Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 17

Sonstiges

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: 02.10.2025

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

INHALT. — Szegedin und Rheinthal. — Die Strassen und Brücken des Cantons Freiburg (nach einem Bericht von Cantons-Ingenieur A. Gremaud). (Schluss). — Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Januar 1879. — Juragewässer-Correction. — Verordnung über die technische Einheit im schweiz. Eisenbahnwesen. Correspondenz aus Zürich. — Vereinsnachrichten: Baslerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die grosse Bedeutung des Flussbaues für unser Land veranlasst uns die Corrections-Arbeiten des Rheins, der Aare und Rhone, welche in den letzten Jahren zur Ausführung gekommen sind, in einer Reihe von Artikeln zu behandeln. Ehe wir jedoch mit diesen fachmännischen Referaten beginnen, schicken wir nachstehende, mehr populär gehaltene Besprechung, welche uns von einem mit den Localverhältnissen genau vertrauten Collegen zugekommen ist, voraus.

Die Redaction.

Szegedin und Rheinthal.

Unsere Tagesblätter haben schon zahlreiche Schilderungen des entsetzlichen Elendes gebracht, das in Folge der Theiss-überschwemmungen über Szegedin hereingebrochen ist. Es wurde dabei hervorgehoben, wie viel Schuld die Nachlässigkeit und die Selbstsucht der Bevölkerung, der Schlendrian der Regierung, der Mangel an einheitlicher Arbeit und Leitung am Eintritt der Katastrophe trage. Neben diesen übeln Eigenschaften kamen aber bei und nach dem Unglücksfalle auch die Tugenden der menschlichen Natur zu schöner Entfaltung. Herrliche Beispiele der Tapferkeit und der Aufopferung wurden beim Rettungswerke gegeben und das Gefühl der Zusammengehörigkeit der Menschheit findet durch reichlich aus allen Ländern der Erde zusammenfliessende Gaben zur Linderung der Noth einen erhebenden Ausdruck. Auch wir Schweizer werden hoffentlich in diesem Wettstreit der Nationen im Vordertreffen zu finden sein und dies um so eher, als wir gegen Ungarn, das bei unserer Rhein-überschwemmung sich durch werkhätige Sympathie hervorthat, eine Ehrenschild abzutragen haben. Unsere Blätter unterliessen denn auch mit Recht nicht, hierauf aufmerksam zu machen. Zweck dieser Zeilen ist aber nicht, speciell auch in unserm Blatte für Sammlungen für Szegedin zu wirken, sondern aus der Katastrophe eine weitere Nutzenanwendung zu ziehen, indem davon Anlass genommen wird, über eine schweizerische Flusscorrection zu sprechen und darauf hinzuweisen, wie es auch bei uns nothwendig sein kann auf der Hut zu sein. Es darf dies gewiss an diesem Orte um so eher geschehen, als die Technik in solchen Fragen in höchstem Grade betheilig ist und nur zu oft alles Unglück schliesslich den Technikern zugeschoben werden will.

Kaum eine Gegend ruft unmittelbarer zur Vergleichung auf, als das st. gallische Rheinthal mit seinen unsichern, gefährdeten Zuständen. Wie allgemein bekannt ist, vertheidigte sich die Bevölkerung des Rheinthal bis in die dreissiger Jahre dieses Jahrhunderts ganz planlos gegen die ausbreitenden Gelüste des Rheinstroms. Private und Gemeinden, jeder blos auf seine Interessen bedacht, arbeiteten da wo der eigene Besitz am Meisten gefährdet war, unbekümmert darum, ob sich dadurch die Gefahr an andern Stellen nicht viel mehr vergrössere. Grosser Arbeitsaufwand, grosse Capitalien wurden dazu verwendet, einen ganz unregelmässigen, unhaltbaren Zustand des Stromes zu bilden. Als die Aufsicht auf den Staat übergang, verbesserten sich die Verhältnisse wenigstens so weit, dass gemeinschaftlich mit Oesterreich bestimmte Wuhrlinien festgestellt wurden. Die wirkliche, planmässige Correction verdanken wir aber erst der Bundesverfassung, welche für die Durchführung grosse Beiträge der Eidgenossenschaft sicherte und dadurch die durchgehende Inangriffnahme der Arbeiten ermöglichte.

Der Correctionsplan basirte auf der Ausführung eines Durchstiches gegen den Bodensee, um die grossen Serpentin zwischen Monstein und der jetzigen Rheineinmündung bei Altenrhein abzuschneiden und durch den Gewinn an relativem Gefäll eine bis über Trübbach hinaus sich erstreckende Senkung der Flusssohle zu erreichen.

Leider kam eine Einigung mit Oesterreich über die Durchstichfrage nicht zu Stande und das Correctionswerk wurde deswegen blos von Monstein an flussaufwärts ausgeführt, in der

Hoffnung, dass sich im Verlaufe der Ausführung dieses Theils die Durchstichfrage regeln lasse und dann das Werk noch in seiner richtigen Anlage durchgeführt werden könne.

