

Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens
Herausgeber: [s.n.]
Band: 22 (1980)

Artikel: Die Melioration des Sarganserlandes
Autor: Braschler, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-550475>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Die Melioration des Sarganserlandes

von Hans Braschler

Nach 21jähriger Bauzeit sind im Spätsommer 1978 die Bauarbeiten der Saarebenemelioration beendet worden, jener rund 1800 ha messenden Fläche zwischen Hangfuß und Rhein, mit den Talgebieten der Gemeinden Bad Ragaz, Vilters, Sargans und einem Teil von Mels. Hier waren sehr interessante wasserbauliche, verkehrs- und kulturtechnische Probleme zu lösen. Es war die letzte große ebene Fläche, die im Kanton St. Gallen noch der Melioration bedurfte, deren Notwendigkeit schon vor bald 150 Jahren erkannt worden war.

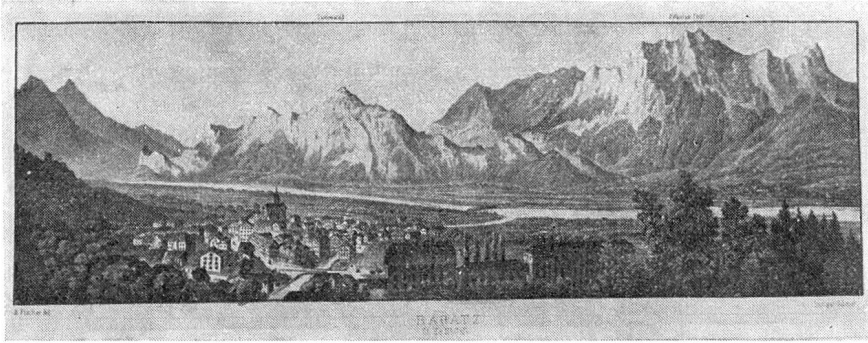
Die Zustände in diesem Gebiet im letzten Jahrhundert schildert der Chronist Ernst Geel, a. Lehrer in Sargans, in seinem lesenswerten Büchlein «Ein Beitrag zur Saargeschichte» folgendermaßen:

«Seit Menschengedenken haben die Versumpfungen so zugenommen, daß dort, wo vor 40 bis 60 Jahren die fruchtbarsten Äcker und Wiesen den Eigentümer mit den schönsten Hoffnungen erfüllten und man trockenen Fußes durchwandern konnte, jetzt nichts als elendsaures Ried und Streue aus dem oft unter Wasser liegenden und versumpften Boden gewonnen wird. Dieses ist der Fall unter Wangs-Filtern und längs der Landstraße zwischen Sargans und Vild.»

Diese Worte schrieb kein Geringerer als Stadtpfarrer Mirer, der spätere erste Landesbischof des Bistums St. Gallen. Er war neben Franz Good, dem damaligen Bezirksgerichtspräsidenten, der eigentliche geistige Inspirator für eine baldige Saarkorrektion. Die beiden Herren wandten sich gemeinsam in einem ausführlichen Memorial im Jahre 1830 an die Regierung des Kantons St. Gallen.

