

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 82 (1964)  
**Heft:** 46

**Artikel:** Die Melioration der Saarebene: diese Ebene liegt zwischen Sargans und Bad Ragaz im Kanton St. Gallen und umfasst die Talgebiete der Gemeinden Bad Ragaz, Vilters, Sargans und teilweise auch Mels

**Autor:** Braschler, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-67617>

### **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 der Saarebene

DK 626.861

Diese Ebene liegt zwischen Sargans und Bad Ragaz im Kanton St. Gallen und umfasst die Talgebiete der Gemeinden Bad Ragaz, Vilters, Sargans und teilweise auch Mels

Von **Hans Braschler**, dipl. Ing. ETH, Vorsteher des Meliorations- und Vermessungsamtes des Kantons St. Gallen

Um die dornenvolle Entwicklungsgeschichte bis zur Verwirklichung der Melioration der Saarebene, des für diese Gegend so bedeutungsvollen und segensreichen Werkes, zu verstehen und zu schildern, muss man kurz zurückblicken auf den Beginn des letzten Jahrhunderts. Es waren die Zeiten des Staatenbundes und der Tagsatzung im Anschluss an die Epoche unmittelbar nach der Französischen Revolution, bis zu den sturmbelegten Tagen der Freischarenzüge und zum Sonderbund, in der Übergangsperiode zum Bundesstaat unserer Eidgenossenschaft.

Der ehemalige Rektor des Städtischen Gymnasiums in Biel, Prof. Dr. *Hans Fischer*, jetzt wohnhaft in Trogen, hat eine umfangreiche Biographie verfasst über Dr. med. Johann Rudolf Schneider, den Retter des westschweizerischen Seelandes<sup>1)</sup>. Jahrzehntlang dauerte dessen Kampf, um das westschweizerische Seeland vor den stets wiederkehrenden Überschwemmungen zu sichern und das Land in eine fruchtbare Gegend überzuführen. Heute ist nun die zweite Juragewässerkorrektur in Ausführung begriffen, die auf dem aufbaut, was seinerzeit der bekannte Bündner Wasserbauer und eidgenössische Oberst, Ingenieur *La Nicca* (1794–1883), projektierte. Jenes Projekt der ersten Juragewässerkorrektur stammt aus dem Jahre 1842. Hier finden wir nun eine Beziehung zur Melioration der Saarebene, deren Verwirklichung sogar einer über ein Jahrhundert dauernden Wartezeit bedurfte, und die eigentlich erst jetzt im einzelnen in Ausführung begriffen ist. Auch hier hat wieder der gleiche *La Nicca* gewirkt und schon 1830 ein Projekt für die Kanalbauten entworfen, das auf Vermessungsgrundlagen aufbaute, die der Zürcher Ingenieur *Pestalozzi* 1811 ausführte. *La Nicca* hat gleichzeitig auch ein Projekt für die Verbauung des Rheines zwischen Ragaz und Trübbach aufgestellt.

Wie hat die Saarebene ausgesehen, bevor man an die Korrektionsprojekte herantrat? Das ist trefflich und eingehend geschildert im unlängst erschienenen Büchlein von Lehrer *Ernst Geel*, Sargans, betitelt: «Ein Beitrag zur Saargeschichte». Dort finden wir folgende Schilderung:

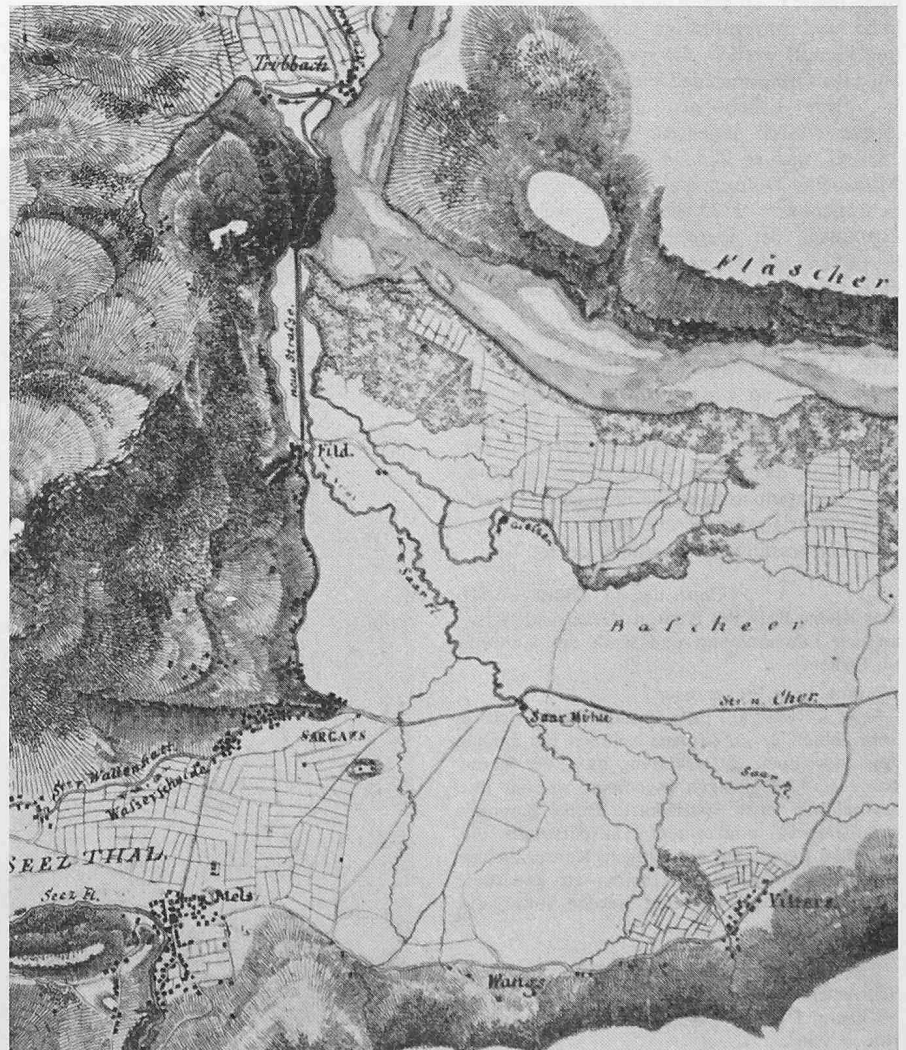
«Seit Menschengedenken haben die Versumpfungungen so zugenommen, dass dort, wo vor 40 bis 60 Jahren die fruchtbarsten Äcker und Wiesen den Eigentümer mit den schönsten Hoffnungen erfüllten und man trockenen Fusses durchwandern konnte, jetzt nichts als elendsaures Ried und Streue aus dem oft unter Wasser liegenden und versumpften Boden gewonnen wird. Dieses ist der Fall unter Wangs-Vilters

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*, der damals Bezirksgerichtspräsident war, der eigentliche geistige Konspirator 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 *Franz Good* schilderte in düstern Farben das Bild der Saarheimat: «Das Feld gegen Mels und Sargans ist versäuert. 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 Bad 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

Bild 1. Ausschnitt aus der «Carte der Thalebene des Rheins bey Sargans an der Wasserscheide zwischen dem Rhein- und Seezthal». Copie nach J. J. Goll, den 10. September 1835 (Staatsarchiv St. Gallen). Die Karte zeigt die Bachläufe vor der Korrektur, Besonders der «Saarfluss» vom Saarfal bis gegen Vild (im Plan «Fild») veranschaulicht aufs beste den alten Schlangenlauf. Von Vild weg bis zur Einmündung in den Rhein ist der älteste Kanal erstellt, der bedingt durch den Bau der neuen Hochwandstrasse (im Jahre 1822) entstand (Idee von Escher von der Linth).



<sup>1)</sup> Siehe die Besprechung in SBZ 1964, Heft 1, Seite 18.

Korrektion ziehen. Noch in einem Bericht des Jahres 1863, den die Kommission des Saarunternehmens zu Händen der Grundbesitzer und der Regierung abgab, ist die Erinnerung an diese bösen Zeiten hellwach. Der Berichterstatter, Nationalrat Johann Geel, entwirft dort folgende einsige, schlimme Situation: «Ein grosser Teil der Talfläche wurde sauer. Diesen Teil speziell heissen wir Saarebene. Die Protokolle schätzen ihn auf eine Million zweihunderttausend Quadratruten<sup>2)</sup>. 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.»

