

Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 14 (1972)

Artikel: Der Rhein im Wandel der Zeit

Autor: Meng, J.U.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-971681>

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: 11.01.2026

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

Der Rhein im Wandel der Zeit

von J. U. Meng

I. Das Flusssystem des Alpenrheins

In ungezählten Versen, Liedern und Reisebeschreibungen wurde unser alter und ewig junger Rhein besungen und verherrlicht. Maler und Zeichner versuchten seine Quellen, seinen Lauf, seine Schluchten im Bilde festzuhalten. Das Lichtbild und der Film tragen viel dazu bei, daß Bünden mit seinen Gewässern in aller Welt bekannt und zum beliebten Reise- und Ferienland geworden ist.

Haben die Zwillingsbrüder Hinter- und Vorderrhein, getrennt noch, auf ihrem hindernisreichen Lauf Granitwände zersägt, Schluchten geformt, die riesige, prähistorische Bergsturzmasse zwischen Flims und dem Tal der Rabiusa erodiert, durchwühlt und in eine Urlandschaft aus Felsabstürzen, Flusschleifen und Barrieren bestehend, verwandelt, schuf das zur Einheit gewordene Flusspaar den weiteren Verlauf zur weiten Ebene. Was die vielen Rüfen, Runsen, die ungezählten Sturzbäche im Oberlauf unbehindert abspülten und wegriß, das verfrachtete der vereinigte Rhein, den ausgeweiteten Lauf hinunter. Er verrammelte sich dabei vielfach den Abfluß und beherrschte dadurch die Talebene, die vom Callandafuß bis an die angefressenen Schuttkegel der Seitenbäche und Wildwasser sich ausdehnte. Zufolge dieser unmeßbaren Geschiebetransporte und sich einstellenden Aluvion beherrschte der Alpenrhein das gesamte ebene Talgelände bis an den Bodensee. Darin betrug er sich je nach Niederschlagsverhältnissen und Schneeschmelze als Herr und Mei-

ster. Auf dieser langen Strecke flossen die Wassermassen, bald geschlossen eilenden Laufes, bald wieder in mehrere Arme aufgelöst, träge, Schleifen ziehend, dahin und machten den an den Rändern der Talebene angesiedelten Menschen den Lebensraum jahrhunderte lang streitig.

Auf der ersten trigonometrischen Karte des Topographen Rösch, 1805 zu Marschlins geschaffen, erkennt man den Rheinstrom als breites, kahles Band, das den noch breiteren Talboden in zahlreichen und vielgestaltenden Flussarmen, stehenden Gießen und Tümpeln aufgelöst, durchzieht. Ein ähnliches Aussehen einer trostlosen Einöde aus Wasserläufen, Wasserlöchern, Sandbänken, verkümmertem Dorngestrüpp bestehend, läßt ein Bild aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts erkennen. Ein Drittel der Talebene zwischen Ragaz—Maienfeld und dem Schollberg—Ellhorn wird vom Flussbett eingenommen.

Es ist leicht verständlich, daß der Alpenrhein, da wo er nicht durch Schutzwuhre eingeengt wurde, bei jedem Hochwasser den bequemsten Weg einschlug.

Verschiedene Aufzeichnungen aus der Zeit des 15. Jahrhunderts lassen erkennen, daß die Talbewohner, deren Land vom Rhein begrenzt wurde, sich ernsthaft bemühten, dessen Gewalt zu brechen. Da die technischen und finanziellen Mittel aber sehr beschränkt waren, begnügte man sich, sogenannte Schutzwuhre zu errichten und das Gewässer auf die gegenüberliegende Seite hinüber zu lenken. Der liebe Nachbar ennet dem Wasser konnte

dann sehen, wie er mit dem zugeschupften Gast fertig wurde. Dieses Abwehrsystem wurde immer von neuem angewendet, ohne daß damit ein fruchtbare Meliorationswerk geschaffen wurde. Die eigentlichen Wuhrarbeiten wurden winterüber, wenn die Bauern abkömmling waren, ausgeführt. Obschon jenes Abfuhrwerk, an unseren heutigen Wuhrbauten gemessen, recht lückenhaft und unzureichend aussah, muß man den Anfang doch hoch einrechnen; es wurde die Arbeit fast ausschließlich im unbezahlten Gemeindewerk ausgeführt, wobei der Einzelne nach seinem Besitz bemessen wurde und bis 50 und noch mehr Arbeitstage opfern mußte. Auf diese an und für sich primitive Art und Weise setzten sich sämtliche Gemeinden des Churer Rheintals von Ems bis Fläsch ein, um den Talherrn Rhein in seine natürlichen Schranken zu setzen und aus dem gewonnenen Hinterland fruchtbare Kulturland zu schaffen.