Auch F. Good schilderte in düstern Farben das Bild der Saarheimat: «Das Feld gegen Mels und Sargans ist verändert. Es trägt nur noch schlechtes Roßfutter, wo ehemals schöne Wiesen und Fruchttäcker waren.» Bei diesem Riet handelt es sich um den heutigen «Castels» und das «Castelsriet». «Schlimm ist es aber auch um die Landstraße von Sargans nach Ragaz bestellt. Bei wenig anhaltendem Wetter ist sie stets unter Wasser gesetzt. So ist sie für den Fußgänger schon unbrauchbar und ungangbar. Für Roß und Wagen aber ist sie bei Nachtzeit ganz gefährlich. Bei den Heimat- und Menschenfreunden greift noch etwas anderes ans Herz. Es stellt sich bei Mensch und Tier ein hartnäckiges und kalt abzehrendes Fieber ein. Das ehemals so gesunde und kräftige Volk leidet große Gefahr. Die Menschen altern und sterben vor der Zeit. Die Versumpfung naht sich eben auch den Dörfern.» Unwillkürlich müssen wir bei der Schilderung dieser bitteren Zustände eine Parallele mit dem Linthgebiet vor seiner Korrektion ziehen. Noch in einem Bericht des Jahres 1863, den die Kommission des Saarunternehmens zu Handen der Grundbesitzer und der Regierung abgab, ist die Erinnerung an diese bösen Zeiten hellwach. Der Berichterstatter, Nationalrat Johann Geel, entwirft dort folgende einstige schlimme Situation: «Ein großer Teil der Talfläche wurde sauer. Diesen Teil speziell heißen wir Saarebene. Die Protokolle schätzen ihn auf eine Million zweihunderttausend Quadratrueten (1835 führte der Kanton St. Gallen das neue Schweizermaß ein, mit Grundeinheit 1 Fuß = 30 cm, 1 Rute = 10 Fuß = 3 m. 1 Quadratruete = 9 m²). Die Bäume verschwanden. Röhricht und Stauden nahmen überhand. Wohl mag im Frühling in diesen Gegenden ein Vogel auch etwa gesungen haben. Allein seine Stimme verhallte ungehört im Gequake der Frösche. Ungesunde Dünste entstiegen dem Sumpfland.»

Bereits 1830 erstellte der bekannte Bündner Ingenieur, Straßen-, Eisenbahn- und Wasser-



Ragatz, Stich aus dem Jahre 1860, mit dem noch unkorrigierten Rhein, der Mündung der Tamina und der alten, hölzernen Eisenbahnbrücke. Rechts der Falknis, links der Fläscherberg und die Lut.

bauer Richard La Nicca (1794—1883), ein Projekt über die Gewässerkorrektion in der Saarebene und machte gleichzeitig einen Vorschlag, um den Rheinlauf zwischen Sargans und Ragaz in ein geordnetes Bett zu zwingen. La Nicca wollte mit seinem Vorschlag Ordnung in den Wirrwarr der verschiedenen Wasserläufe in der Saarebene bringen. Seine Arbeit blieb aber unausgeführt. Der Grundgedanke der Solidarität für ein solches Korrektionswerk war noch nicht vorhanden. Beiträge der öffentlichen Hand flossen damals noch nicht. Auch hatte der junge Kanton St. Gallen offenbar andere Probleme zu lösen, und die Bevölkerung im Sarganserland war als langjähriges Untertanenland der Grafen und später der sieben alten Orte der Eidgenossenschaft, durch die Besetzung mit Truppen Napoleons, die Verheerungen der zahlreichen Wildbäche und die immer wiederkehrenden Überschwemmungen des Rheins verarmt und verängstigt. Dennoch verwendeten sich Sargans und Vilters für die Ausführung dieses Korrektionswerkes, Wangs aber war dagegen, und Ragaz zog sich nach seiner anfänglichen Zusage wieder zurück, in Mels waren die Meinungen geteilt. Daß die Weißtanner sich nicht dafür begeistern konnten, ist verständlich. Auch mag die ungünstige Epoche von 1840—1848 mit dazu beigetragen haben, daß die Arbeiten nicht in Angriff genommen werden konnten. Es war die Zeit der Tagsatzungen, der Freischarenzüge, des Sonderbundkrieges, die Übergangsperiode vom Staatenbund zum Bundesstaat unserer Eidgenossenschaft.

