

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Gotthardbahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3647>

#### 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:** 13.01.2026

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

2) für Kranke ohne Armschein Fr. 2. 50 pro Wagen und Stunde nebst Fr. 3 fixem Zuschlag.

Wird für einen Krankentransport ein besonderes Begehren auf Lieferung eines Wagens I. Cl. gestellt, so wird eine Gebühr von Fr. 4 pro Bahn-Stunde nebst fixem Zuschlag von Fr. 3 bezogen. Begleiter haben gewöhnliche Billete der betreffenden Wagenklasse zu lösen. Die Begehren für Krankenwagen sind jeweils 12 Tagesstunden vorher auf der Abgangsstation zu stellen.

3. Neues Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen. Gemäss Art. 36 des neuen Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 soll der Bundesrat dahin wirken, dass auf den schweizerischen Eisenbahnen möglichst übereinstimmende Verkehrs-, bzw. Transportreglemente eingeführt werden. Auf eine bezügliche Anregung des schweizerischen Eisenbahndepartementes hatte sich die Conferenz der verschiedenen Bahnverwaltungen mit dem Gegenstande beschäftigt und eine Revision des bestehenden Reglements vom 15. März 1862 vorgenommen. Das Resultat der bezügl. Berathungen wurde dem Bundesrat zur Genehmigung übermittelt, welch' letztere jedoch noch nicht erfolgt ist.

i) Interpretation des Art. 14 des Eisenbahngesetzes. Der Art. 14 des Gesetzes vom 23. Dezember 1872 schreibt vor, dass die Baupläne für eine zu erstellende Eisenbahn dem Bundesrat in seiner Gesamtheit sowie in den Einzelheiten zur Genehmigung vorzulegen seien. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung gestattet. Die Gesellschaften sind übrigens befugt, von sich aus die Zahl der Schienengeleise auf ihren Bahnländern zu vermehren, falls sie es für nötig erachten. (letztes Lemma Art. 14). Mittelst Circularschreiben vom 25. Mai 1. J. wollte nun der Bundesrat die Vorschrift des letzten Lemmas dieses Artikels einfach nicht anerkennen, beziehungsweise behaupten, dass jede Geleisevermehrung eine Abänderung des ursprünglichen Bauplanes sei und daher gemäss Lemma 2 des nämlichen Artikels 14 der Genehmigung bedürfe. Da sich die Verwaltungen mit dieser Interpretation, welche dem klaren Wortlaut des Gesetzes offenbar widerspricht, nicht befreunden konnten, so wurde beschlossen, dagegen beim Bundesrat eine sachbezügliche Vorstellung zu machen.

5) Tarif für Schulen. Laut den für den Transport von Schülern, Privatinstituten u. s. w. bestehenden Tarifbestimmungen haben die begleitenden Lehrer und Lehrerinnen Anspruch auf die nämliche ermässigte Taxe wie Schüler. Mit Rücksicht auf vorgekommene Missbräuche wurde diese Bestimmung dahin näher präzisiert:

- dass der Tarif überhaupt nur angewendet werde, wenn es sich um eine Schule von mindestens 8 Zöglingen handle;
- dass auf je 8 Schüler ein Lehrer bzw. Lehrerin jene Begünstigung geniesse.

6) Transport von Militärs in Civilkleidung. Bis jetzt war es die Uniform, welche den Militär als solchen kenntlich machte und worauf gestützt er Anspruch auf die Eisenbahnfahrt zur halben Taxe hatte. Eine Ausnahme wurde gemacht gegenüber Recruten, welche, erst in den Dienst einberufen, noch keine Uniform hatten; dieselben wurden gestützt auf ihr Aufgebot zur halben Taxe befördert.

Die neue Militärorganisation schafft nun Verhältnisse, bei denen es öfter vorkommen wird, dass die zum Militärdienst Einberufenen ohne Uniform reisen müssen. Um denselben einerseits die für Militärs vorgesehene Transportbegünstigung zu Theil werden zu lassen, anderseits eine missbräuchliche Benützung von sog. Aufgeboten zu verhindern, wurden dem eidgen. Militärdepartement sachbezügliche Vorschläge gemacht und inzwischen soll derjenige als Militär im Dienst angesehen werden, welcher mit einer Marschordre versehen ist und an dem Orte wohnt, von wo aus er die Eisenbahn benutzen will.