Ähnliche Berichte über die Verhältnisse früherer Zeiten, nicht nur in der Saarebene, sondern auch aus andern Gebieten unseres Landes können wir aus der Rheinebene, dem Seetal, der Magadinoebene, dem Rhonetal, der Orbe-Ebene und anderen mehr finden. Jeremias Gotthelf schildert in seiner einmaligen Art die Verhältnisse im Aaretale, wie sie allgemein vielerorts ehemals waren, in seiner Erzählung «Kurt von Koppigen».

La Niccas Pläne wurden in der Saarebene, im Gegensatz zur Juragewässerkorrektion, nicht ausgeführt. Der Gedanke der Solidarität für ein solch umfassendes Korrektionswerk war leider hier noch nicht vorhanden. Stürmische Versammlungen fanden statt, und wohl mögen auch die ungünstigen Zeitumstände von 1840 bis 1848 für die Hinausschiebung des Korrektionswerkes beigetragen haben. Wie wir später noch sehen werden, muss heute noch gegen eine zum Teil unsachliche und unvernünftige Gegenpropaganda angekämpft werden, die speziell zur Aufhetzung der Ortsgemeinden leider betrieben wird.

Neue Erhebungen machte dann im Sarganserland Ingenieur *Oppikofer*, und 1850/51 war es *Johann Eschmann*, der als Mitarbeiter Dufours die prachttvolle St. Galler Schraffenkarte 1:25 000 schuf, welche die Grundlage der Dufourkarte 1:100 000 für St. Gallen und Appenzell bildete. Hier noch eine kurze Episode aus der Aufnahmezeit dieser Karte, die in der denkbar kurzen Zeit von 1840 bis 1846 entstand und 16 Blätter umfasst. Dass damals die Aufnahme einer neuen Karte nicht so einfach war wie heute, beweist das Antwortschreiben des Kantons Graubünden auf das Gesuch der St. Galler Regierung, das um die Erlaubnis nachsuchte, dass Eschmann auf auch Hoheitsgebiet Graubündens trigonometrische und topographische Vermessungen vornehmen dürfe:

Chur, den 11. Oktober 1841  
Der Kleine Rath des Kantons Graubünden  
an den Landammann und Rath des Kantons St. Gallen.

Getreue, liebe Eidgenossen!

In Antwort auf Euer verehrliches Schreiben vom achten dieses Monats nehmen wir keinen Anstand, Euch zu erklären, dass wir gerne bereit sind, denjenigen Ingenieur, welcher mit Aufnahmen einer Spezialkarte Eures Kantons beauftragt ist, und seinem Hülfspersonal, die zu jenem Behufe auf diesseitigem Kantonsgebiet allfällig erforderlichen Arbeiten zu gestatten, und ihnen, wenn es nötig werden sollte, die

<sup>2)</sup> 1835 führte der Kt. St. Gallen das neue Schweizermass ein, mit der Grundeinheit 1 Fuss = 30 cm, 1 Rute = 10 Fuss = 3 m, 1 Quadrat-rute = 9 m<sup>2</sup>.

angemessene Unterstützung angedeihen zu lassen.

Bei diesem Anlass können wir indes nicht umhin, Euch getreue, liebe Eidgenossen, unsere Verwunderung auszudrücken, dass vor etwa 14 Tagen eine Abteilung Eurer Kantonsmilizen in voller Bewaffnung zum Behuf ihrer Übungen auf unser Gebiet herüber gekommen sind, ohne vorher, wie es Pflicht und die Verhältnisse einer guten Nachbarlichkeit erfordert hätten, unsere Behörde vorläufig diesfalls anzufragen. Dieser Vorgang veranlasst uns zu dem Begehren, dass in künftigen Fällen der Art, die vorläufige Stellung einer diesfälligen Anfrage nicht unterlassen werde.

Anbei empfehlen wir Euch, getreue liebe Eidgenossen samt uns in den Machtschutz des Allerhöchsten.

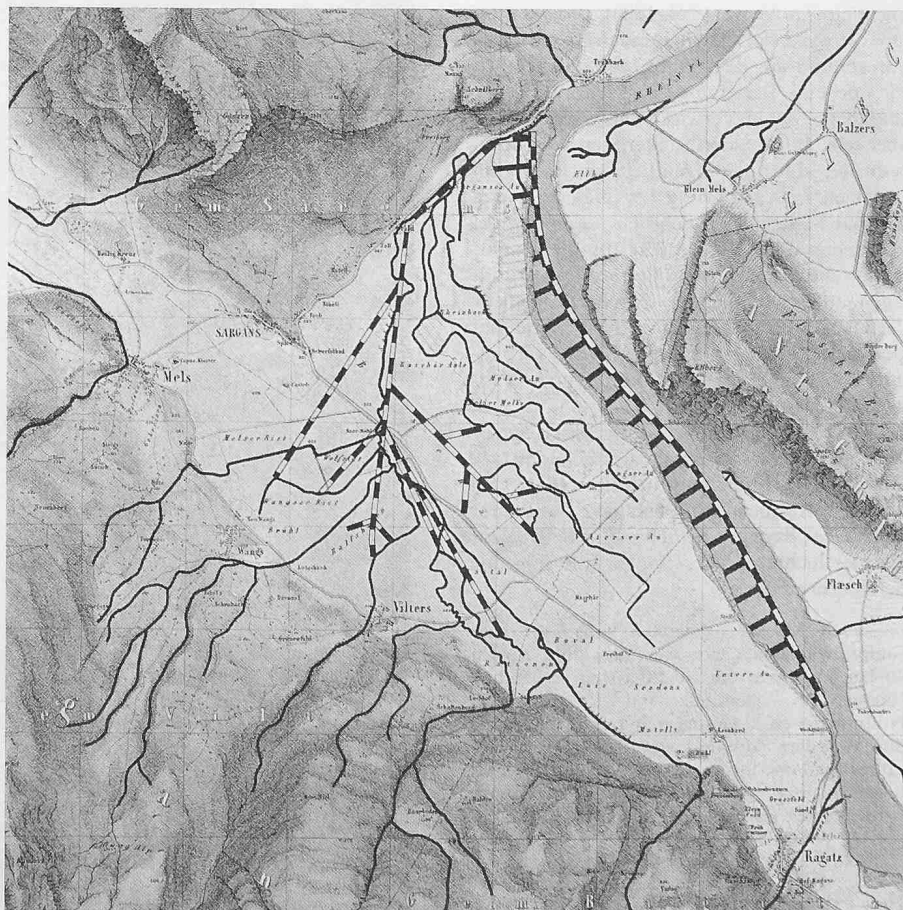
Der Präsident: Balth. Vieli.»

Der initiative Stabsmajor Eschmann hat sich bei den Planaufnahmen für die Saarkorrektion in der Rheinau stark erkället und wurde drei Wochen später von einem hitzigen Fieber dahingerafft. Auf Grund seiner Aufnahmen schuf dann Bezirksförster *A. Schädler* einen neuen Saarplan. Es handelt sich hier um den «Übersichtsplan der Saarebene zwischen dem Schollberg und Ragaz, aufgenommen 1853/54, reduziert von Gafafer 1854». Dies ist im wesentlichen die Projektierung des Kanalsystems, wie es zur Ausführung gelangte und heute noch besteht. Durch diese Ingenieure sind erstmals auch Grundstücksaufnahmen durchgeführt worden, deren Zahl 2000 betrug. Es kam das Zeitalter des Eisenbahnbaues, und dieses rief nun der Ausführung der Kanal-

bauten in der Saarebene, welche auf Grund des Ausführungsplanes von 1859, gezeichnet auf dem Korrektionsbüro in Mels, gebaut worden sind. Schon am 29. Mai 1855 kam zwischen dem Eisenbahn-Unternehmen und dem Vorstand der Saarkorrektions-Kommission ein Bauvertrag zu Stande, der die Arbeiten koordinierte. Schon damals riefen die Lösung der Verkehrsprobleme, genau wie heute, der Verwirklichung der Meliorationsarbeiten. Nun geben wir wieder *Ernst Geel* das Wort:

«Natürlich konnte nur im Winter gearbeitet werden, und trotzdem waren nun bis Ende 1858 ausgeführt: 1. der Schollbergkanal von Trübbach bis zur Schollbergbrücke, linksseitig der Bahn. Länge 2770 Fuss. 2. der Giessenkanal (heute Saarkanal) von der alten Saar beim Schollberg bis zur Melsermelke = 8510 Fuss Länge. (Dieser Kanal führte in der Dornau unter der Bahn durch). 3. Der Saarkanal als Fortsetzung des vorigen bis zum Saarfall = 8280 Fuss. 4. der Vilterser-Wangserkanal von der Dornau bis zur Vereinigung der Vilterser-Wangserkanäle = 12080 Fuss. 5. der Vilterserkanal von der Vereinigung bis Vilterserbach = 1400 Fuss. 6. der Wangserkanal von der Vereinigung bis Letzibach. 7. der Fehrbächlikanal von Vild bis zum Wangserbrühl. 8. der Schwärzegraben vom Saarkanal bis zur Quelle = 3300 Fuss. 9. der Landstrassenkanal von der Saarmühle bis zur Baschär. 10. der Landstrassekanal von der Saarmühle bis zum Fehrbächli. In das Frühjahr 1858 fällt die Erstellung der beiden Kiesfänge am Vilterser-Wangserbach, ins Jahr 1860 diejenige der Kiesfänge beim Saarfall und am Vadanabächli.»

