

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 3 (1990)

Artikel: Die Rheinkorrektion entlang der st. gallisch-liechtensteinischen Grenze : ein Überblick über die Entwicklung im 19. Jahrhundert aus liechtensteinischer Sicht

Autor: Ospelt, Alois

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893228>

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: 14.03.2025

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

Die Rheinkorrektion entlang der st.gallisch-liechtensteinischen Grenze

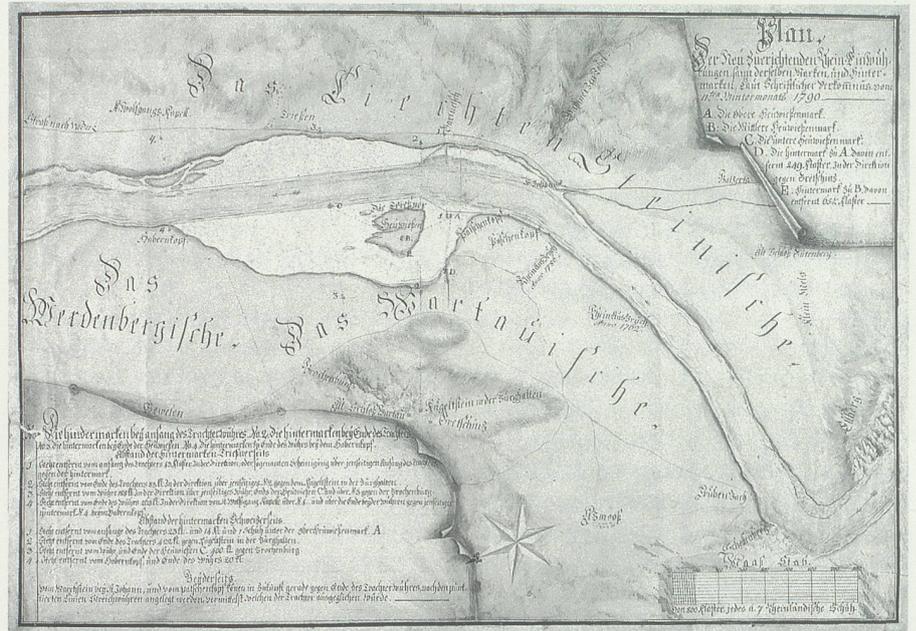
Ein Überblick über die Entwicklung im 19. Jahrhundert aus liechtensteinischer Sicht

Alois Ospelt, Vaduz

Der Rhein, der heute zwischen starken Dämmen sicher eingebettet dahinfließt, brachte die Talbewohner in früheren Zeiten immer wieder in härteste Bedrängnis und bittere Not. Verheerende Überschwemmungen und ein jahrhundertelanger Kampf mit den schwer zu bändigenden Wassern waren unseren Vorfahren eine drückende Last. Je mehr die Talebene als Acker- und Wiesland zur Ernährung der wachsenden Bevölkerung beansprucht werden musste, desto bedrohlicher wurde die Überschwemmungsgefahr. So kann man es dem liechtensteinischen Landvogt Josef Schuppler gut nachfühlen, dass er es 1815 in seiner Landesbeschreibung gerne als ein glückliches Ereignis gefeiert hätte, wenn man den Rhein aufgefangen und «durch den Sarganser Bezirk in den wallenstädter und Zürcher See und so weiter geleitet hätte».¹ Der Wunsch des Landvogts wurde nicht verwirklicht, und so blieb der Rhein seinen Anliegergemeinden als das eigentliche gemeinsame Problem erhalten: der Fluss als Anlass für ständig aufflackernde Streitigkeiten wegen Wuhren und Grenzen, aber auch als Anstoss zu gemeinsamem Handeln und zu gegenseitiger Hilfe.

