

"Wir kamen auf die beste, breiteste Strasse ..."

Autor(en): **Bauer, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oberberger Blätter**

Band (Jahr): - **(1969-1970)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-946570>

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>



Die Alte Landschaft aus der Perspektive der einstigen fürstbischöflichen Landstraße und der heutigen N1

Hätte St.Gallus sich nicht einen Weg vom Bodensee durch den dichten Arboner Forst hinauf zum Steinach-Hochtal gebahnt und dort die Einsamkeit gewählt, so wäre es wohl weder zu einer fürstbischöflichen Landstraße im 18. Jahrhundert noch im 20. Jahrhundert zu einer Autobahn durchs Fürstenland gekommen, denn es hätte ja auch kein Fürstenland gegeben, weil kein Kloster St.Gallen und keine Stadt St.Gallen entstanden wären. Denn nicht der Gunst des Standorts dankt St.Gallen seine Existenz, gehört ihre Lage doch keineswegs zu denen, welche die Entstehung einer Stadt geradezu vorzeichnen, sondern der Tatsache, daß die Galluszelle ein geistiges und geistliches und in der Folge ein Handelszentrum zur Folge hatte. Daran erinnerte Bundesrat Dr. H. P. Tschudi bei der Einweihung des Teilstückes der N1 von Wängi zum Breitfeld im September letzten Jahres, und er betonte, daß für St.Gallen, der östlichsten großen Stadt an der großen West-Ost-Transversale, der Anschluß an die moderne Wirtschaftsentwicklung gerade durch die Autobahn besonders wichtig sei. Und Stadttammann Dr. A. Hummler erklärte bei der gleichen Gelegenheit, St.Gallens geographische Lage und topographische Situation sei so geartet, daß es besonderer Anstrengungen bedürfe, sie verkehrsmäßig zu erschließen. Das war zu fürstbischöflichen Zeiten so und ist es heute noch, wo nun die N1 bis vor die Tore der Gallusstadt reicht. Bund und Kantone haben mit ihr ein Straßenwerk geschaffen, das als

N1 keine Wünsche offen läßt und sich wohl sehen und befahren lassen darf. Sie ist, was Fürstbischöf Bedas «neue Landstraße auf Zürich» zwischen «Rorschach» und «Weil» damals war, heute: «Die beste, breiteste Straße»! Fürstbischöf Beda, der vor bald 200 Jahren die neue Straße durch die Alte Landschaft legen ließ, war ein gütiger, großzügiger Herr. Und es kommt nicht von ungefähr, daß die von ihm 1774–78 erbaute Straße

beredete Lobredner

fand. Das bestätigt uns u. a. ein Reisebericht zweier österreichischer Benediktiner, die sie anlässlich eines Besuchs von Rorschach, St.Gallen und Wil in einem von zwei Pferden gezogenen Reisewagen befuhren. Alt Stifftsarchivar Dr. Paul Staerkle legt uns die betreffenden Ausschnitte aus dieser Schweizer Reise der Patres Beda Plack und Thaddäus Derflinger, beides Gymnasiallehrer im Stift Kremsmünster, im Rorschacher Neujahrsblatt 1970 vor. Eine Passage ist ein eigentliches Lob der fürstbischöflichen Landstraße. Es ist von besonderem Reiz, ein wenig dabei zu verweilen und zu sehen, wie die beiden Oesterreicher sie als «die beste, breiteste Straße» rühmten, nachdem uns noch die Einweihungsreden für die bis nach St.Gallen verlängerte Autobahn N1 in den Ohren nachklingen. Wir zitieren Dr. Staerkle:

Die Landstraße von Staad nach Wil

«Ausgangspunkt für die Schweizer Reise war das Benediktinerkloster Mehrerau. Der Landvogt von Bregenz, Graf Franz von Seeau, gab als ehemaliger Schüler der Akademie von Kremsmünster mit seinem Sohne P. Beda Plank

