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

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 26 (2013)

Artikel: "Die Strasse ze machen" : zur Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse : Topografie, Archäologie, Baugeschichte

Autor: Widmer, Maja

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893546

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

«Die Strasse ze machen»: zur Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse

Topografie, Archäologie, Baugeschichte

Maja Widmer

Im Jahr 1490 beschloss die Tagsatzung zu Baden, am linken Ufer des Rheins zwischen dem Sarganser Weiler Vild und Obertrübbach eine Strasse zu bauen. Als Konkurrenz zum rechtsufrigen Verkehrsweg über die Luziensteig zu den Bündner Alpenpässen etablierte sich die Schollbergstrasse in der Folge nie, hingegen erlaubte sie eine direkte Verbindung des Seeztals mit dem linksrheinischen Alpenrheintal.

2009, mehr als 500 Jahre später, entschied die Gemeinde Wartau, diesen historischen Verkehrsweg am Schollberg bis zur Sarganser Gemeindegrenze instand setzen zu lassen und ihn ins Wanderwegnetz der Schweiz einzubinden. Dank der durch die Wiederherstellung ausgelösten archäologischen Untersuchungen, einer Vielzahl an historischen Bildern und Schriftquellen wie auch dank Beobachtungen an den erhaltenen Wegbereichen lässt sich die Baugeschichte der alten Schollbergstrasse nach Vollendung der Arbeiten ausführlich schildern.

Schollberg und Rhein

Markant stellt sich im weiten Talkessel von Sargans der Schollberg dem Reisenden in Richtung Norden in den Weg. Östlich flankiert vom Ellhorn, dem westlichsten Zacken des Fläscher Berges, engt er das Rheintal ein auf eine Breite von rund 1000 Meter. Wollte man auf dem Weg zum Bodensee die linksufrige Talstrasse im unteren Alpenrheintal benutzen, wurde er zum unbequemen Hindernis.

Wenn man sich vor Augen hält, wie stark sich die Landschaft im vergangenen Jahrhundert verändert hat, wird klar, weshalb die linksrheinische Strasse früher über den Schollberg führen musste. Der Rhein floss einst in einem grossen Bogen bis an die Felswände des Schollbergs; hier traf er auf die Einmündung der Saar. Zusammen mit deren Auflandungen haben Hochwasser zur periodischen Überschwemmung der Ebene bis Sargans geführt. Am nördlichen Ende hat der Trüebbach mit seinen durch Unwetter bedingten Hochwassern für Überschwemmungen, Rüfematerial und einen Einmündungskegel gesorgt. Hier war auch seit Jahrhunderten eine der Stellen, wo der Rhein mit einem Fahr überquert werden konnte, dem einzigen zwischen Bendern und Maienfeld, und wo zeitweise offenbar schon im 16. Jahrhundert sogar eine Brücke den Ost–West-Verkehr erleichterte.

Erst die Rheinkorrektion und die damit verbundene Entwässerung der Rheinebene ermöglichten es, alle wichtigen Verkehrsverbindungen – Kantonsstrasse, Bahnlinie und schliesslich auch die Autobahn – in der Ebene anzulegen. So fliesst der Rhein heute zwar noch immer in seinem charakteristischen Knie vom Churer ins mittlere Alpenrheintal, sein Verlauf ist aber durch die hohen Dämme vorgegeben. Dominierend sind die Kantonsstrasse am Fuss des Schollbergs, die Autobahn und die Bahnlinie sowie Industrie und eine strukturierte Landwirtschaft (Abb. 1). Der durch die Natur bestimmte Engpass zwischen Ellhorn und Schollberg ist aber noch im-

Abb. 1: Blick vom Schollberg auf die Rheinebene Richtung Ellhorn und Bad Ragaz.
Foto Maja Widmer, Sargans

mer in der Landschaft zu erahnen und kann mit Hilfe historischer Bilder verdeutlicht werden.

Aus dem Jahr 1818, also nur vier Jahre vor der Eröffnung der Kantonsstrasse als erster moderner Verkehrserschliessung, ist eine originelle Karte erhalten (Abb. 2). Sie entstand im Auftrag des Fürstlich Liechtensteinischen Oberamtes und sollte die Position Liechtensteins in einem Wuhrstreit beleuchten. Auf ihr wird die Situation von den beiden markanten Gipfeln Ellhorn und Schollberg, den Endpunkten der 1509 und 1654 festgelegten Grenzlinie, aus dargestellt, die Hänge in Ansicht, die Rheinebene jedoch im Grundriss. So illustriert sie in den Details eindrücklich die Dreiheit von Flusslandschaft, Kulturland und Berghängen als ein Nebeneinander von landwirtschaftlichen Interessen und verkehrspolitischen Problemen.[1]

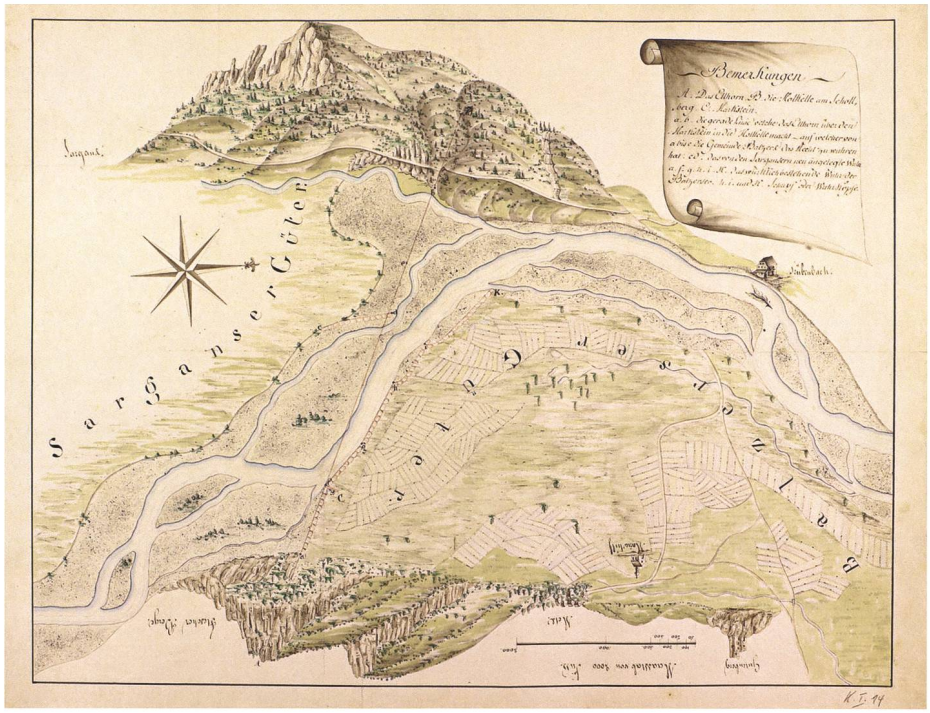

Abb. 2: Der Rheinlauf zwischen Ellhorn und Schollberg, 1818. Die im Auftrag des Fürstlich Liechtensteinischen Oberamtes im Zusammenhang mit einer Wuhrstreitigkeit gefertigte Karte zeigt die Aussicht vom Ellhorn, wird das Blatt um 180 Grad gedreht, erscheint die Aussicht vom Schollberg. Staatsarchiv St.Gallen, KPG 4

Anschaulich gezeigt wird die Situation in der ebenfalls 1818 erschienenen topografischen Karte des Ingenieurs Heinrich Pestalozzi[2] (Abb. 3): Sie zeigt noch den Verlauf der alten Schollbergstrasse. Interessant ist aber auch die Detaillierung des Rheinlaufs. Ins Auge sticht der weitverzweigte und mäandrierende Rhein mit seinem breiten Flussbett. Das Ufer des Rheins, die Mündungsbereiche von Giessen und Saar sowie die Flur «Sarganser Au» sind mit dichtem Buschwerk bewachsen. Rheinaufwärts befinden sich Äcker, die über Feldwege aus Ragaz, Mels und Sargans erschlossen werden. Auch dem linken Ufer entlang führt ein kleiner Weg. Die Schollbergstrasse verläuft über der Talebene in etwas dichterer Vegetation.

