Von den Pflichten eines Wegmachers im letzten Jahrhundert : "Instandhaltung des Strassenkörpers in ganz untadelhaftem Zustande"

Autor(en): **Gabathuler, Hansjakob**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **10 (1997)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-892988

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Von den Pflichten eines Wegmachers im letzten Jahrhundert

«Instandhaltung des Strassenkörpers in ganz untadelhaftem Zustande»

Hansjakob Gabathuler, Buchs

Bei seiner Gründung 1803 übernahm der Kanton als oberster Strassenmeister ein bescheidenes und noch sehr weitmaschiges Strassennetz.[1] Der Zustand der damaligen Strassen – meist holprige Hohl- und Karrengassen – befriedigte freilich die Fuhrleute und Kutscher mit ihren Gästen auf weiten Strecken keineswegs.

Im Jahre 1821 hatte der Grosse Rat einen Staatsbeitrag bewilligt, um die Schollbergstrasse auszubauen.[2] Die Schollbergstrasse hatte indessen nur dann ihren Wert, wenn die Fortsetzung nach Norden verbessert wurde, was denn auch in den Jahren bis 1828 geschah; auch der Saumweg von Gams nach Wildhaus wurde 1829/30 durch eine Kunststrasse ersetzt.[3] Für den Bau und den Unterhalt dieser Strassen griff der Staat zwar nicht tief in seine Kasse; die Gemeinden und private Anstösser zahlten erhebliche Beiträge.[4]

Die Verfassung des Jahres 1831 erklärte den Bau und den Unterhalt der Hauptstrassen zur Staatssache, womit der Kanton fortan auch die Gemeindestrassen zu überwachen hatte. Dazu schuf er 1834 das Strasseninspektorat, dem bis 1863 auch das Rheinbau- und das Hochbauwesen unterstellt waren. Auf das Gemeindestrassengesetz von 1837 folgte das Güterstrassengesetz von 1864. Die kantonale Aufsicht gewährleistete nun einen grosszügigeren und sachkundigeren Bau als früher, da oft die Fachleute gefehlt und örtliche Machtverhältnisse bei der Führung der Strassenstrecken nicht selten den Ausschlag gegeben hatten.

Durch die Verfassung von 1848 hatte der Bund inzwischen die Binnenzölle und Weggelder abgeschafft und auch das Postwesen übernommen. In malerischer Weise mögen in den folgenden Jahren die mehrspännigen gelben Pferdekutschen das Strassenbild belebt haben. In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts widmete sich der Kanton aber bald einmal vorwiegend der Anlage eines Eisenbahnnetzes; er sorgte nun auch dafür, dass abgelegene Siedlungen, wie etwa der Grabserberg, ihre Strassen zu den Stationen im Talgrund erhielten. Die Eisenbahn war bis nach der Jahrhundertwende die absolute Königin des Verkehrs, bis ihr das Automobil als zukunftsweisende Verkehrskraft den ersten Rang streitig machte. Es hob die Bedeutung der Strassen wieder in ungeahnter Weise und verdrängte die Pferde als Zugkraft mehr und mehr.[5]

Im 19. Jahrhundert war die Fahrt in einer Kutsche auf holprigen Strassen eine malerische, aber beschwerliche Angelegenheit. Bild aus Mittler 1988.

«Unterhalt der Staats-Straahse No. 1 von St.Gallen n. Chur»

Der Strassenausbau unter der Hoheit des Staates bedingte nun auch einen straffen und geregelten Unterhalt. Um diesen zu gewährleisten, wurden die Strassen in Abschnitte eingeteilt, die an Pächter oder Akkordanten des Staates, beziehungsweise der Gemeinden, zur Pflege und Wartung übergeben wurden. Damit war der Berufsstand der Wegmacher geboren, deren Pflichtenheft vertraglich geregelt war. Ein solches «Vertrags & Pflichtenheft für den Strahsenpacht mit Christ. Fuchs, Strahse N. 1. XII bis XIII» aus dem Jahre 1867 ist uns erhalten geblieben[6]; es gibt uns erschöpfend Auskunft, wie diese Unterhaltsarbeiten an den Staatsstrassen vor über 100 Jahren bewerkstelligt wurden. Im folgenden werden die in 21 Artikeln aufgelisteten Pflichten und Bedingungen grösstenteils wörtlich wiedergegeben:

«Das Baudepartement Namens der Strassenverwaltung des Cantons St.Gallen übergiebt dem Christian Fuchs in Salez von der Staatsstrasse No. 1 die Abtheilung von dem Stundenstein XII bis Stundenstein XIII in einer Länge von 16 000' [Fuss] zum Unterhalte in Pacht oder Akkord.

Unter den dem Chr. Fuchs übergebenen & von demselben in Akkord übernommenen Unterhaltsarbeiten ist verstanden & inbegriffen: Der gehörige Unterhalt der Fahrbahn, das Reinigen der Seitengraben & der

Der Große Rath des Kantons St. Gallen,

In der Absicht, die einer freien und ergiebigen Bewirthschaftung der Güter entgegenstehenden Hindernisse so viel als möglich zu beseitigen,

verordnet als Gesetz:

1. Titel. Von den Güterstraßen.

Art. 1. In jeder Gemeinde, in welcher die zu einer möglichst freien Benützung der Grundstücke erforderlichen Güterstraßen noch nicht vorhanden sind, sollen solche auf Verlangen angelegt werden.

