

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: Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein
Autor: Vogt, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893236>

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: 02.04.2025

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

Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein

Paul Vogt, Vaduz

Bis ins 19. Jahrhundert war der Nord-Süd-Verkehr im Rheintal bedeutender als der Ost-West-Verkehr. Der lokale Grenzverkehr im Gebiet Werdenberg-Liechtenstein hatte keine grosse Bedeutung. Solange Sennwald (bis 1422), Salez (bis 1522) und Haag (bis 1637) zur Pfarrei Bendern gehörten, bestand ein dauernder Anlass zur Überquerung des Rheins.¹ Der lokale Handel hingegen hatte nur einen geringen Umfang. Seit der Zugehörigkeit von Werdenberg zur Eidgenossenschaft wurden die grenzüberschreitenden Kontakte von den beidseitigen Obrigkeiten aus politischen Gründen eher behindert als gefördert.

Eine gewisse Bedeutung hatten die Rheinübergänge für den grossräumigen Verkehr. Das Kloster St. Johann im Toggenburg besass seit dem 13. Jahrhundert Güter in Vorarlberg und seit dem 14. Jahrhundert auch in Liechtenstein. Damit war ein regelmässiger «rheinüberschreitender» Verkehr begründet.² Der Pilgerverkehr aus Tirol und Vorarlberg nach Einsiedeln wählte die Route Feldkirch-Thurtal-Ricken usw. Noch 1867 schrieb der liechtensteinische Landesverweser von Hausen, dass jährlich Tausende von Pilgern die Fähre Bendern-Haag benutzen.³ Schliesslich hatten die Rheinfähren bei Balzers-Trübbach (mit der Fortsetzung nach Walenstadt) und Bendern-Haag (mit der Fortsetzung ins Toggenburg) für die mittelalterlichen Handelswege eine gewisse Bedeutung.

Im 19. Jahrhundert begann sich die Verkehrssituation grundlegend zu verändern. Die linksrheinischen Strassen wurden kontinuierlich ausgebaut. 1821/22 wurde die Schollbergstrasse gebaut und damit eines der grossen Verkehrshindernisse auf der linken Rheintalseite beseitigt.⁴ Die Folge war eine allmähliche Verlagerung von der alten, rechtsrheinischen Reichsstrasse auf die neue, linksrheinische Rheinstrasse: Auf der rechten Seite war der Weg zwar etwas kürzer, dafür waren



Aussicht ins Rheintal gegen Sargans. Aus dem Skizzenbuch «Studien nach der Natur» von Heinrich Schilbach aus dem Jahre 1818. Der Künstler ist bekannt für die Genauigkeit seiner Darstellungen. Im Vordergrund das «Fahr am Schollberg», das sich ungefähr an der Stelle der heutigen Fussgängerbrücke Balzers-Trübbach befand. Das Fährseil, das an Pfosten an beiden Ufern befestigt war, ist vorhanden, aber kaum zu erkennen.

aber die Strassen schlechter, die Luziensteig musste überwunden werden, und Zölle und Weggelder waren zu entrichten. Alles in allem überwogen nun die Vorteile einer Verkehrsführung auf der linken Talseite. Als schliesslich 1858 die Eisenbahn Rorschach-Chur und 1859 die Anschlussstrecke Sargans-Rapperswil eröffnet wurden, verlor Liechtenstein endgültig seine jahrhundertealte Bedeutung im Transitverkehr.

Neben dieser Verkehrsverlagerung kam es seit dem 19. Jahrhundert zu einer Zunahme des lokalen Grenzverkehrs. Diese Zunahme war sowohl durch die wirtschaftliche Entwicklung als auch durch das Aufkommen neuer Verkehrsmittel bedingt. Im 19. Jahrhundert verdichteten sich die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Werdenberg und Liechtenstein. Trotz des Zollvertrags mit Österreich von

1852 exportierte Liechtenstein bis 1890 mehr Vieh in die Schweiz als nach Österreich. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde in Liechtenstein die Stickerei(heim)industrie heimisch, die ihre Aufträge aus St.Gallen erhielt. Nach 1860 entstanden in Liechtenstein die ersten Textilfabriken, in denen auch viele Schweizer arbeiteten. Aus der Schweiz kamen auch die Maschinen, die Rohstoffe, die Unternehmer und oft die Fachleute. Diese zunehmende wirtschaftliche Verflechtung verlangte natürlich nach einer Verbesserung der Rheinübergänge.

Ein beträchtlicher Teil der liechtensteinischen Männer – im 19. Jahrhundert schätzte man ihn auf etwa 10 % der Gesamtbevölkerung – ging als Saisonarbeiter in die Schweiz, nach Süddeutschland oder nach Frankreich. Seit der Eröffnung der Eisenbahnlinie 1858 wurden die Schweizer Ei-

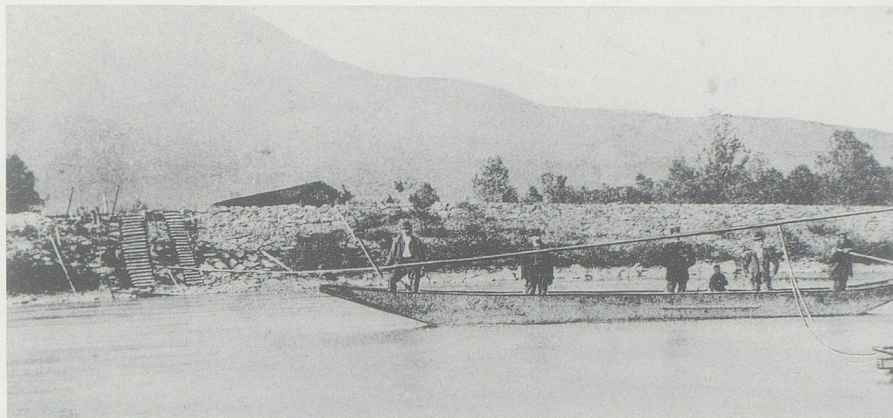
senbahnstationen von Liechtensteinern für die saisonale Auswanderung, aber auch zu anderen Zwecken regelmässig und gerne benutzt.

Eine letzte Schranke für den freien Verkehr bildete der Zoll: Solange Liechtenstein dem österreichischen Zollgebiet angehörte, bewachten österreichische Finanzer die Grenze am Rhein und behinderten den Grenzübertritt. Während der Nacht waren die Rheinbrücken mit Toren verschlossen, ein Grenzübertritt war nicht möglich. Mit dem Inkrafttreten des schweizerisch-liechtensteinischen Zollvertrags am 1. Januar 1924 fielen auch diese Schranken.

Die verkehrsmässige Verschmelzung zu einer einzigen Region erfolgte schliesslich mit dem Aufkommen neuer privater Verkehrsmittel. Seit den 1890er Jahren wurden auch hierzulande Fahrräder verwendet. Die ersten liechtensteinischen Radfahrvereine – gegründet in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg – nennen als Vereinszweck «Erleichterung des Grenzverkehrs». Seitdem sich die Autos als Massenverkehrsmittel durchgesetzt haben, wurde die Überquerung des Rheins nochmals rascher und einfacher. Die Rheinübergänge werden seit dem Bau der neuen Rheinbrücken als Verkehrshindernisse überhaupt nicht mehr wahrgenommen.

Die Rheinfurten

Zum Thema Rheinfurten sind nur selten schriftliche Hinweise⁵ zu finden, was damit zu erklären ist, dass diese nur wenig Beständigkeit hatten. Furten wurden nicht durch bauliche Massnahmen gebildet oder erhalten. Vor der Rheinkorrektion veränderte sich das Flussbett ständig. Der Rhein mäandrierte und suchte sich den Weg des geringsten Widerstands. Dabei entstanden auf natürliche Weise Stellen, wo der Fluss weniger tief war und infolgedessen durchwatet werden konnte. Ein Hochwasser konnte die Situation völlig verändern: Dort, wo früher das Wasser am tiefsten war, konnte nun eine Sandbank liegen und umgekehrt. Furten waren meist für Wagen ungeeignet, weil der Grund oft neu und zu wenig belastbar war. Bei Niedrigwasser (in den Monaten Januar bis März) war der Rhein oberhalb des Bodensees noch 1869 etwa an 12 Orten furtbar (vor allem im Abschnitt Tardisbrücke-Trübbach und unterhalb von Montlingen). Eine alte Furt wird auch öfter in Triesen erwähnt.⁶



Die Fähre Büchel–Bangs um 1900. Auf dem Boot zwei Fährmänner, ein Zollbeamter und vermutlich drei Passagiere. Im Hintergrund die Anlegestelle mit einer Treppe zum Zollhaus. (Sammlung Paul Büchel, Ruggell.)

Die Überquerung des Rheins in einer Furt war – zumindest in der Nähe einer Fähre – nicht kostenlos. Die Fährleute waren berechtigt, «einen billichen zohl» einzuziehen. Bei der Fähre Balzers–Trübbach galt 1654 folgender Tarif: «von einer ledi [= Fuhr], so von Balzers kommt 8 Kreuzer, von einer ledi, so aus unserer Grafschaft 6 Kreuzer.»⁷

Mit dem Beginn der Rheinkorrektion bzw. der Verengung des Rheinbetts wurden die Fliessgeschwindigkeit und die Transportkraft des Rheins erhöht. Als Folge davon bildeten sich kaum mehr Furten.

Die Rheinfähren

Erstmals erwähnt wird eine Fähre im Rätischen Urbar um 840. Bei der Beschreibung von Schaan heisst es: «Jedes von den 7 Dörfern entrichtet da für das Fronschiff einen Denar.»⁸ Insgesamt gab es zwischen Trübbach und Büchel fünf (nach 1850 sechs) Fähren: die erste zwischen Trübbach (in der erstgenannten Ortschaft oder Gemeinde war jeweils die Fähre stationiert) und Balzers, die zweite zwischen der Burgerau und dem Mühleholz, die dritte zwischen Haag und Bendern, die vierte zwischen Ruggell und Salez und die fünfte zwischen Ober-Büchel und Bangs. Bei der letzteren handelte es sich offenbar um eine nicht unbedeutende Fähre, die eine Verbindung von Altstätten nach Feldkirch herstellte. Die Fähre bei Schaan wird im Mittelalter nicht mehr erwähnt. Die Fähre Burgerau–Mühleholz wurde erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts errichtet. Der neuen Fähre erwuchs lange Zeit Widerstand von seiten der Fährleute am Schollberg und in Bendern. Zunächst

durfte die neue Fähre nur Personen befördern. Erst 1793 erhielt sie die gleichen Rechte und Pflichten wie die beiden älteren Fähren. Um die Schifflleute in Trübbach für die dadurch entstandene Verkehrsverminderung zu entschädigen, wurde ihr Zins zur Hälfte den Burgerauern auferlegt.⁹ Der Standort zwischen dem Mühleholz und der Burgerau war für keine Gemeinde ideal, deshalb wurde die Fähre 1850 von den Schifffahrtspächtern eigenmächtig nach unten an die Stelle der heutigen Strassenbrücke Schaan–Buchs verlegt. Noch im gleichen Jahr wurde neu auch eine Fähre zwischen Vaduz und Sellen geschaffen.¹⁰

Die Fährrechte in Trübbach, Burgerau und Haag wurden «schweizerischerseits», d. h. von Glarus und später vom Kanton St. Gallen, ausgeübt. Nach Jakob Winteler

1 Jahresangaben nach Poeschel 1950, S. 242.

2 LUB I/2, S. 85 und I/4, S. 123. Zum Besitz des Klosters St. Johann siehe auch die beiden Beiträge von Anneliese Müller und Alois Niederstätter, in Vogler 1985.

