

Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen : "Von wegen der bösen strassen von Werdenberg ..."

Autor(en): **Reich, Hans Jakob**

Objektyp: **Article**

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

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

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-892986>

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.

Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen

«Von wegen der bösen strassen von Werdenberg . . .»¹

Hans Jakob Reich, Salez

Scharfer Widerspruch wurde in den Rheintaler Bezirken und im Werdenberg laut, als die Regierung des noch jungen Kantons St.Gallen ihre Absicht bekundete, die Strassenverhältnisse der für den Nord-Südhandel und als Zugang zu den Bündner Pässen wichtigen Verbindung Rheineck-Sargans-Ragaz zu verbessern. Dicke Luft herrschte, weil die kantonalen Behörden eine möglichst direkte, begradigte Linienführung teils weitab der am Hangfuss gelegenen Ortschaften anstreben, ein Ansinnen, gegen das sich die «Bergdörfer» heftig wehrten; dicke Luft auch, weil Bau und Unterhalt von Strassen damals noch Sache der Gemeinden und der privaten Anstösser waren und der Kanton, der seit 1803 zwar als oberster Strassenmeister das Sagen hatte, zur Umsetzung seiner Vorstellungen vorerst nicht mehr «als Papier und Dinte»² beitragen wollte. Während über 20 Jahren wurde unter den Gemeinden, zwischen Gemeinden und Kanton und zwischen Regierung und

Parlament um die «richtige» Linie und um die Finanzierung gerungen und gestritten, bis die Rheintal-Hauptstrasse 1828 schliesslich fertiggestellt werden konnte.

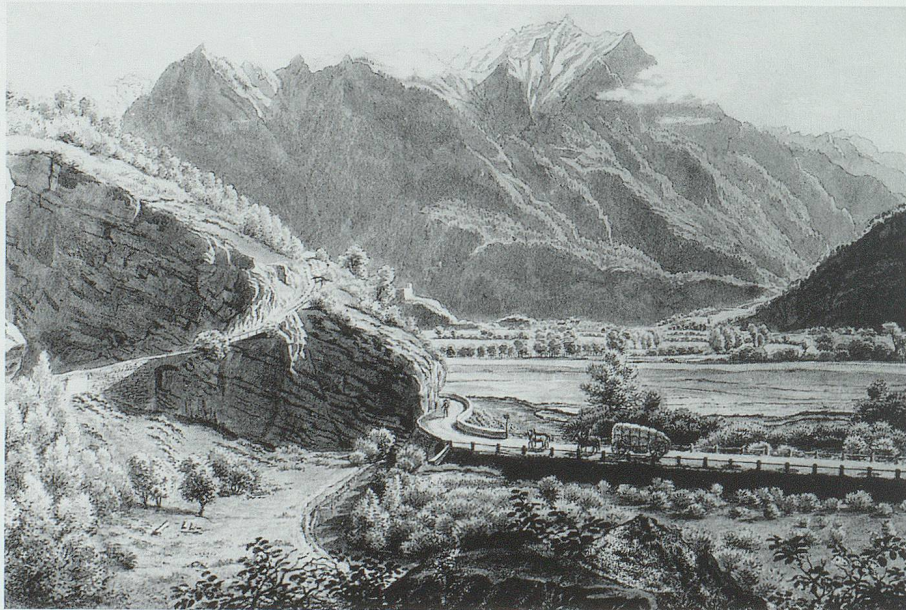
Wie für vieles andere im gesellschaftlichen Geschehen waren die Jahrzehnte des Umbruchs um die Wende vom 18. ins 19. Jahrhundert auch für die weitere Entwicklung des Verkehrswesens prägend. So ist es sinnvoll, jene Zeit und aus ihr erhalten gebliebene Schriften, die wir als Zeitzeugnisse sprechen lassen wollen, zum Ausgangspunkt dieser strassenbaugeschichtlichen Betrachtung zu nehmen und von dort aus zurück in die Vergangenheit und vorwärts auf die Anfänge des Weges zu unserer Gegenwart zu schauen. Das Augenmerk gilt dabei vor allem der Nord-Süd-Achse mit der Schlüsselstelle Schollberg und der besonders umstrittenen Strecke Buchs-Sennwald sowie der Querverbindung von Haag nach Gams zur Toggenburgerstrasse – den werdenbergischen Strassenzügen somit, die mit dem ersten st.galli-

schen Strassengesetz von 1834 Teil des Kantonsstrassennetzes wurden.

«Ehrerbietige Vorstellung» der Grabser

Kurz nachdem im Werdenberg die Ausbaupläne des Kantons bekannt geworden waren, wurde der Gemeinderat Grabs in St.Gallen vorstellig. Mit Datum vom 20. März 1807 machte er sich bei der Regierung für den Bau der «oberen Strasse» von Buchs über Grabs, Gams, Sax und Frümsen nach Sennwald stark. Seine «ehrerbietige Vorstellung an die hochlöbliche Regierung des Kantons St.Gallen betreffend die Richtung der Landstrasse von Buchs bis in den Sennwald» verbreitete er in gedruckter Form: «Das Misstrauen in die Vorgesetzten, dass sie diessfalls ihre Pflicht nicht erstatten, bewog uns diese Adresse durch den Druck bekannt zu machen.» Den «hochgeehrtesten Herren» in St.Gallen legten die Grabser einleitend dar: «So oft Aufforderungen zu Reparaturen der Landstrasse, Chaussee, Route oder Fahrdamm ergehen, so oft scheint sie von unten herauf vom Sennwald aus, von den Salezern über Salez durch das tiefe Thal dem Rhein nach; und von oben nach unten von Buchs aus über Grabs und dem Fuss des Berg's nach hinab gemacht werden zu wollen, wodurch sich die Berührungspunkte entfernen und die Chaussee auf diese Weise niemals zusammenhängend, nach einer angeordneten Verbindung gemacht wird. Soll einmal von Italien über Chur Ragaz nach Rorschach etc. eine Landstrasse nicht nur dem Namen, sondern der Wirklichkeit nach entstehen, so müssen diese Verwirrungen gehoben, und der Lauf oder die Richtung derselben, und die Pflichten zu ihrer Herstellung nach den Grundsätzen des Rechts und der Klugheit entschieden werden. Da nun durch den Herrn Domainen- und Strassen-Inspektor des Kantons St.Gallen [Josef Anton Grütter] eine neue Aufforderung zur Herstellung dieser Landstrasse gemacht worden

Abb. 1. Der Schollberg – die Schlüsselstelle der Rheintal-Strasse. Links in den Felsen die alte eidgenössische Strasse, vorne rechts die 1821/22 gebaute Kantonsstrasse. Aquarell um 1850, nicht signiert.



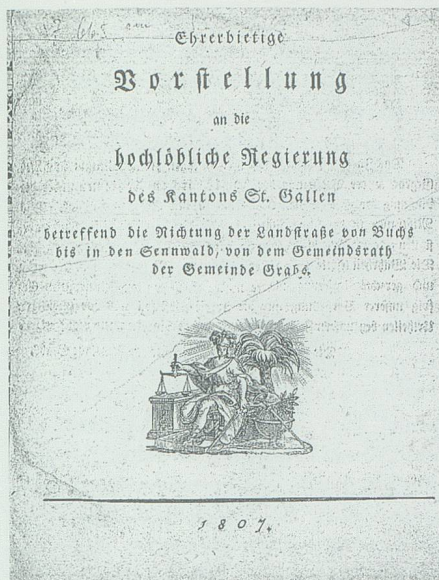


Abb. 2. Titelblatt der Eingabe des Grabser Gemeinderates an die St. Galler Regierung vom 20. März 1807. Druckschrift in der Sammlung Albert Bicker, Grabs.

ist, und sich jener Fall wiederum zu ereignen scheint, so sehen wir uns dadurch auch aufgefordert, Ihnen über diesen Gegenstand unsere Vorstellungen machen zu müssen [...]. Unsere Zeitgenossen und unsere Nachkommen hätten Ursache und Gründe genug, uns der grössten Unwissenheit, und der unverantwortlichsten Nachlässigkeit zu beschuldigen, wenn wir in einem Augenblick, wo die Verfügungen einer Regierung einmal Dauerhaftigkeit versprechen; und in dem die Sache entschieden werden muss, nicht beweisen würden: dass die Landstrasse seit Jahrhunderten über Grabs und Gambs etc. führte; dass wir keiner besondern Pflicht zu Bauten irgend einer andern Landstrasse haben; und dass der Zweck und alle Erforderniss einer guten Landstrasse, diese Richtung erfordert.»³

Seine Argumentation stützte der Grabser Gemeinderat auf in den Gemeinearchiven von Grabs und Gams liegende «oberkeitlich gefertigte Weg- und Strassen-Urbarien»⁴. Schlichtweg in Abrede stellte er das Bestehen der Landstrasse «unten durch», jener von Sennwald über Salez und Haag nach Werdenberg und Buchs: «Vergleicht man zu diesen Urbarischen Bestimmungen die Lage und Umstände von Buchs bis in den Sennwald, so beweisen diese hinwiederum Sonnenklar, dass die Landstrasse immerhin über Grabs, Gambs, Sax etc. nach dem Sennwald und an kei-

nem andern Ort durchgegangen ist. Von Buchs nach dem Haag und über Salez trifft man nirgends eine Spur zu Einrichtungen für eine Landstrasse an.»⁵ Dementsprechend wendeten die Grabser die Bezeichnung «Landstrasse» in der Schrift auch nur für die Route über Grabs-Gams an, während sie die Strasse dem Rhein entlang abschätzig als «Blumen- und Trattweg» oder als «Wegstelle» bezeichneten.

Mit der Wahrheit und der historischen Wirklichkeit nahm es der Gemeinderat Grabs damit allerdings nicht sehr genau. Zwar muss man sich die Strasse «unten durch» – wie damals überall – als einfachen Karren- und Saumweg vorstellen, sie war aber zweifellos seit Jahrhunderten die Hauptverkehrsader zwischen Sennwald und Buchs, während jene «oben durch» vor allem bei Hochwasser als willkommene Ausweichroute gedient haben dürfte. Durchaus vorhanden waren an ersterer Einrichtungen, die von regem Verkehr und von ihrem Rang als einstige Reichsstrasse zeugen: so das unmittelbar am Weg gelegene Schloss Forstegg, das mit einer Sust ausgestattete Wirtshaus zu Salez (heutiger Löwen), eine der ältesten Tavernen im Bezirk, sowie – als Zeichen der Souveränität von Sax und Werdenberg – die Hochgerichte (Galgen) bei Salez und Werdenberg. Auch diese lagen direkt am Weg, da nach mittelalterlicher Gepflogenheit Gericht für jedermann sichtbar an freier Reichsstrasse zu halten war – Vorbeiziehende sollten damit von Übeltaten abgeschreckt werden.

In den Grabser Aussagen scheint bereits jene vorab in unserem Jahrhundert – teils bis heute – gepflegte und zum Mythos hochstilisierte Behauptung auf, die werdenbergische Talebene sei vor der Rheinkorrektur und den Meliorationen eine «versumpfte, unwegsame und unbewohnbare Wildnis» gewesen – eine Behauptung, die in dieser absoluten Form nicht haltbar ist und die stets mehr einem Zweck als der Wahrheit verpflichtet war.⁶ Die Art, wie die Grabser ihr Begehren vertraten, lässt zudem erahnen, wie sehr auch in der damaligen Zeit des Umbruchs nach dem Untergang der alten Ordnung (1798), dem Schiffbruch der Helvetik (1798–1803) und im beschwerlichen Suchen nach stabilen Verhältnissen in Mediation (1803–1814), Restauration (1814–1830) und Regeneration (1830–1848) alte und neue Vorstellungen aufeinanderprallten: kleinräumiges, auf lokale Bedürfnisse bezogenes Denken

in den Gemeinden einerseits und die aus der Sicht von weitergefassten Zusammenhängen verfolgten Pläne der Regierung andererseits. Strassen, die nicht einfach von Ort zu Ort führen, sondern in einer Gesamtliniensführung primär und auf möglichst kurzem Weg Verbindungen zwischen entfernten Räumen schaffen sollten, entsprachen einem neuen Konzept, das vor dem Hintergrund der vergangenen Jahrhunderte mit klar abgegrenzten Herrschaftsgebieten und bescheidenen Ansprüchen an das Verkehrsnetz schwer verständlich zu machen war. Der Sinn für ein Denken in regionalen und kantonalen oder gar noch grösseren Kategorien war bei den Bewohnern des eben erst aus völlig unterschiedlichen Einzelvogteien gebildeten Bezirks Werdenberg noch wenig entwickelt.

Strassenbautechnischer Rückschritt in nachrömischer Zeit

Eine umgekehrte Entwicklung hatte rund 1300 Jahre zuvor, nach dem Niedergang des Römischen Reiches, eingesetzt. Ausgehend von Rom, hatte das grossräumig und systematisch angelegte, leistungsfähige römische Strassennetz bis an die Grenzen des Reichs geführt. Dabei war auch dem Alpenrheintal aufgrund seiner geografischen Ausrichtung einige Bedeutung als alpenquerende Verkehrsader zugekommen; zumindest eine Nebenlinie dürfte schon damals auch durch das linksrheinische Gebiet geführt haben.⁷ Der Gesellschaft der nachrömischen Zeit indes diente das antike Strassennetz nur noch wenig. Die in hoher Qualität gebauten Wege wurden zwar weiter benützt, einen systematischen Unterhalt aber gab es nicht mehr, so dass sie nach und nach völlig zerfielen. Vergessen ging auch die Strassenbautechnik der Römer. Wo es zu Neuanlagen kam, begnügte man sich mit einfachsten Mitteln: man trug die Grasnarbe ab, versah die Erdspur allenfalls mit einer dünnen Kies-

1 Winteler 1923, S. 156.

2 Baumgartner 1868, S. 544.

3 Gemeinderat Grabs 1807, S. 3f.

4 Gamser Urbar von 1411, erneuert 1726; Grabser Urbarien von 1463 und 1691.

5 Gemeinderat Grabs 1807, S. 5.

6 Vgl. dazu auch Kaiser 1995, S. 11 ff.

7 Vgl. zum Verkehrswesen der Römerzeit und des Frühmittelalters den Beitrag von Martin Peter Schindler in diesem Buch.

Weg und Steg in Werdenberger Sagen

Die heute massgebenden Klassifizierungssysteme fassen Sagen über Strassen und Wege nicht als eigenständige Position zusammen, obwohl wir die vermeintlich exakten Angaben von Örtlichkeiten als ausgesprochenes Charakteristikum dieser Erzählungen empfinden. Unüberhörbar ist die Aufforderung an uns Menschen, auf bestimmten Strecken, an Kreuzungen oder vor Brücken unser Verhalten auf mystische Erfahrungen abzustimmen, wenn wir unseren Erdenwandel unbeschadet überstehen wollen. Die Lokalisierung von sagenhaften Begebenheiten darf indessen nicht überbewertet werden, denn auffallend viele ähnlich lautende Sagen sind an mehreren Orten zugleich beheimatet. Dass Sagen wandern, dass Personen- und Ortsnamen oft nachträglich und willkürlich nicht nur zur Erhöhung des Interesses eingesetzt wurden, sondern um als Kriterien der Zuverlässigkeit gleich auch den Anspruch auf Wahrheit zu erhärten, sind längst erkannte Phänomene.

Die diesem Beitrag beigefügten Sagen aus dem Gebiet vom Hirschsprung bis zum Schollberg wollen dartun, dass eine seriöse Aufarbeitung historischer Fakten zu Weg und Steg durchaus nicht bezwecken will, der Überlieferung ihre liebenswerten alten Fabulate zu entziehen.

N. K.

Am Hirschsprung

Einem Drachen im Felspasse Hirschsprung warfen die Bewohner des Ortes ein glühendes Pflugeisen vor, welches er verschlang und wovon er starb. Danach ist er zu Stein geworden. Seinen Kopf und seinen schauerlichen Rachen sieht man aus der Oberrieter Blattenwand hervorgucken, die Schwanzspitze aber reicht bis zum Hirschsprung.

Henne 1874

Von Sennwald zum Bad Forstegg

Geht man von Sennwald gegen Forstegg zu, so trifft man rechts von der Strasse, nahe beim Badhause, einen Sumpf, einst See und noch der Eglensee geheissen. Obwohl jetzt bald zugewachsen, bleibt er in der Sage unergründlich und sah man früher noch die Spitze

schicht und an sumpfigen Stellen mit Prüllagen. Für die Alltagsbedürfnisse und selbst für den Durchgangsverkehr des Mittelalters genügte lokale Pfade. Im Hoch- und Spätmittelalter dann war man wieder vermehrt auf bessere Verkehrssysteme angewiesen, wobei die Verbesserungen primär in organisatorischen Massnahmen und weniger im Strassenbau selber zum Ausdruck kamen. Was der Historiker Max Mittler für die Schweiz allgemein feststellt, dürfte auch für das Alpenrheintal gelten: «Die Fürsten mit ihrem Geleit waren häufig unterwegs. Für ihre kriegerischen Unternehmungen brauchten sie Strassen und die dazu gehörenden Einrichtungen. Brücken wurden gebaut, Lagerhäuser eingerichtet und wichtige Durchgänge mit Burgen gesichert. Dabei ging es nicht bloss um vorteilhafte militärische Positionen, sondern vor allem um die Zölle, die man bei den vorbeiziehenden Handelskarawanen eintrieb. Man darf annehmen, dass auf den mittelalterlichen Strassen nicht allzu viele Fahrzeuge verkehrten. Weltliche und geistliche Herren reisten zu Pferd, Soldaten und Pilger wanderten von einer Etappe zur andern. Der Ausbau der Wege blieb stets hinter den Bedürfnissen zurück, ein Phänomen, das in jedem Abschnitt der Verkehrsgeschichte offenkundig ist.»⁸

Zum mittelalterlichen Strassenbau im Alpenrheintal vermerkt Bruno Krapf: «Dort gestaltete sich die Verkehrslage so, dass ausser der rechtsrheinischen, alten Handelsroute auch die Landstrasse am linken Talhang von Rheineck bis Werdenberg benützt werden konnte. Der Riegel des Schollbergs, über den nur ein schlechter Fusspfad führte, verwies dann aber praktisch den gesamten Transitverkehr auf das rechte Rheinufer und über die Passstrasse der Luziensteig.»⁹ Um den für die Zollerhebung und als Quelle weiterer Verdienstmöglichkeiten interessanten Handelsverkehr über ihr Herrschaftsgebiet zu lenken, erwirkten die acht (bzw. ohne Bern sieben) alten Eidgenössischen Orte als Herren der Grafschaft Sargans an der Tagsatzung vom 17. November 1490 den Bau einer Fahrstrasse (bzw. Ausbau eines schon bestehenden Weges) über den Schollberg.¹⁰

Zu einem wichtigen Thema wurde der systematische Strassenbau und -unterhalt jedoch erst wieder in den letzten Jahren der Alten Eidgenossenschaft, mit dem Anbruch der Neuzeit. Erst damals fand man allmählich auch qualitativ zum Niveau der römischen Strassen zurück. Allerdings

vergingen noch Jahrzehnte, bis sich die Verkehrsverhältnisse tatsächlich besserten. Mittler schreibt: «In der ersten Jahrhunderthälfte [des 19. Jahrhunderts] waren vor allem jene Landstrassen brauchbar, die von den Kantonen direkt gebaut und unterhalten wurden. Wege, die von den Gemeinden betreut wurden, befanden sich häufig in einem elenden Zustand. In dieser Unterscheidung liegt bereits ein Hinweis auf mögliche Präferenzen, welche die kantonalen Behörden für eine bestimmte Landschaft hegten. Ein Beispiel findet sich im Kanton St.Gallen, der nach seiner Gründung im Jahre 1803 den Ausbau der bereits bestehenden Fürstentlandstrasse Rorschach-St.Gallen-Gossau-Oberbüren-Wil vorantrieb. An dieser Strasse baute der Kanton 1808–1811 als Prestigeobjekt die teure Chräzerenbrücke über die Sitter. In der Linthebene, im Toggenburg und im Rheintal hingegen wurden die Strassenanlagen bedenklich vernachlässigt, denn die Gemeinden verfügten weder über die Mittel noch über die technischen Kenntnisse, die für einen sachgemässen Unterhalt unentbehrlich waren.»¹¹

Die alten Landstrassen

Trübbach-Sevelen-Räfis ...

