

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 24

Artikel: Zum Bruch der St. Francis-Staumauer in Kalifornien
Autor: Sa.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-42517>

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: 24.02.2026

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

Zum Bruch der St. Francis-Staumauer in Kalifornien.

[Anschliessend an seine in Nr. 16 vom 21. April 1928 veröffentlichten Mitteilungen über den Bruch der St. Francis-Talsperre der Wasserversorgung der Stadt Los Angeles sendet uns Dr. Ing. F. A. Noetzi einen in englischer Sprache verfassten ausführlichen Bericht über die Feststellungen der zur Ergründung der Ursachen dieser Katastrophe eingesetzten Kommissionen. Die folgenden Ausführungen sind, auszugsweise, diesem Bericht entnommen. Red.]

Sofort nach dem Bruch der St. Francis-Staumauer in der Nähe von Los Angeles am 12. März 1928 sind mehrere Kommissionen eingesetzt worden, um die Ursache der Katastrophe festzustellen. Die Stadt Los Angeles, die Besitzerin des zerstörten Bauwerkes, hat in lobenswerter Unparteilichkeit den Vorstand der American Society of Civil Engineers in New York ersucht, ihr eine Liste von Ingenieuren zu unterbreiten, um eine offizielle Untersuchungskommission bilden zu können. Diese Kommission ist dann aus drei Mitgliedern bestellt und später auf fünf Mitglieder ergänzt worden. Die Stadt Los Angeles wählte eine weitere Untersuchungskommission, bestehend aus drei Geologen. Der Staat Kalifornien ernannte seinerseits eine unabhängige Kommission von vier Zivilingenieuren und zwei Geologen. Ausserdem sind von verschiedenen Körperschaften des durch den Unfall verwüsteten Gebietes noch weitere Untersuchungskommissionen ernannt worden.

Nach dem Gesetz des Staates Kalifornien ist die schwurgerichtliche Totenschau (Coroner's inquest jury) einberufen worden, deren Pflicht es war, die Todesursache der Personen festzustellen, die ihr Leben bei diesem Unglück verloren haben, und weiter die für das Unglück Verantwortlichen dem Gerichtshof zu überliefern. Dieses Schwurgericht ist aus Persönlichkeiten jener Gegend zusammengesetzt worden, wobei die meisten Mitglieder Ingenieure oder Leute waren, die im Zusammenhang mit diesem Berufe stehen. Die Mitglieder der Mehrzahl der Kommissionen und des Gerichtshofes stellten ihre Dienste freiwillig und ohne finanzielle Entschädigung zur Verfügung.

Alle Kommissionen haben das Ergebnis ihrer Untersuchungen in Form von Berichten niedergelegt. In der Hauptursache des Bruches der Staumauer scheinen sie praktisch übereinzustimmen. Alle diese Berichte und die mündlichen Aussagen der Zeugen sind der bereits erwähnten Coroner's inquest jury unterbreitet worden. Nach vier Wochen fast ununterbrochener Arbeit gaben diese Richter ihr Urteil ab. Dieses weist u. a. auch auf die Mängel in der gegenwärtigen Gesetzgebung in Kalifornien hin, und stellt wichtige Grundsätze auf in Bezug auf die Projektierung und Ausführung der in Zukunft zu bauenden Staumauern. Der Bericht ist daher von mehr als nur vorübergehendem Interesse und kommt nach einer formellen Einleitung unter anderem zu folgenden Schlüssen: „Die St. Francis-Staumauer war mangelhaft infolge der sehr minderwertigen Beschaffenheit des tragenden Felsens, und infolge der Tatsache, dass die Pläne der Mauer mit diesen minderwertigen Fundationsbedingungen nicht im Einklang standen.“ — „Die Verantwortung für diesen Fehler trifft das Bureau der Wasserversorgung und dessen Chef-Ingenieur. Die Verantwortung für einen zweiten Fehler, der eine nicht genügende Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit bedeutet, trifft diejenigen, denen der Chef-Ingenieur unterstellt war, inbegriffen das Departement der Wasser- und Kraftanlagen, die gesetzgebende Behörde der Stadt und des Staates und die Öffentlichkeit im allgemeinen.“ Der zweite Fehler ist der wesentlichere; denn wenn die städtischen und die staatlichen Gesetze die Uebernahme einer solch ausserordentlichen Verantwortung durch einen einzelnen Menschen verunmöglichen würden, dann wäre wahrscheinlich der erste nicht unbeachtet geblieben. „Eine gesunde Politik in Bezug auf Rücksichtnahme auf die öffentliche Sicherheit, wie auch geschäftliche und ingenieurgemässe Beurteilung verlangen,

dass das Projekt und die Ausführung einer grossen Staumauer niemals dem alleinigen Urteil eines einzelnen Menschen anheimgestellt werden sollte, sei dieser auch noch so hervorragend.“