Als dann nach dem Bahnbau Rheineck — Chur 1854—58 von der Unternehmung vermehrte Sicherheit verlangt wurde, kam in den Wurbau erst Planung und System hinein. Alle guten Kräfte, Bahn, Bund, Kanton und Gemeinden zusammen gespannt, ermöglichten am Ende des letzten Jahrhunderts, den Landvogt Rhein zwischen hohe, massive Steinwuhr zusammenzudrängen und gestreckten Lauf mit gleichmäßigem Gefälle zu gewährleisten. Den Taldörfern hat diese großzügige Melioration wertvollen Bodengewinn gebracht, so daß die Bürgergemeinden der meisten Dörfer heute in der Lage sind, bis zu 120 Aren Kulturland jeder Familie zinslos zur Verfügung zu stellen.

Noch verheerender und häufiger als im bündnerischen Rheintal traten die Überschwemmungen des Alpenrheins in seinem Unterlauf von Sargans abwärts bis zum Bodensee ein. In diesem flachen Tal war das Gefälle zufolge der zahlreichen Krümmungen und weitausholenden Schleifen so gering, daß die Stoßkraft des Wassers die Geschiebemasen nicht mehr weiter zu tragen vermochte. Dies hatte zur Folge, daß der eigentliche Flußlauf dauernd höher wurde als das umliegende

Land. Bei Hochwasser verließ deshalb die Flut ihr Bett und wälzte sich seitwärts in das Nebengelände und verursachte dann auf weite Strecken die katastrophalen Zustände, die die Rheintaler als gefürchtete Wassernot bezeichneten.

Deren Bekämpfung bereitete des geringen Gefälles, der gewaltigen Ausdehnung des Tals in seiner Breite wegen und zufolge der ungenügenden Entwässerungsmöglichkeiten viel größere Schwierigkeiten als oben im bündnerischen Rheintal. Dort unten konnte nur ein großkonzipiertes, internationales Werk Aussicht auf Erfolg zeitigen. Lange Zeit aber begnügten sich die Ortschaften damit, in ihrem engeren Bereich Schutzwehren gegen den gefährlichen Rheinstrom zu errichten. Auf kantonaler Ebene versuchte St. Gallen in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts durch bedeutende Anstrengungen des Übels Herr zu werden. Aber auch diese Bemühungen scheiterten am Umfang und Ausmaß, das nur eine zwischenstaatliche Lösung durch eine gesamte Rheinregulierung erreichen konnte.

Bereits im Jahr 1855 kam dann zwischen der Verwaltung der im Bau begriffenen Eisenbahn Rheineck—Chur und der Aufsichtskommission der Sarkorrektion ein Bauvertrag für die Entwässerung des stets gefährdeten Talbeckens von Sargans zustande. Die Kanalisierung dieses Teilstückes war an und für sich eine sehr beachtliche Melioration, aber sie wirkte sich nur für den obersten Abschnitt des Rheintales aus. Das ganze, große, sehr dringliche internationale Bauvorhaben muß weiterhin auf Verwirklichung warten.

Im Jahr 1892 wurde dann endlich ein besonderer Staatsvertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem österreichischen Kaiser unterzeichnet, wonach der untere Rheinlauf von der Illmündung bis an den Bodensee zu korrigieren und regulieren projektiert war. In den Jahren zwischen 1894 und 1900 wurde der Fußacher Durchstich erstellt. Während den Jahren 1912—1923, durch den ersten Weltkrieg unterbrochen, kam mit dem zweiten großen Werk der Diepoldsauer Durchstich zur Ausführung. Nach dem ersten Weltkrieg

machte die gesamte Regulierung rasche und große Fortschritte. Dabei wurde besonders auf die Erhöhung und Verstärkung der Rheindämme Gewicht gelegt. Wie notwendig diese Korrektur war, zeigte die furchtbare Überschwemmung und die daraus sich einstellende Katastrophe vom September 1927.

Ein mehrere Tage und Nächte andauernder Regen hatte sämtliche Gewässer im Flußgebiete des Alpenrheins außergewöhnlich anwachsen lassen, so daß für das St. Galler Rheintal und für das gesamte rechtsufrige Gebiet das Schlimmste zu befürchten war. Auf der Höhe des liechtensteinischen Dorfs Schaan überflutete der Strom die Dammkrone und durchgrub in kurzer Zeit die Aufschüttung. Der sich einstellende Sog des einstürzenden Wassers vertiefte und erweiterte die Einbruchsstelle, bevor es der Abwehr gelang, die Brechsche zu schließen. Der ganze Strom ergoß sich nun in das tiefer liegende Kulturland und verwandelte das ganze Tal zwischen Schaan, Nendeln und Mauren in einen See, aus dem der Schellenberg heraus ragte. Zwischen dessen westlichem Fuß und dem Rhein fand das Gewässer Abfluß und überflutete das gesamte liechtensteinische Unterland, dort auch die Dörfer Ruggell und Bangs überschwemmend. Erst am Illdamm wurden die Fluten aufgehalten und fanden schließlich Abzug durch den Flußlauf der Ill.