Im Aufsatz «Weg und Steg im alten Werdenberg» von 1907 versuchte David Heinrich Hilty, aufgrund von Archivalien und gestützt auf die Aufzeichnungen des Chronisten Nikolaus Senn, den Verlauf der alten Landstrassen nachzuzeichnen. Demnach führte im Wartau «die hauptsächlichste derselben von Matug beim Brüggli rain vorbei durch den Hohlweg [noch bestehender, durch den klusartigen Einschnitt zwischen Major- und Melsanahügel am überhängenden Gufelstein¹² vorbeiführender Weg

Abb. 3. Der Gufelstein am Hohlweg bei Weite. Bild 1996: Hans Jakob Reich, Salez.



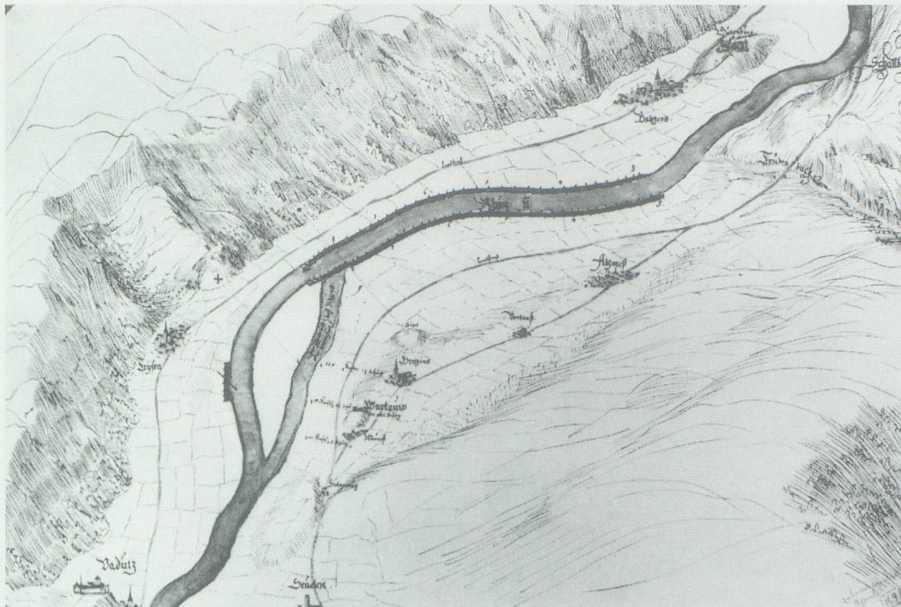


Abb. 4. Wuhrplan Triesen/Wartau, um 1698: Erkennbar ist die Strassenführung von Trüebach (rechts oben) entlang dem Rhein zum Hohlweg bei Murris und weiter nach Sevelen. Eine zweite Route führt über Azmoos, Fontnas, Gretschins und Murris. Auf der gegenüberliegenden Talseite ist die «Konkurrenzstrasse» über Vaduz, Triesen, Balzers, Luziensteig erkennbar, die über die Jahrhunderte hinweg immer wieder Anstoss zum Ausbau der linksrheinischen Verbindung gab. Bild aus Peter 1960.

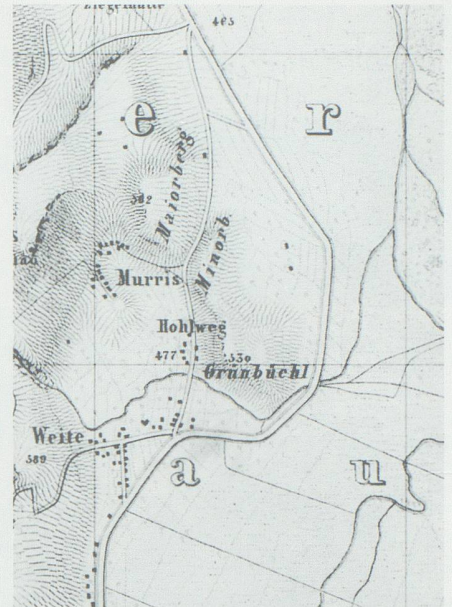


Abb. 5. Die alte und die neue Landstrasse bei Weite: die alte führte in direkter Linie durch den Hohlweg am Gufelstein vorbei nach Plattis, während die neue um die Lonna («Grünbüchl») herum angelegt wurde. Eschmann-Karte, Blatt Sargans, um 1850.

Weite–Plattis] über Pradastrada (Wiese an der Strasse), den Ruchenstein und östlich vom Dorfe Sevelen zwischen Bergär und Gaderetsch hinunter über Guscha, Alpilar und Waid nach Rävis. Einige hundert Meter ob letztgenannter Ortschaft wird jetzt dieser Strassenzug durch die [1858 eröffnete] Eisenbahn zweimal durchschnitten. Da im Anfang des 16. Jahrhunderts ein grosser Teil dieser Strasse etwas unterhalb Pradastrada durch den Rhein weggeschwemmt worden war, wurde sie auf Anordnung der Glarner Regierung derart verlegt, dass sie von da an durch das Dorf Sevelen führte. (Arch. Sevelen.)»¹³

Ausführlicher schildert Oskar Peter die Wartauer Wegstrecke, wobei er einschränkt, über den Verlauf der mittelalterlichen Landstrasse nördlich des Schollbergs sei keine vollständige Klarheit zu erhalten: «Im Mittelalter wird der Matuger Saumweg den Trüebach in steilem Gefälle (glychsam als ein Leyter) im ‘Zagg’ erreicht und in einer Furt zwischen Zagg und Obertrüebach überschritten haben. Eine Brücke war keineswegs nötig. Die Wasserführung des Baches war meist so gering, dass er ohne weiteres für Ross und Mann passierbar war. Bei schlechtem Wetter kam der Verkehr ohnedies ins Stocken. Von dieser Furt aus erreichte der Weg quer über den Schuttfächer des Trüebachs Az-

moos. Ob sich nun, im Hinblick auf die starke Versumpfung des Rheintals im Mittelalter, der Weg noch vollkommen an den Hängen und kleinen Quertälchen am Hange hielt, ist nicht festzustellen. Nicht unwahrscheinlich ist eine Verbindung Fontnas–Gretschins oder Vildonga–Gretschins nach Sevelen. [Peter zieht in Betracht, dass dieser Weg an der Prochna Burg vorbeigeführt haben könnte.] Nicht ausgeschlossen ist aber auch die Führung von Fontnas oder Gretschins über Murris, Hohlweg und Plattis [bzw. Pradastrada¹⁴] nach Sevelen. [...] Etwas besser unterrichten uns die Urkunden über das Strassenwesen während der Zeit der eidg. Herrschaft. Wenn auch zunächst die Nachrichten spärlich sind, so decken doch die Tagsatzungsprotokolle viele Mängel der allmählich wichtiger werdenden Nord–Süd–Strecke auf. Die Neuerstellung der Schollbergstrasse durch die sieben Orte hatte ja zum Ziele [...], den Rheintal–Verkehr auf die eidgenössische Seite zu ziehen, ohne dass man vorerst auch die Zufahrten in Ordnung brachte. Also musste auch hier zuerst noch Remedur geschaffen werden. Das mag nun die Zeit gewesen sein, in der nach und nach Azmoos an Verkehrsbedeutung verlor. Die Schollbergstrasse überquerte zwar den Bach immer noch ohne Brücke bei Obertrüebach,

wandte sich aber dann dem Rheine zu, das linke Bachufer begleitend [siehe Abb. 4, Wuhrplan Triesen/Wartau, um 1698]. Von dort aus führte sie direkt gegen Sidenbaum und Weite, welche Ansiedlungen damals noch nicht bestanden. Dann schnitt sie den heute bestehenden grossen Bogen um die ‘Lonna’ ab, indem sie in direkter Richtung gegen den Hohlweg zog, ohne dabei Murris selbst zu berühren. Leicht ansteigend

8 Mittler 1988, S. 10.

9 Krapf 1983, S. 8f.

10 Zum Bau bzw. Ausbau dieser Schollbergstrasse Ende des 15. Jahrhunderts vgl. den Beitrag «Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit» von Otto Ackermann in diesem Buch. Er vertritt und belegt die Hypothese, dass schon vor 1490 eine Verbindung durch die Schollbergflanke (statt über Matug) bestanden haben muss. Insofern sind die nachfolgend zitierten Angaben von Hilty 1907 und Peter 1960 wie auch die Ausführungen von Krapf 1983 bezüglich des (vorwiegend angenommenen, aber kaum belegten) Weges über Matug mit Vorbehalten zu versehen.

11 Mittler 1988, S. 64f.

12 *Gufel* von lat. CUBULUM, urspr. ‘kleine Lagerstätte’, rtr. *cuvel* ‘Höhle’. Nach Stricker 1981.

13 Hilty 1907, S. 63. Zum Matuger Weg vgl. oben Anm. 10.

14 Der romanische Flurname *Pradastrada* ‘Strassenwiese(n)’ weist darauf hin, dass hier bereits vor der Verdeutschung (vor ca. 1400) eine Strasse vorbeigeführt haben muss. Vgl. Stricker 1981, S. 349.



Abb. 6. «Die Freyherrschafft Sax und Forstegck, mit auch derselben anstossenden benachbarten Landen.» Karte von Hans Conrad Gyger, 1664/67. Die Darstellung gibt einen Eindruck vom damaligen Wegnetz. Bemerkenswerterweise führen sowohl die Tal- als auch die Bergrouete der Verbindung Sennwald-Buchs über Schloss Forstegg; ein direkter Weg von Sennwald nach Frünsen fehlt. Übereinstimmend mit schriftlichen Aufzeichnungen und späteren Karten führt die Landstrasse von Haag am Städtchen Werdenberg vorbei und trifft erst bei Buchs in spitzem Winkel mit jener von Grabs zusammen. Original: Dauerdepositum des Staatsarchivs Zürich im Haus «Zum Rechberg», Zürich.

eines Türmchens in seiner Tiefe, da ein Schloss in ihn versunken sei. Sonderbar ist, dass zwei ähnlich unergründliche kleine Seen, einer im Zugerschen, der andere zwischen Bern und Muri, ebenfalls Egelsee, Egelmoossee heissen.

Henne 1874

Die alte Landstrasse in Salez

Auf der alten Landstrasse, die beim Schloss Forstegg vorbeiführt, ging das Fuhrwerken vor Zeiten sehr mühsam, und es brauchte für Fuhrmann und Pferde viel Geduld. Wenn aber ein Fuhrwerk fast nicht mehr vorwärtskommen konnte und der Fuhrmann sich helfen wollte, so stellte sich ein roter, zottiger Hund vor die Pferde und fing schauerlich zu bellen an, so dass die Pferde sich aufbäumten. Dann ging's gar nicht mehr, und die Eulen im nahen Walde schienen mit ihrem «Wick, wick» und «Huhu, huhu» den Fuhrmann noch wacker auszulachen. Kam aber der Fuhrmann zur Ruhe und Besinnung, sagte er ein frommes Wort, etwa «Hü, i

zwängte sie sich durch den Engpass, um jenseits, gegen Plattis fallend, Sevelen zu erreichen.»¹⁵

... Räfis-Buchs-Werdenberg-Haag-Salez-Sennwald

«Von Räväs bis Buchs», schreibt Hilty, «hatte die alte Landstrasse wahrscheinlich die gleiche Richtung, wie die jetzt bestehende. Von der Buchserbachbrücke aber ging sie hinter dem alten Pfarrhause über den Sänneler¹⁶ auf das Wuhr, durch das Städtchen Werdenberg und über den Nesslabül bei 'des Waibils hus ze Limps by dem brunnen vorbey den eltosten velwen' (Felben, Weiden) entlang nach Grabs bis an den 'Veldgatter ze Rufers' an die Landesgrenze [zu Gams]. Im Grabser Urbar von 1463 wird die[se] von Buchs durch das Unterstädtli nach Lims führende Strasse noch nicht erwähnt, weil sie eben damals noch nicht bestand, sondern erst in einer Urkunde vom Jahre 1658. (Arch. Grabs.) Von benannter Landstrasse zweigte eine solche ab in Buchs beim Sänneler und führte durch die Widengasse zum Wettifurt,¹⁷ der Wetti nach hinunter, beim Mädlibrückli [Brücke über den Logner] über

den Funtanerler¹⁸ [Bächlein bzw. Wiesland im Studnerriet], bei den Eichen und dem Hochgericht¹⁹ vorbei zur Spangolfsbrücke²⁰ [über den Studnerbach]. Von der Spangolfsbrücke ging diese alte Strasse in vielen Bogen nach rechts und links und von der jetzigen Landstrasse mehrmals durchschnitten über die Pülsbrücke, dem Giesen nach in die Scharra und längs den Hofmarchen in die Weid, dann bei der früheren Wirtschaft zum 'Schäfli' in Haag und dem jetzigen Schulhause vorbei, von wo sie auf eine Länge von 500 Metern jetzt noch als Landstrasse dient. Dann zog sie sich der Talbrücke [bei der heutigen Fohlenweid bzw. Pferdezuchtstation] und führte noch eine Strecke der alten Simmi entlang in die Grosse Au, dann im Bremstel über den Laimbach zum Oberdorf Salez, ins Stüdtli, und bei der alten herrschaftlichen Wirtschaft, dem jetzigen 'Löwen', vorbei in das Bärenloch, wo sie von der Eisenbahn durchschnitten und in eine Sackgasse verwandelt worden ist. Von da an ging ihre Richtung beim Galgen und beim Schlosse Forstegg vorbei in den Sennwald. [Zwischen Salez und Schloss Forstegg ist dieses

Wegstück im Bereich des Galgenmades bis heute erhalten geblieben.]

Vom 'Kreuz' bei Werdenberg führte ein Nebenzweig zuerst durch die Wetti, dann neben dieser hinunter zum Wettifurt, wo er sich mit der Haagerstrasse vereinigte. Letztgenannte Strassenstrecke war hauptsächlich für das Städtchen Werdenberg erstellt worden, um diese in früherer Zeit bedeutende Ortschaft mit der Haagerstrasse direkt zu verbinden.»²¹

Der Weg «unten durch» aus Sicht der Grabser

In seiner Eingabe an die Regierung vom 20. März 1807 beschrieb der Gemeinderat Grabs die Strecke Buchs–Haag–Salez–Sennwald. Die Schilderung vermittelt einen Eindruck der Verhältnisse – auch wenn in Anbetracht der subjektiven Grabser Absicht von einer objektiven Darstellung naheliegenderweise kaum die Rede sein kann: «Die Wegstelle unten durch ist zwar [...], auf 3 Stunden berechnet, siebenhundert Schritte, hiermit der 25te Theil kürzer als die Landstrasse oben durch: sie nimmt aber auch nicht die kürzeste Linie von Buchs bis in den Sennwald ein, sondern sie macht von der geraden Linie aus

rechts ab durch das sumpfige Thalgelände gegen den Rhein zu einen Umweg in Form eines Ellenbogens, wo wie sie das Bedürfniss eines Blumen- und Tratt-Wegs der Buchser auf ihre Wiese, und der Haager und Salezer in ihre Güter und Rheinauen erfordert haben, und macht gerade auf der Stelle, wo beyde Blumenwege aufhören, am End der Buchserwiese und am End der Haagerau den Umbug. Diese Wegstelle ist nirgend in Verbindung mit Landstrassen nach andern Richtungen gesetzt, sie lässt die Landstrasse so nach dem Toggenburg geht cirka 2 Stunden zur Seite neben sich liegen, ohne sich irgendwo unmittelbar mit ihr zu verbinden. [...] Sie geht stundenlange Einöden hier durch Moraste und Sümpfe, dort durch Gewässer, Gebüsche, Waldungen und wirthlose Gegenden durch, wo auf ihrer ganzen Route von Buchs bis in den Sennwald keine Spur einer menschlichen Hand, als einige wenige zerstreute Häusschen im Haag und Salez dem Wanderer aufstossen und ihn auf diesem langen Wege blos das Gequack der Fröschen in ihren sumpfigten Wohnungen der Gegenwart lebendiger Wesen versichern; wo er von Refis bis in Salez auf diesem gescheuten Wege von beynahe 3



Abb. 8. Die Wiesenfurt an der Gemeindegrenze Buchs/Sennwald. Diesem früheren Mündungslauf des Grabserbaches entlang führte einst die Landstrasse Haag-Buchs (vgl. Abb. 7). Bild 1996: Hans Jakob Reich, Salez.

