

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

Artikel: Szegedin und Rheinthal
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-7663>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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). — Eisenbahnfälle 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 Gefälle 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-canal 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.

Auch die Vorschläge des Sectionsingenieurs für systematische Anwendung der Colmatirung stiessen auf heftige Opposition und war mit aller Mühe und thatkräftiger Unterstützung von Seite des Baudepartementchefs nur eine beschränkte Ausführung von Schleusen zu erkämpfen, während doch die Rheinbewohner die schönen Erfolge, welche eine strebsame bündnerische Gemeinde mit dem Verlandungssystem schon erreicht hat, so leicht zum Muster hätten nehmen können.

Ob die Verzögerung der Erfüllung der vierten Bedingung, Ausführung des Durchstichs, nur zu Lasten der österreichischen Regierung, der vorarlbergischen Bevölkerung und der allgemeinen Finanznoth zu schreiben ist, oder ob vielleicht noch an andern Stellen antreibende Mittel angewendet werden sollten, vermögen wir nicht zu entscheiden; Thatsache bleibt, dass der Verlauf der Angelegenheit ein höchst schleppender ist.

Berücksichtigen wir schliesslich noch, dass einfache Verbesserungen im technischen Betriebe den hartnäckigsten Widerstand fanden, dass die besten Absichten den gemeinsten Verdächtigungen ausgesetzt sind, dass Rheiningenieure schon mit dem „in's Wasser werfen“ bedroht worden sind, dass sich der Kampf zwischen Oesterreich und der Schweiz jetzt hauptsächlich darauf hinausspitzt, das Hochwasser durch Wuhrerhöhung auf die entgegengesetzte Seite überlaufen zu machen, so wird man nicht umhin können, zu behaupten, dass auch im Rheinthal wie in Szegedin, beschränkte, selbstsüchtige Gesinnung, Indolenz und Misstrauen die Durchführung nothwendiger Arbeiten hindert und erschwert und dass eine kurze Periode des Ausbleibens von Katastrophen die Bevölkerung in ein unbegründetes Gefühl der Sicherheit gewiegt hat und dass diese Verirrung von selbstsüchtigen oder blinden Führern noch genährt wird.

Das Erwachen aus diesem Sicherheitsdusel wird nach Aussage aller derjenigen, welche einen Einblick haben und haben wollen, ein schreckliches sein. Der Tag von Szegedin wird auch für das Rheinthal kommen und die Summen, welche jetzt genügend wären, um eine leidliche Sicherheit zu erlangen, werden dann nicht hinreichen, den Schaden zu decken. Kaum wird dann auch die Energie noch genügend sein, um den Kampf mit den geschwächten Mitteln wieder aufzunehmen.

Das Rheinthal hat keine andere Wahl, als diesen Kampf mit Aufbietung aller Kräfte jetzt fortzuführen oder zu unterliegen. Wird der „Escher vom Rhein“, der alle Kräfte zu sammeln und das Werk zu Ende zu führen versteht, erst dann auferstehen, wenn die Fluthen des Rheins die Früchte langjähriger Fleisses wieder vernichtet haben werden, wenn das Elend aus den verfallenen Hütten grinst, wenn die Bewohner, wie ehemals im Linththal, fieberkrank umher wanken, die ganze Generation erschläft dahin siechen oder auswandern wird?

Unsere Ueberzeugung drängte uns, der rheinthalischen Bevölkerung in ihrem Verhalten zur Rheincorrection Vorwürfe zu machen, aber wir dürfen andererseits nicht vergessen, daran zu erinnern, dass die frühere ungünstige politische Stellung des Rheinthal, dass die häufigen Ueberschwemmungen, welche in einigen Stunden die Errungenschaften langjähriger Thätigkeit hinwegtrugen und die damit verbundenen Aufregungen und Gemüthsaffectionen einen schädlichen Einfluss auf die Characterbildung der Bewohner ausüben mussten. Berücksichtigen wir dann noch die enormen Lasten, welche den Grundbesitz drücken, so kann man die Furcht vor neuen grössern Ausgaben* begreifen und muss auch die Missgriffe etwas milder beurtheilen, welche daraus entspringen können.

So viel steht fest, die Rheinthalen können die vollständige Correction des Rheins nicht aus eignen Mitteln zu Ende führen, es ist dazu auch ferner die Mitwirkung des ganzen Cantons St. Gallen und der Eidgenossenschaft nöthig.