Einige Jahre älter sind die beiden Ansichten von David Anton Stedelin aus Schwyz (1737–1830) und Ratsherr Schindler aus Glarus[3]. 1791 gingen entlang der Schollbergstrasse mehrere Rüfen nieder, die den Weg teilweise zerstörten. Die Tagsatzung beauftragte zwei Mitglieder damit, die Schäden zu erfassen und die anfallenden Reparaturkosten zu schätzen. Erhalten sind neben dem «*Kösten-devis*» in schriftlicher Form auch zwei unterschiedliche Zeichnungen der Schollbergstrasse und des Rheinverlaufs (Abb. 22, 23)[4].

Die kartografischen Ansichten von Pestalozzi, Stedelin und Schindler verdeutlichen, dass zwischen Ellhorn und Schollberg vor der Rheinkorrektion keine Möglichkeit für eine sichere und beständige Strassenführung in der Ebene bestand, da der mäandrierende Fluss die gesamte Talbreite besetzte. Während die rechtsufrige Strasse vom Churer ins mittlere Rheintal hinter dem Ellhorn über die Luziensteig geführt wurde, erwies sich die linksufrige Verbindung am Schollberg als strassenbautechnische Herausforderung.

Strassenführung

Obwohl die Strasse bereits mehr als 500 Jahre alt ist, hat sich die historische Wegsubstanz[5] gut erhalten (Abb. 4): Die alte Schollbergstrasse beginnt im Sarganser Weiler Vild und steigt nach einem kurzen Unterbruch über Wiesen dem Hang entlang hoch. An wenigen Stellen sind Reste von stark überwachsenen und zerfallenen Trockenmauern sichtbar. Beim Atschabach befindet sich eine gemauerte Furt (Abb. 5). Kurz darauf verbreitert sich der Weg deutlich: Weil die Furt über den Atschabach nur einspurig befahrbar war, befand sich hier eine Ausweich- beziehungsweise eine Wartestelle. Südlich der Hohwand ist das bis dahin gut erhaltene Trassee durch Hangschutt, eingestürzte Stützmauern und Eingriffe beim

1 Karte und Kommentar dazu aufgrund eines Hinweises von Otto Ackermann; vgl. dazu Kaiser 1990, S. 37.

2 Mitteilung Cornel Doswald. Alle historischen Abbildungen ausser Abb. 2 wurden von ihm zusammengetragen.

3 Vermutlich Kaspar Schindler (1717–1791), Offizier in fremden Diensten, oder vielleicht Konrad Schindler (1734–1809), Arzt, beide aus Glarus. Mitteilung Cornel Doswald.

4 Or (A) StAZH, A 343.7, Nr. 121, EA 1791, Sargans Nr. 93.

5 IVS SG 3.1.3

Abb. 3: Der Ausschnitt aus dem «Plan der Rhein Ebene zwischen Ragaz und dem Schollberg […]», 1818, des Ingenieurs Heinrich Pestalozzi zeigt rechts den Verlauf der alten Schollbergstrasse und eindrücklich, wie der Rhein sich in seinem breiten Flussbett den Weg an den Fuss des Schollbergs sucht. Zentralbibliothek Zürich

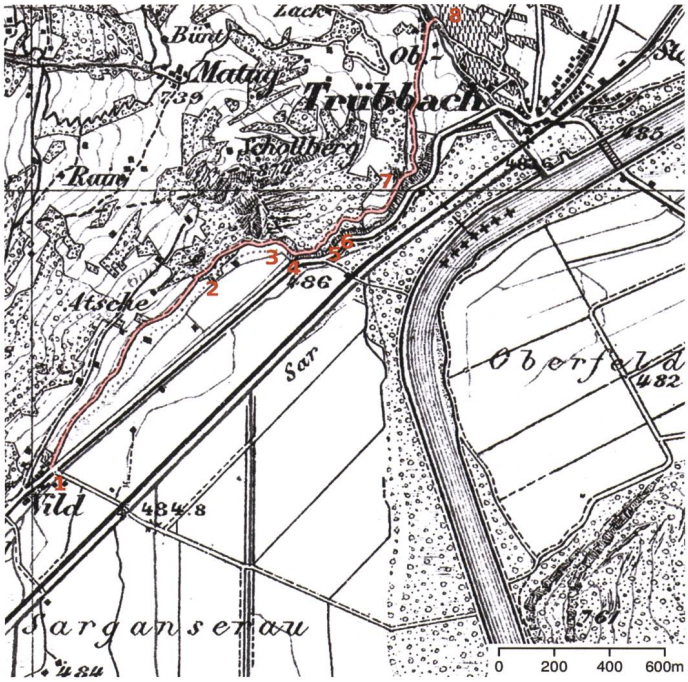

Abb. 4: Das Kartenblatt von 1886 (Siegfriedkarte) zeigt die Situation nach der Rheinkorrektion und nach dem Bau der Kantonsstrasse; rot eingefärbt ist der Verlauf der alten Schollbergstrasse vom Weiler Vild (1) bis zur Brücke in Obertrübbach (8). Markiert sind der Atschabach und die erste Ausweichstelle (2), die grosse Hohwand (3), die zweite (4) und die dritte Ausweichstelle (5), der kleine Steinbruch (6), die kleine Hohwand und der Steinbruch Schollberg (7). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA120368)

Festungsbau auf einer Länge von gut 30 Metern unterbrochen. Zwischen den Buchen schimmert nun bereits die bekannteste und markanteste Stelle durch: die grosse Hohwand (Abb. 6, 7). Geradlinig führt die Strasse direkt auf die Hohwand zu, um dann in einer fast rechtwinkligen Kurve nach rechts entlang der Felswand anzusteigen. In der Hohwand wird das Trassee durch eine hohe Mauer mit einem markanten Brückenbogen in der Mitte gestützt. Der bergseitige Felsen ist zu einer Halbgalerie ausgehöhlt (Abb. 8).

Entlang der Felswand ist der Weg nur knapp 1,5 Meter breit und biegt am Ende der Hohwand in einer scharfen Kurve der Hangkante entlang Richtung Trübbach (Abb. 9). Abermals ist im Gelände eine Ausweichstelle sichtbar, denn auch die Hohwand war nur einspurig befahrbar. Das folgende Wegstück bis zur nächsten Ausweichstelle vor einer Kuppe ist ausgesprochen steil (Abb. 10). Nach der Kuppe bricht der historische Weg ab: Im 19. Jahrhundert wurde hier nach der Eröffnung der Kantonsstrasse ein Steinbruch in Betrieb genommen. An dieser Stelle wurde ein neuer Stahlsteg eingebaut. Danach führt das Trassee der alten Strasse entlang dem felsigen Hang relativ flach weiter. Der tiefe Einschnitt, der durch die Festungsbauten des 20. Jahrhunderts entstanden ist, wurde wieder aufgefüllt.[6] Verschüttete Reste von talseitigen Trockenmauern weisen auch im weiteren Verlauf darauf hin, dass der Weg vor dem Abrutschen im steilen Gelände gesichert werden musste.

Neben dem kleinen Steinbruch und den Festungsbauten bescherte der grosse Steinbruch Schollberg der alten Strasse den grössten Substanzverlust: Abrupt wird die Strasse durch den riesigen Trichter unterbrochen. Angelegt wurde der Steinbruch an der Stelle der einstigen kleinen Hohwand.

