

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 22

Artikel: Hydrotechnische Notizen
Autor: Salis, Ad. von
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-11945>

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: 17.04.2026

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

INHALT: Hydrotechnische Notizen von Oberbauinspector Ad. von Salis. — Das Ingenieurwesen auf der Schweizerischen Landesausstellung (Gruppe 20). (Fortsetzung). — Die Fixirung der electricischen Einheiten. Von Dr. H. F. Weber, Professor am eidg. Polytechnikum in

Zürich. — Miscellanea: Die Fahrt der Zürcher Polytechniker zur Turiner Ausstellung. Die Eröffnung der Zahnradbahn auf den Niederwald. Arlbergbahn. — Concurrenten: Naturhistorisches Museum in Hamburg. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

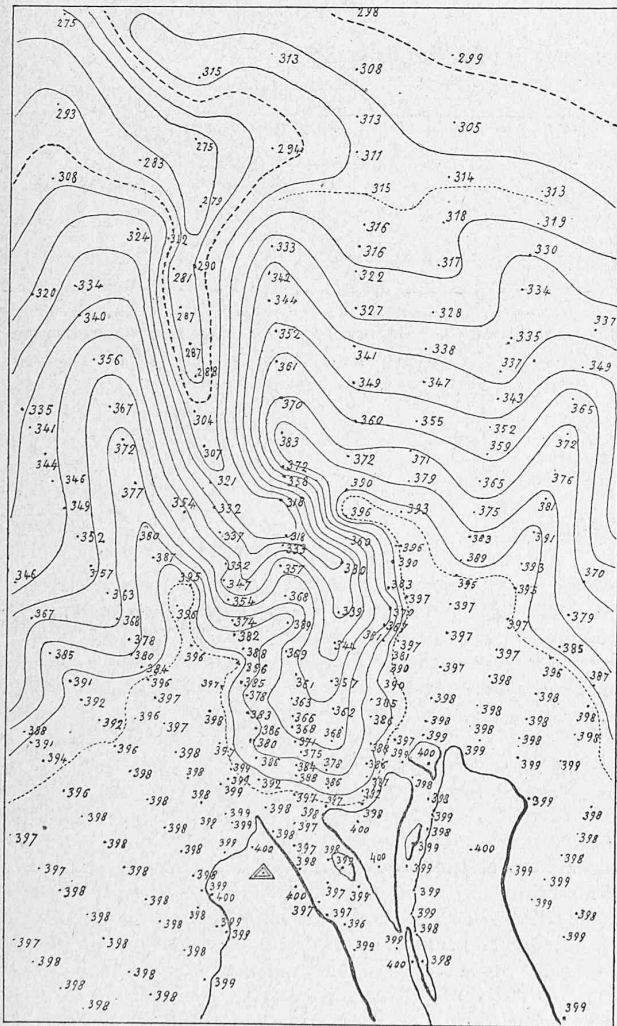
Hydrotechnische Notizen

von Oberbauinspector Ad. von Salis.

II. Die Tiefenmessungen im Bodensee, welche das schweizer. topographische Bureau vorgenommen hat, haben an der Mündung des Rheins ein recht auffallendes Ergebniss geliefert. Die allgemeine Meinung dürfte wol dahin gehen, dass ein Fluss beim Eintritt in einen See seine Geschiebe fallen lasse und dass das so entstehende Delta ungefähr gleich aussehe, wie eine mit andern Mitteln in Wasser gemachte Anschüttung. Statt dessen hat sich in der directen Verlängerung des oberseeischen Rheinlaufes ein unterseeisches Thal gefunden, welches zuerst auf 2 km Länge die Richtung des erstern beibehält und dann mehr nach Westen, also in die Längsrichtung des Sees abbiegt. Die auf der

Seegrundkarte des Bodensees bei der Rheinmündung.

(Nach den noch nicht veröffentlichten Original-Aufnahmen des eidg. topographischen Bureaus).



Masstab 1 : 25 000.

vorstehenden Seegrundkarte enthaltene Länge dieses Thales beträgt 3 km, dieselbe ist aber unzweifelhaft bedeutender. Das zunächst der Mündung auf 1 km Länge 8% betragende Gefäll der Sohle vermindert sich auf dem zweiten km auf 4% und weiterhin auf ungefähr 1,5%. Das absolute Gefäll auf der Länge von 5 km*) beträgt, da die Cote an der Mündung 400 und die zu unterst 260 ist, 140 m. Letztere

*) Ist auf obenstehender Karte nicht mehr ersichtlich.

