

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

Artikel: Jura-Bern-Bahngesellschaft
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3920>

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>

nahmen begonnen. Durch die in den letzten Monaten vorgenommenen Studien wurde nunmehr die Tieferlegung der Linie von Faido abwärts um ca. 45 Meter gegenüber dem generellen Projecte des Herrn Gerwig definitiv gesichert.

In der Strecke Faido-Lavorgo wurde mit der Herstellung von Fussstegen, um das Tracé zugänglich zu machen, fortgefahrene. Die bereits im Vormonate begonnenen Sondirungsarbeiten wurden gleichfalls fortgesetzt. Bemerkenswerth ist hierbei der Umstand, dass man in dem Probeschachte, welcher oberhalb der gegenwärtig projectirten obern Mündung des Dazio-tunnels abgeteuft wurde, bei der Tiefe von 11 Meter, im Niveau des Flusses Wasser fand, dessen Bewältigung durch die verfügbare Pumpe nicht mehr möglich war. Da nun der feste Fels bis dahin noch nicht aufgefahren war, so steht es wohl ausser Zweifel, dass der Schacht mit dem Tessin communicirt. Die beiden Stollen des Dazio-tunnels wurden bis Ende des Berichtsmonates auf zusammen 58,8 Meter vorgetrieben.

Es ist hier der Ort, der Ergebnisse zu gedenken, welcher die Untersuchung der geognostischen Beschaffenheit und des Verhaltens des Bergabhangs am linken Tessinufer bei Oso unterhalb Dazio grande geliefert hat. Das auf Rutschungen hindeutende Aussehen und die Beschaffenheit dieser Parthe gab nämlich dem Oberingenieur Anlass, das von seinem Vorgänger auf dieser Seite des Tessin projectirte Tracé zu verlassen und die Bahn zwischen Dazio grande und Faido auf das rechte Ufer zu verlegen. In der That sind die Ergebnisse der vorgenommenen eingehenden geologischen Prüfung dieses Terrainabschnittes ganz geeignet, die damals gehegten Befürchtungen für den gesicherten Bestand der Bahn an dieser Lehne zu bestätigen und die Verlegung des Tracés zu rechtfertigen. Jenes Schuttgebiet, welches nach dem alten Projecte mit einem ungefähr 680 Meter langen Tunnel in der Höhenlage von 874,5 bis 858,3 Meter unterfahren werden sollte, erstreckt sich von der Nähe des Ponte della rampa degli arberi in nordöstlicher Richtung 900 Meter weit zum Rialto di Vigera, von hier in ost-südöstlicher Richtung etwa 700 M. weit zum Fracca di Oso und längs dieser herab in südwestlicher Richtung ca. 600 Meter weit bis zum Ponte di Polmengo. Die genaue wissenschaftliche Prüfung und Vergleichung der in und um das Schuttgebiet anstehenden Gesteine führte nun zu dem Ergebnisse, dass letzteres in der Höhe von 1020 bis 1120 Meter von einem Kranz bergfester Klippen umrahmt wird, welche aber durch zahlreiche Ablösungen und Querklüfte so gelockert sind, dass sie ständig abstürzen. In der Seehöhe von 820 bis 920 Meter wird das Schuttgebiet von einem zweiten, jedoch nicht zusammenhängenden, sondern nur durch einzelne aus dem Schutte hervorstehende Partien angedeuteten Klippenkranze durchsetzt. Von diesem sind nur die untern, den Seiten des Schuttgebietes zunächst liegenden Theile bergfest, die obern inmitten desselben befindlichen Partien dagegen haben augenscheinlich eine Verschiebung im Ganzen und zwar in Folge einer Kippung der untern Felspartie gegen das Thal hin erlitten, welch' letztere Bewegung ihrerseits in Auswaschungen, welche der Tessin am Fusse der Berglehne bewirkt hat, ihre Erklärung findet. Das ganze Sturzgebiet ist überdies im höchsten Grade wasserdrücklässig und geräth periodisch in Bewegung, wie zahlreiche Spalten ältern und neuern Ursprungs noch erkennen lassen. Wenn es somit keinem Zweifel unterliegt, dass die Osoer Schutthalde in der Vergangenheit bereits Bewegungen unterworfen war und solche sich auch in Zukunft wiederholen können, dass sie ferner wasserdrücklässig ist, so ist die Nothwendigkeit wohl augenscheinlich, das Tracé im Interesse der Sicherheit und des Bestandes der Bahn diesem Schuttgebiete zu entziehen und auf das andere Ufer des Tessin als das geeignetere Terrain zu verlegen.