Das Gericht ist der Ansicht, dass die Baubestimmungen für den Bau von Staumauern revidiert und kompetenten Experten, sowie den bekannten Ingenieur-Organisationen unterbreitet werden sollten; dass Schritte zu unternehmen seien, um alle bestehenden Staumauern einer gründlichen Untersuchung in Beziehung auf Sicherheit zu unterziehen, und zwar durch eine oder mehrere Kommissionen von hervorragenden Experten, die mit dem Bau von Staumauern vertraut sind; dass das staatliche Gesetz so abgeändert werden sollte, dass sowohl staatliche und städtische, wie auch in Privatbesitz befindliche Staumauern der staatlichen Gerichtsherrschaft unterstellt werden.

Es empfiehlt ferner, „es solle für die oben Erwähnten keine Strafanklage stattfinden“. Es begründet diesen Vorschlag damit, dass „keine Beweise einer strafbaren Handlung oder Absicht vorliegen, weder von der Leitung der Wasserversorgung noch von irgend einem Ingenieur oder Angestellten, der sich mit dem Bau der Staumauer zu beschäftigen hatte“.

Der vom Gericht erwähnte Chef-Ingenieur William Mulholland, M. Am. Soc. C. E., der die Leitung der Wasserversorgung der Stadt Los Angeles während vierzig Jahren inne hatte, baute von 1907 bis 1913 die bekannte Wasserleitung der Stadt Los Angeles. Er ist 78 Jahre alt und gibt auf der Zeugenbank zu, dass ein Fehler gemacht worden sein muss, dass man aber dafür nur ihn anklagen sollte; er nehme die Verantwortung auf sich.

Dass sich diese Staumauer in mangelhaftem Zustand befand, erklärt das Gericht wie folgt:

1. Die Mauer war auf zwei Felsformationen aufgebaut, die sich in einer Kontaktzone trafen, sodass diese eine Schwächung in der Axe des Dammes verursachte.

2. Der Schiefer (schist), auf dem ungefähr zwei Drittel der Masse der Staumauer ruhten, ist ein wenig widerstandsfähiges, verwittertes Material, das sehr leicht Wasser aufnimmt und zum Gleiten in seinen Schichtflächen neigt.

3. Das Streichen und Fallen der Schichtlagen des Schiefers steht in einem sehr ungünstigen Winkel zur Drucklinie der Staumauer und begünstigte Rutsche am östlichen Berghang.

4. Das Konglomerat, auf dem der westliche Teil der Staumauer aufgebaut war, ist sehr veränderlich in seiner Struktur, nach den verschiedenen Richtungen hin schlecht gebunden und hat zu wenig Bindungsmaterial. Obschon es felsenähnliches Aussehen hat, besitzt es geringe Druckfestigkeit und löst sich, wenn es mit Wasser gesättigt ist, in eine schlüpfrige Masse von Ton, Sand, kleinen Kieselsteinen und anderem Einschlussmaterial auf.

