

**Zeitschrift:** Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein  
**Herausgeber:** Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein  
**Band:** - (1968)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Neuer Gotthardtunnel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-938635>

### **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:** 01.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Strassenetz. 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 m<sup>3</sup> 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.

## Das Ausländerschweizersekretariat

- stellt jedem Ausländerschweizer in allen Belangen zur Verfügung
- wahrt die Interessen der Ausländerschweizer gegenüber den Behörden der Heimat

## 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 "Volks-pension" - 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.