

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **11/12 (1888)**

Heft 22

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Eisenbahnglück auf der Arth-Rigibahn.

Kleinasiatische Eisenbahnen. Ingenieurschule in Turin. Der Wiederaufbau der Vorstadt in Zug. — Correspondenz. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

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-Anne-masse 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 steinerne Viaduct, nach dem Einschnitt folgt der 400 m lange Tunnel von Villangeaux.

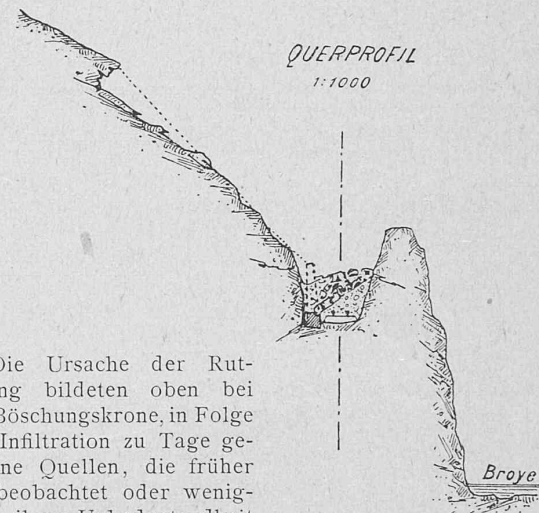
In diesem Einschnitte stürzte die 8 m hohe Stütz- und Futtermauer, wegen erfolgter erheblicher Ablösungen hoch oben an der Böschung, auf ungefähr 50 m Länge ein, wodurch der Einschnitt auf durchschnittlich 3,50 m Höhe und 60 m Länge eingefüllt wurde (Fig. 1). Die unteren Schichten des Einschnittes bestehen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

Beim Aushub der etwa 1000 m³ 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 Nacharbeit vollendet werden.

Fig. 1. Einschnitt Villangeaux zwischen Ecublens und Bressonnaz.



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 Broye-Fluss durch die Bahn mittelst einer schiefen eisernen Brücke überschritten. (Fig. 2.)

Fig. 2. Broye-Brücke zwischen Bressonnaz und Moudon.