Wuhrbauten – Wuhrstreite

Schon früh versuchte der Mensch, den Lauf des Rheins zu beeinflussen. Zum Schutz der Fähren errichtete er sogenannte «Fahrwuhre», wohl die ältesten Wuhrbauten. Wo unmittelbar Gefahr drohte, oder zur Schliessung eingebrochener Stellen, wurden Wuhre als Einzelbauwerke erstellt. «Streichwuhre» waren gleichlaufend mit der Flussrichtung angelegt, «Wuhrköpfe» schief zum Fluss gestellt. Die «Wuhrköpfe» sollten die Stromrichtung vom Ufer ablenken. Oft wurden sie zu sogenannten «Wurf-, Buck-, Stupf-» bzw. «Schupfwuhren» ausgebaut, die die volle Strömung ans andere Ufer werfen konnten. Solche Bauten erweiterten das Flussbett und änderten ständig den Lauf



Wuhrplan zwischen Wartau und Triesen vom 11. Wintermonat 1790. (Vgl. M. Kaiser «Rheinkarten und Rheinpläne aus 375 Jahren», Nr. 19, in diesem Buch.)

des Rheins. Heftige Grenz- und Wuhrstreitigkeiten zwischen den liechtensteinischen und den schweizerischen Rheingemeinden waren die Folge. Solche Auseinandersetzungen konnten vielfach nur durch Beizug der gegenseitigen Obrigkeiten geschlichtet werden. So entstanden die vielen Wuhrbriefe, stattliche Urkunden, in denen Schiedsgerichte Grenzen und Wuhre zu regeln suchten.

Angesichts der steigenden Volkszahl und der zunehmenden Kultivierung der Rheintalebene zeigte sich bereits im 18. Jahrhundert das Ungenügen des alten Wuhrsystems immer deutlicher. Wollte man der ständig wachsenden Bedrohung durch den Rhein wirksam begegnen, so musste man eine koordinierte und geschlossene Bauweise anwenden, um so die breite Stromrinne einzuschränken und starke Krümmungen im Flusslauf zu beiseitigen.

Ein heftiger Wuhrstreit zwischen den Gemeinden Wartau und Triesen veranlasste 1790 die zur Schlichtung beigezogenen Oberbehörden beidseits des Rheins, in einem Vertrag erstmals von der alten Wuhrmethode abzugehen und für eine Teilstrecke des Flusses eine fixe Normalbreite festzulegen. Der zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und den die Herrschaft Sargans regierenden eidgenössischen Ständen abgeschlossene Wuhrvertrag vom 11. November 1790 enthält bereits wichtige Elemente des späteren, umfassenden Rheinkorrektionssystems: Die «Rheinhofstatt» (Flussbreite) wird für die strittige Wuhrstrecke einheitlich auf 150 Klafter (= 284,5 Meter) festgelegt und geradlinig mit «Streichwuhren» eingengt. Auf beiden Seiten werden inskünftig «Buck-, Schupf- oder Stosswuhren gänzlich verboten». Die Wuhrlinien werden durch gesetzte Hintermarken und zu

sätzlich durch einen geometrischen Plan gesichert. Alle alten Wuhrbriefe verbleiben nur so weit rechtskräftig, als sie mit dem neuen Vertrag nicht im Widerspruch stehen. Die beidseitigen Obrigkeiten verpflichten sich, die Gemeinden zur Beobachtung der getroffenen Abmachungen anzuhalten, und sichern sich dabei gegenseitige Hilfe und «Zwangsmittel» zu.²

Das Übereinkommen von 1790 regelte die Verhältnisse nur für einen kleinen Teil der schweizerisch-liechtensteinischen Rheinstraße. Andernorts dauerten die alten Streitigkeiten an. So klagte 1809 die Gemeinde Vaduz beim fürstlichen Oberamt, dass die Gemeinde Sevelen gegen Räfis zu einen neuen Wuhrkopf errichte, wozu diese gemäss alten Urkunden nicht berechtigt sei. Der Wuhrkopf richte den Rhein «mit Gewalt gegen das Vaduzer Territorium».³ Im gleichen Jahr melden die Balzner bei der St.Galler Kantonsregierung Bedenken wegen der in Bau befindlichen neuen Schollbergstrasse an. Sie befürchten, der Strassenbau verletze die alten Wuhrabkommen.⁴ 1819/20 entbrennt ein Wuhrestreit zwischen Sargans und Balzers. Die Sarganser wehren sich mit einem neuen, verlängerten Wuhrbau gegen Wuhrköpfe, die die Balzner angeblich ordnungswidrig errichtet haben.⁵