Der Verfasser dieser Arbeit hatte einige Tage nach dem Dammbruch und zu Beginn der Überschwemmung Gelegenheit, den See vom Schellenberg abwärts in einem Kahn zu befahren. Was sich ihm dabei bot, war ein schreckliches Bild der Zerstörung und Vernichtung. Häuser und Ställe standen bis zum Dachrand im Wasser. Die fruchtbehängenen Obstbäume ragten nur mit den Kronen aus den trüben, stinkigen Fluten heraus. Holzstücke, Früchte aller Art, Hausgerätschaften, Werkzeuge, Tierkadaver bedekten die gesamte Wasseroberfläche. Österreichische und schweizerische Militäreinheiten wurden aufgeboten und eingesetzt, um die eingeschlossene Bevölkerung aus Flut und Verderben mit Bar-

ken und Flößen zu retten. Die Ernte der Fruchtäcker wurde mit Letten bedeckt und war verloren. Die Wassermassen blieben viele Wochen liegen, bis es nach mühevollen Anstrengungen endlich gelang, den zerrissenen Rheindamm neu aufzubauen, die Lücken zu schließen und dem Rhein seinen Weg durch das vollständig trocken liegende Flußbett weisen.

Aus dem Landesunglück für Liechtenstein hatte man manches gelernt. Vor allem mußten die Dämme erhöht und verstärkt und das Flußbett abgesenkt werden, denn was auf der rechten Flußseite geschehen war, konnte beim nächsten andauernden Hochwasser auch linksseitig sich ereignen. In den darauf folgenden Jahren setzte das zwischenstaatliche Korrektionswerk seine Tätigkeit unermüdlich fort.

Von der Illmündung abwärts fließt der Rhein bei Normalwasserstand in einem eingengten Mittelgerinne. Parallel dazu grenzt ein zweites Dammpaar nach außen an das tiefer liegende Kulturland. Überflutet der Rhein bei Hochwasser die inneren Dämme, wird das eindringende Wasser im Vorfeld aufgefangen und neben dem Hauptbett abgeleitet, ohne daß es sich in beidseitig anschließenden Gelände verlaufen kann.

Die Ausführung des durch die internationale Rheinregulierung geschaffenen Projektes wurde im Jahre 1954 von der schweizerischen und österreichischen Regierung ratifiziert. Verschiedene in diesem Gesamtplan vorgesehenen Arbeiten sind noch in Ausführung und sollen bis zum Jahr 1973 abgeschlossen werden. Die Aufwendungen für dieses Riesenwerk wurden damals bei der Projektierung mit 65 Millionen Franken budgetiert und hälftig von der Schweiz und Österreich übernommen. Von der Illmündung aufwärts bis zum Fläscher Berg ist auch das Fürstentum Liechtenstein am zwischenstaatlichen Rheinregulierungswerk mitbeteiligt.

Das Landschaftsbild des gesamten st. gallischen, liechtensteinischen, vorarlbergischen Rheingebietes hat sich deshalb während der Zeit eines Menschenalters grundlegend geän-

dert. Wo einst auf den Anschwemmungsflächen der Berggewässer sumpfige Wiesen mit lauchigem, borstigem Roßgras wuchs oder schilfige, harte Gräser standen, die nur einmal geschnitten gerade noch als Streue taugten, breiten sich heute arrondierte, ausgedehnte Gutsbetriebe aus, stattliche Höfe mit modernen Wirtschaftseinrichtungen ausgerüstet, die eine zielbewußte, einträgliche Ökonomie gewährleisten. Dort ziehen Motorpflüge doppelte Furchen. Es zerschneiden Bodenfräsen und Scheibeneggen den filzigen Rasen. Es dröhnen im Hochsommer die Mähdrescher über erntereifen Ackerbreiten, wo vor einer Generation noch Torfgräben sich hinzogen. Mähdrecks rattern über die Wiesenflächen.

Verschwunden sind die wackligen Torfbiegen, in sich zusammen gefallen die windschiefen «Turbenhütten», ausgeebnet die Gräben und Löcher, in denen noch vor wenigen Jahren Unken und Frösche tage- und nächtelang ihr Hochzeitslied quakten. Kartoffel- und Rübenfelder wechseln mit andern Fruchtarten ab, und daneben klatschen und flattern die langen Maisblätter, wenn der Föhn sein Spiel mit ihnen treibt.

Einzelne Teile des weiten Talgeländes, das ehedem aus sumpfigem Unland und Allmend bestand, sind nicht mehr zu erkennen. Selbst in nächster Nähe des Rheines, wo früher niemand zu bauen und wohnen sich getraut hätte, sind freundliche Dorfsiedlungen, überragt von massigen Gewerbe- und Industriebauten, erstellt worden, welche Unternehmungslust, Arbeit, Fleiß und Wohlstand verraten.

Dies ist in wenigen Strichen gezeichnet das Ergebnis des Wandels einer aufbauenden Epoche von kaum fünfzig Jahren. Die Zeitverhältnisse haben sich den neuen Gegebenheiten angepaßt. Wo einst trennende Schranken zwischen Ländern und Bewohnern aus Gewohnheit und Tradition bestanden, hat ein gemeinsames, zwischenstaatliches Kulturwerk verbindendes und nachbarliches Verstehen geschaffen.

