

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 4

**Nachruf:** Fliegner, Albert

### **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:** 29.01.2025

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

Bauen ist durchaus eine Technik, aber mit psychischem Richtpfeil. So kommt es, dass man Bauen heute einfach als eine Gestaltung von Lebensvorgängen definiert. Das Bauen tritt heute in den Vordergrund, da es zu den Gebieten gehört, auf denen es vor allem gilt, eine Anzahl klar erkannter Probleme zu lösen. Da es im Schnittpunkt von sozialen und psychischen, wirtschaftlichen, technischen Gebieten steht, scheint es keineswegs ausgeschlossen, dass es zur Kernzelle wird, um die sich alle sammeln, die daran sind, unsere Zeit von einengenden Schlacken hemmender Tradition zu befreien.

So war auch der Zusammenschluss, der in La Sarraz vollzogen wurde, keineswegs eine einseitig „architektonische“ Vereinigung. Die Architektur bildet zwar die Kernzelle, aber sie kann nur zur Entwicklung gelangen, wenn die wirtschaftlichen, technischen und sozialen Kreise von den Ideen neuer Notwendigkeiten durchdrungen werden.

Denn nur in dieser gegenseitigen Durchdringung ist für alle Teile ein wirkliches Vorwärtskommen denkbar.

Die Aufgabe: Die Architektur ist das letzte Gebiet, in dem sich der Übergang vom handwerklichen zum industriellen Produktionsprozess vollzieht. So sah sich auch der Kongress genötigt, als obersten Gesichtspunkt die Wirtschaftlichkeit anzusetzen: Das Problem der Architektur im modernen Sinn fordert in erster Linie die intensive Verbindung mit den Aufgaben der allgemeinen Wirtschaft.

Es wurde gemeinsam anerkannt, dass an Stelle des abgegrenzten Städtebaues die *Landesplanung* gehöre, d. h. eine Organisation „sämtlicher Funktionen des kollektiven Lebens in der Stadt und auf dem Lande“. Nicht ästhetische Ueberlegungen bilden den Ausgangspunkt, sondern die funktionellen Forderungen. All die Gesetze, die mit Hilfe der sog. „ästhetischen Angleichung“ jedes Vorwärtskommen auf das Empfindlichste unterdrücken, sind ebenso überlebt, wie die Schönheits-Kommissionen, die sich damit beschäftigen. Viel sicherere Regulative sind der Verkehr und eine Industrie, die planmässig im Sinne einer Entwicklung schafft.

Auch bei diesem Kongress sah man, dass die Architektur sich restlos mit dem Leben zu verschmelzen hat. In einem Schema, das Le Corbusier vorlegte, und das das Ziel des Kongresses darstellen sollte, kam das deutlich zum Ausdruck. Um diese Verschmelzung zu erreichen, bildet sich eine Körperschaft, in der neben den Architekten vor allem Vertreter der technischen, wirtschaftlichen und sozialen Gebiete mitwirken. Bei den Leuten, die man zu diesem Kongresse berufen hatte, gab es selbstverständlich keinerlei nationale Eitelkeiten. Im Gegenteil, der Belgier versuchte deutsch zu reden, und der Deutsche versuchte, wenn man sich gerade französisch unterhielt, französisch fortzufahren. Dennoch liegen im internationalen Verkehr, der sich ja auf allen Gebieten anbahnt, auch Schwierigkeiten. Jeder von uns wird von der Umgebung geformt, in der er lebt. Wir wissen gar nicht, wie sehr wir manche örtlich entwickelte Anschauungen allmählich als absolut und selbstverständlich ansehen, die es im Grunde gar nicht sind. Von Zeit zu Zeit dieser Relativität der Anschauungen gewahr zu werden, scheint mir eine der heilsamsten Wirkungen internationaler Zusammenkünfte.