Stunden vergeblich eine erträgliche Herberge sucht. Eine Wegstelle, die mit allen diesen Mängeln nicht einmal allenthalben durch eine Ebene durchläuft, sondern im Schlosswald über steile unausweichliche Felsenrücken führt, wodurch das Fuhrwerk einer verdoppelten Kraftanstren-

15 Peter 1960, S. 540 ff. – Zum Matuger Weg vgl. oben Anm. 10.

16 Die Bezeichnung *Sänneler* ist heute nicht mehr gebräuchlich und in ihrer Herkunft und Bedeutung nicht geklärt. Im *Buchser Urbar* von 1484 findet sich jedoch eine Textstelle, die damit in Zusammenhang stehen dürfte (Hinweis von Valentin Vincenz, Buchs) und auf einen Personennamen hinzuweisen scheint: «Item si hand ouch usgangen und geleit ain eegass [Egass/Eweg = rechtlich festgelegte Strasse; Pflichtweg, der durch die Anstösser unterhalten werden musste] und händ die angefangen an der Klainen Graf und Senels bomgart und der sol sin und belyben vierzechen schuch wyt und ist zu baidersit ussgemarcket.» *Urbar* 1484.

17 Weil über diese Abzweigung das Städtchen Werdenberg vom Nord–Süd-Durchgangsverkehr umfahren werden konnte, befand sich die Zollstation der Grafschaft Werdenberg in Räfis (beim noch bestehenden sog. Zollerhaus).

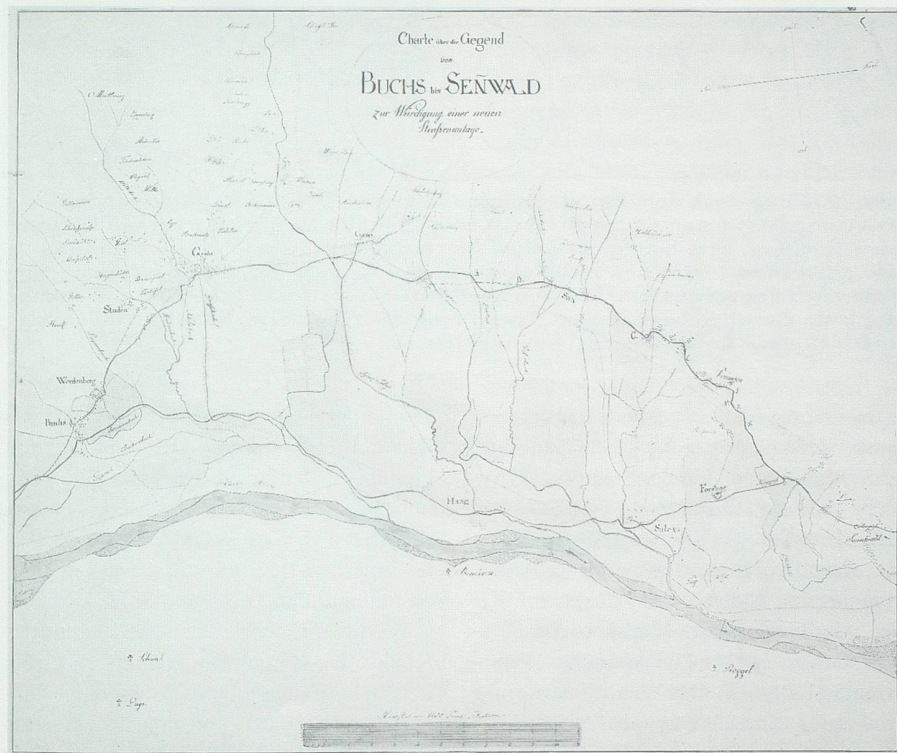
18 Nach Hans Stricker von rom. *fontanella*, *fontanella* 'kleine Quelle'; in die Endung des Namens wurde dt. 'Erle' eingekreuzt (mit Bezug auf die früher im Gebiet sicher ausgedehnten Erlenbestände). In der ältesten Nennung (Grabser *Urbar* von 1463) bezieht sich der Name offensichtlich noch auf das in der Nähe entspringende Bächlein, welches das Gebiet durchfließt: «... über buxerriet uff her den eweg [zu Eweg vgl. Anm. 16] untz nach her uff zu der brugk [Brücke], die da über die funtnerlen gat ...». Vgl. Stricker 1974, S. 56 f.

19 Das Hochgericht der Grafschaft Werdenberg lag an der alten Landstrasse im Mädl zwischen Logner und Studnerbach, was den früheren Status dieser Wegverbindung als freie Reichsstrasse bezeugt. Die Richtstätte ist entweder beim Bau der Staatsstrasse (1827) oder bei der Melioration des Studnerriets (1849/50) zerstört worden.

20 Im Jahr 1658 dokumentiert als «spangellss Bruckh» im Ortsbürgerarchiv Grabs. Mitteilung von Hans Stricker, Grabserberg.

21 Hilty 1907, S. 64 f.

Abb. 7. Die alten Landstrassen «oben durch» und «unten durch» zwischen Buchs (links) und Sennwald. Das undatierte Kartenblatt zeigt die Situation um etwa 1820, zur Zeit der Auseinandersetzungen um die neue Strasse. Original im Staatsarchiv St.Gallen.



Gotts Name», und hatte er zugleich den Mut, den Hund mit der Peitsche abzuwehren, so hatte der Spuk ein Ende. Die Rosse zogen frisch an und überwandten ohne Störung die Steigung des Fahrweges.

Kuoni 1903

Von Haag durchs Ried nach Buchs

Ein Weib von Buchs ging von Haag über das Ried heim. Bei der Pülsbrücke trat ein riesiger Mann hervor, welcher nur ein einziges Auge auf der Stirne hatte, gross und glühend. Er sprach kein Wort, begleitete sie eine Strecke weit und verschwand dann, wie er erschienen war.

Henne 1874

Die Haagerstrasse

Ganz ungeheuer ist es auf dem Riet zwischen Werdenberg und Haag, hauptsächlich aber beim Galgen. Dort sieht man sehr oft einen schwarzen, riesengrossen Mann, der den nächtlichen Wanderer eine Strecke Weges begleitet, dann aber verschwindet. Ein Werdenberger hatte sich, vom Feldkircher Markt zurückkehrend, so stark verspätet, dass er erst um die Mitternachtsstunde in die Nähe des Galgens kam. Da erblickte er vor sich einen grossen Mann, welcher schwarze Kleidung und einen Hut mit auf den Nacken gedrückter Krempe trug. Der Unheimliche kam immer näher. Zurücklaufen mochte der Werdenberger nicht, also in Gottes Namen vorwärts und Mut und Anstand gezeigt! «Guten Tag!» rief er ihm entgegen, und zwar zweimal. Als er keinen Gegengruss erhielt, wurde er zornig und erhob seine Rechte zu einem wuchtigen Faustschlag. Infolgedessen fiel der Hut des Schwarzen zu Boden. Und nun? Der Unheimliche hatte keinen Kopf, und zwischen den Schultern sass der noch blutende Strunk des Halses.

Kuoni 1903

Der Weg zur Hohensax

Auf dem Weg vom Gamschol zur Schützenhalde sieht man in gewissen Nächten drei hochgewachsene Männer zielstrebig bergwärts schreiten. Sie sind gestieft und gespornt und tragen federgeschmückte Hüte. Wer sie anspricht, erhält keine Antwort, und auch untereinander reden sie nicht. Es sind

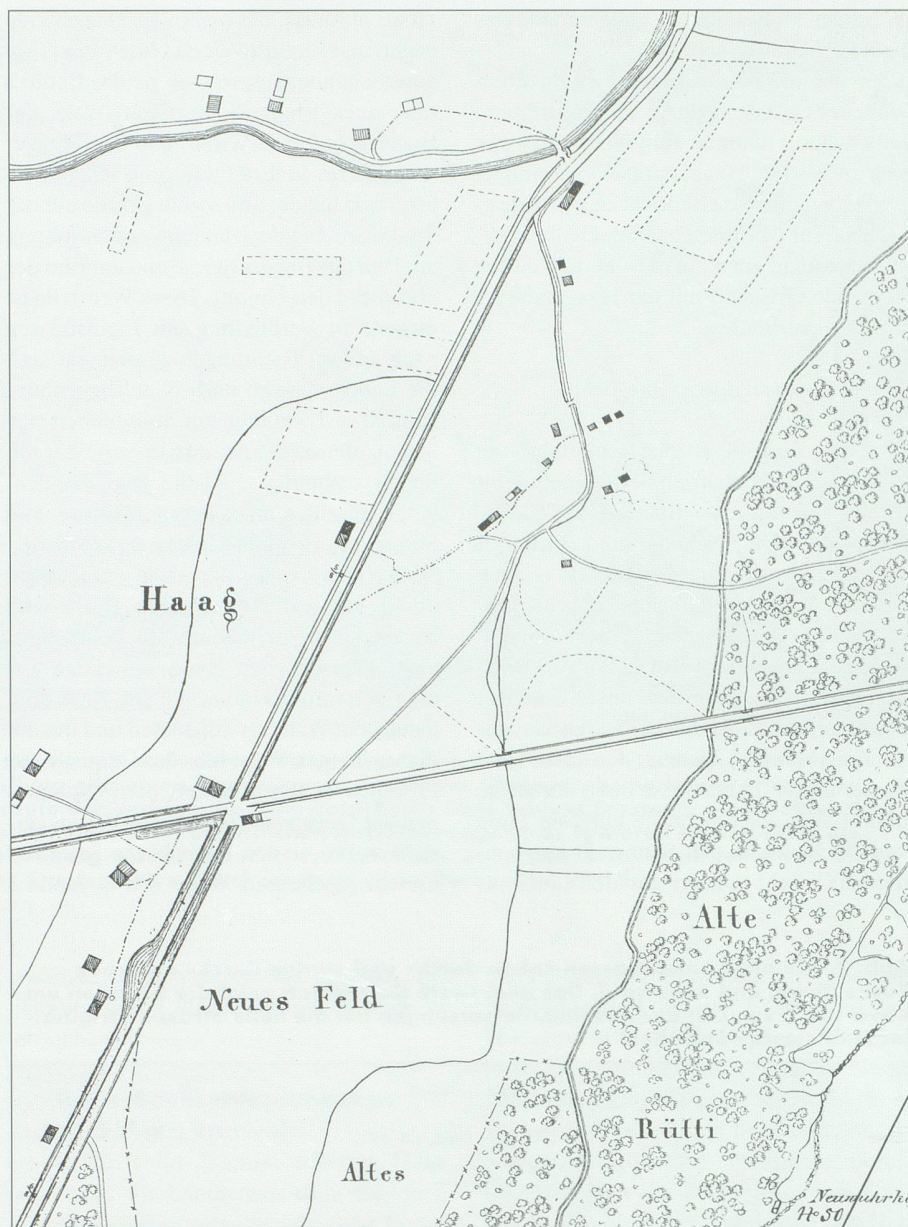


Abb. 9. Haag nach dem Bau der Kantonsstrassen. Deren charakteristische Kreuzung liess einen neuen Ortskern entstehen. Im Bereich der vermutlich ältesten Siedlung, dem heutigen Dorfteil Giessen (rechts), sind die Linienführung der alten Landstrasse und rechtsab durch den Auwald der einstige Zugang zum Fahr nach BERNERSTADT erkennbar. Die heutige Giessenstrasse folgt zum Teil noch der Linie der alten Landstrasse. Karte: Plan über die Correction des Rheins 1840/42 nach Aufnahme des Rheingebiets 1839.

gung und die Fahrzeuge der Beschädigung unterworfen werden. [...] Der Haag und Salez sind die tiefsten Punkte unsers Bergthals. Alle sich sammelnden Gewässer von den Hospitien über Wallenstatt auf bis an die Toggenburger und Appenzeller Alpen, und aus den Thälern und Flächen von Refis, Altendorf, Buchs, Werdenberg, Stauden, Grabs, Gams, Gasenzen, Sax, Frümsern und Büsmich fliessen nach dem Haag und Salez. Zunächst an der rechten Seite vom Haag und Salez liegt der Rhein, des-

sen Bett und Geschiebe hoch über die Erdfläche dieser beyden Orte emporsteht. Gehen die Wasser durch Regengüsse, anhaltendes Regenwetter oder Schneeschmelzen in hier, oder der grossen Gebürgskette in Bündten auf, so würden diese zusammen, den Haag und Salez zu überschwemmen, weil der hohe Stand des Rheins den Einfall, des von unsern Orten her sich drängenden Gewässers verhindert, zurückdrückt, und zu seiner eigenen Höhe anschwellt, und einen See über den

ehemalige Ritter von der Hohensax, die aus unbekanntem Gründen die ewige Ruhe nicht finden können.

Kessler 1991

Auf der Gamser Schwendistrasse

Ein Bauer machte sich bei einbrechender Dunkelheit auf den Weg in die Vorderer Schwendi. Beim Kurhaus im Bädli plauderte er noch ein Weilchen mit einem Fremden, der sich schliesslich mit Handschlag verabschiedete und dem Gamser prophezeite, an diesem Abend sicher nicht mehr an sein Ziel zu gelangen. Nach geraumer Zeit traf der Bauer bei der untersten Schwendi ein und sah von dort aus bereits seine Hütte. Beim Weiterschreiten bekam er aber bald einmal das seltsame Gefühl, dass sich der Abstand zwischen ihm und dem Haus nicht mehr verringere. Er stieg stundenlang weiter, immer seiner Schwendi zu, die zwar in Sichtweite vor ihm lag, die er in dieser Nacht aber wirklich nicht mehr zu erreichen schien. Ermattet setzte er sich endlich hin und fiel in einen unruhigen Schlaf. Geweckt hat ihn erst die Betzeitglocke, die im Dorf unten zu läuten begann. Als er die Augen öffnete, bemerkte er mit grösstem Erstaunen, dass er hoch oben neben der Chobelwand sass. Es verlangte dann noch einiges an Kletterkunst, um von dort überhaupt wieder herunterzukommen.

Kessler 1991

Die alte Rietgasse in Gams

Zur Zeit der Glaubensspaltung gedachten auch die Gamser, das neue Bekenntnis anzunehmen. Sie machten sich in einer langen Kolonne auf nach Sax, um dort dem reformierten Gottesdienst beizuwohnen. Damals ging man diesen Weg noch auf der alten Rietgasse durch die untere Hueb, das Gasenzen und das Erlin Richtung Kirchenmaad. Dort aber, an der Gemeindegrenze beim Züelbach, redete den Leuten ein alter Mann von einem Eichenstock herunter ins Gewissen. Er erreichte es, dass die Gamser just beim Betzeitläuten wieder umkehrten und fortan ihrem Glauben treu blieben. Zur Erinnerung an diese denkwürdige Begebenheit unternahmen die Gamser an jedem Auffahrtstag eine Prozession ins Kirchenmaad.

Kessler 1991

Haag und Salez bildet, der nicht selten die Wegstelle 3 bis 4 Schuh und darüber unter Wasser setzt. Kommt es dazu, wie der Fall nicht selten ist, dass der Rhein selbst noch seine Dämme, Wuhre oder Ufer überschreitet, so wird dadurch die Wassermasse nicht nur noch vermehrt, sondern dieser Sohn der Alpen gefährdet vermittelst seiner gewaltsamen Strömungen den Boden dieser Gegend mit allem, was darauf angebracht ist, mit sich fortzureissen. [...] Einöde, und hiemit doppelt gefährlich ist dazu die Gegend [...], durch die diese Wegstelle von Buchs bis in den Sennwald durch geht. Die Natur scheint diese zum Sammelplatz der Ergiessungen ihrer drückenden Lasten sich vorbehalten zu haben. Die menschliche Hand wagt sich nicht, um diesen Platz in den Kampf mit dieser unüberwindlichen [Natur] zu treten; sie überlässt ihr ruhig diese ihr auserlesene Stelle, und baut sich weder Hütten noch Paläste, weder Werkstätten noch Magazine, weder Tempel noch Altäre, weder Gärten noch Alleen in diese Fluten und Sümpfe hinein. In diese Einöden, Gebüsche und Wäldungen, zwischen Sümpfe und Flüsse hineingeführt, sieht sich der Fuhrwerker, der Reisende bey den Gefahren von Überschwemmungen und Räubern aller menschlichen Hilfe entfernt, sich selbst ringend mit Tod u. Untergang übergeben, vergeblich hascht er, von den unerwarteten, unerbittlichen Stromzügen der Gewässer ergriffen, nach einem Balken sich schwimmend darauf zu retten. Vergeblich schreit er am räuberischen Mordstahl sich heisser, um menschliche Hülfe. Unter der einzigen Hoffnung einer zufälligen Rettung haucht er den letzten Lebensathem mit dem Schmerzen aus, die bey sich habenden Besitzungen nebst ihm auch für die seinigen verloren zu sehen. Ereignen sich unter den angränzenden Staaten Feindseligkeiten, so führt diese Wegstelle, besonders in Haag in der Nähe eines Flintenschusses an den Gränzen vorüber; und kann von oberhalb dem Haag, bis Salez gegen den Schlosswald zu leicht mit Kanonen vom rechten Rheinufer, und ab den Anhöhen von Bendern beschossen, und auch dadurch diese Passage gefährdet und gänzlich gesperrt werden.»²²

Die Route Werdenberg-Grabs-Gams-Sax-Sennwald

«Laut dem um 1461 erstellten Gamser Gangbriefe», schreibt Hilty, «nahm die Grabser Landstrasse beim 'Veldgatter zu

Rufers' ihren Fortgang über die Simmi, dann bei der Matte über den Felsbach durch Untergams und in der Richtung des jetzt noch benutzten Fahrweges unter der Hub in den Winkel, nach Gasenzen und an den Züölbach. Die jetzt von Gams nach Gasenzen führende Gemeinde- und Poststrasse wird noch 'Kilchweg' genannt.

Von der Gams-Saxischen Grenze nimmt die jetzige Gemeindestrasse bis in den Sennwald mit nur kleinen Abweichungen die gleiche Richtung ein, wie die alte Landstrasse und der Römerweg²³. Beim freiherrschaftlichen Hause zu Sax, der jetzigen 'Krone' [Freisitz Sax, heutiger Landgasthof Schlössli], führte die alte Strasse ob dem Weingarten durch.»²⁴

Die Grabser Sicht zum Weg «oben durch»

Ein idyllisches Bild zeichnete der Gemeinderat Grabs 1807 von der Wegstrecke über Grabs und Gams: «Die Landstrasse oben durch nimmt von Buchs bis in den Sennwald von der kürzesten Linie dieser zwey gegebenen Orten links ab eine ovale sanfte Wölbung über die Kette der Dörfer, die am Fusse der Berge liegen, von einem zum andern nach einer geraden Linie ihre Richtung. Sie verbindet sich in Gams und Grabs unmittelbar mit der Landstrasse, die nach dem Toggenburg führt. Sie bestreicht nicht nur den bewohnten Theil dieser Landschaft, sondern sie nimmt ihre Route durch die Dörfer Buchs, Wuhr, und nächst bey de[m] Stäichen Werdenberg vorbey, durch Stauden, Grabs, Gams, Gasenzen, Sax und Frümßen. Sie erleichtert allen diesen Ortschaften ihre Ein- und Ausfuhr; sie belebt ihre Landwirthschaft, ihre Industrie und Gewerbe, sie weckt ihren Fleiss und Thätigkeit [...]. Diese Route ist für den Reisenden und die Fuhrwerker mit allem nöthigen reichlich versehen; beynahe von

22 Gemeinderat Grabs 1807, S. 11ff. Vgl. dazu weiter unten «Die Grabser Sicht zum Weg 'oben durch'».

23 Für den hier von Hilty erwähnten «Römerweg» gibt es keinen archäologischen Nachweis. Bei Bezeichnungen wie «Römerweg» oder «Römerbrücke» ist grundsätzlich Vorsicht geboten. Der Volksmund und lokalhistorische Schriften imaginieren damit häufig verkehrsgeschichtliche Bezüge in die Antike, die in Wahrheit weit eher von einer Überbrückung der rund 1300 Jahre zwischen dem Niedergang des Römischen Reiches und dem Beginn des neuzeitlichen Strassenbaus zeugen – einer Zeitspanne, aus der strassenbaugeschichtlich wenig vorliegt. Vgl. zu dieser Problematik den aufschlussreichen Beitrag von Martin Peter Schindler in diesem Buch.