SECTION VI.

Anzonico-Biasca.

Durch die im vorigen Abschnitte bereits erwähnte Tieferlegung des Tracés von Faido abwärts, welche gegenüber dem Tracé des Herrn Gerwig einen Höhenunterschied von 45 Meter daselbst herbeiführt, wurde die Cote der Nivelette an der Grenze der Sectionen V und VII auf 636,1 Meter herabgebracht, was eine um etwa 5 Meter geringere Höhe als die bisher in Aussicht genommene ist (vergl. Monatsbericht pro Juni, Section VI). An diese neue Cote anschliessend wurde nun auch das generelle Tracé der Section VI zwischen der Grenze beider Sectionen und der Station Giornico einer Revision, beziehungsweise neuerlichen Bearbeitung unterzogen, in Folge deren die Station Lavorgo nunmehr unterhalb des Dorfes zwischen dieses und das linke Ufer des Tessins gelegt werden konnte, während sie früher oberhalb des Dorfes am Fusse der Berglehne in Aussicht genommen werden musste. Die durch diese Änderungen

bedingten Ergänzungsaufnahmen wurden in der zweiten Hälfte des Berichtsmonates bewirkt.

Die Behufs Feststellung des Tracés unternommenen Sondirungen in dem Riale Piotascia wurden fortgesetzt, ein Versuchsstollen zur Untersuchung der Moräne S. Pellegrino und ein Probeschacht für den Pfeiler der Tessinbrücke daselbst in Angriff genommen.

SECTION VIII. Bellinzona-Camignolo.

Die Detailaufnahmen für die Anfertigung der Schichtenpläne (Maasstab 1/500) wurden fortgesetzt und theilweise zu Papier gebracht. Dieselben sind bis jetzt für 3 Kilometer Bahnlänge vollendet. Ferner richtete sich die Thätigkeit der Section im Berichtsmonate auch auf das Studium einer Linie mit einer Maximalsteigung von 16,7 %. Dasselbe wurde unternommen, um mit den Ergebnissen vorhergegangener Parallelstudien, die ein Tracé mit 18 % Maximalsteigung zum Gegenstande gehabt hatten, verglichen zu werden, und so die Grundlagen zur sicheren Beurtheilung der Bauwürdigkeit der einen und andern Variante zu gewinnen.

In dem Probeschacht am südlichen Tunneleingang traf man bei 13,5 Meter Tiefe (Seehöhe 477,5 Meter) auf Felsen; dieses Tunnelportal wird demnach bis auf 2½ Meter Höhe über der Nivelette in gewachsenem Felsen liegen.

SECTION IX.

Camignolo-Lugano und Cadenazzo-Pino.

Die Terrainaufnahmen der Strecke Lugano-Camignolo wurden fortgesetzt und Querprofile von Kilometer 3,0—5,6 (von Lugano aus gerechnet) aufgenommen. Mehrere Änderungen des generellen Projectes bedingten weitere Ergänzungen der Aufnahmen, welche die Thätigkeit der Section während des Berichtsmonates in Anspruch nahmen.