Auf der Trübbacher Seite ist der Weg zunächst durch eine steile Böschung berg- und talseitig begrenzt und musste aus dem Felsen gebrochen werden. Das letzte Wegstück bis zur Brücke in Obertrübbach ist dem ersten Wegstück von Sargans bis zum Atschabach sehr ähnlich.

Landschaftserfahrung

Mit dem Bau der Kantonsstrasse Anfang des 19. Jahrhunderts verlor die alte Schollbergstrasse ihre Bedeutung als Verkehrsverbindung. In den Vordergrund stellt sich für die Wanderer und Wanderinnen seither die Erfahrung der Landschaft. Der Blick über die Rheinebene wird mit zunehmender Steigung übersichtlicher und ist auch heute noch – trotz industrieller Überbauung – grossartig: Die prominente

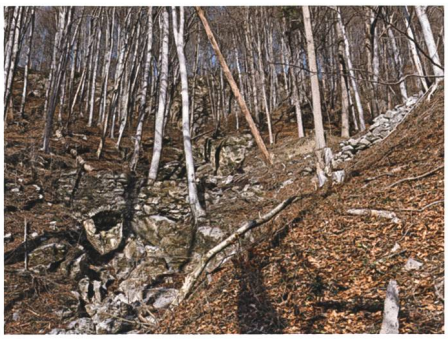

Abb. 5: Die gemauerte Furt über den Atschabach.
Foto Cornel Doswald, Zürich

Abb. 6: Entlang der grossen Hohwand steigt die Strasse steil an.
Foto Cornel Doswald, Zürich

Abb. 7: Eine hohe Mauer stützt das Strassentrassee entlang der grossen Hohwand.
Foto Maja Widmer, Sargans

Mittagsspitze und die Falkniskette beherrschen das Panorama. Kurz nach dem Start in Sargans wird bereits der Schollberg sichtbar: Er schiebt sich aus der Talflanke in die Rheinebene hinaus und bildet zusammen mit dem gegenüberliegenden Ellhorn das Tor ins mittlere Alpenrheintal.

Diese Szenerie faszinierte auch Landschaftsmaler des 18. und 19. Jahrhunderts wie Johann Heinrich Schilbach (1798–1851) und Johann Jakob Biedermann (1763–1830). Für sie beide stand ganz klar der Rhein mit seinem charakteristischen Flussverlauf und der Biegung von fast 90 Grad und weniger die Schollbergstrasse im Vordergrund. Dramatisch lässt sich der Fluss ins Panorama von aufragenden und markanten Bergen einbetten. Die Schollbergstrasse dient dabei als Standort für den Maler und wird in die Bildkomposition nur am Rande eingebunden. Demnach fallen auch die Informationen über die uns so wichtigen Aspekte des Strassenbaus eher dürftig aus.

Johann Heinrich Schilbach fertigte 1818 auf seinem Weg von Trübbach nach Sargans im Bereich der Schollbergstrasse drei Zeichnungen (Abb. 11) an. Gemeinsam sind ihnen die praktisch unbewaldeten Felshänge am Schollberg, die Auenlandschaft der Rheinebene und die markanten Berge im Hintergrund. Sein erster Halt, «eine halbe Stunde hinter Atsmos», dürfte noch vor der kleinen Hohwand erfolgt sein. Die Schollbergstrasse im Vordergrund ist als breiter Weg dargestellt, der am rechten Bildrand um eine Felsnase herum verschwindet. Beim «Rückblick ins Rheintal eine viertel Stunde später» steht Schilbach bereits auf dem Sarganser Abschnitt der Schollbergstrasse und blickt rheinabwärts ins Tal. Von der Schollbergstrasse sieht man einmal mehr den stark ansteigenden Strassenverlauf in der Hohwand und den typischen Brückenbogen. Die «Aussicht ins Rheinthal gegen Sargans» entstand am Ufer des Rheins. Details der Schollbergstrasse sind auf diesem Bild nicht fassbar, hingegen kann der Strassenverlauf anhand der Ausforstung als schmale, fast horizontale Linie verfolgt werden.

Auch auf einem Bild des Landschaftsmalers Johann Jakob Biedermann ist ein Abschnitt der Schollbergstrasse zu sehen (Abb. 12). Es zeigt den Rhein und einen kleinen Teil der Strasse kurz vor der Hohwand. Entsprechend Biedermanns Absicht, in erster

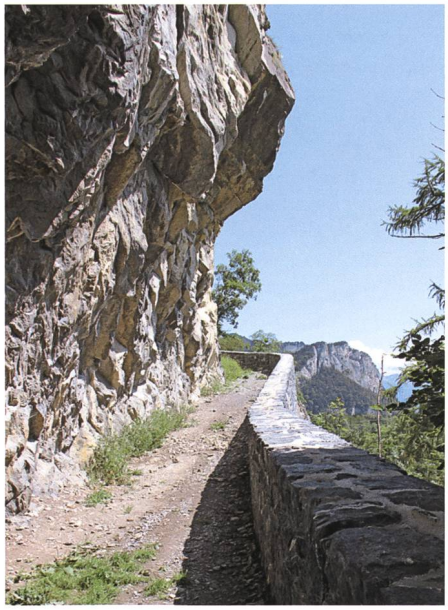

Abb. 8: In der grossen Hohwand ist der Felsen oberhalb der Strasse zur Halbgalerie ausgesprengt. Foto Maja Widmer, Sargans

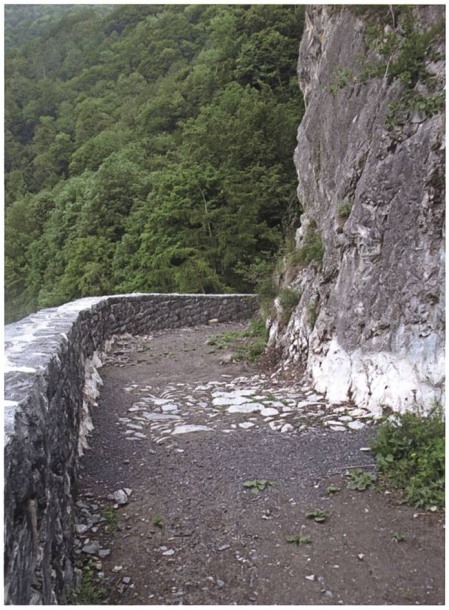

Abb. 9: Die Kurve unmittelbar nach der grossen Hohwand, Blick Richtung Sargans. Das Strassentrassee ist links durch eine Brüstungsmauer, rechts durch die Felswand begrenzt. Foto Maja Widmer, Sargans

6 Mitteilung Walter Gabathuler. Alle Informationen zu den militärischen Bauten und Anlagen stammen von ihm.

Abb. 10: Kurz vor der Kuppe nach dem steilsten Strassenstück. Die Ausweichstelle ist zur Hälfte von einem Schuttkegel überdeckt. Foto Maja Widmer, Sargans

