

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 20

Titelseiten

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: 22.02.2026

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

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Bd. III.

ZÜRICH, den 19. November 1875.

No. 20.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreicherisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 1 Fr.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

étranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 1 Fr.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Der Stand der Arbeiten an der Jura-Gewässer-Correction. — Gott-hardbahn. Stand der Arbeiten auf den im Studium befindlichen Strecken Ende August 1875. (Schluss.) — Aus dem 9. Vierteljahrbericht der Direction der Jura-Bern-Bahngesellschaft. — An das internationale Postbureau. — Die Concurrenzpläne für ein Kunstmuseum in Bern. (Schluss.) — Zum Actiengesetz. (Fortsetzung.) — Literatur. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Eisenpreise. — Inhalt von Nr. 98 von Stummer's Ingenieur. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

1. Beilage: Rapport mensuel Nr. 34 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gotthard au 30 Septembre 1875.

2. Beilage: Eine Tafel. Längenprofil des Hagneck-Einschnittes.

Der

Stand der Arbeiten an der Jura-Gewässer-Correction.

(Frühere Artikel siehe Bd. II. Seite 225.)

(Notizen über die Excursion des Schweizerischen Ing.- und Arch.-Vereines vom 9. October, mitgetheilt von Ingenieur v. Graffenried.)

(Mit einer Tafel als Beilage.)

1. Der Nidau-Canal.

(Vide beiliegendes Normalprofil; die dort angegebenen Quoten sind bei Profil o., beim Ausfluss aus dem Bielersee angenommen.)

Der Nidau-Canal vom See bis Meyenried ist bis auf weniges vollendet.

Totalaushub bis October 1875: 1,384,000 Schachtruten.

Unvollendet sind:

a) Flussaufwärts bei Brügg eine Canallänge von 1400' (420 m³).

b) Die Strecke Meyenried-Büren.

Die Ausführung dieser beiden Parthien wird bis nach Ableitung der Aare von Aarberg in den Bielersee durch den Hagneck-Canal verschoben.

Ueber die bis jetzt erzielten Resultate giebt beiliegende graphische Tabelle (siehe Beilage) der Bieler Seewasserstände Auskunft, welche die Höhen derselben seit Beginn der Jura-Gewässer-Correction, d. h. seit Januar 1869 bis im October 1875 enthält. (Wir haben auf dieser Tabelle, wie auch in dem Längenprofil des Hagneck-Canales und den Querprofilen das Fussmass beibehalten, weil die Projekte seiner Zeit noch in Fussen verfasst waren.)

2. Hagneck-Canal.

Hagneck-Einschnitt: Länge 3000' (900 m³), grösste Tiefe 111' (33 m³). (Siehe Längen- und Quer-Profil desselben in der Beilage.) Böschungen einfüssig bis 20' (6,0 m³) über der Sohle; oberhalb richtet sich der Böschungswinkel nach der Bodenbeschaffenheit.

Bei 2^{1/2}% mittlerer Steigung beträgt der Gesamtaushub 350,000 Schachtruten (945,000 Cubimeter).

Es bestehen drei Ablagerungsplätze für das Material: zwei zu beiden Seiten der Canalmündung im Bielersee auf dem gewonnenen Strandboden, und einer auf der Südseite des

Hagneckhügels von 33 Jucharten Moosland auf dem rechten Canalufer.

Die mittlere Transportdistanz ist 3000' (900 m³).

Der Betrieb geschieht mit 3 Locomotiven.

Das Material besteht zu überst aus einer Humusschicht, dann kommt Mergel und ferner abwechselnd weicher Sandstein und feste Mergelschichten von verschiedenen Dicken.

Der Einschnitt wird, Transport inbegriffen, zum Preise von Fr. 4. 95 per Schachtrute (Fr. 1. 83 per Cubimeter) ausgeführt.

Bisherige Leistungen 161,000 Schachtruten, ca. 45 % des ganzen Einschnitts. Monatsleistungen ca. 9000 Schachtruten; es sind auch schon bis 10,000 ausgehoben worden.

Die Arbeiten werden wesentlich erleichtert durch Benützung des in den 60er Jahren von der Berner Torgesellschaft erstellten Tunnels behufs Trockenlegung des Mooses und Abfuhr des Terfes zum See.

Bald nach Angriff des Einschnittes auf der Nordseite (Seeseite) wurde ein alter Tunnel aufgefunden, welcher vom Unternehmer für den Betrieb seiner Bauten ebenfalls benutzt werden konnte.

Ueber den Ursprung des Tunnels fehlen bestimmte Anhaltspunkte. Nicht unwahrscheinlich ist die Annahme, dass die Römer zur Entwässerung des grossen Mooses, durch welches eine Heerstrasse führte, den Tunnel gebaut haben.

Es ist ein interessantes Factum, dass der Hügelrücken bei Hagneck 3 Mal durchstochen wird.

1. Zur Römerzeit (vermutlich für Entwässerungszwecke).

2. In den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts durch eine industrielle Gesellschaft.

3. Heutzutage behufs Ableitung der Aare in den Bielersee.

Gefäll des Hagneck-Canales von Aarberg bis zum Einschnitt 1,4 % bei einer Sohlenbreite von 200', durch den Einschnitt 3,75 % mit Sohlenbreite 120'.

Flussaufwärts Hagneck gegen Aarberg zu werden Leiteanäle geöffnet.

Es führt eine Bogenbrücke über den Hagneck-Einschnitt, bestehend aus zwei steinernen Widerlagern von 35' Höhe auf Felsen fundirt; eiserner Bogen von 55,0 m³ Spannung, 7,0 m³ Pfeilhöhe. Breite der Brücke 16' = 4,80 m³, Belag mit Zorès-Eisen. Totalgewicht der Eisenconstruction 83,000 Kilo. (Zorès-Eisen und Geländer inbegriffen).

Gotthardbahn,

Stand der Arbeiten auf den im Studium befindlichen Strecken Ende August 1875.

(Schluss).

SECTION V.

Airolo-Faido-Anzonico.

Im Interesse des baldigen Beginnes der grössten Tunnels richtete sich die Thätigkeit der Section während des abgelaufenen Monats hauptsächlich auf die Ergänzung der Terrainaufnahmen im Bereich des Dazio- und Kehrtunnels. Nebstdem wurde die Aufnahme der Querprofile auf der linken Berglehne zwischen Airolo und Quinto sowie zwischen Faido und Lavorgo fortgesetzt. Die in letzterer Strecke abgesteckten Operationsachsen wurden trigonometrisch festgelegt und nivellirt und darauf in einer Länge von ungefähr 3,5 Kilometer Querprofile aufgenommen. In der Strecke Ponte Sordo-Dazio wurden auf eine Länge von 6,5 Kilometer Operationsachsen abgesteckt und grösstentheils nivellirt sowie Querprofile für ungefähr 6 Kilometer Bahnlänge, in Abständen von durchschnittlich 15 Meter und bis zum Tessin hinabreichend, aufgenommen.

Die ins Auge gefasste Variante Stalvedro-Quinto am rechten Tessinufer wurde nach durchgeföhrtem Studium als unvorteilhaft verlassen; dagegen richten sich neuere Studien auf die Ermittlung, ob die Tieferlegung der Linie vom Kehrtunnel abwärts durch Senkung des Niveaus und Verlängerung des Dazio-tunnels nicht Vortheile gewähren würde, und wurden die zur Prüfung dieser Frage erforderlichen ergänzenden Terrainauf-