Zwischenstaatliche Anstrengungen

1813 unterrichtete der Regierungsrat des Kantons St.Gallen das Oberamt in Vaduz über eine neue zwischenstaatliche Initiative zur Regulierung des Rheins. Bayern, zu dem Vorarlberg damals gehörte, und St.Gallen waren nämlich übereingekommen, einen genauen Situationsplan des Rheins erstellen zu lassen. Liechtenstein wurde eingeladen, «sich an den Massregeln des Kantons, dem Rheinstrom einen sicheren geraden Lauf zu geben, anzuschliessen». Das Oberamt sicherte eine Beteiligung an den Kosten des Planwerks zu und begrüsst «eine bessere, sicherere und zweckmässige Bewahrung dieses die angrenzenden Gelände verderbenden Stroms». Der weitere Verlauf der Angelegenheit ist nicht bekannt. Vermutlich hatte es beim Vorstoss der St.Galler Regierung sein Bewenden.⁶

Ein privates Projekt einer «Rheinstrom-Correktion» wurde dem fürstlichen Oberamt und den liechtensteinischen Rheingemeinden im Jahr 1820 unterbreitet. Ein gewisser J. J. Waibel aus Felsberg bei

Chur anbot sich im Namen einer noch anonymen Gesellschaft, den Rhein durch Kiesentnahme wieder in ein tieferes Bett zu verlegen. Sowohl die von der 1817er Rheinüberschwemmung betroffenen Grundbesitzer als auch die Gemeinden sollten die Gesellschaft mit Geld, Naturalleistungen und Abtretung von unkultiviertem Rheinboden unterstützen. Der Vorstoss Waibels blieb ohne Erfolg.⁷

Zu Beginn der 1830er Jahre nahmen sich die st.gallische und die liechtensteinische Obrigkeit der Rheinbauangelegenheit wieder unmittelbar an. Nachdem eine fürstliche Hofkommission die schlechten Verhältnisse bei den Rheinbauten festgestellt hatte, drängte man auf eine Verbesserung der Zustände. Im Januar 1833 sandten Landammann und Kleiner Rat des Kantons St.Gallen dem Oberamt einen Entwurf eines Rheinkorrekptionsvertrags zu «gutfindender Beherzigung und Würdigung». Nach verschiedenen Abklärungen und längeren Verhandlungen wurde 1837 der «Vertrag zwischen dem souverainen Fürstenthum Hohen Liechtenstein und dem souverainen schweizerischen Canton St.Gallen über die Uferbauten am Rhein längs der ganzen beidseitigen Gränze» abgeschlossen. Dieser Vertrag ist als Ausgangspunkt zu den heutigen Rheinschutzbauten anzusehen. Im Vertrag war festgelegt, dass keine Bauten am Rhein ohne gegenseitiges Einverständnis über Art, Beschaffenheit und Ausdehnung des Baues errichtet werden dürften. Jährlich im Spätherbst sollte durch Sachverständige beider Partner ein Wuhraugschein vorgenommen werden, wobei der Stromverlauf und die bestehenden Uferbauten unter Zuzug der jeweiligen Gemeindevertreter inspiziert und dann gemeinsam die künftigen Bauten festgelegt werden sollten. Die Abstände der Uferbauten wurden mit 400 Wiener Fuss (ca. 120 m) und die der Binnendämme auf 700 Fuss (ca. 200 m) festgesetzt. Neue Wuhrköpfe sollten nicht mehr erstellt, bestehende allmählich abgebaut werden. Soweit die wichtigsten Bestimmungen des Vertrages. – Im «Protokoll vom 3. und 7. Oktober 1839 über die Ufer- und Wuhrrichtungen am Rhein» wurde provisorisch die Korrekptionslinie festgelegt. 1847 konnte die vertragliche Regelung der Rheinkorrektion endgültig abgeschlossen werden. Die Gültigkeit der alten Wuhrbriefe wurde aufgehoben, das Eigentum der Wuhrgemeinden und die

Landesgrenze am Rhein wurden festgelegt, die Distanz neu anzulegender Binnendämme von den Wuhren mit 150 Wiener Fuss (= 47,4 Meter) bestimmt, die Normalbreite des Flussbettes auf 380 Fuss (= 120,1 Meter) reduziert und die neuen Ufer und Regulierungslinien genau beschrieben.⁸

