Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 1/2 (1883)
Heft: 10

Inhaltsverzeichnis

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: 15.12.2025

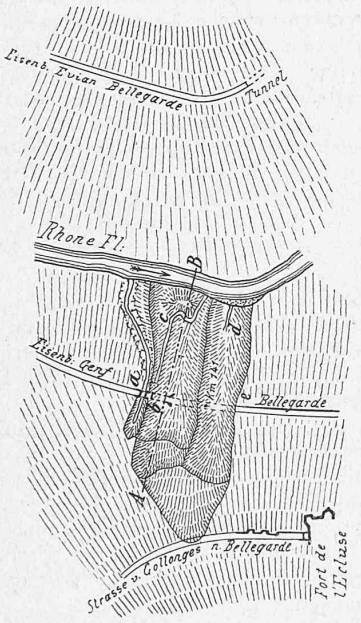
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Abrutschungen beim Fort de l'Ecluse auf der Linie Genf-Mâcon der Paris-Mittelmeer-Bahn. — Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebs. — Miscellanea: Schweizerische Eisenbahnen. — Concurrenzen: Concurrenz im Architectenverein in St. Petersburg. Preisausschreiben des Ausschusses der Hygieine-Ausstellung zu Berlin.

Die Abrutschungen beim Fort de l'Écluse auf der Linie Genf-Mâcon der Paris-Mittelmeer-Bahn.

In der Nacht vom zweiten auf den dritten Januar dieses Jahres erfolgte, kurz nachdem der Schnellzug von Bellegarde nach Genf durchgefahren war, in der Nähe des ca. 11 *km* von der schweizerischen Grenze gelegenen Fort de l'Écluse, zwischen den Stationen Bellegarde und Collonges der Paris-Mittelmeer-Bahn eine Terrainbewegung von ganz

Rutschungen beim Fort de l'Ecluse.
(Linie Genf-Macon der P. L. M.)



Legende:
a = Gewölbte steinerne Brücke.
b = Tunnel.
c = Wasser, das zum Theil früher im Tunnel war.
d = Neues Wasser.
e = Wärterhäuschen.

Situationsplan im ungefähren Masstabe von 1 : 5000.

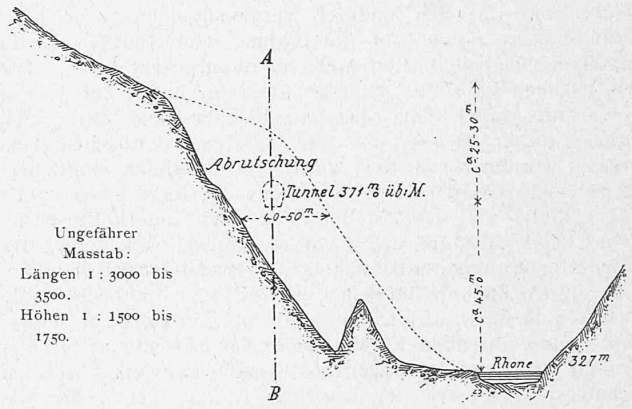
bedeutendem Umfange. Dieser ersten Abrutschung, welche ungefähr um Mitternacht zwischen der gewölbten steinernen Brücke und dem Tunnel stattgefunden hatte (vide Situationsplan), folgte am Morgen des betreffenden Tages eine zweite noch grössere. Schon die erstere wurde glücklicherweise von dem betreffenden Bahnwärter rechtzeitig beobachtet, so dass der nach Mitternacht von Genf abgehende Personenzug in Collonges angehalten und so dem sichern Verderben entrissen werden konnte, ebenso ein von der andern Seite herkommender Zug.

Die Katastrophe hatte somit keine Verluste an Menschenleben in ihrem unmittelbaren Gefolge, dagegen bildete sie für die Verkehrsverhältnisse der betreffenden Linie, namentlich aber für die nahegelegene Stadt Genf, die ihren Hauptverkehr mit Frankreich auf diesem Wege unterhält, eine wahre Calamität, da erst jetzt, also volle zwei Monate nach der erfolgten Betriebsstörung der Verkehr in provisorischer Weise wieder aufgenommen werden konnte.

Der Freundlichkeit eines unserer Leser, der wenige Tage nach dem erfolgten Absturz (am 6. Januar) nach der Unglücksstätte geeilt war, verdanken wir einige flüchtige Skizzen (soweit Schneefall und Nebelwetter deren Aufnahme gestattete), sowie eine Beschreibung des Umfanges der Rutschungen, welcher wir Folgendes entnehmen:

Die Stelle der Abrutschung befindet sich an der Grenze des Jura und Molassebildung, indem sich die Moräne des früheren Gletschers an dem der Juraformation angehörenden „Credo", welcher das Thal so zu sagen abschliesst, seiner Zeit wahrscheinlich gestaut hat. Dem entsprechend bestand das abgerutschte Material aus Mergel mit Einklaubungen von Kieseln, hie und da auch von Molassestücken ver-

Querprofil nach A B.



Ungefährer Masstab:
Längen 1 : 3000 bis 3500.
Höhen 1 : 1500 bis 1750.

Abbruchstelle bei der steinernen gewölbten Brücke.
(Ansicht der Seite gegen Bellegarde.)

Das Gewölbe von ca. 10 *m* Lichtweite war im Scheitel und an verschiedenen andern Stellen gerissen.

schiedener Grösse etc. etc., kurz, soviel wir beurtheilen konnten, aus einem ziemlichen Durcheinander.

Die Linie befand sich da wo deren Absturz erfolgte in einer Curve von 500 *m* Radius, bei einem Gefälle von 10 %, in einer Höhe von ca. 45 *m* über dem Rhonewasserspiegel.

Das Terrain der Berglehne ist hier auf eine Länge von ca. 250 *m* in einer Breite von 40—50 *m* und einer Höhe von ca. 70 *m* in die am Fusse befindliche Rhone gestürzt, hier einen Damm bildend, der einen Stau von mindestens 15 *m* Höhe verursacht hatte. Demzufolge wurde das rückliegende Gelände des Thales unter Wasser gesetzt, so dass die Strecke vom Fort de l'Écluse bis über die Station Collonges hinaus auf ca. 4 *km* Länge einem See