

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Jura Bernois  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2171>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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

Die Unterbauarbeiten des 6. Bauloses der III. Section, Ziegelbrücke-Näfels, wurden am 26. October in Angriff genommen, nachdem dieselben in zwei Abtheilungen den HH. Locher u. Cie. und den HH. Kubli u. Sohn übertragen worden.

Im Ganzen waren nach dem täglichen Durchschnitt an der linksufrigen Zürichseebahn folgende Arbeitskräfte thätig: 60 Aufseher, 558 Maurer und Steinhauer, 122 Handwerker, 1130 Erdarbeiter, zusammen 1870 Arbeiter; ferner 147 Rollwagen, 53 Pferde und 1 Locomotive. Der Stand der Bauten war Ende des Monats October, nach Procentsätzen des Voranschlages, folgender:

	Erdarbeiten.		Kunstabauten.	
	per Monat.	Total.	per Monat.	Total.
I. Section	6,3	56,1	6,4	76,2
II. "	14,1	53,2	9,2	47,5
III. "	6,8	68,6	13,1	53,8
Total	9,0	59,3	9,6	59,2

Auf der Linie Winterthur-Coblenz betrug auf dem 3. Baulos der I. Section im westlichen Einschnitt zum Dettenberg-tunnel die erzielte Gesamtleistung 50,575 Cubikmeter oder 51,9 Procent der Erdarbeiten, und es soll nunmehr, nachdem der Bau der Wildbachbrücke soweit vorgerückt ist, dass mit dem Hinterfällen des Ortspfeilers begonnen werden kann, der östliche Einschnitt ebenfalls in Angriff genommen werden. Der östliche Richtstollen des Tunnels zeigt, bei einem täglichen Fortschritt von 1,74 Meter, einen Monatsfortschritt von 54 Meter, womit eine Totallänge von 450 Meter erreicht ist. Der Firststollen auf dieser Seite hatte einen Monatsfortschritt von 88,4 und erreichte eine Totallänge von 373,8 Meter; mit dem Vollausschub wurde nicht weiter vorgegangen, da dies vor Inangriffnahme der Mauerung werthlos wäre; die Seilbahn zum Steintransport ist nun aber am 31. October fertig geworden, so dass seither die Ausmauerung begonnen werden konnte. Auf der Westseite hat der stärkere Wasserandrang hemmend auf den Fortschritt des Richtstollens gewirkt, welcher indess, mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Minenarbeit und des Erdbaues, immerhin noch günstig genannt werden kann. Der Felsen, der Ende September sich auf der Sohle zeigte, ist langsam gestiegen und erreichte Ende October die Kappenhölzer des Stollens; immerhin wird auch im November, und bis der Felsen eine genügende Höhe erreicht hat, um gegen Druck und Wasserandrang Sicherheit zu gewähren, der Fortschritt noch unter dem nöthigen Durchschnitt bleiben. Der Richtstollen erreichte, bei einem täglichen Fortschritt von 1,16 oder monatlich von 35,8 Meter, eine Totallänge von 192,7 Meter; der Firststollen wurde von drei Stellen aus betrieben, erreichte einen Monatsfortschritt von 106,8 und eine nunmehr zusammenhängende Totallänge von 156,7 Meter.

Der Vollausschub ist auf der Westseite in einer Länge von 12,6 Meter fertig, und die Mauerung hat begonnen; geschlossen wurde von letzterer ein erstes Stück von 6 Meter Länge. Die Gesamtlänge des Richtstollens auf beiden Tunnelseiten betrug am 31. October 642,7 Meter oder 35,7 % der Tunnellänge.

Auf der Ostseite des Tunnels waren an der Wildbachbrücke der erste Pfeiler bis auf die Deckplatten der Flügel, die beiden Mittelpfeiler bis auf 6 Meter unter Widerlagerhöhe fertig; damit sind bereits 91,7 Procent des Mauerwerkes dieser Brücke vollendet.

Im 4. Baulos der I. Section sind die Erdarbeiten allseitig in Angriff genommen, für die Bauten bei der neuen Station Bülach wurde am 6. October der Locomotivbetrieb eingerichtet. Nach stattgefundener Ausschreibung wurden auch die übrigen Baulose dieser Section veraccordirt, und zwar das 1. und 2. an die HH. Beck und Walker in Stuttgart, das 5. an die HH. Fischer und Schmutziger, Theilhaber der Baugesellschaft Frick.