Bild 2. Das Projekt La Nicca 1830, übertragen auf die Eschmannkarte (auf ein Drittel verkleinerte Wiedergabe der Schraffenkarte 1:25 000). Vorschlag für die Korrektion des Rheines zwischen Sargans und Bad Ragaz sowie für die Neuanlage der Wasserläufe in der Saarebene. La Nicca wollte mit diesem Vorschlag in den Wirrwarr der vielen Kanäle Ordnung bringen und einen geordneten Wasserablauf sichern.





Ing. *Oppikofer*, der an Stelle von Müller die Leitung übernahm, erstattete diesen Rapport und fügte bei, dass zur Vollendung des Werkes noch einmal Kanäle von 60 000 Fuss Länge (das sind 20 km) erstellt werden müssten.

#### Korrektur und Ergänzung der Kanalarbeiten 1860–1861

Die alte Bauweise der Kanäle brachte leider vorerst das Gegenteil von dem, was bezweckt war. Der Vorfluter wurde nicht besser, die Abfuhrverhältnisse nicht günstiger, ja schlimmer. Der durchschnittliche Wasserspiegel war sogar bei der Schollbergbrücke 5 Zoll, beim Überwasser 10 Zoll und bei der Melsermelke 15 Zoll höher als im Jahre 1832. Doch Ingenieur *Oppikofer* fand die Ursache. Die Arbeiten mussten zu rasch ausgeführt werden, weil die Bahn dies verlangte. Aus den erst nachträglich ausgeführten Querprofilen der vollendeten Kanäle ergaben sich so verschiedene Unregelmässigkeiten, Kiesanhäufungen, herrührend teilweise von nachlässigen und unrichtigen Aushebungen der Kanäle. Die Grundursache war eben der zu geringe Querschnitt und die zu geringe Tiefe der Kanäle. Nicht umsonst waren die Giessen raschere Wasserabflusser, weil ihr Bett viel tiefer war. So wurden denn diese Nachkorrekturen an den Kanälen vorgenommen.

In der Folge trat *Oppikofer* vom Dienst des Saarunternehmens zurück, und an seine Stelle kam Ing. *Lang* aus Oberbayern. Unter ihm wurde das Kanalnetz fast vollständig ausgebaut. Eine Hauptarbeit war wohl die Ausführung eines rechtsseitigen Auslaufkanals vom Saarspitz bis in den Rhein. Nach bisherigem Projekte liefen nämlich der Wangser-Vilterserbachkanal, vereint mit dem Saargiessenkanal in der Dornau unter der Bahn durch und erreichten als linksseitiger Saarkanal die Hohwand. Dort nahmen sie das Fehrbächlein und den alten Silbergiessen auf. Ihr Ausfluss war direkt in den damals noch fast ungewahrten Trübbach. Dieser wurde ihr Schadenstifter. Der starke Wildbach drängte die zahmere Saar vielfach zurück. Die Folge davon war ein starker Rückstau bis gegen Vild hinauf. Der Bau eines rechtsseitigen Saarkanals (später Auslaufkanal genannt) liess diesen linksseitigen Saarkanal eingehen. Eine Lösung für die Beseitigung des Rückstaus aber brachte auch dieser nicht. Sie ist nun aber endlich nach 100 Jahren heute durch den Bau des Saarableitungskanals gründlich erfolgt.

In den Jahren 1860/61 liess Ingenieur *Lang* das Graben- und Kanalnetz mit Ausnahme des Saschielkanals fertig erstellen. In den 100 Jahren Saarkorrektionsgeschichte sind z. B. Namen wie Grofenkanal, Härtikanal, Färberkanal, Kreuzgraben, Tiefrietgraben usw. zu festen Begriffen geworden. Die Entsumpfungswerke bestanden zuletzt aus etwa 40 Kanälen von 2 bis 45 Fuss Sohlenbreite und 5 bis 12 Fuss Tiefe. Heute noch bildet das numerierte Kanalnetz 1 bis 36 auf einem Perimeterplan die Grundlage für eine richtige Orientierung in diesem Labyrinth. Neben einem Kanalnetz von 36 km Länge (Strecke Sargans–Weesen) brauchte es die Erstellung von rund 20 km Weglängen für das

Saarkorrektionsgebiet. Ing. *Lang* gab diese Längen noch in Fuss an, also 60 000 Fuss.

Seither hat nun das Saarunternehmen die Kanäle, Brücken und Wege unterhalten. Detailentwässerung und Güterzusammenlegung blieben unausgeführt.

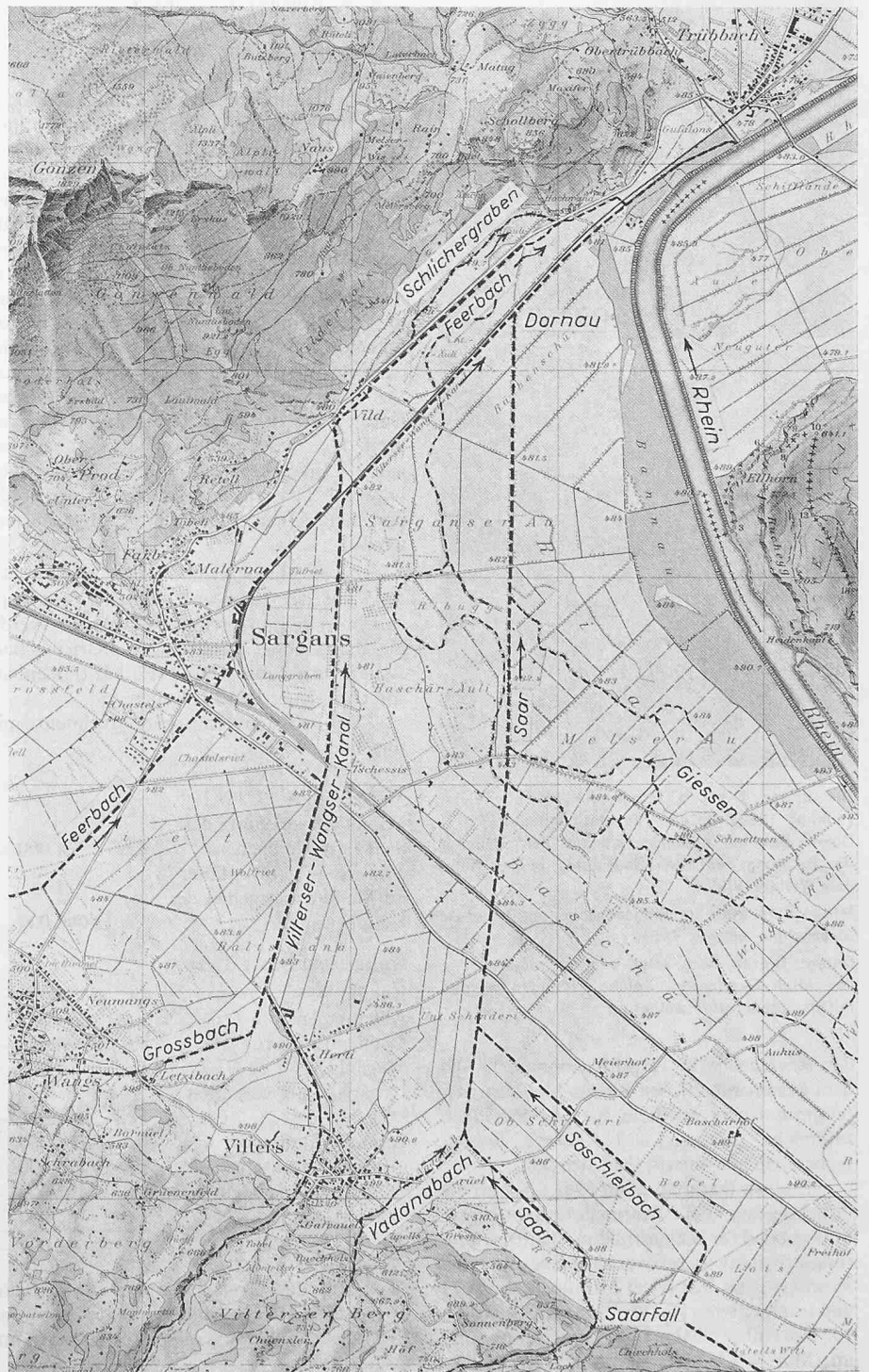
Das Hochwasser von 1868 richtete am Kanalsystem erheblichen Schaden an. Weiter berichtet die Chronik über: Hochwasser vom 19. Juni 1871 und 31. Juli/1. August 1888, Rüfeschaden vom 29. Juni 1890, Hochwasser vom 30. August 1890, 21. Oktober 1911, 1916 und 15./16. Juli 1922. Und dann die Hochwasserkatastrophe vom 25. September 1927! Sie setzte die Saarebene erneut unter Wasser und hatte im Fürstentum Liechtenstein den