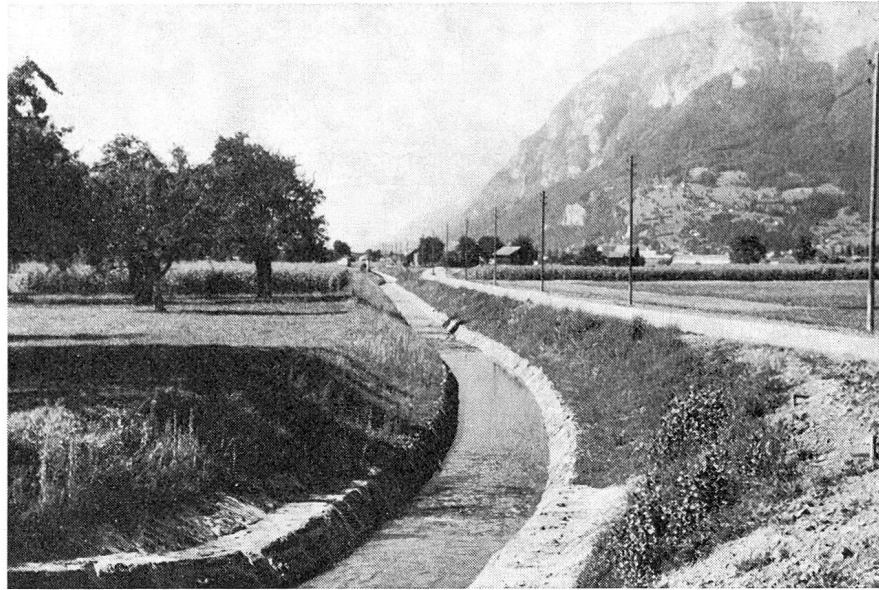
Der Rhein als Wildbach, von Graubünden kommend, fließt bei Bad Ragaz in die Saar-

ebene ein. Vor seiner Korrektion änderte er ständig seinen Lauf. Diese alten Flußläufe sind heute noch zum Teil an den sogenannten «Gießen» zu erkennen. Die Seitenbäche flossen in serpentinenreichen Gerinnen dem Rhein zu, und die immer wiederkehrenden Überschwemmungen förderten die zunehmenden Versumpfungen in dieser klimatisch so günstig gelegenen Talebene.

In der Folge wurden immer wieder erneut Projekte für dieses Werk aufgestellt und Vorstöße einflußreicher Männer in St. Gallen unternommen, um endlich die Bewohner dieses Kantonsteils von der Wassernot zu befreien und von der steten Angst zu erlösen.

Die Saarebene hat aufgrund ihrer verkehrstechnischen Lage schon in historischer Zeit ihre Bedeutung erhalten und ist bis auf den heutigen Tag eine Drehscheibe des Verkehrs geblieben. Schon die römischen Straßen durchquerten das Sarganserland von den bündnerischen Alpengängen her in Richtung Zürich und dem Bodensee. Aber erst mit dem Bau der Eisenbahnen wurde hier die Gewässerkorrektion aktuell. Am 29. Mai 1855 wurde zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Vorstand der Saarkorrekptionskommission ein Bauvertrag abgeschlossen, der die Gewässerkorrektion in die Wege leitete. So riefen schon damals die Verkehrsprobleme (der Bau der Eisenbahn) der Lösung des langbegehrten Ausbaues des Kanalsystems in der Saarebene. 1858 war schon ein beachtlicher Teil des Kanalnetzes erstellt. Leider trat aber der erwartete Erfolg nicht ein, und so kam es schon 1860/61 zur Korrektur und Ergänzung dieser Bauwerke. Die Vorflut wurde nicht besser, die

Der neu ausgebaute Saarkanal, unmittelbar nach dem Verlassen des Kiesfanges beim Saarfall.



Abflußverhältnisse schlimmer. Verschiedentlich war der Wasserspiegel in den Kanälen wesentlich höher als 1832. Infolge Drängens seitens des Bahnbaues mußten die Entwässerungskanäle zu rasch erstellt werden, so daß sich bald schon die Nachteile zeigten. Es ergaben sich Unregelmäßigkeiten durch Kiesanhäufungen, welche auf nachlässige und unrichtige Aushebungen zurückzuführen waren. Die Grundursache war aber der zu kleine Querschnitt und die zu geringe Tiefe der Kanäle. Die Gießen (alte Grundwasserläufe) lagen tiefer und führten das Wasser besser ab. So mußten bereits Ergänzungsarbeiten ausgeführt werden. Detailentwässerungen und Güterzusammenlegung blieben aber unausgeführt.

