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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.11.2025

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

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

Abend-Sitzung vom 23. Dec. Es kommt zuerst zur Behandlung der Bundesbeschluss 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 1¹ ² Fr. per Zentner, den Zoll für Personenwagen auf 80/0 und für Gepäck und Güterwagen etc. auf 400 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 121/2 Cts. für je 121/2 fl. oder

Bruchtheil von 121/2 fl. herabgesetzt.

Bezüglich der Concession für eine Eisenbahn von Chambesy 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 fest-gesetzt wird. Im Uebrigen wird ohne Widerspruch dem Ständerath beigepflichtet.

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 Räthe 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:

rath. rath.
Per Centner.
Fr. Rp. Fr. Rp. I. Schienen: Gewöhnliche Schienen, auch Schienen für Hilfs-

 bahnen
 — 30
 — 30

 Zahnstangen
 — 2
 — 2

 II. Befestigungsmittel:
 — 30
 — 30

 Unterlagsplatten, Laschen und Schienenstühle ... 1 - 30 - 30 Schienennägel u. Laschenbolzen, Laschenschrauben und Muttern III. Ausweichungen und Geleiskreuzungen: 2 — 2 — Herzstücke, allein bühnen: Drehscheiben und Schiebbühnen Räder und Achsen, montirte; Räder, schmiedeiserne; Achsen

	rath.	rath.
	Per Ce	Fr. Rp.
VI. Locomotivbest and theile:	ar. rep.	т. жр.
Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	2 -	2 —
Bestandtheile gleicher Art aus Eisenguss	. 1 -	1 —
VII. Eiserne Brücken	1 50	2 -
Schrauben und Nieten	1 50	1 50
Vorgearbeitete Eisenstücke		2 —
Uebrige Bestandtheile, wie die betreffende Waarengattung nach Tarif	1.1.	
Eisenbahnwagen:		Werth.
Personenwagen		10 0/0
Gepäck- und Güterwagen, Erdtransport- und Schotterwagen für Eisenbahnen und Hilfsbahnen		
(Rollwagen)	400	500
VI Rostandthaila von Eisenhahn-		
wagen aller Art:	Per Co	Fr. Rp.
Einzelne nach Vollziehungsverordnung	2	2 —
Bestandtheile gleicher Art aus Gusseisen	1 -	1 —
X. Coke per Last Art. 2. Seit dem 19. Juli 1874 bezahlte E	-15	- 15
Eisenbahnschienen, soweit sie den durch Anwendur sich ergebenden Betrag übersteigen, sind gegen I Zollquittung und der anderen allfällig erforderlic	ig dieses Einsendu	Tarifs ang der

Wational- Stände

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 weitern Resultate der Berathungen der Bundesversamm-

lung siehe in dem Berichte über die Berathungen.)

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

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

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 IVe 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 V'el lot, le progrès obtenu a été supérieur à celui du mois de septembre, malgré de grandes difficultés provenant de la pression du terrain.

Anx deux tunnels de Marrogia et de Coldrerio, les prévisions pour l'avance-

pression du terrain. Aux deux tunnels de Marrogia et de Coldrerio, les prévisions pour l'avance-

ment des travaux ont été pleinement réalisées.

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

minés en temps voulu.

On avait posé, à la fin d'octobre, 15,400 mètres courants de voies défini-tives, 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 Mondairie. Mendrisio.

La température a été très-favorable à l'avancement des travaux en plein

La temperature a eté tres-lavorable a 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:

National- Stände-

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 let 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, Maroggia, 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 q' relques petits détails. A la station de Mendrisio, on a exécuté les fendatic ons 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 réparées, 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 locometives de la même station est maçonnée jusqu'à la hauteur du socle.

du socle.

Les maisons de grarde du trongon Lugano-Chiasso étaient presque toutes couvertes ou près de l'être. À la dixième en partant de Lugano, laquelle n'est maçonnée 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 septrembre, le résultat total de ceux qui ont été faits pendant le mois d'octolyre 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 maximem 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 mageanerie de piédroits, et la voûte a été achevée jusqu'aux 4/5 de sa fonqueur totale.

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 La maçonnerie des ponts et coulisses était achevée sur tout le tronçon

La maçonnerie des ponts et coulisses était achevée sur tout le tronçon à l'exception d'une seule coulisse au peteau kilom. 17.510.

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 meprésentant 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 ésé achevés; la partie métallique de plusieurs autres ponts a été amenée sur place; le montage de celui sur la Moësa a commencé et avancé grapidement.

gapidement.

voie définitive était posée à la fin d'octobre sur une longueur de

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

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.

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'acqueduc au moyen duquel il passe par-dessus la voie. Les autres travaux du Ier 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. He, Hie et IVe lots, peuvent, à peu de chose près, être considérés comme achévés.

Au Ve lot, on a travaillé pendant tout le mois d'octobre avec une grande

An 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 Vle lot étaient complètement achevés; au VIIe lot, on a exécuté encore quelques terrassements à la station de Gordola, ainsi que deux pefites 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 Marrobbia était du reste bien près d'être achevée à la fin d'octobre; au pont du Tessin, 3/5 de toute la partie métallique étaient montés, mais à celui de la Verzasca le montage n'ayait 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.

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.

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 maçonné jusqu'à la hauteur des poutres du 1 er étage. Le bâtiment des postes a été maçonné jusqu'au toit, ainsi que la remise à locomotives. Le bâtiment de la prise d'eau a été maçonné jusqu'à la poutraison au-dessous des réservoirs.

Les bâtiments de réception d'Osogna et de Claro ont été maçonnés 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 maçonnée 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 mêtres cubes, soit aux 99.0% de la totalité des terrassements primitivement prévus. Le nombre moyen des ouvriers occupés journellement a été de 8391 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 ouvertés 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 nº 21) par la catastrophe des 14 et 15 août, eurent été de nouveau rétablis, et au moment où l'on s'apprètait à poser la dernière travée, une nouvelle crue extraordinaire de la Verzasca, causée par les pluies torrentielles des ter, 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.

t stokeling riegard

Welt-Postvereinsvertrag. Nebst dazu gehörigem Bundesbeschlussentwurf und Botschaft 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 Einverständniss und unter Vorbehalt der Ratification, den nachstehenden Vertrag abgeschlossen.

Artikel 1. Die an gegenwärtigem Vertrage theilnehmenden Länder bilden, für den gegenseitigen Austausch der Correspon-denzen zwischen ihren Postanstalten, ein einziges Postgebiet,

welches den Namen "Allgemeiner Postverein" führt.

Die Bestimmungen dieses Vertrages erstrecken sich Art. 2. auf Briefe, Correspondenzcarten, 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 einen noneren oder medrigeren, 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 designigen Portosatzes betragen, welcher im Bestimmungslande für

jenigen Portosatzes betragen, welcher im Bestimmungslande für frankirte Briefe erhoben wird.

Correspondenzearten müssen frankirt werden. beträgt die Hälfte des Portosatzes für frankirte Briefe bei ent-

sprechender Abrundung der Bruchtheile.
Für jede Beförderung zur See, welche 300 Seemeilen innerhalb des Vereinsgebietes übersteigt, kann dem gewöhn-