

Goldachs Strassen in alter Zeit bis zur Jahrhundertwende

Autor(en): **Reck, Josef**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **68 (1978)**

PDF erstellt am: **15.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947450>

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.

Goldachs Strassen in alter Zeit bis zur Jahrhundertwende

Josef Reck

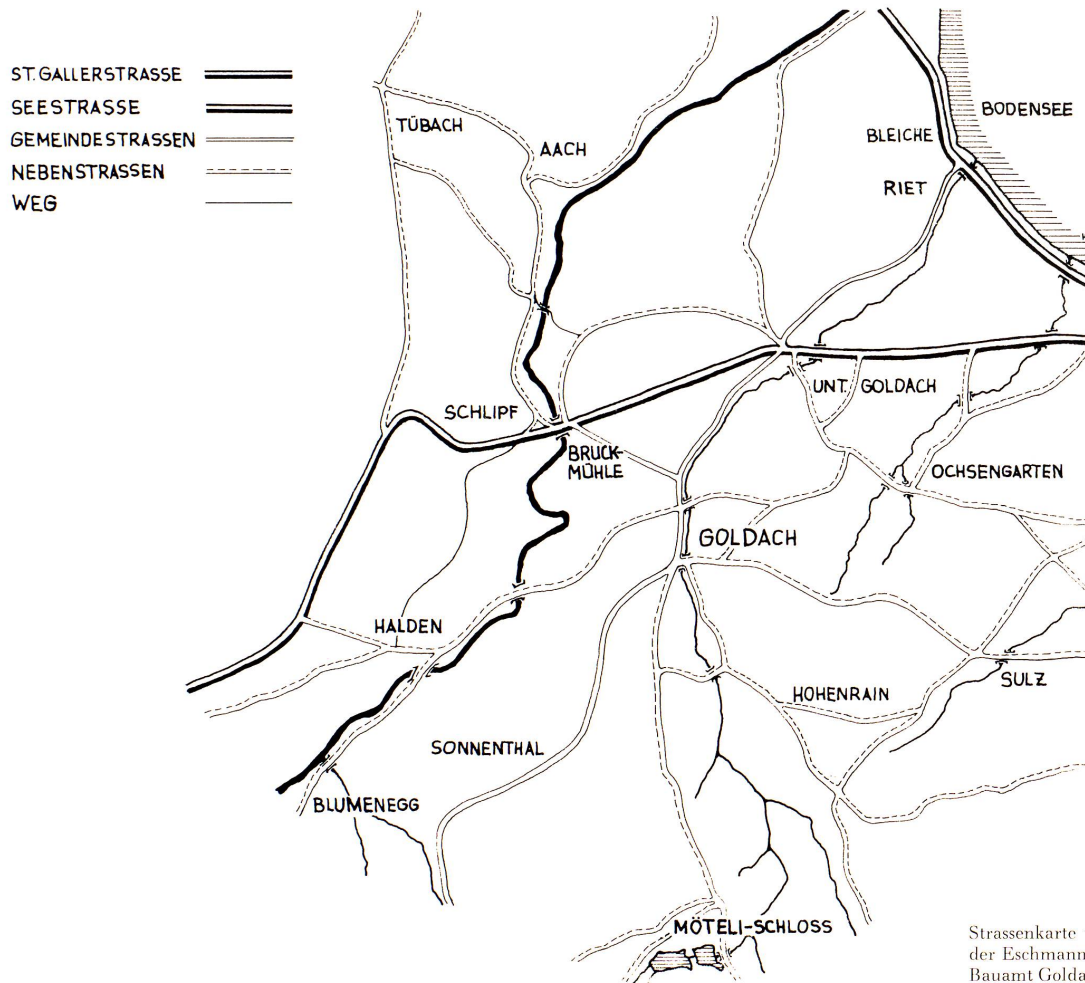
Wege, die mit dem Nachbarn verbinden, Strassen, die in die Ferne führen, auf denen der Kaufmann mit fremder Ware zieht und der Krieger mit geballter Kraft marschiert, bereit an den Grenzen zu wehren, bereit die Grenzen zu weiten ins feindliche Land und Volk, hat's immer gegeben, wo Menschen sich finden. Es findet der Mensch zum Menschen, so oder so. Goldach kennt das auch: seit undenklicher Zeit fährt die Frucht in Scheune und Tenn, die Lese der Traube zum Torkel; wenn der Boden nach harter Winterzeit wieder aper wird, richtet der Bauer die Güterwege, um gerüstet zu sein zur Bestellung der Ackerzelg und seines Rebgartens auf den Stelzen und an den Halden. Güterweg und Kirchweg sind eins. Neben der Kirche vorbei zieht sich die Landstrasse von Rorschach kommend nach Amergaschwil (Hammershaus), Mittleren Hof, Hinterhof, Scheibe, Schaugentobel, Hof Tablat, Birnbäumen, zur Galluszelle, dem angebauten Kloster und der gewerbereichen Stadt führend. Diese Landstrasse, im Schaugentobel zum Saumpfad sich verengend, blieb eiligem Volk der kürzeste Weg von der Schiffflände Rorschach zur Galluszelle. So lesen wir noch 1729 im Pfarrbericht des Martin Brendlin, dass ein Pfarrer von Goldach für Bettler, Landstreicher, Presthafte, Religiösen, Priester, Studenten, Eremiten und Handwerksvolk ungewöhnlich viel zu verausgaben hatte, weil das Pfarrhaus hart an der Landstrasse gelegen sei¹. Damals wählten viele Wanderer den Weg über die Blumenhalde, Farn, Albenberg und Riedernholz nach St.Gallen als den bequemeren. Wann diese Route eröffnet wurde, sagt keine Urkunde. Sicher wird sie bestanden haben, als anfangs des 15. Jahrhunderts die Haldenmühle errichtet wurde, die stets engste Beziehungen zur Meggenmühle pflegte; als Bindeglied diente der Weg über die Blumenhalde, der mit den

Korn- und Mehlfuhren befahren werden konnte.

Als Abt Ulrich Rösch eine neue Landstrasse zwischen dem Reichshof Rorschach und der Stadt und dem Kloster St.Gallen, auch vom Neukloster Marienberg zum Altkloster im Steinach Hochtal plante, liess er die «Teckte Brugg» über die Goldach bauen². Korn und Salz, lebensnotwendige Handelsgüter, konnten auf ihr vom Gredhaus des neuen Hafens Rorschach nach St.Gallen und dessen Hinterland gefahren werden. In einem späteren Bericht ist zu lesen: «Den Weg durch die Goldach sigen zu aller erst die Sömer, wegen ihrer Kömlichkeit gefahren, hernach sig man auch mit Wäägen dadurch gefahren³.» So wurde das Brückengeld gespart, zudem auch «der höltzinen Brugg verschoont⁴», für deren Unterhalt das Statthalteramt auf Marienberg die Sorge trug⁵. Unwetter setzten ihr stärker zu als die Fahrer mit Ross- und Ochsen gespannt. Wir lesen im alten Tagebuch des Statthalters: im Sommer 1691 kam die Goldach hoch. Mehr als eine Juchart Ackerland auf der Goldacher Seite und die Uferböschungen wurden von den wilden Wassern weggerissen. Die Brücke war «durch grosse Wasser güssinen unbrauchbar gemacht worden⁶». Die neue Brücke wurde einige Jahre später neuerdings schwer beschädigt. «Ao 1700 Juli 23, Weilen das Hochgewitter bey der Aach alles verserget, verschwembt und verführet, hat auch die Wasserwuh bey der bruggmüli völlig abgrissen und endtführet⁷.» Die Strasse den Stich hinauf, vom Glinsel zur Blumenhalde litt oft unter den Unwettern und glich dann mehr einer Bachrunse als einem Fahrweg, worüber sich die Kaufleute der Stadt beim Fürstabt zu wiederholten Malen beschwerten. Während des Zwölferkrieges und der Besatzungszeit (1712–1718) unterblieb die jährliche Instandstellung und Bekiesung der Strasse. Sie war in einem gar üblen Zu-

stand. Der Rat der Stadt St.Gallen gelangte deshalb wiederholt an die fürstbischöfliche Regierung, für Abhilfe besorgt zu sein. 1730 erklärte sich Fürstabt Josef von Rudolphi bereit, hierzu ein Stück Geld, ja vielleicht 100 Louis d'Or zu bezahlen, wenn der Fahrweg zur grösseren Bequemlichkeit auf 18 Schuh verbreitert würde, so dass zwei Wagen nebeneinander fahren könnten⁸. Überdies wurden die Gerichte (Gemeinden) angewiesen, die schadhafte Strasse auszubessern und jährlich einmal zu bekiesen. Beim nächsten Regenguss war die Strasse am Schlipf wieder eine Runse: ausgekolkte Löcher und zugeschwemmte Bollensteine erschwerten jeden Handel und Verkehr bis zur nächstjährigen Instandsetzung. Die Klagen waren allgemein, aber weder der handelstüchtige Rat der Stadt noch die fürstbischöfliche Regierung wussten ein Mittel zur wirksamen

Abhilfe: man dachte im Strassenwesen noch recht mittelalterlich. 40 Jahre später am 12. Oktober 1770 unterbreitete Abt Beda Angehrn dem Klosterkapitel seinen Plan⁹, eine neue, leistungsfähige Strassenverbindung zwischen Rorschach und St.Gallen zu errichten. In eben diesem Hungerjahr 1770 hatten der Abt, seine Regierung und das ganze Volk erfahren, wie schwierig es war, das benötigte ausländische Getreide über Pässe, auf der alten Landstrasse, durch hohle Gassen, durch Wassertümpel und Löcher nach der Stadt und ins Bergland zu führen. Dazu kam die Sorge, dass es dem Kardinal von Konstanz gelinge, den Kornmarkt von Rorschach nach dem fürstbischöflichen Hafen Arbon zu verlegen. Trotz des Widerspruchs der Kapitularen, die vor den Kosten der weitausschauenden Pläne des Fürstabtes zurückschreckten, tat er den ersten



Strassenkarte von Goldach, 1846, gezeichnet nach der Eschmann-Karte des Kantons St.Gallen, Bauamt Goldach.

