Neuer Gotthardtunnel

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein**

Band (Jahr): **- (1968)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-938635

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

Neuer Gotthardtunnel

Bald dröhnen die Bohrer am Gotthard. In den Amtsblättern der Kantone Uri und Tessin und in Fachzeitschriften ist anfangs Januar eine interessante Ausschreibung erschienen. Sie betrifft nicht mehr und nicht weniger als den Bau des Gotthard-Strassentunnels, der im Jahre 1969 begonnen und in acht oder neun Jahren beendet werden soll. Es handelt sich dabei sicher um eine der grössten und reizvollsten Bauaufgaben im europäischen Strassennetz. Die Lage der Portale ist durch ein generelles Projekt gegeben: in Göschenen auf 1090 m ü.M., in Airolo auf 1050 m. Auf der 16 km langen Tunnelstrecke also lediglich 40 m Niveauunterschied. Der Tunnel soll eine Stundenkapazität von 1600 Wagen aufweisen und bedarf pro Sekunde 2000 m3 Frischluft. Man rechnet mit Kosten von rund 350 Millionen Franken, die in 50 Jahren zu amortisieren sind. Damit nimmt die Schweiz nun den dritten und grössten Alpentunnel in Angriff. Der Grosse St.Bernard, der auf private Initiative gebaut wurde und nicht zum Plannetz des Nationalstrassenbaus gehört, weist eine Länge von 5,8 km auf, der im letzten Jahre eröffnete Bernhardin-Tunnel in Graubünden 6,6 km, während der französische Mont-Blanc-Strassentunnel mit seinen 11,6 km.immer noch mehr als 4 km kürzer ist als der Gotthardtunnel von morgen. In rund 10 Jahren werden die Autobahnnetze des Nordens und des Südens durch einen zentralen Alpendurchgang verbunden sein, eine verkehrstechnische Grossleistung.

Zwanzig Jahre AHV und IV

Am 1.Januar 1968 waren es zwanzig Jahre her seit dem Inkrafttreten des grossen Solidaritätswerkes, an dem alle Schweizer im Inland obligatorisch und jene im Ausland auf freiwilliger Basis teilhaben. Man darf heute feststellen: Das System hat sich bewährt. Dass die Versicherung bereits ein halbes Dutzend Mal revidiert worden ist (eine 7. Revision befindet sich in Vorbereitung), hat seinen Grund nicht in Schwächen der Konzeption, sondern darin, dass man die Rentenleistungen dem sinkenden Geldwert einerseits, der mit der Wirtschaftsblüte steigenden Leistungsfähigkeit der Versicherung andererseits anpassen wollte.

Trotzdem ist die AHV auch heute keine existenzsichernde "Volkspension" - und man ist sich weitherum einig, dass eine solche für unsere Verhältnisse nicht das Richtige wäre. Die AHV soll die Ergänzung bilden zum landesüblichen individuellen Sparen und zur kollektiven Vorsorge auf beruflicher Basis; diese Konzeption ist als "Drei-Säulen-Theorie" bekannt.