In diesem Falle zeigte es sich, dass die Deutschen zu straffer Organisation neigen, während etwa die Holländer, Franzosen, Schweizer mehr lockere Verbindungen vorziehen. Andererseits wieder wollen die Deutschen, Holländer und Schweizer möglichst wenig „Geste“, während die Franzosen mit ihrem Sinn für Tradition das System der „Patronagen“ vorziehen. Das sind einfach Gegebenheiten, mit denen gerechnet werden muss. Deshalb besteht für die Franzosen kein Grund, den Deutschen ihr Bedürfnis nach Vergesellschaftung vorzuwerfen, noch für die Deutschen, die Abneigung der Franzosen gegen straffe Organisationen als Mangel zu bezeichnen.

Die Realität nimmt in jedem Land andere Formen an, mit denen man nicht abrechnen kann. Man nimmt sie

als Gegebenheiten. Darum denkt auch das „Neue Bauen“ nicht daran, eine uniforme Organisation über Alle zu spannen. Jedes Land soll die Freiheit haben, durchaus nach eigenem Ermessen in seinem Gebiet zu regieren und zu tun, was seine Verhältnisse erfordern. Dabei aber vergessen wir doch den obersten Punkt nicht: Im Grunde gehören alle zusammen. Nur die Wege sind verschieden.

Man tagte in La Sarraz in der Schlosskapelle und man ass im alten Rittersaal an einer einzigen langen Tafel. Vertreter der verschiedensten Länder — man hatte die Auswahl nach Möglichkeit sorgfältig getroffen — lebten vier Tage lang unter dem gleichen Dach und man spürte, wie gut es der Arbeit tat, dass man weder durch eine Stadt noch durch eine Ausstellung abgelenkt wurde. Die blauen Bergzüge des Jura sahen in die Bibliothek, die Schreibmaschinen klapperten dazwischen. Wir liebten dieses alte Schloss, in dem die letzte Vertreterin eines alten Geschlechts uns freundlich beherbergt hat, um selbst dadurch wieder mit dem Leben verknüpft zu werden und daseinsberechtigende Funktion zu erhalten.

Es ist klar, dass sich der in La Sarraz gebildete Internationale Verband für neues Bauen der verschiedenen Institutionen bedienen wird, die bereits bestehen und die internationale Zusammenarbeit bezwecken. Darum begrüßte der Kongress einen Präsidenten solcher Vereinigungen, der den Verhandlungen folgte, mit besonderer Freude. Als Erstes wurde dem „Institut international de coopération intellectuelle“ in Paris die Frage einer internationalen Arbeitsprache zur Prüfung vorgelegt, die für eine gesunde Weiterentwicklung von Wert wäre.

Die Frage des Wettbewerbs für das Völkerbundsgebäude wurde auf dem Kongress nicht berührt. Aber es war doch ein fröhliches Satyrspiel, dass von den beiden Hauptbeauftragten (Vago und Fliegenheimer) des neuen Völkerbund-Palastes die Bitte einlief, am Kongress teilnehmen zu dürfen. Vago versichert in einem langen Schreiben, dass zwar sein Entwurf (es ist jener Entwurf, der der Hagia Sofia am ähnlichsten sieht) für das Völkerbundsgebäude infolge Zeitmangel, „et un peu aussi par opportunité“, nicht so ausgefallen sei, wie er es gewollt hätte, dass er aber trotzdem moderner Architekt sei . . . und gegen seine übrigen Mitarbeiter einen verzweifelten Kampf führe, um die Ideen des neuen Bauens durchzusetzen . . . — Dass der Akademismus nurmehr in den Vorzimmern der Behörden Unterschlupf findet, wussten wir längst; dass aber seine erfolgreichsten Vertreter soweit innerlich ausgehöhlt sind, dass sie nicht einmal mehr zu ihren Taten zu stehen wagen und mit dem einen Auge bereits nach dem neuen Bauen schielen, war uns denn doch nicht bekannt.

Dies ist nur eine weitere Bestätigung dafür, dass nun der gemeinsame Vorstoss des neuen Bauens einsetzt, und die Zusammenkunft von La Sarraz dürfte dafür nicht ohne Bedeutung sein.