Art. 2. Die Breite der neu anzulegenden Hauptgüterstraßen soll wenigstens 10, höchstens 14 Fuß, diejenige der Nebenstraßen wenigstens 8, höchstens 12 Fuß betragen. Die Breite der bestehenden Güterstraßen ist, wenn erforderlich, in oben bezeichneter Weise zu erweitern.

Art. 3. Die Kosten der Erstellung und des Unterhaltes neuer Güterstraßen sollen, wenn sich die Betheiligten unter einander nicht auf andere Weise verständigen, nach Maßgabe des Flächenraums der Grundstücke, welchen sie zudienen, mit Berücksichtigung der bestehenden Dienstbarkeiten und im Verhältniß zu den Vortheilen und Nachtheilen, welche für die betreffenden Grundbesitzer entstehen, verlegt werden.

Ausschnitt aus dem Gesetz über Güterstrassen und Ausstreckrechte von 1864. Im Besitz von Marie Hermann, Azmoos.

Strassenborde nach Anleitung & Forderung des Strasseninspektorates, beziehungsweise der Strassenmeister. Ferner das Einbetten des Kieses, die Ableitung des Wassers, das Abziehen von Koth und Staub und Beseitigung desselben, die Offenhaltung der Fahrbahn und der Trottoirs bei Schneefall und der Unterhalt der Trottoirs wo solche vorhanden sind, oder neu angelegt werden sollten, überhaupt – so wie die Ausführung der durch Naturereignisse geforderten Herstellungsarbeiten, [...] demnach überhaupt im Ganzen in allen Theilen die völlige Instandhaltung des Strassenkörpers, der Trottoirs und der Graben in ganz untadelhaftem Zustande, wogegen die Strassenverwaltung alle übrigen Leistungen als: Den Unterhalt der Brücken und Durchlässe, der Abweissteine, Geländer und Bäume, der Stütz- und Wandmauern, Wegweiser und Marken und dergleichen selbst und nach eigenem Gutfinden wird besorgen lassen.

Auch die Kiesbeifuhr wird die Strassenverwaltung auf ihre eigene Rechnung und nach Ermessen der Strassenaufsicht besorgen lassen, der Übernehmer ist jedoch pflichtig, so viel Kies einzubetten, als von der Aufsicht verlangt wird. Auch hat der Pächter auf die Qualitaet des Kiesmaterials zu achten und ohne spezielle Bewilligung von Seite des Strassenmeisters kein solches anzunehmen, das nicht vorschriftsgemäss zubereitet ist.

Wird Kies an Vorrathshaufen, sei es den Strassenborden entlang oder auf eigens hiezu vorhandene Kiesplätze aufgeführt, so hat der Akkordant dasselbe gehörig aufzuschaufeln und derart in länglichte geregelte Haufen zu bringen, dass sie für das Befahren der ganzen Fahrbahnbreite kein Hinderniss bieten und das Kies nicht unnütz auf der Strasse herumrollt.

Bei denjenigen Abtheilungen, für welche das Kies aus Gruben bezogen werden muss, kann je nach dem Ermessen der Strassenaufsicht das Kiesrüsten gegen angemessene Vergütung auch dem Pächter verakkordirt werden.»[7]

Ausebnen von Leisen und Schlägen

«Die eigentlichen Hauptbekiesungen sollen nur im Herbst oder Frühjahr, nöthigenfalls aber auch beidemal, aber so viel als möglich nur bei nasser oder weicher Fahrbahn vorgenommen werden. In der Zwischenzeit sind nur die Leisen und Schläge[8] auszubessern, zu welchem Behufe immer für genügende Kiesvorräthe gesorgt werden muss. Bei allen Ausbesserungsarbeiten, sowie bei den Hauptbekiesungen soll darauf gesehen werden, dass die Fahrbahn eine möglichst glatte, gleichförmige und feste werde und in der Mitte die erforderliche Wölbung erhalte.

Das Kies muss daher bei gleichförmiger Oberfläche der Strasse durchwegs gleichmässig, bei ungleichmässiger Oberfläche aber mit Rücksicht auf erhöhte und vertiefte Stellen aufgetragen werden.

Einzelne herumrollende, mit der Strassenoberfläche nicht fest verbundene Steine sollen, besonders bei trockener Witterung, zusammengezogen, an passenden Stellen neben der Strasse aufbewahrt und erst bei nassem Wetter wieder geeignet verwendet werden.

Überall wo es sich der Kultur ohne Schaden thun lässt, sollen die abgezogenen Koth- und Staubhaufen sofort auf das anstossende Land abgelagert werden. Aller übrige Schlamm und Schutt, welcher sich bei der gewöhnlichen Reinigung der Strasse und der Seitengräben ergiebt, ist auf Rechnung des Pächters zu beseitigen.