Auf der II. Section nahmen alle Arbeiten im 2. und 3. Loos einen befriedigenden Fortgang. Die Erdarbeiten des 1. Loos sind schon früher vollendet worden. Für das 4. Loos, Einmündung in die Station Koblenz, sowie für die zur Fortsetzung der Linie nach Stein erforderliche Aare-Ueberbrückung, gehen die Vorarbeiten ihrem Abschluss entgegen.

Im Tagesdurchschnitt waren an der Linie folgende Arbeitskräfte thätig:

30 Aufseher, 154 Maurer und Steinhauer, 62 Handwerker, 660 Erdarbeiter. Gesamtzahl der Arbeiter 906; ferner 100 Rollwagen. 58 Pferde und 1 Locomotive.

Nach Prozenten des Voranschlages wurden folgende Leistungen erzielt:

	Erdarbeiten		Kunstabauten	
	pr. Monat.	Total.	pr. Monat.	Total.
I. Section, 3. Baulos	4,7	45,3	8,9	96,9
4. "	7,8	10,8	11,0	23,7
II. " 2. u. 3. "	14,5	84,5	6,0	91,5
Total	10,4	56,3	8,0	75,9

Für die Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil wurden die definitiven Voranschläge der 5 Baulose richtig gestellt, worauf am 27. Oct. die öffentliche Bauausschreibung erfolgte.

Rücksichtlich der Linie Baden-Niederglatt erfolgte die Aufstellung der Grunderwerbungsstabellen der Gemeinden Niederhasle, Regensdorf, Buchs, Niederglatt und Oberglatt.

Das technische Personal der rechtsufrigen Zürichseebahn war auf dem Bureau mit Anfertigung der Catasterpläne für die Strecke Meilen-Stäfa-Männedorf-Uerikon, mit Ausarbeitung eines ersten Projectes der Strecke Männedorf-Uerikon und mit Aufstellung von Kostenvoranschlägen für die Gesamtstrecke Zürich-Rapperswil, und zwar sowohl Berg- als Seetrace, beschäftigt. Im Felde fanden die Catasteraufnahmen der Gemeinden Hombrechtikon, Jona und Rapperswil, sowie die Aufnahme von Seeprofilen für die Strecke Tiefenbrunn-Küssnacht statt.

Die Ablieferung der für die linksufrige Zürichseebahn bestimmten Oberbaumaterialien auf die Ablagerungsplätze Zürich und Ziegelbrücke hat ihren regelmässigen Fortgang, und die für den Platz Zürich festgesetzten Lieferungen sind dem Abschlusse nahe. (N. Z. Z.)

\* \* \*

**Jura Bernois. Etat des travaux au 31 octobre 1874.**

A. Tunnel du Doubs. L'avancement des travaux a été satisfaisant pendant le trimestre écoulé, du 31 juillet au 31 octobre, malgré l'abondance des eaux qui a empêché tout travail à la galerie inclinée de Courtemaury et ralenti le fonçage du puits de Glovelier.

Celui-ci est enfin arrivé à fond, les pompes fonctionnent et la galerie d'attaque latérale est exécutée; on entre en galerie sur Delémont et Montmelon ces jours-ci.

Désignation	Etat comparatif des travaux.			
	Longueurs percées		Reste à percer	
	31 juillet m.	31 octobre m.	31 juillet m.	31 octobre m.
<b>1. Tunnel de la Croix.</b>				
Tête Porrentruy	328	446	286	168
Galerie inclinée	Côté Porrentruy	60	60	
	Côté Delémont	72	72	892
Puits du Pichoux	Côté Porrentruy	112	193	
	Côté Delémont	110	191	892
Tête Delémont	511	685		
	1193	1647	1740	1279
<b>2. Tunnel de Glovelier.</b>				
Tête Porrentruy	346	678	84	0
Puits de Montmelon	Côté Porrentruy	80		
	Côté Delémont	75		855
Puits de Glovelier	Côté Porrentruy	0	0	
	Côté Delémont	0	0	310
Tête Glovelier	225	303		
	726	981	1249	1013

