

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 26

Artikel: Das Hochwasser vom Juni 1910
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28725>

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: 21.02.2026

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

Sektion III, Betrieb: Grosser Bahnhöfe; Weichen- und Signalstellung; Fahrkarten; Wagen mit Selbstantrieb.

Sektion IV, Allgemeines: Eisenbahnen und Wasserstrassen; Statistik; Automobilbetrieb; Leicht verderbliche Lebensmittel.

Sektion V, Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung: Verkehrsarme Seitenstrecken grosser Eisenbahnlinien; Betrieb; Lokomotiven und Wagen der Schmalspurbahnen; Umladung.

Für jede dieser Fragen sind jeweils eine Anzahl von Referenten verschiedener Länder bestimmt, von denen wir nur in Sektion I Prof. Dr. F. Hennings (Bau, Lüftung und Betrieb langer Eisenbahntunnels) und in Sektion II Prof. Dr. W. Wyssling (Elektrische Zugförderung), beide in Zürich, nennen. Die Sektionssitzungen werden zu Diskussionen benutzt, deren Ergebnisse in einer täglich erscheinenden Zeitung nebst andern Mitteilungen allen Kongressteilnehmern bekannt gegeben werden. Natürlich sind zur Abwechslung und für Besichtigungen unserer Eisenbahnen, Bergbahnen, Werkstätten usw. auch eine Reihe von gruppenweisen Ausflügen vorgesehen, so am 7. Juli ins Berner Oberland, bezw. an den Vierwaldstättersee und am 12. Juli nach Lausanne-Montreux, bezw. nach Zürich. Am 14. Juli findet im Anschluss an die Generalversammlung das offizielle Bankett in der Schützenfesthalle statt.

Den Delegierten, sowie den in beschränkter Zahl geladenen Vertretern der Fach- und der Tagespresse ist ein hübsch eingebundener Führer zugestellt worden, der nebst genauer Orientierung auch über die Diskussions-Einzelfragen die Namen aller Delegierten und Berichterstatter, sowie jene der verschiedenen Kommissionen enthält. Der schweizerischen Organisationskommission der VIII. Sitzung steht als Präsident Herr Weissenbach, Präs. der Generaldirektion der S. B. B. vor und gehören als Mitglieder die Vertreter der S. B. B., sowie der andern schweizerischen Eisenbahnen usw. an. Dem mit der Durchführung des umfangreichen und vielseitigen Programms unter dem Präsidium von Direktor R. Winkler betrauten Berner Lokalkomitee wünschen wir, wie allen Kongressteilnehmern, gutes Wetter, damit alles nach Wunsch ablaufe und dass alle unsere Gäste einen guten Eindruck von unserm Lande und seinem Eisenbahnwesen mit nach Hause nehmen!

Das Hochwasser vom Juni 1910.

Die Wasserkatastrophe, die in der Rheingegend, sowie im ganzen nördlichen und östlichen Alpengebiet ihre Verwüstungen angerichtet hat, ist mit besonderer Wucht auch über unser Land hereingebrochen. Die Zuflüsse der nordöstlichen Schweizerseen und die parallel zu denselben verlaufenden Wasserläufe sind durch die ungewöhnlichen Niederschlagsmengen, die während der soeben eingetretenen Schneeschmelze in ihrem Einzugsgebiet vom 13. bis 15. Juni niedergingen, plötzlich zu einer Höhe angewachsen, die die grossen Hochwasser des letzten Viertels vom vergangenen Jahrhundert erreicht und an Gebäuden, Wasserwerken, Wegen, Bahnen und Kulturen unermesslichen Schaden angerichtet hat. Sie haben im Bodensee, Walensee, Zürichsee und Vierwaldstättersee einen Hochstand der Seespiegel zur Folge gehabt, der auch nach Verlaufen der eigentlichen Hochwasser anhielt und nur langsam zum normalen Stand zurückkehrt, wodurch den an den Ufern der Seen gelegenen Städten und Ortschaften ebenfalls grosser Schaden zufügt worden ist.

Es ist nicht möglich unmittelbar die ganze Erscheinung in ihren Ursachen und Folgen zu überblicken. Dies wird erst nach genauer Zusammenstellung aller massgebenden Daten möglich werden. Das aber lässt sich heute schon erkennen, dass die unsern Hydrotechnikern gestellten Aufgaben noch bedeutender sind, als man bisher anzunehmen gewohnt war. Es handelt sich nach Beseitigung der entstandenen Schäden, die notwendigen Lehren aus dem Ereignis zu ziehen und Vorschläge auszuarbeiten, wie künftig die Folgen ähnlicher Elementarereignisse tunlichst gemildert werden können, einerseits durch Systemisierung der Wasserläufe selbst, anderseits durch Regelung der Abflussverhältnisse der Seen, um sowohl den an Flüssen gelegenen Ortschaften, Verkehrswegen, industriellen Betrieben, Wasserwerksanlagen usw. möglichst Schutz zu gewähren, wie auch um von den Anwohnern der Seen Schädigung durch Ueberflutung der Ufer und besonders durch längeres Andauern aussergewöhnlicher Seehochstände tunlichst abzuwenden.