In Betreff der Strecke Cadenazzo-Pino beschränkte man sich auch im eben verflossenen Monate auf generelle Studien. Dieselben führten zu der Erkenntniß, dass die Führung der Linie zwischen Cadenazzo und Magadino auf der östlichen Seite der Cantonalstrasse und längs der Berglehne ungleich vortheilhafter ist als auf der entgegengesetzten, wo die Bahn sich im Inundationsgebiete des Tessin befinden würde. Durch die hiemit verbundene Höherlegung der Bahn werden zwei wichtige Vortheile erreicht, indem erstens die sonst unvermeidliche, äußerst kostspielige Regulirung des Tessin in einer Längenerstreckung von etwa 7 Kilometer vermieden und zweitens der Geschiebe führende und den Bestand der Bahn gefährdende Quaratinobach mittelst eines Tunnels unterfahren werden kann. Auch zwischen Magadino und Pino wurde das Tracé gegenüber dem von Herrn Gerwig in Aussicht genommenen höher gelegt, um die Bahn besser vor zerstörenden Wirkungen der Geschiebe der zahlreichen Querthäler dieses Gehänges zu schützen. Die durch diese Modificationen des ältern Tracés bedingten weiteren Terrainaufnahmen wurden eingeleitet.

* * *

AUS DEM 9. VIERTELJAHRS-BERICHT DER DIRECTION DER

Jura-Bern-Bahngesellschaft.

Stand der Arbeiten am 30. September 1875.

A. Engeres Netz.

Es werden noch Vollendungsarbeiten gemacht am Tunnel Pierre-Pertuis und in einigen Einschnitten.

B. Neue Linien.

I. Studien.

Es sind nur noch die Pläne der Gemeinde Pruntrut im Rückstand, welche dem Eisenbahndepartement wegen einigen Modificationen nicht vorgelegt werden konnten.

II. Bau.

a) Tunnel du Doubs. Der Stollen im Tunnel de la Croix wurde nach unseren früheren Aussagen am 14. August durchgeschlagen.

Im Tunnel de Glovelier blieben am 30. September noch 135 Meter, welche Ende November durchbrochen sein werden. Der Vollausbruch ist auf 2/3 der Länge vollendet.

b) Strecke zwischen den Tunnels. Die Installationsarbeiten sind fertig, die Pfeiler des Viaductes dagegen etwas im Rückstand.

c) Die Strecke Delémont-Basel wurde den 25. Sept. eröffnet.

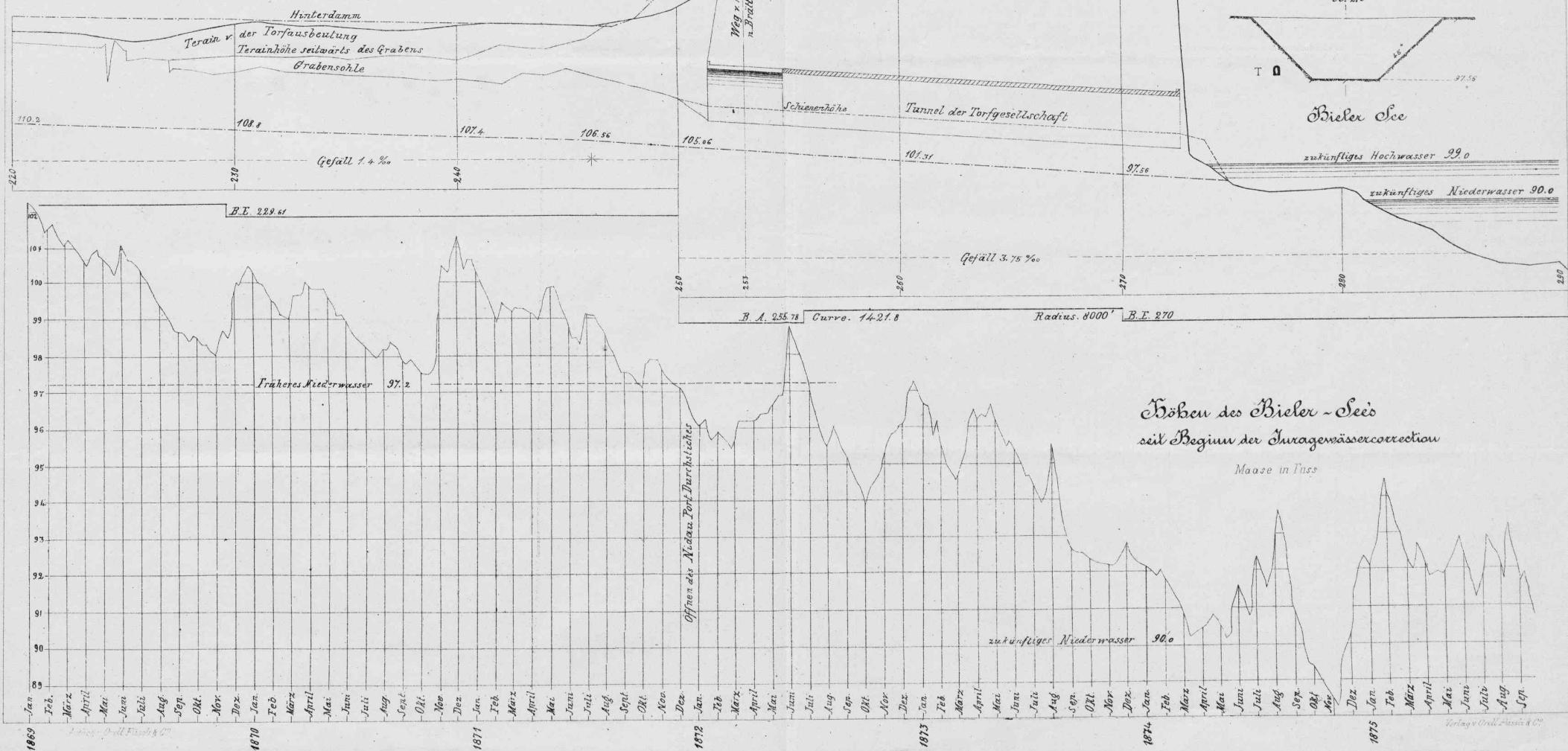
Sohlengefälle 0.20% Normal-Profil des Nidau Canals. Maßstab 1:400

