Thema

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **80 (2007)**

Heft 12

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Erstfeld: Auch der legendäre RAe 1053 ist bereit zur Fahrt über den Berg.
Fotos: «125 Jahre Gotthardbahn», Lukas Witschi (Internet)

125 Jahre Gotthardbahn

«Die politischen Interessen empfehlen es, zwischen Deutschland und Italien eine Verbindung zu schaffen, welche lediglich vom neutralen Zwischenlande, der Schweiz, abhängig ist und sich nicht im Besitze einer der grossen europäischen Mächte befindet.»

Bismark, Deutscher Reichskanzler

Von Oberst
Roland Haudenschild

Anfänge und Bau

Die Eisenbahn fährt schon einige Zeit in Europa, als die Idee einer Gotthardbahn verfolgt wird. In den 1860er-Jahren bekennen sich Schweizer Kantone und Privatbahngesellschaften zum Projekt Gotthard. Treibende Kraft für den Gotthard ist der einflussreiche Zürcher Politiker Alfred Escher, der eine entscheidende Rolle spielt bei der endgültigen Wahl der Gotthardlinie, anstelle der Lukmaniervariante.

1869 findet die Gotthard-Konferenz in Bern statt; Italien, Baden, Württemberg und der Norddeutsche Bund befürworten das Gotthardprojekt. Der Gotthardvertrag zwischen Italien, dem neu entstandenen Deutschen Reich und der Schweiz wird am 28. Oktober 1871 unterzeichnet, mit finanzieller Beteiligung der drei Partner am Projekt. Am 6. Dezember des gleichen Jahres erfolgt die Gründung der Gotthardbahn-Gesellschaft (GB), mit Alfred Escher als Direktionspräsident. Ein Jahr später werden die Arbeiten für den Gotthardtunnel an den Genfer Unternehmer Louis Favre vergeben und die Bauarbeiten beginnen. Neben anderen Schwierigkeiten führen massive Kostenüberschreitungen am Gesamtprojekt zu einer internationalen Sanierungskonferenz. Trotz finanziellen Hilfeleistungen der Schweiz und des Auslandes müssen Abstriche am Projekt vorgenommen werden, z.B. Verzicht auf Doppelspur, ausgenommen im grossen Tunnel von 15 km. Die finanziellen Turbulenzen dauern an und Favre stirbt noch vor dem Durchschlag des Gotthardtunnels.

1882 werden die Zufahrtslinien im Norden und Süden fertig gestellt und am 1. Juni 1882 kann der fahrplanmässige Betrieb der Gotthardbahn auf der Strecke Luzern–Chiasso aufgenommen werden. Escher überlebt die Eröffnung, an welcher er nicht mehr teilnehmen kann, nur um 6 Monate. Mit der Inbetriebnahme der Gotthardbahn ist ein Jahr-hundertwerk vollendet, das die Alpen bezwungen hat und in ganz Europa grösste Beachtung findet.

Entwicklung und Bedeutung

Nach der Eröffnung der Brennerbahn 1867 in den Ostalpen, der Mont-Cenis-Bahn in den Westalpen 1871, hat es die Schweiz geschafft, in den Zentralalpen durch den Gotthard die kürzeste Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland (Nordsee) und Italien (Mittelmeer) zu verwirklichen. Der Reise- und Güterverkehr über die Gotthardbahn nimmt einen ungeahnten Aufschwung; die anfänglichen Prognosen der Verkehrsleistung werden seit Betriebsbeginn übertroffen.

In den 1890er-Jahren werden die Nord- und Südrampen auf Doppelspur ausgebaut. Die Zugsdichte und die Zugsgewichte nehmen zu, leistungsfähigere Dampflokomotiven werden beschafft. Das Schweizervolk stimmt 1898 der Verstaatlichung der Hauptbahnen zu. Am 1. Januar 1902 nehmen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ihren Betrieb auf. Die Übernahme der Gotthardbahn durch die SBB erfolgt am 1. Mai 1909; am 13. Oktober 1909 schliessen die Schweiz, Deutschland und Italien einen Staatsvertrag betreffend die Gotthardbahn ab, welcher heute noch in Kraft ist. Bereits 1913 beschliessen die SBB die Elektrifizierung ihrer Hauptlinien, doch der folgende Kriegsausbruch zwingt zum Aufschub des Projektes auf unbestimmte Zeit.

