

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

**Band:** 55 (1957)

**Heft:** 4

**Artikel:** Die Verbesserung der Abflussverhältnisse im Rhein oberhalb des Bodensees

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-213565>

### **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:** 18.10.2024

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

Schließlich orientierte Herr Ing. Canova über den im Oktober 1956 durchgeführten Vortragskurs an der ETH über Wasserversorgungen.

Die Versammlung beschloß, im Frühjahr 1957 eine zwei- bis dreitägige Exkursion in das Meliorationsgebiet am unteren Po zu organisieren. Lü

## **Die Verbesserung der Abflußverhältnisse im Rhein oberhalb des Bodensees**

*Bn.* Der Rhein ist oberhalb des Bodensees noch ein typischer Wildstrom. Als solcher ist er seit jeher der Schreck der Bevölkerung, ein Sorgenkind der Behörden. Die Wassermenge ist großen Schwankungen unterworfen und die Geschiebeführung außerordentlich groß.

Bis vor wenigen Jahrzehnten trat das «böse Wasser» ab und zu über die Ufer, die breite Talsohle überschwemmend. Selbst die großzügige Rheinkorrektion zwischen 1870 und 1880, bei der man den Fluß durch mächtige Schutzdämme kanalisierte, konnte die ständige Gefahr nicht bannen. Das Geschiebe blieb vor allem auf der Strecke Sargans–Bodensee liegen, was eine ständige Erhöhung der Flußsohle zur Folge hatte. Nun versuchte man dem Grundübel, der Auflandung der Rheinsohle, entgegenzuwirken. Durch ein Gemeinschaftswerk schufen die Schweiz und Österreich um die Jahrhundertwende den Durchstich bei Fußach und 1926 den Durchstich bei Diepoldsau. Damit konnten die periodischen Überschwemmungen bei St. Margrethen und Rheineck verhindert werden, nicht aber die weitere Verschotterung des Rheinbettes.

Ein Hochwasser im Jahre 1927, bei welchem die Dämme barsten und ein großer Teil Liechtensteins überschwemmt und verwüstet wurde, zwang zu einer nochmaligen Erhöhung und Verstärkung der Dämme. Die Rheinsohle ist bei Buchs 3 m höher als das anschließende Gelände, der Wasserspiegel bei Hochwasser gleich hoch wie der First des Bahnhofgebäudes von Buchs! Die Verhältnisse wurden immer gefährlicher, neue Methoden zur Sanierung mußten gesucht werden.

Am naheliegendsten erscheint eine Verhinderung der Hochwasser und damit auch der Geschiebeführung zu sein durch entsprechende Vorkehren in Graubünden. Allein solche Verbauungen sind sehr teuer und würden sich nur langsam richtig auswirken. Einzig die Erstellung der projektierten Stauseen wird eine gewisse Besserung bringen. Man hat darum in den letzten Jahren durch Verengung des Mittelgerinnes der Rheinsohle die Schleppkraft des Flusses zu vergrößern versucht, wodurch die Kiesbänke zum Verschwinden gebracht werden konnten.

Auf die Dauer wäre die Ausbaggerung des Rheinbettes wohl die beste Lösung gewesen, sie wurde auch schon früher in Erwägung gezogen, aber als unwirtschaftlich angesehen, besonders deshalb, weil Abnehmer für das ausgebeutete Material fehlten. Nun hat sich in jüngster Zeit eine neue Gesellschaft, die Rheinkies AG (Zusammenschluß von KIBAG in

Zürich und Kieswerke Tiefenbrunnen AG) gebildet, die sich verpflichtete, mit zwei Kieswerken bei Salez und Buchs dem Rhein, vorläufig während 25 Jahren, jährlich mindestens 120 000 m<sup>3</sup> Kies und Sand zu entnehmen. Der Rheinkies soll die immer spärlicher werdenden und gutes Kulturland zerstörenden Kiesgruben von Zürich und Umgebung nach und nach ersetzen.

Der Kanton St. Gallen hat den Kiestransport vom Rhein nach Schmerikon am Zürichsee übernommen, von wo der Verlad auf Ledischiffe erfolgt, und eine neuartige Zugskomposition von 30 Spezialkippwagen à 28,5 Tonnen Inhalt angeschafft. Die Bundesbahnen haben ihrerseits und auf eigene Kosten die Anschlußgeleise zu den Rheinwerken erstellt.

Mit viel Wagemut hat sich die Rheinkies AG an die Verwirklichung ihrer großen Pläne herangemacht und in kürzester Frist großzügig disponierte Anlagen im Rheintal und in Schmerikon errichtet. Die Sortier- und Verladeanlage in Schmerikon hat eine Leistung von 250 m<sup>3</sup> pro Stunde. In dieser Zeit wird das von den Bahnwagen in einen Betonkanal geworfene Material durch gewaltige Förderbänder, nach Kiesgröße sortiert, in entsprechende Silo geworfen. Ist nun eine besonders zusammengesetzte Kiessorte auf ein Ledischiff zu verfrachten, so wird unter dem entsprechenden Silo ein Schieber geöffnet, worauf das Material auf ein Förderband in einen unterirdischen Kanal fällt und von dort direkt in das Schiff befördert wird, nachdem es vorher noch automatisch gewogen worden ist.

Dank einer geschickten, vom weitblickenden St.-Galler Regierungsrat Dr. Frick gesteuerten Zusammenarbeit zwischen Kanton, Bundesbahnen und den Kieswerken konnte hier ein alle Teile befriedigendes Gemeinschaftswerk geschaffen werden. Die bisherigen Erfahrungen während der noch kurzen Anlaufzeit haben gezeigt, daß nach der Inbetriebnahme des zweiten Kieswerkes am Rhein, das noch im Bau ist, weit mehr als die vereinbarte Minimalkiesmenge gefördert und verkauft werden kann.

## **Das Schweizerische Hauptstraßennetz**

(Pressemitteilung)

Am 4. und 20. Dezember 1956 hielt die Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstraßennetzes ihre sechste Sitzung ab. Sie befaßte sich mit der Führung der Autobahn von Zürich nach der Innerschweiz, der Festlegung der Autobahnverbindungen im Gebiet der Stadt Zürich und einem Abänderungsantrag des Schweizerischen Bauernverbandes betreffend die Trasseführung der Autobahn im Gebiet Wiedlisbach-Boningen.

Die beiden zur Diskussion stehenden Varianten zur Führung der Autobahn von Zürich nach der Innerschweiz wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr sowie ihrer voraussichtlichen Belastung und der sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Ein-