II. Der Alpenrhein als Verkehrsträger

In den vorausgehenden Ausführungen wurde über Art und Unarten des Alpenrheins berichtet. Es soll nun auch noch gezeigt werden, wie er in der Vergangenheit als Verkehrsträger eine nicht unbedeutende Rolle spielte. Wie war dies auch möglich bei seinen unzähligen Untiefen und Stromschnellen? Begreiflicherweise wagten sich keine HandelsSchiffe auf die trügerischen Wogen des Jungstroms, schon gar nicht im Bereich der Schluchten und Engpässe. Aber schon von Bonaduz, Reichenau und Ems aus wurden Jahrhunderte lang tausend und abertausend Holzflöße an den flachen Ufern zusammengefügt und auf die Wellen geschoben, um die Holzstämme als begehrtes Bau- oder Brennmaterial an den Mann zu bringen. In der von J. Andreas von Sprecher anno 1873 veröffentlichten Kulturgeschichte der Drei Bünde wird an verschiedenen Stellen über das Flößen auf dem Rhein eingehend berichtet. Es sollen hier den erwähnten Ausführungen einige Einzelheiten entnommen nachstehend folgen:

«Verschiedene Gemeinden des oberen Bundes, zumal des Oberlandes, schlossen häufig mit Holzhändlern aus dem st. gallischen Rheintal, besonders aber mit Flößern von Bonaduz, Reichenau, Tamins und Ems, Verträge über zum Teil große Waldschläge ab. Schon seit sehr langer Zeit betrieben die genannten Gemeinden, alle ganz in der Nähe des Rheines gelegen, die Flößerei als einträgliches Gewerbe. Allwöchentlich zwei- bis dreimal fuhren von einer gewissen Stelle bei Ems mehrere große Flöße, gewöhnlich zwei zusammen nach Reineck ab.

Diese Flöße bestanden aus vier bis neun Meter langen Stämmen. Diese wurden mit Eisenklammern, Seilen und Querhölzern zu Plattformen zusammengebunden und waren bis 6 Meter breit. Wenn kürzere Stämme befördert werden mußten, hängte man meistens zwei Flöseinheiten zusammen.

Die Flößerei war ein sehr gefährliches Gewerbe. Die Flößer wurden von Jugend auf an die anstrengende, gefährliche Arbeit gewöhnt

und lenkten die schweren, unhandlichen Fahrzeuge zwischen Untiefen, Sandbänken und Stromschnellen durch. Dies geschah oft bei Regen und Sturmwind, aber auch bei Frost und Hitze. Das zusammengekoppelte Rundholz war eine Marktware, die den Schwankungen der Preise von Angebot und Nachfrage zu folge nicht ohne weiteres verkauft werden konnte. Bei Überangebot kam eine Rücknahme durch den Flößer aus begreiflichen Gründen nicht in Frage, weshalb die geländeten Flöße oft zu Schleuderpreisen abgesetzt wurden. Ganz lange Hölzer fanden am besten Abnahme bei den Schiffbauern an den Werften am See.

Die starken, verwegenen Gesellen fuhren oft bei bestehendem Flößverbot offen und im geheimen, den behördlichen Vorschriften zum Trotz, sogar bei Nacht, wenn einträgliche Transporte von Kaufmannswaren zu befördern waren oder wenn es sich darum handelte, öffentliche Zollstellen zu umgehen.»

Auf den meisten Flößen wurden zum Schutze der zu befördernden Waren oder mitfahrender Personen primitive Holzverschläge mit Blachen überdeckt aufgestellt. Eine Fahrt von Ems bis Rheineck dauerte unter günstigen Umständen zwei Tage.

Da jährlich über 250 Doppelflöße aus 5- bis 10 000 Einzelhölzern zusammengesetzt den Weg ins Unterland nahmen, ist verständlich, daß die Nachfrage nach Flößerholz unliebsamen Preistreibereien ausgesetzt war. Der Schaden am bündnerischen Waldbestand wurde so groß, daß die Gerichtsgemeinden bisweilen das Flößen verboten. Es wurde bereits angedeutet, daß die Flößer auch Privatpersonen auf ihren Fahrzeugen mitnahmen, um damit einen zusätzlichen Gewinn zu erzielen. Sprecher erwähnt, daß sich der weit über Bündens Grenzen hinaus bekannte Großkaufmann Thomas Maßner von Chur bis Rheineck mitsamt seinen Bravi befördern ließ, als er sich an die Zurzacher Messe begab, um dort seinen verhaßten und gefürchteten Widersacher, den französischen Banquier La Chapelle, gefangen zu nehmen und zu entführen.