Bis zur Inangriffnahme der nun abgeschlossenen Gesamtmelioration hat das Saarunternehmen die Kanäle, Wege und Brücken unterhalten. Die Saar floß unterhalb Trübbach in den Rhein, der bei Hochwasser seine Fluten von der Saarmündung bis weit über den Bahnhof einstaute und die Ebene überschwemmte.

Nun brach der Zweite Weltkrieg aus, und bereits war die Melioration der Linthebene als eigenössisches Werk in Ausführung begriffen. Auch wurde die größte je in unserem Lande zur Ausführung gelangte Melioration der Rheinebene in Angriff genommen. Mit dem

außerordentlichen Kriegs-Meliorationsprogramm sind auch im Kanton St. Gallen zahlreiche weitere größere und kleinere Bodenverbesserungen verwirklicht worden. Endlich trat man dann 1941 auch an die Projektierung der Saarmelioration heran. Das Projekt teilte sich in einen wasserbaulichen und einen kulturtechnischen Teil. Die regierungsrätliche Botschaft über die Melioration der Saarebene ist datiert vom 13. November 1945. Ende Dezember des gleichen Jahres fanden dann die Abstimmungen der Grundbesitzer in den einzelnen Gemeinden statt, die mit großer Mehrheit Zustimmung für das gesamte Projekt ergaben. Dieses sah vor, die neue Saarmündung 2,45 km rheinabwärts zu verlegen. An der neuen Mündungsstelle sollte die Sohle des Kanals über die heutige mittlere Rheinsohle zu liegen kommen. Bei einem Sohlengefälle des Kanals von 0,7 ‰ ergab sich für den Saarkanal bei Trübbach eine Sohlenlage, die um 1 m tiefer liegt als die einstige Saarsohle. Somit kann ein Hochwasser des Rheins die Saar nicht mehr zum Überfluten bringen. Die Mündungsverlegung bedingte die Unterführung der Saar unter dem Trübbach hindurch. Auf der insgesamt 2,7 km langen Kanalstrecke sollte die Kanalsohle auf 1,8 km Länge in das Gelände eingeschnitten werden und auf 0,9 km Länge in die Aufschüttung zu liegen kommen.



Naturschutzgebiet am
alten Vilterser Kiesfang.

Das Querprofil sah eine Sohlenbreite von 6,4 Meter vor und für die Kanalböschungen am Rheindamm eine Neigung von 1:2 und am landseitigen Damm eine solche von 1:1 $\frac{1}{2}$. Der Rheindamm sollte zu diesem Zweck durch eine 3 m breite Kiesvorschüttung verstärkt und auf der ganzen Länge gegen den Kanal hin mit einer schweren Pflasterung geschützt, ferner Sohle und landseitiger Kanaldamm abgepflastert werden. Die Verlegung der Saarmündung talabwärts bedeutet die Voraussetzung für die reibungslose Entwässerung des gesamten Meliorationsgebietes und die Verhinderung des Rückstaus bei Rheinhochwasser und die damit verbundene Überschwemmung des Kulturlandes.

Zu erwähnen ist noch, daß das Projekt 1944 auf der Annahme aufbaute, mit dem zunehmenden motorisierten Verkehr werde die bestehende Staatsstraße Sargans—Bad Ragaz ausgebaut. Vom Nationalstraßenbau sprach in jener Zeit noch niemand.

Nachdem der Große Rat das Projekt am 16. Mai 1946 genehmigt hatte, gab das St. Galler-Volk dann seine Zustimmung am 7. Juli 1946. Nun waren aber der Zweite Weltkrieg schon seit über einem Jahr beendet und die erhöhten Bundesbeiträge nicht mehr erhältlich. Zudem trat auch bei uns der Gedanke immer mehr in den Vordergrund, man habe nun genügend melioriert und es

seien auch reichlich finanzielle Mittel hierfür investiert worden. Bereits im Januar 1946 beschloß der Regierungsrat des Kantons St. Gallen, keine weiteren Meliorationsprojekte mehr zu subventionieren! Wie allerdings zu erwarten war, konnte dieser Beschluß nicht vollumfänglich vollzogen werden. Tatsache ist aber, daß die Melioration der Saarebene nicht in Angriff genommen wurde. So waren die Sarganser wieder zum Warten verurteilt.