3 Landesverweser Carl von Hausen an die St. Galler Kantonsregierung am 14. 9. 1987. Liechtensteinisches Landesarchiv (LLA) RE 1867/782 ad 297.

4 Zur Entwicklung der Verkehrsverhältnisse siehe Peter 1960, S. 523 ff.; Ospelt 1972, S. 327 ff.

5 Die folgenden Ausführungen stützen sich auf Hofer 1985. Hofer stützt sich auf einen militärischen Rekognoszierungsbericht von 1869 von Oberst Wolff. Bundesarchiv Bern E 27/11631 Bd. 1 und 2.

6 Büchel 1989, S. 964.

7 Winteler 1923, S. 159. Ebenso: *Historisches von alten Rheinfähren*, S. 7/8.

8 LUB I/1, S. 41 ff.: «Redditur ibi de naue Dominica unusquisque de VII Villis, unum Denarium».

9 Winteler 1923, S. 160; Peter 1960, S. 555.

10 LLA RC 103/24. Diverse Schreiben.

ler waren die Fähren am Schollberg und in Bendern – obwohl nicht im Gebiet der Grafschaft Werdenberg gelegen – im Besitze der Herren von Werdenberg. Mit dem Kauf von 1517 gingen die Rechte an Glarus über, das damit die wichtigen Rheinübergänge auch kontrollierte.¹¹ Die Fähren in Ruggell und Büchel wurden von den liechtensteinischen Landesherren verliehen.¹² Die Fähre in Ober-Büchel, die in den Quellen gewöhnlich «Fahr unter Ruggell zum Büchel» genannt wird, wurde 1394 von Graf Albrecht von Werdenberg den Herren von Schellenberg als Erblehen verliehen¹³ und kam in der Folge in den Besitz der liechtensteinischen Landesherren, wo sie auch blieb,¹⁴ obwohl sie knapp ausserhalb des liechtensteinischen Territoriums lag.

Die Fährrechte wurden von den Obrigkeiten jeweils auf 20 Jahre verliehen. Das «Fahr am Schollberg» erbrachte einen jährlichen Zins von «4 schöffel ehrbar kern Churer Mäss».¹⁵ Für die Fähre in Haag, die an mehrere Haushaltungen verliehen wurde, war ein Ehrschatz (oder eine Handänderungsgebühr) von 40 Gulden und ein Jahreszins von 10 Schilling zu bezahlen.¹⁶ Die Fähre in Ruggell erbrachte bei einer «Änderung der herrschaftlichen Regierung» einen Ehrschatz von 5 Schilling Pfennig und einen jährlichen Zins von 1 Gulden 8/4 Kreuzer, die Fähre in Büchel 10 Schilling Pfennig «Lehensrequisitionstax» und einen Zins von 1 Gulden 30 Kreuzer.¹⁷ Auf St.Galler Seite wurden die Lehen 1838 gekündigt und meistbietend verpachtet: die Fähre Trübbach für 505 Gulden Kantonswährung, diejenige in der Burgerau für 275 Gulden und die von Haag für 235 Gulden. 1855 betrug der Pachtzins für die Fähre in Trübbach 600 Franken, ein Jahr später wurde er auf 500 Franken reduziert.¹⁸

Nach einem Schellenberger Urbar gehörte das Fahr in Ruggell einem Spiegler, der aber 1668 (als in Liechtenstein zahlreiche Hexenprozesse stattfanden) «malefizisch hingerichtet» wurde. Die Fähre wurde konfisziert und neu für 15 Schilling einem Hans Büchel als Schupflehen gegeben.¹⁹ Auch so liessen sich die herrschaftlichen Einkünfte vermehren! 1687 verkaufte Graf Jakob Hannibal von Hohenems die Fähre der Familie Büchel für 300 Gulden.²⁰

Die Fährleute ihrerseits erhoben von Personen und Fuhrwerken Überfahrtsgelder. Ein Tarif von 1654 für das Fahr am Scholl-

berg sah folgende Schiffslöhne vor: von einer Ledi 20 Kreuzer, von einem leeren Wagen mit 4 Rossen 10 Kreuzer, von einem Fremden 2 Kreuzer, «von einem mensch us der grafschaft» 1 Kreuzer.²¹ Für die Fähre Ruggell-Salez wurde 1812 folgender Tarif bewilligt: Die Überfahrt eines Fremden kostete 4 Kreuzer, ein Einheimischer bezahlte 1 Kreuzer, ein beladener Wagen 24 Kreuzer, ein leerer 12 Kreuzer, ein Pferd 6 Kreuzer.²² Nach dem Tarif von 1873 für die Fähre Büchel-Bangs kostete eine einfache Überfahrt für einen Menschen 10 Rappen, für ein Pferd 25 Rappen, für einen einspännigen Wagen 1 Franken und für einen zweispännigen Fr. 1.75. Bei hohem Wasserstand konnte der Tarif um die Hälfte erhöht werden.²³ Zum Vergleich ein paar Lohnangaben: 1 Taglohn wurde im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts mit 30 Kreuzern gerechnet. Um 1880 verdienten ein Sticker und ein Weber etwa 1 Gulden, ein Schlichter etwas mehr, Frauen etwas weniger (1 Gulden = 100 Kreuzer = ca. Fr. 2.50). Für die anderen Fähren dürften ungefähr die gleichen Tarife gegolten haben.

Nach den Werdenberger Urbaren aus dem 16. Jahrhundert waren die Untertanen verpflichtet, jeweils die neuen Schiffe für die Benderer Fähre zu bauen. Die Stadtbürger waren von dieser Fronpflicht befreit.²⁴ Später mussten die Fährleute die Boote auf eigene Kosten herstellen lassen und unterhalten.²⁵

Ein Boot hatte eine Lebensdauer von etwa 10 Jahren. Die Fähren Trübbach, Sevelen, Buchs, Haag und Büchel besaßen je zwei Boote: einen Weidling, mit dem 10 bis 15 Personen (oder 15 bis 20 Zentner) über den Rhein geführt werden konnten, und ein grösseres Boot, mit dem auch Tiere und leichte Wagen befördert werden konnten. Die Fähre in Ruggell besass nur ein Boot für den Personentransport. Ursprünglich wurden die Boote mit Rudern und Stangen bewegt. Vor allem die grösseren Boote wurden dabei abgetrieben und mussten am andern Ufer wieder hinaufgezogen werden. Einen grossen Fortschritt bedeutete daher die Verwendung von Fährseilen. Beim Handbetrieb hielt der Schiffer, auf dem Bug stehend, das Seil in den Händen und zog so das Boot über den Fluss. War das Schiff mit einer Rolle am Fährseil befestigt, so konnte das Boot in der Strömung schräg gestellt werden, wodurch es ans andere Ufer getrieben wurde. Bei grösseren Boo-

ten waren mehrere Fährleute nötig. Die Behörden drängten im 19. Jahrhundert darauf, dass Rollen und Flaschenzüge verwendet wurden, da diese sicherer waren.

1893 erhielt der Ruggeller Fährmann Johann Büchel vom Staat ein unverzinsliches Darlehen von 1000 Gulden zur Errichtung einer Hängerollbahn. Diese erwies sich jedoch als völlig unbrauchbar. Johann Büchel, der ohnehin kränklich war und den Fährbetrieb nicht aufrecht erhalten konnte, sah sich 1894 gezwungen, das Privileg aus dem Jahre 1687 an den Staat Liechtenstein abzutreten, um dadurch das Darlehen von 1893 tilgen zu können. Dass die Fähre in Ruggell vom Staat unterstützt werden musste, zeigt, dass der Fährbetrieb hier nicht rentierte. Gleichwohl wäre der liechtensteinische Landtag bereit gewesen, bereits 1894 eine Brücke zu subventionieren.²⁶

Für den Fährbetrieb waren bauliche Massnahmen nötig: Anfahrtswege, Verlauderampen, Pfähle zur Befestigung der Fährseile, Wuhrköpfe zum Schutz der Anlegestationen und Glocken, um den Fährmann rufen zu können. Ein grosses Problem bestand darin, dass nach einem Hochwasser ein bestimmter Ort für eine Fähre plötzlich ungeeignet sein konnte, weil sich das Flussbett verändert hatte. Manchmal wurden dann die Anlegestellen verschoben.

Die Fähren hatten im Vergleich zu Brücken schwerwiegende Nachteile: Sie waren teuer, zeitaufwendig, unzuverlässig und bei Föhn oder Hochwasser erst noch gefährlich. Bei Hochwasser konnte der Rhein oft überhaupt nicht überquert werden. Häufig waren auch Klagen gegen die Fährleute wegen langer Wartezeiten oder übersetzter Preise. Eine Klage gegen den Fährmann Johann Schutz am Büchel sei exemplarisch herausgegriffen. Das Mautamt Bangs beschwerte sich am 16. August 1808 beim Landvogt in Vaduz, «dass oft Truppen von 10–12 Personen 2 bis 3 Stunden warten mussten, bis es endlich gedachtem Schutz gefällig war, selbe zu holen. Damit ist noch seine immerwährende Betrunktheit verbunden, wo man immer mit grösster Lebensgefahr sich diesem Menschen anvertrauen muss.»²⁷

Die Behörden schritten gegen solche Missstände ein, indem sie die Tätigkeit der Fährleute reglementierten. Diese hatten einen Amtseid zu leisten, in dem ihre Pflichten aufgezählt wurden. Die Obrig-

keit bestimmte, zu welchen Tageszeiten die Fähre bedient werden musste. Die Überfahrtspreise wurden auf Tafeln, die bei den Fährstationen angeschlagen wurden, öffentlich bekannt gemacht.

