

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 15/16 (1890)  
**Heft:** 4

## 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:** 20.02.2026

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

INHALT: Geschichtliche Darstellung der technischen Entwicklung der st. gallischen Rheinrection. Von J. Wey, Rheingenieur in Rorschach. — Schweizerische Drahtseilbahn Klimsenhorn-Pilatus-Kulm. — Miscellanea: Schweizerische Südostbahn. Genfer Schmalspurbahnen. Eisenbahn-Concessionen. Electrotechnische Ausstellung in Frankfurt a. M. Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen. Neubau des Zürcher Actientheaters. Monte Generoso-Bahn. Schweizer. Eingangszoll auf Stein-

zeugfliesen u. Röhren. Tramways in Basel. Neues Postgebäude in Genf. Dom in Mailand. Technisches Eisenbahn-Inspectorat in Bern. Société des Ingénieurs civils in Paris. Neues Post- und Telegraphengebäude in Thun. — Necrologie: † Ernst Grützefien. † Giuseppe Brentano. — Concerrenzen: Neues Post- und Telegraphengebäude in Zürich. — Literatur: Insertions-Kalender von Rudolf Mosse für das Jahr 1890. — Vereinsnachrichten: Zürch. Ingenieur- u. Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

## Geschichtliche Darstellung der technischen Entwickelung der st. gallischen Rheinrection.\*)

Vortrag gehalten an der XXXIII. Jahresversammlung des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins vom 22. September 1889 in St. Gallen von J. Wey, Rheingenieur in Rorschach.

Es ist nicht bekannt, wie weit der Beginn der Schutzbauten am Rhein zurück datirt. In den ersten 10 Jahrhunderten unserer Zeitrechnung finden wir keine Ueberschwemmungen aufgezeichnet, in den darauf folgenden ist aber von Rüfinoth, Föhnnoth und *Rheinnoth* die Rede. Wenn also Noth vorhanden war, so wird man derselben auch gewehrt haben. Ueberdies geht aus Ueberlieferungen hervor, dass im 12., 13., und 14. Jahrhundert Wuhrwerke factisch schon bestanden haben. Wir werden daher nicht weit fehlen, wenn der Beginn der Schutzbauten auf den Anfang dieses Jahrtausends gesetzt wird. In Folge dessen greifen wir in unserer Darstellung auf jene Zeit zurück und theilen dieselbe in drei Perioden.

### I. Periode, vom 10. bis Ende des 18. Jahrhunderts.

Während dieser Zeit wurden unregelmässige und von einander getrennte Wuhrköpfe, Sporren, später auch Hinter- oder Binnendämme erstellt.

Vom Anfang dieser Periode ist wenig bekannt. Anno 1343 und 1374 fanden die ersten urkundlich erwähnten Ueberschwemmungen statt. 1394 ist die Rugeller Rheinfähre 1447 die bei Rheinegg entstanden. Mit dem 15. Jahrhundert begannen die Wuhrstreitigkeiten, die namentlich den Tagsätzungen viel zu schaffen gaben. Diese Streitigkeiten setzten sich bis auf die neueste Zeit fort. Der Casus der Wuhrstreitigkeiten betraf unregelmässiges und krummes Wuhren, zu weit hinaus Wuhren, Faulheit, Nachlässigkeit in Erstellung von Schutzbauten etc.

In dieser Periode hatten die Ueberschwemmungen schon grosse Fortschritte gemacht. Wie oben gezeigt, ist im vierzehnten Jahrhundert von zwei Ueberschwemmungen

\*) „Frühere Artikel“:

#### a. In der „Eisenbahn“.

1. Die Colmatage des Hinterlands des Rheins im Canton St. Gallen. Jahrgang 1875, Bd. III., Nr. 5.
2. Die st. gallische Rheinrection, ihr bisheriger Erfolg, ihr gegenwärtiger Stand, ihre Sicherheit und Zukunft. Jahrgang 1878, Bd. VIII., Nr. 22 und 23.
3. Szegedin und Rheinthal. Jahrgang 1879, Bd. X., Nr. 16.
4. Rheinrection. Jahrgang 1879, Bd. X., Nr. 19.
5. Die st. gallische Rheinrection, historisch-technischer Abriss. Jahrgang 1879, Bd. X., Nr. 21.
6. Binnengewässerrection im Bezirk Werdenberg. Jahrgang 1879, Bd. XI., Nr. 21.
7. Zur Cycloidentheorie des Herrn Oppikofer. Jahrgang 1879, Bd. XIV., Nr. 14 und 15.
8. Zur Cycloidentheorie des Herrn Oppikofer. Jahrgang 1881, Bd. XV., Nr. 6.