Spatenstich am Teilstück Staad–Rorschach am 16. September 1773. 1776 war die Fürstenlandstrasse, die Rorschach mit Wil verbindet, vollendet. Das erste Teilstück der späteren grossen Schweizer Hauptstrasse vom Bodensee an den Genfersee war gebaut.

Die Goldacher schimpften über die teure Marotte ihres ausgabefreudigen Landesfürsten; sie gaben nur gegen gutes Geld ihren Boden zum Strassenbau her, der ihnen nur Vorteile bringen sollte. Goldach war abgeschlossen an die grosse Handelsstrasse; Goldach hatte ohne sein aktives Zutun seine erste richtige Strasse erhalten¹⁰.

Eine Landstrasse zweiter Klasse war die Klosterstrasse, so genannt, weil unter den Äbten Franz von Gaisberg und Dithelm Blarer von Wartensee das Kloster Mariaberg dieses Verbindungsstück zur grossen Staatsstrasse unbedingt nötig hatte, die Ulrich Rösch schon vor dem Rorschacher Klosterbau geplant und zum grössten Teil noch vor dem Klosterbruch vollendet hatte. Bemerkenswert ist die Breite von 18 Schuh, den Schuh zu 30 Zentimeter gerechnet; die Klosterstrasse war für einen lebhaften Verkehr zu Fuss, Pferd und mit Wagen bestimmt, der zwischen dem Mutterkloster in St.Gallen und seiner Statthalterei auf Mariaberg voraussehen war.

Mit dem Land jenseits des Goldachflusses bestanden wenig Beziehungen. Man verhandelte miteinander, wenn die Wuhren beschädigt oder weggerissen wurden, bei gelegentlich hohem Wassergang der Goldach, wenn es um Rossrechte ging, die für die Flachs- und Leinenbauern wichtig waren, wenn der genaue Grenzverlauf zwischen fürststädtlichem Gebiet und dem fürstbischöflich konstanzischem Horn ausgemittelt werden sollte. Eine Wegverbindung bestand nicht ausser der Achstrasse, die die beiden Mühlen, die Bruckmühle mit der Aachmühle, verband.

Diese Strassen genügten neben den Wegen nach Eggersried, Schloss Sulzberg und dem alten Pilger- und Saumweg über den Rantel jahrhundertlang dem bäuerlich-sesshaften Volk von Goldach im Verkehr nach aussen. In den beiden Siedlungskernen Ober- und Untergoldach gab es wohl so etwas wie kleine Plätze vor den fünf Dorfbrunnen, drei im grösseren Obergoldach, zwei im kleineren Dorf Untergoldach. Sie trugen aber keine Namen, so wenig wie die Verbindungswege, Güter- und Kirchweg in einem. Aufgeführt wurden in Pfarrbüchern, Steuerlisten und



Die heutige Neumühlestrasse

den Lehenbüchern der Abtei nur die beiden Ortschaften und die wenigen Weiler und Aussenhöfe oder die Nummer auf dem Häuserverzeichnis der Gemeinde. Erst mit zunehmender Streusiedlung und ansteigender Zahl der Zugewanderten zu Anfang des 19. Jahrhunderts wurden Weg- und Strassenbezeichnung üblich.

Damals bildete die uralte Pfarrei und die Gerichtsgemeinde nur mehr eine Fraktion der grösseren Kreisgemeinde Mörschwil. 1826 wurde dieses Zwangsgebilde durch Beschluss des Kleinen und Grossen Rates von St.Gallen wieder aufgehoben. In diesen zwei Dezennien wurde durch Verfügung der helvetischen Oberbehörde die erste Strassenverbindung mit Horn geschaffen. Früher genügte ein Fusspfad und ein schmaler Steg, der nur ein einseitiges Gelände besass. So kam es, wie das Totenbuch von katholisch Arbon unter dem 6. Oktober 1740 verzeichnet, dass eine alte Frau, seit sieben Jahren Witwe, M. Magdalena Schedlerin des Beck Laurentius Stürm in Horn, als sie am Rosenkranzfest nach Rorschach in die Frühmesse gehen wollte, auf dem Steg vom Schlag getroffen wurde, in den Bach fiel, ohnmächtig herausgezogen wurde und drei Tage darnach starb. Der Strassenbau ging nur mühsam vonstatten. Eigner und Anwohner mussten ihn leisten, ohne Mithilfe von Gemeinde und Staat. Die Ortsgemeinde, welche das meiste als grösster Anstösser zu leisten hatte, zögerte den Bau immer wieder

hinaus, so dass erst 1823 die hochgewölbte Brücke erstellt wurde, welche wegen des starken Verkehrs durch die jetzige flache Brücke ersetzt wurde.

Eine zweite «Strasse» wurde noch vor 1810 angelegt, der Fahrweg hinter den Roszen (Flachsgruben am Dorfbach zwischen Ober- und Untergoldach), heute Schulstrasse genannt. Die Untergoldacher Fuhrleute und Bauern hatten eine solche leichtere Verbindung mit Obergoldach gewünscht. Jahrhundertlang mussten sie sich abfinden mit dem einzig bestehenden Fahrweg an der Schmitte vorbei über die Breiten. Beim ehemaligen Wegkreuz gabelte sich dieser Fahrweg, rechts an der Zehntscheuer (Blumenstrasse 10 b) vorbei zur Schmiede Obergoldach (Eisenwaren Streule); die heutige Blumenstrasse war ein schmaler Fusspfad. Links fuhr man über die Breiten (Bahnareal) und erreichte die Hohle Gasse (einen Dorfplatz gab es noch nicht. Quer durchfloss der offene Dorfbach in breiter Runse das Dorf; Metzgergasse, Unteregger- und Sulzstrasse entstanden später). Goldach war noch das Bauerndorf von eh und je, das noch zu Beginn der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts die alte Zehntordnung wieder in Kraft setzte.

Am 23. Juni 1826 wurde durch Grossratsbeschluss Goldach eine selbständige Gemeinde. Gleich an der konstituierenden Sitzung des neuen Gemeinderates wurde die Strassenkommission mit zwei Ratsmitglie-



dern besetzt. Sie sollten darum besorgt sein, dass alle Fusswege, Strassen, Brücken und Stege in guter Ordnung gehalten und nötigenfalls verbessert werden. Dazu gehörte nach alter Väter Sitte, dass von den Anstössern jährlich im Frühjahr und nach heftigen Regengüssen die Löcher ausplanirt und ihr Weg- und Strassenstück gehörig bekiest werde. Auch mussten die «Alben (Papeln) und Felben (Weiden)» und andere Bäume, die am Strassenrand standen, beschnitten und im Herbst das fallende Laub eingesammelt werden. Durch Kirchenaufruf wurden die Termine angesagt. Darnach hatte die Strassenkommission nachzuschauen, Fehlbare zu verwarnen und nach wiederholter fruchtloser Bemühung die gerügten Mängel auf Rechnung der Anstösser durch den kommunalen Wegmacher zu beheben. Mehr zu tun hatte die Strassenkommission, wenn die Bergbäche, vorab der Dorfbach, hoch gingen, Stege und Brücken, die zu meist mit Prügeln gedeckt waren, und Böschung und Wuhren beschädigten, gelegentlich sogar mitrissen. In solchen Fällen wurden im Gemeinderat die anzuordnenden Reparaturen und die möglichen Verbesserungen diskutiert, von ihm angeordnet, gelegentlich mit einem Gemeindebetrag unterstützt. Die Goldacher Bauern kannten seit jeher nichts anderes, sie sahen auch in den Nachbargemeinden nichts anderes. In diesem Punkt waren sich alle einig: hüten und bewahren wir das überkommene Erbe, das ist gut, das genügt uns.