Einige Kuriositäten aus dem Amtseid der Fährleute am Schollberg seien hier notiert: Sie waren verpflichtet, die Amtsleute der Herrschaft und arme Leute ohne Entschädigung hinüberzuführen. Zigeuner und Heiden durften nicht in die Werdenberger Herrschaft gebracht werden, auf dem umgekehrten Weg waren sie jedoch sofort hinauszubefördern. Ferner hatten die Fährleute dem Landvogt beim «Fachschiessen» zu helfen (ein «Fach» war ein Flechtwerk zum Fischfang). Bei Kriegsgefahr waren die Schiffe zu bewachen, Truppen durften nicht transportiert werden.²⁸

Zu Unglücksfällen kam es nicht nur bei Hochwasser, sondern auch, wenn die Boote überladen wurden. 1808 ertranken Passagiere in Oberriet, 1817 in Montlingen und 1839 in Monstein. Über ein besonders schweres Unglück wird aus dem Jahre 1587 berichtet: «Dry tag vor Ostren sind zuo Bendren am Werdenbärg vil personen sampt der mässpriester, Amann und geschwornen ertruncken. Sind mertheils von Gambs gewesen. Haben nach Bapstischem bruch ein Crüzgang wellen vollbringen. Ist also mit inen das schiff an miten uf dem ryn undergangen und sind von 120 personen nur 13 mit dem läben darvon komen.»²⁹ 1870 schrieb der liechtensteinische Landesverweser Carl von Hausen, erst kürzlich habe ein reisender Geistlicher wegen dem «jämmerlichen Zustand der Rheinfähren» wieder den Tod gefunden.³⁰

Die Fähren Trübbach, Sevelen, Buchs und Haag wurden beim Bau der Rheinbrücken aufgelassen. Von der Fähre Büchel-Bangs schrieb Krapf bereits 1901, dass sie nur noch «eine sehr geringe Bedeutung» hatte.³¹ Offenbar wich der Verkehr auf die Rheinbrücken Oberriet-Meiningen und Haag-Bendern aus. Als letzte Fähre wurde Anfang 1918 die Fähre Ruggell-Salez eingestellt.

Die Holzbrücken

Die älteste Rheinbrücke ist die Tardisbrücke, die im Jahre 1529 errichtet und in der Folge mehrmals weggerissen wurde.³² Im Winter wurde jeweils bei der Rheinfähre in Balzers eine Brücke über den Rhein gelegt, die aber im Frühjahr, wenn

das Hochwasser kam, wieder entfernt wurde. Der älteste Hinweis auf diese Winterbrücke befindet sich in einem Vaduzer Urbar von ca. 1617, wo es bei der Erwähnung der Rheinfähre in Balzers heisst: «alda zur winterszait ein Rheinbruggen gelegt wird.»³³ Diese Winterbrücke wird auch in späteren Jahren wiederholt erwähnt. Im Tarif vom 23. Februar 1654 für die Schollberg-Fähre sind auch Brückengebühren angeführt: Für eine Leddi waren 8 Kreuzer zu bezahlen, für einen leeren Wagen 4 Kreuzer, für ein Schwein 1 Kreuzer.³⁴ Vermutlich galt dieser Tarif für die Winterbrücke.

Grossräumig betrachtet, bestand das grösste Interesse an einer Brücke bei Balzers. 1792 befasste sich selbst der österreichische Kaiser mit dem Plan, dort eine Brücke zu bauen.³⁵ Da sich im 19. Jahrhundert der Verkehr immer mehr auf die Schweizer Seite verlagerte, wurde 1843/44 diese Idee erneut aufgegriffen. Damit wäre für den Verkehr aus Österreich nicht nur die Möglichkeit geschaffen worden, die Luziensteig zu umgehen, sondern auch eine optimale Verbindung in Richtung Walenstadt entstanden. Liechtenstein unternahm bei der St.Galler Regierung einen entsprechenden offiziellen Vorstoss. Österreich unterstützte das Projekt. Der St.Galler Regierungsrat reagierte jedoch nicht auf die Anfrage aus Liechtenstein. Wie man in Liechtenstein erfuhr, wäre der Regierungsrat der Idee nicht abgeneigt gewesen. Im Bezirk Werdenberg bestand jedoch eine starke Opposition gegen dieses Projekt, von dem man nachteilige Auswirkungen auf den Verkehr im Werdenberg befürchtete.³⁶

Der Bau von festen Rheinbrücken war lange Zeit nicht nur ein technisches, sondern vor allem auch ein politisches Problem. Aus dem 18. Jahrhundert sind zwei Versuche bekannt, tragfähige Rheinbrücken zu bauen. Beide Male schritten die Obrigkeiten ein und verhinderten die Fertigstellung. 1721, während des Werdenberger Landhandels, versuchten die rebellierenden Werdenberger, bei Balzers eine Brücke zu schlagen, um sich bei einem militärischen Aufmarsch der Glarner eine Fluchtmöglichkeit zu schaffen. Die Werdenberger hatten bereits Pfähle in den Rhein geschlagen und drei Joche errichtet, als sie auf Befehl der Obrigkeiten den begonnenen Bau wieder zerstören mussten. Gegen die Fertigstellung der Brücke waren nicht nur die Glarner, son-

dern auch der liechtensteinische Landesfürst und selbst der österreichische Kaiser energisch eingetreten.³⁷

1759 bauten die Triesner – bei starkem Nebel, so dass man von der Schweizer Seite aus den Bau nicht habe bemerken können – eine Brücke über den Rhein.

11 Winteler 1923, S. 157; Peter 1960, S. 552.

12 Im Schellenberger Urbar wird neben den beiden Fähren unter und in Ruggell auch ein «fahr am hanenow» erwähnt, das von den Herren von Schellenberg und Hohensax gemeinsam verliehen werden konnte. Von diesem Fahr in Bendern heisst es jedoch, dass es (wohl noch im Spätmittelalter) «abgegangen» sei. LUB I/4, S. 241 f. und S. 537.

13 LUB I/4, S. 241.

14 Zur Fähre Büchel-Salez siehe Fasz. LLA RC 52/4.

15 Winteler 1923, S. 158.

16 Winteler 1923, S. 157.

17 LUB I/4, S. 242 und 537. Fährtarif vom 4. 1. 1812, LLA RC 44/13.

18 Peter 1960, S. 555.

19 LUB I/4, S. 537.

20 Regest von Robert Allgäuer einer Urkunde vom 12. Februar 1687 in einer Dokumentation *Rheinbrücken, Rheinfähren* im liechtensteinischen Landesarchiv. Die Urkunde selbst konnte nicht aufgefunden werden. Der Verkauf wird in einem Bericht der liechtensteinischen Finanzkommission vom 12. 7. 1894 bestätigt.

21 Winteler 1923, S. 159.

22 Am 4. 1. 1812 bewilligte die liechtensteinische Hofkanzlei den neuen Tarif. Gleichzeitig wurden die jährlichen Zinsen, die den Landesherren zu entrichten waren, von 1 Gulden 8¼ Kreuzer auf 3 Gulden 25½ Kreuzer erhöht. LLA RC 44/13.

23 Tarif für die Schifffahrt am Büchel vom 10. Februar 1873. LLA RE 1873/148.

24 Winteler 1923, S. 158.

25 Die folgenden Angaben, soweit nichts anderes angegeben ist, nach Hofer 1985, S. 88, und Niederer 1965, S. 88.

26 LLA Landtagsakten und Protokolle 1893/94.

27 Königl. bayr. Mautamt Bangs an den Landvogt in Vaduz am 16. August 1808. LLA RC 52/4.

28 Peter 1960, S. 553.

29 H. ARDÜSER, *Rätische Chronik 1572–1614*. Zitiert nach der Gedenkschrift *Die neue Rheinbrücke Haag-Bendern* (1965).

30 Landesverweser Carl von Hausen an Fürst Johann II. am 4. 7. 1870. LLA RE 1870/1037 ad 636.

31 Krapf 1901, S. 218.

32 Krapf 1901, S. 219.

33 LUB I/4, S. 347.

34 Peter 1960, S. 554.

35 Büchel 1987b, S. 269.

36 LLA RC 73/12. Diverse Schreiben.

37 Vorarlberger Landesarchiv. Kreis- und Oberamt Bregenz. Sch. 11, Nr. 127. Diverse Schreiben. Ich danke Landesarchivar Prof. Dr. K. H. Burmeister für eine Kopie dieser Schreiben.

Als Joseph Benedict von Schorno, Landvogt in Sargans, von dem Werk erfuhr, begab er sich auf den Platz, um die Fertigstellung zu verhindern. 30 Mann seien gerade damit beschäftigt gewesen, die Brücke zu vervollkommen. Diese sei so stark und fest gewesen, dass man die grössten Lasten hätte darüber führen können. Nach Ansicht des Landvogts in Sargans widersprach die Brücke den alten Verträgen und musste sofort abgebrochen werden.³⁸

Nach der Darstellung von Salomon Brennwald, Vogt auf Schloss Forstegg, verhielt sich die Sache völlig harmlos: «Die gemeindsgenossen zu Trysen haben jenseits deß stroms eine au, worauf holz und gestreich wachset, welches sie abholen wollen. In ermanglung aber der schiffen, haben sie eine brugg geschlagen und zwahren nur in der meinung bis und so lang sie ihr holz übergeführt haben, dann bey anwachs des Rheins hette die brugg nicht nur keinen bestand können haben, sondern hette auch wohl 10 oder mehr mahlen so lang sein müssen, zweifle auch sehr, daß es der enden möglich were, eine standhafte brugg zu machen, wenn es wirklich schon erlaubt wer.»³⁹

In den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde immer deutlicher, dass die Fähren den Anforderungen des wachsenden Verkehrs nicht mehr genügten. Von 1867 bis 1879 wurden zwischen dem Bodensee und Trübbach, wo bis dahin keine Brücken bestanden hatten, 13 Strassen- und 2 Eisenbahnbrücken gebaut.⁴⁰ Die Gemeinden in Werdenberg und in Liechtenstein gehörten zu den ersten, die sich um Rheinbrücken bemühten.

