Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 20

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: 08.08.2025

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

INHALT: Der Abrutsch des alten Quai Perdonnet in Vevey, am 22. März 1933. — Fussbodenheizung System Dériaz. — Wettbewerb für ein Sekundar-Schulhaus in Zürich-Höngg. — Ausstellung „Bau-Installation" in Konstanz. — Mitteilungen: Siemens-Martin-Ofen mit 400 t Fassung. Eine umgedrehte Brücke. Ein Kurs für Kesselhaus-Aufsicht. Die Schiffahrts-Ausstellung Rorschach. Ueber die elektrische Schweissung im Eisenbetonbau. Umgestaltung der Place St. François in Lausanne. Zum Direktor des Elektrizitätswerkes Luzern. — Nekrologe: Arnold Sonderegger. — Mitteilungen der Vereine.

Band 101 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 20

Abb. 9. Ansicht des Quai-Absturzes vom 22. März 1933, gegen Osten. — Photos E. Rieder, Vevey.

Der Abrutsch des alten Quai Perdonnet in Vevey, am 22. März 1933.

Im Jahre 1876 wurde vor dem Marktplatz in Vevey und den seeaufwärts (östlich) angrenzenden Häusern ein Quai erstellt, dessen Konstruktion aus Profil III, Seite 233, ersichtlich ist: Pfählung bis etwa 1 m unter jetzigem Niederwasser, Ausfüllung des Zwischenraumes mit Faschinen, darauf Querhölzer und ein Betonmassiv in Blechschalung, dann das Mauerwerk und endlich Hinterfüllung mit verschiedenem Material. Am 11. Mai 1877 rutschte der grössere, westliche Teil der Anlage auf 106 m Länge ab, an deren Ende seeabwärts sich ein noch weiter in den See ragendes Rondell befand (Abb. 1 und 2). Dort nahm die Bewegung in Form eines Umkippens der Mauer ihren Anfang und schritt langsam, d. h. in der Zeit von etwa 1 1/4 Stunden seeaufwärts fort [1]), bis zu einer Stelle, wo das Seegrund-Profil etwas höher lag. Die Pfähle kamen, meist gebrochen, an die Wasseroberfläche. Der Grund war bis ins Gebiet der Pfahlspitzen beunruhigt worden und deren Lage wurde für die Einstellung der Rutschfläche massgebend, indem sie knapp darüber durchgeht (Abb. 2). Ueber die Ursache hat s. Zt. Prof. H. Schardt berichtet [2]); er schrieb u. a.:

„Le sol dans lequel étaient plantés les pilotis, offrait alternativement des couches dures et tendres, à en juger d'après le journal de pilotage qui accuse des enfoncements alternativement plus rapides et plus lents sous le choc du mouton. Mr. le prof. F. A. F. Forel pense que le terrain devait se composer d'alternances d'alluvions vaseuses du lac et de gravier de la Veveyse.

L'accident a eu lieu, comme on peut bien le penser, par la pression du terrain de remblai sur les pilotis, qui furent couchés, en se cassant en partie et remontèrent plus loin verticalement. Plus tard les culots des pilotis cassés, chargés de la pointe en fer, se montrèrent également à la surface. Mr. Forel conclut d'après cela que l'effondrement a suivi deux phases: la première dans laquelle le remblai a glissé seul, en couchant et cassant les pilotis, puis un glissement profond, pendant lequel le sol sous-lacustre s'est déplacé aussi en dégageant les pointes des pilotis précédemment cassés.

On s'explique facilement ce glissement subséquent du terrain profond: au moment du glissement du remblai, les pilotis tout en se cassant en partie, firent effet de levier sur le terrain d'aval. Ils le désagrégèrent, le déplacèrent même. Puis le sol d'amont qui n'était plus retenu, glissa à son tour, en poussant devant lui les culots des pilotis." —

Die Neuerstellung des Quai wurde oft erwogen, aber erst letztes Jahr schritt man zur Ausführung, unter Annahme einer Verbreiterung um 7,0 m, entsprechend der inzwischen seeaufwärts erstellten Fortsetzung. Das im Auftrag der Gemeinde erstellte Projekt sah als Fundation kreisrunde, pneumatisch abgesenkte Pfeiler und darüber eine einbetonierte Eisenkonstruktion vor; der 1877 stehen gebliebene Teil von rd. 40 m Länge sollte beibehalten, und mittels einer einzigen seewärtigen Pfeilerreihe verbreitert werden, gemäss Abb. 3 (Seite 232).

Nach erfolgter Submission wurde die Ausführung der Unternehmung Losinger & Cie. übertragen, jedoch mit der ungewöhnlichen Zumutung, nicht nur für die Güte der Ausführung, sondern auch für die Richtigkeit des Projektes zu haften. Die Unternehmung behielt sich demgegenüber eine Prüfung vor, mit der sie die Ingenieure Prof. E. Meyer-Peter und R. Maillart betraute. Gestützt auf Versuche, über die hier berichtet worden ist [3]), wurde von diesen einmal eine Vertiefung der Tauchwand mit entsprechenden Verstärkungen und konstruktiven Aenderungen für nötig befunden; sodann aber wurde die Beibehaltung des 1877 stehen gebliebenen Teiles als gefährlich beanstandet, da seine Stabilität prekär erschien. Die vertikalen Pfähle seien zur Aufnahme des durch die Auffüllung ausgeübten Erddruckes ungeeignet, und auch ohne dies sei das Gewicht der vor-

[1]) Vergl. „Die Eisenbahn", Band VI, Seite 158 (18. Mai 1877).

[2]) Im „Bulletin de la Société Vaudoise des Ing. et Arch.", 1892, dem auch untenstehende Abbildungen 1 und 2 entstammen.

[3]) „Schweiz. Bauzeitung", Bd. 101, Seite 48 (28. Januar 1933).

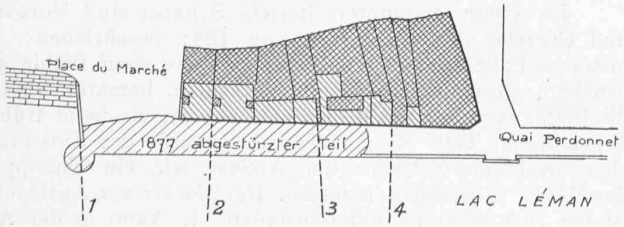

Abb. 1. Lageplan (1 : 2500) des Quai-Absturzes vom 11. Mai 1877.

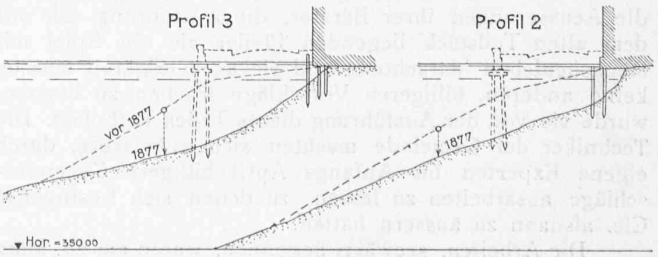

Abb. 2. Charakteristische Profile zu Abb. 1. — Masstab 1 : 800.