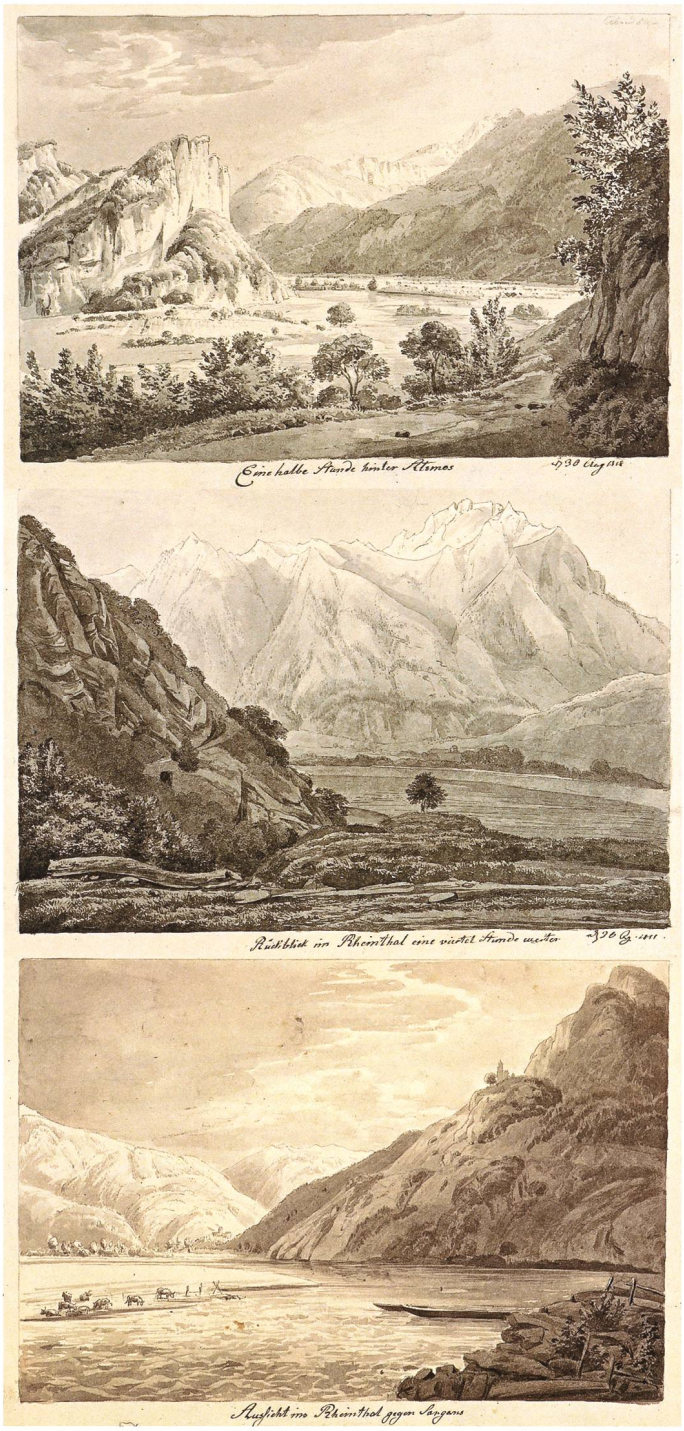

Abb. 11: So hat der Zeichner Heinrich Schilbach Ende August 1818 die Situation am Schollberg gesehen (von oben): «Eine halbe Stunde hinter Atsmos»; «Rückblick ins Rheintal eine viertel Stunde später»; «Aussicht ins Rheinthal gegen Sargans». Aus Schilbach 1984

Linie den Rhein darzustellen, nimmt der breite, mäandrierende Fluss einen grossen Teil des Bildes ein. Die Schollbergstrasse windet sich dem linken Bildrand entlang: Die fast ebene Strasse verläuft in einem kleinen Bogen und verschwindet zwischen zwei Felsen.

Strassenbautechnik

Von verkehrshistorischem Interesse sind die Konstruktion der Strasse und die Bautechnik. Der heutige Bestand, archäologische Untersuchungen[7], wenige Schriftquellen und einige historische Abbildungen geben darüber Aufschluss.

Die bisher ältesten bekannten Darstellungen der Schollbergstrasse aus dem Jahr 1655 von Jan Hackaert widmen sich genau denjenigen Stellen, die aus bautechnischer Sicht interessant und damit für die historische Verkehrsforschung von Bedeutung sind. Der niederländische Landschaftsmaler Jan Hackaert (1628 bis kurz nach 1685) reiste im Auftrag der Niederländischen Ostindien-Kompanie zwischen 1653 und 1656 durch die Schweiz, um den Weg bis zum Splügenpass festzuhalten.[8] Eine Skizze kann anhand der Mittagsspitze im Hintergrund genauer lokalisiert werden. Dargestellt ist in Wegrichtung Trübbach eine Stelle bei der kleinen Hohwand. Die schmale Strasse windet sich dem steilen und felsigen Berg entlang und ist talseitig durch eine Mauer gestützt. Weitaus bekannter und vor allem detailreicher ist das Bild mit der grossen Hohwand (Abb. 13). Die Signatur auf einem Felsbrocken im linken Bildvordergrund, «De Schalberg Weg na Werdenberg in Rhetia, Jan Hackaert fecit», weist die Wegrichtung von Sargans nach Trübbach aus. Ein mit Kies oder Schotter belegter Weg führt auf die Felswand zu, biegt dann nahezu rechtwinklig ab und verläuft über einen Brückenbogen entlang der Wand zu einer Felsnase. Dort verschwindet die Strasse in einer Biegung aus dem Blickfeld. Neben der Wegführung sind aus Hackaerts Zeichnung einige wichtige strassentechnische Details fassbar: Talseitig begrenzt wird der ungefährliche vordere Teil der Strasse mit einem

Abb. 12: Der Blick auf das Ellhorn und den breiten Rhein. Kurz vor der Hohwand. Johann Jakob Biedermann, um 1827. Liechtensteinisches Landesmuseum, Vaduz

Abb. 13: Jan Hackaerts Zeichnung ist die älteste bildliche Darstellung der Hohwand. Sie ist ein wichtiger Anhaltspunkt zum Aussehen der historischen Strasse in der Zeit um 1655. Aus Hackaert 1981

geflochtenen Holzzaun. Entlang des Felsens hingegen schützt eine hohe Brüstungsmauer vor dem Abgrund. Grosse, hochkant aufgestellte Bruchsteine (sogenannte Rollschicht) bilden die Mauerkrone. Die abschüssige Stelle konnte mit zwei Massnahmen befahrbar gemacht werden: Einerseits diente ein Brückenbogen dazu, die Strasse über den Felsen zu verbreitern, anderseits schuf man bergseitig durch das Aushöhlen des Felsens zu einer Art Halbgalerie zusätzlichen Raum. Im Bereich der zweiten Kurve scheint der Weg ausgesprochen steil zu sein und ist mit einer Pflästerung versehen. Der Verlauf des dargestellten Wegstücks ist heute praktisch identisch erhalten, der Brückenbogen hingegen wurde nicht von späteren Eingriffen verschont.

Rund 150 Jahre jünger ist eine Darstellung, die Ludwig Hess (1760–1800) vor 1800 anfertigte (Abb. 14). Ludwig Hess gilt als Wegbereiter der topografischen Alpenmalerei. Er fertigte Veduten, Radierungen und idealisierte Landschaftsbilder an.[9] Seine Radierung von der Schollbergstrasse zeigt einen Ausschnitt der Strasse im Bereich des heutigen kleinen Steinbruchs, also eines verlorenen Wegstücks. Der bergseitige Felsen ist überhängend ausgehöhlt, das Strassentrassee verläuft auf einem breiten Felsband. Wiederum fällt talseitig das Gelände steil zum Rhein ab. Der Wegbefestigung dienen gewöhnliche Holzzäune, nur ein kurzes Stück ist mit einer Mauer gesichert. Der Weg scheint breit genug zu sein für das Passieren von zwei Gespannen und verläuft praktisch eben.

Der aktuelle Bestand

Archäologische Untersuchungen zwischen der grossen und der kleinen Hohwand weisen eine Verbreiterung der Strasse und Reparaturen nach. Das älteste Strassentrassee war demnach auf 3 Meter Breite (10 Werkschuh) fast durchgängig in den Felsen gehauen. In der felsigen Strassenoberfläche befanden sich verschiedene ausgefahrene Karrengleise, deren Spurweiten sich aber nicht sicher angeben lassen. Offenbar wurde die Strasse auch durch Hufschlag stark beansprucht. Der Ausbau auf eine Strassenbreite von 4,5 Metern erfolgte, indem man unterhalb der Strasse Stützmauern baute und danach das erste Trassee mit Schutt überdeckte. Viele dieser Trockenmauern sind bereits abgerutscht und nur noch

7 Sondierungen durch Jakob Obrecht, Baubegleitung durch Roman Meyer und Maja Widmer; insgesamt acht Sondierschnitte, ein flächig freigelegtes archäologisches Fenster und lokale Untersuchungen im Bereich von Stütz- und Brüstungsmauern.

