

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 27

Artikel: Rapport mensuel Nr. 23 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St.-Gothard du 31. octobre 1874
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2207>

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: 14.03.2025

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

überhaupt die möglichste Oeconomie zu empfehlen. Wegen Unwohlseins des Departementsvorstehers verwendet sich B.-R. Borel aus den gleichen Gründen, welche von ihm im Ständerath schon vorgebracht worden, für den bundesrätlichen Ansatz, der mit 27 gegen 25 St. dann auch bewilligt wird.

Abend-Sitzung vom 23. Dec. Es kommt zuerst zur Behandlung der Bundesbeschlüsse betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterial, bei welchem noch einige Differenzen mit dem Ständerathe bestehen. Namens der Commission beantragt Brunner, dem Ständerathe in allen Theilen beizustimmen. Zangger dagegen stellt den Antrag, in Festhaltung des frühern Beschlusses den Zoll für eiserne Brücken auf 1 1/2 Fr. per Zentner, den Zoll für Personenwagen auf 8 0/0 und für Gepäck und Güterwagen etc. auf 4 0/0 vom Werth herabzusetzen. — Diese letzten Anträge werden genehmigt.

Der nachträgliche Postvertrag zwischen der Schweiz und den Niederlanden, betreffend die Geldanweisungen, welcher vom Ständerathe gestern genehmigt worden, erhält auf Antrag der Commission (Berichterstatter Gonzenbach) ohne Weiteres auch die Sanction des Nationalrathes.

Der Vertrag lautet:

1) Der Maximalbetrag einer Postanweisung wird auf Fr. 500 festgesetzt, wenn dieselbe nach der Schweiz und auf fl. 250, wenn sie nach den Niederlanden ausgestellt ist.

2) Die in der Schweiz von jeder Geldsendung zu beziehende Gebühr wird auf 25 Cts. für je Fr. 25 oder Bruchtheil von Fr. 25 und in den Niederlanden auf 12 1/2 Cts. für je 12 1/2 fl. oder Bruchtheil von 12 1/2 fl. herabgesetzt.

Bezüglich der Concession für eine Eisenbahn von Chambsy an die schweizerisch-französische Grenze hat der Ständerath in seiner Sitzung vom 18. d. Mts. beschlossen, diesen Gegenstand zu nochmaliger Prüfung an den Bundesrath zurückzuweisen. Die Eisenbahn-Commission (Berichterstatter Stämpfli.) will diesem Beschlusse beipflichten, und es erklärt sich der Nationalrath damit einverstanden.

Auf Antrag der gleichen Commission und in Gutheissung der bezüglichen Beschlüsse des Ständerathes werden für nachbenannte Bahnunternehmungen die nachgesuchten Fristverlängerungen bewilligt: 1) Bauma-Wald, 2) Suhrenthalbahn, 3) Stäfa-Wetzikon, 4) Wohlen-Bremgarten, 5) Kloten-Zürich, resp. Neumünster, 6) rechtsufrige Zürichseebahn.

Sitzung vom 24. December. Es kommt zuerst der Beschluss betreffend Verzollung von Eisenbahnmaterial in Frage, wo auch heute der Zoll für Brücken mit 46 gegen 13 Stimmen laut den frühern Beschlüssen auf Fr. 1. 50 per Centner festgesetzt wird. Im Uebrigen wird ohne Widerspruch dem Ständerath beigegeben. (N. Z. Z.)

Zollansätze für das Eisenbahnmaterial. Der Nationalrath hat den Beschluss des Ständeraths betreffend die Verzollung des Eisenbahnmaterials in mehreren Punkten abgeändert. Wir setzen zur Vergleichung die Ansätze der beiden Räte nachstehend einander gegenüber:

Art. 1. Das Eisenbahnmaterial, welches in Folge Bundesbeschluss vom 19. Juli 1854 und 9. Juli 1864 eine Zollvergünstigung genossen und gemäss Bundesbeschluss vom 10. October 1874 einer Verzollung unterworfen werden soll, ist mit folgendem Eingangszoll zu belegen:

	National- rath. Per Centner. Fr. Rp.	Stände- rath. Fr. Rp.
I. Schienen:		
Gewöhnliche Schienen, auch Schienen für Hilfsbahnen	— 30	— 30
Zahnstangen	2 —	2 —
II. Befestigungsmittel:		
Schwellen, eiserne, wie Schienen	— 30	— 30
Unterlagsplatten, Laschen und Schienenstühle	1 —	1 50
Schienen Nägel u. Laschenbolzen, Laschenschrauben und Muttern	1 50	1 50
III. Ausweichungen und Geleiskreuzungen:		
Weichen und Kreuzungen	2 —	2 —
Herzstücke, allein	1 —	1 —
IV. Drehscheiben und Schieb- bühnen:		
Drehscheiben und Schiebbühnen	2 —	2 —
Räder und Achsen, montirte; Räder, schmiedeiserne; Achsen	2 —	2 —
Räder, gusseisene, nicht montirte	1 —	1 —
V. Locomotiven, auch Tender:		
	2 —	2 —

National- Stände-
rath- rath-
Per Centner.
Fr. Rp. Fr. Rp.