Der Preis der Sicherheit

Die Verwirklichung des Rheinkorrekptionswerkes ging anfänglich äusserst schleppend vor sich. Die Landesbehörden hatten immer wieder Anstände mit den verarmten Gemeinden, die mit den vorgeschriebenen Rheinschutzbauten meist in argem Rückstand lagen. Es fehlten die nötigen Mittel, um die Arbeiten rasch genug voranzutreiben, und allzu oft machte der Rhein bereits geleistete Arbeit durch neue Überschwemmungen zunichte. Hatte das alte Wuhrwesen noch durch Gemeinwerk der am Gemeindegut nutzungsberechtigten Bürger erhalten werden können, so überstieg das neue Korrekptionswerk die Kräfte der Rheingemeinden. Bis 1862 hatten die schweizerischen Gemeinden kleine Staatsbeiträge, in der Folge aber nachhaltige Unterstützung von Bund und Kanton erhalten. Dagegen nahmen sich die Beiträge aus der Landeskasse an die sieben liechtensteinischen Rheingemeinden recht bescheiden aus. Nach der Hochwasserkatastrophe von 1868 drängten die schweizerischen Gemeinden auf die Erstellung von Hochwuhren und setzten dieses Begehren bei ihren vorgesetzten Behörden auch durch. Die liechtensteinische Regierung erblickte darin eine Verletzung des Rheinkorrekptionsvertrages, der durch den zwischen den eigentlichen Wuhrbauten und den Binnendämmen festgelegten Abstand eindeutig ein Doppelflussystem vorsehe. St.Gallen begründete sein einseitiges Vorgehen damit, dass die Höhe der

1 Schuppler 1815, S. 228.

2 LLA RA 41/6: *Wuhrsachen Triesen-Wartau*. Hungerbühler 1854, S. 15; Krapf 1901, S. 47; Ospelt 1974, S. 24.

3 LLA RB R 2: *Wuhrestreit Vaduz-Sevelen 1809*.

4 LLA RB R 2: *Wuhrestreit Balzers-Sargans 1809*.

5 LLA RB B 6: *Wuhrestreit Balzers-Sargans 1819/20*.

6 LLA RB R 2: *Rhein 1809*. – Ospelt 1974, S. 25.

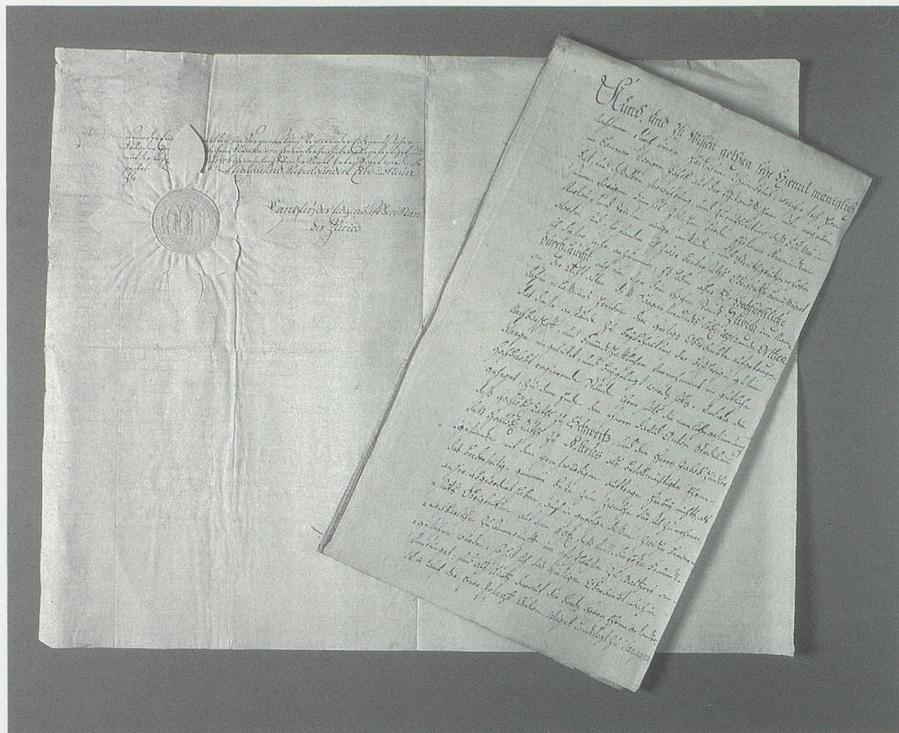
7 LLA RB R 2: *Rhein 1820*. – Ospelt 1974, S. 25.