8 Weber 2012a; Hackaert 1981.

9 Weber 2012b.

Abb. 14: Militärischer Strassenposten vor der kleinen Hohwand. Radierung von Ludwig Hess, kurz vor 1800. Liechtensteinisches Landesmuseum, Vaduz

an wenigen Stellen sichtbar. Runde Bohrlöcher im Felsen oberhalb der Strasse bezeugen Sprengungen, mittels derer bergseitig Platz für die Verbreiterung geschaffen wurde. Mit flachen grossen Steinen pflästerte man die Strassenoberfläche (Abb. 15).

Die grosse Hohwand

Kernstück der strassenbautechnischen Schlüsselstelle an der grossen Hohwand ist der steinerne Brückenbogen. Steht man frontal vor dem Bogen am Fuss der Mauer, so sind heute folgende Elemente sichtbar (Abb. 16): Das Gewölbe mit Widerlagern, eine Mauer links und eine Mauer rechts davon, die Brüstungsmauern entlang der ehemaligen Fahrbahn und ein kleines Stück Mauer mit Stahlankern und Zementverputz. Letzteres stammt aus der Festungszeit und war vor der 2012 ausgeführten Instandsetzung das jüngste Element.

Das Mauerwerk rechts des Bogens fehlt auf Hackaerts Bild sowie in einem Aquarell Ludwig Rohbocks von 1850 (Abb. 17). Demzufolge wurde dieses Mauerelement erst nach der Mitte des 19. Jahrhunderts hochgezogen. Vorstellbar wäre ein Zusammenhang mit dem Festungsbau um 1938, liegt doch ein Magazinstollen unterhalb der Hohwand im Felsen. In den militärischen Akten fehlen jedoch jegliche Hinweise darauf.[10] So lässt sich lediglich annehmen, dass die Mauer nach dem Abbruch des hervorspringenden Felsens zur Sicherung des Weges oder der darunterliegenden Festungsbauten hochgezogen wurde. Bemerkenswert ist aber auch hier das handwerklich perfekt ausgeführte Bruchsteinmauerwerk.

Aus einer älteren Bauphase stammt die Mauer links des Bogens. Eine Mauer an dieser Stelle ist auf Hackaerts Abbildung bereits zu sehen, im «Kostendevis» von 1791 wird hierfür auch eine Reparatur erwähnt. Unklar ist ferner die Entstehungszeit des Brückengewölbes; es muss aber nach dem archäologischen Befund zu den ältesten Bauelementen in der Hohwand gehören.

Aus der Korrespondenz über den Bau der Schollbergstrasse[11], welche zwischen den Tagsatzungsmitgliedern geführt wurde, sind nur wenige strassenbautechnische Informationen zu gewinnen. Im Gegensatz zu Ausweichstellen und Wegbreite wird eine Brücke, ein Bogen oder ein Gewölbe zunächst nicht erwähnt. Erst 1604 berichtet der amtierende Landvogt über einen Felsabbruch am Schollberg und den Ersatz einer hölzernen Brücke durch ein steinernes Gewölbe.[12] Die Textstelle könnte sich auf die Situation an der grossen Hohwand beziehen, da hier die Kombination von instabilem Fels und Brücke vorhanden war. Demnach wäre die erste Brücke aus Holz gewesen und erst zu Beginn des 17. Jahrhunderts versteinert worden.

Aus den archäologischen Untersuchungen in der Fahrbahn genau über dem Gewölbescheitel[13] lassen sich die bisher skizzierten Abläufe im Wesentlichen bestätigen (Abb. 18): Das älteste fassbare Element sind die aus der Flucht der Stützmauern hervorspringenden Steine des Brückengewölbes. Die dazugehörende Fahrbahn darüber ist erodiert. Als Reparaturmassnahme führte man diejenige Stützmauer auf, welche sich auch links des Brückengewölbes nachweisen lässt. Indem man das Terrain dahinter auffüllte und bergseitig den Felsen ausschlug, konnte die Fahrbahn um einen Meter höher gelegt und gleichzeitig verbreitert werden. Der deutlich erkennbare Absatz auf der Innenseite der Brüstungsmauer bestätigt zudem, dass die Mauer rechts des Bogens jünger ist.

Verbreiterung und Reparaturen

Neben den aussagekräftigen Beobachtungen an der Hohwand sind an zwei weiteren Stellen eindeutig Reparaturen und die Verbreiterung des Strassentrassees nachzuweisen (Abb. 19):

Die erste Stelle liegt am Ende der Hohwand. Kurz nach der scharfen Linkskurve wurde für die Fahrbahn eine Wanne in den steil abfallenden Felsen geschlagen. Talseitig blieb eine schmale Felsrippe stehen, die der Brüstungsmauer als Sockel diente. Bergseitig sind im anstehenden Felsen Bohrlöcher sichtbar, die eine Aussprengung bezeugen. Die Strassenoberfläche besteht aus einer Pflästerung, welche aus flachen Steinplatten zusammengefügt wurde. Ihre Oberfläche ist durch die Benutzung glatt geschliffen. Ob die Karrenspur im Lauf der Zeit entstanden oder in den Felsen eingeschlagen

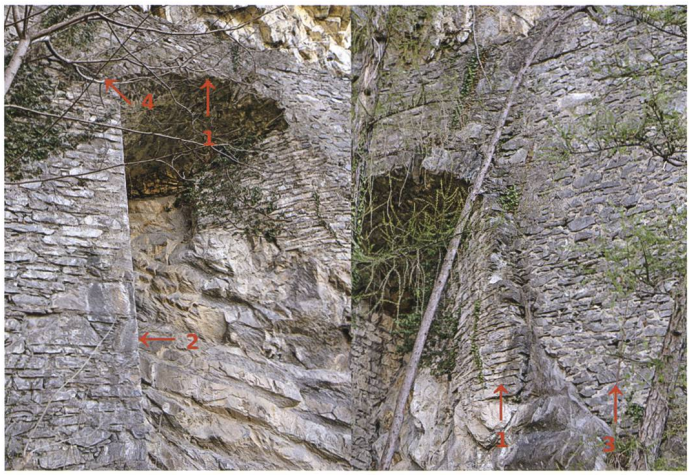

Abb. 16 (oben): Der Brückenbogen an der grossen Hohwand. Das Gewölbe (1) ist die älteste Struktur, die Mauer links davon (2) ist gleichzeitig oder etwas jünger, die Mauer rechts (3) stammt aus dem 20. Jahrhundert, ebenso die Mauer links oben (4, ausserhalb des Bildes). Foto Cornel Doswald, Zürich

Abb. 15: Im archäologischen Fenster lässt sich die Strassenpflästerung mit Karrengleisen gut erkennen. Foto Kantonsarchäologie St.Gallen

wurde, ist unklar. Im weiteren Strassenverlauf nach Norden verbreitert sich das Strassentrassee zu einer Ausweichstelle: Der Engpass bei der Hohwand war offenbar nur mit einem Wagen passierbar, entgegenkommender Verkehr musste in der extra geschaffenen Wartestelle anhalten. Gesichert war die Ausweichstelle mit der gleichen talseitigen Brüstungsmauer, die schon auf dem Felsband nachgewiesen werden konnte. Vereinzelt waren hier bei Arbeitsbeginn noch aufgehende Reste der Bruchsteinmauer vorhanden, die nach dem Prinzip heutiger Leitplanken die Strassenbenutzer am Absturz hindern sollte.