VI. Locomotivbestandtheile:

Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	2 —	2 —
Bestandtheile gleicher Art aus Eisenguss	1 —	1 —
VII. Eiserne Brücken		
Schrauben und Nieten	1 50	2 —
Vorgearbeitete Eisenstücke	2 —	2 —
Uebrige Bestandtheile, wie die betreffende Waarengattung nach Tarif		
Eisenbahnwagen:		
Personenwagen	8 0/0	10 0/0
Gepäck- und Güterwagen, Erdtransport- und Schotterwagen für Eisenbahnen und Hilfsbahnen (Rollwagen)	4 0/0	5 0/0
XI. Bestandtheile von Eisenbahnwagen aller Art:		
Per Centner.		
Einzelne nach Vollziehungsverordnung	2 —	2 —
Bestandtheile gleicher Art aus Gusseisen	1 —	1 —
X. Coke	— 15	— 15

Art. 2. Seit dem 19. Juli 1874 bezahlte Einfuhrzölle für Eisenbahnschienen, soweit sie den durch Anwendung dieses Tarifs sich ergebenden Betrag übersteigen, sind gegen Einsendung der Zollquittung und der anderen allfällig erforderlichen Nachweise vom Zolldepartement wieder zurückzuerstatten.

Art. 3. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Publikation dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

(Die weitem Resultate der Berathungen der Bundesversammlung siehe in dem Berichte über die Berathungen.)

Rapport mensuel Nr. 23 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 31 octobre 1874. (Fin.)

**II. Lignes des vallées tessinoises.
a. Section Lugano-Chiasso.**

Le total des matériaux extraits pendant le mois d'octobre sur la section Lugano-Chiasso a été encore plus considérable que celui du mois précédent et a atteint le maximum des résultats obtenus depuis le commencement de la construction, soit un chiffre de 130,702 mètres cubes. Les travaux dont les résultats ont principalement contribué à faire obtenir un chiffre aussi élevé sont: les terrassements du remblai près de Capolago, comprenant environ 21,000 mètres cubes, la tranchée Nord devant le tunnel de Coldrerio, dont on a extrait environ 45,000 mètres cubes, et le remblai pour l'établissement provisoire de la station de Chiasso, qui entre dans le chiffre total du mois pour environ 23,000 mètres cubes. A la station de Lugano, le remblai pour la route d'accès a été poussé avec vigueur et a avancé rapidement. La place devant le bâtiment provisoire de réception a été établie dans les dimensions projetées. Les fondations d'une grande plaque tournante à la station de Lugano étaient achevées à la fin d'octobre.

L'échafaudage du pont sur la vallée de Tassino a été achevé le 21 octobre. On a commencé à monter les arches en fer, dont toutes les pièces se trouvaient amenées sur la place le 5 novembre.

Au tunnel de Paradiso, sur le IV^e lot, il restait peu de chose à exécuter pour que cette galerie pût être ouverte à une voie.

La galerie artificielle longue de 53 mètres qui se trouve sur le Ve lot, a été terminée, sauf le mur de tête au-dessus de l'entrée Sud.

Au tunnel de Bissone, sur le VI^e lot, le progrès obtenu a été supérieur à celui du mois de septembre, malgré de grandes difficultés provenant de la pression du terrain.

Aux deux tunnels de Marroggia et de Coldrerio, les prévisions pour l'avancement des travaux ont été pleinement réalisées.

Le montage des ponts en fer a continué régulièrement. Ils seront terminés en temps voulu.

On avait posé, à la fin d'octobre, 15,400 mètres courants de voies définitives, et le ballastage était également exécuté sur pareille longueur. Le 29 octobre, une locomotive, dont le transport de Camerlata à Capolago avait rencontré de grandes difficultés, a parcouru la section de Capolago à Mendrisio.

La température a été très-favorable à l'avancement des travaux en plein air, qui n'ont été interrompus par la pluie que pendant 8 jours.