24 Hilty 1907, S. 65.

Der alte Wildhauserweg

Vor Jahrhunderten gehörte ein grosser Teil des Obertoggenburgs zum Gamser Kirchspiel. Am Neujahrstag 1484 kam im Lisighaus Huldrych Zwingli zur Welt, das dritte Kind des damaligen Wildhauser Ammanns. Es herrschte eine grimmige Kälte, als der neue Erdenbürger durch hohe Schneewächten zur Taufe nach Gams hinuntergetragen wurde. Der Saumweg führte damals noch vom Schönenboden über das Letzitobel, Obwald und Au in die Wann. Seltsam mutet an, dass das berühmteste Pfarrkind der erzkatholischen Gemeinde Gams also ausgerechnet der nachmalige grosse Zürcher Reformator war.

Kessler 1991

Die Wildhauserstrasse

Auf der Wildhauserstrasse geht ein Geisterfuhrmann um. Schon mehrmals

Viertel zu Viertelstunden trifft sie auf Dörfer, und bestreicht zwischen denselben die angenehm verbreiteten Wohnungen der Landwirthe. Allenthalben findet er, was seine Bedürfnisse erheischen; jedes Dorf bietet ihm genugsame Herberge und bereitwillige Gastgebe dar. Er hat sich weder durch Wälder, Gebüsche oder Moräste, noch durch eine beängstigende Sumpfluft auf diesem Pfade durchzuarbeiten. Die schöne Natur erquickt ihn auf seinen trockenen Fussessteigen mit anmuthigen Quellen und stillen Bächen, mit unermesslichen Pflanzen, Blumen, und dem Blüthenduft angenehmer Felder, Wiesen und Bäume. Diese Strasse nimmt ihre Richtung weder auf steile Höhen noch in tiefe Abgründe, sie läuft durch eine ganz ebene Lage von Buchs bis nach dem Sennwald durch, wenn man bey Gristen in Frümsern die Richtung, so ihr der würdige Herr Landvogt Wolf angewiesen hat, dazu benutzt. Ihr Bau und Unterhalt bietet nicht die geringsten Schwierigkeiten dar. Jeden

Anwohnern dieser Route sind ihre Verpflichtungen angewiesen, die ihnen niemals drückend werden können. Sie ruhet durchgehends auf einem festen abhängigen Grunde oder Fundament. Stein- und Kies- oder Grien-Lagen sind auf dieser Route allenthalben zunächst an der Strasse vorfindlich. Brücken werden nur sehr wenige erfordert. In Absicht ihrer Sicherheit entspricht diese Richtung allen Erfordernissen. Sie kann wegen ihres festen Grundes auf dem sie ruhet, niemals einsinken, auch eben so wenig überschwemmt werden; weil das Wasser von ihr ab hinlänglichen Fall hat. Weder Abgründe noch Sümpfe gefährden den Gebrauch dieser Strasse. Der Anlauf der Bergbächen kann den Reisenden und Fuhrwerken niemals gefährlich werden, indem diese ihren Lauf bey oder durch die Dorfschaften nehmen, deren Einwohner das Fortkommen der Fuhrwerke und Reisenden, wenn auch Gefahr wäre, auf der Stelle befördern. Indessen ist dieses Anlaufen der Bäche nur kurz

Abb. 10. Alle Wege führen am Schloss vorbei: Wie die Gyger-Karte von 1664/67 zeigt dieser Plan der Waldungen um Schloss Forstegg von 1791 den auf die Verkehrswege abgestimmten Standort der Burganlage. Unten führt die alte Landstrasse vorbei, von der auch der Weg zur für die Salztransporte von Hall im Tirol in die Innerschweiz wichtigen Fähre Ruggell-Salez abzweigte; links vom Schloss geht der Weg nach Frümsern ab. Original im Staatsarchiv St.Gallen.

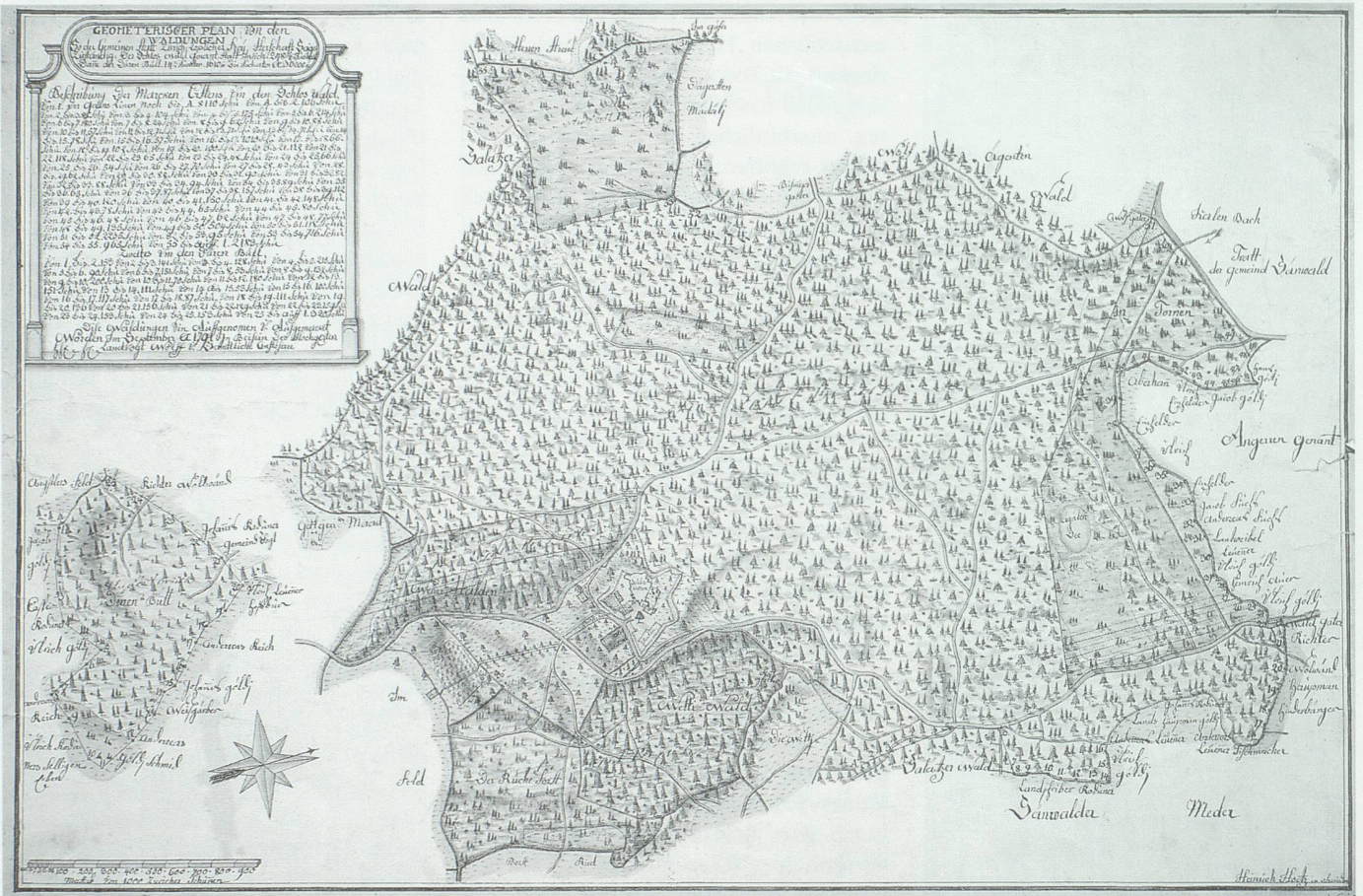




Abb. 11. Diese Zeichnung Heinrich Schilbachs der alten Landstrasse bei Sargans vermittelt einen Eindruck von den Strassenverhältnissen vor dem Bau der Kantonsstrassen. Aus Schilbach 1818.

vorübergehend und von keiner Dauer, mittlerweile die Gewässer auf der unteren Route Wochenlang verweilen. Gegen Strassenräuber wird sie aller Orten durch die häufige Bevölkerung mit der diese Route umgeben ist, hinlänglich gesichert. Es befindet sich von Buchs bis in den Sennwald kein Punkt ab dem man nicht Anwohner vernehmlich zurufen und hilfreiche Unterstützung erhalten könnte. Durchgehends begleiten die Fuhrwerke und die Reisenden auf dieser Strasse Leben und hilfreiche Thätigkeit, die sie bey jedem Anstoss, in jedem Unglücksfall bey Tag- oder Nachtzeit in Schutz nehmen kann. Diese Strasse steht so weit von den Gränzen ab, dass sie niemals, weder mit kleinem noch mit grossem Geschütz von den Gränzen der rechten Rheinseite beschossen, ihr Pass gefährdet oder abgeschnitten werden könnte.»²⁵

Abzweigung von der Haagerstrasse nach Gams-Wildhaus

Schon vor dem Bau der Staatsstrassen bestand eine Querverbindung von der Talstrasse nach Gams: «Im Gamser Gangbriefe wird eine Abzweigung von der von Buchs nach Haag führenden Landstrasse ins Toggenburg beschrieben. Diese begann in der Argen, an der Grenze zwischen Gams und Grabs, führte durch den Pfaffenfurt über Schilt, Gulen, Berchtenmad in

den Bach, von da zum Dorf Gams, wo sie die Grabs-Gamser Landstrasse kreuzte; dann ging sie durch das Dorf und den Berg hinauf über Müllerhus und Wäberhäuser in die Kohlgrube, von da durch den Wald hinauf an das Letzitobel bei Wildhaus. Diese sollte eine Breite haben von 18 Schuh; bergwärts aber, wo es unmöglich wäre, sie so breit zu machen und zu unterhalten, sollte sie so sein, dass 'Brut und bar (Hochzeit und Leiche) alda faren und wandlen mögi'».²⁶

Handelsverkehr auf der Transitlinie Rheineck-Sargans

Aufgrund seiner geografischen Lage spielte das Rheintal auch in nachrömischer Zeit eine wichtige Rolle für den Transitverkehr. Dank des Übergangs über die Luziensteig, der bequemer war als der Pfad zur Überwindung des Schollbergs, war die rechtsrheinische Route im Vorteil. Als der Rhein (als Wasserstrasse fiel er nur talwärts und vor allem für die Holzflösserei in Betracht²⁷) im Laufe des Spätmittelalters zur Grenzlinie wurde, dürfte sich wenigstens der «schweizerische» Verkehr auf die linke Talseite konzentriert haben. Mit dem Bau der alten Schollbergstrasse im Jahr 1492 versuchten die Eidgenossen, einen Teil des Transitverkehrs auf linksrheinisches Gebiet zu lenken. Allerdings blieb der Schollberg ein Hindernis und überdies

eine kostspielige Weganlage. Der steile Ausläufer des Gonzen «liess wegen öfteren Erdschlipfen und mangelhafter Bauweise nur eine kleine unsichere Strasse entstehen, so dass zeitweilig ein unvollkommener Weg über die Anhöhe begangen werden musste».²⁸ Krapf kommt zum Schluss, die Schollbergstrasse habe nie zu einer echten Konkurrenz für die Luziensteig aufgewertet werden können; anhand von Zitaten aus den Eidgenössischen Abschieden zeigt er, dass ihre Anlage überhaupt nicht befriedigt habe und dass sie von den Kaufleuten gemieden worden sei.²⁹ Dennoch stellt Hans Kreis für die zürcherische Herrschaft Sax-Forstegg, also für die Zeit von 1615 bis 1798, fest: «Das Speditionswesen, dem die stark entwickelte Pferdezucht zugute kam, bildete eine wichtige Erwerbsquelle für viele Herrschaftsbewohner, hauptsächlich in Salez und Sennwald».³⁰ Ein aktenkundiger Streit zwischen Fuhrleuten aus Salez und Sennwald und dem Oberrieter Spediteur Lüchinger in den Jahren 1785–87³¹ gibt Einblicke in das Transportwesen jener Zeit, das bezüg-

25 Gemeinderat Grabs 1807, S. 19ff.

26 Hilty 1907, S. 65. Die Geschichte der Wildhauerstrasse beschreibt Noldi Kessler in seinem Beitrag «Die Strasse vom Rheintal ins Toggenburg» in diesem Buch.

27 Vgl. Biedermann 1994, S. 22: «Bis ins frühe 19. Jahrhundert diente der Rhein oberhalb des Bodensees als Schiffsstrasse. Vom Bodensee kommende Güter wurden bis Bauren bei Hohenems auf Booten transportiert. Von Bauren gingen die Waren im Fuhrwerksverkehr weiter in Richtung Süden. Die Bedingungen für die Schifffahrt auf dem Rhein verschlechterten sich jedoch im Laufe der Zeit: Raubbauartiger Holzschlag in Graubünden [und Klimaveränderungen] bewirkte[n] eine zunehmende Geschiebezufuhr und Aufschüttung des Flussbettes. Noch weiter oben, auf der Höhe des Fürstentums Liechtenstein, fand zwar keine Schifffahrt mehr statt, aber dafür verkehrten in diesem Flussabschnitt zahlreiche Flosse. Im Flossverkehr gingen verschiedene Waren wie Holz und Getreide von Chur ins Bodenseegebiet. Betreffend Holztransporte schlossen Gemeinden des Bündner Oberlandes häufig Verträge ab mit Holzhändlern aus dem st.gallischen Rheintal, aber auch mit Flössern von Bonaduz, Ems, Tamins und Felsberg. Wichtige Haltestellen in der Rheinflossfahrt lagen bei Trübbach sowie bei Rheineck.»

28 Winteler 1923, S. 157. Mit «über die Anhöhe» meint er hier sicherlich den Weg über Matug; beachte dazu oben Anm. 10.

29 Krapf 1983, S. 10f. Seine Schlussfolgerung ist zu relativieren, da in den Akten naheliegenderweise vor allem die Klagen über den Strassenzustand aufscheinen. Zudem hat Biedermann auch bezüglich der «Konkurrenzroute» Schaanwald-Balzers häufige Klagen über deren schlechten Zustand festgestellt. Vgl. Biedermann 1994, S. 15.

30 Kreis 1923, S. 102.

31 Akten im Staatsarchiv Zürich.

haben Leute aus Gams, die um Mitternacht aus dem Toggenburg heimkehrten, darüber berichtet. Im Schutzgünten wurden sie von einem Lärm erschreckt, gerade als ob ein schweres Fuhrwerk, mit mehreren Pferden bespannt, von der Tobelsäge herunterratterte. Deutlich war auszumachen, dass sich das Gefährt in halsbrecherischer Geschwindigkeit näherte, so dass die nächtlichen Fussgänger jeweils vorsorglich aus dem Weg sprangen, um es vorbeidonnern zu lassen. Eigenartigerweise aber waren weder Mann, Ross noch Wagen sichtbar, wenn die wilde Fuhre vorüberpreschte, obwohl das Knirschen der Karrenräder, das Schnauben der Zugtiere und das heisere Geflüche und Peitschengeknalle des Fahrers in nächster Nähe zu vernehmen waren. Sogar den Luftzug wollen einige verspürt haben. Im gleichen Tempo entfernten sich die Geräusche daraufhin und verstummten schlagartig. Man vermutet, dass auf dieser Strasse vor langer Zeit die letzte Fahrt eines gottlosen Fuhrmanns, der sich mit seinem verwerflichen Gehabe die ewige Ruhe verscherzt hatte, ein schreckliches Ende genommen hat.

Kessler 1991

Der Gamser Schleipweg

Einen gehörigen Schrecken kann jene erfassen, die um Mitternacht noch auf der Schleipfi unterwegs sind. In gewissen Abständen begegnet man dort einem Mann, der ruhelos durch das Strässchen hinauf- und hinuntergeht. An seine beiden Fussgelenke sind zwei schwere Ketten geschmiedet, die er laut rasselnd hinter sich herzieht. Wer das ist und wofür er büssen muss, ist aber niemandem bekannt.