Interessant am archäologischen Befund ist die nachträgliche Verbreiterung. Sobald der steil abfallende Felsen es zuliess, wurde auf der Aussenseite der ersten, älteren Mauer mit einer einfachen Steinreihe der Sockel für die zweite Mauer gelegt. In einem kleinen

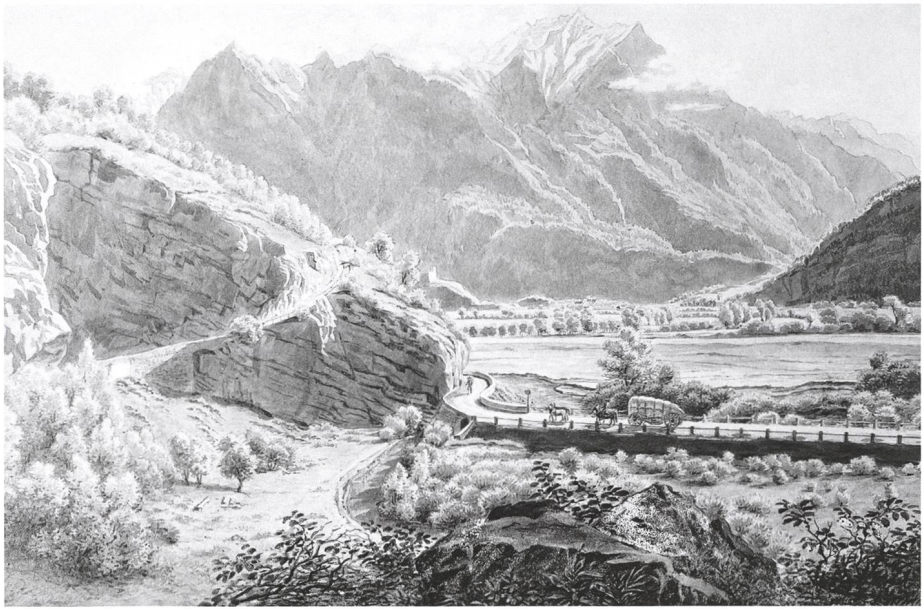

Abb. 17: Die Passage in der Hohwand um 1850. In der Talebene verläuft die 1822 erbaute Kantonsstrasse. Stich von Ludwig Rohbock um 1850. Staatsarchiv St.Gallen, ZOB 5/1.2

10 Mitteilung Walter Gabathuler, Trübbach. – Laut einer Auskunft von Hans Senn, Azmoos, an Otto Ackermann wurde die Stützmauer sogar erst in den 1950er Jahren von Baumeister Hug aus Mels gemacht (8. 12. 2010).

11 EA 3/1, 389a, 395d, 399v, 401h, 402g, 403p. Peter 1960, S. 532f., Ackermann 1997, S. 50. Mitteilung Martin Graber und Otto Ackermann. Sie haben sämtliche hier verwendeten historischen Quellen gesammelt.

12 «Dabei berichtet er [der Landvogt], dass ein Felsen am Schollberg herabgestürzt sei und noch andere herunterzufallen gedroht haben, die er aber durch an Seile gebundene Leute habe abschleissen lassen; ferner habe er statt der hölzernen Überbrückung auf dieser Strasse zur Sicherheit ein steinernes Gewölbe bauen lassen.» EA 5/1 Sargans Nr. 16; Ackermann 1997, S. 58.

13 Sondierungen Jakob Obrecht, Schnitt 1.

Winkel läuft diese schräg zur ersten Mauer nach Norden, wobei sich der Abstand zwischen den beiden Mauern stetig vergrössert (Abb. 20). Die Strassenpflästerung bedeckt die erste Mauer und schliesst an die zweite Mauer an: Eindeutig ist damit der Befund an der Hohwand bestätigt, wonach die Pflästerung aus flachen, abgefahrenen Steinen mit Karrenspur anlässlich der Strassenverbreiterung erstellt wurde. Diese war im Bereich der Kurve nicht realisierbar, da die natürlichen Gegebenheiten keinen Raum dazu boten. So wurde auf dem alten Trassee lediglich die Fahrbahn erneuert und allenfalls bergseitig etwas Felsen ausgesprengt.

Kurz vor dem neuen Stahlsteg über den kleinen Steinbruch fanden ebenfalls vertiefte archäologische Untersuchungen statt[14] (Abb. 21). Erhalten hat sich hier im Felsen das älteste Strassenniveau. In der Mitte liegt gut erkennbar eine 2,5 Meter breite Wegspur mit mehreren Karrengleisen. Die Felsoberfläche ist durch die Hufe der Saum- und Zugtiere arg strapaziert. Eine nachträgliche Verbreiterung der Strasse erfolgte nach dem üblichen System, indem man bergseitig Felsen beseitigte und die talseitig errichtete Stützmauer bis zum bestehenden Strassenniveau mit Schutt auffüllte. Als Mauersteine verwendete man zum Teil ehemalige Bestandteile der Fahrbahn, wie grosse Felsbrocken mit deutlichen Karrenspuren zeigen. Eine neue Fahrbahn wurde hier nicht angefertigt, vielmehr ergänzte man das bestehende Trassee.

Auffällig sind zwei Besonderheiten: Um zu verhindern, dass bergseitig herabrieselndes Erd- und Steinmaterial auf die Fahrbahn gelangte, baute man am Strassenrand eine kleine Mauer. Unbekannt ist der Zweck einer Mauer, deren Reste man direkt unterhalb der talseitigen Stützmauer gefunden hat. War diese Mauer dazu gedacht, die Stützmauer zusätzlich abzustützen oder handelt es sich um eine ältere, verstürzte Mauer?

Mehrere zum Teil schlecht erhaltene Strassenpflästerungen lassen eine lange Benutzung der Strasse erkennen. An

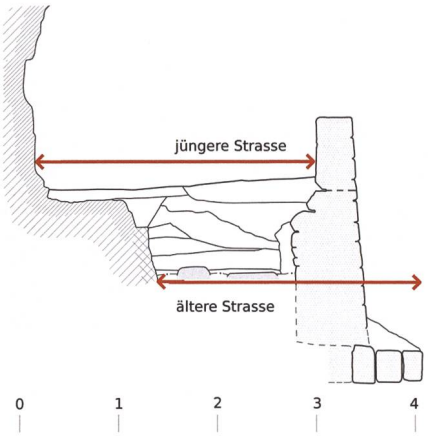

Abb. 18: Ein Schnitt durch die Fahrbahn genau über dem Brückenscheitel zeigt zwei Bauphasen.
Zeichnung Bruno Seitz/Medea Willimann

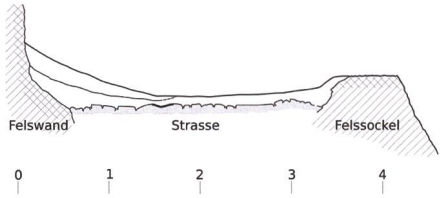

Abb. 19: Der Schnitt zeigt links die Felswand und rechts ein bearbeitetes Stück Felsen, das der Brüstungsmauer als Sockel diente. Zeichnung Bruno Seitz/Medea Willimann

einigen Stellen können dabei aufeinanderfolgende Fahrbahnen nachgewiesen werden: Während die erste Oberfläche meist in den Fels gehauen wurde, verwendete man für die jüngere Strasse eine Pflästerung aus flachen Steinen oder einfachen Splitt. Die gleichzeitige Verwendung von Pflästerung und Splitt lässt sich auf Hackaerts Abbildung bestätigen: Die Fahrbahn im steilen Wegstück unmittelbar nach der Hohwand ist gepflästert, kurz vorher im flachen Wegstück findet sich Splitt oder kleine Kieselsteine. Die nur in Resten erhaltenen Stütz- und Brüstungsmauern wurden entweder trokken oder mit Mörtel gemauert. Als Krone dienten dabei offenbar – wie bei Hackaert dargestellt – hochkant gestellte Bruchsteine. Weniger exponierte Stellen wurden mit einfachen Holzzäunen gesichert. Dass die Felsen auf den historischen Bildern nicht etwa der Dramaturgie wegen überzeichnet dargestellt worden sind, bezeugen die unzähligen Bohrlöcher. Demnach sprengte man entlang der gesamten Strecke den Felsen für Verbreiterungen des Trassees oder Erhöhung der Halbgalerien.