Auf Liechtensteiner Seite waren Fürst, Landtag und Regierung gewillt, die Gemeinden beim Bau von Brücken in jeder Beziehung zu unterstützen. Der St.Galler Regierungsrat erklärte, dass der Kanton nichts gegen den Bau von Rheinbrücken einzuwenden habe und dass er auch bereit sei, auf sein Fährrecht zu verzichten, falls Liechtenstein seinerseits eine entsprechende Erklärung für den allfälligen Bau einer Brücke Ruggell-Salez abgebe. Weiter knüpfte St.Gallen die Bedingungen an eine Brückenkonzession, dass kein Brückengeld eingehoben werden durfte und dass die Gemeinden dafür zu sorgen hatten, dass die Brücken jederzeit benutzt werden konnten. Auf Schweizer Seite musste neben dem Kanton St.Gallen auch der Bundesrat eine Brückenkonzession

erteilen, die jeweils vom St. Galler Regierungsrat eingeholt und stets problemlos erteilt wurde.⁴¹

Das Hauptproblem bildete die Finanzierung. Kanton und Bund stellten weder für den Bau noch für den Unterhalt der Brücken Geld zur Verfügung. Der Liechtensteinische Landtag bewilligte für die 1867/68 und 1870/71 erbauten Brücken je 4 000 Gulden oder 10 000 Franken aus der Landeskasse. Grundsätzlich blieb es aber den Gemeinden bzw. den Brückenbaukomitees überlassen, das Geld zusammenzubringen. Ein kleiner Teil der Finanzen wurde jeweils durch freiwillige Beiträge von Privaten aufgebracht. Auf Schweizer Seite trugen die politischen Gemeinden die Hauptlast, die Ortsgemeinden beteiligten sich mit kleineren Beiträgen. In allen Schweizer Gemeinden entschied eine Bürgerversammlung über die Beiträge. Auf Liechtensteiner Seite wurde den Gemeinden der grösste Teil der Gelder vom Staat zur Verfügung gestellt. Über den Bau der Brücken entschied hier der erweiterte Gemeinderat.

Zum Unterhalt der Brücken war die Bildung von Brückenfonds vorgesehen, doch zeigte sich bald, dass diese nie ausreichten. In Liechtenstein wäre man bereit gewesen, das Einheben von Brückengeldern zu bewilligen, doch hatte der Kanton

Blick ins Innere der 1867/68 gebauten, vom Hochwasser des 25. Septembers 1927 zerstörten Brücke Buchs-Schaan. Überdacht wurde sie erst nachträglich: Das Howesche Fachwerk diente ursprünglich als Brückengeländer. (Bild: Staatsarchiv St.Gallen.)



St.Gallen bei der Erteilung der Brückenkonzession die Bedingung gestellt, dass keine Brückengelder erhoben werden durften. Die Gemeinden argumentierten damit, dass die Brücken nicht nur von den Bewohnern der Gemeinden, sondern von jedermann frei benutzt werden konnten und dass die Brücken eine logische Fortsetzung der Land- bzw. Staatsstrassen waren. Mit dieser Begründung hätten sie gerne die Brückenunterhaltungspflicht auf den Kanton bzw. das Land Liechtenstein übertragen. Der liechtensteinische Landtag hatte dafür Verständnis: Er bewilligte am 19. Juni 1879, dass die Bedienung der Rheinbrücken auf Landeskosten übernommen wurde, und am 21. Juli 1891 ermächtigte er die Regierung, an die Reparaturen nach eigenem Ermessen Landesbeiträge auszahlten. Eine generelle Übernahme der Brückenunterhaltungspflicht auf das Land wurde «aus verschiedenen Opportunitätsgründen» (v. a. Rücksicht auf den Kanton St.Gallen) abgelehnt.

Nach diesen allgemeinen Ausführungen mögen hier einige Bemerkungen zu den einzelnen Brücken folgen.

Die Brücke Buchs-Schaan

Der Vertrag zwischen den Gemeinden Buchs und Schaan datiert vom 25. August 1867. Die Gesamtkosten des Bauwerkes wurden auf 28 000 Franken geschätzt.⁴² Davon übernahmen Buchs 17 000 Franken und Schaan 11 000 Franken. Für den Brückenunterhalt wurde ein Fonds gebildet, der von Buchs mit 3 600 Franken und von Schaan mit 2 400 Franken dotiert wurde. Sollten die Erträge dieses Fonds zum Brückenunterhalt nicht ausreichen, so trugen Schaan und Buchs die weiteren Kosten gemeinschaftlich zu gleichen Teilen. Die politische Gemeinde Buchs erhielt von der Ortsgemeinde Buchs 2 500 Franken und von Privaten ebenfalls 2 500 Franken. Schaan erhielt vom Land 10 000 Franken und von Privaten 505 Franken. Buchs und Schaan verpflichteten sich überdies zu unentgeltlichen Holzlieferungen, zur Erstellung der Widerlager (Brückenköpfe) sowie der Zufahrtswege. Die Ausführung des Baus wurde mit Vertrag vom 26. November 1867 an Baumeister Johannes Schiesser und Sohn in Glarus für 28 300 Franken vergeben. Die Brücke konnte bereits am 15. Mai 1868 kollaudiert und dem Verkehr übergeben werden.

Die Brücke war eine Holzkonstruktion

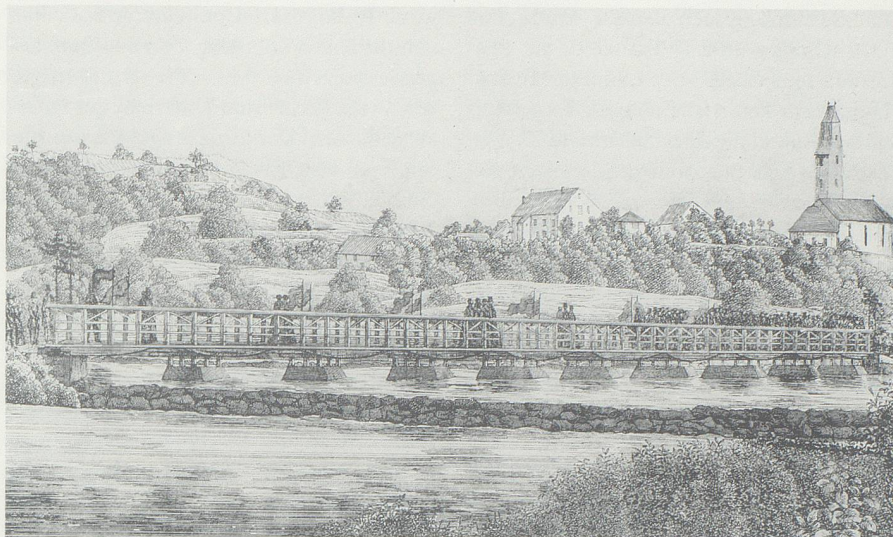
nach System Howe, nicht gedeckt, aber auf beiden Seiten mit Dielenwänden versehen, was die Stabilität erhöhte. Sie hatte zwei gemauerte Widerlager und sieben Joche im Abstand von je 50 Fuss. Die Länge betrug 400 Fuss und die Breite 16 Fuss.

Die Brücke Buchs–Schaan war die erste, die wegen des Übergangs vom Doppelwuhrsystem (Halbhochwuhre und Binnendämme) zum Hochwuhrsystem gehoben werden musste. Nach den Überschwemmungen von 1868 war man zur Ansicht gelangt, dass das Doppelwuhrsystem keinen genügenden Schutz bot. Nach der Erhöhung der Wuhre bildeten die Brücken bei Hochwasser ein Sicherheitsrisiko, da sich hier das Wasser staute. Die Gemeinde Buchs weigerte sich vorerst, für die Kosten aufzukommen, die durch eine Anhebung der Brücke entstanden. Sie betrachtete die Notwendigkeit zur Hebung der Brücke als eine Folge der Rheinkorrektion und wollte den Kanton zahlen lassen. Der St.Galler Regierungsrat setzte darauf eine Frist und befahl schliesslich den Abbruch der bisherigen Brücke, als die Frist ungenutzt verstrichen war. Darauf war Buchs dann doch zu einer Hebung der Brücke um 6 Fuss 8 Zoll (auf das Niveau der Eisenbahnbrücke) bereit. Schaan übernahm die Hälfte der Kosten, erhielt aber 1875, als die andern Brücken ebenfalls gehoben werden mussten, 1 000 Gulden vom liechtensteinischen Staat zurückerstattet. Gleichzeitig mit der Hebung der Brücke im Jahre 1872 wurde diese auch überdacht, womit die Unterhaltskosten gesenkt und die Haltbarkeit der Brücke erhöht wurden.

In den Jahren 1887/88 und 1902/03 wurde die Brücke gründlich überholt. Dazwischen wurde sie 1893 erneut um 1.50 m gehoben. Bei der Hochwasserkatastrophe vom 25. September 1927 wurde der westliche Teil der Brücke mitgerissen. Im Frühjahr 1928 wurde eine 3 m breite, befahrbare Notbrücke erstellt.

Die Brücke Haag–Bendern

Ebenfalls im Frühjahr 1867 bildete sich ein Komitee zum Bau der Brücke Haag–Bendern.⁴³ Am 14. September 1867 konnte zwischen Gamprin (mit Bendern), Eschen, der Ortsgemeinde Haag und der politischen Gemeinde Gams ein Vertrag zum Bau der Brücke Haag–Bendern abgeschlossen werden. Mauren und Schellenberg weigerten sich im letzten Mo-



Die Brücke Haag–Bendern von 1868 war eine einfache Holzkonstruktion mit 9 Jochen. Die grosse Zahl der Joche und damit die kleinen Wasserdurchlässe waren bei Hochwasser problematisch. (Bild: Liechtensteinisches Landesmuseum.)

ment, finanzielle Verpflichtungen zu übernehmen. An finanziellen Mitteln waren 23 037 Franken zugesichert, nämlich von Liechtenstein 10 000 Franken, von den politischen Gemeinden Gams und Sennwald 2 000 Franken beziehungsweise 1 000 Franken, von den Ortsgemeinden Gams 1 000 Franken, Haag 1 000 Franken und Salez 200 Franken, von Privaten insgesamt 7 837 Franken (davon ein beträchtlicher Teil aus dem Vorarlberg). Von den liechtensteinischen Gemeinden (auch von Mauren und Schellenberg) wurde zwar kein Bargeld zur Verfügung gestellt, dafür wurden aber 208 Tannen, 537 Manntagwerke und 186 zweispännige Fuhrwerkstage versprochen.

Für den Brückenunterhalt wurde ein Brückenfonds gebildet. Sollte dieser nicht ausreichen, so übernahmen Gamprin und Eschen vier Sechstel und Gams/Haag zwei Sechstel der zusätzlichen Kosten. Diese merkwürdige Aufteilung ist darauf zurückzuführen, dass man ursprünglich von 6 Gemeinden ausging, die sich zu gleichen Teilen am Bau beteiligen sollten. Für den Bau und den späteren Unterhalt war eine fünfköpfige Brückenkommission zu bilden. Diese Brückenkommission trat später als Träger der Brücke auf,⁴⁴ während bei den andern Brücken die Rechte und Pflichten an die Gemeinden übergingen.