zukünftiges Sommer Wasserstand
zukünftiges Niederwasser 96.0

Längenprofil des Hagneckenschnittes

Maßstab d. Längen 1:5000

d. Höhen 1:250



Profile des Bieler Sees.

1:200

Nr. 230

Nr. 253

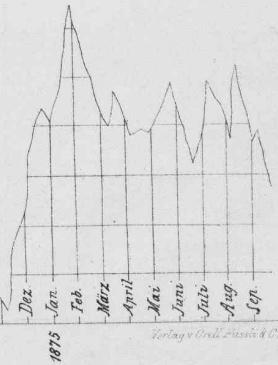
Nr. 270

zukünftiges Hochwasser 99.0

zukünftiges Niederwasser 90.0

Höhen des Bieler - Sees
seit Beginn der Juragewässerrection

Maase in Fuß



Seite / page

leer / vide /
blank

- d) Auf der Strecke Tavannes-Court sind die Kunstbauten mit Ausnahme einiger Dohlen fertig, ebenso die Erdarbeiten. Das schwierige Terrain veranlasst viele Rutschungen und Nacharbeiten.
- e) Die Strecke Court-Delémont und
- f) Die Strecke Moutier-Delémont sind in Arbeit ohne nähere Angaben über deren Stand.
- g) Broyethallinie. Der Oberbau ist gelegt, sowie auf 10 $\frac{1}{2}$ Kilom. die erste Schotterschicht, die zweite auf 1,2 Kil.
- h) Die Strecke Delémont-Glovelier wurde an die Herren Bajole & Tondeur vergeben, mit der Verpflichtung der Vollendung auf den 31. Mai 1876.
- i) Die Strecke Courgenay-Porrentruy von 5 Kil. Länge kann erst vergeben werden, wenn die oben angekündigten Planänderungen genehmigt sein werden.
- k) Jura-Industriel. Es wurden 10 $\frac{1}{2}$ Kil. Oberbau erneuert, um mit den brauchbaren alten Schienen Ersatz für die übrige Strecke zu gewinnen. Von den 8 Lokomotiven dieser Unternehmung sind 5 Stück neu repariert. Für diese Arbeiten wurden Fr. 350,000 ausgelegt.