S. Giedion.

#### † Prof. Dr. phil. h. c. Dr. Ing. e. h. Albert Fliegner.

Albert Fliegner wurde am 15. September 1842 in Warschau geboren, wohin sein aus Trachenberg in Preussisch Schlesien stammender, mit Emma Rahn aus Rixheim im Elsass verehelichter Vater ausgewandert und russischer Untertan geworden war. Als die Mutter infolge eines Unglücksfalles starb, noch ehe das Kind sein erstes Lebensjahr vollendet hatte, behütete es die Grossmutter in Warschau bis zu seinem achten Lebensjahr, worauf der kleine Knabe, deutscher Schulung halber, einem Lehrer in Hirschberg (Schlesien) anvertraut wurde und das dortige Gymnasium absolvierte. Im zwölften Lebensjahr wurde ihm der zum zweiten Male verheiratet gewesene Vater entrissen, kurze Zeit darauf auch die Grossmutter, in deren Heim er bis anhin die Ferien zugebracht hatte. Diese frühe Loslösung aus der innigen Sphäre des Familienlebens empfand Fliegner noch in späteren Jahren als schmerzliche Entbehrung. Nach vollendeten Gymnasialstudien machte er von 1860 bis 1862 eine Schlosserlehre durch, als Vorbereitung auf seine spätere Ingenieurausbildung, der er an der mechanisch-technischen Abteilung des Eidgenössischen

Polytechnikum von 1862 bis 1867 oblag, mit einer durch den 1866er Krieg, an dem er aktiv teilnahm, verursachten Unterbrechung.

Fliegner erwarb sodann die schweizerische Staatsangehörigkeit und bekleidete von 1867 bis 1871 die Stelle eines Assistenten für Darstellende Geometrie, Mechanik und Theoretische Maschinenlehre bei den Professoren v. Deschwenden und Zeuner. 1868 ging er mit Ida Rickli von Wangen a. A. ein von Glück gesegnetes Ehebündnis ein, dem eine Tochter und ein Sohn entsprossen sind. Als Prof. Zeuner im Jahre 1871 die Leitung der Technischen Hochschule in Dresden übernahm, wurde Fliegner zu seinem Nachfolger ernannt. Anlässlich seines Rücktrittes nach 41jähriger, mit grösster Gewissenhaftigkeit ausgeübter Lehrtätigkeit im Jahre 1912 widmete ihm der Schweizerische Schulrat folgende anerkennende Zeilen:

„Ihr Eintritt in das Professoren-Kollegium unserer Hochschule geschah in einer Glanzperiode der mechanisch-technischen Abteilung. Gustav Zeuner, der gefeierte Dozent und tiefgründige Forscher, der auch Ihr Lehrer war, hatte, einem ehrenvollen Rufe folgend, die Rückkehr in sein Vaterland beschlossen. Eine grosse, schwer auszufüllende Lücke stellte sich ein. Der Rang und das Ansehen der Maschineningenieurschule schienen gefährdet. Da fand die Behörde einen glücklichen Ausweg. Zwei der begabtesten Schüler des Meisters teilten sich in die Nachfolge. Ihnen fiel die Maschinenlehre zu, für die Sie ein würdiger und erfolgreicher Vertreter werden sollten. Mit jugendlicher Begeisterung betraten Sie den Ihnen anvertrauten Wirkungskreis, damit eine verlockende, aber auch schwierige und verantwortungsvolle Aufgabe übernehmend. Mehr als vier Dezennien haben Sie Ihre Kräfte mit grösster Pflichttreue und aufopferungsvoller Hingabe der ausgedehnten Lehrtätigkeit gewidmet und dabei noch stets Zeit erübrigt für wissenschaftliche Untersuchungen und literarische Arbeiten, die Ihnen mancherlei, auch äussere Anerkennung, eingetragen haben. Wir sprechen Ihnen für all die Dienste, die Sie in der Flucht der Jahre unserer Hochschule und der Wissenschaft geleistet haben, unseren aufrichtigen Dank aus und verbinden damit den Wunsch, es möge Ihnen vergönnt sein, den anbrechenden Lebensabend in körperlicher und geistiger Rüstigkeit noch lange geniessen zu können.“

