Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 11/12 (1888)
Heft: 22

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: 09.12.2025

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

INHALT: Die Hochwasser vom 2. und 3. October 1888 und deren Zerstörungen an der Broyethalbahn, Linie Palézieux-Payerne. — Das Rathhaus zu Basel. II. — Miscellanea: Eidgen. Polytechnikum. Erfindungsschutz. Ueber das Eisenbahnunglück auf der Arth-Rigibahn. Kleinasiatische Eisenbahnen. Ingenieurschule in Turin. Der Wiederaufbau der Vorstadt in Zug. — Correspondenz. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittelung.

Hiezu eine Tafel: Rathhaus in Basel.

Die Hochwasser vom 2. und 3. October 1888 und deren Zerstörungen an der Broyethalbahn, Linie Palézieux-Payerne.

Die während fünf Tagen dauernden Niederschläge vom 29. Sept. bis 3. Oct. hatten in der Westschweiz am 2. und 3. October ihr Maximum erreicht und in Folge dessen den Uebertritt einer grössern Zahl von Gewässern verursacht, wobei wie gewöhnlich nicht nur Saaten und Culturen verwüstet, sondern grössere Landcomplexe fortgerissen oder zum Rutschen gebracht wurden.

Der Strassen- und Bahnverkehr wurde dadurch an unzähligen Stellen unterbrochen, so letzterer hauptsächlich zwischen Lausanne-Bern, Lausanne-Yverdon, St. Maurice-Annemasse und am schlimmsten auf den Linien Yverdon-Freiburg und Palézieux-Frasses der Broyethalbahn.

In Bern (Aare), Freiburg (Saane), Lausanne (Flon), Moudon und Payerne (Broye), Chavornay (Talent), Corcelles und Dompierre (Arbogne) und Genf (Arve) mussten in Folge drohender Gefahr Häuser geräumt werden oder es befanden sich die tiefer liegenden Theile der Städte und Ortschaften unter Wasser. Am Schlimmsten von Allen hat aber die Broye zwischen Bressonnaz und Payerne gehaust, das ganze Thalgelände überfluthend, mit Schlamm bedeckend und Land mit sich fortführend.

Die Bahnanlage hat besonders schwer vom Hochwasser gelitten, ausserdem durch Rutschungen an verschiedenen Stellen Schaden genommen, so dass der Betrieb zwischen Palézieux und Payerne auf 38 *km* Länge während 4 Tagen, zwischen Palézieux und Lucens (23 *km*) während 12 Tagen und zwischen Palézieux-Moudon (17,5 *km*) während 15 Tagen nicht möglich war, trotz aller Anstrengungen von Seite der Bahngesellschaft die Wiedereröffnung des Betriebes zu beschleunigen.

Die hauptsächlichsten Hindernisse des Verkehrs zwischen Palézieux und Payerne bildeten die Beschädigungen an der Bahn, zwischen den Stationen Ecublens-Rue und Lucens gelegen.

Wir führen dieselben in ihrer Reihenfolge hier an:

Verschüttung des Einschnittes Villangeaux in Folge von Rutschungen und des Einsturzes einer Stützmauer.

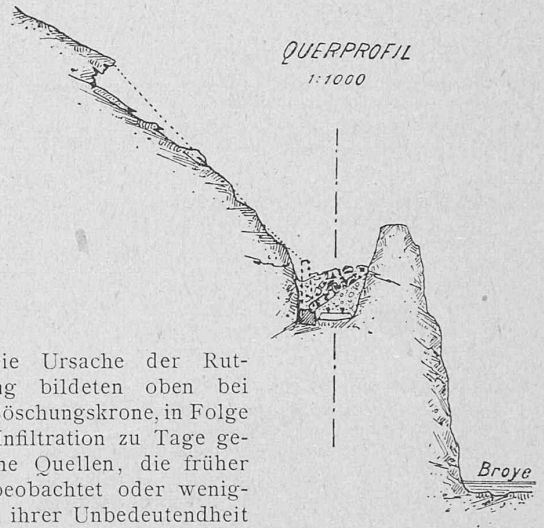
Zwischen Ecublens und Bressonnaz ungefähr 2 *km* von ersterer Station entfernt befindet sich ein auf der Bergseite mit 6 bis 8 *m* hohen Mauern verkleideter etwa 120 *m* langer Einschnitt dicht neben dem Broye-Fluss gelegen. Vor dem Einschnitte steht ein 100 *m* langer steinerner Viaduct, nach dem Einschnitt folgt der 400 *m* lange Tunnel von Villangeaux.