Endlich, ich möchte sogar sagen glücklicherweise, brachte das Hochwasser vom 22. August 1954 den Stein erneut ins Rollen. Wieder stand die Saarebene unter Wasser. Die SBB-Linie war überflutet, und auf der Staatsstraße im Vild konnte man nur noch mit dem Boot zirkulieren. Nun erfolgte als 1. Etappe der Bau des Saarableitungskanals aufgrund der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen für die Verlegung der Saarmündung rheinabwärts bei Trübbach in der Gemeinde Wartau vom 14. April 1955. Damit war der Grundstein gelegt, um mit den ersten Arbeiten für die Melioration der Saarebene zu beginnen. Die Verlegung der Saarmündung bis unterhalb Trübbach war 1961 abgeschlossen.

In ein neues Stadium trat sodann die Melioration der Saarebene, als im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstraßen die

Umfahrung von Sargans in Angriff genommen werden sollte.

Die Nationalstraße Zürich—Chur (N3 und N13) durchquert auf einem Damm in einem langgezogenen Bogen einen großen Teil des Meliorationsgebietes und verläuft ein Stück weit parallel zur SBB-Linie Sargans—Bad Ragaz und gelangt dann, die Baumgärten von Ragaz durchquerend, an den Rhein. Die Rheinstraße (N13) von Trübbach kommend, durchquert ebenfalls in einer Kurve einen Teil des Meliorationsgebietes und mündet oberhalb des Bahnhofes Sargans in die Nationalstraße Zürich—Chur. Dazu kommt noch das Einmündungsbauwerk bei Castels südwestlich von Sargans. Durch den Ausbau der SBB-Linie Zürich—Chur auf Doppelspur mußten ohnehin sämtliche Niveauübergänge aufgehoben werden. Im weiteren war geplant, die Spitzkehre in Sargans für die internationalen Züge Zürich—Buchs—Arlberg aufzuheben und eine neue Bahnschleife, die sich an die Linie der einmündenden Rheinstraße anlehnt, zu bauen.

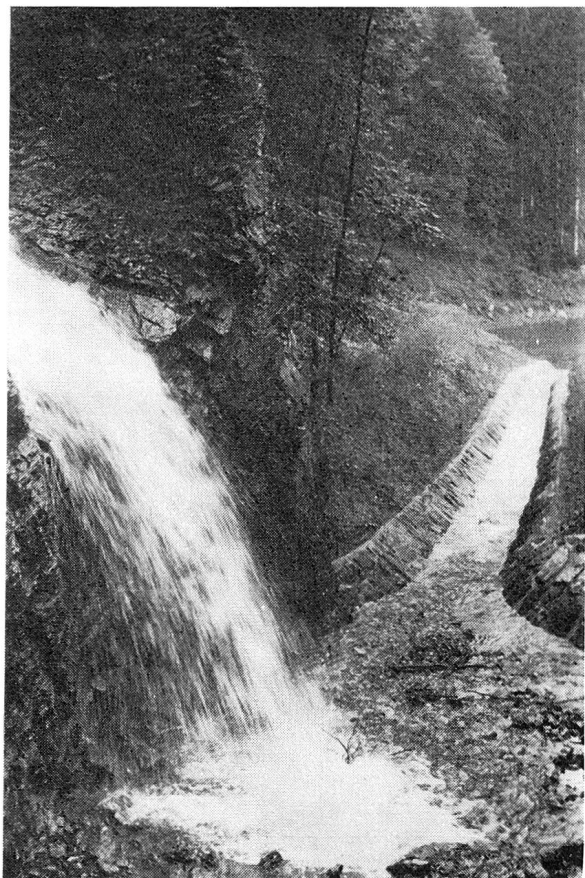
Alle diese neuen Gesichtspunkte verkehrstechnischer Natur erforderten eine Umarbeitung des Projektes der Melioration der Saarebene von 1944. Dies betraf ganz wesentlich das geplante Flurwegnetz. Während man beim ursprünglichen Projekt 1944 noch den Ausbau der bestehenden alten Staatsstraße vorsah, stand man nun mit dem geplanten Bau der Nationalstraßen und den Bauvorhaben der SBB vor vollständig neuen Tatsachen. So kann jetzt die alte Staatsstraße wieder für den landwirtschaftlichen und den Lokalverkehr beibehalten werden.