Trois machines à vapeur n'ayant pas suffi pour épuiser la galerie inclinée, parce qu'on devait les forcer de telle sorte qu'elles se dérangeaient à chaque instant, les entrepreneurs ont, en installant 3 postes et en employant exclusivement la dynamite à l'avancement de Porrentruy, imprimé une grande activité à ce travail. Ils espèrent atteindre ainsi l'attaque de la galerie inclinée au commencement de février et ils y réussiront probablement, parce que, en avançant, les sources qui alimentent la galerie inclinée (lesquelles sont toutes du côté de Porrentruy) seront drainées par cette attaque et permettront la reprise des épuisements.

Jusqu'ici les attaques du puits du Pichoux ont parfaitement fonctionné; mais l'inclinaison des couches rend possible, quoique peu probable, l'irruption d'eaux. Comme le terrain se compose de marnes sujettes à se gonfler, ordre est donné de barrer l'attaque qui donnerait de l'eau en quantité inquiétante.

L'attaque de St-Ursanne ne fait rien prévoir qui puisse donner des craintes: selon la manière dont se comportera l'attaque du puits, il faudra de 8 1/2 à 12 mois pour opérer la rencontre. Pour réunir la galerie inclinée au puits il faudra de 9 à 12 mois dans la même éventualité, de sorte que l'on peut compter sur le percement complet du tunnel d'ici à 12 mois.

A partir de ce percement, l'achèvement doit s'opérer en 6 mois.

Au tunnel de Glovelier il faut admettre 5 mois pour la rencontre du puits de Glovelier avec la tête; à cette époque il devra rester 520 m. à percer par 2 attaques dans un rocher moyennement dur; on peut compter sur 9 mois.

L'achèvement du souterrain de Glovelier peut donc être considéré comme étant notablement en retard, mais en installant 3 postes aux attaques de tête l'entrepreneur pourrait gagner sur ce délai. — En tous cas il n'est pas en retard sur les délais convenus.

**B. Ligne Delémont-Bâle.** Les travaux de la section Delémont-Zwingen sont très-avancés; les maçonneries à mortier, à l'exception des revêtements de tunnels étant achevés, et les terrassements qui restent à faire ne s'élevant qu'à environ 70,000 m.c., dont 30,000 m.c. pour l'emprunt en gravier de la gare de Delémont, 16,000 m.c. de la tranchée également en gravier de Zwingen, et le solde en rocher, on peut admettre que l'infrastructure de cette section sera achevée fin février 1875.

Pour la section Zwingen-Bâle les maçonneries ne sont en retard que pour les ponts du Kessiloch, où une grève de maçons et les difficultés de fondations on fait perdre beaucoup de temps. Cependant nous avons bon espoir d'achever pour la même époque les travaux de cette section.

Les travaux de bâtiments ont bien marché; il y a lieu d'espérer qu'ils seront sinon achevés, au moins prêts à être utilisés quand la voie sera posée.

**C. Ligne Tavannes-Delémont.** Les travaux de cette ligne sont prêts à être adjugés; le concours est clos. Afin de les activer nous avons remis à M. Troufflet le tunnel de Courrendlin, de 160 m. qui donne passage à d'importants déblais. Les tranchées de tête ont été poussées vigoureusement, et l'on est entré en galerie des deux côtés.

**D. Ligne de la Broye.** Les terrassements et ouvrages d'art ont marché de telle façon que nous sommes sûrs d'être prêts avant la Compagnie de la Broye. — Il en est de même pour les bâtiments.

