Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 37 (1980)

Heft: 7-8

Vorwort: Pionierleistungen am Gotthard

Autor: Hammel, Marcel

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: 29.04.2025

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

Pionierleistungen am Gotthard

Mitten in den Schweizer Alpen liegt das Gotthard-Massiv, eine natürliche Grenze zwischen Nord und Süd. Wohl musste der Gotthard bereits den alten Römern bekannt gewesen sein, es gelang aber erst im Mittelalter, die wilde Schöllenen zu überbrücken und damit die kürzeste Nord–Süd-Transversale im Alpengebiet wegbar zu machen. Fortan setzte ein reger Verkehr über den Gotthard ein und brachte Land und Leuten Arbeit und Verdienst.

Im 19. Jahrhundert liessen zwei gewaltige Pionierleistungen den Gotthard zum eigentlichen Wegkreuz Europas werden: Strasse und Bahn.

1830 wurde anstelle des bisherigen Saumpfades die erste Passstrasse – unter grossen Anstrengungen gemeinsam durch die Kantone Uri und Tessin sowie benachbarte und befreundete Stände erstellt – dem Verkehr übergeben.

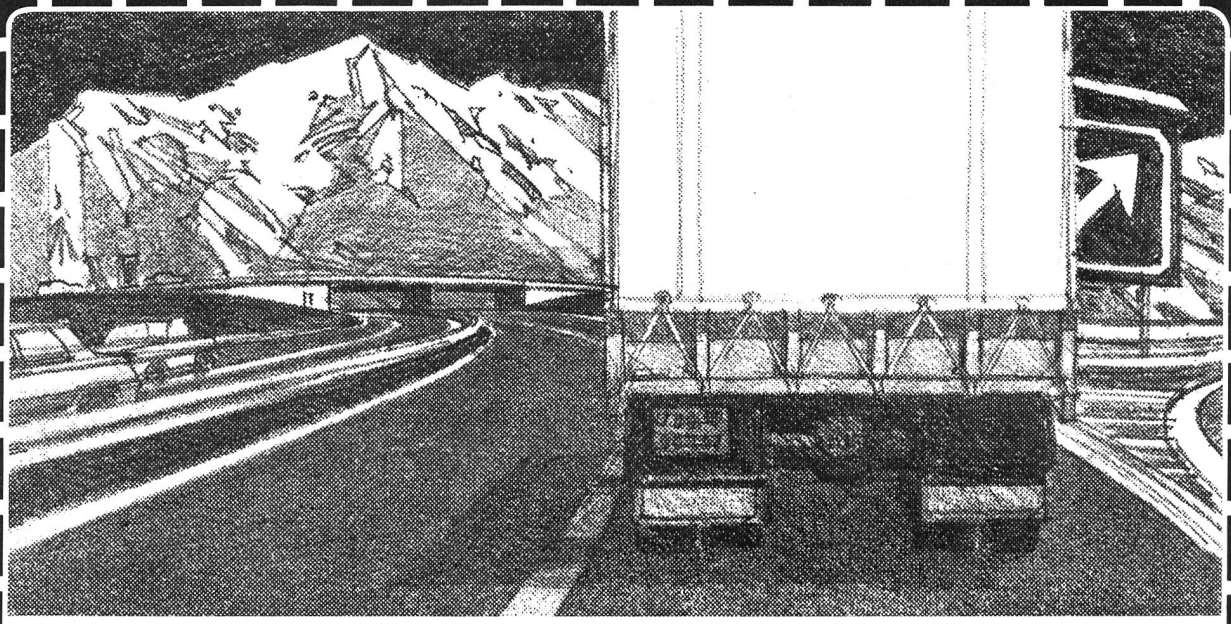
1882 folgte dann der 15 km lange Eisenbahntunnel von Göschenen nach Airolo, mit dessen Eröffnung die Schranken zwischen Nord und Süd im Gotthardmassiv auch im Schienenverkehr endgültig beseitigt wurden.