Alle dem Staat angehörenden Kiesgruben oder andere Materialplätze sollen von den betreffenden Übernehmern genau überwacht werden. Besondere Aufmerksamkeit ist hiebei auch den Grenzmarken zu widmen, damit weder das Staatseigenthum geschmälert noch das benachbarte Privateigenthum durch zu nahe Ausbeutung gefährdet wird.

Die Pächter haben ferner dafür zu sorgen, dass aus den Kiesgruben weder Steine noch Sand anders als mit Bewilligung des Strassenmeisters weggeführt werden. Diese Bewilligung muss dem Pächter vom Strassenmeister persönlich ertheilt werden, in jedem andern Falle hat der Käufer eine schriftliche Bewilligung vorzuweisen. Alle und jede andere Verwendung von Kies aus den Staatsgruben zu Privatzwecken ist dem Pächter strengstens untersagt. Den Erlös für verkaufte Steine oder Sand, im Falle solcher vom Käufer an den Pächter bezahlt würde, hat letzterer sofort dem Strassenmeister zu behändigen. Von den Kiesgruben, deren Zufahrten verschliessbar sind, hat der Pächter die

1 Neben einer Kunststrasse von Rorschach bis Wil, der sogenannten Fürstenlandstrasse – von Abt Cölestin II. 1774 begonnen und von Abt Beda vollendet –, führte eine fahrbare Strasse nach Wattwil und über den Ricken nach Uznach und Rapperswil, wo bis 1887 die hölzerne Seebrücke in die Urschweiz abzweigte. Wer vom Toggenburg ins Werdenberg gelangen wollte, konnte bis Wildhaus zwar eine fahrbare Strecke benützen, musste sich dann aber über die Wildhauserhöhe mit einem Saumweg begnügen, um im Rheintal die Handelsstrasse von Sargans an den Bodensee zu erreichen (nach Thürer 1972, S. 199 f.).

2 Vgl. dazu die Beiträge «Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit» von Otto Ackermann und «Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen» von Hans Jakob Reich in diesem Buch.

3 Vgl. den Beitrag «Die Strasse vom Rheintal ins Toggenburg» von Noldi Kessler in diesem Buch.

4 In den vierziger Jahren des letzten Jahrhunderts waren beispielsweise unter gewaltigen Opfern seitens der Gemeinde Wartau die alten Wege von Dorf zu Dorf verbessert, grösstenteils aber neu erbaut worden, da das Strassengesetz von 1837 die Gemeinden dazu verpflichtet hatte, kunstgerechte Gemeindestrassen zu erstellen und zu unterhalten (Bau der Strasse Seidenbaum–Azmoos 1841, Weite–Oberschan 1842, Azmoos–Oberschan 1843, Azmoos–Trübbach mit Anschluss nach Sargans 1847/48). Im Jahre 1842 gingen die Gemeindestrassen von der Ortsgemeinde Wartau an die politische Gemeinde über, wobei die Ortsgemeinde eine Auslösungssumme von 5000 Gulden zu entrichten hatte. Die Gesamtausgaben an Strassenbauten und Bodenabtretungen dürften insgesamt etwa 10 000 Gulden ausgemacht haben. Jakob Kuratli sieht in diesen enormen Belastungen einen Faktor unter mehreren für die Verarmung grosser Teile der Bevölkerung, die in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts in einer weiteren Auswanderungswelle nach Übersee gipfelte (Kuratli 1950, S. 321 f. und Anm. 497).

5 Nach Thürer 1972, S. 199 ff.

6 VuP 1867: Es wurde dem Autor freundlicherweise von Hans Schmidt, alt Strassenkreisinspektor, Buchs, für diese Arbeit zur Verfügung gestellt.

7 VuP 1867, Art. 1–3.

8 Als «Leisen» wurden früher mundartlich die Fahrspuren bezeichnet; bei den «Schlägen» handelt es sich wohl um Schlaglöcher.

Schlüssel in Verwahrung zu nehmen und die Zufahrten nur für die Kiesfuhrleute oder für Käufer von Sand und Steinen zu öffnen.»[9]

Auf Telegraphenleitungen und Barrieren Obacht haben

«Wenn an den […] Bauobjekten etc., welche die Strassenverwaltung auf eigene Rechnung zu unterhalten hat[10], irgendwelche Beschädigung oder Zerstörung wahrgenommen wird, hat der Übernehmer dem Strassenmeister hievon ungesäumt Anzeige zu machen und wo etwa Gefahr im Verzuge sein sollte, sofort von sich aus die nöthigsten Anordnungen zur Abhülfe zu treffen, zudem aber gleichzeitig den Strassenmeister zu berichten.

Namentlich ist auf alle Brücken und Durchlässe ein fleissiges und wachsames Auge zu halten und allfällige Mängel rechtzeitig der betreffenden Oberaufsicht zu verzeigen, widrigenfalls der Pächter für alle nachtheiligen Folgen haftbar & verantwortlich ist. Auch sind die Strassenpächter verantwortlich dafür, dass weder von der bestehenden Strassenbreite, noch von den dazugehörenden Borden, Graben, Böschungen, Kiesplätzen und dergleichen etwas verloren geht. Sie haben daher fleissig Nachschau walten zu lassen, dass keine Marken abhanden kommen und wo solches dennoch geschehen sollte, dem Strassenmeister sofortige Kenntniss zu geben.