Von 1914 bis 1918, während des Ersten Weltkrieges kommen die Ausbauarbeiten an den festen Anlagen zum Stillstand auf Grund des Mangels an Arbeitskräften. Die fortschreitende Verteuerung der Kohle und Verknappung des Brennmaterials zwingt zu drastischen Einschränkungen im Zugsverkehr; der Fahrplan wird mehrmals reduziert. Im Ersten Weltkrieg wird die Gotthardlinie offen gehalten und von der Schweizer Armee militärisch bewacht.

Zwischen 1920 und 1922 wird die Strecke Luzern–Chiasso elektrifiziert mit Einphasen-Wechselstrom; als Vorbild dient die 1913 elektrifizierte Lötschbergbahn. Mit den elektrischen Lokomotiven kann die Traktionsleistung auf der Bergstrecke zwischen Erstfeld und Biasca sowie am Ceneri wesentlich gesteigert werden. Erwähnenswert aus dieser Zeit sind die Güterzugslokomotiven mit dem charakteristischen Namen Krokodil, die Berühmtheit erlangt haben. Die weisse Kohle (Elektrizität) liefern die SBB Kraftwerke Amsteg und Ritom; damit ist der Bahnbetrieb unabhängig von ausländischen Energieträgern.

Autos können ab 1924 als begleitetes Gepäck zum Transport zwischen Göschenen und Airolo übergeben werden; später wird eine «rollende Strasse» mit Autotransportwagen eingerichtet. In der Zwischenkriegszeit wird der Ausbau auf Doppelspur am Ceneri fortgesetzt und am Urnersee zwischen Brunnen und Flüelen erst 1948 abgeschlossen.

In den Güterzügen löst zwischen 1929 und 1935 die

Fortsetzung auf Seite 8

Sommaire

La ligne du St-Gothard a été mise en service le 1er juin 1882 entre Lucerne et Chiasso et depuis elle connait une grande réputation dans toute l'Europe. La Convention du 13 octobre 1909 entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie confie l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard à la Suisse; elle assurera l'exploitation contre toute interruption. Suite à la manque de charbon pendant la 1ère Guerre mondiale, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont éléctrifié la ligne du St-Gothard entre 1920 et 1922. La traction éléctrique a apporté des améliorations sensibles pour le traffic. Pendant la 2ème Guerre mondiale la ligne du St-Gothard était de grande importance pour les puissances de l'axe, c'est à dire pour le traffic commercial entre l'Allemagne et l'Italie. Bien gardée par l'armée suisse, elle faisait partie du réduit national.

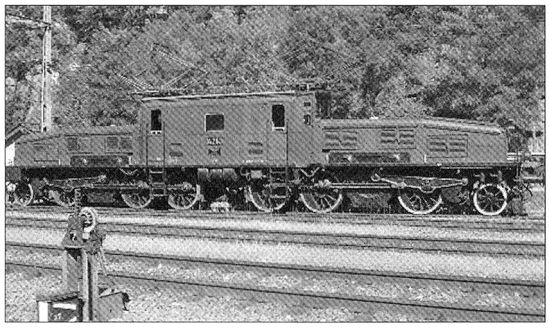
Depuis les années 1950 la ligne du St-Gothard a connu une augmentation sensible du traffic.

Dans les années 1980 sa capacité était épuisée. C'est pour cela le peuple suisse a été favorable au projet NEAT, à la construction de nouvelles transversales alpines. Le tunnel de base du St-Gothard est actuellement en phase de construction et l'ouverture est prévue en 2017.

durchgehende Güterzugsbremse die vielen Bremser ab, die in Bremserhäuschen die Handspindeln der Klotzbremsen bedienten. Mit dem Bau von Doppellokomotiven, die letzte als damals stärkste Lokomotive der Welt unter dem Namen Landilok bekannt, kann die Traktionsleistung stark erhöht werden.

Die Elektrifikation der Hauptlinien der SBB in den 1920er- und 1930er-Jahren bewährt sich im Zweiten Weltkrieg von 1939 bis 1945 ausserordentlich, indem die benötigte Energie durch einheimische, erneuerbare Wasserkraft erzeugt wird. Die Zugsleistungen werden nicht ab- sondern ausgebaut, weil die Eisenbahn mit der Einführung der Benzinrationierung das faktische Transportmonopol innehat.