Grundsätzlich, dem ländlichen Volk gleichsam angeboren, ist solche Geistesverfassung jeglichem «Fortschritt» abhold, der zur Änderung der gewohnten Lebensweise führt. Träger der neuen Art des Wirtschaftens, der zeitgemässen Neuerungen sind Ortsfremde, Niedergelassene, die sich als «Fremde» ausserhalb den alten Siedlungskernen mit seinem traditionsbewussten Volk niederlassen und dort ihre Werkstätten, künftige Fabrikanlagen, eröffnen. Die Kraft, die ihre Maschinen in ruhelosem Betrieb hielt, lieferten die Wasser des Goldachflusses. Die Rotfarb Henkings, die Spinnerei und Appretur Zürchers, die mechanischen Werkstätten neben den alten Bruggmühlen, bald auch Sägewerke, die Stickfabrik Stäheli-Wild im Riet, die Neumühle Weinmanns, benützten die Wasserkraft des Dorfbaches. Das industrielle Zeitalter hatte auch im so konservativ-altväterlich sich gehabenden Goldach begonnen. Sie drang von der Peripherie in den Dorfkern vor, ohne dass zunächst die führende, bäuerliche Schicht es bemerkte, oder wenn sie sich dessen bewusst wurde, ohne die «Moderne» zu fördern: «Wir bleiben die alten» scheint ihre Lösung gewesen zu sein.

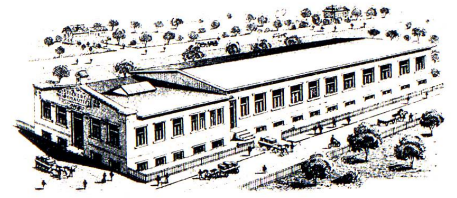
Es brauchte den kräftigen Anstoss von aussen und zwar von oben, von der Regierung in St.Gallen. Ende 1830 zwangen radikale Führer und die Mehrheit des Wählervolkes den Kantonsgründer Müller-Friedberg und seine Regierung zum Rücktritt. Die aristokratische Regierungsform passte nicht mehr

in die Zeit, die mehr Volksrechte forderte, vom Glauben an den Fortschritt beseelt war und diesen vor allem durch Schaffung und Förderung der neuen kapitalistischen Industrie anstrebte und verwirklichte. Noch fehlten besonders auf dem Land die Voraussetzungen – Infrastruktur nennt man das heute. Was nicht war, sollte werden. Deshalb folgten Gesetze, Verordnungen und Wegweisungen an die untergeordneten Gemeindebehörden. Armenhäuser wurden zu Stadt und Land eröffnet, Schulhäuser mussten gebaut werden, Haupt- und Handelsstrassen wurden vom Kanton übernommen (1834). Für Gemeindestrassen aber hatten die Gemeinden und Anstösser aufzukommen (1838). Verkehr und Industrie sollten dadurch gefördert werden, wofür beim Landvolk wenig Verständnis vorhanden war. Die widerstrebenden Bauern mochten ahnen, dass sie nicht nur guten Boden und gutes Geld für die neuen Strassenzüge opfern mussten, sondern auch die dörfliche Geschlossenheit und den gewohnten Rhythmus des bäuerlichen Jahres. Die künftige Entwicklung gab beiden recht: der bäuerlichen Gemeinde, die von der industriellen Welle überrollt wurde, und der drängenden Regierung, die das aufsteigende industrielle Zeitalter voraussah und zur Wahrung der allgemeinen Wohlfahrt, zur Förderung des Fortschrittes im Bereich des Wissens, des Könnens und Wirtschaftens des Volksganzen die geordneten Wege zu bereiten. Ein allumfassendes Programm, galt es doch ein Volk, das vor allem noch auf dem Land in der Ruhe und Stete fester, quasi mittelalterlich anmutender sozialer und wirtschaftlicher Verbände dahinlebte, «frei» und fähig zu machen für die neue Zeit. Die Losung: Freiheit und Fortschritt brachte die ruhenden Massen in Bewegung. Unverbrauchte junge Kräfte in Regierung, Presse und Wirtschaft sorgten dafür, dass der Drang nach dem Neuen, dem Andern, dem Umwälzenden nicht vorzeitig erlahmte, denn noch waren die Widerstände besonders in den ländlichen Gebieten stark. Nicht nur, weil dort die Konservativen ihre Hochburgen hatten, sondern ebensowohl, weil die finanzielle Tragkraft der Landgemeinden bis an die Grenzen des Zumutbaren angespannt wurden.

So hatte das damals unbedeutende, kleine Goldach nebst den kleineren Anforderungen, wie z. B. ein neues Spritzenhaus, den Schützenstand im Riet, 1835, die Liegenschaft des Johann Baptist Lindemann in der vorderen Halten um 2750 Gulden erworben

und dort das Armen- und Waisenhaus eingerichtet. 1839 musste die Gemeinde wegen der übergrossen Schülerzahlen ein neues Schulhaus, die heutige Wirtschaft «Anker» an der Blumenstrasse, bauen. Es war «ein ganz bescheidenes, grösseres Schulhaus», das doch 8097 Gulden gekostet hatte. Eine unvorstellbar grosse Summe für eine Gemeinde, die drei Jahre zuvor 40 Gulden ablehnte, welche für die Anstellung der ersten Arbeitslehrerin gefordert wurden, wie im Schulratsprotokoll zu lesen: «Die Gemeinde ist durch mehrjährige grosse Lasten und vielfältiges Unglück zu sehr erschöpft, so dass die 40 Gulden «ein gewaltiges Hindernis» seien.» Als am 5. Juli 1839 die Regierung mit Exekution drohte, wenn in 14 Tagen die Arbeitsschule nicht eröffnet sei, fand man in Goldach Lokal, Geld und die Arbeitslehrerin. Diese Episode ist kaum der Erwähnung wert, wenn sie nicht symbolhaft wäre für die weitere Entwicklung. Die Regeneration ist 1830 aufgetreten mit der Losung mehr Freiheit, mehr Volksrechte, mehr persönliche Freiheit zum Wirtschaften und Handeln. Sie verwirklichte diese grundlegenden Menschenrechte, gleichzeitig erweiterte sie die Einflussphäre des Staates, beschränkte die Autonomie der Gemeinde, setzte neue Grenzen der persönlichen Verfügungsfreiheit. Mit den ungebundenen Kräften des Frühkapitalismus schied sie die in den Fabriken Werkenden vom besitzenden Bürger ab. Soziale Klassen entstehen, deren Antagonismus bis heute andauert und je nach dem Ausgang der sozialen Auseinandersetzungen die nachkapitalistische Welt prägen werden. Das lag alles in der Losung der dreissiger Jahre: Freiheit und Fortschritt.

Zur Vollziehung des Art. 23 der Verfassung des Kantons St.Gallen vom 1. März 1831, welcher vorschreibt, dass der Unterhalt der Haupt- und Handelsstrassen Obliegenheit des Staates sei, erliess der Grosse Rat am 27. November 1833 das Gesetz über eben diese Strassen. Die Beda-Strasse als Kornstrasse der Ostschweiz gehörte zur ersten Klasse dieser Hauptstrassen. Der industriellen Entwicklung und dem steigenden Verkehr genügte diese Verkehrsader immer weniger. Nach einlässlichen Vorstudien von A. Negrelli (mit Lesseps Erbauer des Suez-Kanals) und F. W. Hartmann beschloss der Grosse Rat am 20. November eine Hauptkorrektur dieser Strasse. Wie beim Bau der Beda-Strasse konnte auch diesmal die Strecke Kronenplatz Rorschach bis «Linde» Goldach ohne grosse Änderungen übernommen werden.

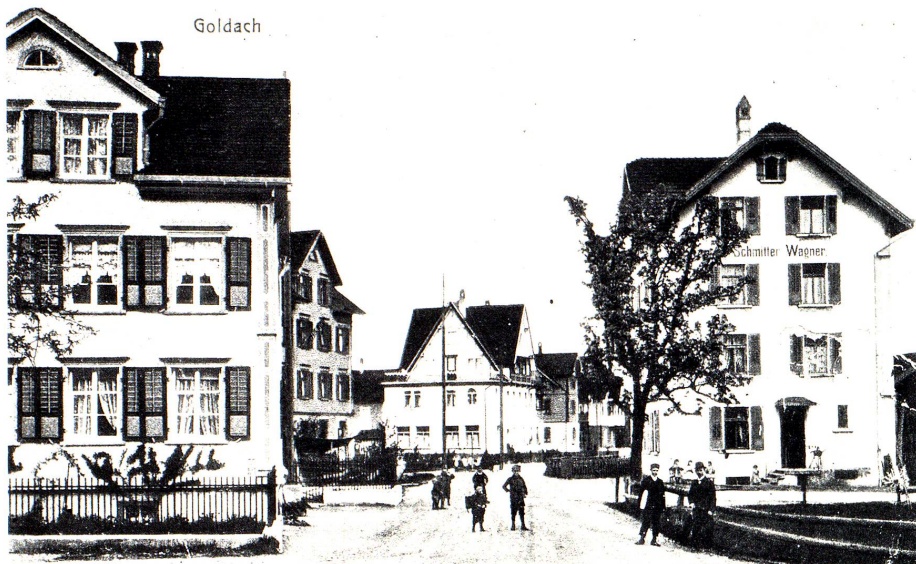


Bruggmühlestrasse, Stickereifabrik «Transita».