Dammbruch des Rheines zur Folge<sup>3)</sup>. Obwohl immer wieder einflussreiche und einsichtige Männer des Sarganserlandes auf eine umfassende Verbesserung der Verhältnisse in der Saarebene hinwiesen und drängten, blieb ihr Mahnruf in der Kantonshauptstadt ungehört, und es wurde wieder still um die Melioration der Saarebene.

Nun brach der Zweite Weltkrieg aus, und bereits war die Melioration der Linthebene als eidgenössisches Werk in Ausführung begriffen. Auch wurde die grösste je in unserm Lande zur Ausführung gelangte Melioration

<sup>3)</sup> Beschreibung s. SBZ Bd. 90, Nr. 16, S. 206-209 (15. Oktober 1927)

Bild 3. Die wichtigsten Bäche und Kanäle in der Saarebene (kräftig gestrichelt), Masstab 1:35 000. Reproduktion der Landeskarte 1:25 000 mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 20. Januar 1964.







Die Bilder 4 bis 6 zeigen die Saarebene im Frühling 1962, vor dem Vegetationsbeginn. Oben: Deutlich erkennt man an den Bäumen die Richtung des alten Saarlaufes in der Nähe des Weilers Vild.

Mitte: Eine alte Steinbogenbrücke am Vilterser Strässchen, erstellt 1824.

Unten: Dieses Bild zeigt deutlich eine Partie des alten Saarlaufes. Solche Tieflagen werden mit der Melioration aufgefüllt.

der Rheinebene in Angriff genommen. Mit dem ausserordentlichen Kriegs-Meliorationsprogramm sind auch im Kanton St.Gallen zahlreiche grössere und kleinere Bodenverbesserungen verwirklicht worden.

Endlich trat man dann 1941 auch an die Projektierung der Saarmelioration heran. Massgebend für Inangriffnahme der Projektierungsarbeiten waren die verschiedenen Vorstösse im Grosse Rat (zwei Motionen von 1927 und Interpellation von Kantonsrat Obrist vom 10. November 1941). Das Vorprojekt wurde im Mai 1944 abgeschlossen. Eine Über-

prüfung durch eine Expertenkommission wurde angeordnet, die ihren Bericht im Dezember 1944 und Januar 1945 abliefern. Es folgte dann eine entsprechende Anpassung der Projektunterlagen.

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.

#### Das Projekt 1945

Das Projekt sah vor, die neue Saarmündung 2,45 km rheinabwärts zu verlegen. An der neuen Mündungsstelle sollte die Sohle des Kanals 1,0 m 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 damalige 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. Das Querprofil sah eine Sohlenbreite von 6,40 m vor und für die Kanalböschungen am Rheindamm eine Neigung von 1:2, am landseitigen Damm eine solche von 1:1½. Der Rheindamm sollte zu diesem Zweck durch eine 3 m breite Kiesvorschüttung verstärkt und auf die ganze Länge gegen den Kanal hin mit einer schweren Pflasterung geschützt, ferner Sohle und landseitiger Kanaldamm abgepflastert werden.

Zu erwähnen ist noch, dass das Projekt 1945 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.

Der Kostenvoranschlag rechnete mit folgenden Zahlen:

<b>Wasserbaulicher Teil:</b>	
Mündungsverlegung der Saar bei Trübbach	Fr. 2 724 000.—
Anpassung der Vorfluter im Meliorationsgebiet der Saarebene	Fr. 2 098 000.—
<b>Kulturtechnischer Teil:</b>	
Kanäle	Fr. 1 158 000.—
Ableitungen	Fr. 238 000.—
Detailentwässerungen	Fr. 1 204 000.—
Weganlagen	Fr. 1 989 000.—
Urbanisierung von alten Wegen	Fr. 305 000.—
Dammabtragungen	Fr. 122 000.—
Grabeneindeckungen	Fr. 176 000.—
Güterzusammenlegung	Fr. 491 000.—
Windschutz	Fr. 87 000.—
<b>Total</b>	<b>Fr. 10 592 000.—</b>

Nachdem der Grosse Rat das Projekt am 16. Mai 1946 genehmigt hatte, gab das St.Galler Volk dann seine Zustimmung am 7. Juli 1946.

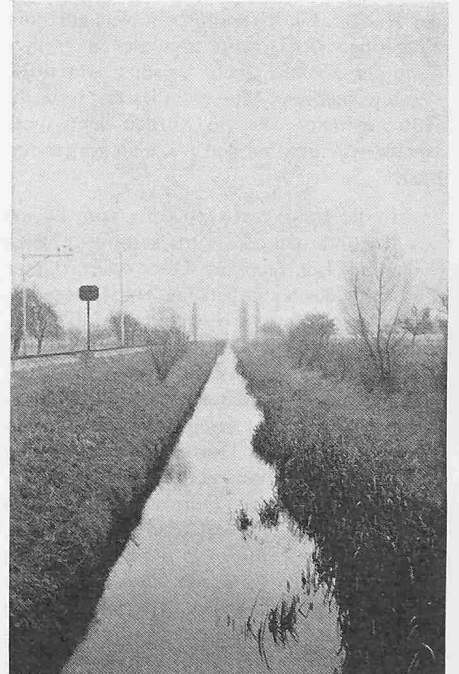
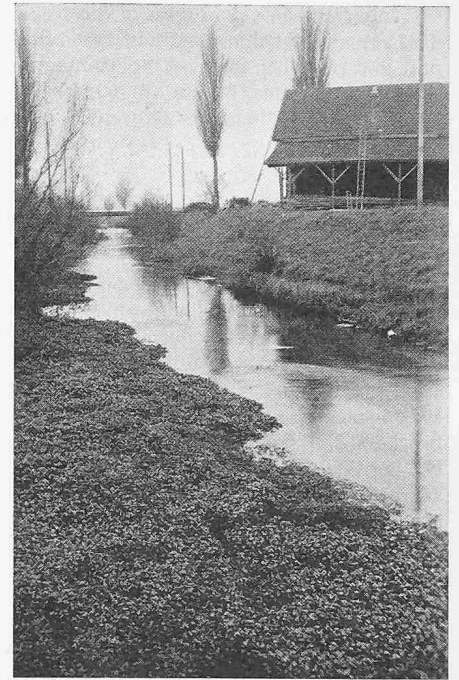


Bild 7 (oben): Starke Verkrautung und zunehmende Verlandung hemmen den Wasserabfluss im Vilterser-Wangser-Kanal.

Bild 8 (unten): Am alten Vilterser-Wangser-Kanal längs der Bahnlinie beginnt die zunehmende Verlandung von der rechten Bildseite her; sie engt den Wasserabfluss immer mehr ein.