Ein tragisches Ende nahm im Jahre 1775 ein bündnerisches Rekrutenkontingent, das auf seiner Hollandfahrt am Fläscher Ellhorn vom Schicksal ereilt wurde. Dabei fanden die angehenden Söldner, fast ausschließlich Leute aus dem Bündner Oberland, mit der Flößer-mannschaft einen jähen Tod, indem das sehr schwerbeladene, mühsam lenkbare Fahrzeug von den hochgehenden Fluten gegen den vorstehenden Felsen getrieben wurde, wo es beim Aufprall zertrümmerte.

Aber auch umfangreiche Waren- und Gütertransporte wurden auf den Holzflößen durchgeführt. Als während den berüchtigten Hungerjahren 1770/71 die Getreidezufuhr aus Süddeutschland ausblieb, entsandte der weit herum bekannte außerrhodische Landammann und Industrielle Zellweger in Trogen eine über einhundert Mann zählende Trägerkolonne über die Alpen in die Poebene hinunter, um dort ausgekauftes Brotfrucht in Lasten von 40—50 Pfund pro Mann über den Splügen bis nach Reichenau tragen zu lassen. Dort wurde das kostbare Gut samt den Trägern auf zahlreiche Flöße verladen und bis Rheineck auf dem Wasserweg befördert.

Auch Churer Speditionsfirmen und Handelsleute benützten die Holzflöße zum Transport italienischen Getreides ins Unterland. Es handelte sich dabei um ein Gesamtgewicht von 3000 Zentnern allein in der Zeitspanne vom April bis August 1771.

Eine wesentlich andere Aufgabe kam den Fähren zu. Benützten die Flöße den Rhein als Wasserweg, so dienten die Fähren dazu, den auf dem Landweg laufenden Verkehr über den Fluß an das gegenüberliegende Ufer zu befördern. Aber nicht jede beliebige Stelle am Strom eignete sich für den Fährbetrieb. Ursprünglich bestanden die Fähren aus einfachen hölzernen, festgefügten Plattformen, wie die Holzflöße erstellt wurden. Sie wurden von den Fährleuten mit dem Transportgut über die Flut des Flusses geschoben, indem diese mit langen Holzstangen auf dem Grund des Gewässers abstießen und dabei über den Holzrost schreitend, das Fahrzeug unter sich weggeschoben. Später setzte man an Stelle solcher

Roste flache Boote mit geringem Tiefgang ein. Je nach Bedeutung des Flußüberganges wurden für den nämlichen Fährenbetrieb mehrere Fahrzeuge verschiedener Größe eingesetzt.

Wohl die älteste und bedeutsamste Fähre am Bündnerrhein überquerte diesen unweit von Maienfeld. Im Karolingischen Reichsurbar aus dem Jahr 831 tritt die heutige Stadt Maienfeld als Curtis Lupinis auf. Dem dortigen gleichnamigen Königshof waren unter anderen Einkünften auch die Schiffahrtszölle und Fährengelder schenkungsweise zuerkannt worden. Der lateinische Text ist wohl so zu deuten, daß dort nicht bloß Schiffszölle für Güter auf dem Wasserweg transportiert erhoben wurden, sondern auch Fahrgelder für die Überfahrt. Es steht also fest, daß bei Maienfeld eine Fähre ihren Dienst versah. Nachdem nun erwiesen ist, daß zur Römerzeit im Raum von Sargans römische Siedlungen bestanden haben, was ja neuestens durch die Ausgrabung eines stattlichen Landhauses am Fuße des Gonzen wiederbestätigt wurde, darf wohl angenommen werden, daß die erwähnte Fähre schon während der Römerherrschaft zu Anfang unserer Zeitrechnung bestanden hat, um als Abzweigung von der großen Heerstraße bei Magia (Maienfeld) nach Helvetien zu dienen. Die Fähre bei Maienfeld diente auf alle Fälle durch das ganze Mittelalter herauf bis in die Neuzeit des 17. Jahrhunderts. Auf einem guten Stich, vom bekannten Basler Maler Merian im Jahr 1629 geschaffen, ist das Fährschiff über den Rhein bei Maienfeld deutlich eingezzeichnet.

Viel zahlreicher waren die Fähren im st. gallisch-vorarlbergischen Rheingebiet. Solche verkehrten nämlich bei Trübbach, Sevelen, Burgerau, Salez, Schmitter, Lustenau, Höchst, Monstein und Rheineck. Deren Eigentumsrechte lagen in Vorarlberg, in Liechtenstein, zum größten Teil aber bei st. gallischen Besitzern. Diese Fähren dienten nicht bloß dem Grenzverkehr der drei Länder, sondern ebenso auch den Bodenbesitzern, die eigenes Land ennet dem Grenzfluß besaßen und bewirt-

schafteten oder dort ihre Torffelder ausbeuteten.

