

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

**Artikel:** Tessinische Thalbahnen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3648>

#### 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:** 08.01.2026

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

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 weiteren 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