#### b. In der „Schweizerischen Bauzeitung“.

9. Bemerkungen über das Project betreffend Ausleitung eines Theils des Rheinhochwassers durch das Rinnal bei Gaissau in den Bodensee. Jahrgang 1884, Bd. III., Nr. 18—20.
10. Ueber das Rinnalproject oberhalb Gaissau. Jahrgang 1884, Bd. III., Nr. 23.
11. Rheinrection. Bemerkungen über den Erfolg der Durchstiche. Jahrgang 1884, Bd. III., Nr. 24.
12. Zum Rheinhochwasser vom 28. September 1885. Jahrgang 1885, Bd. VI., Nr. 18.
13. Die Umgestaltung der Ausmündung des Rheins und der Bregenzerach in den Bodensee. Jahrgang 1887, Bd. IX., Nr. 6.

die Rede: 1343 und 1374. Im 15. finden wir keine erwähnt, wohl aber im 16. abermals zwei, nämlich 1511 und 1516. Das 17. Jahrhundert hatte vier Ueberschwemmungsjahre, 1618, 1627, 1640 und 1670. Das 18. schon 17., d. h. 1740, 1750, 1756, 1758, 1762, 1763, 1764, 1765, 1767, 1768, 1769, 1770, 1772, 1784, 1785, 1793 und 1799. Die Zahl hat sich also rasch vermehrt. Eine der grössten Ueberschwemmungen war die vom 9. bis 11. Juli 1762. Von ihr steht geschrieben, dass von Sennwald bis Bregenz und Lindau eine Wasserfläche gewesen sei. In Ragaz sind in Folge Ausbruch von Tamina und Rhein 16 Häuser eingestürzt. Das Wasser stand stellenweise 12 bis 15' tief. Nach den Ueberschwemmungen von 1763 und 1764 wurde ein neues Dammsystem eingeführt und die Wuhrköpfe vermehrt. Von Monstein bis Schloss Blatten wurde ein neuer 6 Stunden langer\*) Erdwall von 12' Höhe und 8' Breite aufgeworfen. Anno 1767 sollen an diesem Werke einmal 2000 Mann gearbeitet haben, was für jene Zeit gewiss eine grosse Anstrengung bekundet. Auch die Rückliegenden mussten bei diesem Schutzwirke mithelfen. Nachdem im Jahre 1768 trotz dieses Dammes abermals eine grosse Ueberschwemmung eingetreten und das Wasser nur 14 Zoll unter demjenigen von 1762 gestanden hatte, liessen die regierenden Orte des Rheintals den Ingenieur Hauptmann Conrad Römer von Zürich kommen und ertheilten ihm den Auftrag, über die ausgeführten Schutzbauten einen Plan aufzunehmen und ein Gutachten abzugeben. 1769/70 entledigte sich Römer seiner Mission. Von der Herrschaft Sax gab er einen Plan im Massstab von 1:10 000 und von dem unterhalb gelegenen und bis an den Bodensee sich erstreckenden Gebiet einen solchen im Massstab von 1:14 812 ab. In seinem Berichte wies er auf das sinnlose und schädliche des seit vielen Jahrhunderten geübten Wuhrsystems, bestehend in lauter verkehrt und mangelhaft angelegten Kieb-, Kipp-, Brust-, Damm-, Buck-, Stupf- und Schupfwuhren hin und sagte u. A. dass vermöge der bei den Anwohnern herrschenden „Opinatiät“ ein und derselbe gefehlt angelegte Wuhrkopf stets wieder hergestellt werde, wie oft ihn auch der Fluss fortresse. Von den Dämmen sagt er auch, dieselben stehen manchmal drei- bis vierfach hintereinander, oft auch auf dem äussersten Bord.

Nach dieser Darstellung hätte man etwa 800 Jahre nach demselben unzweckmässigen, verkehrten, für den Flusslauf und die Anwohner im höchsten Grade nachtheiligen System gebaut und sich dabei quasi aufgerieben, ohne indess das Ziel zu erreichen; im Gegentheil verschlimmerten sich die Verhältnisse stets. Es contrastiert dies auffallend mit der vor wenigen Jahren im Cantonsrath aufgestellten Behauptung eines Rheinthalers, dahingehend, es wäre schon lange besser gewesen, man hätte die Rheinbauten gemacht, wie es die Bauern und nicht wie es die Ingenieure wollen.

Im Jahre 1790 wurde, wahrscheinlich mit Rücksicht auf das Gutachten von Ingenieur Hauptmann Römer, mit Liechtenstein ein Vertrag abgeschlossen, wonach der Abstand der beidseitigen Wuhre zu 150 Klafter (etwa 270 m) festgesetzt wurde. In diesem Abkommen ist ein Vertrag von 1575 erwähnt, nach welchem die Flussbreite 118 Feldkircher Werklafter zu betragen hatte. Wahrscheinlich ist letzterem nie nachgelebt worden. Anno 1788, also vor mehr als 100 Jahren, begegnen wir der ersten Anregung des Durchstiches. In einem Memorial der österreichischen Rheingemeinden Brugg, Höchst und Gaissau an das „Landesgubernium“ wird nämlich beantragt, entweder den gegenwärtigen Lauf des Rheines zu verbauen, oder ihn von Brugg über Fussach direct in den Bodensee zu führen und auf diese Weise abzukürzen.

\*) Die Entfernung beträgt, selbst allen Krümmungen nach gemessen, nur 4½ Stunden.