

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 107/108 (1936)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Diepoldsauer-Durchstich mit Rheinregulierung  
**Autor:** Jegher, Carl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-48256>

### **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:** 01.04.2025

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

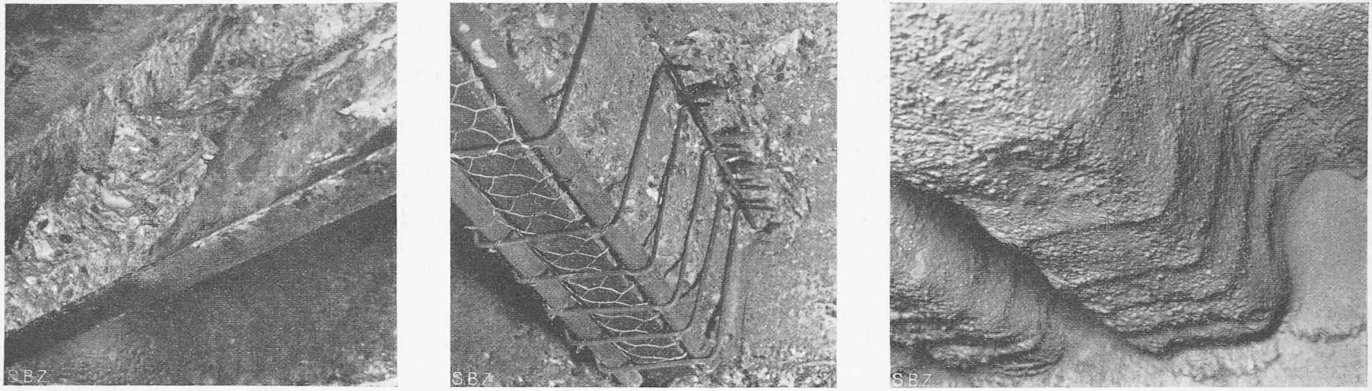


Abb. 4 bis 6. Durach-Eindeckung in Schaffhausen; Decken-Untersicht vor, während und nach der Instandstellung durch Gunit.

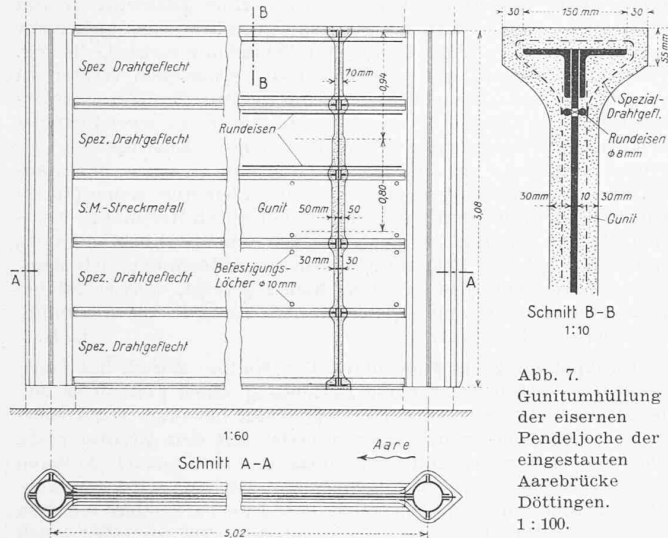


Abb. 7. Gunitumhüllung der eisernen Pendeljoche der eingestauten Aarebrücke Döttingen. 1:100.

setzung der Expertenkommission wollen wir hier nicht eintreten, sie wird ja wohl die Vertreter beider Seiten anhören müssen. Jedenfalls übernimmt sie, wie auch ihre Auftraggeber, die eidg. Oberbehörden, eine schwere Verantwortung für die gefährdete Landesgegend des st. gallischen Rheintals.

Wie ein roter Faden zieht sich durch die stattliche Reihe der Bauzeitungsbände die Befassung mit der st. gallischen Rheinkorrektur; die Fussnoten zum Vortragsbericht am Schluss dieser Nummer verweisen auf das Wichtigste. Schon 1878 finden wir (in der damaligen «Eisenbahn») eine ausführliche Darstellung; in der «SBZ» befasste sich der frühere verdiente Rheinbauleiter Ing. Jost Wey (†) erstmals 1890 (in Bd. 15) mit dem Diepoldsauer und dem Fussacher Durchstich und in seinem «Memorial» von 1906 setzt er sich, gestützt auf langjährige Erfahrung und Beobachtung in der Natur, mit Ueberzeugung für die «Normalisierung» (Verengung) des Rheinbettes ein. Und von jeher fand er Resonanz und Unterstützung in der weitem Fachwelt, vorab im S. I. A., im Gegensatz zu den Oberbehörden. Es ist daher nur konsequent, wenn diese fatale, sozusagen chronische Opposition der Oberbehörden, sei es von Wien, sei es von Bern, gegenüber der örtlichen Rheinbauleitung und der st. gallischen Regierung, als der nächstbeteiligten und verantwortlichen Fürsorgerin für die Sicherheit ihres bedrohten Kantonsteils, bis heute auch in der «SBZ» immer wieder zur Sprache kommt. Begreiflich, denn die Sorge, die der Strom wie einen ständigen schweren Schatten über die Bevölkerung des st. gallischen Rheintals breitet, ist eine wahrhaft öffentliche Angelegenheit, mit der sich zu befassen nicht nur gutes Recht, sondern vielmehr Pflicht auch der technischen Oeffentlichkeit ist. Von diesem Standpunkt aus möge auch die gegenwärtige ausseramtliche Befassung mit den Problemen der st. gallischen Rheinkorrektur höhern Orts gewertet und gewürdigt werden.

