

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 12

## 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:** 04.02.2026

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

INHALT: Die Thurkorrektion bei Wattwil. — St. Galler Neubauten der Architekten Leuzinger & Niederer, St. Gallen. — Das Zugförderungs-Material der Elektrizitätsfirmen an der Schweizerischen Landesausstellung in Bern 1914. — Von der XLVI. Generalversammlung des S.I.A. in Luzern, am 28. und 29. August 1915. — Miscellanea: Aufschärfen von Radbandagen mittels elektrischer Heizung. Simplon-

Tunnel II. Radschleppschiffe mit Dieselmotorantrieb. Neue Bahnen in Spanien. Der Verkehr im Panamakanal. — Nekrologie: Julius Kelterborn. Oskar Kronauer. — Konkurrenz: Städtisches Schulhaus in Liestal. — Literatur: Versuche mit allseitig aufliegenden quadratischen und rechteckigen Eisenbetonplatten. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

## Band 66.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

## Nr. 12.

## Die Thurkorrektion bei Wattwil.

Von Ing. A. Sonderegger, St. Gallen.

Die in den Jahren 1907 bis 1914 ausgeführte Regulierung der Thur in der Talstufe von Wattwil lehnt sich in beiden Endpunkten in Lichtensteig und Kappel an gut ausgebildete und grösstenteils in den Fels eingeschnittene Flusstrecken an. Der korrigierte, 7 km lange Abschnitt hingegen liegt in einem reinen Alluvialgebiet, in das die Thur eine vielfach gekrümmte und gewundene Furche eingegraben hatte.

Auch das Gefäll des alten Flusslaufes war hier sehr unregelmässig gestaltet (Abbildung. 1 u. 2). Unterspülte, von der erodierenden Tätigkeit des Wassers angegriffene

Uferstrecken herrschten vor, doch hatten sich an vielen Stellen auch grosse Geschiebe - Ablagerungen und Bett erhöhungen gebildet. Die schon von Natur aus vorhandenen Uebelstände in den Abflussverhältnissen waren im vorigen Jahrhundert durch fünf in das Flussbett eingebaute Fabrikwehre noch verschlechtert worden. Das Bett, das ohnehin nicht tief genug in den Boden eingeschnitten war, hatte sich unter dem stauenden Einfluss der Wehreinbauten noch mehr verflacht. Häufige Ueberschwemmungen des Tales, eine fortschreitende Versumpfung des Talgrundes und ständige Auslagen für die Ufersicherung waren die Folgen dieser Misstände.

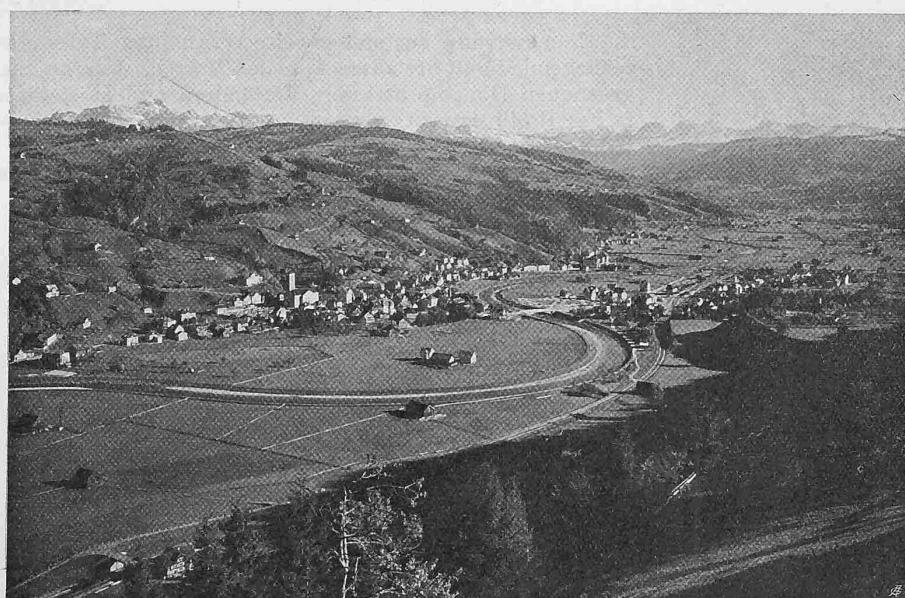


Abb. 3. Blick auf die Thurkorrektion von Wattwil aufwärts, im Hintergrund die durchschnittene Serpentine.

