Der Stand der Arbeiten an der Jura-Gewässer-Correction

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 20

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-3918

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

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

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.

„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.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

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-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 1 Fr.

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.

Etranger: 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 Fussli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 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.

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. — Gotthardbahn. Stand der Arbeiten auf den im Studium befindlichen Strecken Ende August 1875. (Schluss.) — Aus dem 9. Vierteljahrsbericht 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 Hagneckeinschnittes.

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 *a*, 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 Schachtruthen.

Unvollendet sind:

a) Flussaufwärts bei Brügg eine Canallänge von 1400′ (420 m/).

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 Projecte seiner Zeit noch in Fussen verfasst waren.)

2. Hagneck-Canal.

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

Bei $2^1/_2$ ‰ mittlerer Steigung beträgt der Gesammtaushub 350,000 Schachtruthen (945,000 Cubicmeter).

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 m/).

Der Betrieb geschieht mit 3 Locomotiven.

Das Material besteht zu oberst aus einer Humusschichte, 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 Schachtruthe (Fr. 1. 83 per Cubicmeter) ausgeführt.

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

Die Arbeiten werden wesentlich erleichtert durch Benützung des in den 60ger Jahren von der Berner Torfgesellschaft erstellten Tunnels behufs Trockenlegung des Mooses und Abfuhr des Torfes 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 (vermuthlich für Entwässerungszwecke).
2. In den 60ger 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 Leitcanäle geöffnet.

Es führt eine Bogenbrücke über den Hageneckeinschnitt, bestehend aus zwei steinernen Widerlagern von 35′ Höhe auf Felsen fundirt; eiserner Bogen von 55,0 m/ Spannung, 7,0 m/ Pfeilhöhe. Breite der Brücke 16′ = 4,80 m/, 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 grössern Tunnels richtete sich die Thätigkeit der Section während des abgelaufenen Monats hauptsächlich auf die Ergänzung der Terrainaufnahmen im Bereiche 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 durchgeführtem Studium als unvortheilhaft verlassen; dagegen richten sich neuere Studien auf die Ermittlung, ob die Tieferlegung der Linie vom Kehrtunnel abwärts durch Senkung des Niveaus und Verlängerung des Daziotunnels nicht Vortheile gewähren würde, und wurden die zur Prüfung dieser Frage erforderlichen ergänzenden Terrainauf-