Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 23

PDF erstellt am: **24.04.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die elektrische Schmalspurbahn Biel-Täuffelen-Ins. — † Alfred Rychner. — Miscellanea: Schiffahrt auf dem Oberrhein. Schiffahrtstrasse Lyon-Genf. Elektrische Heizung bei Verladen von Oel. Ein Deutsches Erfindungs-Institut. Neue Kohlenlager in Frankreich. — Konkurrenzen: Akoholfreie Gemeindestuben und Gemeindehäuser. Strassenbrücke über die Reuss bei Gisikon. Bebauungsplan Biel und Vororte. — Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Band 71. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 23.**

Die elektr. Schmalspurbahn Biel-Täuffelen-Ins.

Von Ingenieur *R. Walther*, S. I. A., Spiez.

Im Dezember 1916 wurde die erste Teilstrecke dieser Bahn von Nidau bis Siselen und im März 1917 die durchgehende Linie von Nidau bis Ins dem Betrieb übergeben; damit war dem rechten Ufer des Bielersees die so dringend nötige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gebracht. Wenn auch die Bahn an technisch interessanten Objekten nicht reich ist, dürften doch einige Mitteilungen über einzelne Bauwerke, und der Vollständigkeit halber eine kurze allgemeine Beschreibung der Bahn weitere technische Kreise interessieren.

Die Bestrebungen für die Schaffung von Lokalbahnen im engeren bernischen Seelande reichen noch in das vorige Jahrhundert zurück. Mit der Eröffnung der direkten Bern-Neuenburg-Bahn (über Kerzers-Ins, vgl. Abb. 1) im Jahre 1901 und der elektrischen Normalbahn Freiburg-Murten-Ins, 1903, erhielt der Wunsch nach einer Verbindung des rechten Bielerseeufers mit Biel und dem neuen Bahnknotenpunkt Ins erneuten Impuls. 1908 erteilte die Bundesversammlung einem Initiativkomitee die Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Biel über Täuffelen nach Ins. Die Bahngesellschaft, an die die Konzession unentgeltlich überging, konstituierte sich 1912 unter dem Namen Seeländ. Lokalbahnen (S. L. B.) Biel-Täuffelen-Ins A.-G. Sie wählte als Präsidenten des Verwaltungsrates und der Direktion Nationalrat Oberst Ed. Will, dessen Initiative die Entstehung der neuen Bahnverbindung in erster Linie zu verdanken ist. Im Juli 1914, unmittelbar vor Kriegsausbruch, wurde mit dem Bahnbau begonnen und dieser nach einer, zu Anfang des Krieges erfolgten längeren Einstellung, Ende 1916, bezw. Anfangs 1917 zu Ende geführt.

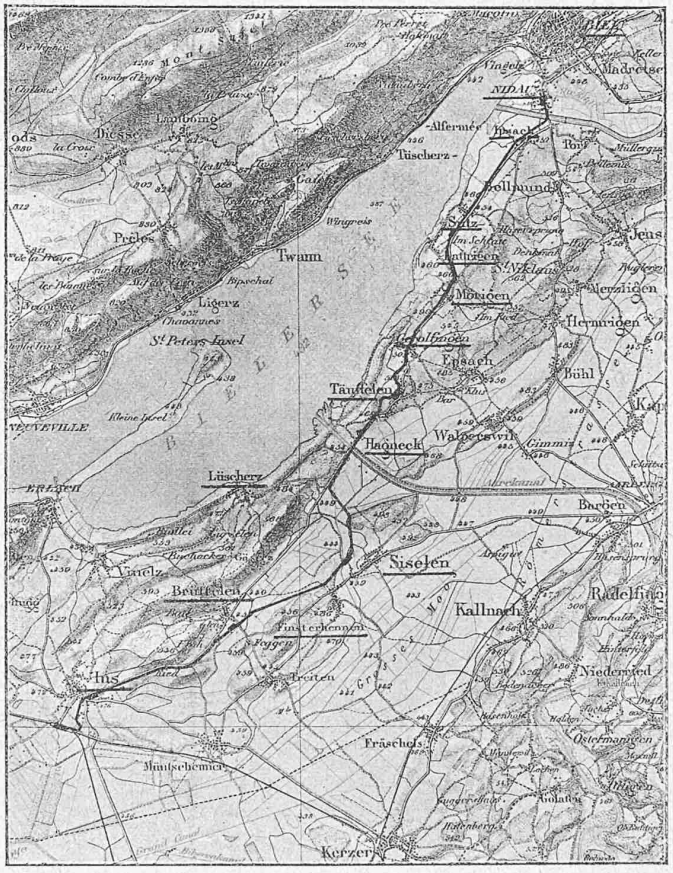

Abb. 1. Uebersichtskarte 1 : 150 000. Mit Bewill. der Schweiz. Landestopogr. vom 26. März 1918.