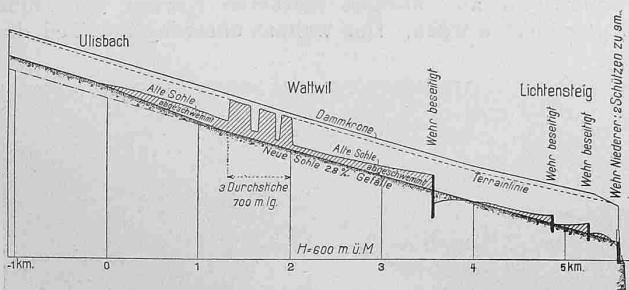


Abb. 2. Längenprofil der Thurkorrektion bei Wattwil.  
Masstab für die Längen 1:75 000, für die Höhen 1:750.

Die Verbauung der Uferabbrüche blieb ganz den Anstossen überlassen, die sich jeweilen darauf beschränkten, die lokalen Schäden zu heben und die notwendigsten Flickarbeiten auszuführen. Grössere, systematische Verbauungen scheinen in früheren Zeiten nie durchgeführt worden zu sein. In der Regel behelfen sich die Anstosser mit ein-

fachen Holzwurzungen, namentlich mit reihenweise eingearmmten und mit Längshölzern verbundenen Pfählen, hinter denen die Abrisse mit Flussgeschiebe aufgefüllt wurden. Auch hatten die Talbewohner längst erkannt, dass das Wurzelwerk von Bäumen und Sträuchern ein vorzügliches und billiges Schutzmittel gegen die Angriffe des fliessenden Wassers bildet. Auf der ganzen Strecke war das Flussbord mit dichtem Strauchwerk aus Erlen und Weiden, stellenweise auch mit grossen Bäumen bestanden. — Das Einzugsgebiet der Thur beläuft sich im Dorfe Wattwil auf 244 km<sup>2</sup>, ihr Gefäll schwankt zwischen 2,5 und 3 %.

Die ersten Korrektionsentwürfe reichen bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Sie zielten hauptsächlich darauf ab, die Serpentinen zu durchschneiden und den Flusslauf in ein geradliniges, in der Talmitte gedachtes Bett zu legen. Ein von mir auf dieser Grundlage ausgearbeitetes neues Projekt liess jedoch erkennen, dass ein vollständig gerader Kanal

der Natur widersprechen würde. Mit ungeheuren Kosten wäre ein viel zu starkes Flussgefäß geschaffen worden, dessen Nachteile durch den Einbau von Querschwellen und starke Uferschutzbauten wieder hätten aufgehoben werden müssen. Die Erhaltung der Wasserkraftanlagen hätte ferner neue Fabrikwehre und neue Zu- und Ableitungskanäle erfordert und die Kosten hätten die unverantwortliche Höhe von annähernd drei Millionen Franken erreicht.

Ein solches Opfer war aber keineswegs nötig. Die Idee der Geradeführung durfte schon aus dem einen Grunde aufgegeben werden, weil das Gefäll der Thur vollständig ausreichend ist, sobald nur die schärfste Serpentine oberhalb Wattwil durchschnitten, die störenden Fabrikwehre besser angelegt oder beseitigt und die stärksten Krümmungen gemildert werden. Es leuchtet ohne weiteres ein, dass unter möglichster Beibehaltung des alten Flusslaufes grosse Ersparnisse erzielt werden könnten; je weniger der bestehende Talweg geändert wurde, desto weniger Erdbewegungen waren erforderlich, desto geringer wurde der Aufwand für Grunderwerb und umso einfacher fielen die Nebenarbeiten, wie Bachkorrekturen, Straßenregulierungen usw. aus. Aber auch landschaftlich betrachtet, war die Beibehaltung eines gekrümmten Flusslaufes der vollständigen Streckung in eine gerade Linie vorzuziehen (Abb. 3).

Einer der hauptsächlichsten Gesichtspunkte, die mich bei der Ausarbeitung des Bauprojektes leiteten, bildete das Bestreben, das Flussbett möglichst tief in den Talboden einzuschneiden, damit der Grundwasserspiegel gesenkt und