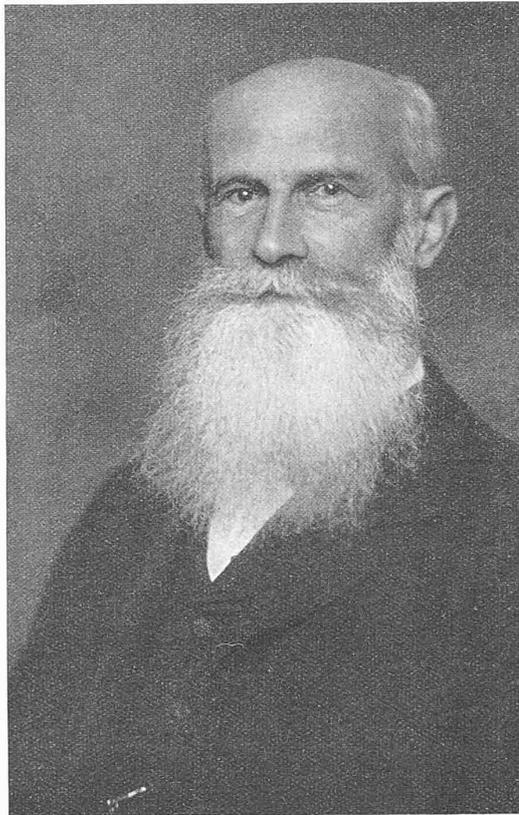
Fliegner erbt mit der Nachfolgeschaft Zeuners auch dessen kleines Laboratorium, für das dieser hervorragende Geist schon in jener Frühzeit des Maschinenbaues sich die Mittel zu verschaffen verstanden hatte. Dieser Umstand bestimmte die Richtung der wissenschaftlichen Arbeiten Fliegners, die vorzugsweise Strömungsfragen elastischer Flüssigkeiten betrafen und zunächst in den Jahrgängen 1871 bis 1878 des „Civilingenieur“ niedergelegt wurden. Später veranlasste ihn der Aufschwung des schweizerischen Wasserturbinen-Baues die hydraulischen Widerstände dieser Maschinenart experimentell zu untersuchen, wobei ihn allerdings die ihm zur Verfügung stehenden geringen Mittel zwangen, mit ungemein kleinen Modellen zu arbeiten, was die Anwendbarkeit der gewonnenen Ergebnisse auf wirkliche Turbinen beeinträchtigte. Zwischen 1880 und 1900 befasste er sich mit wertvollen eisenbahntechnischen Untersuchungen, da die Theorie der Lokomotiven zu seinem Lehrgebiet gehörte. Hervorzuheben ist die vorzügliche Monographie „Die Umsteuerungen der Lokomotiven in rein graphischer Behandlung“,

Zürich 1881, die im Jahre 1900 ihre zweite Auflage erlebte und die der schon greise Verfasser im Jahre 1920 noch einmal umarbeitete, jedoch nur als Manuskript der Bibliothek Eidg. Technischen Hochschule zur Aufbewahrung übergeben hat. In diesem, auch heute beachtenswerten Werk machte Fliegner die Steuerungstheorie von dem bis dahin üblichen Rechnungswust frei, unter wesentlicher Erhöhung der Anschaulichkeit. Danach wandte er sich wieder mehr thermodynamischen Studien zu, die in der „Schweizer. Bauzeitung“ und in der Vierteljahrsschrift der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft erschienen sind. Trotz der erwähnten Unzulänglichkeit der Zeuner'schen Versuchseinrichtungen gelang es ihm, sich über die Vorgänge in einer Spannungsdüse wertvolle Aufschlüsse zu verschaffen. Einen wichtigen Beitrag zur Kenntnis der Widerstände in langen Leitungen bilden die Versuche an der Leuchtgasfernleitung zwischen Rorschach und St. Gallen.<sup>1)</sup> Die Gesamtheit seiner Veröffentlichungen umfasst mehr als ein halbes Hundert gewichtiger Abhandlungen.<sup>2)</sup> Dieser unermüdlichen wissenschaftlichen Arbeit wurde die verdiente Anerkennung durch die Verleihung der Würde eines Doktor phil. h. c. seitens der Universität Zürich und des Doktor Ingenieur e. h. seitens der Technischen Hochschule Karlsruhe zu Teil.