38 Landesarchiv Glarus. AG 24.12:328. Diverse Schreiben. Für eine Kopie dieses Faszikels danke ich Albert Diener. – Nach Johann Baptist Büchel

soll es im Mittelalter bei Triesen eine dauerhafte Rheinbrücke gegeben haben: «Zur Erleichterung des Verkehrs wurden Wege und Brücken erbaut. Die Kirche unterstützte derlei Unternehmungen mit ihren geistlichen Mitteln, weshalb die meisten Brücken einen religiösen Charakter hatten und Kapellen und Heiligenbilder trugen. So war die Brücke, die vor Zeiten von Triesen über den Rhein führte (bei Capont, d. h. *casa pontis*, Brückenhaus), mit einer Kapelle und der Statue des hl. Johannes von Nepomuk geschmückt, welche letztere jetzt in der Muttergotteskapelle steht.» (Büchel 1902, S. 116). – Büchel 1989, S. 964, zitiert diesen Abschnitt ebenfalls, zweifelt aber gleichzeitig an der Existenz einer Rheinbrücke (S. 963). [Anmerkung der Redaktion: Der Triesner Flurname *Gapont* ist wohl nicht auf lat. *casa pontis* 'Brückenhaus' zurückzuführen, sondern eher auf alträtoromanisch **cau punt*, was lat. *CAPUT (DE) PONTE* 'Brückenkopf' entspricht. Vgl. auch *Rätisches Namenbuch* Bd. 2, 261.]

39 Salomon Brennwald an den Bürgermeister von Zürich am 20. 3. 1759. StA SG 2–6a–3. Für eine Kopie dieses Schreibens danke ich Markus Kaiser vom Staatsarchiv St.Gallen.

40 Krapf 1901, S. 219/220.

41 Akten im LLA betr. Bau der Schaaner und Benderer Brücken. LLA RE 1867/274 und 1867/297.

42 Zum Bau der Brücke Buchs–Schaan: Pressemitteilung der liechtensteinischen Regierung von 1977 zur Einweihung der neuen Rheinbrücke. Weiter: LLA RE 1867/274; 1868/155; 1869/2, 1871/995, 1872/155. Ferner: StA SG R64–5b.

43 Zur Brücke Bendern–Haag: vgl. Schafhauser 1971. Ferner: Eröffnungsschrift *Die neue Rheinbrücke Haag–Bendern* 1965. *Liechtensteiner Volksblatt* vom 6. Juli 1894. LLA RE 1867/297; 1868/6; 1869; 1871/584; 1872/51. Ferner: StA SG R64–5b.

44 Die Brückenkommission hielt regelmässig Sitzungen ab. Anhand des «Rheinbrücken-Kontrollbuchs» (1876–1931), das u. a. die Protokolle der Kommissionsitzungen enthält, kann die Geschichte der Brücke sehr genau verfolgt werden. Mikrofilm im LLA.

Die Ausführung der Brücke wurde für 3 300 Gulden (8 250 Franken) an den liechtensteinischen Landestechniker Hauptmann Peter Rheinberger vergeben, der auch die Pläne dazu ausarbeitete. Wie bei der Brücke Schaan-Buchs wurden die Wintermonate mit tiefem Wasserstand zum Bau genutzt. Am 16. Mai 1868 erfolgten die Kollaudation und die Übergabe an den Verkehr. Die Brücke war eine einfache Balkenkonstruktion mit neun Jochen. Ihre Breite betrug 16 Fuss. Die Brücke war nicht gedeckt. Die Längsbalken wurden zum Schutz gegen Fäulnis mit Zinkblech abgedeckt.

Bei der Benderer Brücke war gespart worden, wo man nur konnte. Dieser Zwang zum Sparen und die mangelnde Erfahrung beim Bau von Brücken führten zu diversen Konstruktionsfehlern. Als 1875 die Brücke erhöht werden musste, arbeitete Ingenieur Wey ein Projekt zu einem völligen Umbau der Brücke aus. Geplant war nicht nur, die Brücke zu erhöhen und zu überdachen, sondern auch die Zahl der Joche von 9 auf 4 zu verringern, um so die Öffnungen zu vergrössern. Die kleinen Abstände zwischen den Jochen führten dazu, dass sich hier bei Hochwasser Treibholz verfing und das Wasser gestaut wurde. Als die Gemeinden den Kostenvoranschlag von rund 20 000 Franken sahen, weigerten sie sich jedoch, diesen Umbau zu finanzieren. Lediglich die Hebung der Brücke wurde durchgeführt. 1885 mussten alle Joche erneuert werden.

Am 28. Juni 1894 brannte die Brücke aus unbekanntem Gründen ab. Im Herbst 1894 wurde eine Notbrücke erstellt. Die Versicherung bezahlte 16 000 Gulden. Am 18. Dezember 1895 schlossen die Gemeinden mit Leonhard Beusch in Buchs und Mathäus Ospelt in Vaduz einen Vertrag zum Bau einer neuen Brücke. Die Unternehmer verpflichteten sich, für 18 600 Gulden eine gedeckte Brücke (System Howe, 5 Joche) zu erstellen. Am 11. September 1896 wurde die Brücke kollaudiert und kurz darauf dem Verkehr übergeben. Die Fahrbahnbreite betrug 2,40 m, die beiden Trottoirs massen je 0,95 m und die Höhe 3,60 m. Die Tragfähigkeit wurde auf 3,5 t beschränkt.

Der liechtensteinische Landtag bewilligte den Gemeinden Eschen und Gamprin die Einhebung eines Brückengeldes.⁴⁵ Ein Fussgänger bezahlte 2 Kreuzer, ein Grossvieh 8 Kreuzer, ein zweispänniges Fuhr-

werk 16 Kreuzer. Der Kanton St.Gallen nahm diese Verletzung der Brückenbaukonzession hin. Mit dem Brückengeld wurde ein Fonds zum Unterhalt der Brücke geäufnet. Das Brückengeld sollte nur erhoben werden dürfen, bis der Fonds eine Höhe von 6 000 Gulden erreichte. 1912 war dies der Fall. Nun wurde die Erlaubnis erteilt, den Brückenzoll einzuhoben, bis der Fonds eine Höhe von 15 000 Kronen erreichte. Fussgänger, Reiter und Viehtriebe waren jedoch nun vom Brückengeld befreit. 1916 wurde der Brückenzoll ganz aufgehoben. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Fonds durch die Hyperinflation völlig entwertet. Aus diesem Grunde wurde 1921 das Brückengeld wieder eingeführt.

Mit dem Inkrafttreten des Zollvertrags mit der Schweiz musste der Brückenzoll aufgehoben werden. Dies nahmen die Gemeinden Gams und Haag zum Anlass, zu verlangen, dass die Brücke als Bestandteil der Staatsstrasse Gams-Haag angesehen werde und der Kanton St.Gallen den schweizerischen Anteil am Brückenunterhalt übernehme. Diesem Begehren wurde auf den 1. Januar 1931 entsprochen. Die Brückenkommission wurde aufgelöst. 1928 wurde die Brücke um 1,60 m gehoben.

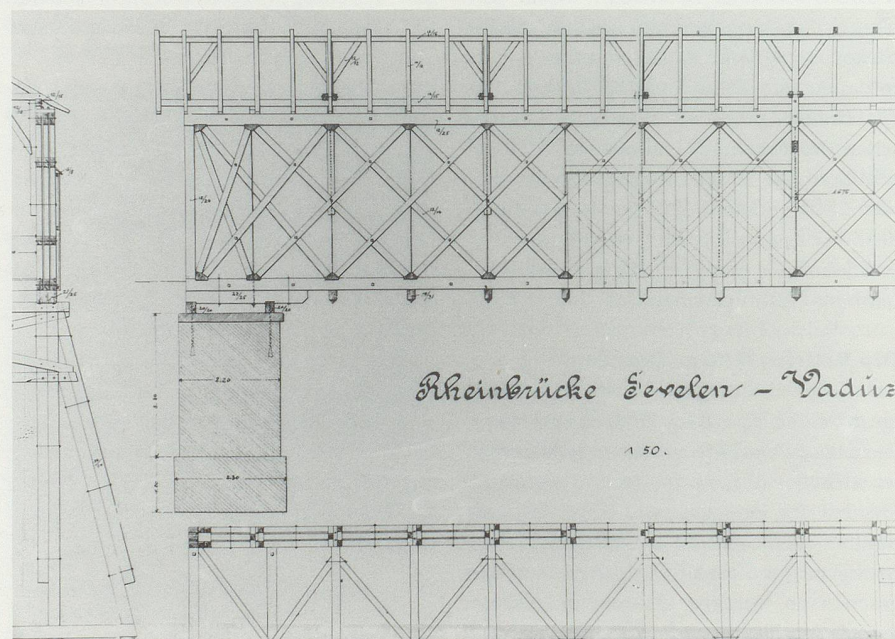
1974 wurde die alte Holzbrücke durch

einen Brand beschädigt. Beim Versuch, die Brücke zu restaurieren – man hätte sie gerne unter Denkmalschutz gestellt –, brach sie zusammen und wurde vollends zerstört.

Die Brücke Vaduz-Sevelen

Der Bau der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen⁴⁶ wurde im Jahre 1868 beschlossen. Vorerst wurde jedoch die Ausführung wegen der verheerenden Rheinüberschwemmung von 1868 im Raum Sevelen-Buchs verzögert. Zwei Jahre später wäre der Brückenbau beinahe ein zweites Mal gescheitert: Der Liechtensteinische Landtag beschloss nämlich am 7. Juni 1870 auf Antrag des Schaaner Abgeordneten Christoph Wanger – ausschlaggebend war wohl nicht nur dessen löblicher Sparsinn, sondern vor allem die traditionelle Rivalität zwischen Vaduz und Schaan –, die Staatsbeiträge an das Zollamt Vaduz zu streichen, was zu einer Schliessung dieses Zollamts geführt hätte. Nachdem dann aber Landesverweser Carl von Hausen in Absprache mit Fürst Johann II. einzelne Abgeordnete persönlich bearbeitet hatte, kam der Landtag an der ausserordentlichen Landtagssitzung vom 16. November 1870 auf diesen Beschluss zurück und genehmigte sowohl die Übernahme der «Regiekosten» des Zollamtes Vaduz als

Konstruktionsplan der Vaduzer Brücke. Bei Howeschen Fachträgern sind die Schrägen (Holzbalken) so angeordnet, dass sie bei Belastung Druck erhalten, während die Vertikalen gezogen werden. Die Vertikalen bestehen aus Rundstahl mit beidseitigen Muttern. Wenn das Holz schwindet, können diese zur Stabilisierung der Brücke nachgezogen werden.



auch die übliche Brückensubvention von 4 000 Gulden.

