

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 30 novembre 1876  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4978>

#### **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:** 21.02.2026

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

## ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD au 30 Novembre 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 novembre	
	Göschenen		Airolo					
	Etat fin octobre	Progrès mensuel	Etat fin novembre	Etat fin octobre	Progrès mensuel	Etat fin novembre		
Galerie de direction . . . . .	longueur effective, mètr. cour.	3677,3	67,2	3744,5	3401,0	105,0	3506,0	
Elargissement en calotte, . . . . .	longueur moyenne, " "	2468,6	96,8	2565,4	2249,0	123,0	2372,0	
Cunette du strosse, . . . . .	" " " "	2010,5	79,3	2089,8	1520,9	67,0	1587,0	
Strosse . . . . .	" " " "	1519,5	82,1	1601,6	1037,0	43,0	1080,0	
Excavation complète . . . . .	" " " "	1170,0	35,0	1205,0	765,0	20,0	785,0	
Maçonnerie de voûte, . . . . .	" " " "	12 9,8	72,2	1312,0	1402,1	83,9	1486,0	
" du piédroit Est, . . . . .	" " " "	1352,0	60,0	1412,0	702,2	26,9	792,1	
" du piédroit Ouest, . . . . .	" " " "	1170,0	22,0	1192,0	960,5	80,9	1041,4	
" du radier . . . . .	" " " "	—	—	—	—	—	—	
Aqueduc, . . . . .	complètement	534,0	46,0	580,0	132,0	—	132,0	
" . . . . .	incomplètement	892,0	8,0	900,0	668,0	46,0	714,0	
							1614,0	

\* \* \*

### Das neue Postgebäude in Basel.

Die „Eisenbahn“ vom 1. December enthält in einer Correspondenz unter obiger Aufschrift einige thatsächliche Unrichtigkeiten, welche sowohl im Interesse der Wahrheit, als im Interesse der Sache selbst verbessert werden müssen.

Nachdem es sich bei Ausarbeitung der definitiven Pläne gezeigt hat, dass die ursprünglich angenommene Bausumme für die neue Post um Fr. 130 000 erhöht werden müsse, wird diese Neubaute, mit Inbegriff des Grunderwerbes und des Werthes des alten Postgebäudes, den Staat Basel auf die Summe von **Fr. 1 600 000** zu stehen kommen. Laut Vertrag mit dem schweizerischen Postdepartement wird dieses für die von ihm zu benützenden Localitäten einen Pachtzins von Fr. 60 000, eventuell mit einigen Localen mehr, von Fr. 65 000 bezahlen und nicht Fr. 80 000, wie es in jenem Artikel heisst. Zins und Amortisation der Kostensumme von Fr. 1 600 000 betragen zu  $5\frac{1}{2}\%$  aber Fr. 88 000; dabei ist der vom Staate zu bestreitende Unterhalt nicht gerechnet. Es kann also keine Rede davon sein, dass, wie jener Correspondent meint, im specifisch baslerischen Interesse ein neuer Postpalast und damit eine monumentale Verschönerung der Stadt auf Kosten des Bundes angestrebt werde; — der Staat Basel wird an diese Verschönerung jährlich 25—30 000 Fr. bezahlen müssen!

Die Idee, statt eines grossen Central-Bureau verschiedene Filial-Bureaux der Post einzurichten, ist in Basel schon verschiedene Male ausgesprochen worden und hat viel Bestechendes. Auch vor kurzer Zeit wieder, als der nötige Nachtragscredit von dem grossen Rathe verlangt wurde, ist ein Antrag gestellt worden, man möchte die ohnehin für die Angelegenheit zu errennende Grossraths-Commission beauftragen, zu untersuchen, ob es nicht zweckmässiger wäre, solche Filial-Bureaux zu errichten; dieser Antrag ist aber mit überwiegendem Mehr abgewiesen worden.

Der für eine Centralpost lautende Vertrag mit dem schweizerischen Postdepartement ist seit  $1\frac{1}{2}$  Jahren in Kraft erwachsen; sowohl der Canton als der Bund sind verpflichtet, denselben zu erfüllen und das Postdepartement würde kaum geneigt sein, freiwillig von einem für dasselbe sehr vortheilhaften Vertrage zurückzutreten.

Auch bei Einrichtung von Filial-Bureaux müsste ein grösseres Centralbureau vorhanden sein, und deshalb würde die

Ausführung dieses Gedankens eher mehr kosten, als das projectierte Central-Postgebäude.

Dazu kommt, dass der Canton zur Ausführung dieses Projektes bereits vor zwei Jahren alte Häuser, grenzend an die bishere Post, für mehr als Fr. 400 000 angekauft und seither abgerissen hat. Der Quadraffuss dieses zur Vergrösserung der alten Post bestimmten Landes, kommt den Canton auf Fr. 51,12 zu stehen, ein Preis, der bei dem Verkaufe zu andern Zwecken niemals gelöst werden könnte; der Canton würde also eine bedeutende Einbusse machen müssen, wenn man jetzt von dem beabsichtigten Projecte zurückkommen wollte.

Es kann aus diesen Gründen keine Rede davon sein, dass die bestellte Grossraths-Commission, nach der Ansicht jenes Correspondenten, sich mit der Frage der Filial-Bureaux beschäftige. Die Vermuthung liegt dagegen nahe, dass der Herr Correspondent den Versuch machen wollte, das, was ihm im Schoosse der Behörden von Basel nicht gelungen ist, auf einem andern Wege zu erreichen.

Die Aufgabe der erwähnten Grossraths-Commission ist eine andere: sie soll einmal untersuchen, ob der verlangte Nachtrags-Credit gerechtfertigt und zu empfehlen sei, und sodann soll sie über Anstände berichten, die sich zwischen dem mit der Ausführung beauftragten Architecten und dem Baudepartement erhoben haben. Das sind aber Dinge, die kaum ein weiteres Publicum interessiren werden.

R. F.

\* \* \*

### Das neue Posttaxengesetz,

wie solches aus der einlässlichen und reiflichen Berathung der eidgenössischen Räthe am 23. März 1875 hervorgegangen ist, scheint, wie zu befürchten war, nicht überallhin den gewünschten Anklang gefunden zu haben. Hauptsächlich sind es die Vertreter der Uhrenindustrie des bernischen und neuenburgischen Jura, welche sich gegen den Artikel 19 des fraglichen Gesetzes auflehnen. Derselbe lautet: „Die Fahrpoststücke, deren Gewicht 5 kilogr. nicht übersteigt, werden ohne Rücksicht auf die Entfernung mit einer festen Taxe von 40 Ct. belegt. Wenn jedoch die Entfernung von der Aufgabestelle bis zur Poststelle der Bestimmung, in gerader Linie bemessen, nicht mehr als 25 Kilometer beträgt (Localrayon der Fahrpost), so kommt die Localtaxe von 20 Ct. zur Anwendung.“