Im Jahre 1876 werden etwa 5 Kil. Oberbau zur Erneuerung kommen, welche damit überhaupt bis auf 5 $\frac{1}{2}$ Kil. vollendet sein wird. Hierauf folgen Entwässerungsarbeiten in Tunnels und alsdann Erstellung eines Aufnahmsgebäudes in Chaux de fonds.

l) Bestand des Rollmaterials:

Locomotiven: Bern-Luzern-Bahn 8 Stück, Total 44 Stück.
Personenwagen: 24 " " 155 "

Enthaltend total 8300 Plätze.

Güterwagen: Total 680 Stück.

Es sind 12 neue Locomotiven bestellt worden, und Unterhandlungen im Gang für Lieferung von 26 Personenwagen und 80 Güterwagen.

m) Verwaltungsgebäude. Der dafür in Aussicht genommene Bauplatz bei der grossen Schanze in Bern musste wegen Ungleichheit des Untergrundes verlassen und ein anderer Platz in der Nähe der Gebäranstalt gewählt werden, welcher theurer als der alte zu stehen kommt, dafür aber bedeutende Ersparniss an Fundationen gewährt.

Die Erdarbeiten und Fundationen wurden schon gefördert, so dass die Sockel, welche von Reuchenette bezogen werden, bald versetzt werden können.

Ausdehnung der Unternehmung.

Lyss-Zofingen. In Folge Beschlusses des Verwaltungsrathes vom 28. Mai 1875 haben wir für die definitiven Studien der Strecken Lyss-Herzogenbuchsee-Zofingen (Theilstück der Nationalbahn) Verträge abgeschlossen.

Den ersten derselben gieng Ingenieur Denzler ein, welcher sich verpflichtete, bis Ende September 1876 alle diejenigen Pläne und Berichte, welche vor Beginn des Baues und zu demselben nötig sind, um die Summe von Fr. 150,000 herzustellen, was bei der Länge von 62 Kil. einer Summe von circa Fr. 2400 entspricht.

Ein zweiter Vertrag wurde mit dem Initiativcomité der Linie Lyss-Zofingen abgeschlossen, dahingehend, dass dieses die Vorschüsse mit 5% verzinse und der Direction der Jura-Bern-Bahn Fr. 15,000 für Ueberwachung der Vorarbeiten entrichte.

* * *

An das internationale Postbureau.

Vor uns liegt das erste Lebenszeichen des internationalen Postbüros, nämlich Nr. 1 seiner postalischen Zeitschrift. Dieselbe ergeht sich in weitläufigen Auseinandersetzungen über die Ursachen ihres verspäteten Erscheinens, über das Entstehen, die Einrichtung und Aufgabe des internationalen Büros und schliesst mit einer kurzen Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des allgemeinen Postvereins.

Unter den vom internationalen Büro zunächst zur Behandlung in Aussicht gestellten Geschäften vermissen wir leider einige von der Presse bereits früher schon berührte Punkte, welche für die schweizerisch-internationalen Handels- und Verkehrsinteressen von bedeutender Tragweite sind.

Vorab erwähnen wir der Beschränkung:

- a) des Progressionsgewichtes für Correspondenzen;
- b) des Localrayons nach Deutschland, sowie
- c) der gänzlichen Aufhebung des Localrayons im Verkehr mit Italien.

So sehr wir den grossen Fortschritt, welcher uns der internationale Weltpostvertrag in social-politischer und national-ökonomischer Richtung hin gebracht hat, anerkennen müssen,

so dürfte es dennoch angezeigt sein, auf möglichste Beseitigung der in vorstehenden Punkten enthaltenen Härten hinzuwirken.

Wir möchten daher dem internationalen Postbureau vor Allemaus empfehlen, dazin zu streben, dass das in Art. 3 des Weltpostvertrages vorgesehene Progressivgewicht für Correspondenzen von 15 zu 15 Grammes weiter ausgedehnt oder aber mit entsprechend billigeren Progressivtaxen belegt, sowie auch das Maximalgewicht für Drucksachen- und WaarenmusterSendungen bis auf 500 Grammes ausgedehnt würde.