Dann aber war eine Neuanlage der Staatsstrasse angezeigt. In gestreckter Linienführung, bei möglichst ausgeglichener Steigung, erreicht die neue Strasse bei Meggenhaus die Quote 491 m ü. M. Die Beda-Strasse führte auf der gleich langen Strecke von 2100 m zur «Blumenhalde», die mit Meggenhaus auf derselben Höhenkurve liegt; die Steigung setzte aber erst nach dem Übergang über die Goldach ein, so dass auf einer Strecke von 900 m Länge 66 m Höhenunterschied überwunden werden mussten. Der Stich am Schlipf war darum neben der steilen Marienbergstrasse in Rorschach die gefährlichste und auch beschwerlichste Wegstrecke der alten Landstrasse.

Schon 1840 konnte die neue Kantonsstrasse mit der neuen Brücke über die Goldach dem Verkehr übergeben werden, und man schuf damals die notwendige Verbesserung; so wie in unseren Tagen mit der Autobahnlinie die Verkehrsprobleme gelöst wurden. Bau und Anlegung der neuen Landstrasse gab dem Gemeinderat und den Anstössern verschiedentlich zu schaffen.

Da war einmal die «Herrenbruck» bei der «Linde», Untergoldach. Der Dorfbach wurde gefasst und über ihn die neue Strasse geführt. Die Brückenfügel und Gewölbe wiesen nur acht Schuh Weite und nur sieben Höhe auf. Der Gemeinderat und seine Baukommission fanden diese Masse als ungenügend «in Berücksichtigung der schon öfter gemachten Austretungen zu beschrenkt als dass nicht früher oder später bedeutender Schaden für die anstossenden Güterbesitzer zu besorgen werde». Das Strasseninspektorat war auf diese gemeinderätliche Feststellungen nicht eingegangen, und das Baudepartement hatte am 16. Juni 1840 dem Bezirksamt die Weisung gegeben, jede Protestaktion des Gemeinderates Goldach unbeachtet abzuweisen. Darauf hatte der Gemeinderat am 18. Juni durch den Bezirksammann dem Kleinen Rat die Erklärung zukommen lassen, «dass der Gemeinderath, wenn mit dem angehobenen Bau fortgeföhren werden sollte, sich nur dann beruhigen könnte, wenn der Staat für allfällig



Seebüel-(Rietberg)strasse.

sich ergebenden Schaden einzustehen sich anheischig mache, ansonst aber sich jedenfalls gegen allfälligen Schaden sich verwehren muss, und bis zur erfolgten Erklärung von Schadloshaltung förmlichen Rechtsvorschlag einzulegen sich genöthiget erachte, indem ihm andere Rechtsmittel bey dem Bezirksamt abgeschnitten sind».

Zugleich wurde bei acht älteren Männern Erkundigung einvernommen, wie oft und in welch hohem Grade der Dorfbach angeflohen, Wuhungen und Dämme weggerissen und grosse Überschwemmungen und Schaden angerichtet habe. Im Begleitschreiben zur Erklärung des Gemeinderates vom 19. Juni 1840 werden drei solcher Fälle aufgeführt: «den jüngsten im Jahr 1837 im August allwo der Ausbruch verhindert werden konnte bis an eine niedrige Stelle, wo er sich durch die Hagengass (jetzt Schmiedgasse) über die Landstrasse in die Goldach ergoss.

Den zweiten weit bedeutenderen Ausbruch im August 1824, wo er sich in Obergoldach zwei Auswege bahnte und durch Löcher und Überkiesung und durch Holz und abgerissene Wuhren und Stege bedeutende Verheerung anrichtete, da der Runsen im Durchschnitt nur 5 Schuh Tiefe und 9 Schuh Weite hatte und auf den beidseitigen Strassen das Wasser kniehoch lief, so muss es wenigstens ein Schuh über Bord geloffen sein. Der dritte Ausbruch hatte im Jahr 1885 stattgefunden, an den sich nur mehr zwei alte Männer erinnern, dass mehrere Stege (es hatte noch keine Brücken) weg-

gerissen und «die Kommunikation mehrere Zeit gänzlich unterbrochen wurde, wobei mehrere Wuhre verrissen wurden».

Das Baudepartement befolgte seine Weisung an das Bezirksamt: «Jede Protestation von dem Gemeinderath in Goldach unbeachtet abgewiesen werden solle», ein rigoroses Vorgehen, ein Rückfall in den autoritären Regierungsstil, gegen den die Herren der Regeneration vor ein paar Jahren aufgestanden waren; aber eben, Goldach war damals eine der kleinsten Gemeinden des Kantons, da durfte auch eine fortschrittlich demokratische Regierung sich schon eine solch undemokratische Handlungsweise gestatten.

Am 25. Juni 1840, eine Woche nach der Goldacher Eingabe und Protestation, richtete der Kleine Rat ein Schreiben an den Gemeinderat von Goldach. Ohne die Vorbehalte der Goldacher nur mit einem Wort zu erwähnen, gab er der Gemeindebehörde die Weisung, dass die Anfahrten auf die neue Landstrasse durch den Gemeinderat auf Rechnung der politischen Gemeinde zu erstellen seien, dass diese Übernahme und Erstellung nicht den Pflichten zugemutet werden dürfe, da die politische Gemeinde jene Strassen schon zu übernehmen hatte, seit das Gesetz (über Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen) in Kraft getreten war.

So verständlich diese Weisung auch ist, entstanden Schwierigkeiten in Untergoldach, wo lange Anfahrtswege zu erstellen, bei J. A. Fügler (Huber-Lang) und auf der Südseite der Landstrasse, wo steile Wegstücke

zu schaffen waren für die Benützer der Sägestrasse, der Kreuz- und Bachwege. Im Gemeinderat wurde die Ansicht geäussert und sie fand einhellige Zustimmung, dass weder die Besitzer, noch die politische Gemeinde und die Ortsgemeinde Untergoldach für die Kosten aufkommen müssten, sondern der Staat als der Veranlasser dieser Bauten. Man sprach davon, dass man dem Staat deshalb einen Prozess anheben wolle. Deshalb wurde Belehrung bei Dr. Weder eingeholt, der aber entschieden davon abriet, weil nach seiner Meinung keine Aussicht bestehe, denselben zu gewinnen. Darauf liess der Gemeinderat die Anfahrten von Polizei wegen erstellen. Gleiches tat er gegenüber Johann Näf, der dem Gemeinderat erklärt hatte, dass er die Anfahrt gegen die Herrenbrücke nicht mache und den Staat darum rechtlich belange.

Nach anderthalb Jahrhunderten sind die drei An- und Zufahrten durch bessere und leichtere Zugänge auf den Strassendamm ersetzt. Der Beweis, dass die Anweisung der Regierung richtig war.

Die Führung der neuen Staatsstrasse entwertete die alte Verbindung von Obergoldach mit der Bruggmühle. Doch die sich mit den Jahren mehrenden Gewerbebetriebe am Goldachfluss erforderten mit der Zeit eine neue und gerade Strassenführung. So wurde im September 1843 eine neue Strasse ausgemessen und die Bauarbeiten vergeben. Im Frühjahr 1844 war die Bruggmühlestrasse dann erstellt. Seither hat sie verschiedene Veränderungen und Verbesserungen erfah-



ren, besonders seit sie Geschäftsstrasse geworden ist und den Autoverkehr bewältigt. In einem ist sie sich gleich geblieben: sie ist die gerade Verbindung von Obergoldach zur Bruggmühle. Die Bruggmühlestrasse war eine der Gemeindestrassen, die Goldach gemäss dem Gemeindestrassen-Gesetz vom 26. Januar 1837 zu errichten verpflichtet war. Artikel 1 dieses Gesetzes verstand unter Gemeindestrassen diejenigen Strassen, welche einer Gemeinde oder einer grösseren Ortschaft zum Hauptverkehr in ihrem Innern, zur Verbindung mit einer andern Gemeinde oder mit einer Haupt- und Handelsstrasse in oder ausser dem Kanton dienen. Solche Gemeindestrassen, die diese Bezeichnung verdienen, gab es in Goldach und allen Landgemeinden vor Erlass dieses Gesetzes nicht. Bisher wurde wohl eine Strassenkommission gewählt, die darüber zu wachen hatte, dass die Alben (Pappeln) und Felben (Weiden), die die Güter- und Kirchwege säumten, jedes Frühjahr zurückgeschnitten und die Wege bekiest wurden. Letzteres wurde auch nach Regengüssen und Unwettern angeordnet. Die Bauern und Güterbesitzer kamen meist aber nur lässig dieser Verpflichtung nach; die Behörden verlängerten die Termine, und nur in besonderen Fällen wurden diese Arbeiten von der Polizei auf Rechnung der säumigen Besitzer ausgeführt. Die Strassenkommission von Goldach wandte ihr Augenmerk mehr der Bachrunse zu; dem Zustand der Seitenwuhren und Stege, den Stauffallen (wichtig für die Gewerbebetriebe am Dorfbach und für genü-