Den Strassenpächtern liegt auch die Beaufsichtigung der Telegraphenleitung ob, wo solche den Strassen entlang bestehen, oder während der Pachtzeit erstellt werden sollten. Bei entdeckten Mängeln ist das zur Abhülfe Nothwendige vorzukehren und bei grössern Beschädigungen dem nächstgelegenen Telegraphenbüreau sofort Anzeige zu machen. Material und die erforderlichen Werkzeuge hat die Telegraphenverwaltung zu liefern.

Den Strassenpächtern liegt es ebenfalls ob, auf die Strassenübergänge bei den Eisenbahnen und wo letztere in der Nähe von Strassen vorbeiführen, auch auf deren sonstige Verhältnisse, besonders aber auch darauf Acht zu haben, dass die Barrieren (Geländer) in gutem Zustand erhalten werden, im Nothfalle allfälligen Nachtheilen nach Umständen vorzubeugen oder abzuhelfen oder davon Anzeige an den Strassenmeister und die Bahnbeamten zu machen.

Wo sich grössere oder kleinere Gewässer in der Nähe einer Strasse befinden, sollen die betreffenden Übernehmer auch auf dieselben Obacht haben und alle Wahrnehmungen von nachtheiligen Einwirkungen auf die Strasse ebenfalls ohne Verzug dem Strassenmeister berichten.»[11]

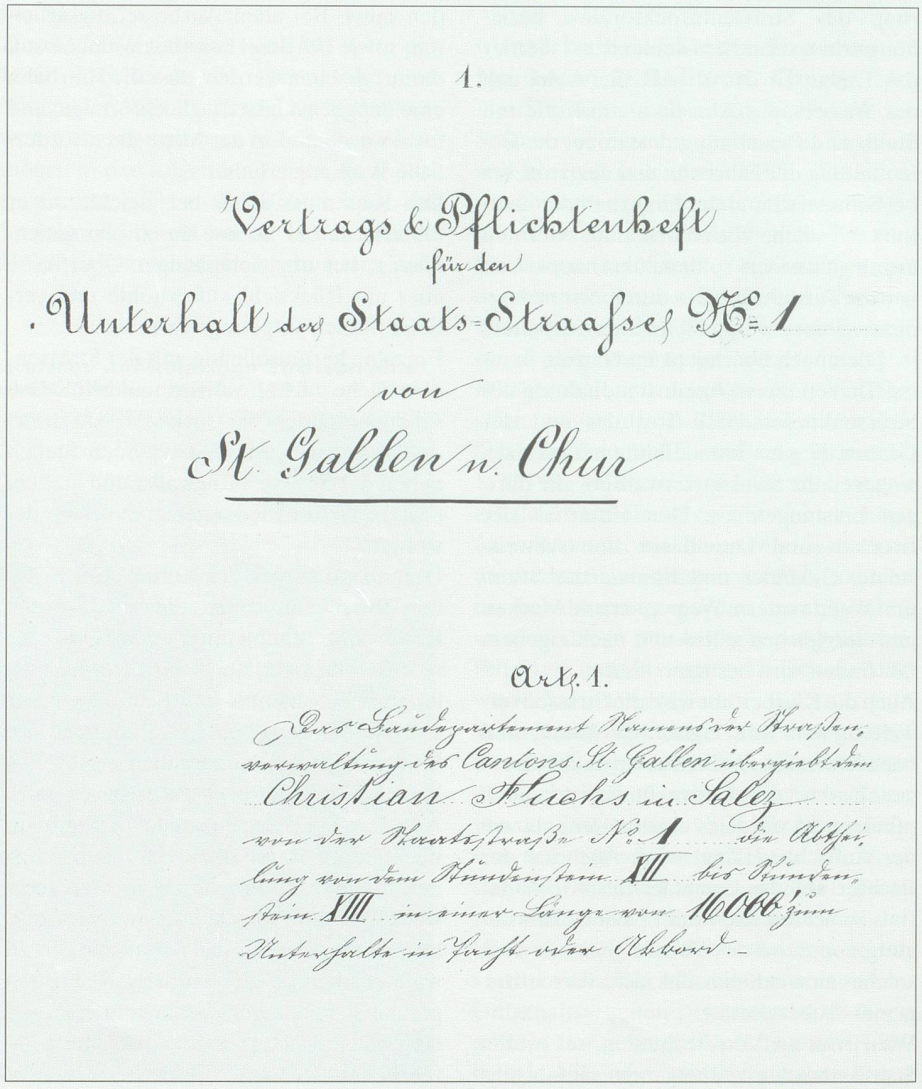
Das Publikum vor Unfällen bewahren

«In Fällen bei welchen die Strasse in Folge schlechten Wetters vermehrter Arbeit zur Ableitung von Wasser, Beseitigung von Schnee, Koth oder Staub u.s.w. bedarf, sowie auch im Falle von Naturereignissen hat der Akkordant die erforderliche Anzal von Gehülfen anzustellen und zwar soviel, als der Strassenmeister für nöthig erachtet. Unter den vom Pächter selbst und auf seine Rechnung zu habenden Naturereignissen sind alle und jede Ereignisse verstanden, welche nicht plötzlich, unerwartet und unvorhergesehen in einem Umfange entstanden sind, dass deren Remedur mehr als Frs 25 kostet.