8 Krapf 1901, S. 56f., 60; Ospelt 1974, S. 25–27, *Vertragstexte*, Anhang, S. 10–17.

Wuhrbauten im Vertrag nicht vorgeschrieben sei. Die liechtensteinischen Proteste fanden keine Beachtung. Die schweizerischen Bauten wuchsen in kurzer Zeit heran. Liechtenstein war gezwungen, sich mit beschränkten Mitteln vor den drohenden Folgen der einseitig errichteten Hochwuhre zu schützen. Zunächst wurden die bestehenden Binnendämme verstärkt. Dann schloss man die eigene Korrektionslinie möglichst rasch und begann ebenfalls, Hochwuhre zu bauen. Der Landtag versuchte 1872, durch die Konzessionierung einer Spielbank zusätzliche Geldmittel für die Rheinschutzbauten zu beschaffen, was vom Fürsten aber nicht gebilligt wurde. Er gewährte seinerseits dem Lande zinslose Darlehen zur rascheren Ausführung der Wuhrbauten. Ende der 1870er Jahre waren auch auf liechtensteinischer Seite die Hochwuhre weitgehend erstellt.⁹ In den 1880er Jahren wurden die Dammbauten zu einem vorläufigen Abschluss gebracht. Die Wuhrdämme wurden auf eine Durchschnittshöhe von 6 Metern ausgebaut. Ein Ausbau auf die von den schweizerischen Nachbarn angestrebte Höhe von 7 Metern hätte Mehrkosten von mehr als 200 000 Gulden verursacht. Die liechtensteinischen Gemeinden waren durch die ausserordentlichen Rheinbaulasten der vergangenen Jahre erschöpft und teilweise verarmt. Ein weiterer Ausbau war mit Rücksicht auf die beschränkte finanzielle Leistungsfähigkeit vorläufig nicht möglich.¹⁰ Die liechtensteinischen Rheingemeinden Balzers, Triesen, Vaduz, Schaan, Eschen, Gamprin und Ruggell hatten im Zeitraum von 1846 bis 1883 für Rheinschutzbauten insgesamt rund 850 000 Gulden aufgewendet. Die entsprechenden Landesleistungen betragen gut 370 000 Gulden.¹¹ In manchen Jahren überstiegen die Aufwendungen der Gemeinden für Wuhrbauten alle übrigen Ausgaben um das Doppelte! Ein am Gemeindeboden nutzungsberechtigter Bürgerhaushalt hatte in solchen Jahren an mehr als 30 Tagen Hand- und Fuhrfronen zu leisten.¹² Die gesamten Bauauslagen für die Wuhrstrecke des Bezirks Werdenberg bis 1879 beliefen sich auf 4,4 Millionen Franken, also ungefähr das Doppelte des Aufwandes auf liechtensteinischer Seite.¹³

Neue Zeiten – neue Sorgen

Der Bruch eines Geleitedammes bei Triesen am 11. September 1888 führte zur



Wuhrvertrag, am 11. November 1790 zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Eidgenössischen Tagsatzung abgeschlossen.

letzten Rheinüberschwemmung im 19. Jahrhundert. Bis zur schrecklichen Hochwasserkatastrophe vom 25. September 1927 blieb Liechtenstein von weiteren Überschwemmungen verschont. Heute gilt die Überschwemmungsgefahr nach menschlichem Ermessen als gebannt. Der Rhein bietet seinen Anwohnern aber nach wie vor Probleme. Sie sind Anlass für Auseinandersetzungen, aber auch Anstoss zu gemeinsamem Handeln zum Wohle aller. Lag früher das Rheinbett bedrohlich um Meter über der Talebene, so ist es heute auf einen Tiefstand gesunken, der seinerseits nachteilige Auswirkungen hat: Austrocknung von Bächen und Gräben, mangelnde Bewässerung von Talböden, Beeinträchtigung des Grundwassers. Die Auseinandersetzung um die geplanten Rheinkraftwerke macht diese und viele andere Probleme deutlich. Auch unsere Generation beidseits des Rheins ist aufgefordert, die anstehenden Fragen zu lösen, Entscheidungen und Massnahmen zu treffen, die der Gemeinschaft der Talbewohner zum Segen gereichen.

9 Ospelt 1974, S. 29f.; Rheinberger 1871; Rheinberger 1884; Berichte in *Liechtensteinische Wochenzeitung*, Nr. 11, 4. April 1872, und Nr. 20, 18. Mai 1877.