Nun war 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. Zudem

verschied ein warmer Befürworter und unermüdlicher Förderer der Melioration der Saarebene am 2. November 1949, Regierungsrat Dr. *Ernst Graf*.

Es hat aber auch nach dem Kriege nicht an Vorstößen und Eingaben gefehlt, die Melioration der Saarebene zu verwirklichen. Im Protokoll der ordentlichen Herbstsession vom 25. bis 27. Oktober 1948 steht zu lesen:

Der Rat schreitet hierauf zur Beratung der am 12. Mai 1948 von Kantonsrat *Oertli*, Sargans, und 23 Mitunterzeichnern eingereichten Motion betr. Saarebene-Gewässerkorrektion folgenden Wortlautes: «Da die Ausführung der ganzen Saarebene-Melioration im Rahmen und Ausmasse, wie sie der Grossratsbeschluss vom 16. Mai 1946 festgelegt hat, nicht mehr innert nützlicher Frist möglich zu sein scheint, wird der Regierungsrat eingeladen, dem Grossen Rate Botschaft und Antrag zu unterbreiten über die dringliche Mündungsverlegung der Saar bei Trübbach als partielle Ausführung des Gesamtprojektes, welcher Teil in erwähnter Botschaft mit einem Kostenvorschlag von Fr. 2724 000.— enthalten ist.»

Bestimmt hatte Ing. *Oertli* die Auffassung, dass wenn einmal der erste Spatenstich getan sei, man das begonnene Werk doch noch zu Ende führen müsse.

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 auf Grund 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.

Mit dieser I. Etappe hat nun die Rheinbauleitung unter alt Obergeringieur *E. Peter* und seinem Nachfolger Obergeringieur *Hch. Bertschinger* ein Werk geschaffen, das bereits seine Bewährungsprobe bestanden hat und auch den Belangen des Natur- und Heimatschutzes gerecht wird. Das Projekt 1945 für den Saarableitungs-Kanal wurde auf Grund der neuesten Erfahrungen auf dem Gebiet des Baus von Entwässerungskanälen überarbeitet, wobei das Querprofil des Kanals im Hinblick auf günstigere Abflussverhältnisse bei Mittel- und Niederwasser gewisse Abänderungen erfuhr. Es darf als Musterbeispiel von Kanalbauten bezeichnet werden. Seit Beginn der Arbeiten erfolgte die Projektierung und Bauleitung durch Ingenieur *Hans Rohner*, der auch die weitere Kanalbauten und die Detailentwässerungen betreuen wird. Somit ist Gewähr für eine einheitliche Konzeption der gesamten Entwässerung der Saarebene geboten.

Der Bau für den Saarableitungskanal begann im Winter 1956/57 und fand im Laufe des Winters 1960/61 seinen Abschluss. Die Einweihung des wohlgelungenen Werkes fand am 27. April 1961 statt. Da nun auch die Ausführung der Melioration immer mehr in den Bereich des Möglichen rückte und sich die Teuerung gegenüber dem Voranschlag von 1944 sehr unliebsam bemerkbar machte, musste die Frage von Einsparungen auftrags-



Bild 9. Das Hochwasser vom 22. August 1954: Ueberschwemmte Saarebene in der Gegend der Hauptstrasse Trübbach—Sargans. Im Hintergrund das Schloss Sargans.



Bild 10. Die Höhe des Wasserstandes lässt sich erkennen an dem vollständig unter Wasser gesetzten Gartenhag im Vordergrund. Der Verkehr in der Nähe der Hauptstrasse Trübbach—Sargans bei Vild war nur noch mit Schiffen möglich (22. August 1954).



Bild 11. Blick auf die überschwemmte Saarebene und die überflutete Staatsstrasse talabwärts (22. August 1954).



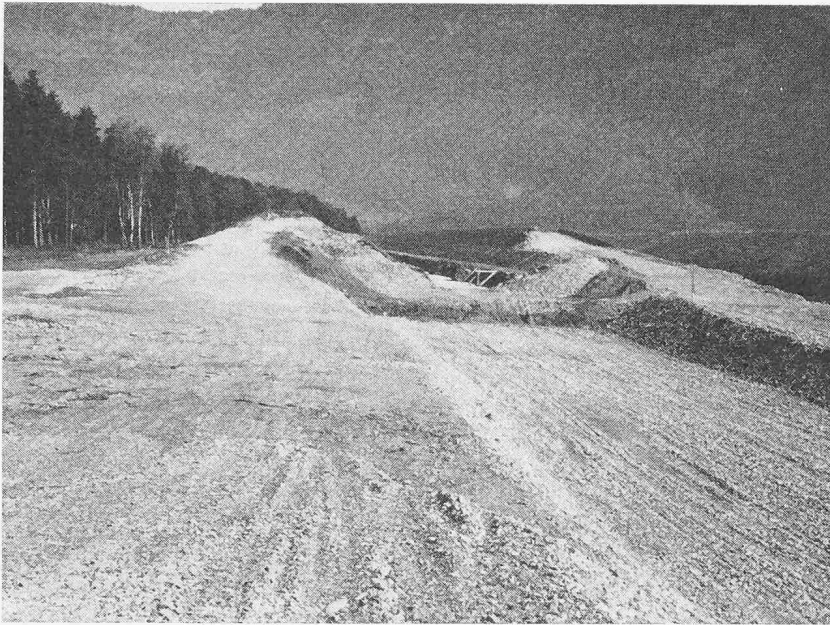


Bild 12. Der Saareableitungskanal im Bau, untere Baustrecke. Man erkennt die Schüttung sowie im Querschnitt dunkler die Lehmabdichtung. Der Kanal liegt hier über dem Terrain.

gemäss überprüft werden. Es entbehrt nicht einer gewissen Tragik, dass gerade bei uns bei Gesamtmeliorationen schon beim Vorprojekt immer gleich die Frage gestellt wird: was kann da noch eingespart werden? Es müssen dann in der Regel Abstriche gemacht werden, so dass überhaupt keine Reserven mehr vorhanden sind und somit die ja nur auf Schätzungen beruhenden Voranschläge nicht eingehalten werden können.

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 durchquert auf einem Damm in einem langgezogenem Bogen einen grossen Teil des Meliorationsgebietes und verläuft ein Stück weit parallel zur SBB-Linie Sargans-Bad Ragaz, um dann die Baumgärten von Ragaz durchquerend an den Rhein zu gelangen. Die Rheinstrasse, 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 Chastels südwestlich von Sargans. Durch den Ausbau der SBB-Linie Zürich-Chur auf Doppelspur müssen ohnehin sämtliche Niveauübergänge aufgehoben werden. Im weitem ist geplant, die Spitzkehre in Sargans für die internationalen Züge Zürich-Buchs-Arlberg aufzuheben und eine neue Bahnschleife, die sich nun neuerdings an die Linie der einmündenden Rheinstrasse anlehnen soll, zu bauen (ursprünglich war vorgesehen, die SBB in einer Kurve aus der Station Sargans herauszuführen und dann das neue Gleis längs dem Saarkanal Richtung Station Trübbach zu erstellen).

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 Staats-

strasse 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 Verkehr beibehalten werden.

Im Sommer 1957 erfolgte die Neubearbeitung des Meliorationsprojektes auf Grund der vorerwähnten Voraussetzungen. Wir hielten uns vor allem aus Kostengründen an das bestehende Wegnetz, gedachten dieses auszubauen und dazu neue Flurwege anzulegen. Gegenüber dem Wegnetz 1944 von 80,5 km erhielten wir nun ein solches von nurmehr 62 km. Die früher vorgesehene Kanalisierung einiger Serpentinien bei den sogenannten Giessen liessen wir fallen, weil die Korrektur dieser Grundwasserläufe doch den gewünschten Erfolg nicht bringen würde, und mit der vorgesehenen Güterzusammenlegung hier sicher der bestmögliche Erfolg gefunden werden kann. Zudem ist es mit Rücksicht auf das Landschaftsbild und in Anbetracht der Bestrebungen des Natur- und Heimatschutzes sicher am Platz, diese schönen Silbergiessen zu erhalten, die auch für die Fischerei sehr wertvoll sind. Ferner soll am Wasserhaushalt der Ebene nichts geändert werden. Durch geeignete Bepflanzung dieser Wasserläufe wird eine gute Windschutzwirkung erzielt, und es kann damit auch wesentlich zur Verschönerung des Landschaftsbildes beigetragen werden. Guten Mutes hoffte man nun allgemein, mit den Arbeiten beginnen zu können.