gend Löschwasser bei vorkommenden Brandfällen) und der Sauberhaltung des Bachbettes. Solche Strassenkommissionen und ihre Tätigkeit mochte genügen zur Zeit der geschlossenen Dorfwirtschaft. Als aber der Verkehr mit zunehmender Industrialisierung wuchs, war eine Neuordnung von Gesetzes wegen notwendig, wie solche am 30. Januar 1834 für die Haupt- und Handelsstrassen und am 26. Januar 1837 für die Gemeindestrassen angeordnet wurde. Die Vorschriften über die Beschaffenheit der Gemeindestrassen, deren Bau und Unterhalt (Abschnitt II und III des Gemeindestrassengesetzes) ordneten nur das unumgänglich Notwendige an, und selbst das wurde in den Landgemeinden nur nach Überwindung mancher Hindernisse verwirklicht. Allenthalben hielt man sich an den hohen Kosten des Strassenbaues auf. Am 17. April 1837 bezeichnete der Gemeinderat in Nachachtung des Gesetzes vom 26. Januar 1837 und des Kreisschreibens des Kleinen Rates vom 8. Februar 1837 betreffend die Gemeindestrassen von Goldach. Als solche werden genannt: «1. Die Verbindungsstrasse von Ober- nach Untergoldach. 2. Die Strasse von Obergoldach nach Untereggen, die dermalige nach dem Schloss, wenn aber ein Verkommnis zu einer Strasse zu Stande gebracht werden könnte, beantragt man eine neue über das sogenannte Auen und den Hinterberg. Die Strasse gegen Tübach bleibt für Untergoldach bey ihrem jetzigen Bestand. 3. Die Strasse von Untergoldach nach Horn über die Thannstrasse auf die See-

strasse. 4. Von Obergoldach nach der Bruggmühle über Tübach.

Statt die fünfte dem See entlang zu übernehmen soll dem Kleinen Rath und durch ihn an den Grossen Rath mittelst Petition der Antrag um Übernahme der Seestrasse gemacht werden.»

Die Bürgerversammlung stimmte dem Vorschlag ohne Diskussion zu und der Kleine Rat genehmigte die vorgeschlagenen Kommunalstrassen. Als solche hatte auch die Seestrasse vom Schwarzenbächle bis zur Goldachbruk zu gelten, weil der Staat diese als Hauptstrasse nicht übernehme.

Der neue Gemeinderat, der seit dem 1. Juli 1837 im Amt war, unterbreitete der Bürgerversammlung mehrere Alternativvorschläge zu den bereits genehmigten fünf Gemeindestrassen. «So sollen die Bürger entscheiden, ob die Verbindungsstrasse zwischen Ober- und Untergoldach auf der jetzigen Fahrstrasse längs dem Bach herab als Gemeindestrasse zu einer solchen erweitert werden, oder ob dem Fussweg nach eine Gemeindestrasse zu erstellen seye durch das Untergoldacherdorf bey Sattler Hänseler in die Landstrasse führend.»

Gleichermassen solle der Bürgerversammlung der Entscheid zukommen, zu bestimmen, ob die Gemeindestrasse in der Richtung gegen Horn und die untere Strasse über den Seebüchel mit einer angemessenen Korrektion, oder aber über den Thamm führen solle.

Die Bürgerversammlung billigte den gemeinderätlichen Plan des Strassenbaues, der



Aufgenommen am 4. August 1931

auch von der Oberbehörde befürwortet war. Nur beschloss sie entgegen dem Vorschlag des Gemeinderates mit dem Bau der Gemeindestrasse von Untergoldach über den Seebüchel nach dem Riet zu beginnen. Damit erhielt der Strich am See, nach der jüngst erloschenen Tromersippe Tromersriet genannt, die erste taugliche Verbindung mit den beiden Dörfern auf der Terrasse Unter- und Obergoldach. Langsam nahmen weitere Siedler Wohnsitz im Tromersriet. Kirchweg war die Steig, «Schlipf» genannt, auf den Seebüchel (in alten Dokumenten Seebüel geheissen, vom Erbauer der Villa auf dem Seebüel in «Rietberg» umbenannt) nach Unter- und von dort nach Obergoldach. Mühsam war der Weg für jeden Gütertransport, bequemer aber um vieles länger war der Umweg über die Chogenau und die Thannstrasse. Eine Verbindung mit Rorschach gab es seit der Eröffnung der Unteren Bleiche 1660, eine Fahrstrasse über den Goldachfluss in Richtung Horn, Steinach, Arbon erst 1810.

Vier Jahre später war die Seebüchelstrasse fertigerstellt. Die Verhandlungen mit den Strassenpflichtigen wegen der Auslösung des Bodens hatten sich in die Länge gezogen. Das Bemühen des Gemeinderates möglichst an Ausgaben zu sparen, und das knauserige Verhalten einiger Bodenbesitzer mögen schuld sein, dass das Traktandum

Verbesserung und Ausbau der Seebüelstrasse immer wieder in den Protokollen des Gemeinderates erscheint. Im Jahre 1898, am 3. Mai, beschloss der Gemeinderat, die Rietbergstrasse als Gemeindestrasse auszubauen. Das stadt-sanktgallische Gaswerk, bald auch die städtische Pumpanlage im Riet, liessen eine bessere Verkehrsstrasse Goldach-Riet angemessen, ja notwendig erscheinen. Am 6. November 1900 wurde der Auftrag erteilt, ein billiges Projekt auszuarbeiten, am 5. August 1902 wurde es in Ausführung gegeben. Das «billige Projekt» genügte nicht mehr, seit das Rietli mit dem Bachfeld zum Wohnquartier mit einem grossen Schulhaus geworden ist, zur Industriezone mit einem starken Personen- und Werkautoverkehr. Die «erforderliche Korrektion», die der Gemeinderat 1838 beantragte, ist heute notwendiger als damals. Die Unübersichtlichkeit in der engen Kurve vor dem «Schlipf» und der fehlende Fussgängerstreifen bedeuten 1977 eine grössere Belastung und Gefährdung der Fussgänger, als es 1838 der gemütliche Pferdezug verursachen mochte.

Die Seebüchelstrasse wurde angelegt in der Richtung gegen die «untere Strasse, die Seestrasse». Diese war erst 1810 errichtet worden, die Brücke über die Goldach 1825. Grund genug, dass die Ortsgemeinde Untergoldach, als wichtigster Anstösser, jede Mit-

hilfe und finanzielle Beitragspflicht ablehnte. In der guten alten Zeit war es auch ohne diese Strasse und daherige Belastung gegangen. Der Gemeinderat war offenbar auch dieser Ansicht, weshalb er im März 1837 an die Regierung die Petition richtete, dass der Staat die Seestrasse als Haupt- und Handelsstrasse übernehme. Nach einem halben Jahr erteilte der Kleine Rat den Bescheid, dass zurzeit der Staat die Seestrasse als Haupt- und Handelsstrasse nicht übernehmen werde. Die Seestrasse wurde nun als Gemeindestrasse ins Strassenprogramm aufgenommen und zeitgemäss hergerichtet. Am 17. Juli 1843 besichtigte Landammann Baumgartner die durch ein böses Unwetter ruinierte Seestrasse. Das Protokoll vermerkt diesen Besuch, ohne dass ein Beschluss gefasst wird. Deshalb fordert das Bezirksammannamt den Gemeinderat anfangs Dezember auf, die Seestrasse unverzüglich herzustellen oder zu gewärtigen, dass der Gemeinderat wegen Nichterfüllung ergangener Befehle beim Kleinen Rat eingeklagt werde. Das half; der Gemeinderat fasste den Beschluss, Anordnungen treffen zu wollen, dass benannte Strasse sobald als möglich hergestellt werde. Als das getan, gelangte der Gemeinderat wiederum an den Kleinen Rat mit der Petition um Übernahme der Seestrasse als Staats- und Handelsstrasse. Laut Schreiben vom Bau-De-

partement vom 23. September 1845 ist er dazu bereit, fordert aber als Auslosungskapital fl. 1380–46 Xr., während die Gemeindebehörde für nur fl. 1000 die Seestrasse dem Staat überlassen will. An der nächstfolgenden Sitzung des Gemeinderates (2. Oktober 1845) verlas Gemeindeammann Stürm den Vertrag zwischen Bau-Département und der politischen Gemeinde Goldach; Abtretung der Seestrasse an den Staat betreffend, welcher dahin lautete, «dass genannte Seestrasse nach Strassengesetz für das Auslosungskapital von fl. 1380 Xr. 46 an die Hand gestellt werden und bei der Übernahme bar bezahlt werden soll, jedoch unter Vorbehalt des Kleinen und Grossen Rates und der politischen Gemeinde».