Kessler 1991

Das Studnerbrüggli

Ein Grabser Zimmermann ging einst spät abends von Buchs her nach Hause. Er hatte dort gearbeitet. Als er zum Studnerbrüggli kam, stand plötzlich ein schwarzer Mann vor ihm, der dem Boden entstieg sein musste. Ohne ein Wort zu sagen, wollte der Fremde dem späten Wanderer die Hand zum Grusse bieten. Dieser aber behielt ruhiges Blut und reichte bloss den Axtstiel dar, worauf der Unheimliche verschwand, wie

lich des Transitgutes noch durch einen etappenweisen Transport gekennzeichnet war: «Das Jahr 1785 war hinsichtlich des Transitverkehrs flau gewesen. Den Fuhrleuten der Herrschaft [Sax-Forstegg] drohte ökonomische Not. Um so mehr erbitterte es sie, sehen zu müssen, wie der Spediteur Lüchinger durch seine Fuhrleute die wenigen zu führenden Waren durch das zürcherische Gebiet bis Trübbach brachte. Sie baten den Landvogt Escher, ihnen zu gestatten, die von Lüchinger geführten Waren gewaltsam bei den Susten abzuladen, da ihnen allein das Recht zustehe, die Transitgüter, wobei es sich hauptsächlich um Kornfuhren handelte, nach Trübbach zu verbringen. Der zürcherische Ammann gab selbstverständlich dem Verlangen der Untertanen nicht nach, sondern überwies die Sache an den Rat zu Zürich. Nach der Darstellung der Salezer und Sennwalder, die ihren Standpunkt in einer Denkschrift der Obrigkeit zur Kenntnis brachten, hatte schon zu der Freiherren Zeiten in Salez eine Sust bestanden, der sich später in Sennwald drei weitere zugesellten. Diese Susten bewiesen zur Genüge, behaupteten sie, dass die Waren seit Jahrhunderten dasselbst hätten umgeladen werden müssen. Das aus dem Schwabenland kommende Transitgut sei immer in vier Etappen, verbunden mit viermaliger Umladung, durch das Rheintal befördert worden. Diese Wegstrecken seien Fussach–Oberriet–Salez oder Sennwald–Trübbach–Herrschaft Sargans, wobei österreichische, Oberrieter, Salezer und Sennwalder sowie sarganserländische Fuhrleute von ihrem Umladepfad bis zum folgenden das Monopol für die Beförderung der durchgehenden Waren besässen. Da Lüchinger sich unterstehe, bis Trübbach zu fahren, habe er ein altes Herkommen durchbrochen zum Schaden der Herrschaftsleute. 1781 hatte er, nachdem schon damals seinerseits ein Versuch gemacht worden war, das Umladen in den saxischen Susten zu umgehen, schliesslich in einen Vergleich gewilligt, wonach den Salezern und Sennwaldern $\frac{4}{5}$ des Glarner Kornes, des wichtigsten in Frage stehenden Transportgutes, von der Herrschaft nach Trübbach zu führen, vorbehalten blieb, während ihm nur der Rest verbleiben sollte. Nicht mit Unrecht erklärten die zürcherischen Untertanen dieses Zugeständnis Lüchingers als eine Anerkennung ihres Standpunktes. Auch der Umstand, dass tatsächlich in Trübbach das Monopol der sargansischen Fuhrleute be-

gann, spricht für die Richtigkeit der von den Herrschaftsfuhrleuten aufgestellten Behauptungen. Um ein verbrieftes Privileg handelte es sich freilich nicht. Nicht ein Dokument konnten die Fuhrleute vorlegen, aber ebenso wenig Lüchinger und die andern Oberrieter Speditoren, die in einem Gegenmemorial ihren Standpunkt verfochten. Sie bestritten darin schlankweg die Monopolstellung der Salezer und Sennwalder für die Strecke Sennwald–Trübbach und behaupteten, es seien zu allen Zeiten Waren von Oberriet bis Trübbach durchgeführt worden. Aus dem Vorhandensein von Susten könne kein Umladungszwang abgeleitet werden, denn diese Gebäude seien nur für die Bequemlichkeit der Kaufleute errichtet worden. Sie verlangten freie Konkurrenz, erklärten also, auch nichts dagegen einwenden zu wollen, wenn die Gegenpartei bis Oberriet und noch weiter hinunterfahre, was diese auch bereits getan hätte, habe er, Lüchinger, ihr doch selbst schon Korn in Oberriet zum Transport übergeben. Das viele Umladen verteuere die Waren. Die Glarner Kaufleute, die allerdings, wie die Salezer meinten, von Lüchinger aufgestachelt seien, würden die österreichische Route einschlagen, wenn sich das Umladen in der Herrschaft Sax nicht vermeiden liesse, was den Ruin beider in Streit liegenden Parteien bedeuten würde. Tatsächlich machte sich denn auch die Glarner Regierung zum Sprachrohr der dortigen Kaufmannschaft und legte Verwahrung ein gegen eine ev. zwangsweise Umladung in der Herrschaft. Da aber die Glarner Kaufleute im gleichen Moment freiwillig ihr Einverständnis zur Benützung der Susten in Sennwald und Salez gaben, indem die Umladung ihnen damals passte, und auch die Oberrieter Speditoren sich hiezu bequemen, scheint der Streit eingeschlafen zu sein.»³²

Unbestritten war den saxischen Fuhrleuten die Ein- und Ausfuhr der die Herrschaft betreffenden Güter. «Sie fuhren damit bis Altstätten und kehrten von dort mit Appenzeller und St.Galler Gütern, namentlich Tüchern für die Bleiche in Frümsern zurück. Das Salz für die Herrschaft holten sie sogar in Rheinegg ab.»³³

Von den Frümsern Fuhrleuten – die wie die Salezer und Sennwalder als Bauern im Transportgeschäft einen Nebenerwerb fanden – weiss Kreis, sie hätten das Toggenburgergut geführt, dem allerdings weit geringere Bedeutung zugekommen sei.³⁴

Bau und Unterhalt

Der Unterhalt der Strassen war in der Regel Sache der Gemeinden, die ihrerseits die Pflichten an die privaten Anstösser übertrugen. Eine Ausnahme bildete die von den Eidgenossen 1492 erbaute Schollbergstrasse, wo die Vögte den Unterhalt sicherzustellen hatten. Auch wurde für diesen Abschnitt – entgegen den damaligen Gepflogenheiten – auf die Festsetzung eines Weggeldes verzichtet.³⁵ Die Ausnahmeregelungen weisen auf das Bestreben hin, diese wichtige Wegstelle baulich und finanziell möglichst attraktiv zu gestalten; sie mögen zudem auch eine Folge der schlechten Erfahrungen bezüglich Erfüllung der Unterhaltungspflichten durch die Gemeinden bzw. privaten Anstösser gewesen sein. Obwohl versucht wurde, diese verbindlich festzulegen³⁶, kamen ihnen die Pflichtigen nur unregelmässig und ungenügend nach. «Oft versperrten Schuttablagerungen und Steine, und im Winter Schneemassen während Monaten den Weg, und tiefe Schlaglöcher und Rinnen behinderten jeden Verkehr. Anstelle von soliden Reparaturen warf man von Zeit zu Zeit Knüppel und Resigbündel in die ärgsten Löcher, um wieder eine einigermaßen ebene Oberfläche herzustellen.»³⁷ 1566 zum Beispiel sah sich der Rat von Glarus veranlasst, den Landvogt von Werdenberg rügend zu ermahnen: «Von wegen der bösen strassen von Werdenberg ist erkannt, dem vogt zu schriben, daz er den anstössern gebiete, söliche böse strassen derart zu machen, daz die biderben lüt gewandlen

mögen; m. h. [meine Herren] hettend gemeint, er hette das sunsch getan.»³⁸ Kreis schreibt über die Landstrasse in der Herrschaft Sax: «Trotz ihrer grossen Bedeutung war die Hauptstrasse nicht immer im besten Zustand. Die erforderliche Breite von 12 Schuh wurde oft nicht innegehalten. Die Gemeinden zeigten sich lässig in der Erfüllung ihrer Pflichten. Das Bild, das Landvogt Vögeli zu Ende des 18. Jahrhunderts entwirft, ist nichts weniger als erfreulich. Danach blieben oft Kutschen, die nach Pfäfers fuhren, auf der engen und schlechten Strasse stecken. Stauden und Stöcke hinderten den Verkehr. Vögeli musste mit aller Energie darauf dringen, dass die Gemeinden dem unhaltbaren Zustande ein Ende bereiteten. Mauern und Häge wurden damals zurückversetzt und grosse Steine gesprengt. Es ging langsam und teilweise mit 'Murren'. Während Sennwald, Salez und Frümser ihre Pflicht zur Zufriedenheit des Vogtes taten, kamen die Saxer ihr nur widerwillig nach, und Ha[a]g, das ein unverhältnismässig langes und zudem noch sandiges Strassenstück zu besorgen hatte, litt unter dem Mangel an Arbeitskräften und war durch die Wuhungen stark in Anspruch genommen.»³⁹ Für Bau und Unterhalt der Strassen blieben auch im jungen Kanton noch bis 1831 die Gemeinden pflichtig; Ausnahmen waren die Fürstenlandstrasse, die Strasse St.Gallen–Vögelinsegg, die Schollbergstrasse sowie die Strasse bei Baschär (Ragaz), die sich alle bereits im Eigentum des Kantons befanden. In der Verfassung von

1803 (Mediation) war dem Staat lediglich die Aufsicht übertragen, und auch in jener von 1814 (Restauration) waren keine weiteren Zuständigkeiten festgelegt. Erst in der Verfassung von 1831 (Regeneration) fand ein Artikel Aufnahme, der den Unterhalt bzw. die bisherigen Strassenpflichten der Gemeinden für die «Haupt- und Handelsstrassen» auf den Staat übertrug. Auf der Basis dieses Artikels wurde – «unter eingreifender Leitung Baumgartners»⁴⁰, wie der damalige Bauchef, Regierungsrat Gallus Jakob Baumgartner, später selber schrieb, das Strassengesetz von 1834 erarbeitet. Darin sind alle Strassen erster Klasse (Mindestbreite 22 Fuss) und zweiter Klasse (18 Fuss) aufgezählt.⁴¹ Bezüglich der vom Staat nicht übernomme-

32 Kreis 1923, S. 103ff.

33 Kreis 1923, S. 106.

34 Ebenda.

35 Krapf 1983, S. 10.

36 Das Glarner Landbuch von 1785 zum Beispiel befasst sich in mehreren Abschnitten mit den «Strassen, Stäg, Wägen und Träncken». Landbuch 1785, S. 126ff. – Detailliert behandelt wurden die einzelnen Wegstrecken in den Urbarien der Gemeinden. So lesen wir im Grabser Urbar von 1691 u. a. über die «Landstrass von Limbs biss gen Grabs»: «Item die Landstrass die da für [nach] Limbs usshin durch dass Dorff Grabs gath, biss an den Veld Gater, die selb Strass sol alenththalben in der Wite bliben alss wir sy jetz funden haben, an welchen Enden aber sy nit völigklich achtzechen Schuo [= ca. 5,4 Meter] wit wäre, so sol die selb Landstrass an dem selben End auch völigklich alss vil alss achtzechen Schuo wit offen gemacht werden. Dess glichen sol auch die Strass sein von Luffi Brunen [Laufenbrunnen], durch dass Dorff heruff, und auch den Kilchweg heruff und durch dass Dorff uff und uff. Item so sol die Strass die von Furtefels und Ob Durst [Iverturst] in dass Dorff her in gath biss an den Kilchweg, die selb Strass sol sechszechen Schuo [= ca. 4,8 Meter] with sein ohngefänglich.» Urbar 1691, S. 28.

37 Krapf 1983, S. 8.

38 Gemeines Ratsprotokoll, 22. Juli 1566 (Kantonsarchiv Glarus), zitiert nach Winteler 1923, S. 156, Anm. 2.

39 Kreis 1923, S. 102. Nach seinen Angaben trafen von der Hauptstrasse auf Sennwald 4120 Schritte, Salez 1866, Haag 3300, Frümser 510 und Sax 920.

40 Baumgartner 1890, S. 109.

41 Zur ersten Klasse gehörten im Gesetz von 1834: «a) Die Strasse von St.Gallen über Rorschach, durch die Bezirke Unter- und Oberrheintal, Werdenberg und Sargans, über Ragatz, bis an die Grenze des Kantons Graubünden; b) Die Strasse von Sargans, über Wallenstadt, bis an den Wallensee; c) Die Strasse von St.Gallen über Gossau, Oberbüren und Wyl, bis an die Grenze des Kantons Thurgau.» Eine Haupt- und Handelsstrasse zweiter Klasse war neben anderen: «g) Die Strasse von Wattwyl, über Wildhaus, nach Gams, und deren Fortsetzung auf die Strasse vom Bodensee nach Bünden, nach künftigen diesfallsigen Beschlüssen des Grossen Raths.» Strassengesetz 1834, Art. 2 und 3.

Abb. 12. Das sogenannte Zollerhaus in Räfis, wo sich einst die Hauptzollstation der Grafschaft Werdenberg befand. Bild 1996: Hans Jakob Reich, Salez.



er gekommen war. Erst am folgenden Tag bemerkte der Zimmermann an seinem Axtstiel fünf Brandmale in der Form der fünf Finger.

Kuoni 1903

Die Mädlibrücke bei Werdenberg

Unter Werdenberg, bei der Mädlibrücke, sieht man einen schwarzen Mann; bucklig geht er hinter den Felben und Eichen der alten Strasse entlang auf und ab. Wehe dem, der diesen bösen Geist stört!

Kuoni 1903

Das Schelmenwegli in Werdenberg

Stock und Galgen oder die höhere Gerichtsbarkeit standen beim Landesherrn, also ehemals bei den Grafen von Werdenberg, später beim Glarner Landvogt. Es war hier ein eigentümliches Recht, dass Verbrecher nicht über das Gebiet des Städtchens geführt werden durften; für sie bestand das «Schelmenwegli», das von Lims aus steil zum Schloss hinaufführt. Auf diesem Wege begegnet man zu gewissen Zeiten einem grossen, hageren Mann, der auf einem Schimmel reitet. Der Kopf ist aber verdreht, schaut also nach rückwärts; auf selbigem sitzt ein grosser Schlapphut, der mit einer Feder geschmückt ist.

Kuoni 1903

Von Altendorf nach Buchs

Ein Bauer ging von Altendorf nach Buchs und traf ein Weib, das auf dem gleichen Wege Altendorf zuing. Sogleich sah er es durch den Zaun auf einen Fussweg gehen, um ihm auszuweichen. Er betrachtete den Zaun aufmerksam, fand aber nicht die mindeste Öffnung, wo sie hätte durch können.

Henne 1874

Die Saarbrücke bei Räfis

Nahe bei Räfis, an der Saarbrücke, begegnet dem späten Wanderer ein grosser, schwarzer Hund, der nur ein Auge hat. Dieses sitzt mitten auf der Stirn, ist aber so gross wie eine Butzenscheibe.

Kuoni 1903

nen Strassen erliess der Grosse Rat 1836 das «Gesetz über die Gemeindestrassen».⁴²

Zölle und Weggelder

Für den Strassenunterhalt fiel den Gemeinden ein Teil des Weggeldes zu.⁴³ In der Herrschaft Sax wurde es in Sennwald erhoben; die Hauptzollstation der Grafschaft Werdenberg⁴⁴ war in Räfis. Ein Drittel des Werdenberger Zollertrages ging an die Obrigkeit, zwei Drittel an die Landleute⁴⁵; in der Herrschaft Sax erhielten die Gemeinden die Hälfte des Weggeldes⁴⁶. Recht kompliziert und mit zahlreichen Unklarheiten behaftet gestalteten sich die Regelungen, wer wofür Zoll bzw. Weggeld zu bezahlen hatte. Die von Senn zur Zollordnung der Grafschaft Werdenberg von 1760 aufgeführten «artikell wie ein Zohler sich verhalten Solle» von 1690 zeigen vorab Zollerleichterungen für ein-, aus- oder durchgeführtes Vieh; völlig zollfrei waren importierte Waren. Demgegenüber waren auf Export- und Transitgüter Abgaben zu leisten, wobei mitunter die Herkunft der Fuhrleute eine Rolle spielte: «wann solche die vermeldte Warthauer selbst durch ihre Leuthe und Männj, korn, Salz oder anders durch die Grafschaft führen so Solle auch kein Zohl von solchem gefordert werden, item wann sie aber solche waaren durch frömbde Fuhrleuthe oder Säummer führen liessen, so sollen solche fuhrleuthe oder Säummer Zohlen.»⁴⁷ Die Bestimmungen waren in der Regel auf ähnlich lautende der benachbarten Gebiete ausgerichtet, das heisst, eine benachteiligende

Verordnung der einen Partei wurde durch eine entsprechende der andern wieder ausgeglichen. So ist zu erklären, dass die benachbarten Herrschaften Gams, Sax und Sargans von der glarnerischen Vogtei Werdenberg recht unterschiedlich behandelt wurden. Das Fehlen einer abgestimmten «Zollpolitik» behinderte selbstverständlich auch das Verfolgen handels- und verkehrspolitischer Ziele – sowohl in den einzelnen Herrschaftsterritorien selber als auch regional. Darin liegt ein Ansatz für die Schwierigkeiten, vor die sich der junge Kanton St.Gallen zu Beginn des 19. Jahrhunderts gestellt sah, als er den gebietsübergreifenden Bau eines leistungsfähigeren Strassennetzes anstrebte.

1803 wurden alle Zölle, Weg- und Brückengelder sowie die weiteren den Verkehr belastenden Abgaben beibehalten. Zuhanden der Staatskasse übernahm der Kanton jene Abgaben, die zuvor dem Fürstabt und den eidgenössischen Ständen gehört hatten; die übrigen blieben bei den von früher her berechtigten Landschaften oder Gemeinden. Erst aufgrund der Verfassung von 1831 wurden die Zölle und Weggelder beim Staat zentralisiert. Ab Anfang 1835 flossen sie in die Staatskasse; der Kanton bekundete jedoch Mühe, das Durcheinander der Tarife zu vereinheitlichen: die neue Zoll- und Weggeldordnung konnte erst auf den 1. Januar 1840 in Kraft treten. Nicht für lange Zeit: acht Jahre später wurden mit der Bundesverfassung von 1848 alle inner-eidgenössischen Zölle abgeschafft.⁴⁸

«So war das Oberland mit Alt-St.Gallen zu einem Ganzen verbunden»

Gewöhnt an unsere komfortablen, perfektionierten Strassenbauten, ist es uns Heutigen kaum noch möglich, eine Vorstellung von den Strassenverhältnissen zu gewinnen, wie sie der Kanton St.Gallen bei seiner Gründung im Jahr 1803 als oberster Strassenmeister in Teilen des Kantons – so im Rheintal – antrat. Selbst bescheidene heutige Feldwege dürften sie qualitativ bei weitem übertreffen. In den Jahren nach 1798 wurden die ohnehin schon schlechten Wege zusätzlich durch Kriegsgeschehen arg in Mitleidenschaft gezogen, als unsere Gegend zeitweise Frontlinie zwischen französischen und österreichi-

schen (kaiserlichen) Truppen war und unter der Besetzung durch die fremden Armeen schwer zu leiden hatte. Vor diesem Hintergrund wird verständlich, dass der Gemeinderat Grabs in seiner oben zitierten Eingabe von 1807 «betreffend die Richtung der Landstrasse von Buchs bis in den Sennwald» auch militärische Argumente geltend machte, kamen doch im Mai 1800 – um nur ein einzelnes Beispiel zu nennen – «300 Männer ab dem Eschnerberg über den Rhein, um die Haagerau auszureuten, damit die Kaiserlichen auf die Strasse herüber sehen könnten; gross war der Jammer bei Frauen und Kindern,

Die Stigelen in der Burgerau

Ein Burgerauer ging einmal um zwölf Uhr in der Nacht bei der Stigelen vorbei nach Hause und hörte jemanden niesen. Er sagte: «Helf dir Gott!» Noch einmal geschah es, und er sprach den gleichen frommen Wunsch. Beim dritten Mal aber verlor der Burgerauer die Geduld und rief unwillig: «Helf dir der Teufel!» Jetzt war ein lautes Weinen und Jammern vernehmbar und dann die Worte: «O ich Unglücklicher! Jetzt bin ich wieder zurückgeworfen ins alte Elend! Mit dem dritten 'Helf dir Gott!' hättest du mich erlöst!»