Als Lehrer wies Fliegner eine wohlthuende sachliche Ruhe auf, bei tadelloser deutlicher systematischer Darstellung des Lehrstoffes. So wie seine eigenen Aufzeichnungen, die ebenfalls in der Bibliothek der E. T. H. aufbewahrt werden, sich durch eine mustergültige Klarheit, Sauberkeit, ja kalligraphische Schönheit auszeichnen, so war es dem Hörer möglich, ein wohlgeordnetes Kollegienheft in dem weder zu rasch noch zu langsam fortschreitenden Vortrag nachzuschreiben. Wer erinnert sich nicht an die streng

systematisch nummerierten, ohne Schwanken oder auch nur Spuren von Unsicherheit an der Tafel prägnant entwickelten zahlreichen Formeln. Zahlreich — ja allzuzahlreich waren sie wohl und drollige Situationen konnten entstehen, wenn der Schüler trotz der Rechnung mit siebenstelligen Logarithmen zum Schluss negative Schaufelzahlen oder dergleichen erhielt. Allein wir dürfen nicht dem einzelnen Fachvertreter zur Last legen, was zu jener Zeit in der Luft lag, als spät nachgeworfener Schatten der Pariser Ecole Polytechnique, die Urbild auch unseres „Polytechnikums“ gewesen ist, und die an der Illusion der Aufklärungszeit festhielt, dass Ingenieur-Probleme nur in mathematischem Gewand richtig und genügend streng erfasst werden können.

Die Epoche nach Fliegner war durch das Bestreben gekennzeichnet, die wissenschaftliche Durchdringung des Lehrstoffes mit der praktischen, speziell auch konstruktiven Beherrschung der Materie zu vereinigen. Die Vorteile dieses Systems für den Studierenden liegen auf der Hand; ein zusammenfassender „praktischer“ Unterricht dieser Art dürfte anregender wirken, als das Auseinanderreißen von „Theorie“ und „Konstruktion“. Heute ist freilich die wissenschaftliche Seite des Maschinenbaues auf vielen Gebieten so intensiv ausgebaut und erweist sich so fruchtbringend, dass einerseits kein Hochschullehrer sie ignorieren darf, andererseits seine Aufgabe, theo-



ALBERT FLIEGNER

DR. PHIL. h. c. UND DR. ING. e. h.  
PROFESSOR DER MASCHINENLEHRE AN DER E. T. H.  
EHRENMITGLIED DER G. E. P.

15. Sept. 1842

21. April 1928

<sup>1)</sup> Im „Journal für Gasbeleuchtung“, München 1907.

<sup>2)</sup> Ihre vollständige Liste wird in der „Vierteljahrsschrift der Naturforschenden Gesellschaft Zürich“ gegen Ende dieses Jahres veröffentlicht.

retisch und praktisch auf der Höhe zu bleiben, sich immer schwieriger gestaltet. Dies wird notwendigerweise zu immer weitergehender Spezialisierung der Dozenten führen mit der daraus entstehenden Schwierigkeit pädagogischer Art, die Studierenden nicht ebenfalls in ein Uebermass der Spezialisierung schon an der Hochschule mitzureissen. Es wäre nicht undenkbar, dass neben einzelnen tiefer schürfenden Sondervorlesungen eine neue, der Gegenwart angepasste zusammenfassende Vorlesung der Fliegner'schen Art für „Nicht-spezialisten“ erstehen könnte.

Fliegner's ruhige Persönlichkeit umschiffte alle Klippen, die in jener alten Stoffeinteilung für den Vorausblickenden schon früh bemerkbar waren. Vielleicht als Nachklang der vereinsamten Jugendzeit oder wegen seiner schonungsbedürftigen Gesundheit hielt er zwar eine gewisse Distanz gegen seine Hörer; allein wir hatten alle das bestimmte Gefühl, in wohlwollend gerechter Weise beurteilt zu werden, und dies war wohl der Grund, dass sein Verhältnis zur Studentenschaft, trotz dem strengen Bestehen auf pünktlicher Erfüllung seiner oft weitgehenden Forderungen, nie die geringste Trübung erlitt.