Sind solche Fälle eingetreten und von der Strassenaufsicht konstatiert worden, so wird der Mehrbetrag der Herstellungskosten über die oben festgesetzten Frs 25 hinaus von der Strassenverwaltung getragen, welche derartige Arbeiten nach Belieben auch durch andere Übernehmer kann ausführen lassen.

Inzwischen ist der Pächter oder dessen Gehülfen dennoch verpflichtet, bei solchen Vorfällen nicht nur den Strassenmeister sofort zu benachrichtigen, sondern von sich aus unverzüglich dafür zu sorgen, dass etwa unfahrbar gewordene Strassenstrecken so schnell als möglich wieder hergestellt werden und alle Massnahmen treffen, welche geeignet sind, das Publikum vor Unfällen zu bewahren und zwar unter Verantwortlichkeit für alle Folgen, die aus

Vorderseite des Pachtvertrages mit Christian Fuchs, Salez, aus dem Jahre 1867.



1.

Vertrags & Pflichtenheft
für den
Unterhalt der Staats-Straasse No. 1
von
St. Gallen n. Chur

Art. 1.

Das Baudepartement Namens der Strassenverwaltung des Cantons St. Gallen übergibt dem Christian Fuchs in Salez von der Staatsstrasse No. 1 die Abtheilung von dem Kundenstein XII bis Kundenstein XIII in einer Länge von 1600 lfm zum Unterhalte in Pacht vor Akkord.–

Nachlässigkeit von Seite des Übernehmers entstehen würden. Das nämliche gilt auch bei allfälligen Beschädigungen von Brükken und Durchlässen.
Der Pacht oder Akkord wird auf drei aufeinanderfolgende Jahre abgeschlossen, d. h. die Pachtzeit beginnt mit dem 1 ten Jänner 1867 und endet mit dem 31 ten Dezember 1869. Derselbe kann aber vom Pächter von halb zu halb Jahr, von der Strassenverwaltung hingegen, wenn dieselbe mit den Leistungen nicht zufrieden ist, monatlich gekündet werden. Wenn der Übernehmer den Vertrag kündet, so hat er von dem Tage des Kündigungsanfangs an die Strasse noch ¼ Jahr lang zu unterhalten, bei Kündigung von Seite des Staates aber hat er nach Monatsfrist abzutreten.
Der Pächter ist dem Baudepartement, dem Bauinspektorat sowie dem betreffenden Strassenmeister untergeordnet und hat den von denselben erlassenen Weisungen unbedingt nachzukommen.
Wenn der Pächter aber seine eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllt und in Folge dessen die Strasse verwahrlost erscheint, so ist das Inspektorat befugt, auf Rechnung des Übernehmers alle diesfalls nöthigen Arbeiten auf der betreffenden Strassenstrecke vornehmen zu lassen.
Dem Strasseninspektor sowie dem betreffenden Strassenmeister steht das Recht zu, etwaige provisorische Stellvertreter des Pächters (ständige werden nicht geduldet) oder sonstige Gehülfen, die für dieses Geschäft untauglich gefunden werden, auszuschliessen und deren Entlassung anzuordnen, wenn ihre Leistungen oder ihr Betragen nicht entsprechen.
Die Pächter sind auch pflichtig, bei den Inspektionen von Seite des Baudepartements, des Inspektorats oder des Strassenmeisters auf Verlangen der Betreffenden dieselben auf der gepachteten Strecke zu begleiten.
Für getreue Erfüllung des eingegangenen Vertrages hat der Übernehmer eine Kaution gleich der Hälfte des jährlichen Pachtbetrages in einer dem Baudepartement genügenden Form für die ganze Dauer der Pachtzeit zu leisten. Die Zahlungen an den Pächter werden quartalsweise und zwar in der Regel in gleichmässigen Raten geleistet.
Bei wirklicher Vernachlässigung der übernommenen Strassenstrecke aber wird der betreffende Pacht betrag theilweise oder ganz solange zurückbehalten, bis den Vertragsbestimmungen Genüge geleistet ist, worüber einzig die Strassenverwaltung zu entscheiden hat.»[12]

Strassenunterhalt als lästige Pflicht – noch im 19. Jahrhundert begnügte man sich mit minimalem Aufwand. Die Zeichnung aus dem «Postheiri» von 1855 zeigt, wie Arbeitslose stümperhaft an einer Strasse arbeiten. Zeichnung aus Mittler 1988.