Die größte Frequenz aller dieser Fährbetriebe hatte nachweisbar «Das Monsteiner Fahr» zwischen dem st. gallischen Au und dem vorarlbergischen Lustenau. Seine Geschichte reichte weit zurück und wies recht viele Einzelheiten auf. In einer Urkunde aus dem Jahr 1577 werden als dessen Besitzer Ulrich und Hans Weder erwähnt. Das Fahrrecht umfaßte zwei Betriebe. Da die Monsteiner Fähren recht einträglich waren, galten sie als ein begehrtes Unternehmen, für das sich nicht bloß Privatpersonen, sondern auch öffentliche Verwaltungen interessierten. Dies geht aus einer staatlichen Verordnung von 1620 hervor, wonach keine Rheinfähren verkauft werden durften, ehe sie nicht dem Staate zum Kauf angeboten worden waren. Dieses Vorkaufsrecht hatte zur Folge, daß im Laufe der Zeit die meisten Fähranlagen in Staats-eigentum übergingen, womit dem Fiskus auch die Erhebung von Zöllen erleichtert wurde.

Die vom Staat übernommenen Fährbetriebe wurden in bestimmten Zeitabständen in Pacht gegeben. Der Fährpächter bezahlte dem Fiskus den vereinbarten Zins, der sich nach der Frequenz des Unternehmens richtete. Im Jahr 1838 kassierte der Kanton St. Gallen an Fährgeldern 2800 Gulden ein. Die Fährpächter waren verpflichtet, das Fährgeld nach vorliegendem Tarif zu erheben. Das Tarifverzeichnis enthält eine kunterbunte Liste von lebendem und totem Fährgut und entsprechenden Fahrpreisen und Vergütungen.

Die Fährschiffe waren so gebaut, das unbeladene und beladene Wagen mitsamt der Bespannung befördert werden konnten. Dies war für die Dorfbevölkerung von großem Nutzen, da sehr viele Bauern ennet dem Rhein ausgedehntes Land besaßen.

Über die Fähranlagen und Einrichtungen sowie über den Dienst gibt eine kulturge-schichtliche Studie von Gebhard Niederer, im Rheintaler Jahrbuch 1965, veröffentlicht unter dem Titel «Das Monsteiner Fahr», sehr instruktive Einzelheiten bekannt. Zum besse-ren Verständnis vorstehenden Stoffes lassen

wir einige Ausführungen des genannten Verfassers nachstehend folgen.

«Das Grundelement einer Fähranlage waren ohne Zweifel die Schiffe, meistens deren drei, die nach Größe, Fassungsvermögen und Wasserstand eingesetzt wurden. Diese Barken waren aus gutem Tannen- und Eichenholz gefügt, endigten am Bug und Heck in einer Fläche, hatten geringen Tiefgang und waren mit starken Rippen innen verstrebtt. Im unbenützten Zustand lagen sie am flachen Ufer festgebunden. Über eine verschiebbare Ladibrücke wurden Passagiere, Fahrzeuge, Frachtgut in den Schiffsraum befördert. Zu jeder Fähre gehörten Ruder und Stoßstangen, Schalten, mit denen die Fährleute auf dem Flußgrund abstießen, während sie selbst an Ort tretend, das Boot unter den Füßen fortschoben. Waren sie mit ihrer Tretmühlarbeit am Heck des Schiffes angelangt, eilten sie zum Bug nach vorn und begannen ihre Tätigkeit von neuem, bis das Fahrzeug jenseits am Ufer anstieß. Zum Schutz der Landestellen waren steinerne Wuhrköpfe angebracht, die als Wellenbrecher in den Flußlauf hinausragend, Start und Landung erleichterten. Die Rückfahrt erfolgte in gleicher Weise, nur mit dem Unterschied, daß die Fähre in umgekehrter Richtung zur Strömung geschoben wurde.»

Bei starkem Wellengang und leichter Fracht wurde das Fährschiff oft abgetrieben, was zur Folge hatte, daß man nach dem Auslad der Fracht das leere Schiff dem Ufer entlang flußaufwärts schleppen oder «stecheln» mußte, um den üblichen Landeplatz zu erreichen. Das Bedienungspersonal der Fähranlage bestand meistens aus dem Fährmeister als verantwortlichem Obmann, dessen Stellvertreter und einem Fährknecht. Der Fährdienst stellte an die «Fehren», wie man die Besatzung allgemein nannte, große Anforderungen. Um immer einsatzbereit zu sein, wurde dem Fährmeister auferlegt, in der Nähe des Fährbetriebes zu wohnen.

Der Gelehrte und Schriftsteller Hans Caspar Hirzel, Stadtarzt von Zürich, veröffentlichte im Jahr 1788 in einer Zeitschrift eine



Die alte Fähre am Monstein nach einem alten Stich.

anschauliche Charakteristik über den Betrieb an der Monsteiner Fahr. Darin werden die Fehren als recht raubauzige, handfeste Gesellen geschildert, die sich alle Fährpassagiere ohne Unterschied zu Untertanen machten, die meistens froh waren, jenseits des Flusses recht bald das Fährschiff verlassen zu können. Es mag aber verständlich erscheinen, daß diesen Jüngern Neptuns feine Umgangsformen abgingen, wenn sie ihren wenig salonfähigen Dienst bei Wind und Wetter, in der Sommerhitze und bei Winterfrost, bei stockdickem Nebel vom Morgengrauen bis in die finstere Nacht bei kargem Lohn verrichten mußten.