10 Rheinberger 1884; *Liechtensteiner Volksblatt*, Nr. 35, 28. August 1885.

11 Ebenda.

12 Die Vaduzer Gemeinderrechnung weist beispielsweise vom 24. Juni 1862 bis 20. Juli 1863 Ausgaben von 5854 Gulden für Rheinwuhrarbeiten aus. Die übrigen Ausgaben betragen gesamt 2400 Gulden. Die damals rund 160 Haushalte in Vaduz leisteten im gleichen Zeitraum 2956 Tage Hand- und 2197 Tage Fuhrfronen. (Festschrift *125 Jahre Harmoniemusik Vaduz 1863–1988*, S. 11f.)

13 Rheinberger 1884; *Liechtensteiner Volksblatt*, Nr. 28, 9. Juli 1880.

Quellen

LLA: *Liechtensteinisches Landesarchiv*; RA 41/6 (Wuhrwesen bis 1808) RB R 2 (Rhein 1808–1827); RB B 2 (Balzers 1808–1827.)

Schuppler 1815: *Die Landesbeschreibung des Landvogts Josef Schuppler aus dem Jahre 1815*, hg. von A. Ospelt. – In: *Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein 75* (1975), S. 189–461.

Literatur

Frick 1974: A. FRICK, *Der Rhein – eine sich wandelnde Herausforderung*. – In: *Entscheiden und Handeln*. Festschrift zum 60. Geburtstag von Dr. Simon Frick. Flawil 1974, S. 102–107.

Hungerbühler 1854: J. M. HUNGERBÜHLER, *Denkschrift über den Uferschutz am Rhein und die neuesten Bestrebungen für eine durchgreifende Stromregulierung von Ragaz bis zur Mündung des Rheins in den Bodensee*. St.Gallen, Bern 1854.

Krapf 1901: PH. KRAPF, *Die Geschichte des Rheins zwischen dem Bodensee und Ragaz*. – In: *Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees*, Heft 30 (1901), S. 119–236.

Ospelt 1974: A. OSPELT, *Wirtschaftsgeschichte des Fürstentums Liechtenstein im 19. Jahrhundert. Von den napoleonischen Kriegen bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges*. Diss. Fribourg. Schaan 1974. – (Sep. aus: *Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein* 72 [1972], S. 5–423).

Rheinberger 1871: P. RHEINBERGER, *Bericht und Gutachten über den Stand der Rheinkorrektion*. O. O. 1871.

Rheinberger 1884: P. RHEINBERGER, *Bericht über die liechtensteinischen Rheinschutzbauten*. Buchs 1884.

Wey/Gamperle 1889: J. WEY, A. GAMPERLE, *Experten-Gutachten betreffend die Rheinkorrektion im Fürstentum Liechtenstein*. Buchs 1889.

Bilder

Liechtensteinisches Landesarchiv.

Die Korrektio n der Werdenberger Binnengewässer

«Haben denn die Bewohner der Gegend noch niemals ernstliche Schritte zur Beseitigung dieses Übelstandes gethan?»

Hans Jakob Reich, Salez

Die erste gewichtige Persönlichkeit, die neben der Korrektio n des Rheins auch jene der Binnengewässer als notwendig erachtete, war der liberale St.Galler Regierungsrat Johannes Matthias Hungerbühler.¹ In den zahlreichen von ihm verfassten Schriften findet sich eine Abhandlung von 1846/47 «Über die Korrektio n der innern Gewässer zwischen Werdenberg und dem Schlauch bei Lienz und das damit zusammenhängende Entsumpfungsprojekt». Darin skizziert er die Verhältnisse im Bezirk Werdenberg wie folgt: «Wenn der Fremde von Italien her diese Thalebene durchwandert und aus dem Sumpfbereich der Saar rheinabwärts rechts und links der Heerstrasse die versauerten, mit sporadischem Schilf bewachsenen Rietgründe bei Sevelen, Burgerau und Buchs, die abscheuliche Sumpfbereich bei Salez und Haag, neben sich, über und um sich den halbtalienischen blauen Himmel, die Rebgele nde und die kleinen Strecken herrlicher Maisfelder erblickt und sich rings von einem milden, freundlichen Klima umgeben fühlt, so muss er entweder glauben, dass hier kaum ein paar hundert Seelen die Quadratmeile bewohnen oder dass die Hydrotechnik noch in den Windeln liege, oder aber, er muss ein hartes Urtheil über die Sorglosigkeit der Bewohner fällen, welche so grosse Strecken hässlichen Sumpflandes bisher der Kultur nicht gewonnen haben. Erzählt man diesem Reisenden überdies, dass in den letzten Jahren ganze Karavannen aus diesen Gegenden nach Amerika ausgewandert sind, um unter Noth und Gefahr auf fremder Erde ihre Subsistenzmittel zu suchen, so wird sich seine Verwunderung noch steigern.»²