7) Transport-Ausschluss von Petrol und Nolin in Flaschen. Nachdem sich gezeigt, dass diese feuergefährlichen Gegenstände zuweilen in grossen Korbflaschen aufgegeben werden, und dass bei möglichem Bruch von solchen Gefährde auch für andere Transportgüter und auch für das Betriebsmaterial entstehen könnte, wurde beschlossen, die fraglichen Gegenstände künftig nur zum Transport zu übernehmen, wenn sie gemäss Vorschrift des Transportreglementes mit einer durchaus sichernden Verpackung versehen seien. (Fortsetzung folgt.)

\* \* \*

Vereinigte Schweizerbahnen. Wir erhalten von Seite der Vereinigten Schweizerbahnen folgende Zuschrift:

Eine Einsendung in Nr. 25 der „Eisenbahn“ berechnet den Ertrag der Prioritätsactien der Vereinigten Schweizerbahnen für

das Jahr 1874 auf wenigstens 5% und glaubt daher, dass die Verwaltung nicht anstreben sollte, den ersten Halbjahrs-Coupon mit 2½% sofort einzulösen. Wir haben die Argumentationen des Verfassers mit Aufmerksamkeit gelesen und geprüft, finden sie aber leider nicht stichhaltig und können desshalb auch die Erwartungen, die er auf das letzjährige Betriebsergebniss setzt, nicht theilen. Die Voraussetzung nämlich, dass die Reinerträge des Jahres 1874 sich einfach um den vollen Betrag der Mehreinnahmen erhöhen werden, scheint uns sehr gewagt zu sein und auf überaus schwachen Füßen zu stehen. Erstens ist es nach unserer Ansicht geradezu unmöglich und kommt unseres Wissens im Eisenbahnbetriebe auch niemals vor, dass wesentliche Mehreinnahmen überhaupt entstehen können, ohne gleichzeitig eine entsprechende Vermehrung der Ausgaben im Gefolge zu haben. Es ist das auch sehr begreiflich, denn die Mehreinnahmen sind eben nur das Produkt eines grösseren Verkehrs. Die Beförderung eines grösseren Verkehrs erfordert aber natürlich auch einen grösseren Aufwand von Arbeit, die bezahlt werden muss. Die Mehreinnahmen müssen sich mithin gerade um so viel vermindern, als diese Arbeit gekostet hat. Wenn wir recht berichtet sind, so sind nun die mit der Vermehrung der letztjährigen Einnahmen der Vereinigten Schweizer-Bahnen jedenfalls verbundenen Mehrausgaben durch die sehr bedeutenden Extraausgaben, welche der Betrieb während des eidg. Schützenfestes, der bekanntlich meisterhaft durchgeführt worden ist, verursacht hat, noch in erheblichem Maasse erhöht worden.

Der Trost, dass die Steinkohlenpreise abgeschlagen haben und hieraus Ersparnisse in einem Maasse eintreten werden, dass dadurch allfällige Mehrausgaben compensirt werden dürfen, will uns nicht einleuchten. Abgesehen davon, dass die aus dem Preisabschlag resultirenden Differenzen hiefür in keinem Falle auch nur annähernd genügen könnten, selbst wenn sie dem ganzen Jahreseconsum zu gute kämen, so ist nicht zu übersehen, dass die Eisenbahngesellschaften ihren grossen Bedarf an Brennmaterial natürlich nicht nur von der Hand zum Mund, d. h. von Monat zu Monat decken können; sondern dass sie, um die Regelmässigkeit des Dienstes zu sichern, feste Lieferungsverträge für längere Perioden, etwa für den Bedarf eines Jahres, abschliessen und zudem, um stets für alle Eventualitäten gerüstet zu sein, immer grössere Vorräthe auf Lager halten müssen. Wie nötig ein solches Verfahren ist, haben die letzten Kriegsjahre dargethan. Wir glauben also, dass sich bei den Bahnverwaltungen der in letzter Zeit erfolgte Steinkohlenabschlag im Jahre 1874 gar nicht hat fühlbar machen können, sondern dass sie sich alle miteinander vielmehr in der Lage befunden haben werden, die zu den höhern Preisen eingekauften und auf Lager befindlichen Steinkohlen zu brennen.

