

<b>Zeitschrift:</b>	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
<b>Herausgeber:</b>	A. Waldner
<b>Band:</b>	1 (1874)
<b>Heft:</b>	27
<b>Artikel:</b>	Rapport mensuel Nr. 23 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St.-Gothard du 31. octobre 1874
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-2207">https://doi.org/10.5169/seals-2207</a>

### 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:** 15.01.2026

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



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 éléver 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 maçonnée 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 maçonnée que jusqu'à la hauteur des soubassements, on établira une grérite provisoire.

La plupart des travaux de maçonnerie des bâtiments ayant exécuté 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-Bellinzona et Bellinzona-Locarno.

Les travaux de terrassement de la ligne de Biasca à Bellinzona 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 VIII<sup>e</sup> 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 pierroits, et la voûte a été achevée jusqu'aux 4/5 de sa longueur totale.

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

Au VIII<sup>e</sup> 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 pente 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 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 14,050 mètres.

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

Les travaux de terrassements exécutés sur la section de Bellinzona-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 proviennent 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'acqueduc au moyen duquel il passe par-dessus la voie. Les autres travaux du I<sup>e</sup> lot, ainsi que tous les terrassements et ouvrages d'art des II<sup>e</sup>, III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> 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 VI<sup>e</sup> lot étaient complètement achevés; au VII<sup>e</sup> 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 VIII<sup>e</sup> 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 VIII<sup>e</sup> lot, ainsi que ceux des lots IX et X, ont été achevés à peu de chose près. Au X<sup>e</sup> 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, 3/5 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 Bellinzona-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<sup>er</sup> 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 pourtraison au-dessous des réservoirs.

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

que jusqu'au 2<sup>e</sup> étage. Aux stations de Castione, Bellinzona, 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 Bellinzona, 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 Bellinzona et de 6 autres entre Bellinzona 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 journalièrement 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 aux 99,0 % de la totalité des terrassements primitivement prévus.

Le nombre moyen des ouvriers occupés journalièrement a été de 8391 sur les lignes des vallées tessinoises et de 10,362 sur la ligne entière du Gotthard, 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 Bellinzona 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 Bellinzona-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'apprétait à poser la dernière travée, une nouvelle crue extraordinaire de la Verzasca, causée par les pluies torrentielles des 1<sup>e</sup>, 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 Bundesrates. — Vertrag zwischen Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Portugal, Rumäniens, Russland, Serbien, Schweden, der Schweiz und der Türkei, betreffend die Gründung eines allgemeinen Postvereins.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der Regierungen der vorstehend aufgeföhrten 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 Correspondenzen zwischen ihren Postanstalten, ein einziges Postgebiet, welches den Namen „Allgemeiner Postverein“ führt.

Art. 2. Die Bestimmungen dieses Vertrages erstrecken sich auf Briefe, Correspondenzarten, 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.

Correspondenzarten 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-