Und eben diese politische Gemeinde versagte die Zustimmung, d. h. die Ortsgemeinde Untergoldach wollte nicht, und diese war als Anstösser zum Unterhalt der Seestrasse, die zum grossen Teil durch ihren Boden führte, verantwortlich. Die Korporation Untergoldach hatte die Korporation Obergoldach zuvor um die finanzielle Mithilfe ersucht, musste aber ein hartes Nein einstecken, wobei sich die Obergoldacher Ortsbürger auf gesiegelte Briefe und ergangene Urteile berufen konnten, die zumeist aus der fürstächtlichen Zeit stammten. Darob entstand ein böser Streit, der 40 Jahre andauerte, die höchsten kantonalen Ämter und die besten Anwälte beschäftigte und schliesslich mit dem Friedensschluss und der Verschmel-

zung der beiden Korporationen zu einer Ortsgemeinde Goldach 1889 endigte. In diesen 40 Jahren blieb es beim harten Nein, trotz dem gütigen Zureden der Regierung und ihrem grossen Entgegenkommen. Und die Seestrasse war länger als notwendig eine recht unzulängliche Gemeindestrasse und musste auf den Ausbau als Haupt- und Handelsstrasse warten, bis die entzweiten Brüder sich geeint.

Wie aber dieselbe Seestrasse trotzdem zum ersten Trottoir in Goldach kam, ist eine Geschichte für sich. Im Juli 1868 kaufte Königin Pauline von Württemberg von Weinhändler Lutz-Weber die Villa Seefeld, rechts der Dorfbachmündung, anstossend an Mariathal. Am 4. September 1868 feierte sie an ihrem Goldacher Witwen-Sitz den Geburtstag. Gemeindeammann Dr. Edelmann entbot der königlichen Hoheit im Namen der Gemeinde Gruss und Glückwunsch, die Dorfmusik blies republikanische und schwäbische Weisen, mit vier Pfund Pulver wurde das königliche Fest beendet. Der Bodensee hatte aufgehört Grenzscheide zu sein. Wie nun die Königin-Mutter als alljährlicher Gast mit dem Flor der württembergischen Prinzessinnen in den Sommermonaten die Villa Seefeld aufsuchte, mangelte ihr beim täglichen Ausgang der sichere Bürgersteig. Und der Gemeinderat bewilligte ihr das gewünschte Trottoir. Das geschah 1871, im zweiten Jahr nach Eröffnung der Seebahnlinie Rorschach–Arbon–Romanshorn.



Dorfplatz, entstanden durch die Dorfbachüberdeckung 1886.



Untereggerstrasse mit katholischer Pfarrkirche und Fabrikgebäuden der ehemaligen Stickerei «Union», später Feldmühle und 1975 abgebrochen.

Am wenigsten zu reden und zu verhandeln gab die Strasse von Obergoldach durch das Dorf und weiter die Strasse hinab «hinter den Rossen» bis zur neuen Landstrasse in Untergoldach.

Unvorgesehene Schwierigkeiten entstanden, als nach der Jahrhundertmitte die Fahrzeuge des Sägewerks Zürcher (jetzt Eilinger), der Grossmühle Hättenschwiler (Bruggmühle) und der Marmorsäge und der Granitwerke der Gebrüder Pfister mit ihren schweren Lasten die enge Strasse neben dem Dorfbach befuhren und die Uferböschung gefährdeten. Die Dorfbachüberdeckung 1886 bewahrt für immer Ross und Wagen vor solchem Unfall. Den wilden Wassern von der Höhe gibt sie das feste, sichere Bett, den Goldachern die breite Hauptstrasse und den Dorfplatz. Der neue Siedlungskern entsteht, der dem oberen Dorf seit je gefehlt hat, weshalb auch die markanten historischen Bauten gänzlich fehlen, Gebäude, die sonst Wahrzeichen und Zierde eines alten Dorfes sind. Nur das Gotteshaus des hl. Mauritius am Westrand des Dorfplatzes steht da als Zeuge der 1200jährigen Geschichte.

Bei dieser Kirche nimmt die Untereggerstrasse ihren Anfang. Nur schwer konnten die Ratsherren der beiden Gemeinden sich über die Richtung verständigen, welche dieser Strasse gegeben werden sollte. Die Unteregger Behörde forderte von allem Anfang an eine neue Strasse über das Auen, den Hinterberg, dem Hochstaudenbach entlang Richtung Untereggen. Die Goldacher Ge-

meinderäte und die Bürger stimmten diesem Vorschlag an einer ausserordentlichen Bürgerversammlung am 17. April 1837 zu unter der Bedingung, dass ein Verkommnis zustande gebracht werde. Da dieses Verkommnis wegen kleinlichem Örtligeist nicht abgeschlossen werden konnte, verloren die Goldacher die Geduld, verwarfen das Projekt einer neuen Strasse über Auen und Hinterberg nach Untereggen und beantragten an der Bürgerversammlung vom 27. Oktober 1840 die Instandstellung und wo nötig die Verbesserung der alten Strasse die Burghalde hinauf über das Schloss Sulzberg und die Kuhweid. Eine spätere Variante wollte dem alten Burgweg über Wuhr, Burghalde und den Schlosshof den Vorzug geben.

Massgebend für die Goldacher war die Überlegung: Wir brauchen die neue Strasse nicht; die alte Strassenführung über die Burghalde genügt uns, wie auch die Vordern nie darnach verlangten, eine bessere Verbindung mit den drei Höfen unter den Eggen zu haben. Überdies und das war für viele entscheidend: «Die andere Richtung über das Auen würde grosse Kosten verursachen.»

So verging mit nutzlosem Verhandeln viel Zeit; der von der Regierung gesetzte Termin wurde verpasst. Der Monat September 1842 verstrich, ohne dass ein Entscheid gefallen war; Baupläne lagen aber bereit, die von Ingenieur Faller, Rorschach, ausgearbeitet waren. Sie wurden dem Baudepartement zur Einsicht und zur Genehmigung eingegeben.

An der Sitzung vom 18. April 1843 wurde bekannt, dass die Strassenpläne vom Baudepartement mit der Aufforderung zurückgeschickt wurden, «dass die Strasse soll schläunig gemacht und die Absteigerung ausgeschrieben und ausgekündt werde». Das Departement hatte sich für die Strassenführung über Auen, Hinterberg entschieden. Die mässigere Steigung (8 statt 10 Prozent bei der alten Strassenführung) wird dabei ausschlaggebend gewesen sein. Die Schlipfgefahr, auf die die Goldacher aufmerksam gemacht hatten, wurde von Untereggen und dem Baudepartement unterschätzt, wie sich später erweisen sollte.

Noch in derselben Woche wurden Annahme des Strassenplanes und die Vergebung der Arbeiten ausgeschrieben. Am 6. Juni wurde die Arbeit um 2500 Gulden Stephan Badorako vergeben, der das billigste Angebot gemacht, von dem er noch fl. 80 abmarkten liess. Solches Feilschen um den möglichst niedrigen Ansatz war damals «gang und gäb», wo noch in den bäuerlichen Landgemeinden der Grundsatz galt: Wir machen keine Schulden und geben der Behörde nur so viel Steuerbatzen, als unbedingt nötig ist. Ingenieur Faller von Rorschach, der die Oberaufsicht dieser und aller andern Strassenbauten führte, erfuhr von dieser knauserigen Gemeindeführung, und trotzdem nahm er jeden Auftrag an und blieb der allseits geachtete Herr.

Ende Oktober war die Untereggerstrasse «bewerkstelliget», der Gemeinderat «beaug-



scheinigte» sie, fand dieselbe nach dem Akkord erstellt und stellte Stephan Badorako ein Zeugnis gänzlicher Zufriedenheit aus.