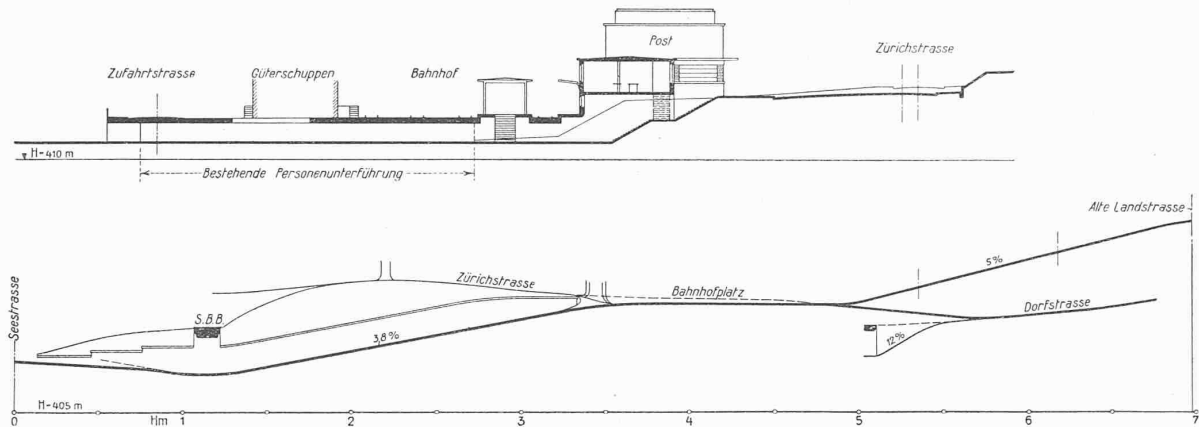
5. Das Material an der Kontaktzone der beiden Formationen ist in Bezug auf Festigkeit noch minderwertiger als die beiden Hauptformationen selbst und verursachte eine schwache Stelle, wie dies bei solchen Kontaktzonen stets erwartet werden kann.

6. Ausser dieser Kontaktzone kreuzt noch eine Verwerfung die Baustelle und unterteilt die Kontaktzone ungefähr 150 Fuss flussabwärts des Mauerfusses.

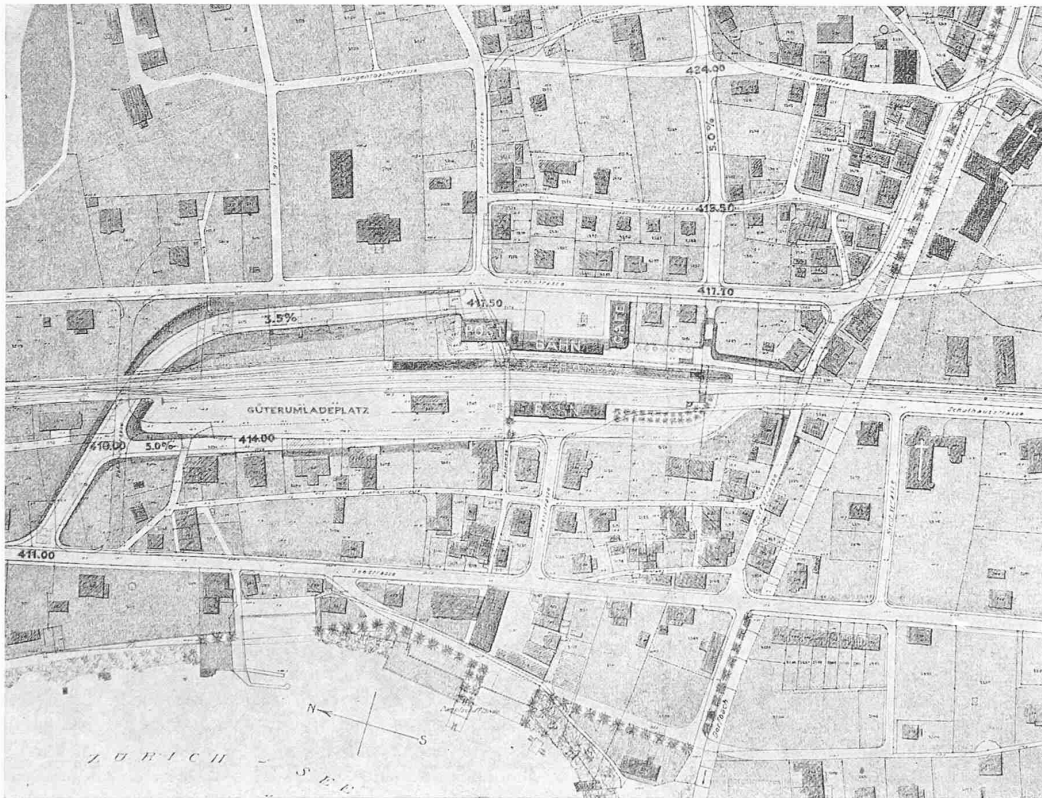
7. Die Staumauer ist nicht tief genug in den Felsen eingebaut worden und besass keinen Sporn.

8. Es sind keine Verstärkungen oder Verdichtungen mit Zementinjektionen zwischen dem Fundament der Mauer und dem Fels gemacht worden, wie dies in einem solchen Fall üblich ist.