Le nombre des ouvriers occupés aux terrassements et à la pose de la voie de la section Lugano-Chiasso a été en moyenne de 3441 par jour et, au maximum, de 3519 en un jour.

Les travaux des bâtiments de cette section ont fait beaucoup de progrès:

Au bâtiment définitif de réception de la gare de Lugano, dont la maçonnerie est achevée jusqu'à la hauteur du 1^{er} étage, on a travaillé à la maçonnerie des parois intérieures. On a exécuté les fondations du bâtiment provisoire et l'on a commencé à en monter la partie en bois. Quant aux bâtiments de réception des stations de Melide, Marroggia, Capolago, Mendrisio et Balerna, la plupart avaient leur toiture posée et l'on y était occupé aux travaux d'achèvement intérieur.

On a presque terminé la toiture de la remise à locomotive de la station de Lugano et l'on y a construit un hangar à marchandises en bois. A Maroggia, on a terminé la pose de la toiture du hangar à marchandises et construit le quai de chargement. Au hangar à marchandises de Capolago il manque encore la charpente du toit; les hangars de Mendrisio et de Balerno

ont été achevés sauf quelques petits détails. A la station de Mendrisio, on a exécuté les fondations pour le bâtiment de la prise d'eau. Les travaux pour le remblai de la gare, à Chiasso, avancent promptement, mais on n'a pu encore commencer à élever le bâtiment de réception provisoire; les pièces de bois, déjà préparées, dont il se composera, sont en route et il n'y aura plus qu'à les assembler aussitôt qu'elles seront arrivées. La remise à locomotives de la même station est maçonnerie jusqu'à la hauteur du socle.

Les maisons de garde du tronçon Lugano-Chiasso étaient presque toutes couvertes ou près de l'être. A la dixième en partant de Lugano, laquelle n'est maçonnerie que jusqu'à la hauteur des soubassements, on établira une guérite provisoire.

La plupart des travaux de maçonnerie des bâtiments ayant exécutée déjà au mois de septembre, le résultat total de ceux qui ont été faits pendant le mois d'octobre n'a été que de 1655 mètres cubes. Le nombre des ouvriers occupés à ces travaux a été par jour en moyenne de 237 et au maximum de 300 en un jour.

b. et c. Sections Biasca-Bellinzone et Bellinzone-Locarno.

Les travaux de terrassement de la ligne de Biasca à Bellinzone ont donné pendant le mois d'octobre un résultat de 50,815 mètres cubes de matériaux extraits et transportés. Ce résultat provient en grande partie de ce que, au VIIIe lot, on a transporté 35,500 mètres cubes afin de compléter le remblai pour la gare de Bellinzona.

A la galerie artificielle, on a achevé ce qui restait encore à exécuter en fait de maçonnerie de piédroits, et la voûte a été achevée jusqu'aux 2/3 de sa longueur totale.

La galerie de Giustizia a été, dans le courant d'octobre, voûtée jusqu'à la moitié.

Au VIIIe lot, les travaux du tunnel de Vallone ont régulièrement avancé.

La maçonnerie des ponts et coulisses était achevée sur tout le tronçon à l'exception d'une seule coulisse au plateau kilom. 17.50.

Les corrections de la route cantonale et les ouvrages de défense contre le Tessin ont été entièrement achevés; il en a été de même, sauf quelques détails, pour les travaux de consolidation aux corrections des torrents de la Froda, de la Toretta, de la Mondascia, du Censo di Clara, du Daro et de la Lobia. Les travaux pour les routes parallèles étaient très-avancés. Le premier ballastage pour la voie définitive était achevé partout, à l'exception de deux points représentant ensemble une longueur de 3.2 kilomètres, et l'on était occupé en un grand nombre de points du tronçon à préparer les matériaux nécessaires au ballastage complet de la voie.

On a travaillé activement au montage des ponts de fer; sept d'entre eux ont été achevés; la partie métallique de plusieurs autres ponts a été amenée sur place; le montage de celui sur la Moësa a commencé et avancé rapidement.

La voie définitive était posée à la fin d'octobre sur une longueur de 114,050 mètres.

Le nombre des ouvriers occupés par jour à ces travaux sur le tronçon Biasca-Bellinzone a été en moyenne de 1676 et, au maximum, de 2309 en un jour.