Die neue Strasse war kaum übernommen worden, da machte sie dem Gemeinderat wieder zu schaffen. Seine Befürchtungen wegen möglichen Schlipfen am Hinterberg, an der Gemeindegrenze, erwiesen sich nur zu rasch als begründet. Kaum waren die Bauarbeiten beendet, begann die Böschung infolge anhaltenden Regenfällen abzurutschen, weshalb Badorako am 8. Januar 1844 beauftragt wurde, gehörige Faschinen zu machen. Am folgenden 18. Januar wurden fl. 18 für zirka 30 Stück weggehauene Eichen und Büchelein zu Pfählen zur Behinderung der Böschschliffung der Ortsgemeinde bezahlt. Und wiederum am 6. Juni 1845 kam man mit dem Gemeinderat von Untereggen überein, «dass die verschliffte Stelle an der neuen Strasse gemeinsam und auf gemeinsame Kosten für Handlöhne, Fuhrlohne und Materialien sollen hergestellt werden. Über die Art der Herstellung wurde man einig, dass dieselben durch Faschinen von Alben, Felben und Pfiffenholz mit flacher Abdachung soll bewerkstelliget werden.» Damit war für einige Zeit dem Abschliffen gewehrt, das aber immer wieder eintrat zu Zeiten von grossen Regengüssen, langer Regenzeit und in neuester Zeit, wenn schwere Lastautos die Strasse über Gebühr belasten. Goldacherseits hoffte man durch Ausfüllen des Staudenbachtobels jede weitere Rutschung verhindern zu können. Die

Unwetterkatastrophe vom 1. August dieses Jahres hat aber dargetan, dass eine lokal begrenzte Sanierungsmassnahme nicht genügt, die Gefährdung zu beseitigen, da das weite Einzugsgebiet am Berg den Hochstaudenbach bei Unwettern zum unzählbaren Wildbach werden lässt. Der Gemeinderat von 1840 hatte demnach nicht so unrecht, wenn er mit seiner Zustimmung zur neuen Strassenführung über Auen und Hinterberg zögerte; es war nicht nur die Kostenersparnis, die ihm den alten Fahrweg über die Schlosshalde als vorteilhafter empfahl, sondern auch die Sicherheit des Weges bei jedem Wetter, auch wenn die Auffahrt etwas beschwerlicher ist.

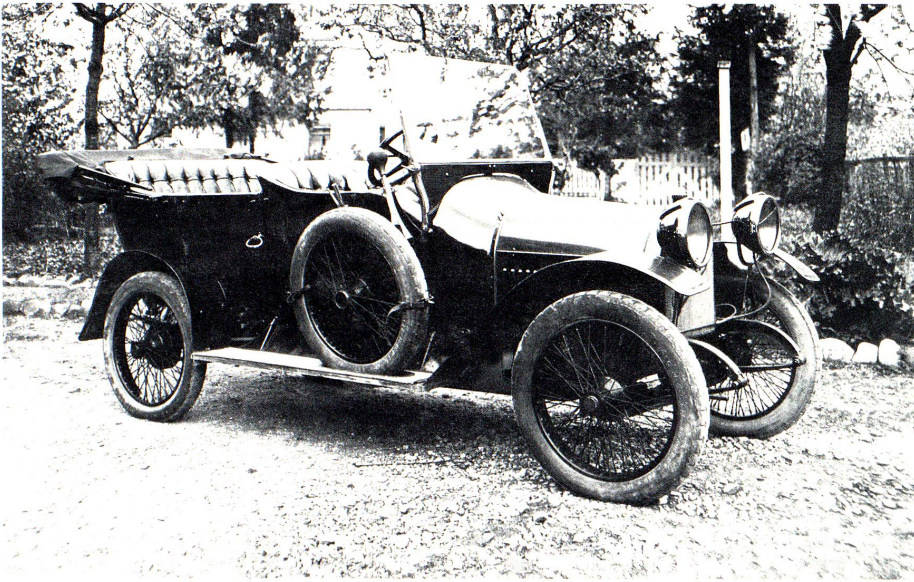
Die Tübacher waren mit ihrem Strassenvorschlag Aach–Untergoldach nicht durchgedrungen: Tübach war damals nur eine Fraktion der Kreisgemeinde Berg; die Bauerngemeinde Goldach wurde durch grosse Bauaufgaben für Strassen und Schule bis an die Grenze der Tragfähigkeit belastet. Ein Menschenalter später waren die Voraussetzungen für Tübach günstiger, einmal war Tübach seit 1845 eine selbständige politische Gemeinde. Goldach war auf dem Weg zur Industriegemeinde, also der neuen Kommunikationslinie weniger abgeneigt. Am 1. Juni 1870 wurde der Plan der neuen Strasse an den Regierungsrat weitergeleitet. Im Juli besichtigten beide Gemeinderäte die Strassenprojekte, die Richtung zwischen Haus und Scheune bei der Krone schien den Goldacher Behörden verfehlt. Sie wollten die

Strasse vor dem Haus vorbeiführen. Ihre Vorschläge drangen aber nicht durch. Durch den verfehlten Entscheid wurde die spätere Entwicklung des Kronenplatzes verhängnisvoll präjudiziert, die Fussgänger und Automobilisten gefährdet, der Verkehrsknäuel geschaffen, der nur schwer gelöst und neu gestaltet werden kann.

Im August konnte das fertige Projekt der Regierung eingereicht werden, am 12. Oktober genehmigte die Regierung das Projekt, welches am 7. November von den beiden Bürgerversammlungen angenommen wurde. 1871 im Sommer konnte die neue Strasse dem Verkehr übergeben werden. Übers Jahr, am 13. August 1872, lag die Abrechnung vor: Fr. 31 432.07, woran Goldach 40 Prozent, Fr. 12 513.73 zu bezahlen hatte, Tübach 60 Prozent, Fr. 18 797.59. An den alten Fahrwegen erinnern heute noch die zwei Sandsteinplatten über den Mühlekanal beim Wegweiser, der am Rothaus vorbei nach Tübach und abwärts zur Aachmühle zeigt.

Es will uns schier unglaublich erscheinen, dass die Blumenstrasse, die im neueren Goldach eine bevorzugte Stellung einnimmt, noch nicht 100 Jahre alt ist. In der guten alten Zeit, als es noch keinen Bahnhof und keine Bahnanlage gab, gelangte man über die Breiten nach Obergoldach.

Die Geleiseanlage zerschneidet den uralten Weg zur Kirche und gegen die Hohle Gasse, dem damaligen Obergoldach. Bald nach Eröffnung des Bahnverkehrs 1856 gelangten



Der erste Personenwagen in der Gemeinde Goldach, der vornehme «Stoewer» in der Bruggmühle.

Beschwerden und Petitionen von Untergoldach an den Gemeinderat, damit er eine bessere Verbindung zwischen Unter- und Obergoldach schaffe. Am 12. März 1859 gelangten 54 Bürger von Untergoldach mit dieser Bitte an den Gemeinderat. Dieser aber lehnte ihr Begehren ab mit der etwas faden-scheinigen Begründung, dass die neue Verbindungsstrasse nicht positiv verlangt werde, weshalb der Bürgerversammlung kein Antrag gestellt werden könne. Der zweite Grund für die Ablehnung erklärt die Haltung des Gemeinderates; nach seiner Ansicht sei die verlangte Strasse nicht nötig, ja durchaus unnötig. Deshalb sahen sich die Untergoldacher veranlasst, ein Privatkomitee zur Förderung ihres Anliegens zu gründen. Spätere Aktionen gingen von diesem Komitee aus, die zum Beispiel 1871 der Gemeinderat nicht einmal einer Antwort wert hielt. 1873 gingen im wachsenden Untergoldach beim Gemeindeammann wiederholt Klagen über den schlechten Zustand der Privatstrassen ein. Wieder vergebens, es handelte sich für den Gemeinderat nur um eine private Angelegenheit. Die Untergoldacher sammelten daraufhin Geld, um den Strassenbau zu verwirklichen. Ein Strassenbauprojekt wurde ausgearbeitet, welches am 2. Januar 1883 von der Bürgerversammlung angenommen und am folgenden 15. Februar vom Bau-Departement genehmigt wurde.