Der Nationalstrassenbau bringt den Grundbesitzern dermassen grosse Inkonvenienzen, dass diese nur mit einer Gesamtmelioration in einem solchen Gebiet, wie der Saarebene, einigermaßen eliminiert werden können. Dabei hat das Nationalstrassenunternehmen die ihm zufallenden Kosten zu übernehmen.

Wir haben uns nicht damit zu befassen, ob die jetzt gebaute Autobahn die richtige Linienführung hat, oder ob man nicht besser ohne jede Bahntraversierung bei Heiligkreuz (Mels) mit einem Strassentunnel den Gonzen durchstossen hätte, um dann auf dem kürzesten Wege an den Rhein zu gelangen und die

Bild 13. Der Saareableitungskanal mit dem Doppeltunnel für die Kreuzung unter dem Trübbach hindurch.

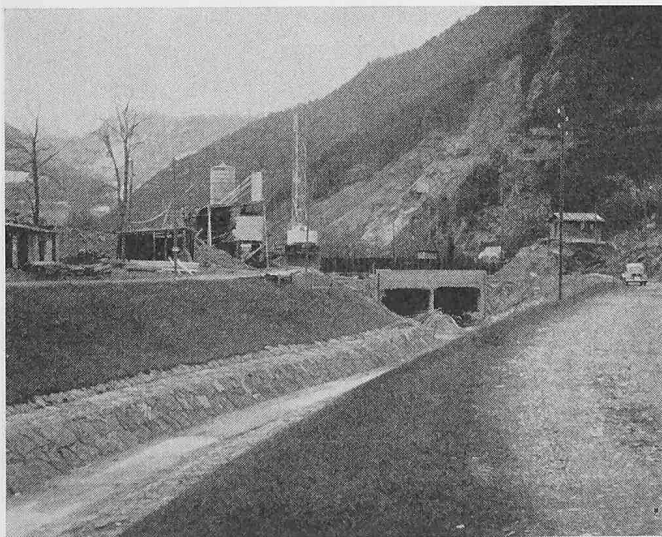
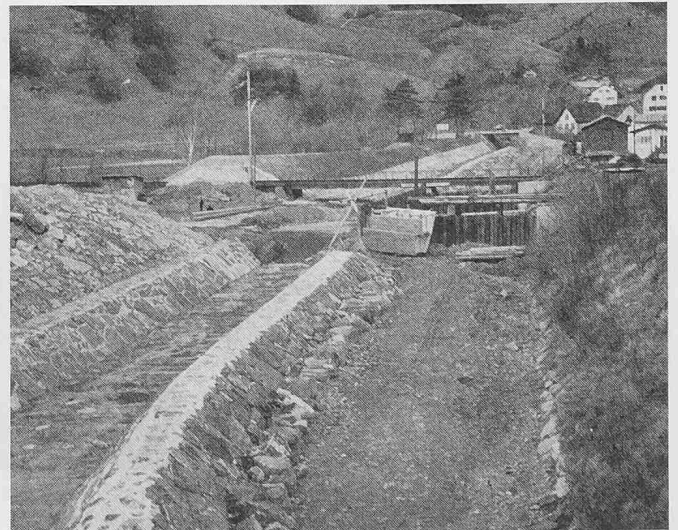


Bild 14. Korrektur des Trübbaches, der über den neuen Saarkanal hinübergeführt wird.





Strasse längs diesem Fluss ungefähr zur heutigen Brückenstelle zu führen. Die Melioration hat sich der von der Planungskommission vorgeschlagenen und später genehmigten Trasseführung der Nationalstrasse anzupassen. Da nun für die Melioration der Saarebene beim Kanton noch bewilligte finanzielle Mittel vorhanden waren, kam es dann zur Genehmigung der II. Etappe.

#### Die Bauten seit 1961, «II. Etappe»

Die Botschaft des Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den Grossen Rat betreffend den Vollzug des Grossratsbeschlusses vom 7. Juli 1946 über die Melioration der Saarebene ist datiert vom 11. April 1960.

Damit keine weitere Verzögerung mehr eintrete, blieb nur noch eine etappenweise Durchführung möglich. Der Bau der Nationalstrasse war bereits begonnen und konnte nicht mehr aufgehalten werden. Es wurden folgende Meliorationsarbeiten in Angriff genommen:

1. Die wasserbautechnischen Kanalbauten und Kanalpassungen;
2. Die für die Neuzuteilung erforderlichen dringenden Entwässerungen. Vor Inangriffnahme der Detailentwässerung soll die entwässernde Wirkung der neu ausgebauten Kanäle abgewartet werden, die grösstenteils ihre bisherige Linienführung beibehalten;

3. Die Güterzusammenlegung über das 1800 ha umfassende Perimetergebiet. Die Ortsgemeinden haben anschliessend ihren Grundbesitz selbst an ihre Bürger in grosse zweckmässige Wirtschaftsparzellen aufzuteilen;
4. Die autobahnbedingten Weganlagen;
5. Die Windschutzpflanzungen.

Der von der Autobahn zu bezahlende Teil der Güterzusammenlegungsfläche wurde so gewählt, dass alle vom Kanton vorsorglich gekauften Realersatzgrundstücke in diese Zone fallen, d. h. es handelt sich um diejenige Fläche, die gewählt werden müsste, wenn man allein eine nur autobahnbedingte Güterzusammenlegung, also eine Lokalumlegung

Bild 15. Die neuen Verkehrsbauten in der Saarebene. Auf 1:50 000 verkleinerte Wiedergabe der Landeskarte 1:25 000; Bewilligung der Eidg. Landes-topographie vom 20. Januar 1964.