Im Sommer 1957 erfolgte die Neubearbeitung des Meliorationsprojektes aufgrund der vorerwähnten Voraussetzungen.

Nun ist das Werk nach 21jähriger Bauzeit (5 Jahre Saarableitungskanal und 16 Jahre Melioration) abgeschlossen worden. Die sehr lange Wartezeit hat sich schlußendlich doch gelohnt. Die früheren Begehren riefen immer nur nach der Gewässerkorrektur und der Bannung der Hochwassergefahr. Nun kam die Gesamtmelioration, die den Landwirten

die Güterzusammenlegung mit der Detailentwässerung und einem gut ausgebauten Wegnetz brachte, was für die Bewirtschaftung die optimale Arbeitserleichterung bringt. Die Güterzusammenlegung mit der Reduktion der Parzellenzahl und damit der Beschaffung von größeren Grundstücken mit regelmäßigen Formen bringt dem Landwirt den größten Nutzen.

Das Kanalsystem, wie es zur Zeit des Bahnbaues erstellt wurde, mußte den neuen Verhältnissen angepaßt, konnte jedoch in der Linienführung weitgehend beibehalten werden. Für die Detailentwässerung waren die Wasserläufe zu vertiefen und mußten dadurch verbreitert werden. Wo immer möglich, erhielten sie eine Kiessohle und eine Natursteinpflasterung als Uferschutz, sie ermöglichen dadurch das Leben der Fische. Wenn man



Der Wasserfall der «Kleinen Saar» und deren Ableitung in einer gepflasterten Rinne in den Kiesfang des Saarfalles.

beobachtet, daß Fischreier und Fischer an den neuen Wasserläufen vorhanden sind, dann hat es bestimmt Fische!

Durch den Bau der Kläranlagen hat sich das Wasser in seiner Qualität ganz wesentlich verbessert. Die neuen Gerinne, der Saarkanal, der Vilterser-Wangser-Kanal, die Fährbäche, unterer und oberer Teil, der Schlichergraben, der Saschielgraben, der Wolfrietgraben, der Guttligraben, der Äuligraben und der Schwärzigraben sind größtenteils naturverbunden ausgebaut und bilden mit den neu erstellten Kiesfängen Sehenswürdigkeiten besonderer Art.

Das mit der Güterzusammenlegung neu erstellte Wegnetz mit meist staubfreien Straßen dient nicht allein dem landwirtschaftlichen Verkehr, sondern erschließt einen ansprechenden Erholungsraum zwischen Hangfuß und Rhein.

Durch die nun erfolgte Bodenverbesserung wird aber auch eine Grünzone dauernd erhalten, die der gesamten Bevölkerung von größtem Nutzen ist.

Die prächtigen Kulturen, wie sie heute zu sehen sind, müssen doch jedermann mit großer Freude erfüllen. Mit der Gesamtmelioration wurde auch das Erstellen neuer Hofsidelungen ermöglicht. Diese stattlichen Bauernhöfe sind eine Augenweide und garantieren auch die intensive Bewirtschaftung der entfernt gelegenen Flächen.

Die Windschutzanlagen haben nicht nur die Aufgabe, den Wind zum Schutze der Kulturen zu bremsen, sondern sie beleben das Landschaftsbild und ermöglichen das Leben einer reichhaltigen Flora und Fauna.

So dürfen alle, die an diesem bedeutungsvollen Werk mitgearbeitet haben, aber auch die beteiligten Grundeigentümer und die Bevölkerung des Sarganserlandes mit Freude und berechtigtem Stolz das hier Geschaffene betrachten. Wenn die Wellen auch manchmal hoch gingen und es laute Worte und rote Köpfe gab, hat es sich gelohnt, hier durchzuhalten. Die Melioration hat die Landschaft in der Saarebene wohl verändert, aber durchaus nicht verschandelt.