Für den Gemeinderat blieb aber auch jetzt noch der Strassenbau eine private Angelegenheit von Untergoldach, die man nötigenfalls mit höchstens 4000 Franken zu fördern bereit war; der schliessliche Beitrag belief sich auf nicht ganze 2000 Franken. Am 3. Juli fand die Kollaudation der neuen Verbindungsstrasse statt. Die Untergoldacher hatten nun ihre Strasse, die von ihnen erstritten und berappt war. Sie hatten auch die Gemütuung, dass nach kurzer Zeit diese Strasse, «ihre Strasse», die wichtigste Strasse, das gewerbliche und geschäftliche Zentrum der rasch wachsenden Gemeinde wurde. Die möglichst billige Erstellung dieser Privatstrasse war schuld, dass verschiedene Mängel ihr anhafteten, die nur teilweise behoben werden konnten. So war, um nur einige zu nennen, die Fundamentierung ungenügend, die immer wieder Behinderungen im Verkehr verursachte und teure Verbesserungen bedingte. Ein weiterer Mangel, der sich beim stark vermehrten Autoverkehr recht unangenehm auswirkt, ist die enge Fahrbahn, die für das Pferdefuhrwerk von anno dazumal genügen mochte, nicht aber für die heutigen schweren Lastwagen. Jeder Strassenbenützer, sei er zu Fuss oder mit Wagen, stellt die unausgeglichene Steigung fest, die kurz vor der zu engen Einmündung der Blumenstrasse in die Hauptstrasse noch um einiges verstärkt wird, eine

Folge der Dorfbachüberdeckung von 1886, durch welche die Hauptstrasse höher zu liegen kam, wie aus den in einer Senke stehenden Häusern vom Schäfle bis zum Laden Streule und die Blumenstrasse abwärts bis zum Konfektionsgeschäft Weibel erkennbar ist. Es wäre aber nicht recht, den ungenannten Männern des Initiativkomitees für die Blumenstrasse daraus einen Vorwurf zu machen, sie verdienen vielmehr den Dank der Nachwelt, ist doch der Zusammenschluss der beiden Dörfer Ober- und Untergoldach zum stattlichen Dorf von heute ohne ihre opferbereite Planungs- und Finanzierungsarbeit in dieser Art kaum denkbar. Am 13. April 1904 nahm der Gemeinderat Kenntnis vom grossen Strassenprojekt des Gemeinderates von Rorschacherberg. Der fertige Plan sah eine Verbindung quer durch die Gemeinde Rorschacherberg mit Thal und Goldach vor. Bei der Liegenschaft Sulz sollte die neue Rorschacherbergstrasse die Gemeindegrenze überqueren, südlich der Station vorbeiführen und beim oberen Konsum in die Goldacher Gemeindestrasse einmünden. Der Kostenanteil der Goldacher war bereits mit Fr. 28 000.– veranschlagt. Daran stiessen sich die Goldacher Gemeinderäte nicht, sympathischer wäre ihnen aber die ihrerseits in Aussicht genommene Strassenverbindung von der Station nach dem Wiesenthal gewesen, die mehr den Be-

dürfnissen von Goldach entsprechen würde als das Projekt einer ganz abgelegenen Strasse.

Die Position der beiden Gemeindebehörden war damit bezogen. Was nicht abzustreiten war, ist das Bedürfnis der Nachbargemeinde Rorschacherberg nach einer Querverbindung durch die langgezogene Gemeinde mit dem Anschluss im Osten an Buchen-Thal, im Westen an Goldach. Das vorliegende Projekt eröffnete damit einer ganzen Region neue Verbindungsmöglichkeiten, während das Goldacher Vorhaben eher die enger begrenzten Anliegen der eigenen Gemeinde berücksichtigen und zu fördern versprach. Die Verwirklichung beider Projekte kam nicht in Frage, da sie eine lange Strecke zu nahe und parallel führten; so war man auf das Verhandeln angewiesen, um doch noch ein gemeinsames Projekt aufstellen und verwirklichen zu können. An der Konferenz der beiden Gemeinderäte im Ochsen, Goldach, am 25. Juli 1904, lehnte Gemeindeammann Klingler von Goldach das Projekt von Rorschacherberg ab, da in den nächsten Jahren das Strassenprojekt Rorschach–Wiesental–Station Goldach unfehlbar verwirklicht werde, weshalb Goldach die nahe Parallelstrasse nicht zugemutet werden könne. Er schlug vor, dass das Projekt von Rorschacherberg abgeändert werde, indem die neue Sulzstrasse bei der Station Goldach einmünde statt beim oberen Konsum. Der

Gemeinderat von Rorschacherberg war mit dieser Abänderung einverstanden. Statt dem einen Projekt hatte man nun deren drei, die vom Baudepartement alle genehmigt wurden, da sie alle den Bedürfnissen der Region entsprachen. Nun beauftragte der Gemeinderat Goldach am 17. Januar 1905 Ingenieur Schöffler in Romanshorn den Goldacher Vorschlag, Strasse Station–Wiesental, auszumessen und zu berechnen. Ebenfalls erhielt er Auftrag, die Varianten der Sulzstrasse mit dem Goldacher Projekt zu vergleichen. Am 2. Januar 1906 lag die Arbeit Schöfflers vor. Die Strasse Wiesental–Untergoldach–Staatsstrasse sollte eine Breite von 10 m inklusive die beidseitigen Trottoirs erhalten. Vorerst als Gemeindestrasse gedacht, sollte sie später zur Staatsstrasse erklärt werden. Am 6. Februar 1906 unterbreitete Schöffler die Kostenberechnung für die drei Projekte: Klosterstrasse Fr. 69 000.–, Wiesental–Untergoldach Franken 25 000.–, Sulzstrasse Fr. 31 650.–. Die Gesamtausgaben waren somit mit Franken 125 650.– wohl etwas hoch für das damalige Goldach, weshalb das einfachere Projekt der Sulzstrasse dem Goldacherprojekt vorgezogen wurde. Gemeindeammann Klingler, der seit 1879 die Gemeinde Goldach geführt und bedeutende Werke wie den Bahnhofbau, die Dorfbachüberdeckung, die Goldachkorrektur verwirklicht hatte, gab mit seinem Rücktritt den Weg frei zur sachlicheren Lö-



Milchmann Gottlieb Gschwend, zum «Landhaus».

sung der vieldiskutierten Strassenfrage. Zur Sitzung am 6. März 1906 wurde Böhni, 1. Adjunkt des Kantonsingenieurs, eingeladen mit ihm Rat zu halten, um möglichst rasch mit dem Bau der Strasse Bahnstation Goldach-Sulz zum Ziele zu kommen.

Im Oktober 1906 wurde, wie verabredet, mit dem Strassenbau begonnen, übers Jahr konnte die neue Strasse dem Verkehr übergeben werden. Bis aber der letzte Kiesbelag aufgetragen und die Forderungen der exproprierten Bodenbesitzer ausgelöst waren, schrieb man das Jahr 1910.

Jahrelang schien es, dass Gemeindeammann Klingler mit seiner Einschätzung der Sulzstrasse recht hatte. Die Strasse wies wenig Verkehr auf; bei der Appenzellerstrasse und der Liegenschaft Sulz war so etwas wie das Ende der Welt gekommen. Wer aber heute im Zeichen des Tourismus den regen Verkehr auf dieser Strasse an Werk- und Sonntagen sieht, wird nicht mehr von der «abgelegenen Strasse» reden, mit welcher Wendung 1904/05 der Plan von Rorschacherberg abgelehnt wurde. Der «sympathischere Vorschlag» einer Strassenverbindung Rorschach-Wiesental-Station Goldach, die Gemeindeammann Klingler in naher Zukunft verhies, wartet noch immer auf Verwirklichung, obwohl schon oft die Rede von der «Expressstrasse» war, die geeignet wäre, die Hauptverkehrsstränge zu entlasten und die beiden Gemeinden Rorschach und Goldach gewerblich noch enger zu verbinden. Beiden Gemeinwesen zum Vorteil, die auf politisch-kulturellem Boden ihr Eigenleben führen, im täglichen Leben, im Geschäft, im Handel und Gewerbe und durch die gemeinsamen Arbeitsplätze volkswirtschaftlich aber eine Einheit bilden. Diese Einheit, die zu bejahen und zu stärken ist, schwebte Gemeindeammann Klingler vor, als er in seinem Planen die «Expressstrasse» der Sulzstrasse vorzog. Ein Strassenbau hat nicht

nur Wege zu öffnen in die weite Welt und dem Fremden die Richtung zu weisen nach Goldach und durch Goldach, sondern auch und noch mehr die Nachbarn näherzubringen; die einander kennen, aufeinander angewiesen sind, miteinander arbeiten, werken, verdienen, miteinander geschäften, eins sind wenn sie festen, aber auch zueinander stehen in Sorge und Leid.

Literaturverzeichnis

- ¹ St.A.SG, Rubrik L. Fantl. Nr. 26.
- ² St.A.SG, Bd. E 1226, S. 198.
- ³ St.A.SG, Bd. E 1226, S. 1129.
- ⁴ St.A.SG, l. c.
- ⁵ St.A.SG, Bd. E 1226, S. 1129.
- ⁶ St.A.SG, Bd. E 1226, S. 1129.
- ⁷ St.A.SG, Bd. 1265, S. 556.
- ⁸ St.A.SG, Bd. 1104, S. 189 und S. 575.
- ⁹ St.A.SG, Bd. E 282. Tagebücher des Abtes Beda, Bd. I, S. 427.
- ¹⁰ Reck, J., Goldach am Weg, RNjBl. 1967, S. 65.

Ortsgemeinde Goldach, Urkundenbuch.
Politische Gemeinde Goldach:
Protokolle des Gemeinderates, Bd. I-XIII.

Den Herren Hans Huber, Gemeindeammann, und J. L. Fries sei bestens gedankt für die Ansichten von alten Strassen von Goldach, die sie aus ihren grossen Sammlungen zur Bebilderung des Artikels beigelegt haben.