

meinden entschliessen. Diese dürfte nach 1869 eingetreten sein; jedenfalls nahm sie im Landesgestzblatt Nr. 1 von 1873, womit der Staat  $\frac{5}{8}$  der Wuhrkosten übernahm, Form und Gestalt an. Eine wertvolle Hilfe leistete der Landesfürst, indem er im Jahre 1871 den Erbauern ein unverzinsliches Darlehen von 50,000.— Gulden gewährte. Diesem folgte im Jahre 1873 ein weiteres in der Höhe von fl. 125 000.—. Damit war die Bahn frei für den Bau der auf 200,000.— Gulden veranschlagten Wuhre (1 fl. oder 1 Gulden = 2 Kronen. Der Kurswert der Krone lag höher als jener des Frankens). Für Uferbauten wurden ausgegeben:

vom Jahre 1855 bis 1891 Fr. 1,433,360.—

vom Jahre 1893 bis 1899 Fr. 207,990.—

Die Dammkronen waren nun beiderseits des Rheins auf die gleiche Höhe gebracht, auf der sie sich viele Jahre hindurch hielten. Schliesslich begannen die St. Galler aber doch mit der Erhöhung ihres Dammes, so dass dieser im Jahre 1927 höher lag, als jener auf der liechtensteinischen Seite.

Eine konstante Gefahr für die Rheindämme bildete indes die ziemlich unter die Dammkrone hinabreichende Eisenbahnbrücke Schaan-Buchs. Diese Gefahr wurde anlässlich des Hochwassers vom 25. September 1927 tatsächlich akut. An der Brücke stauten sich die Wasser, weshalb diese zwangsläufig nach den beiden Dammseiten abgedrängt wurden. Auf der liechtensteinischen Seite, wo eben der Damm niedriger lag, vermochten die improvisierten Massnahmen gegen eine derartige Naturgewalt auf die Dauer nicht aufzukommen.\*) Der Damm brach zusammen. Eine Sturzflut eines dahier nie gekannten Ausmasses bewegte sich in Richtung auf Schaan und talabwärts, Kulturen unter sich begrabend. — Es ist hier nicht der Platz, um die Not zu schildern, welche über unsere Talschaft hereinbrach. Hierbei gedenken wir dankbar der werktätigen — handfesten und finanziellen — Hilfe von hüben und drüben, auch des enormen Beitrages unseres damaligen Landes-

---

\*) Aber auch dann, wenn die Wuhre auf beiden Seiten gleich hoch gewesen wären, hätte der Rückstau die Dämme beider Uferfronten überflutet, hinten ausgewaschen, ausgehöhlt und schliesslich zum Einsturz gebracht. In BERN sah es ebenfalls kritisch aus. Auf einer Strecke von ca. 10 Metern strömte das Wasser bereits über den Damm, der hinten am Fusse schon stark ausgehöhlt war, hinunter. Auch auf der Schweizer Seite (Haag) schlugen die Wellen bereits über das Wuhr.