Untervazer Burgenverein Untervaz

Texte zur Dorfgeschichte von Untervaz



1972

Der Rhein im Wandel der Zeit

Email: dorfgeschichte@burgenverein-untervaz.ch. Weitere Texte zur Dorfgeschichte sind im Internet unter http://www.burgenverein-untervaz.ch/dorfgeschichte erhältlich. Beilagen der Jahresberichte „Anno Domini“ unter http://www.burgenverein-untervaz.ch/annodomini.

1972 **Der Rhein im Wandel der Zeit** *Johann Ulrich Meng*
Bündner Jahrbuch 1972. Seite 125-133.



Der Rhein im Wandel der Zeit

von J. U. Meng

S. 125: **I. Das Fluss-System 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, Flossschleifen 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 wegrissen, das verfrachtete der vereinigte Rhein, den ausgeweiteten Lauf hinunter. Er verrammelte sich dabei vielfach den Abfluss und beherrschte dadurch die Talebene, die vom Calandafuss 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 Meister. 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 jahrhundertelang 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 Flossarmen, 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 Schupfwuhre zu errichten und das Gewässer auf die gegenüberliegende Seite hinüber zu lenken. Der liebe Nachbar ennet dem Wasser konnte

S. 126: dann sehen, wie er mit dem zugeschupften Gast fertig wurde. Dieses Abwehrsystem wurde immer von neuem angewendet, ohne dass damit ein fruchtbares Meliorationswerk geschaffen wurde. Die eigentlichen Wuhrarbeiten wurden winterüber, wenn die Bauern abkömmlich 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 fruchtbares Kulturland zu schaffen.

Als dann nach dem Bahnbau Rheineck-Chur 1854-58 von der Unternehmung vermehrte Sicherheit verlangt wurde, kam in den Wuhrbau 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, massige Steinwuhre 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 Sargaas 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 Geschiebemassen 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 Rheintäler als gefürchtete Wassernot bezeichnen.

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 Saarkorrektion 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

S. 127: 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 Einbruchstelle, bevor es der Abwehr gelang, die Bresche 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 fruchtbehangenen Obstbäume ragten nur mit den Kronen aus den trüben, stinkigen Fluten heraus. Holzstücke, Früchte aller Art, Hausgerätschaften, Werkzeuge, Tierkadaver bedeckten die gesamte Wasseroberfläche.

Österreichische und schweizerische Militäreinheiten wurden aufgeboten und eingesetzt, um die eingeschlossene Bevölkerung aus Flut und Verderben mit Barken 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 eingeengten 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

S. 128: geändert. Wo einst auf den Anschwemmungsflächen der Berggewässer sumpfige Wiesen mit lauchigem, borstigem Rossgraswuchs oder schilfige, harte Gräser standen, die nur einmal geschnitten gerade noch als Streue taugten, breiten sich heute arrondierte, ausgedehnte Gussbetriebe 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 erntereife Ackerbreiten, wo vor einer Generation noch Torfgräben sich hinzogen. Mähtraktoren rattern über die Wiesenflächen.

Verschwunden sind die wackligen Torfbeigen, 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 Bereiche der Schluchten und Engpässe. Aber schon von Bonaduz, Reichenau und Eins 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 obern Bundes, zumal des Oberlandes, schlossen häufig mit Holzhändlern aus dem St. Gallischen Rheintal, besonders aber mit Flössern von Bonaduz, Reichenau, Tamins und Eins, 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 Flosseinheiten zusammen. Die Flösserei war ein sehr gefährliches Gewerbe. Die Flösser wurden von Jugend auf an die anstrengende, gefahrvolle Arbeit gewöhnt

S. 129: 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 zufolge 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 Flössermannschaft 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 ausgekaufte 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 wegschoben. Später setzte man an Stelle solcher

S. 130: 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 eingezeichnet.

Viel zahlreicher waren die Fähren im St. Gallisch-vorarlbergischen Rheingebiet. Solche verkehrten nämlich bei Trübbach, Seeelen, 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 bewirtschafteten 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 Staatseigentum übergingen, womit dem Fiskus auch die Erhebung von Zöllen erleichtert wurde.