C. J.

### Diepoldsauer Durchstich und Rheinregulierung.

Die Internationale Rheinregulierungs-Kommission (I. R. -K.) zur Durchführung des Staatsvertrages Oesterreich-Schweiz (vom 19. November 1924) über den Diepoldsauer Durchstich hat mit «Vollendung» des Baues ihre Tätigkeit beendet; zur «Besorgung der verbleibenden gemeinsamen Angelegenheiten» ist eine «Gemeinsame Rheinkommission» geschaffen worden, in die der Bundesrat schweizerischerseits die Herren Oberbauinspektor A. v. Steiger (Bern) und Reg.-Rat Dr. Ing. K. Kobelt (St. Gallen) delegiert hat; dadurch werden die bisherigen schweiz. Sachverständigen Kant.-Ing. K. Keller (Zürich) und Prof. Dr. E. Meyer-Peter (E. T. H.) ausgeschaltet. — Ferner hat das Eidg. Departement des Innern (zu dem das Oberbauinspektorat gehört) eine «Expertenkommission» ernannt, bestehend aus den Ingenieuren alt Nat.-Räten Dr. R. Gelpke (Waldenburg), R. Zschokke (Gontenschwil) und S. Antognini (Dir. der Tessinkorrektur, Bellinzona), ferner Ing. H. Herzog (Aarau) und Ing. Ch. de Torrénté (Leiter der Rhonekorrektur, Sitten). Diese Kommission hat die auseinandergelassenen Vorschläge zur Behebung der bedenklichen Sohlenerhöhung im Diepoldsauer Durchstich zu begutachten: die I. R. -K. (†) erklärt, gestützt auf die Versuche und Untersuchungen an der E. T. H., neben der Erhöhung der Begrenzungswuhre eine Verengung der Mittelwasserrinne vom obern Durchstich bis zum See für unerlässlich, das Eidg. Oberbauinspektorat dagegen findet diese Verengung nicht für nötig.<sup>1)</sup> Wie wir auf Anfrage in Bern erfahren, liege eine präzise Formulierung der Expertenfragen noch nicht vor und werde erst nach Instruktion der Experten in Bern erfolgen. —

An diesen Beschlüssen muss zunächst auffallen, dass der Diepoldsauer Durchstich als «vollendet» und damit die I. R. -K. als entbehrlich erklärt wird, im gleichen Augenblick aber Experten berufen werden zur Beurteilung der dringenden baulichen Korrekturen an diesem angeblich «vollendeten» Werk der (entlassenen!) I. R. -K. Dieser Widerspruch in sich ist so unverständlich, dass man geradezu gezwungen ist, die Erklärung in persönlichen Verumständlungen zu suchen. Auf die Zusammen-

<sup>1)</sup> Vergl. Protokolle der S. I. A. -Sekt. St. Gallen und Zürich, S. 87/88.

### MITTEILUNGEN

**Die Teer- und Asphaltpapierfabrikation** ist ein in der Schweiz neuer Industriezweig, mit dem sich seit einigen Jahren eine einzige Fabrik, Ziegler-Huber in Zürich, befasst. Zur Herstellung von Bitumenpapier wird eine Spezialmischung reiner Bitumina verwendet, deren Zusammensetzung das Geheimnis der Undurchdringlichkeit des damit verbundenen Papiers bedeutet. Muss schon das Papiermaterial tadellos sein, so legt man auf die Reinheit des Bitumens besonderes Augenmerk. In grossen, mit Tonerde ausgestrichenen Holzfässern gelangt es in die Fabrik, wird vor dem Schmelzprozess sauber gewaschen, und dann in grossen, elektrisch geheizten Kesseln dünnflüssig gemacht, wobei durch automatische Temperaturregulierung jede Ueberhitzung des Bitumens vermieden wird. Von den Schmelzkesseln gelangt das flüssige Bitumen durch Rohrleitungen zur Auftrag-, Walz- und Wickelmaschine. Alle Walzen dieser komplizierten, exakt arbeitenden Maschine können einzeln elektrisch erwärmt, und ihre Temperaturen durch Thermostaten in bestimmten Grenzen geregelt werden. Die zu verwendenden Papierbahnen sind durch Bremsen an den Ablaufrollen in gleichmässiger Spannung gehalten und durch geheizte Walzen vorgewärmt, damit sie eine einwandfreie Unterlage für die Bitumenschicht bilden. Eine Spezialvorrichtung trägt nun das dünnflüssige Bitumen gleichmässig auf die untere Seite einer oberen Papierbahn, sowie auf die obere Seite einer unteren Papierbahn auf, wobei etwelche Ueberschüsse sorgfältig abgestreift werden. Die so präparierten Papierbahnen laufen aus der Auftragsvorrichtung weiter zu den