Anzeige von Übertretungen des Radfelgengesetzes

«Die vom Staate zu zahlende Pachtsumme beträgt pr. Jahr und pr. Wegstunde (à 16 000 Fuss) Franken 470 – oder im Ganzen die Summe von Franken vierhundert & siebenzig.
Unterhaltet der Pächter aber die ihm übergebene Strassenstrecke zur vollsten Zufriedenheit der Strassenverwaltung und lässt sich überhaupt kein Verschulden gegen die in diesem Vertrag enthaltenen Bestimmungen und Vorschriften zu Schulden kommen[,] so erhält derselbe ausser der Akkordsumme jährlich noch eine Gratifikation bis auf 50 Franken pro Wegstunde, im andern Falle hingegen werden ihm unbedingt und ohne dass der Übernehmer irgendwelchen Einwand zu machen berechtigt ist, ebenso viele Franken von der Akkordsumme abgezogen, was insbesondere auch dann geschieht, wenn der Pächter die vom Staate auf eigene Rechnung zu unterhaltenden Bauobjekte etc. nicht gehörig beaufsichtigt […].[13]

Die Eintheilung der Strassenstrecken in Wegmacherbezirke von höchstens einer Stunde Länge, wo nicht etwa kleinere Strassenabzweigungen oder sonstige Umstände eine Verkürzung oder Verlängerung zweckmässig erscheinen lassen, bleibt die bisherige, und es wird an einen & denselben Pächter auch nicht mehr als ein solcher Bezirk vergeben. Derselbe tritt dann bei der Pachtübernahme auch ganz in die Befugnisse und Pflichten der übrigen Wegmacher (nach Instruktion vom 22. Juni 1835 oder nach allenfalls neuen Instruktio-

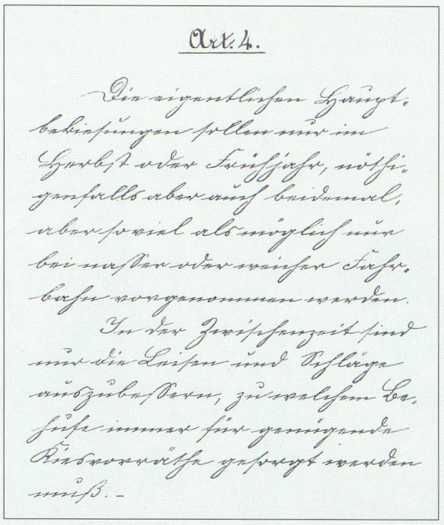
9 VuP 1867, Art. 4–6.

10 Darunter fällt der Unterhalt von Brücken und Durchlässen, Abweisssteinen, Geländern und Bäumen, Stütz- und Wandmauern, Wegweisern und Marken.

11 VuP 1867, Art. 7–9.

12 VuP 1867, Art. 10–16.

13 Auf Strassenabteilungen wie beispielsweise Goldach–Staad–Buriet–St.Margrethen, Jona bis Grenze Zürich etc., auf denen von seiten der betreffenden Gemeinden gepflasterte Strassenstrecken selbst unterhalten wurden, brachte man dem Pächter den zutreffenden Betrag von der auf die Wegstunde berechneten Akkordsumme in Abzug; er wurde direkt an die Gemeinde bezahlt (nach Art. 17 VuP).

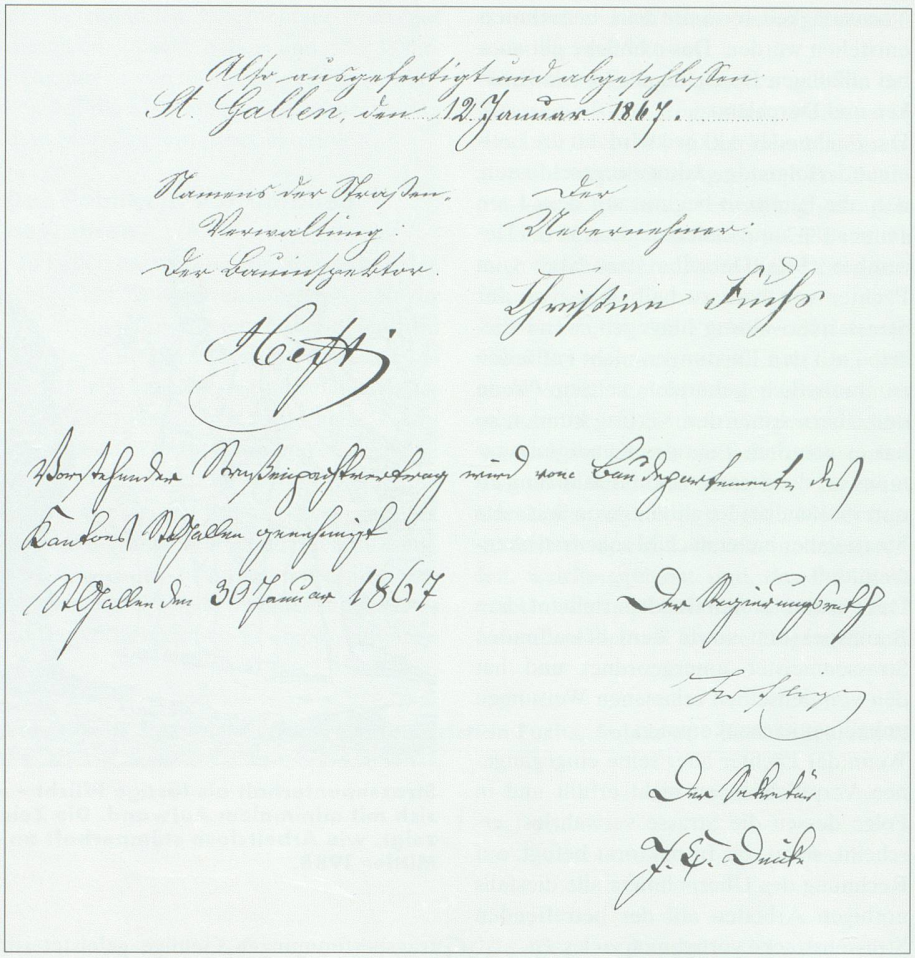


Art. 4.