Eine Genugtuung ist den Ingenieuren bei diesem Anlasse insofern geworden, als sich der Nutzen des ineinanderarbeitens der

grossen Elektrizitätswerke glänzend bewährt hat. Es konnten sowohl das Kubelwerk bei St. Gallen, dessen Zentrale durch die Sitter überschwemmt wurde, wie auch das städtische Elektrizitätswerk Zürich, dessen Zuleitungen vom Albulawerk her zeitweise unterbrochen waren, mit Hilfe der Beznau-Löntsch-Werke ihren Betrieb bezw. die Stromabgabe an die bezüglichen Werke und privaten Abonnenten unverkürzt aufrecht erhalten. Namentlich für Zürich, dessen Gaswerk bei Schlieren¹⁾ infolge seiner relativ tiefen Lage, bei Unterwassersetzung seiner Hauptkanäle den Betrieb für zwei Tage einstellen musste, ist diese Aushilfe vom Beznau-Löntsch-Werk her von grösstem Werte gewesen.

Miscellanea.

Internationale Ausstellung in Turin 1911. Bekanntlich beteiligt sich die Schweiz in Turin nur mit der Maschinenindustrie und verwandten Zweigen, wofür die nötige finanzielle Unterstützung durch Bundessubvention gesichert ist.

Die Organisation ist der Schweizerischen Zentralstelle für das Ausstellungswesen in Zürich, bezw. dem Generalsekretariat derselben übertragen worden, in Verbindung mit einer technischen Kommission, die nach dem Vorschlage des Vorstandes des Vereines Schweizerischer Maschinenindustrieller gewählt wurde. Als Ingenieur für die schweizerische Abteilung ist Herr P. H. Hoffet, Professor an der Universität Lausanne, in Aussicht genommen, der auch in Paris 1900 diese Aufgabe mit Erfolg durchführte.

Bis zum 1. Mai 1910, dem Endtermin für die Anmeldungen, haben sich 40 Aussteller, darunter unsere grössten Maschinenbaufirmen bereit erklärt auszustellen. Es wurde infolgedessen ein grösserer, günstig gelegener Komplex der Ausstellung in Turin definitiv belegt. Mit den Installationsplänen wird demnächst begonnen. Ein detaillierter Fachkatalog, der auch für längere Zeit orientierenden Wert haben soll, wird angefertigt werden.

Als Generalkommissär, der speziell den Verkehr mit der Ausstellungsleitung in gewissen Fragen übernimmt, wurde der schweizerische Konsul in Turin, Herr Bosio, ernannt, der sich in zuvorkommender Weise bereit erklärt, seinem Heimatlande auch in dieser Stellung dienstbar zu sein.

Es besteht somit begründete Hoffnung auf eine erfolgreiche Aktion zu Gunsten unserer Maschinenindustrie und verwandter Zweige.

Schweizerischer Wasserwirtschafts-Verband. In seiner Sitzung vom 28. Mai d. J. hat, laut Bericht der „Schweiz. Wasserwirtschaft“, der Vorstand nach Erledigung verschiedener laufender Geschäfte das Jahres-Budget aufgestellt, das sich mit 10400 Fr. bilanziert.

Ferner bestellte er eine Kommission aus den Herren Oberst E. Will, Ingenieur Autran, Prof. Dr. Geiser, Ingenieur Nizzola und Direktor Brack zum Studium der *Regulierung des Thuner-, Brienz- und der Juraseen*. Besonders für die letztern gestalten sich die Abflussverhältnisse dadurch schwierig, dass die Wünsche der Kraftwerke an der Aare, der Seeanwohner und in dritter Linie jene der Interessenten der Binnenschiffahrt in Bezug auf die Regulierung der Seewasserstände auseinandergehen.

Eine zweite Kommission zum Studium des *Baues von Talsperren* in der Schweiz wurde gebildet aus den Herren Professor K. E. Hilgard, Oberingenieur A. Schafir und Ingenieur Giov. Rusca.

Schliesslich wurde beschlossen, zu den Beratungen des Sonderausschusses, der zum Zwecke einer Verständigung sämtlicher Beteiligten über die Grundlagen zur *Projektierung für die Schiffahrt auf dem Oberrhein* eingesetzt ist, eine Delegation zu entsenden und mit dieser Aufgabe die Herren Prof. Hilgard und Ingenieur Autran betraut. Aus der Diskussion über diese Frage ergab sich, dass Baden sich in der Frage der Bodenseeabfluss-Regulierung sehr reserviert verhält, und dass in den nächsten Jahren wohl kaum an neue Unterhandlungen gedacht werden kann. Die schweizerischen Behörden leisten durch finanzielle Unterstützung der Projektierungsarbeiten und Lieferung von Unterlagen den Rheinschiffahrtsbestrebungen den möglichsten Vorschub, doch könne sich darüber hinaus die Schweiz vorläufig nicht engagieren.

Für die Stickstoffgewinnung aus der Luft mittels Lichtbogenwirkung ist neben den Verfahren von Birkeland-Eyde und Schönerr²⁾ nunmehr auch ein Verfahren nach H. & G. Pauling in

¹⁾ Siehe unsere Darstellung Band LIV, Seite 131 u. ff.

²⁾ Band LV, Seite 42.