\* \* \*

**Chemin de fer de la Suisse Occidentale.** Longueur exploitée: 332 kilomètres.

Mouvement et Recettes. -- 2me dizaine du mois de novembre 1874.	
67,800 voyageurs	frs. 108,500. —
350 tonnes de bagages, chiens	„ 10,500. —
21,900 tonnes de marchandises, etc.	„ 169,000. —
	frs. 288,000. —
Recettes de la dizaine correspondante de 1873	„ 302,000. —
	Différence frs. 14,000. —
Recettes à partir du 1er janvier 1874	frs. 10,680,267. 65
„ „ „ „ 1er „ 1873	„ 10,556,056. 12
	Différence frs. 124,211. 53

\* \* \*

<b>Lausanne-Echallens.</b> Recettes du 11 au 20 novembre 1874:	
2,655 voyageurs	frs. 1,600. 45
bagages, marchandises, petit bétail, etc.	frs. 248. —
	frs. 1,848. 45

Du 1er janvier au 10 novembre 1874:	
92,692 voyageurs, etc.	frs. 51,022. 75
95,347 voyageurs, etc.	frs. 52,871. 20
	Total général frs. 103,893. 95

\* \* \*

**Bund und Cantone.**

**Bundesrath.** Sitzung vom 23. November. Der Bundesrath hat aus den Jahresberichten einiger Bahnverwaltungen und aus andern Quellen erfahren, dass die Bestimmung von Art. 9 des Eisenbahngesetzes betreffend Freigebung des dritten Sonntages für die Bahnbeamten und Angestellten immer noch sehr verschieden ausgelegt und vollzogen wird; er erlässt daher an die schweizerischen Eisenbahndirectionen die Einladung zur Berichterstattung darüber, ob ihr gesamtes Personal die durch den erwähnten Gesetzesartikel vorgeschriebene Sonntagsruhe genieße, eventuell auf welche Classe von Angestellten die betreffende Vorschrift noch keine Anwendung finde und welches die entgegenstehenden Gründe seien. Dabei sollen die Directionen anführen, ob auch dem zahlreichen Corps der Wagenschieber, Manövranten u. s. w., überhaupt des zwar mit Tagelöhnen bezahlten, aber wirklich doch ständigen Personals eine regelmässige Sonntagsruhe zu Theil wird, ohne Verzichtleistung auf den betreffenden Taglohn.

Der Direction der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn bewilligt der Bundesrath kraft Art. 3 und 4 des Eisenbahnpfandrechtsgesetzes und nach stattgehabter Ausschreibung im Bundesblatt die Bestellung eines Pfandrechtes im ersten Range auf besagte Eisenbahn in ihrem jeweiligen Bestande, soweit sie auf Schweizergebiet liegt, zur Sicherstellung eines durch ein Bankconsortium versprochenen 5% Anleihe von 5 Millionen Franken, welches zur Vollendung und Betriebseinrichtung der Eisenbahn verwendet werden soll.

— Sitzung vom 25. November. Die schweizerische Gesellschaft für Localbahnen in Basel wünscht, die Schmalpurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell in ihrem jetzigen Bestande im ersten Range zu verpfänden, behufs Sicherstellung eines Anleihe von 1,900,000 Fr., wovon 700,000 Fr. laut Vertrag vom 27. November 1872 appenzellische Interessenten zu leisten und theilweise (300,000 Fr.) bereits einbezahlt, die übrigen 1,200,000 aber der Basler Bankverein und Beteiligte übernommen haben, und welches zum Ausbau der verpfändeten Linie bestimmt ist. Auf gestelltes Ansuchen erlässt der Bundesrath gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 betreffend Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen eine dahingehende Bekanntmachung im Bundesblatt mit Fristansetzung bis 19. December 1874 für die Anbringung allfälliger Einsprachen gegen die beabsichtigte Verpfändung.

— Sitzung vom 26. November. An die durch den Rücktritt des Herrn Pümpin erledigte Stelle eines Central-Ingenieurs für das Betriebsmaterial ist Hr. Heinrich Keller von Wülflingen (Zürich) gewählt worden.

Der Bundesrath hat die Finanzausweise der Nordostbahn-Direction für die Eisenbahn Ziegelbrücke-Näfels und des leitenden Ausschusses der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil als rechtzeitig und genügend anerkannt, sowie die Statuten der letztern Gesellschaft vom 29. Mai 1873 genehmigt.

— Sitzung vom 28. November. Der Eisenbahnunternehmung Bern-Luzern wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechtes im ersten Range zu Gunsten der Basler Handelsbank für ein Anleihen von 10 Millionen Franken in üblicher Form bewilligt.

Aus dem Verzeichniss der Verhandlungsgegenstände der ordentlichen am 7. December nächsthin beginnenden Wintersession haben wir zu notiren:

9. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition der Eisenbahnen und auf andern vom Bunde concedirten Transportanstalten. (Anhängig beim Nationalrath.)

10. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Verbindlichkeit der Eisenbahnen und andern vom Bunde concedirten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen. (Anhängig beim Nationalrath.)

11. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizer. Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten. (Anhängig beim Ständerath.)

12. Botschaft und eventueller Concessionsentwurf betreffend eine Eisenbahn von Chambésy bis an die französische Grenze gegen Gex. (Anhängig beim Ständerath.)

13. Botschaft vom 16. October 1874 betreffend Concessionsänderung der Bahn Croy-Allaman. (Anhängig beim Nationalrath.)

14. Botschaft und Concessionsentwurf für eine Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg.

15. Botschaft betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Bötzenegg-Nordostbahn (Rapperswyl).

20. Botschaft vom 28. October 1874 betreffend die Verzollung von Eisenbahnmateriale. (Anhängig beim Ständerath.)

21. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend das Postregal. (Beim Ständerath anhängig.)

22. Botschaft und Postvereinsvertrag, abgeschlossen vom Postcongresse in Bern im October 1874.

23. Botschaft betreffend Abänderung des Postvertrags mit Belgien, betreffend Geldanweisungen.

24. Botschaft betreffend Abänderung des Postvertrags mit den Niederlanden betreffend Geldanweisungen.

27. Recurs der Regierung des Cantons Tessin gegen Bundesrathsbeschluss vom 11. Februar 1874, betreffend cantonale Consumsteuer auf eingeführten Eisenbahnmateriale. (Anhängig beim Nationalrath.)

Luzern. Regierungsrath, 25. November. Dem schweizerischen Eisenbahn-Departement wird mitgetheilt, dass man sich mit dem von ihm zur Vernehmung übermachten Gesuch der schweiz. Centralbahn um Gestattung der Vereinigung der Station Melchnau und der Haltestelle St. Urban zu einer gemeinsamen Station Melchnau-St. Urban bei Kleinroth einverstanden erklären könne, hingegen gegen ein weiteres Verschieben der letztern noch mehr nach Süden Einsprache erheben müsste.

Schwyz. Der am 2. December zusammentretende Cantonsrath hat ein Gesuch der Gründungsgesellschaft der Zürichsee-Goththardbahn um Subventionirung von Seite des Staates zu behandeln.

St. Gallen. Der Grosse Rath erkannte Tagesordnung über die Motion des Generaldirectors der Vereinigten Schweizerbahnen, Wirth-Sand, betreffend gesetzliche Regulirung der staatlichen Bethelligung bei Eisenbahnunternehmungen.

— In der Sitzung vom 25. d. lag dem Grossen Rathe der Beschlussesentwurf und die Botschaft des Regierungsrathes bezüglich der Subvention an die Zürichsee-Goththardbahn vor. Derselbe geht auf Gewährung einer Subvention von Fr. 600,000 in Actien unter folgenden Bedingungen:

- a) dass dem Canton eine vom Regierungsrathe zu wählende Vertretung in dem Verwaltungsrathe eingeräumt werde;
- b) dass die Zürichsee-Goththardbahn sich verpflichte, gleichzeitig mit der Erstellung eines Eisenbahndammes über den Zürichsee bei Rapperswyl und in Verbindung mit demselben auch einen Strassendamm, entsprechend den hierüber bestehenden und allfälligen noch zu erlassenden eidgenössischen und cantonalen Vorschriften, in alleinigen Kosten zu erstellen;
- c) dass der am 11. Juni 1870 decretirte Staatsbeitrag von Fr. 80,000 an den Seedamm mit der obigen Actienbethelligung dahinfalle;
- d) dass die politische Gemeinde Rapperswyl sich verpflichte, den Unterhalt des Strassendamms zu übernehmen, wogegen derselben die vom Bunde in Aussicht gestellte Subvention von Fr. 100,000 unverkümmert überlassen wird;
- e) dass die Einzahlungen auf die zu zeichnenden Actien erst geleistet werden dürfen, wenn der Bundesrath die Bausumme festgesetzt und den Nachweis über das Vorhandensein derselben als geleistet erklärt haben wird.