Die Voraussetzungen des Verfassers des fraglichen Artikels stehen aber auch in bedenklichem Widerspruch mit verschiedenen, im letzten Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes enthaltenen Angaben, womit schon damals aufmerksam gemacht worden ist, dass und warum die Ausgaben im Allgemeinen und namentlich diejenigen für den Unterhalt des Betriebsmaterials im Besondern, eher noch wachsen, als abnehmen werden.

Wenn uns nun alle diese Gründe und Betrachtungen zu der Ansicht führen, dass die Mehreinnahmen grossenteils von den Mehrausgaben absorbiert werden dürfen und dass von den in der „Eisenbahn“ berechneten Reinvorschüssen keine Rede sein kann, so werden wir uns wohl schwerlich irren.

Zweifelsohne wäre es der Verwaltung der Verein. Schweizer-Bahnen gerade so angenehm, fattiere Halb- und Ganzjahrdividenden zu bezahlen, als den Aktionären, sie einzustreichen. Es steht aber in der Macht weder dieser noch jener, die nun einmal gegebenen Verhältnisse zu ändern, d. h. aus einem sehr bescheidenen und beschränkten, ein reiches und lohnendes Verkehrsgebiet zu machen und den Werth der für den Betrieb und Unterhalt des Unternehmens nothwendigen Materialien und Leistungen aller Art nach ihrem Belieben und ihrer Convenienz zu normiren und wohlfeiler zu gestalten, als er überall ist.

Das sind die Anschauungen, zu denen wir bei näherer Prüfung des mehrerwähnten Artikels gekommen sind. Wir glauben nicht, dass wir damit stark fehlgeschossen haben und wünschen nur, dass man sich keinen Illusionen hingeben möge, die sich jedenfalls nicht erwahren können.

\* \* \*

Gotthardbahn. Bellinzona, 24. Dec. 1874. Im Anschluss an die kürzlich in unserer Zeitung gebrachte Mittheilung über die stattgehabte Eröffnung der ersten Gotthardbahnlinien lassen wir in Anbetracht des allgemeinen Interesses, mit welchem das ganze Unternehmen verfolgt wird, heute noch einige Notizen

\*

über diese Linien selbst und die Schwierigkeiten bei deren Herstellung folgen:

Die Hauptlinie der Gotthardbahn, welche die Aufgabe hat, die Verbindung zwischen Deutschland und der Schweiz einerseits und Italien anderseits zu bilden, beginnt bekanntlich auf der nördlichen Seite bei Luzern und führt über Schwyz, Fluelen und Altorf nach Göschenen, wo der ca. 15 Kilometer lange Tunnel beginnt, welcher auf der südlichen Seite bei Airolo ausmündet. Von hier zieht sich die Bahn über Biasca nach Bellinzona, von da über Taverne durch einen 4 Kilometer langen Tunnel durch den Monte Ceneri nach Lugano und dann über den Laganer See nach Chiasso als Endpunkt der Haupt-Gotthardbahlinie, allwo sie an die von der oberitalienischen Eisenbahngesellschaft (Alta Italia) vertragsmässig zu erbauende Strecke Chiasso-Camerlata anschliesst.

Mit dem Bau des Gotthardtunnels selbst wurde wie bekannt am 1. October 1871 begonnen, und soll derselbe bis 1. October 1880 fertig sein. Ein Jahr später, nämlich im Spätjahr 1872 wurde ein Theil der südlichen Hauptlinie in Angriff genommen.

Dieselbe wird, wie die ganze Hauptbahn, zweispurig, und führt, wie bereits bemerkt, von Chiasso nach Lugano, von da über Taverne durch den Monte-Cenere-Tunnel, welcher gleich wie die Verbindungsleitung erst nächstes Frühjahr in Angriff genommen werden soll, über Bellinzona nach Biasca in der Richtung nach Airolo. Von dieser südlichen Linie sind am 6. December die Strecken Chiasso-Lugano und Bellinzona-Biasca eröffnet worden, welche nun auch die Postverbindung zwischen Mailand und dem Gotthard vermitteln. — Von Biasca kommend ist der Blick aus der Ferne auf Bellinzona mit seinen stattlichen Mauern und Zinnen, die vor Zeiten bis in das Thal reichten mit seinen drei Schlössern Schwyz, Uri und Unterwalden grossartig und überraschend. —

Ausser jener Hauptlinie hatte die Gotthardbahndirection gleichzeitig die einspurige Nebenlinie Bellinzona-Locarno zu bauen, deren Eröffnung indessen statt am 6. December, hauptsächlich in Folge der in letzter Zeit eingetretenen starken Regengüsse, erst am 20. December stattfand.