Vaduz verpflichtete sich, zwei Drittel der Bau- und Unterhaltskosten aufzubringen, Sevelen musste einen Drittel übernehmen. In Vaduz dachte man aus Kostengründen zuerst nur an eine ungedeckte Brücke, obwohl Peter Rheinberger warnte, dass diese «in Anbetracht der Mehrunterhaltskosten, ein abschreckend theures Bauobjekt für alle Zeiten bleiben»⁴⁷ würde. Tatsächlich rechnete man aber aufgrund eines groben Kostenvoranschlags mit zu hohen Baukosten. Die eingegangenen Offerten lauteten wesentlich günstiger, so dass mit dem vorhandenen Geld auch eine gedeckte Brücke gebaut werden konnte. Die Ausführung der Brücke wurde mit Vertrag vom 27. Oktober 1870 zum Gesamtpreis von 28 000 Franken an Peter Rheinberger vergeben. Die Widerlager und Zufahrten mussten von den Gemeinden erstellt werden. Am 18. Juli 1871 wurde die Brücke kollaudiert und dem Verkehr übergeben.

Die Brücke war eine Holzkonstruktion nach System Howe. Sie war gedeckt, hatte 5 Joche und eine Länge von 427 Fuss. Die Breite betrug 16 Fuss. Wie aus der Bauabrechnung vom 25. Mai 1872 hervorgeht, bezahlten Sevelen 3 733 Gulden, Vaduz 7 466 Gulden. Vaduz erhielt 4 000 Gulden vom Staat, 1 000 Gulden vom Landesfürst und 795 Gulden 97 Kreuzer aus der Sammlung bei Privaten.

1875 musste die Brücke infolge des Übergangs zum Hochwuhrsystem um 1,50 m gehoben werden. Diese Arbeiten wurden von Christian Ruedi aus Churwalden ausgeführt. Die Gemeinde Vaduz übernahm zwei Drittel der Kosten, erhielt aber eine Landessubvention von 1 000 Gulden.

Im Jahre 1900 war der bauliche Zustand der Brücke so schlecht, dass bei Hochwasser die Gefahr eines Einsturzes bestand. Die beiden Gemeinden sträubten sich zunächst gegen eine umfassende Sanierung. Erst als die beiden Regierungen androhten, die Brücke müsse im Sommer 1901 abgebrochen werden, waren sie dazu bereit. In der Folge erwies sich ein Neubau längerfristig als die bessere Lösung, da eine bloss Sanierung nur unwesentlich billiger gekommen wäre. Aufgrund der eingeholten Offerten wurden die Arbeiten mit Vertrag vom 18. Januar 1901 an die Firma Krättli, Schmidt und Beck in Azmoos vergeben. Die alten Jochständer konnten wieder verwendet werden, sie

mussten aber um 1,50 m erhöht werden. Die neue Brücke war wie die alte ein Fachwerk nach Howescher Art. Die Kollaudierung und die Freigabe für den Verkehr erfolgten am 4. Juni 1901. Die Baukosten betragen 35 545 Franken. Davon hatten Sevelen einen Drittel und Vaduz zwei Drittel zu übernehmen. Vaduz erhielt eine Landessubvention in der Höhe von zwei Dritteln des auf die Gemeinde fallenden Anteils.

Diese Brücke von 1901 ist heute die einzige noch erhaltene Holzbrücke im Raum Werdenberg–Liechtenstein. Sie ist nur noch für Fussgänger, Radfahrer und Reiter geöffnet. Wiederholt fanden hier Kunstausstellungen statt, da sie zu einem Symbol für das Brückenschlagen, das Aufeinanderzugehen, die Begegnung geworden ist. 1981 wurde sie unter Denkmalschutz gestellt.

Die Brücke Balzers–Trübbach

Der Bau der Brücke Balzers–Trübbach⁴⁸ erfolgte parallel zum Bau der Brücke Vaduz–Sevelen. 1868 fanden zwischen Balzers und Wartau die ersten Besprechungen statt. 1870 verpflichtete sich Balzers, zwei Drittel der Bau- und Unterhaltskosten zu übernehmen, Wartau übernahm einen Drittel. Balzers erhielt einen Landesbeitrag von 10 000 Franken, eine Spende des Landesfürsten von 2 500 Franken und von andern Spendern 3 300 Franken. Die Bürgerversammlung in Wartau vom 25. September 1870 erteilte ihre Zustimmung zu ihrem Drittel nur unter der Bedingung, dass 4 000 Franken an freiwilligen Beiträgen aufgebracht wurden. Die Ausführung des Baus wurde mit dem Brückenbau-Vertrag vom 1. Dezember 1870 zum Preis von 25 100 Franken an Christian Ruedi aus Churwalden vergeben.

Im Baubeschrieb wird die Brücke folgendermassen beschrieben: «Die zu erstellende Brücke, 400 Fuss lang, zwischen Wuhrkronen, soll gedeckt nach Howeschem System, mit 4 Flusspfeilern, lt. Plan ausgeführt werden. Die Fahrbahn soll an beiden Enden der Brücke 3 Fuss über die schweiz. Wuhrkronen zu liegen kommen und einen flachen Bogen bilden, der in der Mitte des Flusses 1 Fuss höher liegt als an den Enden. Die innere Weite der Brücke beträgt 14 Fuss – zwei Trottoirs von je 3 Fuss und eine mittlere Fahrbahn von 8 Fuss. [. . .] Jeder der 4 Fusspfeiler erhält 9 runde Pfähle von mindestens 10

Zoll Durchmesser, die mit gehörig starken, eisernen Pfahlschuhen versehen 25 Fuss tief unter den niedrigsten Wasserstand zu schlagen sind.»⁴⁹ Die Zufahrten und Brückenköpfe waren von den Gemeinden zu erstellen. Die Brücke wurde am 18. Juli 1871 kollaudiert und dem Verkehr übergeben.

Die Brücke wurde 1875 von Christian Ruedi um 1,50 m gehoben. Die Gemeinde Balzers trug zwei Drittel der Kosten und erhielt dafür einen Landesbeitrag von 1 000 Gulden. Beim Hochwasser vom 12. September 1888 wurde ein Pfeiler weggerissen. 1913 wurde die Brücke mit einer elektrischen Beleuchtung versehen. 1929 wurde sie erneut gehoben und gleichzeitig saniert.

Am 11. Oktober 1972 wurde sie bei starkem Föhn in Brand gesteckt und brannte vollständig ab. An der gleichen Stelle wurde eine Betonbrücke erstellt, die Fussgängern und dem Fahrradverkehr vorbehalten ist. Diese Brücke wurde am 7. Juni 1975 eingeweiht.

Die Brücke Ruggell–Salez

Am Bau einer Brücke Ruggell–Salez war vor allem die Gemeinde Ruggell interessiert.⁵⁰ Jahrzehntelang wartete man dort vergebens auf diese Brücke. 1923 wurde über den Bau der Brücke verhandelt. Doch die Zeitumstände waren höchst ungünstig. Der Landtag bewilligte am 11. Dezember 1923 lediglich eine Subvention von 12 000 Franken. Fürst Johann II. schenkte der Gemeinde Holz im Wert von 10 000 Franken. Die Baukosten wurden auf mindestens 80 000 Franken geschätzt. Im folgenden Jahr verkaufte Ruggell das Holz für 7 000 Franken, weil die Gemein-

45 Dazu ausführlich Schafhauser 1971, S. 127 ff.

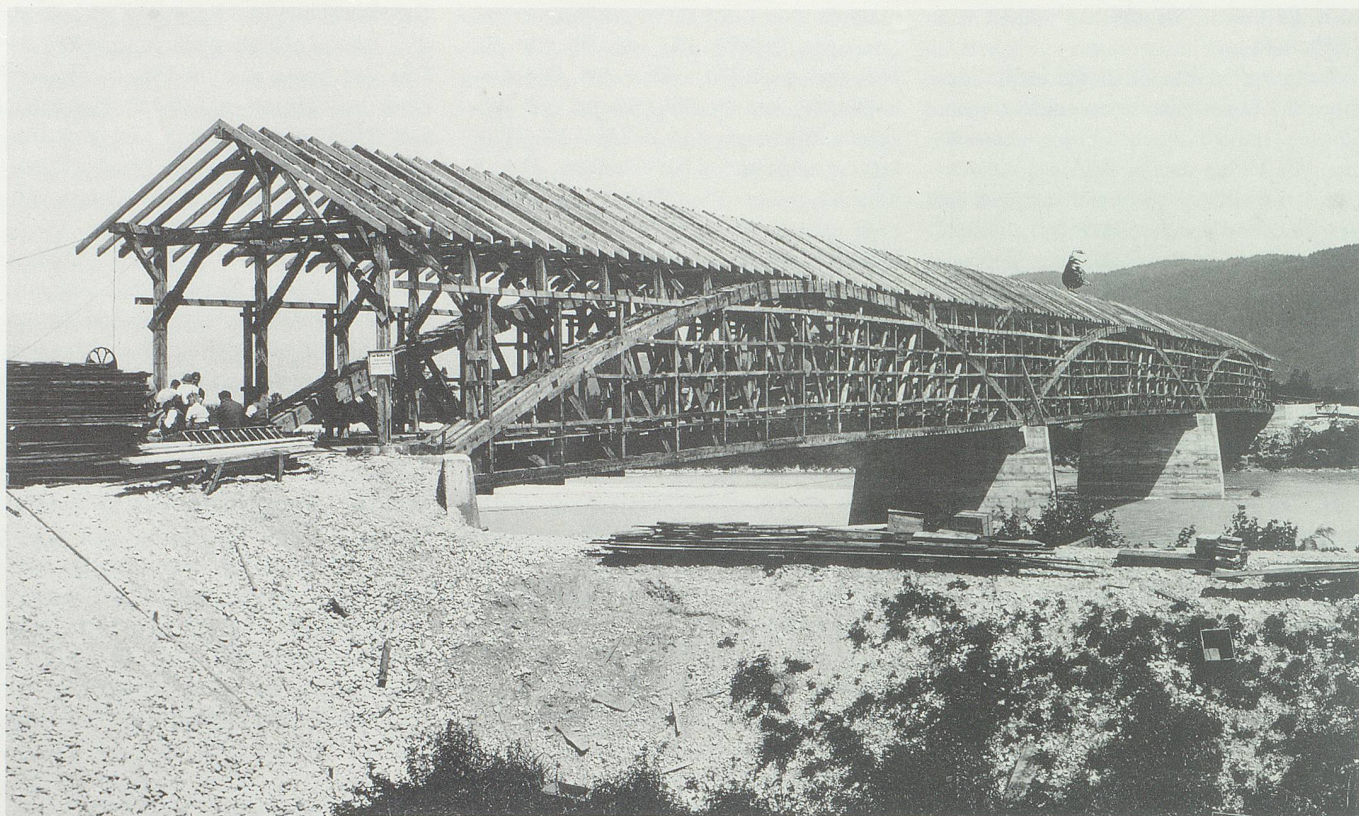
46 Zur Brücke Vaduz–Sevelen: vgl. Vogt 1975, S. 184–187. Weiter: LLA RE 1870/700; 1871/3; 1874/497; 1900/377; 1901/137. Ferner: StA SG R64–5b.