Die stürmische Entwicklung des Strassenverkehrs und die ständig fortschreitende Motorisierung, die speziell am Gotthard in letzter Zeit sehr oft das Ausmass von eigentlichen «Völkerwanderungen» annahm, haben nun in der Schweiz zum Ausbau des Nationalstrassennetzes geführt, in dem der Gotthard wiederum – aufgrund seiner Lage – eine zentrale Stellung einnimmt. So erleben wir denn heute – im September 1980 – die Eröffnung des 16,322 km langen Strassentunnels von Göschenen nach Airolo – des bisher längsten Strassentunnels der Welt! Der Bund und die Kantone Uri und Tessin als Bauherren haben mit diesem Bauwerk, dessen Erstellung gut zehn Jahre (Baubeginn im Jahre 1970) in Anspruch genommen hat, erneut ein segensreiches Gemeinschaftswerk realisiert, dessen Bedeutung sicher nicht mehr speziell unterstrichen werden muss und für das sich auch der finanzielle Aufwand von rund 700 Millionen Franken sicherlich gelohnt haben dürfte. Insbesondere der Tessin dürfte den Bundesbehörden und dem Schweizervolk dafür dankbar sein, dass der Wunsch nach engeren Banden anerkannt und durch die Überwindung des natürlichen Hindernisses auch unterstützt worden ist. Erst dadurch wird ein vertieftes gegenseitiges Sichkennenlernen und wachsendes Verständnis für die Wechselwirkungen in unserem Staatsgefüge ermöglicht und gleichzeitig die zum Teil bestehenden Diskrepanzen in bezug auf Entwicklung und Lebensstandard abgebaut. Auch besteht natürlich im Kanton Tessin die ausgeprägte Hoffnung auf einen touristischen, wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung, wobei man bei den zuständigen kantonalen Stellen entschlossen ist, eigene Ansprüche durchzusetzen, indem namentlich der Schwerverkehr im Rahmen des noch ausbaufähigen Huckepacksystems zur Entlastung der Strasse vermehrt der zunehmend konkurrenzfähigeren Schiene zugeführt werden soll.

Der Gotthardstrassentunnel ist sicherlich ein erfreuliches Bauwerk, das geeignet ist, die freundeidgenössische Zusammenarbeit, das gegenseitige Verständnis und die Entwicklung aller Landesteile zu fördern.

Marcel Hammel

plan Editorial



Gotthard- und Seelisbergtunnel sind Beispiele: Wenn es um tadellose Funkverbindung geht, stammt der zündende Funke oft von Autophon.

Von Funkstille keine Rede, UKW-Programme begleiten Sie durch die langen Röhren. Und bei Notfällen kann die Polizei sich aufschalten, mit Informationen zu Ihrer Sicherheit.

Das interessiert mich, wie Autophon-Funk- und Fernsehanlagen die Dinge in Fluss halten und zur Sicherheit beitragen. Bitte senden Sie mir nähere Informationen.

Name: _____ in Firma: _____

Strasse: _____ Telefon: _____

PLZ: _____ Ort: _____

Einsenden an: Autophon AG, Vertriebsleitung Schweiz, Stauffacherstrasse 145, 3000 Bern 22

ADVICO

Autophon-Niederlassungen
in Zürich 01 201 44 33, St. Gallen 071 25 85 11, Basel 061 22 55 33, Bern 031 42 66 66,
Luzern 041 44 04 04, Lugano 091 52 58 52
Téléphonie SA in Lausanne 021 26 93 93, Sion 027 22 57 57, Genève 022 42 43 50

AUTOPHON

Sprechen Sie mit Autophon,
wenn Sie informieren müssen oder Informationen brauchen, wenn Sie gesehen oder gehört werden wollen,
wenn Sie die richtige Verbindung mit oder ohne Draht brauchen, wenn Sie warnen, überwachen
oder einsatzbereit sein müssen.