon 1862 möglich. Wegen dem stetig steigenden Bargeldbedarf konnten die damaligen Emissionsbanken in der Schweiz die Wirtschaft nicht mehr ausreichend mit Bargeld versorgen. Der Ruf nach einem landesweiten Postcheck- und Giroverkehr wurde laut.

Aus diesem Grund reichte der Basler Nationalrat Carl Koechlin zusammen mit fünf Mitunterzeichnenden 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 Einzahlungsschien, wurde eingeführt. Auf dem links vorhandenen Empfangsschein stand vermerkt, dass er dem Einzahler überlassen werde. Auf dem Abschnitt rechts stand, dass dieser vom Checkbüro dem Empfänger zu übersenden sei. Im grossen mittleren Abschnitt war das bis heute allgemein bekannte Wort abgedruckt: Einzahlungsschein.

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 Zahlungsverkehrs 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 Madrid 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

Empfangsschein / Récépissé / Ricevuta
PostFinance
3030 Bern
Robert Schneider SA
Grands magasins
Case postale
2501 Biel/Bienne
CH12 0037 6011 6238 5295 7
CHF
3949 . 75
Rutschmann Pia
Marktgasse 28
9400 Rorschach
Die Annahmestelle
L'office de dépôt
L'ufficio d'accettazione

Einzahlung Giro / Versement Virement / Versamento Girato
PostFinance
3030 Bern
Robert Schneider SA
Grands magasins
Case postale
2501 Biel/Bienne
CH12 0037 6011 6238 5295 7
CHF
3949 . 75
Keine Mitteilungen anbringen
Pas de communications
Non aggiungete comunicazioni
21 00000 00003 13947 14300 09017
Rutschmann Pia
Marktgasse 28
9400 Rorschach

Neuer-Einzahlungsschein-mit-QR-Code

Der Gotthard-Basistunnel wurde am 1. Juni 2016 feierlich eröffnet; er markiert den Höhepunkt 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 Gotthardbergstrecke mit dem Scheiteltunnel, ein Bauwerk welches für die Schweiz identitätsstiftend war und von hohem kulturellem Wert ist.
Quelle: dodis.ch und andere

Roland Haudenschild