Nach Cadenazzo, 6 Kilometer von Bellinzona entfernt, überschreitet die Bahn den Tessin und eröffnet die volle Aussicht auf das schöne, breite, grasreiche Thal, welchem die an ihrem Fuss mit Reben bedeckten hohen Berge einen eignethümlichen neuen Reiz verleihen. Kaum ist die Verzasca passirt, so wird der Lago Maggiore sichtbar, an dessen Ufer sich nun die Bahn bis nach Locarno hinzieht.

Die Geschäftsoberleitung des ganzen Unternehmens liegt bekanntlich in den bewährten Händen des Dr. Alfred Escher, früheren Directors der schweizerischen Nordostbahn, während die technische Oberleitung dem früheren badischen Oberbaurath Robert Gerwig übertragen wurde, welcher die badische Schwarzwaldbahn (Hausach-Triberg-Villingen) projectirt und grösstenteils auch ausgeführt hatte.

Auf der Strecke Lugano-Chiasso (26 Kilometer), welche unter der Specialleitung des Sectionsingenieurs Schrafl gebaut wurde, befinden sich vier Tunnel, von welchen zwei unter bedeutenden Schwierigkeiten herzustellen waren, und von welchen der Eine, der Paradiso-Tunnel in einer Länge von 700 Metern den Monte Salvatore bei Lugano durchbriicht; ferner befinden sich auf dieser Strecke 22 Brücken, welche von der Firma Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt geliefert wurden, und von denen besonders hervorzuheben sind: eine zweigeleisige Bogenbrücke von 40 Meter Spannweite, welche bei einer Steigung von 1 : 6 und in einem Winkel von 57 Grad die 40 Meter tiefe Tassino-Thalschlucht in unmittelbarer Nähe des unvergleichlich schön gelegenen Laganer Bahnhofes überschreitet, ferner eine Bogenbrücke bei Melide mit 4 Oeffnungen von je 17 Meter Spannweite und eine Fachwerkbrücke bei Bissone mit 22 Meter Spannweite, welche beiden Letztern zur Ueberschreitung des Laganer Sees dienen, und unter denen hindurch der Dampfboot-Verkehr auf demselben stattfindet. Von Lugano führt die Bahn, nachdem sie den Tunnel verlassen, an dem grünen hellen See entlang, in dem sich die schönen Bergformen der Umgebung spiegeln, nach Melide. Die Bahn überschreitet den See mit Hülfe der genannten Melide- und Bissonebrücken und der Blick schweift nun nach beiden Seiten hin über den von Dampfschiffen belebten See, dessen Felsenufer in jedem Augenblick ein neues schönes Panorama eröffnet.

Auf der Strecke Locarno-Bellinzona-Biasca (45 Kilometer), welche unter der Specialleitung des Sectionsingenieurs Fraschina und Sartorio hergestellt wurde, befindet sich ein Tunnel unmittelbar bei Bellinzona, welcher, an einen bedeutenden Einschnitt anschliessend, unter der Burg Schwyz den Berg in einer Länge von ca. 300 Meter durchbriicht, und bei dessen Ausführung sich