Der Fährendienst war mit vielen nicht vorauszusehenden Gefahren verbunden. Dies beweist ein Unglück vom 15. Juli 1839, das unter ganz eigenartigen Umständen sich abspielte, wobei ein mit Erntewagen, zugehörigen Zugtieren und einem Dutzend Passagieren beladenes Schiff zufolge Gewichtsverlagerung mit dem Bug unter die Wasserlinie geriet, überflutet wurde und kenterte. Dabei fand eine Anzahl Menschen den Tod, während die übrigen mit Not gerettet werden konnten. Dieses Unglück hatte später noch ein gerichtliches Nachspiel, indem gegen die Besitzung Strafklage eingereicht wurde. Beim folgenden Gerichtsverfahren mußte aber Haftbarkeit und Schuld der Fährmannschaft abgelehnt werden. Ein Fischer, der Augenzeuge des Unglücks war und vier Ertrinkende rettete,

wurde vom St. Galler Regierungsrat mit einem Dankschreiben geehrt und mit einer Ehrengabe von 5 Louisdors bedacht.

Von den zahlreichen Fährbetrieben von Trübbach bis an den Bodensee nahm das Monsteiner Fahr den höchsten Rang ein. Nach gemachten Erhebungen der Kantonsregierung von St. Gallen wurden im Zeitraum April 1838 bis März 1839 93 256 Personen übergesetzt, davon 21 274 gegen Lohn und 72 682 auf Grund des Vertrages (Einheimische betreffend). Zweisässige Wagen mit Gespann wurden vom Juli bis Oktober 2702, einsässige deren 4553 befördert. Es wurden ferner 1883 Kutschen auf das ganze Jahr verteilt übergesetzt, ferner 6315 Ballen Kaufmannsgut, 7519½ Fruchtsäcke, 753 Holz- und Stickelfuhren. Lebende Viehware wurde in der Zahl von 1826 Haupt übergesetzt.

Auch der internationale Postverkehr bediente sich der Fähren, und zwar kamen dabei die Übergänge bei Oberriet und Höchst in Frage. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden die meisten Fähren rasch nacheinander durch solide Holz- und Eisenbrücken ersetzt. Die letzte Fähre war bis nach dem ersten Weltkrieg zwischen dem liechtensteinischen Ruggell und dem st. gallischen Salez in Betrieb. Sie wurde im Zuge der Elektrifizierung der SBB aus dem lärchenen Holz der abgeschobenen Eisenbahnbrücke zwischen Maienfeld und Ragaz neu aufgerichtet.

III. Straßen und Brücken am Alpenrhein

Es wurde oben schon angedeutet, daß zu Anfang unserer Zeitrechnung bereits Straßen und Verkehrswege das Gebiet des Alpenrheins durchzogen. So berichtet die Peutinger'sche Straßenkarte aus der Zeit der Römerherrschaft in Rätien vom Bestehen einer Heerstraße, die von Rom her die Alpen an verschiedenen Stellen überschritt, dem Rheinlauf folgend über Curia, Magia (Maienfeld), Cluna (Altstadt) nach Brigantium (Bregenz) führte und von dort weiter nach der römischen Provinzhauptstadt Augusta Vendelicorum (Augst-

burg) reichte. Dieser Straßenzug hat an verschiedenen Orten seine unverkennbaren Spuren hinterlassen. Auffallend gut erhaltene Reste dieser einstigen Römerstraße sind im Fürstentum Liechtenstein bloßgelegt worden. Nach diesen Rudimenten zu schließen, war der Straßenkörper bloß einspurig, mit einem Steinbett aus Platten belegt, in denen man deutlich die vertieften Radspuren und die Breite der Fahrzeuge erkennen kann. Diese Via Romana wickt geschickt den bestehenden Sümpfen, Schluchten und Erdrutschungen aus.

Eine Verbindung dieser Heerstraße zweigte im Churer Rheintal ab, um der Seez entlang an den Walen- und Zürichsee und endlich die römisch-helvetischen Stadtsiedlungen Turicum und Vindonissa zu erreichen. Diese römische Heerstraße diente verschiedenen Zwecken. Sie bildete die kürzeste Verbindung für die reitenden Kurriere und Meldeboten. Sie wurde als Handelsweg, aber auch als Militärstraße oft benutzt, um die Legionen auszuwechseln und zu ersetzen.

Trotzdem der Straßenkörper nur schmal und bloß für Karren und Schlitten berechnet war, wurde darauf ein ausgedehnter Waren- und Güterverkehr abgewickelt. Auch während des Mittel- und Spätmittelalters war dieser alte Verkehrsweg, der den Norden mit dem Süden verband, von großer Bedeutung. Dies geht vor allem aus der Geschichte der Portengesellschaften deutlich hervor.