Der Gütertransitverkehr nimmt in der Kriegszeit zwischen Deutschland und Italien stark zu, da die Alliierten eine Seeblockade verhängen. Die Gotthardstrecke ist für den Güteraustausch unentbehrlich; im Verkehr Nord–Süd dominieren Kohle und Eisen/Stahl, während Süd–Nord vor allem Lebensmittel/landwirtschaftliche Produkte befördert werden. Gemäss Gotthardvertrag von 1909 hat die Schweiz die erforderlichen Anordnungen zu treffen, damit der Betrieb der Gotthardbahn in allen Beziehungen den Anforderungen an eine grosse internationale Linie entspricht. Der Betrieb der Gotthardbahn ist gegen jede Unterbrechung sicherzustellen. Während des Zweiten Weltkrieges werden die Alpentransversalen, so auch die Gotthardbahn und ihre Kunstbauten, militärisch bewacht. Brücken und Tunnels werden vermint und sind bei einem Angriff auf die Schweiz zu sprengen. Die Alpenbahnen Gotthard und Lötschberg–Simplon sollen einem Feind nur zerstört in die Hände fallen. Die intakte Gotthardlinie ist damit eine wichtige Verbindung im Güteraustausch zwischen den Achsenmächten Deutschland und Italien, gleichzeitig aber ein Pfand in der Hand der



Biasca: Krokodil Cc 6/8 II 14253.

Schweiz. Befördert werden Handelswaren, aber kein Kriegsmaterial und ausländische Truppen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebt die Gotthardbahn einen ungeahnten Verkehrsaufschwung. Die festen Anlagen werden weiter ausgebaut: Stärkere Schienenprofile, Ersatz von Eisenbrücken durch Stahlbeton- oder Betonbogenbrücken, Erweiterung der Tunnelprofile, Ausbau des Streckenblocks und der Bahnhöfe, Bau von Spurwechselstellen und Einrichtung für den Wechselbetrieb. 1965 wird auf dem Seedamm von Melide die letzte Doppelspurlücke auf der Gotthardbahn Stammstrecke geschlossen. 1968 ist der Beginn des Huckepackverkehrs am Gotthard; ebenso werden erstmals über 100 000 Bruttotonnen am Tag befördert. Von den 1950er- bis zu den 1970er-Jahren werden immer leistungsfähigere Einheitslokomotiven eingesetzt, die erhöhte Anhängelasten auf den Steigungen schneller bewältigen können.

Beim 100-Jahr-Jubiläum 1982 steht fest, dass die letzten Kapazitätsreserven ausgeschöpft sind und eine weitere Leistungssteigerung nur mit dem Bau einer Gotthardbasislinie möglich wäre.

Heute und Zukunft

In einer Volksabstimmung werden 1992 die Vorlagen zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) angenommen. Dem ersten Spatenstich für die NEAT bzw. für den Sondierstollen des Gotthard-Basistunnels 1993 folgt ein Jahr später die Annahme der Alpeninitiative, die bezweckt, den transalpinen Verkehr (insbesondere für Güter) auf die Schiene zu verlagern. 1995 legt der Bundesrat die Linienführung der NEAT fest. Die Gründung der Alp Transit AG erfolgt 1990, als Tochtergesellschaft der SBB und Bauherrschaft für den Gotthard-Basistunnel. Die neue NEAT als Flachbahn wird dem Hochgeschwindigkeitsverkehr dienen und die Reisezeiten massiv verkürzen. Im Güterverkehr werden nebst der Geschwindigkeit vor allem die dringend benötigten Transportkapazitäten erhöht. Die bedeutendsten Bauwerke der Alp Transit Gotthard sind der Gotthard-Basistunnel mit einer Gesamtlänge von 57 km, längster Eisenbahntunnel der Welt, und der Ceneri-Basistunnel mit einer Gesamtlänge von 15 km. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist nach einigen Überraschungen und Verzögerungen beim Bau für 2017 vorgesehen, 135 Jahre nach der Eröffnung der alten Gotthardbahn. Die Ausführung verschiedener Anschluss-Streckenteile im Norden und Süden der neuen Gotthardstrecke sind allerdings noch zurückgestellt.