Les travaux de terrassements exécutés sur la section de Bellinzone-Locarno pendant le mois d'octobre ont également donné, pour cette section, le maximum des résultats obtenus depuis le commencement de la construction, soit un chiffre de 117,586 mètres cubes, qui provient principalement des grands mouvements de terre nécessités par l'élargissement du lit corrigé du Tessin, sur le Ve lot.

Au tunnel qui passe sous le château de Schwyz, les résultats ont été conformes au programme fixé pour l'avancement des travaux.

On a travaillé à l'endiguement du torrent Dragonato au-dessus de la voûte de l'aqueduc au moyen duquel il passe par-dessus la voie. Les autres travaux du 1er lot, ainsi que tous les terrassements et ouvrages d'art des IIe, IIIe et IVe lots, peuvent, à peu de chose près, être considérés comme achevés.

Au Ve lot, on a travaillé pendant tout le mois d'octobre avec une grande activité aux travaux de terrassement pour le nouveau lit du Tessin et à l'exécution de la digue contre les hautes eaux à Cugnasco. On a à cet effet extrait et transporté 90,000 mètres cubes de matériaux. Les digues établies des deux côtés du lit corrigé du Tessin, pour y maintenir la rivière, étaient achevées, à la fin d'octobre, sur une longueur de 600 mètres.

Les travaux aux rails du VIe lot étaient complètement achevés; au VIIe lot, on a exécuté encore quelques terrassements à la station de Gordola, ainsi que deux petites coulisses.

La maçonnerie du pont sur la Verzasca, au VIIIe lot, a été terminée dans le courant du mois, savoir: la pile du milieu, le 15 octobre et la culée de droite, le 31. Les enrochements autour des piles et des culées ont été complétés. Les autres ouvrages d'art du VIIIe lot, ainsi que ceux des lots IX et X, ont été achevés à peu de chose près. Au Xe lot, on a travaillé encore pendant le mois d'octobre à quelques murs de soutènement.

Le montage des ponts de fer a été suffisamment poussé en octobre pour que, à l'exception des ponts sur la Marobbia, le Tessin et Verzasca, toutes les constructions métalliques aient pu être achevées. Le pont sur la Marobbia était du reste bien près d'être achevé à la fin d'octobre; au pont du Tessin, 2/3 de toute la partie métallique étaient montés, mais à celui de la Verzasca le montage n'avait pas encore commencé, faute des fers qui ont subi de grands retards pendant leur transport sur les lignes de la Haute-Italie.

Autant que l'achèvement des travaux d'art a permis de le faire, on a exécuté la pose de la voie définitive, qui était terminée, à la fin du mois, sur une longueur de 19,500 mètres; le ballastage était également exécuté en partie.

Il y avait dans les différents dépôts provision suffisante de cailloutis pour le ballastage complet de toute la section.

Le temps, qui pendant les premiers jours d'octobre avait été orageux et pluvieux, a favorisé pendant la plus grande partie du mois l'avancement des travaux.

Le nombre des ouvriers occupés aux terrassements et aux ouvrages d'art de la section Bellinzone-Locarno, ainsi qu'à la pose de la voie, a été de 2498 par jour en moyenne et de 2938 en un jour au maximum.

A la station de Biasca, le bâtiment provisoire de réception a été presque achevé. Le bâtiment définitif a été en partie maçonnerie jusqu'à la hauteur des poutres du 1er étage. Le bâtiment des postes a été maçonnerie jusqu'au toit, ainsi que la remise à locomotives. Le bâtiment de la prise d'eau a été maçonnerie jusqu'à la poutraison au-dessous des réservoirs.

Les bâtiments de réception d'Osogna et de Claro ont été maçonnerie pres-

que jusqu'au 2e étage. Aux stations de Castione, Bellinzone, Giubiasco, Cadenazzo, Gordola et Locarno, on n'établira pour le moment que des bâtiments provisoires dont on a poussé activement la construction, tandis qu'on ne s'est que peu occupé des bâtiments définitifs de ces 6 stations. Les hangars aux marchandises de toutes les stations où il en sera établi, étaient pour la plupart sous toit ou près de l'être, à la fin d'octobre.

A la gare de Bellinzone, la maçonnerie du bâtiment des ateliers a été continuée et, à la gare de Locarno, la remise à locomotives a été maçonnerie jusqu'à la hauteur des fenêtres.

On a continué la maçonnerie de 4 maisons de garde entre Biasca et Bellinzone et de 6 autres entre Bellinzone et Locarno. On n'a pas travaillé pour le moment aux autres maisons de garde définitives parce que des guérites provisoires ont été construites en attendant.