9. Die Staumauer hatte keine Revisionstollen mit Drainageröhren. Die einzigen Drainageröhren waren auf die Mitte der Mauer beschränkt und mündeten in einen Ableitungskanal, sodass eine Lokalisierung von Durchsickerungen nicht möglich gewesen wäre.



II. Preis ex aequo (3200 Fr.), Entwurf Nr. 18 „Schlanke Linie“. — Verfasser: Walter Bruppacher, Architekt in Küssnacht.
Längenprofil der beiden Strassenunterführungen 1:4000/1:800, und Querschnitt durch die Bahnhof-Anlage 1:800. — Darunter Uebersichtsplan 1:4000.



wiegende Mehrzahl der Experten kam aber zum Schluss, dass der erste Bruch auf der Westseite stattfand und dass dann die Erdrutsche durch das Unterspülen des Wassers hervorgerufen wurden, das durch die Bresche stürzte. Eine Neigung zu Erdrutschen war übrigens ein weiterer Mangel der Baustelle, den man hätte voraussehen sollen. Sa.

Wettbewerb für eine Strassenunterführung in Küssnacht-Zürich.

Am 28. August letzten Jahres hiess die Gemeindeversammlung in Küssnacht bei Zürich einen von ihrem Gemeindeingenieur Herrn Th. Baumgartner in Verbindung mit Architekt K. Knoll ausgearbeiteten Bebauungsplan gut, mit einem Vorbehalt hinsichtlich des Bahnhofquartiers. Der betreffende Plan ist auf Seite 299 wiedergegeben. Es wurde der Gemeinderat beauftragt, „die Frage der Bahnunterführung und Bahnhofgestaltung“ nochmals zu prüfen. Dieser Beschluss wurde gefasst angesichts eines bezüglichen Verbesserungsvorschlages von Arch. W. Bruppacher, der die tief eingeschnittene S-Kurve verbessern wollte. In den

nachstehend veröffentlichten Wettbewerbs-Entwürfen entsprechen die beiden an erster Stelle prämierten der damals von Arch. Bruppacher vorgeschlagenen Idee, während der Entwurf Nr. 17 den Einschnitt des Dorfbaches als gerades Tracé der Unterführung benützt, gemäss den Profilen auf Seite 299.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

[Es waren 27 Entwürfe eingegangen, von denen 11 im ersten Rundgang wegen wesentlicher Mängel ausschieden. Zur Einzelbeurteilung gelangten 16 Entwürfe. Red.]

Nr. 14 „Neue Zeit“. Das Projekt weist eine nördliche Unterführung von der Kohlrainstrasse bis zur Rosenstrasse mit Verbindung von der Zürichstrasse (Apotheke) zur alten Landstrasse

auf. Die südliche Unterführung benützt als Tracé den Bahnweg mit Verlängerung nach der Zürichstrasse und Anschluss über die Wiltisgasse nach der Untern Heslibachstrasse. Die Personenunterführung in der Rosengasse wird erweitert und in der Dorfstrasse eine Unterführung (Gefälle 12 ‰, Breite 5,0 m) für den Personen- und kleinen Wagenverkehr vorgesehen. Für die Wiltisgasse wird ebenfalls eine Personenunterführung, Breite 4,0 m, vorgeschlagen. Im übrigen sind die Strassenzüge klar und für die Bebauung zweckmässig angelegt. Die Verkehrsverbindungen über die Unterführungen sind weit ausgreifend gedacht und bieten die Möglichkeit, in verschiedenen Etappen ausgeführt werden zu können. Kostenvoranschlag dementsprechend 1757 930 Fr.

Nr. 18 „Schlanke Linie“. Das Projekt sieht zwei Unterführungen vor, von denen die eine bei der Kohlrainstrasse, die andere zwischen Wiltisgasse und Bahnweg liegt. Die Dorfstrasse ist für den Personen- und kleinen Fahrverkehr mit einer lichten Höhe von 2,9 m und Rampen von 12 ‰ Steigung unterführt. Die Auffahrtsrampe der nördlichen Unterführung hat den Vorzug geringer Steigung (3,5 ‰) und übersichtlicher Linienführung. Diesen Vorzügen gegenüber stehen die Nachteile der Expropriation wertvoller Liegenschaften und der spitzwinkligen Einführung in die Zürichstrasse.