Die eigentlichen Haupt-behauungen sollen nur im Herbst oder Frühjahr, nöthigenfalls aber auch beidemal, aber soviel als möglich nur bei nasser oder rauher Witterung vorgenommen werden.

In der Zwischenzeit sind nur die Laisen und Lehläge auszubessern, zu welchem Behufe immer für genügende Radvorräthe gesorgt werden muß. –

Ausschnitt aus dem Akkord-Vertrag mit Christian Fuchs.



Also ausgefertigt und abgeschlossen.
St. Gallen, den 12. Januar 1867.

Namens der Strassen-Verwaltung:
Der Bauinspektor.

Der Unternehmer:
Christian Fuchs

Vorstehender Bruttigaktenvertrag wird von Seite des Baudepartements des Kantons St. Gallen genehmigt.
St. Gallen den 30 Januar 1867

Der Regierungsrath
Höfliger

Der Actuar
J. G. Dreifs

Unterzeichnung und Genehmigung des Vertrages durch Regierungsrat Höfliger am 30. Januar 1867.

nen) wesshalb er nach derselben alle Verpflichtungen gegen die Strassenverwaltung und deren Oberangestellte, sowie auch in polizeilicher Hinsicht zu erfüllen hat. Zu diesem Zwecke haben sie sich den Inhalt der Polizei- und Dienstvorschriften genau einzuprägen und alle wahrgenommenen Strassenpolizei-Vergehen bei der zuständigen Amtsstelle anzuzeigen.

Insbesondere ist auch darüber zu wachen, dass ohne spezielle Bewilligung von Seite des Baudepartements keine neuen Gebäude näher als 15' [Fuss] von der Strassengrenze erbaut werden, wesshalb in solchen Fällen frühzeitige Anzeige an den Strassenmeister zu machen ist. Bei Gebäuden, die gegenwärtig schon näher als 15' von der Strassengrenze sich befinden, müssen auch Höherbauten angezeigt werden. In gleicher Weise ist auch genau darüber zu wachen, dass ohne spezielle Bewilligung der Strassenverwaltung weder Zier- noch Obstbäume näher als 15' und Lebhäge nicht näher als 1½' von der Strassengrenze gepflanzt werden. Desgleichen sind die Pächter verpflichtet, für vorschriftsgemässe Aufstutzung aller Lebhäge längs den Strassen und der die Strassen überhängenden Bäume zu sorgen, das heisst die Eigenthümer dazu anzuhalten.

Polizeiliche Vergehen auf der Strasse, namentlich die Übertretung des Radfelgengesetzes und Schädigung der Strassen und Brücken etc. hat der Pächter dem betreffenden Gemeindeammannamte anzuzeigen. Für jede Unterlassung einer Anzeige wird der Pächter selbst strafbar und kann vom Strasseninspektor mit einer Ordnungsbusse belegt werden.

Wenn der Pächter auf der Strasse arbeitet, oder dieselbe sonst begeht, so hat er den von der Strassenverwaltung ihm zugestellten Wegmacherschild sichtbar bei sich zu tragen, oder er verfällt ebenfalls in eine Ordnungsbusse. Wenn Reisenden oder Fuhrwerken auf der Strasse ein Unfall begegnet, so ist es Pflicht des Pächters oder dessen Gehülfen, denselben hülfreiche Hand zu leisten.

Das sämtliche dem Staat angehörende Werkgeschirr welches die bisherigen Wegmacher oder Pächter in Handen hatten, wird dem neuen Übernehmer laut Inventar überlassen, er muss aber das Selbe in gleich gutem Zustande und in gleicher Zahl nach Ablauf des Pachtes wieder zurückerstatten. Dieselben werden von der Strassenverwaltung taxiert und der Pächter hat sich an diese Taxation zu halten.

Wenn der Pächter vor Ablauf der Pachtzeit mit Tod abgehen sollte, so hört der Vertrag auf und es findet in diesem Fall eine Abkurung statt.

Über die Auslegung dieser Vertragsbestimmungen, sowie darüber, ob der Pächter die Strassen in dem verlangten Zustande erhalte, ist das Baudepartement allein kompetent. Gegen den Bescheid des Baudepartements steht jedoch dem Pächter der Rekurs an den Regierungsrath offen, dessen Finalentscheid einzig massgebend ist.»[14]

Von Unfällen auf der Strasse handeln viele Votivtafeln in Wallfahrtskirchen. Bild aus Mittler 1988.