das Geleite über Hard, Fußach und Höchst bis an den Rhein. Nachdem das Gefährt Rheineck hinter sich hatte, durften die Reisenden die Annnehmlichkeit der von Abt Beda von St.Gallen 1774–1778 erbauten Landstraße von Staad nach Wil genießen. Plank wird zu deren Lobredner. ‚Wir kamen auf die beste und breiteste Straße, die der Fürst von St.Gallen durch sein ganzes Gebiet, in welchem wir eben itzt fahren, erst seit drey Jahren so kostbar zubereiten lassen, daß sie dem Kaiserweg im Reiche oder sogenannten Chaussée nichts nachgibt. Man sieht also itzt schon häufig Wagen auf diesen Straßen, wo man doch vorher in der Schweiz nur hie und da Reitpferde zu sehen bekommen, wie denn die Wege allenthalben theils schon auf das schönste gemacht, theils wirklich im Begriffe stehen, verschönert zu werden, indem die Schweizer, bey denen es vorhin eine Staatsmaxime war, schlechte und ungebahnte Wege zu haben, itz endlich erkennen, welch große Vortheile hieraus ihrer Handelschaft zuwachsen; denn wo sie auf ihren Jahrmärkten, wie sie sagten, zuvor nur zehn bis

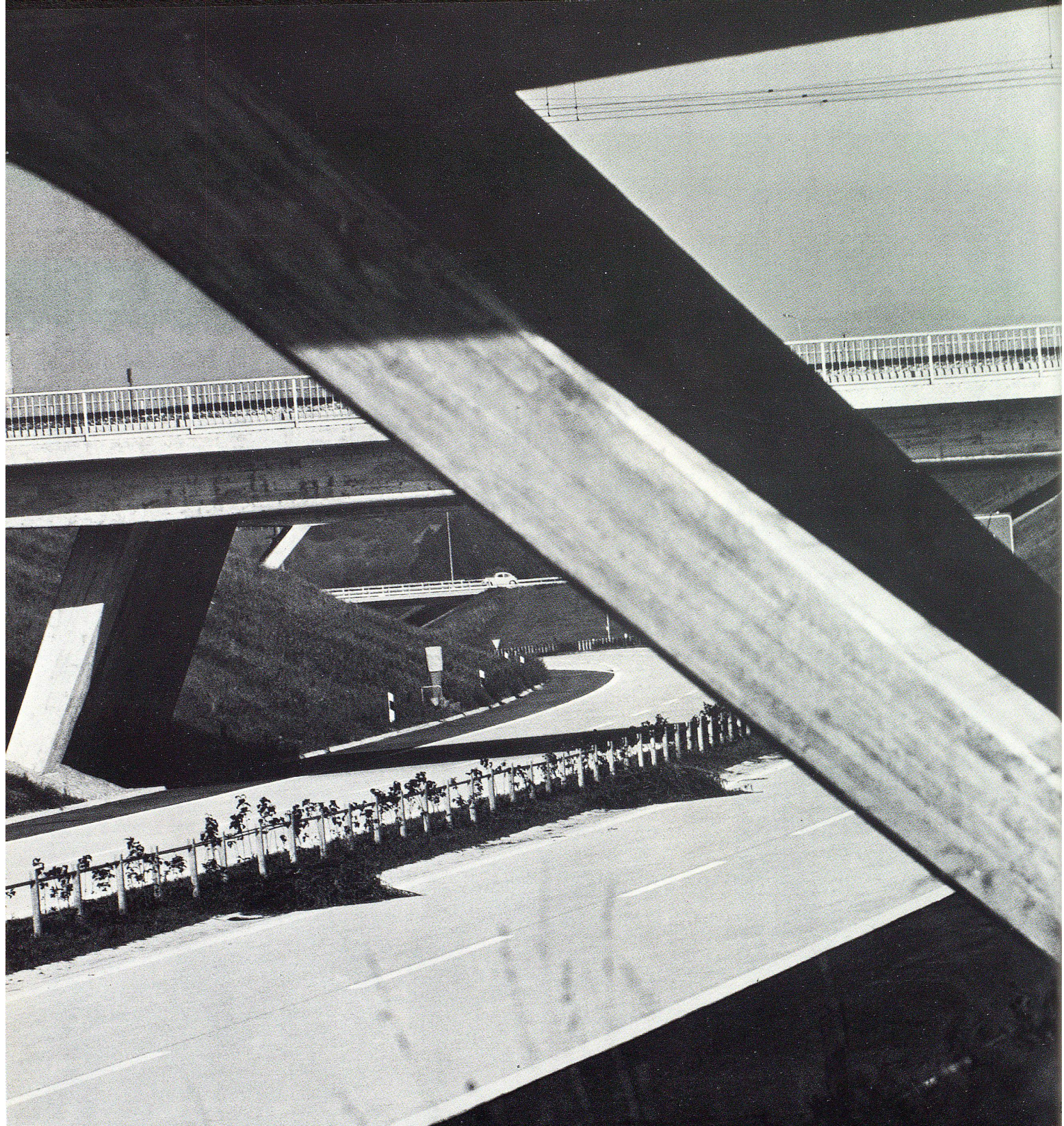
Bild Seite 27:

Hier auf dem Breitfeld, wo sie sich in schönem Schwung von der bisherigen Staatsstraße absetzt bzw. in sie mündet, beginnt oder endet je nachdem die vorläufig fertiggestellte N1.