die grosse Schwierigkeit ergab, dass am nördlichen Eingang auf eine Länge von ca. 70 Meter das ganze Gewölbe unter Sand und Geröll auszuführen war. Zwischen Locarno und Bellinzona stehen 29 eiserne Brücken, welche gleichfalls aus den Werkstätten der Firma Gebrüder Decker und Co. in Cannstatt hervorgegangen sind, und worunter als grössere Objecte die Tessinbrücke im Gewicht von 11000 Centner, bestehend in 5 Oeffnungen Fachwerkträgern nach Schwedlerschem System von je 50 Meter Spannweite und die Verzascabrücke im Gewicht von 4500 Ctr., in zwei ebensolchen Oeffnungen bestehend, besonders hervorzuheben sind. Die Tessinbrücke wurde in einem Zeitraum von 3 Monaten, die Verzascabrücke in 6 Wochen aufgestellt. — Die zwischen Bellinzona und Biasca befindlichen Brücken im Gesamtgewicht von ca. 4000 Centner waren von der Waggonfabrik Freiburg (Schweiz) übernommen worden, welche jedoch deren Lieferung infolge eines Fabrikbrandes an die Firma Schneider & Co. in Creusot übertragen hatte. Sämtliche Bahnswellen wurden von der Firma Otto Steinbeis & Cons. in Brannenburg (Bayern) geliefert, welche auch die Cyanisirung derselben besorgte. Ebenso hat diese Firma sämtliche Zimmerarbeiten für die beiden Linien gefertigt, und hierbei durch prompte Einhaltung des außerordentlich kurzen Lieferungszeitpunkts von ihrer hervorragenden Leistungsfähigkeit Zeugnis gegeben. Die Eisenschienen wurden von der Gesellschaft „Union“ in Dortmund, die Stahlschienen von „Rothe Erde“ ebendaselbst geliefert.

Die Ausführung sämtlicher umfangreicher Arbeiten musste, da vertragsmässig die angeführten Gotthardbahlinien bis 6. December fertigzustellen waren, während erst zu Ende vorigen Jahres und in Betreff der provisorischen Hochbauten erst vor wenigen Monaten mit den Unternehmern contrahirt wurde, in einem Jahr vollständig bewerkstelligt werden, ein Zeitraum, welcher selbst für günstige deutsche Verhältnisse als äusserst knapp bezeichnet werden muss. Hier lagen jedoch noch ganz besondere Schwierigkeiten vor: der Canton Tessin hat weder Holz noch Eisen, hat wenig Industrie, und somit auch keine mit dem Bahnbau nur einigermassen vertraute Arbeitskräfte; beinahe jedes Stück Material, mit Ausnahme der Steine, fast jedes Werkzeug musste aus der deutschen Schweiz über den Gotthard oder Mont Cenis oder aus Deutschland auf dem grossen Umweg über den Brenner herbeigeschafft werden, welche beiden Länder auch den überwiegend grösssten Theil der Ingenieure und den intelligentesten Theil des Arbeiterpersonals gestellt haben.

Hiezu kam noch neben andern unvorhergesehenen Hindernissen das in der Nacht vom 15. August durch einen kolossalen Wolkenbruch verursachte Hochwasser, welches an dem Verzascafluss einen Damm zerstörte und einen Brückenwiderlagspfeiler bis zum Fundament vollständig hinwegnahm, da Damm und Pfeiler zu jener Zeit noch nicht vollendet, das heisst noch nicht durch die vorhergeschenen Uferschutzbauten gesichert waren. Infolge des hiedurch erweiterten Flussbettes musste die hier im Bau begriffene oben erwähnte Verzascabrücke, statt mit einer Oeffnung wie ursprünglich bestimmt, mit zwei Oeffnungen, also in doppelter Länge ausgeführt werden. — Die Ausführung dieser Nachbestellung sowohl als die Aufstellung des Objects (circa 2250 Ctr.) waren sonach von der genannten Firma, Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt, die Zeit des Transports abgerechnet, in ca. 2 Monaten zu bewerkstelligen.

In jener gleichen Nacht wurden am Tessin rechts und links von der daselbst in Ausführung begriffenen grossen Brücke beträchtliche Dammstücke, da die Dämme ebenfalls noch ohne Schutzbauten waren, vom Hochwasser weggerissen; das Bureau des betreffenden Ingenieurs blieb allein als Pfahlbau stehen, und dieser Beamte musste aus Mangel an Nachen auf einem in der Noth rasch gezimmerten Floss in Sicherheit gebracht werden.

Von den verheerenden Wirkungen dieses Hochwassers kann man sich nur dann einen Begriff machen, wenn man bedenkt, dass Bäche, welche gewöhnlich nur sehr wenig Wasser führen, Steine im Gewicht von 200—600 Centner bergabwärts wälzten, dass sehr grosse Flächen von Weinbergen und Wiesen, gleichwie die zwischen Berg und Bahn hinlaufende Cantonalstrasse selbst, in einer Nacht mit Steingeröll 1—1½ Meter hoch bedeckt wurden, und dass eine neben dem mitgenommenen Widerlagspfeiler der Verzascabrücke stehende 10pferdige Locomobile, welche zum Wasserschöpfen diente, nebst Befestigungskabel total verschwunden, und bis zum heutigen Tag nicht wieder aufgefunden ist.