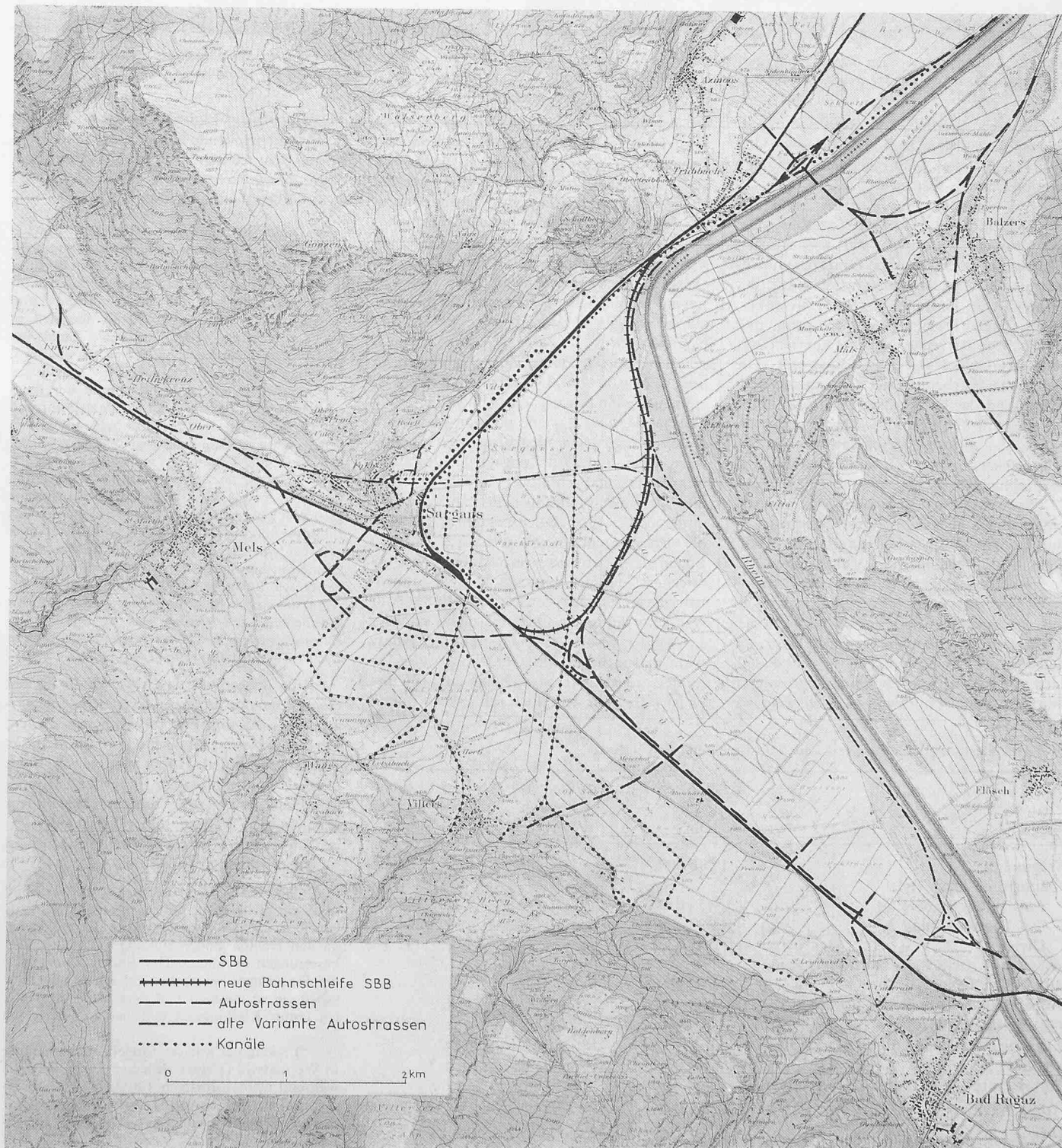




Bild 17. Detail des fertigen Kanales mit der seitlichen Pflasterung und der betonierten Sohle sowie der neuen Strassenbrücke Trübbach—Mäls FL.

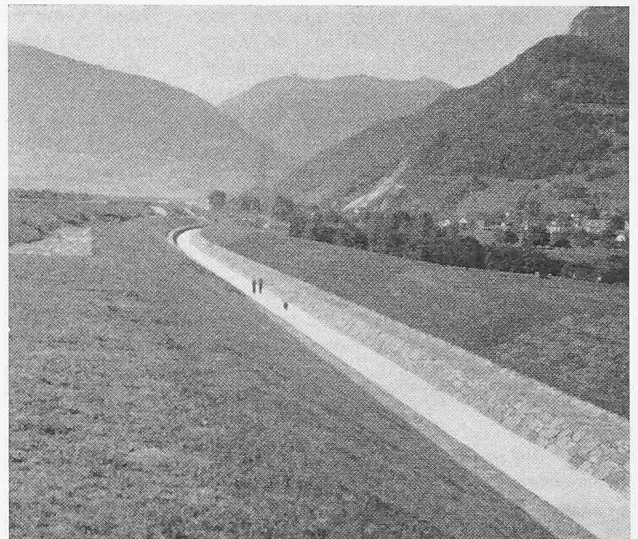


Bild 16. Der fertige Saarkanal vor Einleitung des Wassers. Im Hintergrund das Dorf Trübbach und der Schollberg.

durchführen würde. Die vom Nationalstrassenbau zu finanzierenden Wege wurden am 21. September 1960 mit den zuständigen Bundesinstanzen festgelegt.

Im gesamten Bezugsgebiet sind 937 Grundeigentümer mit 2249 Parzellen. Die rege Bautätigkeit sowie die militärischen Hindernisse erschweren die Güterzusammenlegung. Die Bodenschätzungen unter der Leitung von Nationalrat *M. Schwendener*, Buchs, fanden eine rasche Erledigung, und bereits liegt der erste Neuzuteilungsentwurf über das Gebiet von Bad Ragaz vor. Die technische Bearbeitung der Güterzusammenlegung und der Flurwegbauten erfolgt durch Ingenieur *R. Kreis*, Sargans, der nun auch die Neuzuteilung für die Gemeinde Sargans ausführt. Sukzessive werden so auch Vilters und Mels behandelt.

Seit drei Jahren ist nun das Meliorationsunternehmen in vollem Gange unter der Leitung des langjährigen Vorkämpfers der Saarmelioration, Ingenieur *J. Oertli*, Sargans.

Jede gute Arrondierungsmöglichkeit bei einer Güterzusammenlegung steht oder fällt mit der Erstellung *neuer landwirtschaftlicher Siedlungen*. Bei dem im Sarganserland vorhandenen Kleingrundbesitz ist die Erstellung von neuen Bauernhöfen im entfernteren Wirtschaftsgebiet nur dann möglich, wenn die

Ortsgemeinden für längere Zeitdauern ihren Siedlern soviel Land verpachten, dass mit dem Eigenland zusammen Betriebe von mindestens 10 ha entstehen. Zudem sollen aber auch die andern Grundeigentümer ihr Pachtland wenn immer möglich an ihren privaten Grundbesitz zugeteilt erhalten. Dadurch ist eine gewisse Aufspaltung des Grundbesitzes der Ortsgemeinden nicht zu umgehen. Es entstehen wohl mehr Katasterparzellen, aber dafür weniger und zweckmässige Wirtschaftspartellen. Es ist dies eine Methode, die sich schon bei verschiedenen Zusammenlegungen bestens bewährt hat. Das ist nun anscheinend ein neuer Stein des Anstosses und leider auch der Verzögerung. Da und dort wird versucht, die Ortsbürgergemeinden zu beeinflussen und sie von der Bodenzuteilung an Siedler abzubringen. Das hat schon viel zu reden gegeben, und wir müssen nun mit den Neuzuteilungen in denjenigen Gemeinden beginnen, wo auch die Ortsgemeinden bereit sind, für Siedlungen Boden langfristig zu verpachten. Wir bezwecken damit, existenzfähige Familienbetriebe zu schaffen, sonst lohnt sich der Aufwand für die neuen Gebäude nicht, und der Erfolg der gesamten Güterzusammenlegung wäre in Frage gestellt. Glücklicherweise beginnt es aber nun doch auch hier zu tagen und es ist erfreulich, wie doch schliesslich immer

das Gute obsiegt. Einige Ortsgemeinden haben bereits entsprechende Beschlüsse gefasst. Dass wir auf dem rechten Weg sind, hat Bundesrat *Roger Bonvin* an der Eröffnung der Olma 1963 in St. Gallen deutlich gesagt. Ich zitiere:

«Diese betriebsorganisatorischen Anpassungen sind in unserem Land bei den ungünstigen klimatischen und geographischen Produktionsbedingungen und den besonderen strukturellen Verhältnissen oft sehr mühsam und schwierig. Die grossen Probleme, die sich in dieser Beziehung stellen, kann die Landwirtschaft nicht allein aus eigenen Kräften meistern. Hier fällt dem Staat eine wichtige Aufgabe zu: der Landwirtschaft unterstützend in der langfristigen Umgestaltung der Betriebsstruktur und der Verbesserung der Produktionsgrundlagen zu helfen. Güterzusammenlegungen, Meliorationen, Strassen- und Wegbauten sowie das landwirtschaftliche Siedlungswesen werden vom Bund weiterhin energisch und mit namhaften Beiträgen gefördert. Bei all diesen Massnahmen ist das Interesse und die Mitarbeit der direkt Beteiligten entscheidend für den Erfolg; in diesem Sinne können insbesondere Körperschaften mit Landbesitz, wie Bürgergemeinden, oft Wertvolles zur Agrarstrukturverbesserung beitragen. Güterzusammenlegungen werden uns in Zukunft im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau noch vermehrt beschäftigen.»

Im übrigen ist das, was wir heute mit Gesamtmeliorationen, Güterzusammenlegungen und Siedlungen zu verwirklichen suchen, gar nichts Neues, sondern schon seit mehr als 130 Jahren aktuell. Hören wir, was *Jeremias Gotthelf* in den «Leiden und Freuden eines Schulmeisters» hierüber schreibt: Der Pfarrer versucht den Bauern seiner Gemeinde vergeblich etwas Fortschritt beizubringen und sie entsprechend aufzuklären.

«Mit den Gytiwylern bin ich am Hag und weiss gar nichts mehr mit ihnen anzufangen. Als ich sie zuerst sah, freute ich mich der Hoffnung, da den rechten Boden für alle möglichen Verbesserungen zu finden. Der Boden vortrefflich, die Eigentümer reich, wenig Lasten, und dazu sahen sie so stattlich und verständig aus, dass ich lauter Kleinjoggs<sup>4)</sup> in ihnen erblickte. Ich

<sup>4)</sup> Kleinjogg war ein fortschrittlicher Bauer in Wermatswil (Uster), dem in seiner Gemeinde während meiner dortigen Tätigkeit als Gemeindevorstand auf Anregung von Gemeindepräsident Dr. Stadler ein Gedenkbrunnen errichtet wurde.