Bild rechts:

Nicht nur Übersichten beeindruckend, auch Untersichten können bestechend sein. Hier spiegelt sich der Doppelverlauf einer Brücke im fließenden Wasser.





zwölf fremde Kaufleute gezählet, da sind diese Jahre herum schon vierzig und fünfzig erschienen, mit denen sie zum größeren Nutzen des Landes ihre Waren gewechselt.' Dieses instruktive Urteil beruht wohl auf der Information des Statthalters von Rorschach, P. Honorath Peyer im Hof, der ja zum Straßenbau die Initiative ergriffen hatte. P. Beda Plank kommt nochmals kurz auf die Straße zu sprechen, wo er vom Aufstieg von Rorschach nach St.Gallen schreibt. ‚Doch schöne Straße und schönes Wetter machten alles erträglich.‘ Für die Strecke St.Gallen – Gossau – Oberbüren findet er die Straße zwar schön, doch meist uneben, was offenbar der mangelhaften Pflege zuzuschreiben ist, während er andererseits die Straße von Wil nach Winterthur als breit und größtenteils eben rühmt. Eine Überraschung bot sich den Reisenden, als wir zu jener berühmten Brücke (bei Oberbüren) kamen, die der Fürst von St.Gallen erst vor zwei Jahren über das reißende Flüschen Thur erbauen lassen. Sie ist 400 Schuh lang, über zwei Geleise breit und ohne Joch außer dem einzigen in der Mitte. Sie ist ganz aus Holz so künstlich gespannt, daß man die gebogenen und fest zusammenpassenden Pfähler weder zählen noch genugsam bewundern kann. Wir stiegen

Bild links: Immer wieder wird das schier endlose, bald gradaus zielende, bald schöngeschwungene Doppelband der Betonpiste akzentuiert: Durch Überführungen, deren Horizontalen und Diagonalen das Bild kräftig und elegant zugleich gliedern. Mit ihrem Licht- und Schattenspiel bewahrheitet sich das Wort von der Schönheit der Technik.

aus, blieben lange still und konnten dieses ewige Denkmal des würdigsten Fürsten zur Genüge nicht ansehen.

Die neue Landstraße von Staad bis Wil war, wie schon bemerkt, in verschiedenen Etappen von Abt Beda Angehrn 1774–1778 erbaut worden. Die Strecke Gossau–Wil wollte er zuerst über Flawil, Oberuzwil und Schwarzenbach führen lassen. Da jedoch die Toggenburger Schwierigkeiten machten, zog der Fürst die Linie über Oberbüren, was dort eine lange Brücke über die Thur bedingte. Das von Plank so bewunderte Meisterwerk hatte der Landesherr den genialen Zimmerleuten Johann Herzog (Herzog) von Appenzell und Ulrich Schefer von Rotmonten anvertraut, die wie ehemals die Brückenbauer Grubenmann für ihre Kunst hohen Ruhm geerntet haben. Die Kollaudation wurde am 11. Januar 1778 vorgenommen. Fürst Beda fuhr in einer sechsspännigen Kutsche in Begleitung des Subpriors P. Magnus Hungerbühler und des oben erwähnten Statthalters P. Honorat Peyer im Hof und seines ersten weltlichen Ministers Franz Josef Müller als erster über diese Brücke. Sie versah ihren Dienst bis zur Nacht vom 2. bis 3. März 1885, da sie einer Feuersbrunst zum Opfer fiel.»