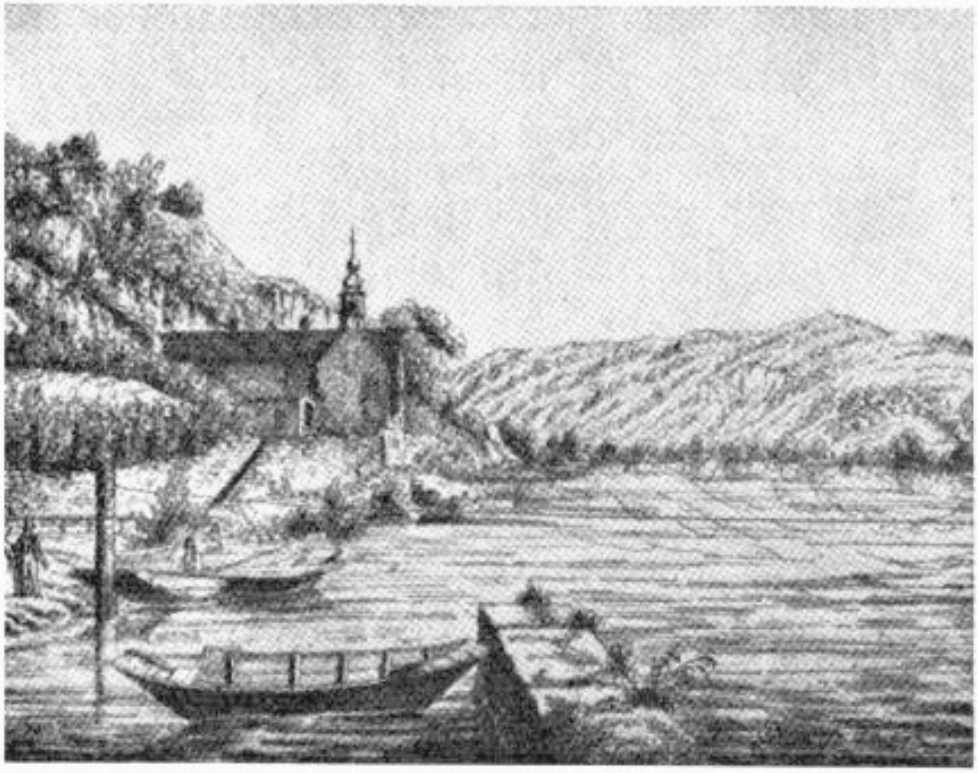
Die vom Staat übernommenen Fährbetriebe wurden in bestimmten Zeitabständen in Pacht gegeben. Der Fährpächter bezahlte dem Fiskus den vereinbarten Zins, der sich nach der Frequenz des Unternehmens richtete. Im Jahr 1838 kassierte der Kanton St. Gallen an Fährgeldern 2800 Gulden ein. Die Fährpächter waren 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 kulturgeschichtliche Studie von Gebhard Niederer, im Rheintaler Jahrbuch 1965, veröffentlicht unter dem Titel «Das Monsteiner Fahr», sehr instruktive Einzelheiten bekannt. Zum besseren Verständnis vorstehenden Stoffes lassen

S. 131: 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 verstrebt. Im unbenützten Zustand lagen sie am flachen Ufer festgebunden. Über eine verschiebbare Ladebrücke wurden Passagiere, Fahrzeuge, Frachtgut in den Schiffsraum befördert. Zu jeder Fähre gehörten Ruder und Stossstangen, Schaften, mit denen die Fährleute auf dem Flussgrund abstiessen, während sie selbst an Ort tretend, das Boot unter den Füssen fortschoben. Waren sie mit ihrer Tretmühlearbeit 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 Ausladen 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.



Die alte Fähre am Monstein nach einem alten Stich.

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

S. 132: 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). Zweispännige Wagen mit Gespann wurden vom Juli bis Oktober 2702, einspännige 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), Clunia (Altstadt) nach Brigantium (Bregenz) führte und von dort

weiter nach der römischen Provinzhauptstadt Augusta Vindelicorum (Augsburg) 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 wich 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 Kuriere und Meldeboten. Sie wurde als Handelsweg, aber auch als Militärstrasse oft benützt, 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. Katharinabrunnen unterhalb der Luziensteig über Maienfeld, Landquart und Zizers nach Chur erbauen. Die 6-7 Meter breite Strasse, Chaussee genannt, wurde als Muster und Prachtstück

S. 133: 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 Roffla 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 Seeztal 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 Bundestages, 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 Andenken 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 einzuwanden und mit einem Dach zu versehen. Wind, Wetter, übermässige Belastung und Erschütterungen verursachten allerorts Schäden. Von den 13 Holzbrücken sind heute nur mehr deren 2 im Betrieb. Alle übrigen sind durch tragfähigere und solide Bauwerke 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.