Ausserdem wurde durch viele andere kleine Gewässer grosser Schaden an diversen Stellen des halbfertigen Bahnkörpers angerichtet und, was das Schlimmste war, die Strasse vom Lago Maggiore bis an die Tessinbrücke selbst für gewöhnliche leichte Wagen auf volle 21 Tage unpassirbar gemacht, so dass die

Unternehmer von der ihnen ohnedem so karg bemessenen Frist noch diesen Zeitraum in der besten Jahreszeit einbüßen.

Sodann sistirte plötzlich die oberitalienische Bahn (Alta Italia) im Monat October auf 25 Tage den Transport der von Deutschland kommenden für den Bau der Gotthardbahn bestimmten Güter und Materialien, angeblich wegen grosser Traubentransporte am Lago Maggiore.

So häuften sich Schwierigkeiten auf Schwierigkeiten, und noch wenige Wochen zuvor wurde selbst in technischen Kreisen die rechtzeitige Eröffnung der Bahn entschieden bezweifelt; allein deutsche und schweizerische Intelligenz, Energie und Ausdauer, denen im Wesentlichen das Unternehmen anvertraut war, führten zum Ziel. Dem Oberingenieur Gerwig, welcher dasselbe leitete, sowie dem gesammten Beamtenpersonal der Gotthardbahn, das mit Aufopferung Tag und Nacht auf dem Posten war, gebührt in erster Linie die vollste Anerkennung; allein gewiss nicht minder den deutschen Unternehmern, für welche, wie auch für die deutschen Arbeiter, neben den schon angeführten noch weitere grosse Schwierigkeiten durch die Verschiedenheit der Sprache und Lebensweise entstanden. Trotzdem dieselben schliesslich noch unter der Ungunst längern Regenwetters zu kämpfen hatten, wurde durch ihre fast übermenschlichen Anstrengungen doch noch die rechtzeitige Bahneröffnung möglich gemacht.

Wem von diesen Unternehmern der Preis zuzuerkennen ist in der That schwer zu sagen, denn Jeder ohne Ausnahme hat ohne Unterlass mit Aufbietung aller seiner Kräfte gearbeitet und Beispielloses geleistet; allein es war doch nicht jedem eine gleich schwere Aufgabe zugefallen, und so mag es uns gestattet sein, der Firma Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt hier nochmals specielle ehrende Erwähnung zu thun, welche ca. 23,000 Centner Eisenconstructionen für Brücken geliefert hat, von welchen, wie oben erwähnt, ein Theil, die Zeit des Transports abgerechnet, in einem Zeitraum von ca. 2 Monaten anzufertigen und zu montiren war.

Über die Eröffnungsfeierlichkeiten Folgendes:

Am 6. December, Vormittags 11 $\frac{1}{2}$  Uhr, setzte sich in Lugano der Eisenbahnzug, auf welchem sich Mitglieder der Gotthardbahn-Direction, das technische Personal derselben und die städtischen Behörden von Lugano befanden, unter Glockengeläute, Kanonen donner und dem allgemeinen Jubel des zahlreich versammelten Publikums in Bewegung, wurde in Chiasso von den städtischen Behörden begrüßt und kehrte gegen 5 Uhr Nachmittags wieder nach Lugano zurück. Hier hatte sich die Bevölkerung mit zahlreichen brennenden Fackeln versehen und improvisierte einen Festzug durch die Hauptstrassen der Stadt, der seine begeisterten Vivatrufe weithin erschallen liess. Am gleichen Tag fand die Eröffnung der Linie Bellinzona-Biasca ebenfalls in feierlicher Weise statt, während die Eröffnung der Zweigbahn Locarno-Bellinzona, wie oben erwähnt, am 20. December erfolgte. Bei diesem so glücklichen Ereigniss haben die Bevölkerungen von Locarno und Bellinzona ihrer Befriedigung durch ein offizielles Fest Ausdruck gegeben. Bellinzona insbesondere war glänzend beflaggt und die neue schöne Zufahrtsstrasse zur Station mit den cantonalen, eidgenössischen, italienischen und deutschen Wappen und mit dem Anlasse angemessenen Inschriften geschmückt. Es fand ein Bankett der Gemeindebehörden der beiden Städte statt, wozu auch das technische Personal eingeladen war. Es fehlte dabei nicht an Trinksprüchen, die alle dem edelsten Gefühle der Vaterlandsliebe und des humanen Fortschritts entflossen.