Le résultat total des travaux de maçonnerie des bâtiments du tronçon Biasca-Locarno a été, pendant le mois d'octobre, de 4508 mètres cubes de maçonnerie. En moyenne 539 ouvriers ont travaillé journellement aux bâtiments de ce tronçon et au maximum 747 en un jour.

La quantité de déblais extraits et transportés sur les lignes des vallées tessinoises jusqu'à la date du 31 octobre s'est élevée à 3,262,611 mètres cubes, soit au 99.0% de la totalité des terrassements primitivement prévus.

Le nombre moyen des ouvriers occupés journellement a été de 3391 sur les lignes des vallées tessinoises et de 10,362 sur la ligne entière du Gothard, contre 9451 à la fin de septembre.

Au moment de la mise en presse de ce rapport, les lignes de Lugano à Chiasso et de Biasca à Bellinzone sont ouvertes au public. La reconnaissance en a eu lieu le 5 et l'ouverture le 6 décembre, c'est-à-dire au terme prescrit par le traité international du 15 octobre 1869.

La ligne de Bellinzone-Locarno a été également reconnue propre à être mise en exploitation, sauf le pont sur la Verzasca, dont l'achèvement a été retardé par un accident de force majeure. En effet, après que les travaux de ce pont, complètement détruits une première fois (ainsi que nous l'avons dit dans notre Rapport mensuel n° 21) par la catastrophe des 14 et 15 août, eurent été de nouveau rétablis, et au moment où l'on s'appropriait à poser la dernière travée, une nouvelle crue extraordinaire de la Verzasca, causée par les pluies torrentielles des 1er, 2, 3 et 4 décembre, vint retarder encore une fois la pose en nécessitant l'enlèvement d'une partie des échafaudages destinés à cette opération. Malgré cet accident impossible à prévoir, l'achèvement du pont et par conséquent l'ouverture de la ligne entière ne subiront un retard que de quelques jours, grâce à l'énergie déployée par la Direction des travaux.

BERNE, décembre 1874.

* * *

Welt-Postvereinsvertrag. Nebst dazu gehörigem Bundesbeschlussentwurf und Botschaft des Bundesrathes. — Vertrag zwischen Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden, der Schweiz und der Türkei, betreffend die Gründung eines allgemeinen Postvereins.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der Regierungen der vorstehend aufgeführten Länder haben, im gemeinsamen Einverständnis und unter Vorbehalt der Ratification, den nachstehenden Vertrag abgeschlossen.

Artikel 1. Die an gegenwärtigem Verträge theilnehmenden Länder bilden, für den gegenseitigen Austausch der Correspondenzen zwischen ihren Postanstalten, ein einziges Postgebiet, welches den Namen „Allgemeiner Postverein“ führt.

Art. 2. Die Bestimmungen dieses Vertrages erstrecken sich auf Briefe, Correspondenzkarten, Bücher, Zeitungen und andere Drucksachen, sowie auf Waarenproben und Geschäftspapiere, welche aus einem der Vereinsländer herrühren und nach einem andern bestimmt sind. Sie finden hinsichtlich der bezeichneten Gegenstände in gleicher Weise Anwendung auf den Postverkehr der Vereinsländer mit fremden, dem Vereine nicht angehörigen Ländern, sofern bei diesem Verkehr das Gebiet von mindestens zweien der vertragschliessenden Theile berührt wird.

Art. 3. Das allgemeine Vereinsporto für den einfachen frankirten Brief beträgt 25 Centimen.

Als Uebergangsmaassregel ist jedoch jedem Lande vorbehalten, mit Rücksicht auf seine Münz- oder sonstigen Verhältnisse, einen höheren oder niedrigeren, als den bezeichneten Portosatz zu erheben, vorausgesetzt, dass derselbe nicht mehr als 32 Centimen und nicht weniger als 20 Centimen beträgt.

Als einfacher Brief gilt jeder Brief, dessen Gewicht 15 Gramm nicht übersteigt. Für Briefe von höherem Gewichte wird für je 15 Gramm oder einen Theil von 15 Gramm ein einfacher Portosatz erhoben.

Das Porto für unfrankirte Briefe soll das Doppelte desjenigen Portosatzes betragen, welcher im Bestimmungslande für frankirte Briefe erhoben wird.

Correspondenzkarten müssen frankirt werden. Das Porto beträgt die Hälfte des Portosatzes für frankirte Briefe bei entsprechender Abrundung der Bruchtheile.

Für jede Beförderung zur See, welche 300 Seemeilen innerhalb des Vereinsgebietes übersteigt, kann dem gewöhn-