Köstlich wäre es, sich vorzustellen, was für Augen die beiden österreichischen Prälaten wohl machen würden, wäre es ihnen vergönnt gewesen, anstatt auf der «zwar schönen, aber meist unebenen» fürstbätischen Landstraße auf einer N1 nach Wil zu rollen! Mein Gott, wie würden sie wohl angesichts der großzügigen Linienführung, der Glätte der Fahrbahn, der Brücken und Kunstbauten staunen, nachdem sie die Holzbrücke bei Oberbüren schon nicht ge-

nugsam bewundern konnten. Für sie müßte das alles ein technisches und straßenbauliches Wunderwerk darstellen. Wir, die wir mit den Möglichkeiten moderner Technik aufgewachsen und vertraut sind, bewundern freilich aus unserer Sicht ihre Leistung auch, und mit Recht. Vor allem aber schätzen wir die damit verbundenen Vorzüge der schnellen und bequemen Verkehrsverbindung durch Regionen, Kantone und Schweizerland. Vielleicht geht unsere schnellebige Zeit darüber etwas allzurasch zur Tagesordnung über, so ein Werk wie die Autobahn zwischen St.Gallen und Wängi ist und bleibt auch heute etwas, worüber der Fachmann staunen und der Laie sich wundern kann. Ganz abgesehen davon spricht es uns aber auch als Bewohner des Landstrichs, der unsere engere Heimat ist, an, denn so ein breites, prächtiges Straßen-Doppelband ist ja nichts ihm Aufgezwungenes, sondern etwas ihm Integriertes, das seinen Rhythmus nicht zerstört, sondern aufnimmt.

Pikant ist der Gedanke ans Finanzielle

Die beiden Österreicher fanden im 18. Jahrhundert die Landstraße, die der Fürstabt hatte, «so kostbar zubereiten lassen», großartig – wie großartig muß uns die N1 mit Blick auf die Millionen und Abermillionen, die sie Bund und Kantone gekostet hat, vorkommen? Und wie sehr gilt erst die Bemerkung «auf das schönste gemacht» von ihr, die mit ihrer der Landschaft angepaßten Linienführung, ihren Brücken und Kunstbauten wegen jede Fahrt zum Erlebnis macht, sei es vorbei an bunten Herbstwäldern, durch dämmrigen Novembernebel, durch die tiefverschneite Winterlandschaft oder durch das won-



nige, sonnige Maiengrün? Nein, es ist nicht mehr die Postkutschen-Romantik à la Eichendorff, die da spielt, es ist

eine neue, besondere Dimension des Landschaftserlebens,

die uns dabei zuteil wird. Freilich, zum bloßen Er-fahren der Welt im buchstäblichen Sinn, wie es der Postkutschen-Passagier langsam erlebte, kommt heute das herrliche Gefühl der Geschwindigkeit dazu, eine auf der Autobahn bestimmte legitime Freude, solange sie nicht zur Berauschung durch das Tempo führt. Und ein anderes: Das zielstrebige Band der Betonpiste läßt uns so richtig der Weiträumigkeit und Weltläufigkeit der großen Verbindungen innewerden, entrückt uns klein-kariertem Denken und spannt uns zwangsläufig in größere, zum mindesten europäische Kategorien ein. Vielleicht gerade hier in der Alten Landschaft nicht ganz von ungefähr, hat doch einer errechnet, das Schloß Oberberg liege auf Kilometer genau in der Mitte zwischen Paris und Wien sowie London und Neapel, im Zentrum also eines weitgespannten Kraftfeldes. Unter solchen Vorzeichen lernen wir auf einer Verbindung wie der N1 auch anders sehen, als wir es auf alten Landstraßen mit ihren historischen Beding-

heiten und auf krummen Feldwegen zu sehen gewohnt waren. Ist es nicht so, daß wir aus lauter Gewohnheit und Gewöhnung Gegenden wie unser Fürstenland mit abgestumpftem Blick durchrollten? Wer die Strecke St.Gallen-Wil zum x-ten Mal befährt, glaubt mit einigem Recht, jeden Abschnitt, jeden Rank, wenn nicht gar jeden Baum zu kennen, so daß sich kaum mehr ein Blick nach links und rechts lohne. Und heute? Die N1 hat mit ihrem neuen Verlauf