Straßenzüge im Sinne unserer Vorstellung mit breiter Fahrbahn, ausgeglichenen Steigungsverhältnissen und glattem Belag kamen erst im 17. und 18. Jahrhundert zur Ausführung. So wurde die Reichsstraße auf der rechten Rheinseite vom Bodensee aus um die Mitte des 18. Jahrhunderts erstellt. In den Jahren 1782—86 ließ der Freistaat der Drei Bünde nach einem erbitterten Abstimmungskampf unter den Gerichtsgemeinden seine erste Kantonsstraße von St. Katharinsbrunnen unterhalb der Luziensteig über Maienfeld, Landquart und Zizers nach Chur erbauen. Die 6—7 Meter breite Straße, Chaussée genannt, wurde als Muster und Prachtsstück

weit über die Landesgrenzen hinaus hingestellt und als nachahmungswürdiges Beispiel des damals modernen Straßenbaus gepriesen. Von Chur aus durch Bünden setzte sich die neue Kantonsstraße, die ganz allgemein Reichstraße genannt wurde, in zwei getrennten Linien über die Lenzerheide, das Oberhalbstein und den Julier die eine, durch das Domleschg, die Viamala und Rofla über Splügen und St. Bernhardin die andere, fort, um den Norden mit dem Süden zu verbinden. Diese beiden Straßenzüge leiteten eine beispiellose, glanzvolle Straßenbau-Epoche des neuen Kantons ein, die dem rätischen Alpenland den schwungvollen Transportverkehr brachte, der bis zur Eröffnung der Gotthardbahn den Talschaften und Ortschaften längs dieser Paßstraßen Verdienst, Brot und Wohlstand sicherte.

Schon im Spätmittelalter führte eine gut frequentierte Verkehrslinie aus Helvetien herauf ins Seetal und zweigte bei Ragaz ab durchs Tal der Tamina und über den Kunkelspaß an den Zusammenfluß der beiden Rheine, um von dort aus die erste dauernd bestehende Brücke über das Gewässer zu benützen. Die Güterbeförderung auf der letzten Teilstrecke hinter dem Calanda hörte aber im Jahr 1529 mit einem Schlag auf, als Metardus Heinzenberger von Ragaz im Auftrag des Bundesstages, aber auf eigene Rechnung, in der Nähe der Landquartmündung über den Rhein ein solides Brückenwerk, bestehend aus einem Dutzend Jöchern, erstellte und als Entgelt ein Brückengeld für alles, was die Brücke benützte, erhob. Das Bauwerk wurde in der Folge wiederholt durch Hochwasser zerstört, aber immer wieder neu errichtet, zum letzten Mal im Jahr 1890, da der Kanton Graubünden an Stelle der zerstörten Holzbrücke eine solche aus Eisengitterwerk erstellen ließ. Diese Konstruktion hat nun volle 80 Jahre unter wesentlich anderen Bedingungen ihre Aufgabe erfüllt. Das An-

denken an den wagemutigen Brückenbauer des Jahres 1529 blieb durch die verlaufenen Jahrhunderte bewahrt, indem der Übergang immer noch Tardisbruck genannt wird. Die Tardisbruck war chronologisch und örtlich gesehen das erste Bauwerk, das das bündnerische Ufer mit dem linksseitigen st. gallischen verband. Wenn weiter stromabwärts noch nahezu dreihundert Jahre lang kein Brücken-Werk über den Alpenrhein zur Ausführung gelangte, so waren daran in erster Linie die unsicheren, immer wieder überfluteten Ufer, an denen keine hochwassersichere Zufahrten, Brückenköpfe und Jochträger erstellt werden konnten, schuld.

Als dann die Hochdämme am Rheinlauf fertig erstellt waren und der Fluß in ein gradliniges Bett zusammengedrängt unter Kontrolle genommen wurde, wurden in knapp einem Jahrzehnt, nämlich von 1870—1879, 13 Holzbrücken über den Fluß gespannt und damit die Verbindung mit den Bewohnern der rechtsufrigen Länder hergestellt. Dieser seltsame Run im Brückenbau erfolgte größtenteils durch die anliegenden Ortsgemeinden und Dorfschaften beidseits des Rheins.

Die erwähnten Brücken wurden anfänglich durchwegs als offene, dachlose Holzwerke erstellt. Sie mußten deshalb der Witterungseinflüsse wegen bald und öfters repariert werden. Man ging dann dazu über, die Bauwerke einzuhüllen und mit einem Dach zu versehen. Wind, Wetter, übermäßige Belastung und Erschütterungen verursachten allerorts Schäden. Von den 13 Holzbrücken sind heute nur deren 2 mehr im Betrieb. Alle übrigen sind durch tragfähigeren und solideren Bauwerk aus Eisengitterwerk oder in vorgespanntem Beton neu erstellt worden. Auch der Bestand und die Dauerhaftigkeit dieser neuen Kunstbauten der neuen Rheinbrücken werden aber von der Tätigkeit des Alpenrheins, von seinem Geschiebetransport und andern Faktoren natürlichen Wasserwirtschaft abhängig sein.