A. Stodola.

### Rheinkorrektion oberhalb des Bodensees und die Wildbachverbauungen in Graubünden.

Am 15. Februar 1928 hatte, nach fachmännischer Aufklärung durch die Ingenieure F. Fritzsche und Prof. E. Meyer-Peter und nach umfassender Diskussion, der *Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein* eine *Resolution* gefasst, wonach er

#### in Erwägung:

dass das Problem der Rheinkorrektion und der Rheinregulierung zwischen der Tardisbrücke und dem Bodensee weniger eine Frage der Wasserableitung als der Geschiefbeführung geworden ist, dass die beständigen Sohlenerhöhungen der Rheinstrecke von der Einmündung des Trübbaches bis zur Einmündung des Werdenberger Binnenkanals die Gefahr von Dammbürchen von Jahr zu Jahr vergrössern, dass auch die Wirkung der Rheinregulierung von der Illmündung bis zum Bodensee auf die Dauer nicht erhalten werden kann, wenn die jetzige Geschiefzufuhr aus den Seitenbächen des Rheins nicht ganz bedeutend vermindert wird, dass die Wildbachverbauung im bündnerischen Einzugsgebiet des Rheins sich im Rückstand befindet, was als Folge der jetzigen Organisation und der ungenügenden Bundessubventionen zu betrachten ist,

#### beschliesst:

Der Vorstand wird beauftragt, im Benehmen mit andern Sektionen des Central-Comité des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins zu ersuchen, zusammen mit dem Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verband, sowie eventuell mit andern schweizerischen Verbänden, bei den zuständigen Behörden und in der Öffentlichkeit mit Nachdruck dahin zu wirken, dass *die Verbauung der Wildbäche* im schweizerischen Einzugsgebiet des Rheins durch Vereinheitlichung der Projektierung, durch Verlegung der Initiative von den Gemeinden in eine zentrale Stelle, durch Vermeidung der bisherigen Kräftezersplitterung und durch Erhöhung der Bundessubvention *in dem Masse gefördert werde, wie dies für die Erhaltung der am Rhein bereits geschaffenen Werke notwendig ist.*

Näheres über den Verlauf jener Sitzung und über die bemerkenswerte Diskussion findet der Leser im Protokoll, veröffentlicht in „S. B. Z.“ vom 10. März d. J. Dieser Anregung der Zürcher Sektion hat das Central-Comité des S. I. A. Folge gegeben durch eine, in Verbindung mit den S. W. V. an den Bundesrat gerichtete *Eingabe vom 22. Mai 1928*, veröffentlicht in „S. B. Z.“ vom 26. Mai. Diese Eingabe schlägt folgende Lösung vor:

1. Der Bund übernimmt auf Grund von Artikel 28 der Bundesverfassung und des Staatsvertrages mit Oesterreich die im Zusammenhang mit dem Rheinregulierungswerke stehenden Wildbach-Verbauungen im Einzugsgebiet des Rheines und beteiligt sich an den Kosten im gleichen Verhältnis wie für die Rheinregulierung.
2. Für die Projektierung und ihre Durchführung ist eine besondere Organisation zu schaffen, die auch den Unterhalt besorgt. Die Kosten dafür werden im Verhältnis der Baukosten-Verteilung getragen. —

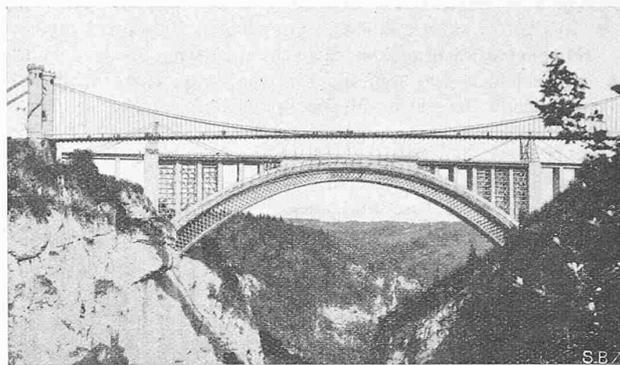


Abb. 1. Ponts de la Caille, Bauzustand Ende Juni 1928 (Text siehe S. 53).