Cote drückt aber noch lange nicht die grösste Seetiefe aus, wie sich dies schon aus der bedeutend grösseren Tiefe der nebenliegenden Bucht von Rorschach ergibt. Das Thal ist begrenzt von zwei Rücken, welche sich allmählich senken und in der entsprechenden Lage immer fast genau gleich hoch sind. Die Sache sieht daher gerade so aus, wie wenn zuerst weit in den See hinaus ein Kegel entstanden gewesen wäre und sich dann auf dessen Rücken eine Rinne, ähnlich wie die, in welcher ein Wildbach auf seinem Schuttkegel abfließt, ausgebildet hätte, nur mit dem Unterschiede, dass dieselbe hier bis 70 m tief und in der Sohle etwa 80 m breit ist, am Ende der 5 km beträgt die Tiefe, beziehungsweise die Höhe der beidseitigen Rücken über der Sohle noch 10 m. — Hat nun wirklich der Rhein zuerst diesen wahrscheinlich 6—7 km langen Kegel in den See vorgerieben und dann nachträglich diese grossartige Erosionsrinne in denselben eingesenkt? Beides scheint nach dem Aussehen dieses Gebildes bejaht werden zu müssen, so grosse Bedenken auch sonst dagegen bestehen mögen. Und weiter: darf wirklich angenommen werden, dass ein Abfließen des Wassers und der Geschiebe des Rheins durch dieses See- oder unterseeische Rheinthal stattfindet? Wenn nicht, wie erklären sich denn diese Gebilde und wie erklärt es sich speciell, dass diese Rinne nicht schon längst durch den Rhein ausgefüllt worden ist, der sich direct und unmittelbar gegen dieselbe ergiesst. — Uebrigens haben andere Wahrnehmungen an der Rheinmündung und auch an andern Mündungen, z. B. der der Rhone in den Genfersee, schon längst zu denken gegeben. So endigt gerade an diesen beiden Flüssen die Strömung in einer eigenthümlichen (am Rhein *das Brech* genannte) Brandung zeigenden Linie, welche in der Regel auch die scharfe Begrenzung zwischen dem meist mehr oder weniger getrüben Fluss- und dem klaren Seewasser bildet. Es dürfte daraus mit Recht geschlossen worden sein, dass das Flusswasser an der Mündung versinke, was man sich bekanntlich aus der Temperaturverschiedenheit erklärt hat. Dann hat man sich auch darüber gewundert, dass namentlich das Rheindelta keine grösseren Fortschritte mache, so beträgt die Entfernung der Mündung von Altenrhein, das ein uraltes Dorf sein soll, bloss ungefähr 1 km. Der Erklärung, dass die Westwinde den Abbruch des Delta veranlassen, dürfte der Umstand entgegenstehen, dass die Wogen ja nicht tief gehen. — Als hier in Betracht kommend, darf die in neuester Zeit bei mehreren in Seen mündenden Wildbächen gemachte Beobachtung vielleicht angesehen werden, dass starke Entleerungen derselben statt das Delta zu vergrössern, dessen Versinken veranlassen haben, wobei Belastung, möglicherweise aber auch Erosion, die Ursache gebildet haben kann.

Die Sache ist übrigens auch in technischer Beziehung nicht ganz bedeutungslos. Wir kennen schon für die Fälle, wo vor einer Mündung für den nächst obern Lauf des betreffenden Wassers nachtheilige Geschiebsablagerungen stattfinden, als Abhilfsmittel die Anlage von Parallelwerken bis zum Beginne des tiefen Seebeckens, denn man hat erfahren, dass damit, wenn sie auch nicht auf Hochwasser reichen, die Abfuhr der Geschiebe gesichert wird. Man müsste nun ohne Zweifel eine noch viel grössere Wirkung, ja eine in manchen Fällen sehr in Betracht kommende Vertiefung des Flussbettes mit solchen Parallelbauten, wenn sie über die höchsten Seestände reichen, erzielen, denn es kann ja nicht zweifelhaft sein, dass eine im Verhältniss zu den feinen Geschieben, wie sie sich an den Mündungen der grösseren Flüsse nur noch finden, sehr bedeutende Geschwindigkeit in einem in solcher Weise abgeschlossenen Canale entstehen würde. Das Mittel könnte aber um so eher in Betracht kommen, wenn ein solches Weiterfließen im See stattfindet, wie es bei der Rheinmündung der Fall zu sein scheint.