In diesem Einschnitte stürzte die 8 *m* hohe Stütz- und Futtermauer, wegen erfolgter erheblicher Ablösungen hoch oben an der Böschung, auf ungefähr 50 *m* Länge ein, wodurch der Einschnitt auf durchschnittlich 3,50 *m* Höhe und 60 *m* Länge eingefüllt wurde (Fig. 1). Die unteren Schichten des Einschnittes bestehen aus Molassen, mit den gewöhnlichen mergeligen Ueberlagerungen, auf welchen sich die Gleitfläche bildete und die Abrutschung stattfand.

Beim Aushub der etwa 1000 m^3 messenden Masse behufs Freimachung der Bahn ergab sich, dass die Mauer in Folge des entstandenen Schubes sich gleich einer Wand um die untere Kante kippend im Einschnitte umgelegt hatte und es muss als ein grosses Glück betrachtet werden, dass der Einsturz rechtzeitig vom Bahnbewachungspersonal bemerkt und so grösseres Unglück für die Züge verhütet worden ist.

Das Abräumen im Einschnitte war mit grossen Schwierigkeiten und mit Gefahr verbunden und konnte in Folge dessen und wegen der allseitig beengten localen Verhältnisse, welche die Verwendung zahlreicher Arbeiter ausschlossen, sowie des schlechten durchnässten Materials halber erst nach zweiwöchentlicher Tag- und Nachtarbeit vollendet werden.

Fig. 1. **Einschnitt Villangeaux zwischen Ecublens und Bressonaz.**



Die Ursache der Rutschung bildeten oben bei der Böschungskrone, in Folge von Infiltration zu Tage getretene Quellen, die früher nie beobachtet oder wenigstens ihrer Unbedeutendheit wegen kaum bemerkt worden sind.

Die Ströme von Regen, welche vom 29. September bis 3. October, hauptsächlich aber am 2. und 3. October niedergingen, haben in kurzer Zeit halb versiegende Quellen in Bäche und Bäche in reissende Wildwasser verwandelt. Stellt doch die in diesen fünf Tagen gefallene Regenhöhe eine Wassersäule von 203 *mm* Höhe vor, wovon 152 *mm* allein auf die beiden Tage vom 2. und 3. October entfallen, laut den von der meteorologischen Centralstation in Lausanne publicirten Daten.

Nach erfolgter Entwässerung beabsichtigt man die Böschung staffelförmig anzulegen und die Stützmauern in geringerer Höhe auszuführen.

Umkippen des rechtsseitigen Widerlagers der Broyebrücke bei Moudon in Folge Wegreissens eines Wehres und daheriger Sohlenvertiefung.

Zwischen Bressonnaz und Moudon dicht vor letzterer Station wird der Broyefluss durch die Bahn mittelst einer schiefen eisernen Brücke überschritten. (Fig. 2.)

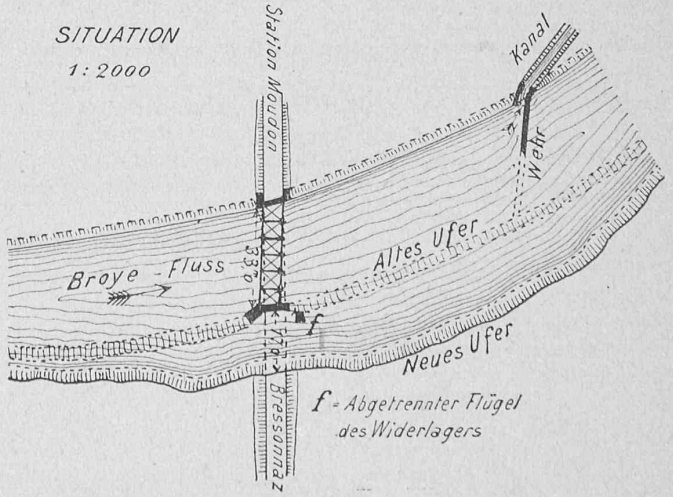



Fig. 2. **Broye-Brücke zwischen Bressonaz und Moudon.**