Nachdem somit der vertragsmässige Termin für die ersten Gotthard-Bahnlinien trotz der überaus kurzen Bauzeit eingehalten wurde, so ist um so sicherer zu hoffen, dass der Gotthartunnel selbst und die 2 Anschlusslinien am 6. December 1880, wie projectirt, dem Verkehr übergeben werden können, womit dieses grosse internationale Werk einer directen Verbindung Deutschlands und der Schweiz mit Italien vollendet und der ganze Handelsverkehr zwischen diesen Ländern eine totale Umwälzung erfahren wird.

\* \* \*

**Tessinische Thalbahnen.** (Corr.) Die Collaudation für die Linien Lugano-Chiasso- und Biasca-Bellinzona-Locarno hat bekanntlich für erstere am 6. Dec., für letztere am 20. Dec. stattgefunden, obgleich die betreffenden Bauten noch nicht vollständig abgewickelt sind. Der Betrieb wurde jedoch der Gesellschaft demgemäss nur unter Ansetzung einiger Verpflichtungen gestattet, nämlich es soll dieselbe alle rückständigen Arbeiten, namentlich die Einfriedungen der Traces- und der Bahnanlagen, die Barrieren, Gradianten- und Kilometeranzeiger, Warntafeln u. s. w. bis zum Sommer vollständig erstellen lassen,

und zwar hiebei mit dem Nothwendigsten beginnen. Für die noch zu vollendenden Tunnelbauten Maroggia, Paradiso, Bellinzona (Schwyz) darf dabei jedoch die gute Jahreszeit abgewartet werden. Sind diese Arbeiten vollendet, so soll eine zweite Collaudation stattfinden. Für die Erstellung der definitiven Hochbauten, woran ohne Unterbrechung weiter gearbeitet werden soll, wird als Frist spätestens Ende 1876 gesetzt.

Der „Repubblicano“ hat eine Serie von Correspondenzen eröffnet, aus der Feder des Hrn. Nationalrath Censi, in welchen die Gotthardbahn und die eidgen. Inspectoren lebhaft angegriffen wurden, da die Collaudation und Betriebsöffnung viel zu früh erfolgt sei, so dass Gefahr für Betrieb und Reisende vorhanden gewesen oder noch vorhanden sei. Dieser Behauptung des Hrn. Censi steht aber die Thatsache gegenüber, dass der Betrieb bis heute in vollständig geordneter Weise erfolgen konnte, und dass es ein Gewinn für das Land ist, so früh als möglich zu öffnen, versteht sich von selbst. Bezeichnend ist es, dass sich der italienische „Moniteur“ namentlich jener Anschuldigungen bemächtigt hat, um dahinter die Nachlässigkeit der Alta Italia betreffend die Strecke Chiasso-Camerlata etwas zu verdecken, was aber natürlich nicht recht gelingen will.

Auf der Strecke Lugano-Chiasso befanden sich verflossene Woche 5 Locomotiven, 10 zweiachsige Personenwagen I. und II. Cl., 6 zwei- und 5 vierachsige Personenwagen III. Cl., 4 Gepäckwagen, 28 gedeckte Güterwagen, 30 offene Güterwagen, gewiss ein hinreichendes Material für eine interne Strecke von 26 Kilom., die, da die Verbindung mit Camerlata noch nicht hergestellt ist, vom Transit noch nicht sehr in Anspruch genommen wird. — Für Biasca-Locarno (41 Kilom.) waren letzte Woche vorhanden 7 Locomotiven, 8 zweiachsige Personenwagen I. und II. Cl., 12 zwei- und 7 vierachsige Personenwagen III. Cl., 4 Gepäckwagen, 22 gedeckte und 54 offene Güterwagen. Es soll dieses Material möglichst bald noch vermehrt werden.

\* \* \*

#### Botschaft des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung, betr. den Postvereinsvertrag vom 9. October 1874. (Vom 11. December 1874.)