Kuoni 1903

Die Strasse im Langengraben

Das Feld zu beiden Seiten der Landstrasse zwischen Sevelen und Räfis wird Langengraben genannt. Auf mehr als eine halbe Wegstunde stand hier vor Jahren noch kein anderes Gebäude als eine alte Scheune, der Grabenstall. Diese Strassenstrecke wurde zur Nachtzeit nur in Notfällen benützt oder etwa von Leuten, die «keine Religion im Leibe» hatten, denn es war hier immer ungeheuer. Durch die Luft – bald näher, bald ferner – ging ein Pfeifen und Brüllen, ein Heulen und Hundegebell, ein Zischen und Tosen; aus diesem Lärm waren deutlich Pferdegeröll, -geschell und -gewieher vernehmbar. Die ganze Nachtmusik war so ohrenbetäubend, dass einem Sehen und Hören verging. Was es war, wusste niemand, aber man nannte es das «Grabengeröll». Beim Grabenstall nahm es seinen Anfang, und beim Chrützimuesriet hörte es auf.

Kuoni 1903

Im Langengraben erscheint zur Nachtzeit ein unheimlicher Hund, der Grabhund, der die Passanten eine Strecke weit begleitet.

Kuoni 1903

Durchs Hölzli nach Sevelen

Vom Weiler Plattis aus führt nach dem Dorfe Gretschins eine Strasse. Rechts oben auf einem Felskopfe sind noch Mauerreste, im Volksmund «di procha Burg» genannt. Nordwärts zieht sich durch den schönen Buchwald ein Fussweg durchs sogenannte Hölzli nach Se-

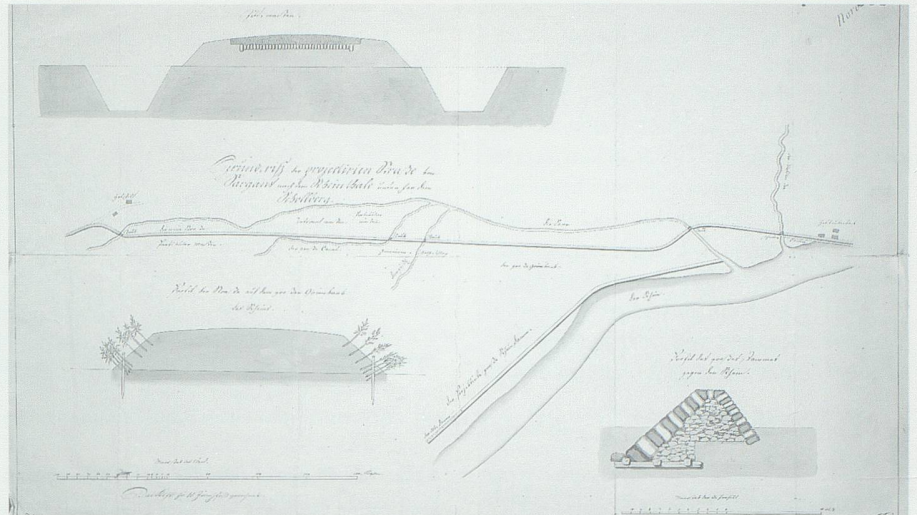


Abb. 13. «Plan für die Schollbergstrasse»; undatiert, 1802.

Abram Henri Exchaquet, Ingenieur/Architekt, Lausanne. Projekt im Auftrag der Helvetischen Regierung: Strassenführung von Vild nach Trübbach in gerader Linie über die grosse Kiesbank am Fuss des Schollbergs. Zum Schutz gegen den Rhein

wurde ein steinerner Damm bis zur Saarmündung vorgesehen. Lavierte Federzeichnung 53 x 75 cm: Situation ca. 1:3800, drei Querprofile der Strassen- und Rheindämme. KPH/Wartau 4. Staatsarchiv St.Gallen.

dass man ihre Gatten und Väter also blossstellte; denn in Sennwald und im Werdenbergischen lagen die Franzosen».⁴⁹

Vorreiterrolle Frankreichs

Ausgelöst wurde die Ende des 18. Jahrhunderts einsetzende «Strassenbauwelle» durch die zunehmend auf den Handel, insbesondere auf den Aussenhandel, ausgerichtete merkantilistische Wirtschaftsordnung. Sie verlangte eine staatliche Förderung der Wirtschaft, verbunden mit einer Erleichterung des Binnenhandels durch Verbesserung der Verkehrssysteme. Eine Vorreiterrolle übernahm dabei Frankreich, wo es den absolutistischen Königen im 18. Jahrhundert möglich war, unter zen-

traler Lenkung einen staatlichen Strassenbau aufzuziehen, der nicht auf die Interessen lokaler Herrschaftsträger Rücksicht nehmen musste. Dabei ging es nicht primär um den Bau neuer Strassen, sondern vor allem um den Ausbau bestehender Erdwege zu allwettertauglichen Strassen, sogenannten Chausseen. Noch in den letzten Jahrzehnten der Alten Eidgenossenschaft hielt diese Bauweise auch in unserem Land Einzug.⁵⁰ «Die Merkmale einer solchen Chaussee waren ein solides Steinbett, Bekiesung und Vorsorge für eine gründliche Wasserableitung mittels Seitengraben. Ferner wurde die Linienführung [...] grosszügig, ohne enge Kurven gewählt und das Gefälle dank Geländeeinschnitten oder

42 Zur Schaffung von Gesetzesgrundlagen siehe Krapf 1983, S. 57ff. Ausführungen zu den rechtlichen Aspekten des Staatsstrassenbaus im Kanton St.Gallen des 19. Jahrhunderts finden sich auch in Noldi Kesslers Beitrag «Die Strasse vom Rheintal ins Toggenburg» in diesem Buch.

43 Weg- und Brückengelder waren oft mit Zöllen und zollartigen Abgaben vermischt. Krapf ist der Auffassung, dass sich neben der ungenügenden Infrastruktur auch das Aufkommen von verschiedenen Abgaben und damit verbundenen Auflagen ausgesprochen nachteilig auf Handel und Verkehr ausgewirkt habe. «Ursprünglich waren die Strassen im Mittelalter – wie schon im Römischen Reich – Eigentum des Kaisers, und er allein hatte das Recht, Weggelder zu erheben. Nach und nach ging die Oberhoheit über die Strassen jedoch an die lokalen Herrschaftsträger über. Damit setzte die Tendenz ein, aus jeder Verkehrsbewegung unter verschiedensten Vorwänden Steuererträge zu gewinnen. Nebst den Weggeldern, die grundsätzlich für Bau und Unterhalt der Strassen bestimmt waren, wur-

den zusätzlich Warenzölle, Geleitgebühren, Transportmonopole, Stapelrechte, Saumrechte, Strassenzwang usw. eingeführt.» Krapf 1983, S. 8.

44 Für die Grafschaft Werdenberg gibt Senn einen detaillierten Zolltarif von 1760 mitsamt Verhaltensanweisungen für den Zoller wieder (Senn 1862, S. 243ff.). Das Amt des Zollers wurde im 18. Jahrhundert sowohl in Werdenberg als auch in Sax verpachtet, während es im 17. Jahrhundert in der Herrschaft Sax im Auftrag der Obrigkeit noch gegen Lohn versehen wurde. Winteler 1923, S. 161; Kreis 1923, S. 59.

45 Winteler 1923, S. 161.

46 Kreis 1923, S. 58.

47 Senn 1862, S. 250.

48 Zu Zöllen und Weggeldern siehe auch Krapf 1983, S. 79ff.

49 Senn 1862, S. 369.

50 Vgl. Krapf 1983, S. 11ff.

velen hin. Einst war ein älterer Jäger hier auf dem Anstand, weil er Wild erwartete. Da kamen von der Magletschwand her in einer Reihe sieben Füchse gegangen. Erschrocken setzte der Jäger das Gewehr ab und liess dieselben vorüberziehen. Plötzlich rief der hinterste dem vorangehenden zu: «Wart no, Kathrinili!» Am andern Morgen war der Kopf des Jägers gewaltig geschwollen, und von dort an ging der Mann nie mehr in dieses Gehölz auf die Jagd.

Kuoni 1903

Durchs Seveler Holz

Ein Seveler Zimmermann ging einst nach Oberschan zur Stubeti. Als er noch vor Tag durchs Seveler Holz heimkehrte, sah er im Buchenwalde, nahe am Wege, ein Weibchen und fragte verwundert, was es so früh da mache. Es antwortete, aber ohne sich umzukehren, es sammle Laub für die Schweine. Jetzt erst gewahrte er, dass es an einem Fusse einen roten, am andern einen schwarzen Strumpf trug. Es war das bekannte Plattenwiibli, das bald darauf starb. Als man mit dem Sarge vom Hause wegzog, fragte ein Mädchen seine ins Haus gekommene Mutter, wen man begrabe, und sagte, als diese geantwortet: «Nein, das Plattenwiibli sitzt ja in der Küche auf der Herdplatte. Schau nur!» Die Mutter hiess das Kind schweigen und folgte dem Leichenzuge. Im Hause aber geistete es von da an.

Henne 1874

Über den Heuberg und die Selva

Ein schöner Spazierweg führt von Sevelen über den Heuberg und die Selva nach der Prochna Burg und weiter nach Gretschins. Ein Seitenweg zweigt nach Oberschan ab; kurz vor dieser Stelle überschreitet man ein Bächlein. Dort erscheint um Mitternacht eine Weibsperson, die Windeln wäscht und Kinderkleidchen. Der Ort wird nach ihr «bei der Pfaffenchelleri» genannt.

Kuoni 1903

Bei der Burg Wartau

Südwärts der Burg Wartau zieht sich unterhalb der Mauer ein Weg um den Burgkopf herum. An einem heiligen

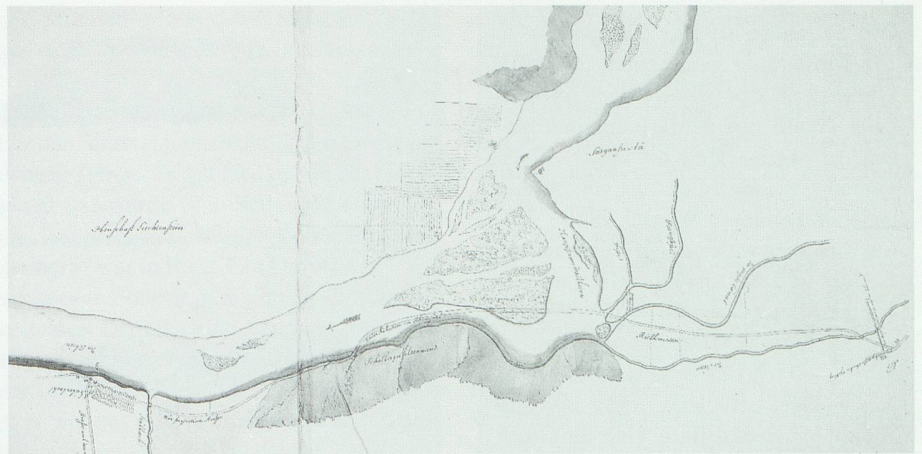


Abb. 14. Projekt für die Schollbergstrasse; undatiert, zwischen 1803 und 1809.

Josef Anton Grütter, kantonal Domänen-, Bau- und Strasseninspektor. Modifikation von Exchaquets Projekt: Nach 1802 brach der Rhein zur Hohwand durch, führte die grosse Kiesbank vor dem Schollberg weg und floss nun unmittelbar am Felsen. Grütter verlegte deshalb das Projekt bei Trübbach auf festes Land und wollte die Strasse bis zum

Rappenloch in den Felsen sprengen. Der Abschnitt Rappenloch–Vild bedingte vor dem Strassenbau die Verbauung des Rheins. Begleitgutachten/Projektbeschreibung von Grütter, undatiert. Lavierte Federzeichnung auf hellblauem Papier 44 x 105 cm: Situation ca. 1:3350. KPJ/Wartau 1. Staatsarchiv St.Gallen.

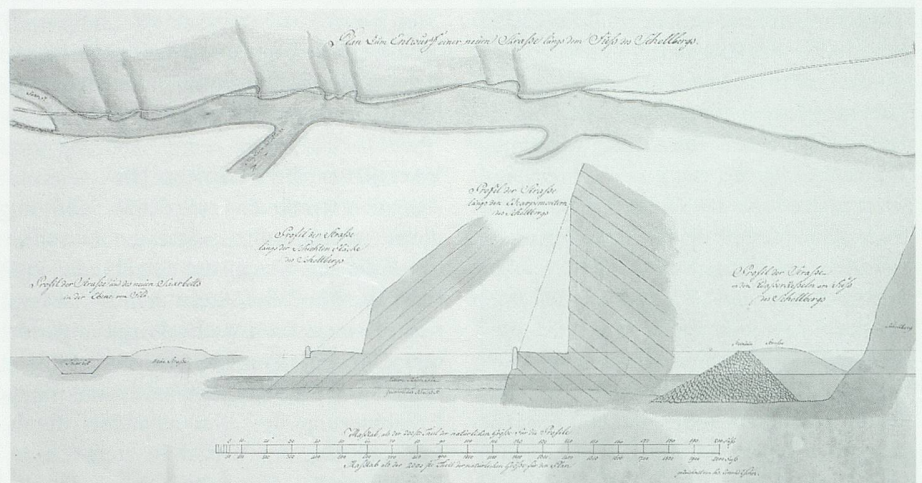


Abb. 15. «Plan zum Entwurf einer neuen Strasse längs dem Fuss des Schollbergs»; 1810.

«Gezeichnet von Hs. Conrad Escher». Im Gutachten «Anzeigen über die Verhältnisse der Schollbergstrasse» (4. Februar 1810) lehnte Escher den Strassenbau über die Kiesinseln vor dem Schollberg

ab und schlug vor, den Strassenneubau in die Felsen am Bergfuss zu sprengen. Lavierte Federzeichnung 29 x 57,3 cm: Situation ca. 1:1850, vier Strassenquerschnitte. KPG/Wartau 1. Staatsarchiv St.Gallen.

Dammaufschüttungen gleichmässig und gering gehalten. Diese Bauweise wurde während des ganzen 19. Jahrhunderts angewandt. Sie entsprach etwa dem technischen Niveau der römischen Strassen.⁵¹ Während in andern Teilen des nachmaligen Kantons St.Gallen im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts verschiedene Strassen(aus)bauten verwirklicht werden konnten⁵², blieb es um die Strassenanlagen im Rheintal, im Toggenburg und im Linthgebiet noch schlecht bestellt. Auf Anweisung der Tagsatzung hatte die Rheintal-Strasse

zwischen Bodensee und Sarganserland von den Gemeinden zuletzt im Jahr 1777 auf der ganzen Länge ausgebessert werden müssen. Weil es den Gemeinden an Geld und technischem Wissen fehlte, blieb es aber bei der einfachen mittelalterlichen Bauweise: bald war die Strasse wieder im alten desolaten Zustand.

1810: Vertane politische Chance am Schollberg

Unermüdlich für eine Verbesserung der Linie Rorschach–Rheineck–Sargans–Chur

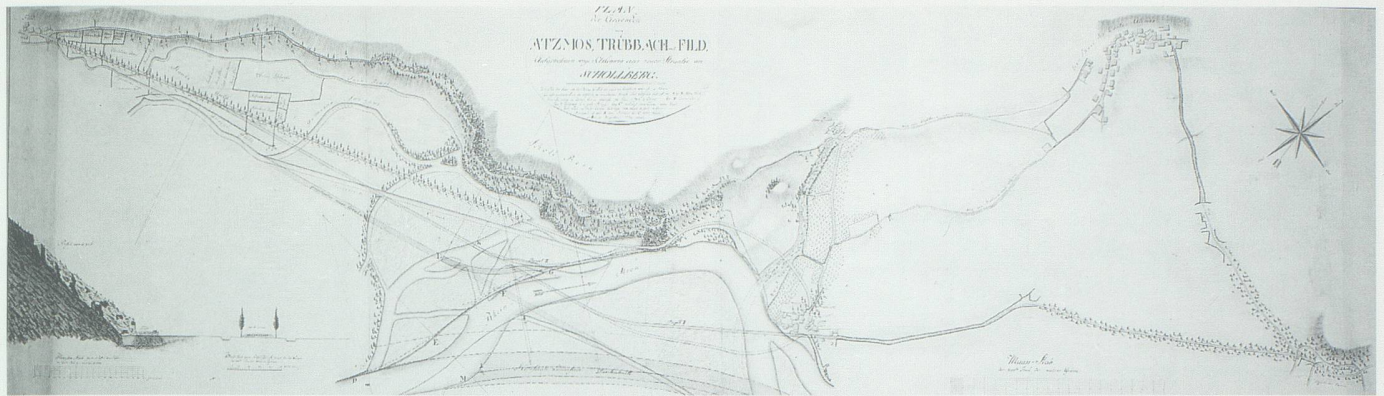


Abb. 16. «Plan der Gegenden von Atzmos, Trübbach und Fild, aufgenommen wegen Anlegung einer neuen Strasse am Schollberg»; 1810.