47 Rheinberger an Regierung des Fürstentums Liechtenstein am 9. 8. 1870. LA RE 1870/700.

48 Zur Brücke Balzers–Trübbach: *Die neue Rheinbrücke Trübbach–Balzers*. Technische Berichte und Geschichte zur Eröffnung am 23. November 1968. – *Rheinbrücke Trübbach–Mäls*. Eröffnung 7. Juni 1975. – F. BÜCHEL, *Der Bau der Rheinbrücke Balzers–Trübbach 1870/71*. – In: Büchel 1987b, S. 269–272. Quellen: LLA RE 1870/636; 1871/50. Ferner: StA SG R64–5b.

49 Baubeschrieb zum Vertrag vom 1. Dezember 1870. StA SG R 64–5b.

50 Zur Brücke Ruggell–Sennwald: *Die neue Rheinbrücke Ruggell–Sennwald*. Technische Berichte und Geschichte zur Eröffnung am 29. Oktober 1966. Weiter: LLA RE 1829/455.



Die Brücke Salez–Ruggell kurz vor ihrer Fertigstellung im Jahre 1929. Nach der Verkleidung mit Schirmbrettern sah diese Bogenbrücke nach System Tuchscherer äusserlich gleich aus wie die Howeschens Fachwerkkonstruktionen. Die beiden Pfeiler wurden betoniert. (Bild: Landesbauamt Vaduz.)

de vorläufig keine Möglichkeit sah, die Brücke zu realisieren. Der Erlös kam in einen Brückenbaufonds.

1927 wurden die Brückenbaubemühungen wieder ernsthaft aufgenommen. Die SBB waren bereit, Sennwald die alte Eisenbahnbrücke in Bad Ragaz zu schenken. Das gut erhaltene Lärchenholz hatte immerhin einen Schlagwert von 30 000 Franken. Doch die Stimmung in Sennwald war einem Brückenbau nicht günstig: In Frümisen und Sax wurde die Brücke rundweg abgelehnt. In Bauernkreisen befürchtete man die Einfuhr von billigem Fleisch, in Arbeiterkreisen die Konkurrenz von billigen Arbeitskräften aus Ruggell und Schellenberg. Zudem war Sennwald als Folge der Saxerrietkorrektur hoch verschuldet und wollte keine Brücke finanzieren, von der man keine Vorteile für die eigene Gemeinde erwartete.

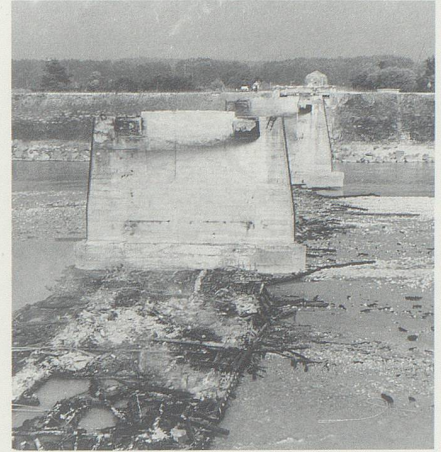
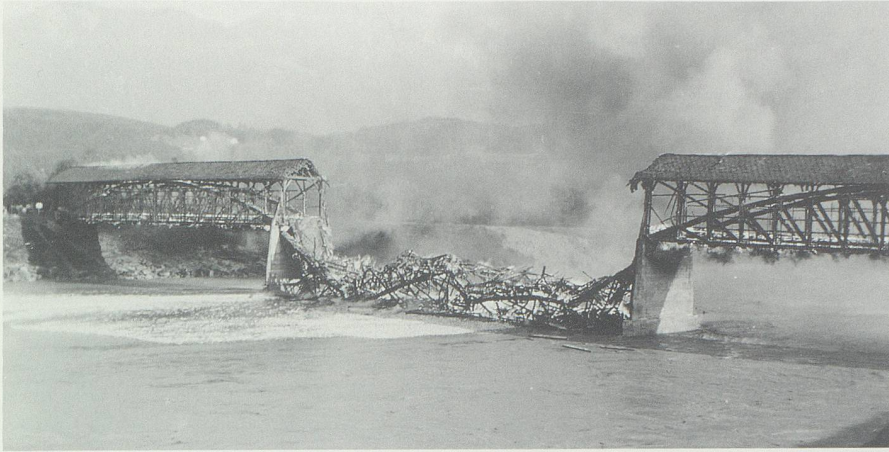
Ruggell war aber auch bereit, die Brücke allein zu finanzieren. So bildete der Bau der westlichen Zufahrtsstrasse das grösste Problem. Nach langen Verhandlungen wurde schliesslich am 14. Januar 1929 zwischen Sennwald und Ruggell ein Vertrag zum Bau einer Rheinbrücke samt Zu-

fahrtsstrassen abgeschlossen. Ruggell übernahm den Bau und Unterhalt der Brücke sowie der rechtsseitigen Zufahrtsstrasse. Es erhielt für den Brückenbau das Holz der alten Eisenbahnbrücke in Bad Ragaz, das von den SBB kostenlos zur Verfügung gestellt wurde. An die linke Zufahrtsstrasse vom Burstriet bis zum Brückenkopf zahlten der Bund 70 000 Franken, der Kanton St.Gallen 15 000 Franken, Fürst Johann II. 10 000 Franken, die Ortsgemeinde Salez 2 500 Franken (inkl. Private von Salez), die politische Gemeinde Sennwald 2 500 Franken und Private in Sennwald 1 000 Franken. Damit sich der Bund überhaupt in dieser Höhe an einer Gemeindestrasse beteiligen konnte, war eine juristische Konstruktion nötig: Er erhöhte einmalig die Zollpauschale für das Fürstentum und bestimmte gleichzeitig, dass dieses Geld für die linksseitige Zufahrtsstrasse (Kostenvoranschlag 101 000 Franken) zu verwenden war. Die Brücke selbst kostete 132 000 Franken, die rechtsrheinische Zufahrtsstrasse 9 000 Franken.⁵¹

Die Gemeinde Ruggell hätte diese Summe nicht auftreiben können. Sie erhielt

vom Land lediglich die bereits 1923 beschlossene Subvention von 12 000 Franken und vom Landesfürst einen Barbetrag in der Höhe von 60 000 Franken als Geschenk. Darüber hinaus erhielt Ruggell aber vom Land nicht näher ausgeführte «Zuwendungen» von rund Fr. 120 000 (es handelte sich um sog. Finanzzeinbürgerungen), die es der Gemeinde erlaubten, die Brücke zu bauen.

Die Brücke war – mit Ausnahme der westlichen Zufahrtsstrasse – im August 1929 fertiggestellt und wurde für den Verkehr freigegeben. Das Brückenprojekt wurde von Ingenieur W. Stäubli in Zürich ausgearbeitet. Es war eine Bogenbrücke nach System Tuchscherer mit eingehängter Fahrbahn. Die Ruggeller waren stolz auf ihre Brücke, wie ein «Eingesandt» im Liechtensteiner Volksblatt vom 26. September 1929 verrät. «Die Baukonstruktion zeugt von Kunstfertigkeit und bietet ein interessantes, anziehendes Bild. Zu bewundern ist das viele Eisenmaterial, das verwendet wurde. Besonders charakteristisch zeichnen sich die drei Bögen aus, die in gleicher Spannweite, je einen Drittel der laufenden Länge einnehmend,



Die Brücke Salez–Ruggell brannte am 29. Juli 1963 vollständig nieder. (Bild links: Willi Goldener, Salez; rechts: Leonhard Rothenberger, Ruggell.)

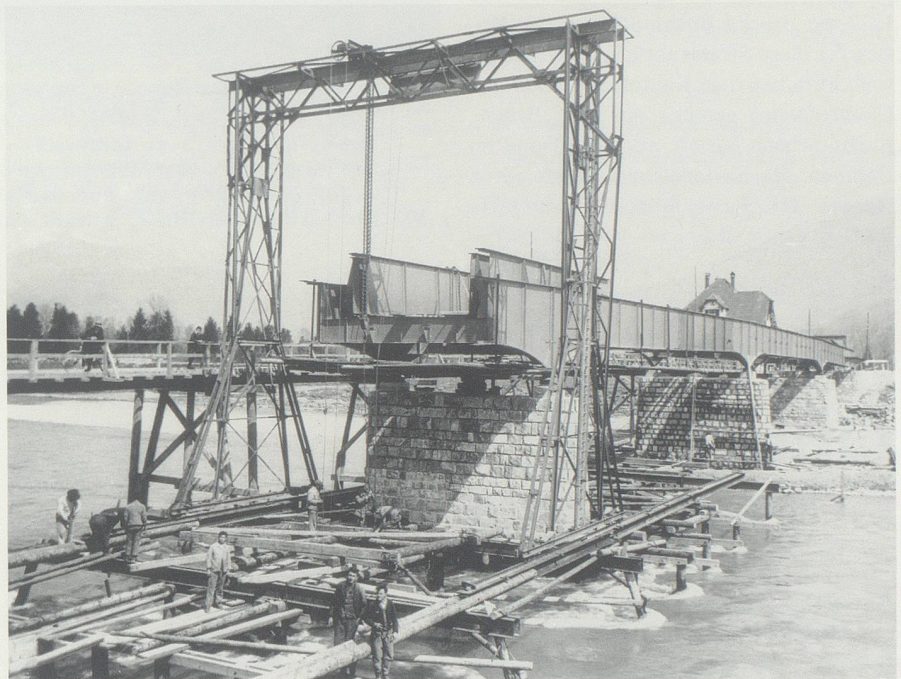
sich hinziehen. Die Brücke hat eine ordentliche Fahrbreite und zudem sind auf beiden Seiten bequeme Gehsteige geschaffen. Ein hübsches, wohl für die Lage und die Bauverhältnisse passendes Eternitdach deckt das Bauwerk. Das Ganze ruht auf zwei von starken Eisenschienen durchzogenen Betonjochen und zwei ähnlichen, an den beiden Ufern errichteten Mauern.» Am 29. Juli 1963 wurde die Ruggeller Brücke durch einen Brand zerstört.