Die eidgenössische Strasse

Die Archäologie gibt uns wegen fehlender Funde keine Möglichkeit, Baumassnahmen und Reparaturen zu datieren. Die historischen Abbildungen sind mit Momentaufnahmen gleichzusetzen. Dank der schriftlichen Hinterlassenschaft sind für die Baugeschichte der Schollbergstrasse trotzdem einige Eckdaten bekannt. Nicht immer sind sie mit den Ergebnissen der Archäologie in Zusammenhang zu bringen.

Gemäss Bauvertrag[15] sollte die Strasse eine Breite von *«zechen guot werchschuo»* umfassen, *«mit vier usstellinen»* versehen werden und *«wo es notdurfftig oder sorglich ist da sol er* [Michel Prentel] *mur uflassen gan völliklich ein jeden man der brust oben»*. Heute können wir mit Hilfe der Archäologie feststellen, dass Meister Prentel diese drei Forderungen erfüllt hat. Von den vier Ausweichstellen sind deren drei im aktuellen Bestand noch erhalten: Am Atschabach, unmittelbar nach der Hohwand und kurz nach Ende des steilsten Wegstücks beim kleinen Steinbruch. Die fehlende vierte Ausweichstelle dürfte bei der kleinen Hohwand gelegen haben und durch den Steinbruch Schollberg zerstört worden sein. Die im Vertrag geforderte Strassenbreite von etwa 3 Metern ist auf den wenigen untersuchten Abschnitten ebenfalls nachgewiesen. Ob die talseitigen Stützmauern tatsächlich bis zur Brusthöhe der Säumer reichten, lässt sich wegen der fehlenden Mauerkronen nicht mehr bestätigen, scheint aber aus der Abbildung von Hackaert hervorzugehen. Fest steht, dass exponierte Stellen tatsächlich mit Mauern gesichert waren. Die Mauerreste lassen sich allerdings archäologisch nicht sicher in die Bauzeit von 1490 bis 1492 datieren. Ende Au-

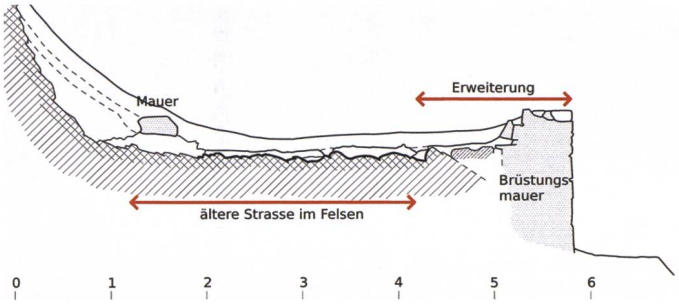

Abb. 21: Dieser Schnitt belegt die Verbreiterung der Strasse.
Zeichnung Bruno Seitz/ Medea Willimann

Abb. 20: Die nachträgliche Verbreiterung der Brüstungsmauer. Im Hintergrund verschwindet die Schollbergstrasse Richtung Hohwand und Sargans.
Foto Maja Widmer, Sargans

gust 1492 erfolgte die Bauabnahme durch Vertreter der Tagsatzung.

Die umfangreiche Korrespondenz rund um den Bau der Schollbergstrasse beantwortet eine wichtige Frage nicht: War es die erste Strasse über den Schollberg? Nahm man damals eine Verbreiterung einer schmalen Strasse oder den Ausbau eines bestehenden Saumpfades an die Hand?[16] Die Archäologie besagt, dass die älteste nachgewiesene Strasse in den Felsen gehauen wurde und das Trassee 3 Meter breit war. Nicht ausschliessen lassen sich ältere Strukturen, die anlässlich des Baus 1492 abgetragen wurden und folglich im archäologischen Befund fehlen.

Unterhalt[17]

Der Tagsatzung wurde schnell einmal klar, dass eine Strasse wie diejenige über den Schollberg ständig unterhalten werden muss. Bereits 1496 schlägt sie deshalb vor, ein Weggeld einzuziehen, um damit einen ehrbaren Mann für Unterhaltsarbeiten zu entschädigen.[18] Was nun folgt, sind in unregelmässigen Abständen Berichte der Landvögte an die Tagsatzung, die sich mit dem Unterhalt, den Beschädigungen und Reparaturen beschäftigen, wobei immer wieder die Konkurrenz der rechtsseitigen Rheintalstrasse ins Feld geführt wird, so 1507, 1529, 1604 und 1727.[19] Gegen Ende des 18. Jahrhunderts vermehren sich die Meldungen darüber, ohne dass konkrete Massnahmen genannt werden.[20]

Es dürften vor allem das Wasser und die Rüfen gewesen sein, die immer wieder Ausbesserungen der Fahrbahn nötig machten. Wenig ist zu erfahren zu den gemauerten Abschnitten und Kunstbauten. Nur Vermutungen sind möglich, was mit einer Brücke an der Schollbergstrasse gemeint ist: Sie erscheint bereits 1506 anlässlich einer grösseren Renovation;[21] und 1529 meldet der Landvogt, dass die *«Brücke im Schalberg»* beinahe fertig sei; die Auslagen beliefen sich auf 1224 Pfund.[22] Aufgrund der hohen Kosten muss es sich um eine grössere steinerne Bogenbrücke gehandelt haben; möglicherweise überquerte sie die Runse unmittelbar nördlich der kleinen Hohwand, wo 1790 eine hölzerne Sprengwerkbrücke bezeugt ist.[23] Um 1604 berichtet der Landvogt, dass ein Felsen am Schollberg herabgestürzt sei und noch andere herunterzufallen gedroht hätten, die er aber durch an Seile gebundene Leute habe abschleissen lassen; ferner habe er statt der hölzernen Überbrückung auf dieser Strasse zur Sicherheit ein steinernes Gewölbe bauen lassen.[24] Es könnte sich dabei um das Gewölbe in der Hohwand handeln, wo die Strasse heute am stärksten dem Steinschlag ausgesetzt ist.

Der Zustand der Schollbergstrasse scheint im Lauf des 18. Jahrhunderts den Anforderungen immer weniger genügt zu haben. Die Meldungen über durchgeführte Reparaturen oder die Forderungen danach nehmen merklich zu. Offenbar wurden zwischen 1781 und 1786 umfangreiche Reparaturen abgeschlossen.[25] Kurz darauf muss die Strasse durch Unwetter stark in Mitleidenschaft gezogen worden sein, denn von 1791 ist uns ein ausführ-

14 Sondierungen Jakob Obrecht, Schnitt 4, Grabungsbericht Maja Widmer.

15 StALU A.A.C. 32; Ackermann 1997, S. 50–51.

16 Ackermann 1997, S. 50, geht davon aus, dass es sich um den Ausbau einer bestehenden Strasse handelte.

17 Dieser Abschnitt wurde zusammen mit Otto Ackermann verfasst.

18 EA 3/4, 547c; 549c. Eine Weggeld-Festsetzung wird nochmals erwähnt, wahrscheinlich für 1604/5 in einer Forderung von Rheinecker Fuhrleuten um Gewährung einer ähnlichen Entschädigung, EA 5/2, Sargans Nr. 54.