«Verfertigt von Rudolf Diezinger von Wädenscheil»; Ergänzungen von anderer Hand. Strassenprojekt mit Begleitbericht (24. September 1810) von Abraham Sparen, Architekt aus Nidau BE, in St.Gallen. Weil der Rhein-Hauptarm wieder auf Balzner Seite verlief sowie wegen der Kosten von Eschers Projekt und der Schlipfgefahr am Scholl-

berg nahm Sparen die Pläne von Exchaquet (eingezeichnet: «Project I.») und Grütter («Project II.») wieder auf. Er verlegte aber sein Projekt näher an den Berg, korrigierte den Giessen und durchschnitt nahe Trübbach zwei Felsrippen. Voraussetzung für den Neubau war eine Rheinverbauung. Der Plan enthält ausserdem Ortspläne von Trübbach und

Azmoos samt Verbindungswegen sowie den Vorschlag eines Rheindurchstichs, der dem Strom den heutigen Lauf gegeben hätte. Federzeichnung, Aquarell 62 x 198 cm; Situation 1:2000, zwei Strassenprofile 1:200. KPM/Wartau 1. Staatsarchiv St.Gallen.

setzte sich Regierungsrat Jakob Laurenz Messmer ein. Im Vordergrund stand erneut, das Verkehrsaufkommen zwischen Bodensee und Bündnerpässen von der rechtsrheinischen Talseite auf st.gallisches Gebiet zu lenken; zudem galt es, das Sarganserland als geografisch, aber auch im Empfinden am weitesten von der Kantons-hauptstadt entfernte Region mit den übrigen Kantonsteilen zu verbinden. Eine Chance, die zunächst vertan wurde: 1810 war der Grosse Rat nicht bereit, die vom Kleinen Rat (Regierung) beantragten «100 000 Gulden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Rheintal und vor allem am Schollberg zu bewilligen. Dort hätte man freilich grosse Sprengarbeiten vornehmen müssen. Man scheute sie und beschränkte sich auf die Ausbesserung des steil über die Felsenachsel hinauf und wieder hinunter führenden schmalen Strassenstückes, das die Fuhrleute von jeher schreckte. [Die Reparatur des alten Weges wurde durch die Azmooser Kaufherren Sulser ausgeführt.] Damit unterblieb zugleich ein Zeichen guten Willens, das damals die Sarganserländer enger an den neuen Staat angeschlossen hätte. Man verpasste es, ein Hindernis hinwegzuräumen und ein politisches Band zu knüpfen, das in den Oberländern den Eindruck, sie seien von der Hauptstadt St.Gallen aus gesehen nur Ennetbirgische, abgebaut hätte.»⁵³ Zweifellos hat das Nein des Grossen Rates von 1810 förderlich auf die Trennungsbewegung des Sarganserlandes im Jahre 1814 gewirkt.⁵⁴

Frühe Bestrebungen: Die Projekte Stedelin und Exchaquet

Die «Grundidee» für die neue, am Fusse des Schollbergs in den Fels gesprengte Strasse wurde bisher dem Zürcher Hans Conrad Escher «von der Linth», dem Präsidenten der Linth-Aufsichtskommission, zugeschrieben. Tatsächlich lassen sich die ersten Ansätze aber weiter zurückverfolgen. Bereits 1790 hatte der Landvogt von Sargans vorgeschlagen, eine neue Strasse am Fusse des Schollbergs anzulegen. In einem Plan von 1791 schlug der Schwyzer Ratsherr und Ingenieur David Anton Stedelin drei Projektvarianten vor, die sich im Bereich der Hohwand alle auf einer identischen Strassenführung am Wandfuss vereinten.⁵⁵ Gegenstand von Projektierungstätigkeiten war das schwierige Strassenstück danach auch zur Zeit der Helvetik (1798–1803). Der damalige Kanton Linth hatte ein Interesse an einer möglichst guten Strassenverbindung in seinen vom Hauptort Glarus entlegensten Distrikt, das Werdenberg. Nachdem ein Erdschlipf 1802 die Hohwandstrasse stark beschädigt hatte, forcierte die Helvetische Regierung die Planung einer neuen Strasse entlang des Wandfusses. Ein 1802 vom Lausanner Ingenieur und Architekten Abram Henri Exchaquet ausgearbeiteter Plan (Abb. 13) sah die Strassenführung von Vild nach Trübbach in gerader Linie über eine grosse Kiesbank am Fuss des Schollbergs vor; den Schutz gegen den Rhein sollte ein steinerner Damm bis zur Saarmündung gewährleisten. Das kühne Vorhaben wurde kurz

darauf zunichte gemacht: Der Rhein brach zur Hohwand durch, führte die grosse Kiesbank weg und floss nun unmittelbar dem Felsen entlang.

Das Projekt Grütter

Aufgrund dieser neuen Gegebenheiten erarbeitete – unterdessen war der Kanton St.Gallen entstanden, dem nun auch die Bezirke Sargans und Werdenberg angehörten – Josef Anton Grütter, kantonal-er Domänen-, Bau- und Strasseninspektor, zwischen 1803 und 1809 auf der Basis von Exchaquets Plan ein modifiziertes Projekt aus (Plan, Begleitgutachten und

51 Krapf 1983, S. 13.

52 Vgl. Krapf 1983, S. 17. Wo nichts anderes vermerkt ist, stützen sich die nachfolgenden Ausführungen vor allem auf seine Arbeit, der ebenfalls die nicht mit Anmerkungen versehenen Zitate entnommen sind.

53 Thürer 1972, S. 166. Der Zeitpunkt für das Begehren war insofern ungünstig, als im Rechnungsjahr 1809/10 in der Staatsrechnung ein Ausgabenrekord von 386 869 Gulden und ein Ausgabenüberschuss von über 20 000 Gulden hatten verbucht werden müssen. Vgl. Krapf 1983, S. 23.

54 Im Übergang von der Mediation zur Restauration strebten die Sarganserländer die Trennung vom Kanton St.Gallen an und suchten Anschluss zunächst an die Kantone Graubünden und Zürich, schliesslich dann vor allem an den Kanton Glarus. Die Trennungsbestrebungen führten im Oktober 1814 zur Besetzung des Sarganserlandes durch eidgenössische Truppen. Vgl. Pfiffner 1956.

55 Der Plan ist reproduziert (zusammen mit einem zweiten, möglicherweise noch etwas älteren) in Peter 1960, Abb. 100 und 101. Siehe auch Otto Ackermann, «Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit», in diesem Buch, Abb. auf S. 57.

Karfreitag spazierte der alte Weber Graf um die Burg her und sah zu seinem grossen Erstaunen ein seidenes Tuch gespreitet, bedeckt mit dem prächtigsten Weizen. Anstatt den Hut oder den rechten Schuh darauf zu legen, lief er schnell nach Hause, um einen Sack zu holen. Bei seiner Rückkehr war das Tuch verschwunden.

Kuoni 1903

Über Malierfa nach Gretschins

Bevor man von Oberschan aus über Malierfi Gretschins erreicht, kommt man zum Chropfenbrünneli. Es ist dies eine ganz verrufene Stelle. Als ein Mann in der Neujahrsnacht dort vorüberging, vernahm er das Quieken junger Schweine. Er lief diesen Tönen nach und fand im Gebüsch eine Fährlisau mit ihren Jungen. Der Körper derselben dehnte sich aus; bald hatte er die Grösse eines Ochsens erreicht. Auch die jungen Fährli vermehrten sich zusehends, so dass in kurzer Zeit eine unzählbare Menge solcher Tierchen ihn umschwärmte. Dass der Mann mit schnellen Schritten sich entfernte, ist selbstverständlich. Auch andere sind schon durch die gleiche Erscheinung in Schrecken geraten.

Kuoni 1903

Der Hohlenweg in Weite

Als noch die Fahrstrasse durch den Hohlenweg nach Weite neben dem Gufelstein sich hinzog, begleitete ein Hund regelmässig die Fahrten. Nach Erstellung der neuen Strasse um den Lonahügel herum lief der Hund noch viele Jahre den gleichen Weg.

Kuoni 1903

Der Engpass Gufel

Der sagenumwobene Übergang zwischen Plattis und Weite, der Gufel, gehört zu jenen Pfaden, deren Verlauf durch das Gelände geprägt ist. Dass der kleine Hohlweg vor Jahrhunderten seine Bedeutung hatte, bezeugen die vor einem Menschenalter bei Grabarbeiten gefundenen Gräberreste auf der Nord- und der Südseite.

Dem von Plattis her Kommenden eröffnet sich auf der «Passhöhe» ein recht eindrückliches Bild. Eine wuchtige, an die zwölf Meter hohe, stark überhängende Felswand erschrickt einen bei-

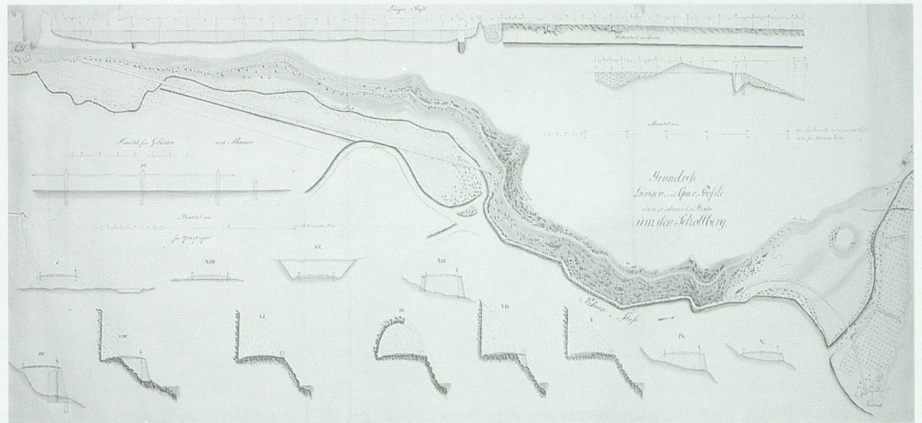


Abb. 17. «Grundriss, Längen- und Querprofile einer zu erbauenden Strasse um den Schollberg»; 1821.

«Haltiner fecit». Projekt des Tessiner Ingenieurs und Staatsrats Giulio Pocobelli. Mitwirkung: Ingenieur Richard La Nicca, Baumeister Hans Ulrich Haltiner, Altstätten. Die (so ausgeführte) Strasse führt von Vild über das Tüfriet längs der korrigierten Saar zur

Hohwand, wurde in den Bergfuss gesprengt und folgt bis Trübbach dem Vorschlag von Strasseninspektor Grütter (vgl. Abb. 14). Federzeichnung, Aquarell 52 x 115 cm; Situation 1:2000, zehn Querprofile 1:125. KPJ/Wartau 2. Staatsarchiv St.Gallen.

Projektbeschreibung sind undatiert). Grütter verlegte die projektierte Strasse bei Trübbach auf festes Land; bis zum Rappenloch wollte er sie in den Felsen sprengen. Die Linienführung vom Rappenloch bis Vild sah er in der Ebene vor – teils durch Gebiet, das inzwischen (siehe oben) vom Rhein durchströmt war. Grütters Projekt (Abb. 14) bedingte somit vor dem Strassenbau die Verbauung bzw. Korrektur des Rheins. Dafür aber war damals die Zeit noch nicht reif.

Das Projekt Escher

Im Auftrag der St.Galler Regierung arbeitete Hans Conrad Escher 1810 sein Gutachten «Anzeigen über die Verhältnisse

der Schollbergstrasse» aus (Abb. 15). Er lehnte – im Unterschied zu Exchaquet und Grütter – einen Strassenbau über die Kiesinseln vor dem Schollberg (im Rheinbett also) ab und schlug vor, das Trasse in die Felsen am Bergfuss zu sprengen. Er erkannte zudem, dass sich im Zusammenhang mit dem Bau dieser Strasse gleichzeitig eine Korrektur der Saar aufdrängte, mass hingegen der Gefährdung des Bauwerks durch den noch in einem bis zu 300 Meter breiten Bett mäandrierenden Rhein eher untergeordnete Bedeutung zu: «Die Möglichkeit der Unterwaschung der Steinhohwand, über die die neue Strasse durch jene Wasserkessel geführt werden sollte, hat nur in einer Strecke von 500 Fuss statt u. ist

Abb. 18. Die 1822 eröffnete neue Schollbergstrasse. Links der noch nicht korrigierte Rhein. Aquarell von Johannes Schiess (1799–1844). In Privatbesitz.





Abb. 19/20. Am 15. Dezember 1912 wurde die Schollbergstrasse im Bereich des späteren Steinbruches von einem Felssturz verschüttet. Bild links: Friedrich Müller, Buchs (im Strassenkreisinsektorat Buchs). Rechts: Räumarbeiten nach dem Felssturz im Dezember 1912. Bild im Staatsarchiv St.Gallen.

durch die Ausbesserung allmählich ganz zu heben», während die alte Strasse auf einer Strecke von 3800 Fuss der nie ganz zu vermeidenden Gefahr von Erdschlipfen ausgesetzt sei, schrieb er im Gutachten.

Das Projekt Sparen/Diezinger

Eschers Plan und Gutachten, datierend vom 4. Februar 1810, sowie der hierfür erforderliche Kredit fanden – wie oben erwähnt – im Grossen Rat die Zustimmung nicht. Neben den hohen Kosten der Sprengarbeiten und der Schlipfgefahr am Bergfuss entlang war es vor allem die Rheinproblematik, die bei der Ablehnung eine wichtige Rolle gespielt haben dürfte. Inzwischen nämlich verlief der Hauptarm des Rheins wieder auf Balzner Seite, und zudem hatte man begonnen, sich intensiver mit den Möglichkeiten einer nachhaltigen Korrektur des Rheinlaufs zu befassen – es war die Zeit der Studien des Flussbauingenieurs Johann Gottfried Tulla.

Mit Datum vom 24. September 1810 legte der aus dem bernischen Nidau nach St.Gallen übersiedelte Architekt Abraham Sparen ein Projekt vor, das eine Alternative zu jenem Eschers darstellte. Er nahm die Ideen von Exchaquet und Grütter wieder auf, verlegte die Strasse aber näher an den Berg, wollte den Giessen korrigieren und gegen Trübbach hin zwei Felsrippen durchschneiden. Entscheidend an Sparens Plan («verfertigt von Rudolf Diezinger von Wädenschweil»; Abb. 16): Voraussetzung für die Neuanlage der Strasse war eine Rheinverbauung; die Inspiration

hierfür dürfte von den Überlegungen Tullas ausgegangen sein. Der Plan enthält denn auch – neben Ortsplänen von Trübbach und Azmoos samt Verbindungswegen – den Vorschlag für einen Rheindurchstich, der dem Fluss den heutigen Lauf gegeben hätte – eine Idee, die erst Jahrzehnte später, lange nach dem Strassenbau, tatsächlich verwirklicht wurde. Der Nidauer Architekt Sparen ist somit ebenfalls in die Reihe der Vordenker der Rheinkorrektur einzuordnen.⁵⁶

Verzögerung und neue Impulse

Das Schollberg-Projekt war das Kernstück der Messmerschen Vorstellungen für eine komplette Neuanlage der Rheintal-Hauptstrasse. Seine Ideen waren es auch, die schon im Jahr 1807 den Gemeinderat von Grabs in Rage gebracht und zur eingangs zitierten Eingabe an die Regierung veranlasst hatten. Da, wie oben dargelegt, der Baukredit für den Schollberg im Grossen Rat abgelehnt wurde, ging auch auf der übrigen Strecke vorerst nichts mehr. Erst in der Restaurationszeit (1814–1830), die sonst in vielem eine Periode der Stagnation war, setzte in den zwanziger Jahren für die noch in mittelalterlicher Manier erstellten Strassen des Kantons der Ausbau zu zeitgemässen Chausseen ein. Dabei übernahm der Staat bei allen Strassenbauten dieser Phase die Aufsichts- und Koordinationsfunktion und stellte für einzelne Projekte bereits auch Geld zur Verfügung. Die Hauptlast trugen aber weiterhin die Gemeinden, die im Falle der Rheindörfer ohnehin schon bis über die Grenzen ihrer

Möglichkeiten hinaus unter der schweren Bürde der Wuhrpflicht litten.

Einen Impuls zum Ausbau der Strassen gaben sicherlich die Erfahrungen der Hungerjahre 1816/17⁵⁷, welche die Notwendigkeit eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes zur Versorgung bei Ernährungsengpässen hatten erkennen lassen. Vor allem aber die Vorfälle des Jahres 1814 hatten die Schaffung einer besseren Verbindung des Sarganserlandes mit den übrigen Kantonsteilen und mit der Hauptstadt zu einem Vorhaben höchster Dringlichkeit gemacht. Zudem wurde 1821 die Strasse über den San Bernardino und kurz darauf jene über den Splügen eröffnet, woraus ein stärkeres Verkehrsaufkommen und somit auch wirtschaftlicher Nutzen für den Kanton St.Gallen zu erwarten waren.

56 Die Angaben zu den Projekten Exchaquet, Grütter, Escher und Sparen/Diezinger sowie wichtige ergänzende Hinweise zum schliesslich ausgeführten Projekt Pocobelli/La Nicca/Haltiner hat mir Markus Kaiser vom Staatsarchiv St.Gallen zur Verfügung gestellt; ebenfalls hat er mir die Pläne zu diesen Projekten zugänglich gemacht. Ich danke ihm hierfür sehr herzlich. Ganz besonders wertvoll sind die dadurch möglichen Bezüge in die Zeit der Helvetik (Projekt Exchaquet), zumal auch am Beispiel des Strassenbaus unübersehbar ist, dass die geistigen Leistungen jener wenigen Jahre und die von ihnen ausgegangenen Impulse bislang publizistisch unzureichend erschlossen sind. Da es an Akten aus der Helvetik in den Archiven keinesfalls fehlt, ist eine gewisse Tendenz, sie aus Gründen politischer Opportunität dort schlummern zu lassen, zumindest nicht ganz auszuschliessen.

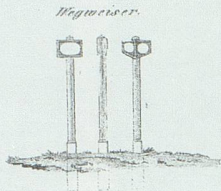
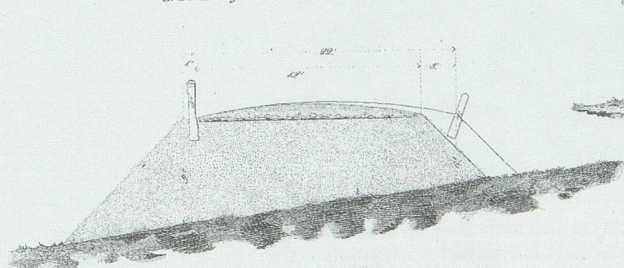
57 Vgl. dazu Specker 1993 und Specker 1995 sowie den Abschnitt «Die Hungersnot von 1816/17 und ihre Folgen» in Reich 1995, S. 59ff.

NORMAL-QUEER-PROFILE

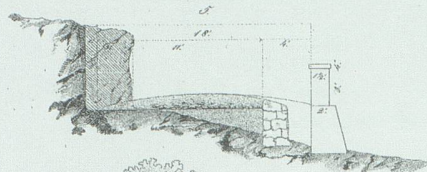
zur Herstellung der Haupt- und Handelsstrassen des Cantons P. Gallen, bezüglich auf das Gesetz vom 28. März 1834, und auf die sonst bestehenden Strassen-Polizei-Gesetze.
 Strassen erster Classe.



Erweiterung eines Damms mit Säulen, und Kehlplätzen.



Erweiterung bei Abwärtsprünge, und bei Aufwärtsprünge.



Erweiterung eines Zinskorros mit, und ohne Wandmauern, dann mit gepflasterten Seitenrändern.



Wesentliche Entfernung der Bäume, und der grünen Hügel von den Haupt- und Handelsstrassen.