Hungerbühler war der Auffassung – im Unterschied zu namhaften Fachexperten seiner Zeit –, dass eine zukünftige Rheinkorrektion ohne Einbezug der Binnengewässer nicht zu den notwendigen Verbesserungen führen würde. «Allein – wird man fragen – haben denn die Bewohner der Gegend noch niemals ernstliche Schritte zur Beseitigung dieses Übelstandes gethan? Man wird es kaum glauben, wenn wir mit einem Nein antworten. Liegen denn noch keine hydrotechnischen Pläne zu Trockenlegung und Urbarisierung dieser Sumpfbereich vor? Doch, es sind solche vorhanden. Das Austreten der Simmi, welche häufig die von Gams nach dem Rhein führende neue Staatsstrasse unter Wasser setzte und beschädigte, war die nächste Veranlassung dieser Pläne. Sie wurde vom Baudepartement im Jahre 1841 mit dem erweiterten Auftrage angeordnet, einen umfassenden Plan zur Korrektio n der innern Gewässer der Gegend zwischen Werdenberg und dem Schlauch so zu entwerfen, dass dadurch nicht nur die Bergbäche besser geleitet, sondern auch die Thalebene vollständig entsumpft würde.»³ Dieser Plan, den Hungerbühler in seiner Schrift «sofort und ohne längern vieljährigen Verschub»⁴ zur Ausführung empfahl, steht am Anfang des langen Ringens um die Werdenberger Binnengewässerkorrektion. Erarbeitet wurde der Plan (vgl. Abbildung 1) vom wenig später nach Amerika ausgewanderten Ingenieur Johann Heinrich Meyer. An seinem Vorschlag bemerkenswert ist, dass er der Binnengewässerkorrektion, wie sie Jahrzehnte später in mehreren Etappen durchgeführt wurde, in den konzeptionellen Ansätzen schon recht ähnlich ist. Meyers

Elemente – Hauptkanal, Entsumpfungskanäle, Zuleitung der Seitenbäche – sind in späteren Projekten wie auch in den dann ausgeführten Anlagen wiedererkennbar. Das Projekt scheiterte schliesslich, trotz regierungsrätlicher Förderung, am Volkswillen.

Hungerbühlers Absicht, «die ganze Aufmerksamkeit sowohl der Gemein dsbehörden als der Privaten des genannten Bezirks» auf das Entsumpfungsunternehmen zu lenken, war dennoch nicht ohne Erfolg. Am 15. Juni 1847 reichten die Rheingemeinden beim st. gallischen Grossen Rat eine Petition ein mit der Forderung: «Es sei die Rheinkorrektion und der künftige Unterhalt der Wuhre sowie die Korrektio n der Binnengewässer gegen billige Beiträge der Beteiligten auf Staatskosten zu übernehmen.»⁵ Wenige Jahre später waren die Binnengewässer ebenfalls in Bern ein Thema: «So hatte auch die ständerätliche Kommission in ihrem Bericht vom 21. Januar 1854 die 'Kanalisation des Rheintals' als integrierenden Bestandteil einer durchgreifenden Rheinkorrektion betrachtet, ja, sie gab der Ansicht Ausdruck, dass diese Arbeiten die Ergänzung

1 Johannes Matthias Hungerbühler, Bürger von Wittenbach, war von 1835 bis 1838 Staatsschreiber des Kantons St.Gallen, danach diente er dem Kanton 1838–1859, 1862–1864 und 1873–1878 als Regierungsrat. Von 1848 bis 1875 gehörte er dem Nationalrat an, den er 1852/53 präsidierte.

2 Hungerbühler 1847, S. 85f.

3 Hungerbühler 1847, S. 87.

4 Hungerbühler 1847, S. 97.

5 Koenig 1971, S. 44.

6 Meili 1918, S. 120.