Für den Handelsstand, welcher zumeist nur grosse und schwere Plis nach überseeischen Ländern versendet, kommt die von 15 zu 15 Grammes progredirende Taxe zu theuer zu stehen, so dass man hier mit Recht sagen kann, "was man uns mit der einen Hand geboten hat, wird uns mit der andern in noch grösserem Umfange wieder entzogen."

Dasselbe ist der Fall mit der Beschränkung des s. Z. auf 7 Meilen geradliniger Entfernung fixirten Localrayons mit Deutschland und mit der gänzlichen Aufhebung des auf 45 Kilometer ausgedehnten Localverkehrs mit Italien.

Es ist binächtlich bekannt und liegt in der Natur der Sache, dass die Verkehrsbeziehungen auf nahe Distanzen viel stärker sind als auf grosse Entfernnungen. Ja es darf füglich behauptet werden, dass von 100 Briefen 80 auf den Localrayon fallen. Wenn daher das schweizerische Postdepartement, resp. der jetzige Weltpostdirector s. Z. an der Hand einer zweifelhaften Statistik den dem schweizer. Publicum durch den Weltpostvertrag erwachsenden Vortheil auf Fr. 120,000—200,000 beziffert, so erlauben wir uns hinwiederum die Frage zu stellen, wie hoch wohl der Nachtheil angeschlagen werden darf, welcher dem schweizer. Publicum erwächst durch die genannten internationalen Verkehrsbeschränkungen, und welche Compensation der schweizer. Postkasse für die Tausende von Briefen geboten wird, welche im schweizerisch-ausländischen Grenzverkehr durch directe Aufgabe bei auswärtigen Poststellen den schweizerischen Posten entzogen werden?

Es wäre daher eine schöne und verdienstvolle Aufgabe unseres Weltpostbüros die genannten Härten im internationalen Verkehr zu beseitigen.

Eine weitere, ebenso verdienstvolle Aufgabe erblicken wir darin, dahan zu wirken, dass diejenigen Bahnzüge, mittelst welchen der internationale Postverkehr vermittelt wird, mit grösserer Regelmässigkeit als es seit einiger Zeit der Fall ist, cursiren würden, damit diese häufig vorkommenden lästigen Verspätungen der ausländischen Post verschwinden.

Also frisch und energisch an's Werk und Glück auf! — r-

* * *

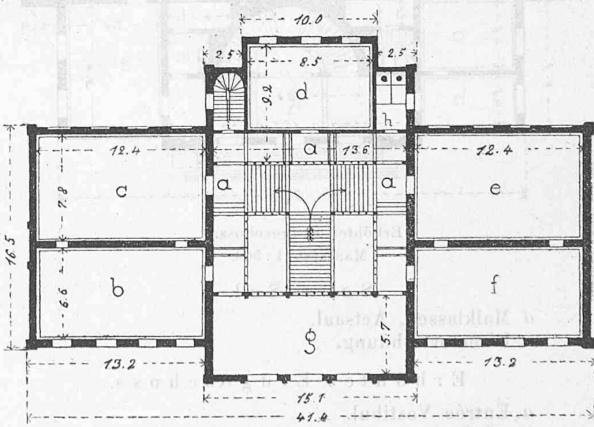
Die Concurrenzpläne für ein Kunstmuseum in Bern.

(Schluss).

Es bleiben uns noch die zwei mit Ehrenmeldungen ausgezeichneten Pläne. Die erste Ehrenmeldung erhielten, wie das Preisgericht sagt, wegen der schön ausgeführten und componirten Fassaden die Herren Schaller & Tscharner in Wien, und die zweite wegen der schön dargestellten Innendecorationen Herr Architect Stettler in Bern.

Leider gestatten uns unsere Mittel nicht die Zeichnungen wiederzugeben, welche das Preisgericht veranlasst hat, diese Projecte mit Ehrenmeldungen zu bedenken, sondern wir müssen uns darauf beschränken, wie bei den andern Projecten nur die Grundrisse zu reproduzieren.

SCHALLER & TSCHARNER. — Motto: „Viribus unitis.“



I. Stock
Maasstab 1:500.