Die meterspurige Bahn beginnt einstweilen im Städtchen Nidau mit Anschluss an die städtischen Strassenbahnen von Biel. Nach Ueberbrückung des Aarekanals führt sie durch das Moos nach Ipsach und längs der Staatsstrasse über Sutz, Lattrigen, Mörigen, Gerolfingen, den Hügel des Montlig umfahrend nach Täuffelen, wo sich Depot, Umformerstation und Sitz der Betriebsleitung befinden. (Abb. 1 u. 2). Kurz nach Täuffelen folgt sie wieder der Strasse nach Hagneck, überbrückt den Hagneckkanal und folgt weiter der Strasse bis zur Haltestelle von Lüscherz. Hier verlässt sie die Strasse, wendet sich südlich, das Lüscherzmoos durchschneidend, den Dörfern Siselen und Finsterhennen zu. In einem grossen Einschnitt bei Finsterhennen durchschneidet sie die Hügelwelle zwischen Lüscherz und Brüttelenmoos und erreicht nach dessen Durchquerung die Ortschaft Brüttelen. Von hier führt die Bahn wieder der Strasse nach bis Ins-Dorf und von da auf eigenem Bahnkörper nach der Station Ins der Bern-Neuenburg- und der Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Abb. 2. Längenprofil.
Längen 1 : 125 000, Höhen 1 : 2500.

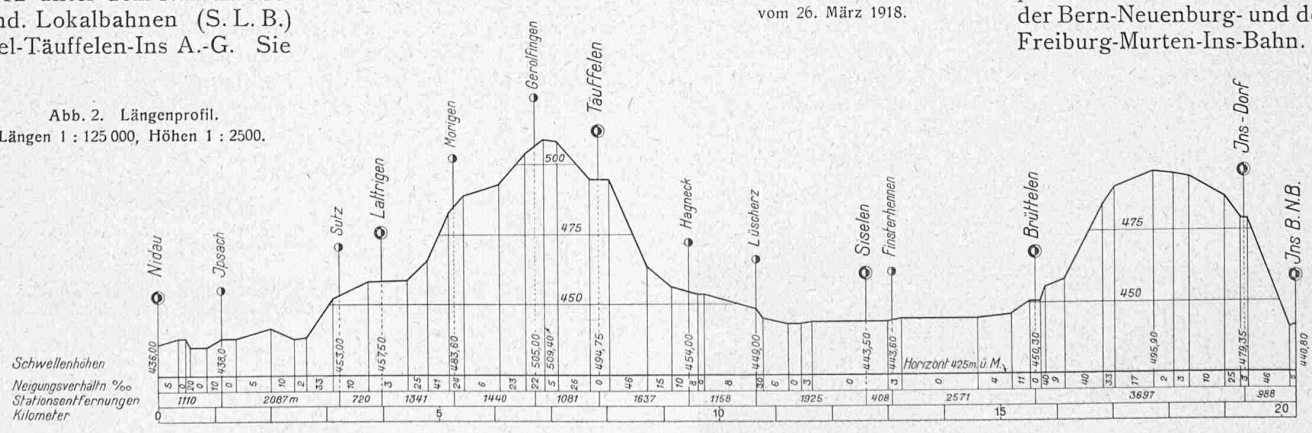

Tabelle der Richtungs-Verhältnisse.

	Gerade	Kurven	R-70	75	100	120	150	200	250	300	300 / 2000
in *m*	14850	5314	151	466	423	118	920	577	271	502	1886
in %	73,8	26,2	0,8	2,3	2,1	0,6	4,6	2,8	1,3	2,4	9,3

Tabelle der Steigungs-Verhältnisse.

	horizontal	Steig. ‰	bis 10,0	10,1 / 20	20,1 / 30	30,1 / 40	40,1 / 46
in *m*	4701	15463	7317	2929	1920	1501	1796
in %	23,4	76,6	36,3	14,5	9,5	7,4	8,9