Eine Präzisierung technischer Daten über die Geschiebebewegung von der Tardisbrücke (Einmündung der Landquart in den Rhein) bis zum Bodensee von Rheinbauleiter C. Böhi finden sodann unsere Leser in „S. B. Z.“ vom 9. Juni, am gleichen Orte auch eine Anregung von W. Brunschweiler und eine, den wahren Sachverhalt kurz und klar darstellende Äusserung von Prof. E. Meyer-Peter (Zürich).

Zwischen den Zeitpunkt der Zürcher Tagung und Resolution (vom 15. Februar) und die S. I. A.-Eingabe (vom 22. Mai) fällt die bezügliche *Botschaft des Bundesrates vom 23. März* (veröffentlicht im Bundesblatt Nr. 13, vom 28. März), in der, im Gegensatz zu allen bisher genannten Fachleuten, folgende abweichende Darstellung der Beziehungen zwischen Geschiefbeführung und Sohlenveränderung des Rheins gegeben wird:

„Im vorliegenden Subventionsgesuch wird auf die aus dem unteren Rheintal auftauchenden Begehren betreffend Verbauung im Einzugsgebiet dieses Flusses aufmerksam gemacht. Es ist nun aber gar nicht einwandfrei erwiesen, dass die im Generalprojekt vorgesehenen Verbauungen für die Erhaltung der Rheinkorrektion von grossem Nutzen seien, denn die aus Graubünden stammenden Geschiebe vermögen nicht einmal die kontinuierliche Vertiefung des Flusses im Gebiete dieses Kantons und bis hinunter über Sargans hinaus aufzuhalten. Sogar an der Mündung der Landquart vertieft sich der Rhein. Die Strecken der Rheinkorrektion mit Sohlenerhöhung liegen weiter unten, wo die Ill mit ihrem schweren und harten Material das Flussbett erhöht und verengt und den Geschiebetrieb bis weit hinauf zu hemmen vermag.

Nun haben aber die Durchstiche ihre Wirkung schon bis zur Ill ausgedehnt. Die letzten Aufnahmen zeigen deutlich, dass der dortige Schuttkegel sehr bald in den Abtrag fallen muss und die erwünschte Vertiefung nach aufwärts schreiten wird. Die sich vertiefenden Strecken des Rheinbettes nähern sich einander, und es ist alle Aussicht vorhanden, dass die bedenklichen Sohlenerhöhungen bei Buchs ihr baldiges Ende erreichen.

Indem nun das vorliegende Generalprojekt überhaupt keine Arbeiten im Landquartgebiet vorsieht, steht es mit der Rheinregulierung nicht in engem Zusammenhang. Der Kanton wird durch die nach dem besagten Hochwasser entstandene Notlage so sehr belastet, dass man ihn kaum noch zu Ausgaben veranlassen kann, die über seine direkten Interessen hinaus gehen. Selbstverständlich wird man die Verbauungen im Einzugsgebiet des Rheines mit allem Nachdruck weiter verfolgen.

Der Bundesrat wird demnach die Vorlage der einzelnen ausgearbeiteten Projekte abwarten und die Subventionen den Verhältnissen entsprechend bewilligen oder den eidgenössischen Räten beantragen. Für die wichtigen Fälle, wo es sich um die Wiederherstellung unentbehrlicher Werke oder um die Neuerstellung von Schutzbauten handelt, die durch die erwähnte Katastrophe erforderlich geworden sind, dürfte der laut Wasserbaupolizei- und Forstgesetz zulässige maximale Bundesbeitrag nicht ausreichen, um in Verbindung mit dem Kanton die Leistungsfähigkeit der Interessenten so weit zu ergänzen, dass sich diese in genügender Weise schützen können. Der Bundesrat ersucht demnach die eidgenössischen Räte um Gewährung eines ausserordentlichen Kredites zur Ausrichtung von Zuschüssen zum gesetzlich maximalen Beitrag für die vorgenannten Kategorien von Bau- und Forstarbeiten.