

Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 30 novembre 1876

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 23

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-4978>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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
	Goeschenen			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	7250,5
Elargissement en calotte, . . . longueur moyenne, " "	2468,6	96,8	2565,4	2249,0	123,0	2372,0	4937,4
Cunette du strosse, . . . " " " "	2010,5	79,3	2089,8	1520,0	67,0	1587,0	3676,8
Strosse . . . " " " "	1519,5	82,1	1601,6	1037,0	43,0	1080,0	2681,6
Excavation complète . . . " " " "	1170,0	35,0	1205,0	765,0	20,0	785,0	1990,0
Maçonnerie de voûte, . . . " " " "	12 9,8	72,2	1312,0	1402,1	83,9	1486,0	2798,0
" du piédroit Est, . . . " " " "	1352,0	60,0	1412,0	702,2	26,9	792,1	2141,1
" du piédroit Ouest, . . . " " " "	1170,0	22,0	1192,0	960,5	80,9	1041,4	2233,4
" du radier . . . " " " "	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, . . . " " complètement	534,0	46,0	580,0	132,0	—	132,0	712,0
" " " 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 Kosten summe von Fr. 1 600 000 betragen zu 5 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 nöthige Nachtragscredit von dem grossen Rathe verlangt wurde, ist ein Antrag gestellt worden, man möchte die ohnehin für die Angelegenheit zu ernennende 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 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 projectirte Central-Postgebäude.

Dazu kommt, dass der Canton zur Ausführung dieses Projectes bereits vor zwei Jahren alte Häuser, grenzend an die bisherige Post, für mehr als Fr. 400 000 angekauft und seither abgerissen hat. Der Quadratfuss 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 Architekten 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 Rätthe 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 neuenburgerischen 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.“