Das Jubiläum 125 Jahre Gotthardbahn wird 2007 mit dem Motto «ein ganzes Jahr feiern» angekündigt. Eine Frage steht jedoch noch unbeantwortet im Raum: Was geschieht mit der Gotthard-Bergstrecke Erstfeld –Biasca nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels? Wird sie wegen Nichtgebrauchs stillgelegt, als Ausweichstrecke einspurig weiter betrieben oder mit dem heutigen Ausbaustand als UNESCO-Weltkulturerbe der Nachwelt erhalten? Die Erbauer der Gotthardbahn im 19. Jahrhundert haben eine beispiellose Weitsicht bewiesen; zu wünschen ist die gleiche Weitsicht den Erbauern der Gotthard-Basislinie und der Politik in Bezug auf die Erhaltung der historischen Gotthard-Bergstrecke als schweizerisches Kulturerbe.

Gegen 3000 Militärkäseschnitten

Die Armeetage 2007 in Lugano sind mit grossem Erfolg zu Ende gegangen. Über 100 000 Besucher – darunter zahlreiche Schulklassen und viele interessierte junge Menschen – haben den Weg zu den Ausstellungen und Vorführungen der Schweizer Armee im Tessin gefunden.

vbs. Gegen 3000 Militärkäseschnitten, rund 1600 Portionen Pot-au-feu, gegen 1500 Fahrten mit den Armee-Patrouillenbooten über den Luganersee, Air Show der Schweizer Luftwaffe mit der Patrouille Suisse, Kampfflugzeuge F/A-18 in der Luft und auf dem See sowie Light Art von Lichtkünstler Gerry Hofstetter – die Armeetage 2007 in Lugano haben insgesamt über 100 000 Neugierige nach Lugano gelockt.

Der Chef der Armee Christophe Keckeis sprach von vielen positiven Rückmeldungen von den Besuchern und von den eingesetzten Soldaten. Er habe spüren dürfen, dass die Armee in Lugano willkommen gewesen sei und dass das Publikum die Vorstellung der verfassungsmässigen Aufträge Verteidigung und Raumsicherung, Existenzsicherung und Friedensförderung im Ausland geschätzt und auch verstanden habe. Keckeis dankte allen Beteiligten, den eingesetzten Armeeangehörigen für ihren grossartigen Einsatz, den Behörden der Stadt Lugano für ihre Gastfreundschaft und die Zusammenarbeit sowie den Organisatoren unter dem Kommando von Divisionär Roberto Fisch, dem Kommandanten der Territorialregion 3 und Projektleiter der Armeetage 2007.

Divisionär Fisch, zeigte sich äusserst zufrieden über das grosse und positive Echo, das die Armeetage 2007 bei der Tessiner Bevölkerung hervorgerufen haben. Fisch zeigte sich überzeugt, dass viele Besucher für die Armee gewonnen werden konnten und viele Skeptiker ihre Meinung geändert haben. Er dankte seiner Truppe, seinen zivilen Mitarbeitern und seinem Stab für die immense Arbeit.

Besondere Anziehungspunkte waren die Vorführungen neben dem Cornaredo-Stadion, die Demonstrationen der Tiere der Armee, das Galakonzert der Swiss Army Concert Band am Freitag vor über 1500 sowie das Konzert der Swiss Army Gala Band am Samstag vor über 500 Personen und natürlich die beiden Auftritte der Patrouille Suisse am Samstag und am Sonntag.

Im Einsatz für den Anlass waren insgesamt rund 2500 Angehörige der Armee.

Klagen

LUGANO. – -r. Die Armee-Tage 07 haben ein juristisches Nachspiel. Sechs verletzte Armeegegner sowie eine Fotografin haben bei der Tessiner Staatsanwaltschaft Anzeige wegen Körperverletzung erstattet. Die Verletzungen stammten von einem Polizeieinsatz mit Schlagstöcken und Pfefferspray, teilte die Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) mit. Bei den Opfern handle es sich vorwiegend um Mitglieder der Clown Army. Diese habe sich zum Ziel gesetzt, der Gewaltverherrlichung der Armee ein befreiendes Gelächter entgegenzuhalten.