Sectioningenieur Wey hat in Nr. 22 und 23 von Band VIII der „Eisenbahn“ (auf welche wir zur Orientirung verweisen) eine Uebersicht über den bisherigen Erfolg, den gegenwärtigen Stand und die Zukunft der Rhein correction gegeben. Es geht daraus überzeugend hervor, dass die *Correction noch nicht an ihrem Abschluss angelangt ist, sondern dass jetzt noch grosse Anstrengungen erforderlich sind, um das ganze Correctionswerk wirksam zu machen und das Rheinthal vor neuen Einbrüchen sicher zu stellen.*

Als unabweichlich für Erreichung dieses Zweckes der Sicherstellung fordert Hr. Wey im Einklang mit allen Hydrotechnikern die Erfüllung folgender Bedingungen:

1. Beförderliche Ableitung der Werdenberger Binnengewässer in einem einheitlichen Canal und Schliessung der Wuhrlücken.
2. Beständige und exacte Ermittlungen der Sohlenhöhen und Aufbau der Wuhre je nach dem Baufortschritte auf dem rechten Ufer bis allerwenigstens einen Meter über dem 1868er Hochwasser.
3. Ausnutzung des Schlammgehaltes zur Verlandung, zuerst des dem Wuhre entlang liegenden Strandbodens, sodann zur Colmatirung des weiter einwärts gelegenen Landes je nach seiner Höhenlage und Beschaffenheit.

Hiezu tritt als selbstverständliche weitere Bedingung:

4. Beförderliche Ausführung des Durchstiches.

Sehen wir nun zu, wie sich die Bevölkerung diesen Bedingungen gegenüber verhält.

Um die zur Vermeidung von Versumpfung und zur Schliessung der Wuhrlücken bei den einmündenden Seitenbächen höchst nothwendige Ableitung der Binnengewässer in Ausführung zu bringen, wurde vom Rheinbaubureau ein detaillirter Plan und Kostenvoranschlag ausgearbeitet, der die Kosten des Binnen canals auf 430 000 Fr., oder bei Verwendung eines disponibeln Fondes aus der Liebesgabenkasse noch auf 370 000 Fr. festsetzt. Das Project wurde den Rheingemeinden zur Abstimmung vorgelegt und glänzend — verworfen. Bei dieser Verwerfung thaten sich nicht blos diejenigen Gemeinden und Corporationen hervor, welche wirklich unter der Last der Correction schwer zu leiden haben, sondern auch solche, welche von den bisherigen Erfolgen schon Nutzen gezogen haben und die überhaupt nicht in ungünstiger finanzieller Situation sind.

Die Controle der Sohlenhöhen behufs rechtzeitiger und richtiger Feststellung der Wuhrlücken findet bei der Bevölkerung insoferne ein Hinderniss, als diese einflussreichen Persönlichkeiten, welche jede technische Leitung mit scheelen Augen ansehen, zu viel Gehör schenkt und deren Wühlen für Entfernung der Rheinbureaux, bezw. für deren allzustarke Reduction nur zu gern unterstützt und nicht begreift, dass hinter den anscheinend wohlmeinenden Rathschlägen oft das stille Gelüste steckt, in Rheinangelegenheiten wieder recht ungenirt schalten und walten zu können. Es ist gewiss für jeden unbefangenen Menschen einleuchtend, dass gerade bei einem Flusslaufe, der in Correction begriffen ist, die beständige, übersichtliche Beobachtung der eintretenden Erscheinungen, Aenderungen und Abweichungen von allergrösster Wichtigkeit ist. Jeder Hydrotechniker weiss zur Genüge, dass jeder Wasserlauf sein eigenes Studium erfordert, dass er beobachtet und behandelt werden muss, wie ein Kranker. Dies kann nur geschehen, wenn eine gewissenhafte, am betreffenden Flusse erfahrene technische Leitung mit den nöthigen Hilfskräften ausgestattet wird. Wäre es deshalb nicht unverantwortlich, wenn so unglücklichen Gelüsten, wie, die Rheinaufsicht wieder den Gemeinden zu überlassen, Gehör geschenkt würde. Glücklicher Weise hat die st. gallische Regierung eine bessere Einsicht und thut ihr Möglichstes, um zu weit gehenden Umsturzplänen entgegenzutreten. Es muss hier aber constatirt werden, dass entgegengesetzte Tendenzen in Wirksamkeit sind und bei der Bevölkerung Anklang finden und darf bei dieser Gelegenheit erwähnt werden, wie verbreitet überhaupt noch die grundverkehrte Sucht ist, die Ersparnisse bei der Bauaufsicht anfangen zu lassen.