die Aspekte verändert

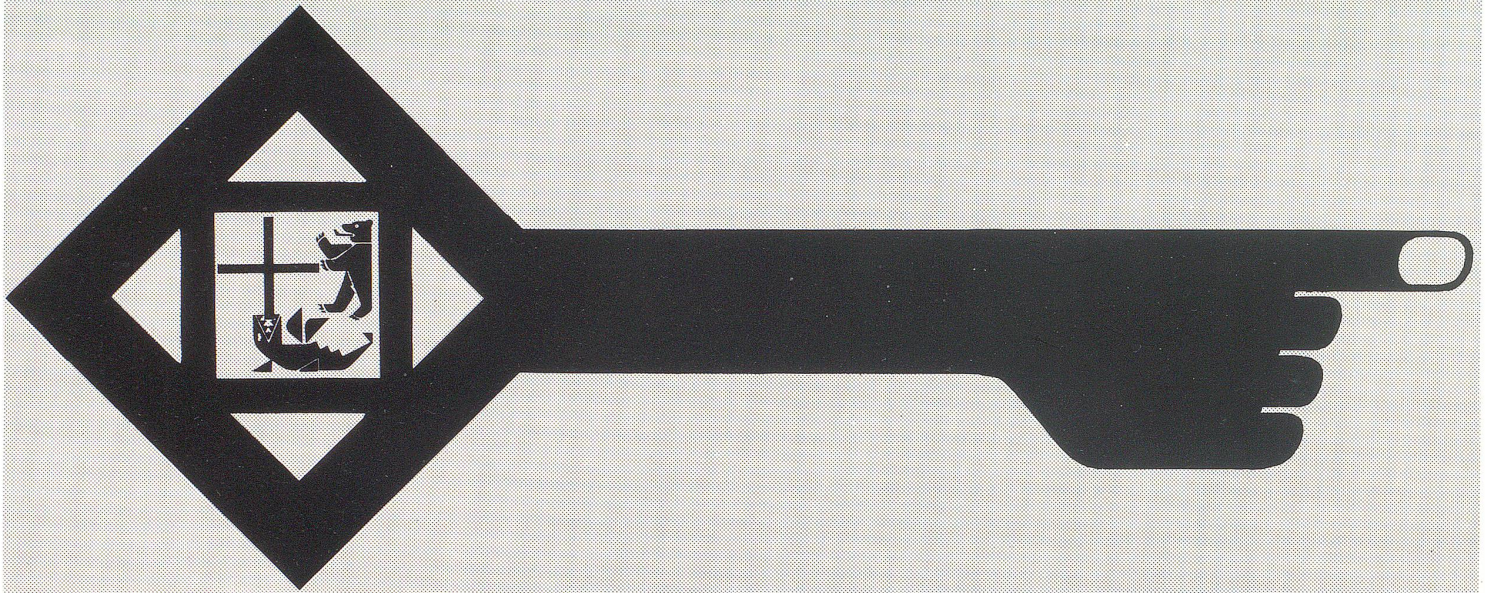
und erschließt die Landschaft ganz neu. Wie langweilig wirkte beispielsweise das Breitfeld – wer aber genösse es jetzt nicht, rechts auf die Autobahn abzubiegen, das Oberberger Schloß einmal nah und trutzig über sich zu haben, Gossau – ja, nichts gegen Gossau! – einmal buchstäblich links liegen zu lassen und es statt aus beengter Häuserzeilen-Perspektive im freien Überblick zu genießen samt seinem anmutigen Hintergrundprospekt? Und wer erlebte die Bewältigung des Oberbürer Stichs, die Auenlandschaft der Thur entlang, die Brücken über sie oder die großzügige Umfahrung von Wil mit seinem modernen Vordergrund und der

historischen Silhouette im Hintergrund nicht völlig neu?

Nach soviel schönen Bildern, die uns die neue N1 selbst und der Blick von ihr ins Land vermittelt, steht man besinnlich lächelnd vor dem Kartenbild von anno dazumal, darstellend das Gebiet des «Fürstlich Abt von St.Gallen und der Stadt St.Gallen», wie es im Auftrag der Homännischen Erben zu Nürnberg der reformierte Pfarrer Gabriel Walser von Berneck im 18. Jahrhundert neu gezeichnet hat. Diese Karte, zart koloriert, ist an und für sich ein Stück dekorativer Grafik, verbunden mit gmögiger Altväterlichkeit; und dem dünnen Doppelstrich, der auf ihr von «Roschach» nach «Weil» verläuft, der fürststädtischen Landstraße, sieht man es kaum an, daß sie damals soviel Bewunderung fand. Auf jeden Fall war sie eine Leistung für jene Zeit, entstanden aus der Weitsichtigkeit eines für sein Land väterlich besorgten Fürsten. Wenn es in unsern Tagen auch Bund und Kantone waren, welche die N1 durch die Alte Landschaft bauten, so stehen sie damit in seiner noblen und verpflichtenden Straßenbautradition, denn schon der St.Galler Fürst hat, wie die oben genannten österreichischen Besucher beredt bezeugen, «die beste, breiteste Straße» gebaut!



Täglich zufrieden
mit seiner Zeitung!



Schlüssel zum Vorwärtskommen!

