

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 20

Artikel: Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 30 avril 1876
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4807>

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: 02.04.2025

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

sind auf Verlangen einer Cantonsregierung oder des Bundesrathes aufzuforsten.

An die Kosten der erstmaligen Aufforstung und, nach Ermessen des Bundesrathes, an diejenigen Nachbesserungen, welche binnen vier Jahren nach erfolgter erster Anlage und ohne Verschulden des Waldbesitzers nothwendig geworden sind, hat der betreffende Canton und der Bund einen Beitrag zu leisten.

Die Untersuchung und Beurtheilung dieser Straffälle, sowie die Verwendung von Bussen bleibt den Cantonsbehörden überlassen.

Art. 28. Bei fortgesetzter Renitenz des Waldeigenthümers kann auf Kosten desselben die betreffende Arbeit von der Cantonsregierung angeordnet werden.

Art. 29. Die Cantone erlassen die erforderlichen Bestimmungen gegen Forstfrevel, sowie zur Verhütung von Waldbrand, Insecten- und Windschaden u. dgl., und setzen die entsprechenden Strafen fest.

VII. Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

Art. 30. So lange dieses Gesetz in einzelnen Cantonen nicht zur vollen Durchführung gelangt ist und namentlich die darin vorgesehenen Beamten nicht besetzt sind, wird der Bundesrath je nach Dringlichkeit der Sachlage für die Erhaltung und

Pflege der unter eidgenössische Aufsicht gestellten Waldungen besorgt sein.

Erwachsen hiedurch dem Bunde ausserordentliche Kosten, so kann der betreffende Canton zur Erstattung derselben angehalten werden.

Der Bundesrath wird festsetzen, wann in den einzelnen Cantonen diese Uebergangsbestimmungen aufhören sollen. Unterdessen bleiben die cantonalen Gesetzbestimmungen über Abholzungen unter Vorbehalt bundesrätlicher Genehmigung in Kraft.

Art. 31. Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Brachmonat 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Nationalrathe,
Bern, den 24. März 1876.

Der Präsident: *Emil Frei.*
Der Protocollführer: *Schiess.*

Also beschlossen vom Ständerathe,
Bern, den 24. März 1876.

Der Präsident: *Dr. J. Sulzer.*
Der Protocollführer: *J. L. Lüscher.*

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD
au 30 Avril 1876.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin Avril.
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin mars.	Progrès mensuel	Etat fin avril.	Etat fin mars.	Progrès mensuel	Etat fin avril.	
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	2965,4	113,3	3079,2	2885,4	63,6	2949,0	6028,2
Elargissement en calotte, . . longueur moyenne, " "	1749,3	106,2	1855,5	1433,0	89,0	1522,0	3377,5
Cunette du strosse, . . . " " " "	1601,2	38,9	1640,1	1036,0	73,0	1109,0	2749,1
Strosse " " " "	973,0	74,3	1047,3	695,0	41,0	736,0	1783,3
Excavation complète . . . " " " "	88,0	—	88,0	145,0	—	145,0	233,0
Maçonnerie de voûte, . . . " " " "	862,0	26,4	888,4	926,5	4,9	931,5	1819,9
" du piédroit Est, . . . " " " "	639,0	169,0	808,0	366,2	15,3	382,0	1190,0
" du piédroit Ouest, " " " "	740,0	25,0	765,0	796,6	38,9	835,6	1600,6
" du radier " " " "	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, " " complètement	—	—	—	126,0	—	126,0	126,0
" " " incomplètement	336,0	68,0	404,0	316,0	153,0	469,0	873,0

Die Politik des Gotthardvertrages.

Bei dem Bau der Gotthardbahn waltete in politischer Beziehung die grosse Schwierigkeit ob, dass der Alpendurchstich nothwendiger Weise auf schweizerischen Boden zu liegen kommen musste und dass die Kosten des Durchstiches, sowie der meisten Strecken der für den internationalen Verkehr so wichtigen Bahn die finanziellen Mittel der Schweiz weit überstiegen hätten. Sollte somit an die Ausführung der Gotthardlinien gedacht werden, so war zum Vorneherein auf das Zusammenwirken derjenigen Staaten, welche sich für dieselben interessiren konnten, hingewiesen, und musste sonach eine Combination gesucht werden, für welche die verschiedenen sich betheiligenden Staaten sich gleichmässig erwärmen konnten. Während naturgemäss die subventionirenden Staaten, auf deren Territorium sich keine der Linien der Gotthardbahn befindet, sich eine Anzahl von Bedingungen vorbehielten, auch Garantien über die Ausführung der Bahn beanspruchen zu müssen glaubten, durfte die Schweiz

ihrerseits keinen Augenblick die Gefahren vergessen, welche allenfalls diesen Bedingungen und Garantien entspringen konnten; sie musste mit Sorgfalt, ja mit Eifersucht ihre Unabhängigkeit, ihre Neutralität schützen, und die Verhandlungen in der schweizerischen Bundesversammlung über den Gotthardvertrag haben bewiesen, wie gross die Bedenken gegen die Eingehung des Vertrages waren und wie bange manche Stimme vor derselben warnte.

Die internationale Conferenz glaubte in Uebereinstimmung mit der Gotthardvereinigung, dass die politische Frage des Baues der Bahn am glücklichsten dadurch gelöst würde, dass eine Actiengesellschaft gebildet werde, welche — von den verschiedenen betheiligten Staaten, von Italien, Deutschland und der Schweiz mit Subventionen ausgestattet — den Bau und Betrieb der Unternehmung übernehme. Es ist somit diese Gesellschaft und nicht die Schweiz Empfängerin der Subventionen der Staaten, und dieser Grundsatz hat bis heute keine Anfechtung und noch keine Schwierigkeiten gefunden; die gegen