##### Tit!

Wir haben die Ehre, der Bundesversammlung den Postvertrag zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen, welcher an dem in Bern stattgefundenen Congresse der Vertreter von 19 Postverwaltungen Europa's und den Postverwaltungen der Vereinigten Staaten von Amerika und Egypten unterm 9. October letzten abgeschlossen worden ist.

Es sei uns gestattet, der einlässlichen Behandlung des Vereinsvertrages einige die Sachlage und die Folge des Postvereins näher beleuchtende Ausführungen vorzugeben zu lassen.

Der Postverkehr, welcher gewöhnlich als Briefpost bezeichnet wird, umfasst nach posttechnischer Umschreibung die Briefe und Correspondenzkarten, Drucksachen (Zeitungsinbegriffen), Waarenmuster und Geschäftspapiere, in deren beschleunigter Transport auf den Eisenbahnen die Nezeit ausserordentliche Fortschritte aufzuweisen hat; der vollständigeren Benutzung dieser Verkehrserleichterung standen indessen noch mehrfache Hindernisse entgegen und zwar zunächst:

die Höhe der Taxen und die Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit der Taxen in den einzelnen Ländern und der Bedingungen, an welche die einzelnen Arten von Briefpostsendungen geknüpft waren.

Diese überall auftretenden Factoren erlaubten es dem Correspondenten nicht, sich über die Kosten und die Ausführung der Sendungen in leichter Weise Rechenschaft zu geben. Einzelne Staaten hatten zwar, die einen früher, andere später, schon sehr erfolgreiche Anstrengungen gemacht, durch Vereinfachung und mässigere Festsetzung ihrer internen Taxen oder im Austausch mit andern Staaten den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden; wir erinnern hier an das im Jahre 1838 in Grossbritannien eingeführte Penny-System, dessen anfänglich bestreiter Erfolg, wenn auch nicht vorerst in finanzieller Beziehung, doch als staatswirtschaftliche Maassregel in Europa mehr und mehr als zeitgemäss Errungenschaft betrachtet und der nach Zeit und Land modifizierten Nachahmung wertgehalten wurde. Die deutschen Staaten vereinigten sich schon im Jahre 1848 zu grösserer Einheit im Postbetriebe, so dass im Jahr 1852 die Schweiz bereits mit dem deutschen Postverein in Beseitigung der äusserst zahlreichen Briefpostansätze durch einen Vertrag die Taxen auf 4 Sätze (20, 30, 40 und 50 Cts. Brieftaxe) zurückführen konnte. Einen weitern Fortschritt brachte der Postvertrag der Schweiz mit dem deutschen Postverein vom 11. April 1868, welcher (für den einfachen Gewichtsatz) eine sehr mässige Einheitstaxe für Briefe von 25 Cts. und für Drucksachen und Waarenmuster von 5 Cts. aufstellte. Eine ähnliche Taxeregulirung erfolgte im nämlichen Jahre mit Oesterreich-Ungarn, Italien hat schon seit Beginn seiner nationalen Gestaltung der Richtung möglichster Verkehrserleichterung gehuldigt und durch Vertrag vom 8. August 1861 der Schweiz zu einer gemeinsamen Einheitsbrieftaxe von 30 Cts. die Hand geboten. Allein für den Verkehr mit weiter abliegenden Ländern blieben die Verhältnisse für die Schweiz immer noch in ungünstiger Lage, indem die Auswechslungen mit England, Belgien, den Niederlanden, Russland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Spanien, Portugal und den Vereinigten Staaten von Amerika Transittaxen unterworfen waren, die zumal über Frankreich eine bedeutende Belastung bildeten und daher ähnliche Taxermässigungen grossenteils verhinderten. Mit Frankreich konnte zwar durch Vertrag vom 2. März 1865 eine internationale Brieftaxe von 30 Cts. und Drucksachentaxe von 5 Cts. vereinbart werden, hingegen gelang es nicht, die wünschbaren Ermässigungen für den Transit zu erzielen, so dass die Schweiz darauf angewiesen blieb, für ihre weitern Correspondenzen die französische Route möglichst zu vermeiden und dieselben über die zwar weniger directen, jedoch erheblich billigeren Linien der deutschen Staaten und von Belgien und Italien zu leiten. Ähnliche Beugungen fanden sich auch andere Postverwaltungen ausgesetzt. Bereits im Jahre 1863 machten die Vereinigten Staaten von Amerika den