Wird das Rheinthalen Volk die Männer, welche ihm den richtigen Weg zeigen, unterstützen, wird es vom Wege des Misstrauens und der Schwäche zu frischem und muthigem Kampfe wieder übergehen, so wird es auch der Hülfe seiner Miteidgenossen sicher sein können und ein einig Volk von Brüdern wird die Gefahr so grosser Catastrophen rechtzeitig abwenden.

* * *

Die Strassen und Brücken des Cantons Freiburg.

(Nach einem Bericht v. Cantons-Ingenieur A. Gremaud.)

(Hiezu eine Tafel als Beilage.)

(Schluss.)

5. Von der Bundesverfassung von 1848 bis auf die Gegenwart.

Von den nach Unterdrückung des Sonderbundes neu bestellten Cantonalbehörden wurde am 16. Juni 1848 ein Gesetz über die Organisation der Direction der öffentlichen Arbeiten erlassen, worin auch die Functionen des Inspectors des Strassenwesens definiert waren.

Diesem Gesetz folgte am 23. November 1849 ein solches über die Expropriationen und gleichzeitig ein neues Strassengesetz, wonach sich der Staat am Bau und Unterhalt der Strassen noch mehr als bisher betheiligte und die Strassen nunmehr in drei verschiedene Classen eingetheilt wurden. Auch solche, die bisher nur als Gemeindestrassen betrachtet worden waren, konnten nach Ausführung gewisser Reconstructionsarbeiten zu Cantonalstrassen erhoben werden. Die Stellung des Beamtenpersonals wurde durch verschiedene Verordnungen neu reglirt. Durch die Erstellung der Eisenbahnlinie Lausanne-Freiburg-Bern erschien es dann als geboten, die Classification der Strassen etwas zu modificiren und namentlich diejenigen Strassen, welche zur Verbindung wichtiger Ortschaften mit Eisenbahnstationen dienen, als Cantonalstrassen zu erklären. Diese Neuordnung fand ihren Ausdruck im Gesetz vom 5. Dezember 1863, worin zugleich betreffend die Kostenvertheilung zwischen Staat und Gemeinden folgender Modus angenommen war. Bei Neubauten übernimmt der Staat für Strassen 1. Classe $\frac{9}{10}$, für Strassen 2. Classe $\frac{8}{10}$, für Strassen 3. Classe $\frac{6}{10}$ der Kosten; am Unterhalt betheiligte er sich für die 1. Classe mit $\frac{9}{10}$, für die 2. Classe mit $\frac{8}{10}$, für die 3. Classe mit $\frac{5}{10}$; der Rest wird den Gemeinden überbunden. Handelt es sich um Reparatur- oder Reconstructionsarbeiten, welche den Betrag von 600 Fr. nicht übersteigen, so sind sie von der Gemeinde zu tragen, in deren Bann das betreffende Strassenstück liegt; bei höherem Betrag sind die Kosten auf alle Gemeinden zu vertheilen, die von der Strasse durchzogen werden. Durch ein Decret von 1868 wurde der Canton hinsichtlich seiner Strassen in 6 Arrondissements getheilt und jedes Arrondissement unter die Aufsicht eines *controleur* gestellt. Die letzte Strassenclassification geschah durch Gesetz vom 24. November 1877 und war durch Eröffnung der Broyethalbahn veranlasst worden. Nach dieser neuesten Eintheilung haben die Cantonalstrassen der einzelnen Classen folgende Längen:

Strassen 1. Classe	62 663 ^m
„ 2. „	161 867 „
„ 3. „	148 276 „
Total	372 806 ^m

Dazu kommen die Gemeindestrassen, deren Gesammtlänge etwa 1545 $\frac{7}{10}$ ^m ausmacht. Die Ausgaben des Staates für Unterhalt und Neubau der Strassen betragen:

In den Jahren 1847—1856:	
Service ordinaire	845 598 Fr.
„ extraordinaire	1 694 648 „
Total	2 540 246 Fr.

In den Jahren 1857—1877:	
Service ordinaire	2 457 000 Fr.
„ extraordinaire	3 668 000 „
Total	6 125 000 Fr.

Zu den wichtigsten und interessantesten der neuern Strassen zählt die 1873 begonnene Bergstrasse von Bulle nach Boltigen, deren Baukosten auf Freiburger Gebiet sich auf etwa 1 300 000 Fr. belaufen dürften und die ihrer strategischen Bedeutung wegen auch vom Bund mit einer Subvention bedacht ist.*)

*) Eine specielle Aufzählung der einzelnen Strassen mit ihren Längen und Kosten unterlassen wir hier, weil eine solche schon im Werk des Hrn. Bavier enthalten ist.