Die Kostenaufstellung der zweiten Etappe zeigt folgendes:

	Totalkosten Fr.	zu Lasten Autobahn Fr.	zu Lasten Melioration Fr.
Wasserbau	1 776 000	116 000	1 660 000
Kulturtechnischer Teil:			
Ausbau der Kanäle	123 030		123 030
Detailentwässerung	1 435 000		1 435 000
Diverses	147 970		147 970
Anpassung der Kanäle und Entwässerung an die Autobahn	205 000	205 000	
Anpassung der Kanäle als Vorfluter	140 000	140 000	
Güterzusammenlegung	394 000	224 000	170 000
Zusätzlich für Einmündung der Rhein- strasse	44 000	44 000	
Autobahnbedingte Wege	1 000 000	1 000 000	
Total	5 265 000	1 729 000	3 536 000

Der Bundesrat genehmigte die Vorlage am 24. Januar 1961.



kam mit einer Hutte voll Verbesserungen im Kopf und dachte, am klügsten sei es, mit dem anzufangen, was dem Landmann am nächsten liegt. Ich machte mich traulich an meine Gytwyler, beklagte sie wegen ihrer zerstreuten Äcker, wegen ihres Moores, sprach ihnen von Mergel, Teichen, neuen Pflügen usw. Ich bot ihnen meine Dienste an zu Vermessungen ihrer Äcker, damit sie zusammen tauschen, jeder sein sämtlich Land in ein Stück bringen könne. Das würde so kommode Höfe geben, darauf könnten sie dann ihre Häuser bauen, auf alle Fälle viel leichter arbeiten. Sie hörten mir mit weiten Augen zu, ich meinte gar andächtig, aber sagten nichts. Als sie immer nicht anfangen wollten, trotzdem dass ich immer brichtete und ich immer ungeduldiger in sie drang, sagte mir endlich einer: ‚Loset, Herr Pfarrer, mit dem löt is rühyg, darus git's nüt; u die Lüt, wo selligs i d'Bücher schrybe, sy nit geng halb so witzig, as me glaubt, u wüsse selber mengisch nüt vo dem, wo si schrybe.‘ Es seien die Felder verschieden, wollte er mir erklären, das eine trüge dies lieber, ein anderes etwas anderes; auf dem einen sei Wasser, auf dem andern keines. Was für Kosten das Tauschen bringen würde und vollends das Bauen? Und wenn man nicht bauen wolle, wer wollte dann alle seine nähern Stücke Land weggeben und an den Enden eines Feldes all sein Land zusammenbringen? Da würde man ja weit mehr Zeit verlaufen, als jetzt.»

Es sind dies Einwände, die wir oft heute noch von Gegnern zu hören bekommen, es sind noch die selben wie vor 130 Jahren. Ich bin der festen Überzeugung, dass allmählich auch in der Saarebene 20 bis 30 neue Bauernhöfe entstehen werden.

Was geschieht nun, wenn die jetzt laufende II. Etappe beendet ist, oder wenn wegen der stets ansteigenden Teuerung die vorhandenen Mittel nicht ausreichen sollten? Sicher ist, dass das begonnene Werk, genau wie andere grosse Meliorationen, zu Ende geführt werden muss. Sobald die Neuzuteilung über das ganze Gebiet vorliegt, kann festgestellt werden

1. welche Kanalbauten müssen noch ausgeführt werden?
2. Wo sind noch Detailentwässerungen notwendig?
3. Welche Flurwegbauten sind für eine rationelle Bewirtschaftung noch auszuführen?
4. Was für Windschutzanlagen sind noch anzupflanzen und welche Auffüllungen und Planien sind noch wichtig?

Alle diese Punkte müssen in einer III. Etappe neu finanziert und allseitig genehmigt werden. Ohne Unterbruch müssen aber jetzt die Arbeiten bis zum Ende weitergeführt werden, denn die Sarganser haben sehr lange auf ihre Melioration warten müssen.

Adresse des Verfassers: *H. Braschler*, dipl. Ing., Poststrasse 11, St. Gallen.

Die Clichés sind in verdankenswerter Weise zur Verfügung gestellt worden von: 1, 4 bis 11 Verwaltung des Saarkorrektions-Unternehmens, 12 «Schweiz. Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik», 13 und 14 Kant. Meliorations- und Vermessungs-Amt St. Gallen, 15 bis 19 Rheinbauleitung Rorschach.



Bild 18. Der fertige Saarableitungskanal beim Dorf Trübbach.

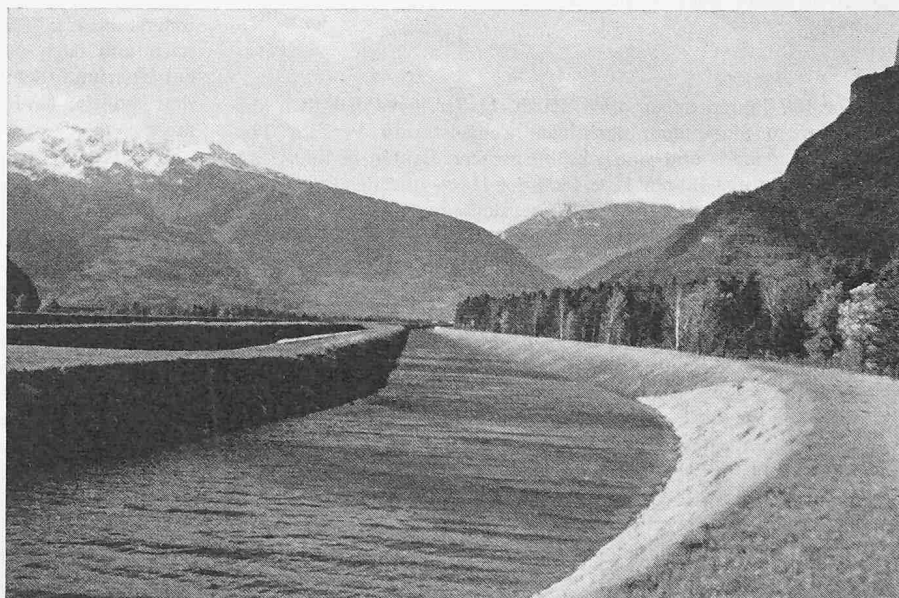


Bild 19. Wasserfüllung zwecks Dichtigkeitsprobe in der untern Partie des neuen Saarkanales im September 1960.

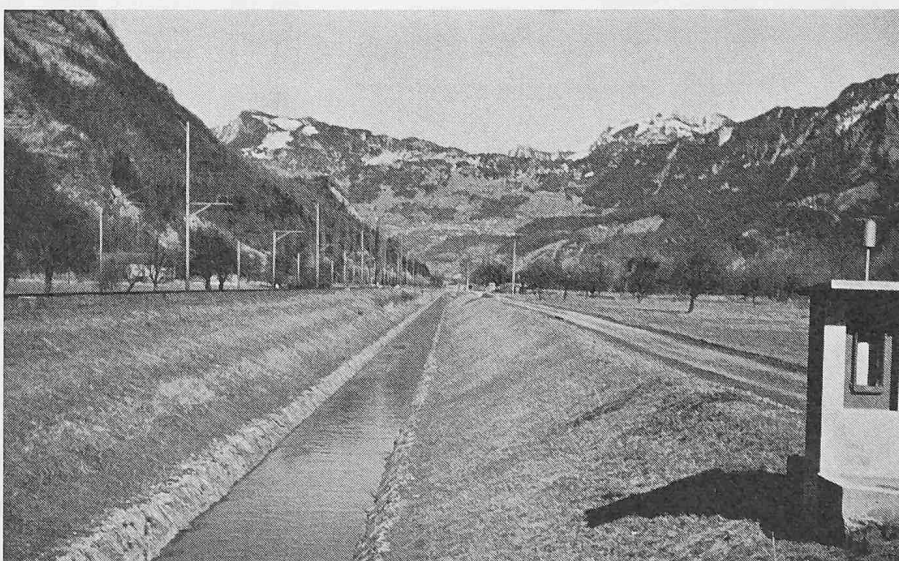


Bild 20. Viltenser-Wangserkanal, fertiges Teilstück, Februar 1964