Der Vertrag, der am 12. Januar 1867 in St.Gallen abgeschlossen, vom damaligen Bauinspektor Hefti unterzeichnet sowie von Regierungsrat Höfliger am 30. Januar genehmigt worden war, wurde in zwei Exemplaren ausgefertigt, wovon eines der Pächter «zur genauen Nachachtung» zugestellt erhielt.[15]

Auch Kraftwagenführer waren Wegmacher

Mit dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs nach der Jahrhundertwende, namentlich aber nachdem auch die Strassenverwaltung selbst für ihren Strassenunterhalt sogenannte «Kraftwagen» angeschafft hatte, musste eine neue Kategorie der Wegmacher gebildet werden: die der Kraftwagenführer oder Chauffeure[16], für die das gleiche Dienstverhältnis und dieselbe Entlöhnung galten wie für die Arbeiter der kantonalen Strassenverwaltung. Den Chauffeuren oblag in erster Linie die fach- und sachgemässe Führung und Behandlung der Kraftwagen und deren Zubehör. Bei Nichtbetrieb des Fahrzeuges hatten sie sich mit allen andern ihnen von den Vorgesetzten übertragenen Arbeiten auf der Strasse oder in Kiesgruben zu unterziehen und den Anordnungen der Aufsicht führenden Wegmacher Folge zu leisten.

Für den ihm überlassenen Wagen hatte der Chauffeur die volle Verantwortung zu tragen; er konnte bei fahrlässigen Beschädigungen und bei Verlust von Werkzeugen haftbar gemacht werden. Dafür leistete er bereits bei seiner Anstellung eine Kaution von 300 Franken. Täglich hatte er seinem Vorgesetzten mündlich Bericht zu erstatten, die nötigen Weisungen entgegenzunehmen und in die Protokollbücher einzutragen, die er am Ende jeder Woche dem Strassenmeister zur Kontrolle abzugeben hatte.

Spezielle Weisungen galten für den Dienst in der Garage: Jeden Abend musste der Wagen in volkommene Fahrbereitschaft gestellt werden. Diese Arbeiten umfassten hauptsächlich das Reinigen vom gröbsten Schmutz, das Ölen und Schmieren des Mechanismus, die Ergänzung aller Betriebsmittel – Benzin, Öl, Fett und Kühlwasser –, die Vornahme einfacher Reparaturen und die Instandstellung der Beleuchtungsanlage. Wöchentlich wurde der Wagen zudem während eines halben Tages ausser Betrieb gesetzt, gründlich gereinigt und revidiert.

Der kettenbetriebene erste Lastwagen des Strassenkreisinspektorates Buchs beim Streuetransport im Saxerriet. Bild bei Hans Schmidt, Buchs.

Während des Betriebes galten selbstverständlich die jeweils gültigen gesetzlichen Vorschriften betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen auch für die Kraftwagenführer. Es war ihnen beispielsweise schon damals streng verboten, den Wagen über die angegebene Tragkraft zu beladen. Er durfte auch nicht länger mit Beladung stehenbleiben, als unbedingt nötig war. Kam ein baldiges Entladen aus irgendwelchen Gründen nicht zustande, musste die Brücke derart abgestützt werden, dass Federung und Bereifung entlastet wurden. Nur im äussersten Notfalle war bei Talfahrten der Gebrauch von Hand- und Fussbremsen gestattet; normalerweise durfte zur Verlangsamung des Gefährts nur die Motorbremse verwendet werden. Schneeketten, die im Winter zwingend mitgeführt werden mussten, durften nur auf tatsächlich vereisten oder verschneiten Strassen verwendet werden. Übertretungen der Vorschriften konnten gar mit sofortiger Dienstentlassung geahndet werden.

Für Überzeitarbeit innerhalb fünf Uhr morgens und acht Uhr abends gewährte der Staat einen Zuschlag von 20 Prozent zum mittleren Lohn pro Stunde, und bei Beschäftigung ausserhalb des Domizils des Chauffeurs durften Zulagen von drei Franken für Mittagessen, einen Franken für Morgen- und Abendessen sowie zwei Franken für das Übernachten eingefordert werden,[17] – wahrlich, die Zeiten haben sich geändert!

14 VuP 1867, Art. 17–20.

15 Nach VuP 1867, Art. 21.

16 Vgl. den Beitrag «Bau und Unterhalt der werdenbergischen Staatsstrassen» von Hans Schmidt in diesem Buch.

17 Nach StvSG 1922.

Literatur

Kuratli 1950: Jakob Kuratli, *Geschichte der Kirche von Wartau-Gretschins.* Buchs 1950.

Mittler 1988: Max Mittler, *Pässe, Brücken, Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz.* Zürich und München 1988.

StvSG 1922: *Reglement für die Kraftwagenführer der Strassenverwaltung des Kantons St.Gallen,* erlassen vom Kantonsingenieur. St.Gallen 1922.

Thürer 1972: Georg Thürer, *St.Galler Geschichte,* Band II. St.Gallen 1972.

VuP 1867: Strassenverwaltung SG, *Vertrags- und Pflichtenheft mit Christian Fuchs.* Manuskript auf dem Strassenkreisinspektorat Buchs. St.Gallen 1867.