

Durchstichvarianten. Die Projekte scheiterten: St. Margrethen fürchtete um seine Äcker, Rheineck um Schifffahrt und Flösserei. 1821 brach der Rhein direkt zum See durch. Höchst und Gaissau wollten den neuen Lauf dauerhaft anlegen. Die Behörden unterstützten sie, besonders der Tiroler Baudirektions-Adjunkt Joseph Duile. Es folgten «Augenscheine auf Augenscheine, Konferenzen auf Korrespondenzen», ohne Lösung. 1824 trug Bürgermeister Joseph Ender (1767–1841) von Mäder die Sorgen der Rheindörfer vor Kaiser Franz I. Nun wurden die Tiroler Behörden aktiv.<sup>10</sup> Duile entwarf einen Regulierungsplan, Beginn der modernen, technisch definierten Rheinkorrektion. Die Modifikationen dieses Projekts bestimmen heute Flusslauf und Landesgrenze.

St. gallerseits schuf Landammann Gall Jakob Baumgartner (1797–1869) die Grundlagen.<sup>11</sup> 1827 gelang ihm das Wuhrbauprovisorium mit Österreich, die erste Wasserbauordnung. 1837 schloss er auch mit Liechtenstein und Graubünden Verträge und erreichte, dass der Kanton die Bauleitung an Rhein und Thur übernahm. Da aber der Grosse Rat knauserte, kam der Wuhrbau zwanzig Jahre lang kaum voran. Schliesslich verlangten die Rheintaler Hilfe vom neuen Bundesstaat. Ihre Petition war 1853 kaum eingereicht, als das erste von drei Julihochwassern die Talböden überflutete. Nun bewilligten die Räte 50 000 Franken, viel zu wenig, nur einmalig, aber die Rheinkorrektion war national anerkannt. Kantonsingenieur Friedrich Wilhelm Hartmann (1809–1874) arbeitete binnen weniger Wochen ein Regulierungsprojekt aus, die Basis zum Korrektionsgesetz. Nach heftigem Widerstand der Perimeterpflichtigen wurde es mit 26 000 Ja gegen 6000 Nein angenommen.

Rheingesetz und Planung machten die Korrektion von Ragaz bis Au baureif. Endlich sprachen 1862 auch die eidgenössischen Räte einen Drittel der Gesamtkosten. Der Rest entfiel auf Kanton, Gemeinden und Perimeterpflichtige. Hartmann trieb das 60 Kilometer lange Werk rasch voran. Die Ausführenden bewegten gewaltige Kubaturen von Hand und mit Fuhrwerken. 1883 war die Strecke Ragaz – Au verbaut. Den St. Gallern folgten die Liechtensteiner ab 1870. Beidseits des Rheins sind die Wuhr und Dämme das gewaltigste Bauwerk des Industriezeitalters.

---

10 Kilga, Burkhard: Mäder, Heimatdorf am Rhein, Feldkirch 1997, S. 109.

11 Baumgartner, Gallus Jakob: Erlebnisse auf dem Felde der Politik, Schaffhausen 1844, S. 30–32.