Die Betonbrücken

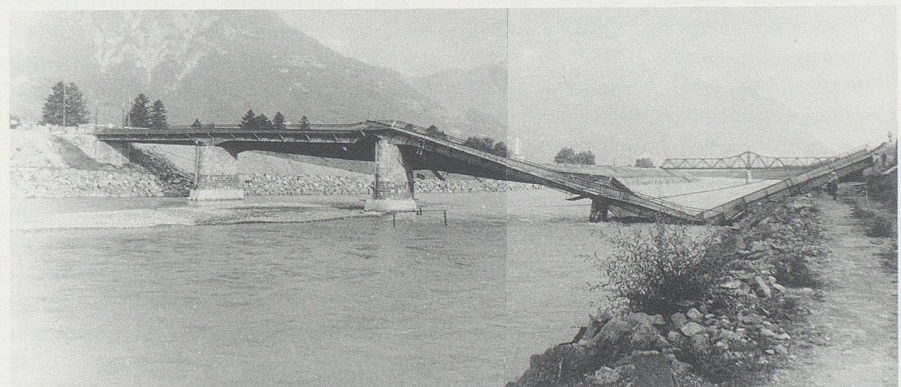
Die Holzbrücken konnten rund ein Jahrhundert benutzt werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg genügte sie den Anforderungen des wachsenden Verkehrs immer weniger: Sie wiesen nur eine Fahrbahn auf und waren von geringer Höhe. Autos konnten nicht kreuzen, schwere Transportfahrzeuge mussten Umwege fahren. Für Velofahrer waren sie wegen des Autoverkehrs gefährlich. Die Fahrbahnen waren schmal, die Dächer niedrig.

Die erste moderne Strassenbrücke war die Brücke Buchs–Schaan, die im Winter 1928/29 gebaut wurde. Es war eine sogenannte Vollwandbrücke aus Eisen auf drei gemauerten Pfeilern. Sie hatte zwei getrennte Fahrbahnen mit insgesamt 6 m Breite. Die Baukosten von 300 000 Fran-

51 Kostenangaben nach Regierungschef Gerard Batliner im liechtensteinischen Landtag am 9. 1. 1964. Landtagsprotokoll S. 384. – In der Broschüre *Die neue Rheinbrücke Ruggell–Sennwald* werden andere Kostenangaben gemacht: Zufahrt Schweiz Fr. 101 000.– (Kostenvoranschlag), Brücke und Rampe Ruggell Fr. 241 000.–



Bau der 1929 dem Verkehr übergebenen Brücke Buchs–Schaan, einer Vollwandkonstruktion aus Eisen. Die drei wuchtigen Joche wurden aus Basaltsteinen gemauert. Bis zum Bau der modernen Betonbrücken war sie die einzige am werdenbergisch-liechtensteinischen Rheinabschnitt, die mit schweren Lasten befahren werden konnte. (Bild: Staatsarchiv St.Gallen.)



Der Einsturz der Brücke Buchs–Schaan im Jahre 1970 forderte glücklicherweise keine Menschenleben. (Bild: Staatsarchiv St.Gallen.)

ken wurden zwischen Buchs und Schaan geteilt, wobei Schaan vom Landesfürsten eine Spende von 120 000 Franken und vom Landtag eine Subvention von 25 000 Franken erhielt. Diese Brücke stürzte am 14. August 1970 wegen einer Unterspülung des westlichen Pfeilers ein.

Auf die modernen Brücken soll hier zum Schluss nur noch kurz hingewiesen werden. Zwischen 1965 und 1977 wurden sechs Betonbrücken dem Verkehr übergeben: 1965 die Brücke Haag-Bendern, 1966 die Brücke Salez-Ruggell, 1968 die Brücke Trübbach-Balzers, 1975 die Brücke Sevelen-Vaduz, ebenfalls 1975 die Fussgängerbrücke Trübbach-Balzers und 1977 die Brücke Buchs-Schaan. Die Kosten für diese Strassenbrücken wurden jeweils zwischen dem Kanton St.Gallen und Liechtenstein geteilt. An die Brücke Buchs-Schaan leistete auch der Bund im Rahmen des Nationalstrassenbaus einen Beitrag. Die Fussgängerbrücke Balzers-

Trübbach wurde aus der von der Versicherung ausbezahlten Summe für den Brand der alten Holzbrücke bezahlt.

Literatur

Büchel 1902: J. B. BÜCHEL, *Geschichte der Pfarrei Triesen*. – In: *Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein* 2 (1902), 3–296.

Büchel 1987a/1989: J. BÜCHEL, *Geschichte der Gemeinde Triesen*. 2 Bände. Vaduz 1987, 1989.

Büchel 1987b: F. BÜCHEL, *Beiträge zur Geschichte 842–1942*. Gemeinde Balzers. Balzers 1987.

Historisches von alten Rheinfähren. – In: *Rheinbrücke Trübbach-Mäls*. Eröffnung 7. Juni 1975. Hg. von den Gemeinden Balzers und Wartau. Vaduz 1975.

Hofer 1985: V. HOFER, *Furten, Fähren und Brücken über den Rhein vor 115 Jahren*. – In: *Unser Rheintal* 1985, 87–91.

Krapf 1901: PH. KRAPF, *Die Geschichte des Rheins zwischen dem Bodensee und Ragaz*. – In: *Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung*. Lindau 1901.

LUB: *Liechtensteinisches Urkundenbuch*, I. Teil. 1. Bd. Vaduz 1948; 2. Bd. Vaduz o. J.; 3. Bd. Vaduz o. J.; 4. Bd. Vaduz 1963/1965.

Niederer 1965: G. NIEDERER, *Das Monsteiner Fahr*. – In: *Unser Rheintal* 1965, 65–77.

Ospelt 1972: A. OSPELT, *Wirtschaftsgeschichte des Fürstentums Liechtenstein im 19. Jahrhundert*. – In: *Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein* 72 (1972), 5–423.

Peter 1956/1960: O. PETER, *Wartau. Eine Gemeinde im st.gallischen Rheintal, Bezirk Werdenberg*. 2 Teile. St.Gallen 1956, 1960.

Poeschel 1950: E. POESCHEL, *Die Kunstdenkmäler des Fürstentums Liechtenstein*. Vaduz 1950.

Rheinbrücke Trübbach-Mäls. Eröffnung 7. Juni 1975. Hg. von den Gemeinden Balzers und Wartau. Vaduz 1975.

Schafhauser 1971: E. SCHAFHAUSER, *Der Rhein und seine Verkehrsstellung Gams-Haag – Bendern-Eschen*. – In: *Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein* 71 (1971), 113–143.

Vogler 1985: W. VOGLER [Hg.], *Das Kloster St.Johann im Thurtal*. Ausstellungskatalog. St.Gallen 1985.

Vogt 1975: N. VOGT, *Die letzten Holzbrücken über den Rhein im Raume Liechtenstein*. – In: *Strasse und Verkehr* Nr. 5, vom 13. Mai 1975.

Winteler 1923: J. WINTELER, *Die Grafschaft Werdenberg und Herrschaft Wartau unter Glarus 1517–1798*. Diss. Weida i. Thür. 1923.

Der Loreleifelsen im St.Galler Oberland

Rheinflösserei in vergangenen Zeiten

Jakob Kuratli, Azmoos †

Es mag Leser geben, die stutzig werden und die Überschrift übertrieben finden. Aber seit ich im Sommer 1958 den Loreleifelsen im Rheinland gesehen habe, beharre ich steif und fest darauf, dass wir im Oberland unsern eigenen Zauberfelsen am Rhein besitzen, der dem andern an Naturschönheit nicht nachsteht, sondern ihn noch übertrifft.

Auf das Ellhorn, den Ausläufer des Fläscherberges am Rhein, führt keine asphaltierte, breite Autostrasse, und zuoberst dehnt sich nicht ein riesiger Parkplatz mit Fahrzeugen und Gaststätten aus, die an das fragwürdige Wort «Fremdenindustrie» erinnern, nein! Auf unserm Loreleifelsen finden wir keine weggeworfenen Papiersäcke und kein Schokoladepapier. Die Natur ist völlig unverdorben und unberührt. Kein Taglärm dringt herauf zum mächtigen, bündnerischen Eckstein an der Schweizer Grenze.

Wer mit der Eisenbahn oder mit dem Auto durchs Rheintal ins Oberland fährt, der sieht nach dem Dorfe Trübbach, gegenüber dem vorgelagerten Schollberg, auf der andern Seite des Stromes das Ellhorn kühn emporragen. Wenn die geplante neue Rheinstrasse hier einmal vorbeiführt, wird der Bergfelsen aus der Nähe noch wuchtiger wirken.

Wer das Ellhorn besteigen und den Tiefblick auf den Rhein und den mächtigen Talkessel von Sargans erleben will, wandert bei Trübbach über die Rheinbrücke ins Fürstentum Liechtenstein. Vor dem Dorfe Klein-Mäls schwenken wir rechts ab und gelangen auf einem steilen Feldweg zwischen Ackerlängen und Wiesenbreiten fast unbemerkt zum mattengrünen, idyllischen Elltälchen, «an Äll», wie die Einheimischen sagen. Ein fröhlich-gutmütig dahinschlenderndes Waldsträsslein, das von unserer hastigen Zeit noch

nichts zu wissen scheint, führt uns sicher zur Anhöhe empor, sofern wir hier und dort nicht auf eines der verschwiegene Verlobungsweglein vorzeitig nach links abschnwenken. Ganz oben, wo der Fahrweg sich zuletzt gleichsam im lichtdurchfluteten Buchenwald verliert, wandert man kaum einen Steinwurf weit den Hang nach rechts empor. Fast lautlos springt ein scheues Reh auf dem bemoosten Waldesgrund dahin und verschwindet hinter dem Gebüsch.

Der Loreleifelsen will entdeckt werden, wie übrigens alles Schöne und Abseitsliegende. Ich muss bekennen, das zweite Mal, als ich dorthin kam, musste ich ihn aufs neue aufsuchen. Um zum Ziele zu kommen, brauchen wir nicht den höchsten Gipfel des Ellhorns zu erklimmen, der sich 761 Meter über Meer erhebt. Wenn dort ein verwitterter Felsblock sich löst, in den Abgrund stürzt und, in gewal-