19 EA 3/2, 278k, EA 4/1b, 171a, EA 4/1b, 199b, EA 5/1, 528m, EA, 7/1, Sargans Nr. 240. Ackermann 1997, S. 56–58.

20 So 1777, 1780, 1785–1786, 1787.

21 EA 3/2,278k (StALU; StAZH).

22 EA 4/1b,171a; EA 4/1b, 199b.

23 Im Stedelin-Plan von 1791 (Abb. 22) ist dort eine verzeichnet.

24 EA 5/1, Sargans Nr. 16.

25 EA EA 8, Sargans Nr. 89 und 90.

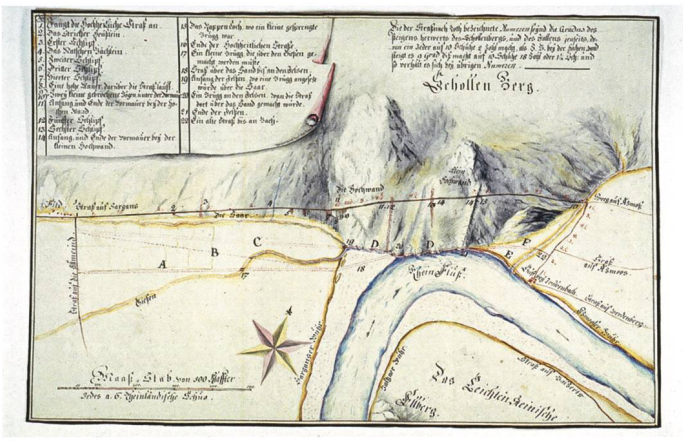

Abb. 22: Der Plan von David Anton Stedelin verzeichnet die Kunstbauten, Schäden an der Strasse (schwarze Ziffern) und die Steigung (rote Ziffern). Staatsarchiv Zürich, A343/7, S. 123

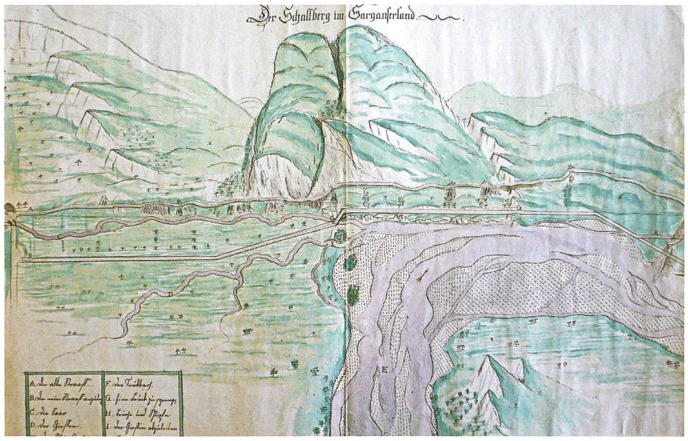

Abb. 23: Schindlers Plan von 1791 zeigt die Kunstbauten an der grossen und kleinen Hohwand.

Staatsarchiv Zürich, A343/7, S. 122

liches «*Kösten-devis*» mit zwei Plänen überliefert: Aufgelistet sind detaillierte Reparaturkosten und erstmals die in der schriftlichen Korrespondenz schon mehrfach erwähnte Strasse in der Talebene.[26]

Der Schwyzer Ratsherr, Landesfürsprech und Richter David Anton Stedelin (1737–1830)[27] und der Glarner Ratsherr Schindler verfassten zuhanden der Tagsatzung eine Aufstellung der Reparaturkosten sowie die Kosten für ein neue Strasse in der Talebene. Interessant für uns sind die ergänzenden Pläne, die den Verlauf der alten Strasse, die Schäden, den Rheinverlauf und das neue Strassenprojekt in der Ebene aufzeigen (Abb. 22, 23). In Stedelins schriftlichem Bericht dazu werden in der Einleitung die offensichtlichen Nachteile der alten eidgenössischen Strasse aufgeführt, verbunden mit dem Hinweis, dass auch eine Reparatur das Problem mit den Schlipfen dauerhaft nicht lösen könne. Die starke Neigung und Steigung der Strasse mache die Fahrt beschwerlich, und die Zufahrt insbesondere in Trübbach sei streng. Es fehle an Strassengräben, so dass sich das Wasser in der Strassenmitte sammle und diese beeinträchtige. Wegen der topografischen Bedingungen sei die Strasse zudem grosser Abnutzung ausgesetzt. Insbesondere die Hohwandstrasse erachtete der Projektverfasser als gefahrvoll und unbefahrbar: Zunächst einmal bezeichnet er sie schlicht und einfach als zu steil. Die Pferde hätten zu wenig Kraft und kämen zudem ins Rutschen, weil der Strassenbelag zu schlecht sei. Da die Strasse viel zu eng und kurvenreich sei, könne einem Fuhrwerk kein zweiter Wagen angehängt werden. Auch hohe Wagen kämen unter der überhängenden Felswand nicht durch, weswegen Stedelin auch vorschlägt, die Felsen entsprechend wegzuschlagen.

Erstmals wird im «*Kösten-devis*» die Gesamtlänge der eidgenössischen Strasse erwähnt: «*Durch die gantze strass hin, eine strecke von 1315 klafter, den läft abzuschöpfen, 80 klafter bey der Hochen wand und 15 kl. ob Trübenbach gegen end der hochheitlichen strass zu besetzen. In gleichen durch hin, wo es nötig ist, abzug für das wasser zu machen. Dann die gantze strecke mit genugsamen grinn zu überführen.*» Rund 2,367 Kilometer beträgt demnach die Distanz zwischen dem Sarganser Weiler Vild und der Brücke in Obertrübbach. Ein erster historischer Beleg liegt mit dem Kösten-devis nun aber auch für eine Strassenpflästerung vor. Rund 155 Meter bei der Hohwand und 27 Meter oberhalb Trübbach sollten offenbar besetzt werden, während für den Rest der Strasse «*grinn*» – Kies – vorgesehen war. Aufgrund der archäologischen Untersuchung wissen wir, dass die gepflästerte Strecke bei der Hohwand länger als 155 Meter war. Hackaerts Abbildung von 1655 beweist zudem, dass eine Pflästerung schon länger bestand und in Stedelins Kösten-devis wohl die Reparatur derselben angesprochen wurde. Mit Schindlers Plan liegt uns ausserdem der einzige deutliche Hinweis auf Mauern im Bereich der kleinen Hohwand vor, denn durch den grossen Steinbruch Schollberg sind allfällige archäologische Zeugnisse längst abgegangen. Es handelt sich dabei um hohe Stützmauern, die ähnlich jener bei der grossen Hohwand den Weg sichern. Ob sich hier auch ein Brückenbogen befand, ist nicht zu erschliessen.

Die Gesamtkosten der Reparatur werden auf 2036 Gulden beziffert. Für eine neue Hangfussstrasse von Vild nach Trübbach, die unterhalb des Schollbergs in der Ebene verlaufen würde, errechnete Stedelin drei Kostenvarianten. Dabei waren die Kosten zwischen 14 782 und 17 331 Gulden im Vergleich zur Reparatur der alten eidgenössischen Strasse natürlich nicht konkurrenzfähig. Realisiert wurde die Hangfussstrasse erst 1821/22 nach Plänen von Julius Pocobelli und Richard La Nicca.[28]

26 Or (A) STAZH, A 343.7, Nr. 251. Vgl. EA 8, Sargans Nr. 93. – Vgl. dazu den nachfolgenden Beitrag von Otto Ackermann.

27 Sikart 2012.

28 Reich 1997, S. 79.