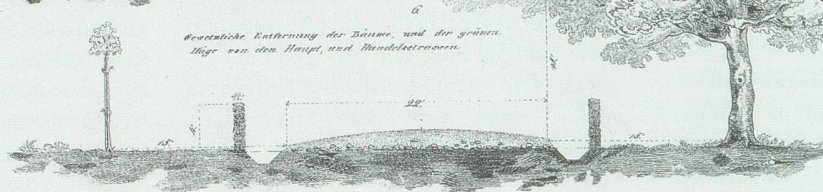


Abb. 21. Normal-Querprofile für Strassen erster (links) und zweiter Klasse (rechts). Aus dem Kreisschreiben vom 18. März 1834 zur Verordnung zur «Vollziehung des Gesetzes betr. die Uebernahme der Hauptstrassen von Seite des Staates».

nahe. Die Stätte wird wohl seit Jahrhunderten schon Gufel genannt. Diese aus dem Romanischen stammende Benennung kann mit Höhle oder auch Lagerstätte übersetzt werden. Eine Lagerstätte war der Platz bis vor wenigen Jahrzehnten. Noch um die Jahrhundertmitte lagerten letztmals Fahrende mit ihrem von zwei mageren Rösslein gezogenen Planwagen unter dem Felsendach. Kam der Gufelhund mit seinen feurigen Augen wohl auch an ihr Lager und liess die Schlafenden seinen rauchigen Atem spüren? Von der im Lonnabongert stehenden Sust aber tönnten damals gewiss kein wildes Singen und gröhlendes Lärmen mehr herauf. Denn schon längst hatte sich der stattliche Sustbau mit der markanten Doppelstiege zum schmucken Bauernhaus gewandelt. – Waren in den umliegenden Dörfern keine Scheren mehr zu schleifen oder

Pfannen, Kessel und Schirme zu flicken, zog die «Kesslerfamilie», auf viel gütiges Geschick vertrauend, weiter. Die zwischen dem 563 Meter hohen Hügel Major und der niedrigeren Erhebung Melsana liegende Kluft büsste durch Menschenwerk in ihrer geheimnisvollen Wirkung etwas ein, als ein auf Geländehöhe in den Fels getriebener Unterstand erstellt wurde. Er war Teil einer Verteidigungsanlage. – Die Betreiber eines am nordöstlichen Ende der Felswand begonnenen Steinbruchs liessen sich von der Geltung des schlichten Ortes überzeugen und verzichteten auf einen weiteren Abbau. Der Gufel ist schon lange wieder ein stilles Plätzchen am einst dominierenden, heute aber unbedeutenden Verbindungsweg.

Mathäus Gabathuler, Azmoos

1821/22: Bau der Schollbergstrasse

Beim nächsten Anlauf klappte es: Per Dekret vom 28. April 1821 bewilligte der Grosse Rat 61 000 Gulden für den Strassenbau «vom Trübbach bis Vild», für die Talstrasse am Schollberg. Um sie «in horizontalem Verlauf führen zu können, waren in der sogenannten Hohwand umfangreiche Sprengarbeiten notwendig. [Südlich] anschliessend an diese Felspartie kam die Strasse in der Richtung nach Sargans bis Vild auf einen [über das Tüfriet längs der korrigierten Saar] neu erstellten Damm zu liegen. [Im nördlichen Abschnitt Hohwand bis Trübbach folgt sie dem Vorschlag von Strasseninspektor Grütter.] Da der Kanton keinen Ingenieur und keine Bauarbeiter beschäftigte, wurden Projektierung und Ausführung mittels Akkordvertrag an den Tessiner Ingenieur [und Staatsrat] Julius [Giulio] Pocobelli übertragen. Dieser berief zusätzlich den bekannten

Bündner Richard La Nicca⁵⁸ als Bauaufseher [mitgewirkt hat ebenfalls der Altstätten Baumeister Hans Ulrich Haltiner; Abb. 17], so dass die neue Schollbergstrasse unter der Führung bestausgewiesener Fachleute entstand». Schon im Jahr darauf war der Bau vollendet; die staatswirtschaftliche Kommission konnte im Oktober 1822 dem Grossen Rat mitteilen: «Nachdem der Hochlöbliche Kleine Rath die Dringlichkeit des Baus am Schollberg als innigst verweht mit dem Interesse des Kantons so lebhaft ausgesprochen und geschildert, und Sie Tit. diesen Gründen beystimmten, muss es sehr angenehm seyn zu wissen, dass dieser Strassenbau bereits vollendet ist.»⁵⁹ Der Werdenberger Chronist Nikolaus Senn vermerkt dazu: «Die 3300' [Fuss] lange, 22' breite und 19' über dem Rhein gelegene hübsche Strasse am Schollberg wurde in den Jahren 1821 und 1822 erbaut; sie ist 4000' [?] kürzer als die alte, über den Berg führende, sehr beschwerliche Strasse und ein weit gelungeneres Werk, als die Strasse von Gams nach Wildhaus, die in den Dreissigerjahren angelegt wurde.»⁶⁰

Die Strasse «ob und unter dem Schollberg»

Mit der Schollbergstrasse war allerdings erst die Schlüsselstelle der neuen Rheintalstrasse verwirklicht. Die staatswirtschaftliche Kommission warnte denn auch: «Solange aber die übrigen Theile dieses Strassenbaues von Rorschach bis an die Bündnerischen Gränzen nicht gehörig erbaut und ausgeführt sind, bleibt das Werk nutzlos und ohne Gewinn für den Kanton und das kommunizierende Publikum.»⁶¹ Im Unterschied zur Schollbergstrasse, für deren Finanzierung der Kanton zuständig war, wollte der Staat für den grossen Rest aber nicht mit Geldforderungen «belästigt» werden. Schon im grossrätlichen Dekret vom 28. April 1821 war festgehalten worden: «Dem Kleinen Rath liegt ob, dafür zu sorgen, dass die Landstrassen ob und unter dem Schollberg mit der neuen Strasse in Verbindung gesetzt, und die Pflichten [die Gemeinden], unter seiner Anordnung und Aufsicht, zur sichern und zweckmässigen Herstellung derselben, ohne Belästigung des Staates, angehalten werden.»⁶² Dem schloss sich in seinem Bericht zum Dekret auch der Kleine Rat an; er liess aber immerhin die Möglichkeit zu staatlicher Unterstützung offen: «Wir sind überzeugt, dass der Staat keine Beytrags-

pflicht an dieser Landstrassenverbesserung habe, und wollten darum solches bestimmt aussprechen. Diesem Grundsatz ungeachtet, werden sich ein oder zwey Fälle ergeben, wo der Staat, wie zum Beispiel am Hirschsprung für das Staatswesen, aus Rücksicht der Wichtigkeit des Baus und der Armuth der betreffenden Gemeinde, zu etwelcher Mitleidenschaft in Anspruch genommen werden möchte.»⁶³ Für die Strassenkorrektur beim Hirschsprung bewilligte der Grosse Rat dann auch einen bescheidenen Kredit.⁶⁴

Nachdem der Bau zügig begonnen wurde, tauchten bald Schwierigkeiten auf, die die Arbeiten ins Stocken brachten. Gemäss Amtsbericht des Kleinen Rates über das Jahr 1823 erschwerten einerseits schlechte Witterungsverhältnisse den Baufortschritt, andererseits die Belastungen der Gemeinden durch andere Aufgaben; einige Gemeinden wiederum mussten wegen ihrer Nachlässigkeit in der Pflichterfüllung ermahnt werden. Der Kleine Rat erkannte

Bauvorschriften

Im 1834 in Kraft getretenen ersten st.gallischen Strassengesetz wurden unter anderem folgende «Vorschriften über die Beschaffenheit der Haupt- und Handelsstrassen» erlassen:

«Art. 6. Die Strassen erster Klasse müssen eine Breite von wenigstens 22 Fuss [= ca. 6,6 Meter] haben, die Seitengräben ungerechnet; die Strassen zweiter Klasse eine Breite von wenigstens 18 Fuss [= ca. 5,4 Meter], ebenfalls ohne Seitengräben. Von dieser Bestimmung kann jedoch da eine Ausnahme bewilliget werden, wo besondere örtliche Verhältnisse eine solche gebieten. Strassen erster und zweiter Klasse, die entweder jetzt schon im Bau begriffen sind oder künftig errichtet werden wollen, dürfen kein stärkeres Gefäll haben, als sieben Prozent.

Art. 7. Der Strassengrund, mit Inbegriff der Seitengräben ist auf beiden Seiten der Strassen genau auszumarken. Die Marken werden entweder an den Strassenrand, oder, wo Seitengräben vorhanden sind, an den äusseren Rand der Gräben eingesetzt. Die Kosten der ersten Markung haben die bisherigen Baupflichtigen und der Staat gemeinsam zu bestreiten.»

die Erledigung der Arbeiten durch die Anstössergemeinden ohnehin als nachtheilig: «Übrigens erschwert schon die Art und Weise, wie gebaut wird, die Sache unendlich. Strassen mit Frohnleuten, öfters ohne sachkundige Leitung einrichten und verbessern, ist mit grossem Zeitverlust und bedeutenden Opfern verbunden, während das, was geleistet wird, keineswegs denen dafür verwendeten Mitteln und äusserst selten, und dazu noch kärglich dem vorgeetzten Zweck entspricht.»⁶⁵

Die Frage der Linienführung beschäftigt den Grossen Rat

Noch immer offen war 1823 – also 16 Jahre nach der Grabser Eingabe –, wo die Strasse zwischen Werdenberg und Sennwald sowie zwischen Oberriet und Widnau durchzuführen sollte. Krapf schreibt dazu: «Regierungsrat Messmer hatte über diese zwei Teilstücke am 16. März 1822 einen Bericht an den Kleinen Rat eingereicht. Er entwickelte eine ausgesprochene Vorliebe für möglichst kurze, gerade Linien und schlug darum zwei schnurgerade Dammstrassen mitten durch die Ebene vor. Messmer hat für das Rheintal also weniger die Interessen der einzelnen Gemeinden, als vielmehr die Bedeutung der Strasse als internationale Handelsroute im Auge. Seiner Meinung nach sollte die rechtsrheinische

58 Zu Richard La Nicca siehe die Ausführungen Noldi Kesslers in seinem Beitrag «Die Fahrstrasse vom Rheintal ins Toggenburg» in diesem Buch.

59 Kommissionsrapport über die Amtsverwaltung des Kleinen Raths vom 18. Oktober 1822. Staatsarchiv St.Gallen.

60 Senn 1862, S. 391. Senn wusste in seiner *Chronica der Veste und Herrschaft Wartau* (1883) auch noch von einer «Marmortafel zwischen Trübbach und Fild an der Strasse» zu berichten, die an den Strassenbau erinnerte. Ihre Aufschrift habe gelautet: «Der Bau dieser Kunst-Strasse beschlossen vom Grossen Rathe des Kantons St.Gallen im April des Jahres MDCCCXXI ward unter Aufsicht und Leitung des Kleinen Raths ausgeführt durch den Staatsrath Julius Pocobelli von Melide im Kanton Tessin der das grosse Werk im Herbst Monat MDCCCXXI begann und im Wein Monat MDCCCXXII rühmlich vollendete.» Zitiert nach Gabathuler 1994.

61 Kommissionsrapport 18. Oktober 1822.

62 Dekret vom 28. April 1821. Staatsarchiv St.Gallen.

63 Botschaft des Kleinen Rates betreffend Strasse am Schollberg, 28. April 1821. Staatsarchiv St.Gallen.

64 Dekret des Grossen Rates vom 21. Juni 1822. Staatsarchiv St.Gallen.

65 Bericht des Kleinen Rates über das Jahr 1823. Staatsarchiv St.Gallen.

Strasse der Vorarlberger und Liechtensteiner mit einer deutlich leistungsfähigeren und schnelleren Verbindung konkurrenzisiert werden. Den Gemeinden jedoch, die allenfalls in der Lage gewesen wären, die alte Strasse den Berglehnen entlang auf den erforderlichen Standard auszubauen, konnten derartig kostspielige Neubauten nicht zugemutet werden. Ausserdem lag es überhaupt nicht in ihrem Interesse, die Hauptstrasse an den Dörfern vorbeizuführen, denn Verkehr und Handel waren für sie gleichbedeutend mit Verdienst und Wohlstand. [...] Da das ehrgeizige Messmersche Projekt vorwiegend kantonalen Interessen entsprach und denjenigen der Gemeinden zuwiderlief, war staatliche Finanzierung unumgänglich. Am 25. Juni 1824 reichte der Kleine Rat dem Grossen Rat einen Dekretsvorschlag ein, mit dem er 22 000 Gulden für den Bau der beiden Teilstrecken forderte. Der Grosse Rat behandelte die Vorlage tags darauf, überwies sie aber ihrer 'Wichtigkeit wegen' zuerst einer Neunerkommission zum Untersuchen. Diese legte ihren umfangreichen Bericht erst ein halbes Jahr später, am 23. Dezember 1824, vor. Im Hinblick auf die Debatte in dieser Sache gelangte auch der Kleine Rat noch einmal an den Grossen Rat: 'Sie werden die wichtigsten Interessen unseres Kantons, welche sich an die Vollendung unserer Handelsstrasse nach Graubünden knüpfen und so gar von den benachbarten deutschen Staaten als ein unerlässliches Bedürfnis zur Verbindung mit Italien durch unseren Kanton uns dringend ans Herz gelegt wird, nach ihrem ganzen Umfang würdigen...' Auch betonte er, 'dass keine Möglichkeit dagegen vorhanden wäre, die Strasse zwischen Sennwald und Werdenberg durch die dazu Pflichtigen nach Erforderniss zu Stande zu bringen, in so fern der Staat nicht auch von sich aus hilfreiche Hand bieten würde...' Dem hielt der ablehnende Kommissionsbericht [die Kommission befürwortete die Berglinie] folgendes entgegen: 'Während dem, dem Berge nach, auf festem Grunde, durch wohlhabendere Ortschaften, die Strasse ohne bedeutende Verlängerung kann geführt werden, dorten die schon lang ersehnte Strasse aus dem Toggenburg mit selbiger vereint, und nach urkundlichen Bestimmungen erbaut werde.'

Neben der Einfachheit, den geringeren Kosten und den kleineren Risiken, welche die Berglinie erwarten liess, sowie dem Standpunkt, dass die Strassenkorrektur



Abb. 22. Besondere Schwierigkeiten brachte beim Bau der Kantonsstrasse das Moorgebiet zwischen Salez und Sennwald (Burstriet): Das Trasse versank; das kaufmännische Directorium schoss zur Finanzierung der Mehrkosten Geld nach. Bild 1996: Hans Jakob Reich, Salez.

ohne Belastung des Staates zu erfolgen habe, war auch die heftige Opposition aus den Rheintaler Gemeinden für die ablehnende Haltung der Kommission ausschlaggebend. Im Rheintal wehrten sich vor allem die Altstättner vehement gegen die gerade Verbindung von Widnau und Oberriet, durch die ihr Ort völlig abseits der Hauptstrasse zu liegen gekommen wäre.

Noch bevor der Grosse Rat über den Dekretsvorschlag abstimmt, zog der Kleine Rat diesen zurück und reichte ein neues, auf 15 000 Gulden reduziertes Kreditbegehren ein. Darin war nur noch zwischen Sennwald und Werdenberg eine gerade Verbindung vorgesehen; zwischen Widnau und Oberriet sollte die alte Strecke beibehalten werden. Der neue Vorschlag wurde im Dezember 1824 vom Grossen Rat wiederum der Neunerkommission zur Prüfung übergeben.⁶⁶

Inzwischen korrigierte der Kanton im Sommer 1824 zwischen Sargans und Ragaz im Baschär das ihm gehörende Strassenstück. Ebenfalls die Korrektur der Strecke Widnau–Oberriet wurde in die Wege geleitet: die Altstättner hatten – dank einflussreicher Fürsprecher – ihren Willen durchsetzen können. Von sich aus hatten sie mit dem ursprünglichen Projekt auch die staatliche Subvention abgelehnt, um die verkehrsgünstige Lage nicht zu verlieren. Diese «Grosszügigkeit» brachte sie

allerdings im nachhinein in eine schwierige Lage, als sich herausstellte, dass die vom Kanton verlangte Korrektur bedeutend kostspieliger war, als sie sich das vorgestellt hatten. Interventionen brachten aber nichts: der Kanton beharrte auf der Strassenpflicht der Gemeinden und auf der Anforderung, dass die alten Strassen in «kunstgerechte neue, von wenigstens 22 Fuss Breite, umzuwandeln» seien.⁶⁷

Werdenberg–Sennwald: Der Kanton setzt sich durch...

Keinen Erfolg mit ihren Forderungen hatten, im Unterschied zu den Altstättnern, die «Bergdörfer» im Werdenberg: Die Neunerkommission sprach sich positiv zum neuen Vorschlag des Kleinen Rates aus, und auch der Grosse Rat stimmte diesem am 23. Juni 1825 zu und bewilligte somit den Kredit von 15 000 Gulden.⁶⁸ Zuvor hatte es erneut – wie schon 1807 durch die Grabser – Proteste aus dem Werdenberg gegen die Linienführung über Haag und Salez gegeben. Am 24. Mai 1821 wandten sich die Buchser mit einer Beschwerdeschrift an die Regierung. Sie hätten es lieber gesehen, wenn die Strasse von Werdenberg nach Grabs geführt hätte statt «durch das tiefe Talgelände» nach Haag. Diese Variante nämlich berührte Buchser Gebiet, womit Buchs in der Baupflicht stand. Sie beriefen sich, um den Aufwand abzuwenden, auf ihre Armut; als kleine



Abb. 23. Die Anpassung der Kantonsstrassen an den Autoverkehr brachte teils massive Eingriffe in die Ortsbilder, wie zum Beispiel hier im Bereich des Gasthauses Löwen in Salez (Ansicht von Norden): Das stattliche, wohl sehr alte Gebäude rechts wurde bei einer Strassenkorrektur im Jahr 1933 abgebrochen. Bild im Strassenkreisinspektorat Buchs.



Abb. 24. Dieselbe Stelle von Süden: Rechts das Gasthaus Löwen, hinten links das 1933 abgebrochene Gebäude. 1963 musste auch das Haus vorne links der Übersichtlichkeit wegen weichen. Bild im Strassenkreisinspektorat Buchs.

Gemeinde sei Buchs gegenüber Grabs und Sevelen ohnehin benachteiligt. Am 6. Januar 1822 sandten ebenfalls 35 Saxer eine Petition nach St.Gallen, worin sie für den Ausbau der Wegstrecke dem Hangfuss entlang plädierten.⁶⁹ Doch die Proteste stiessen in St.Gallen auf taube Ohren. Prägnant fasst Baumgartner die Entwicklung jener Jahre zusammen: «Der Scholbergpass war in neuer Linie geöffnet; diese

Unternehmung heischte Vollendung nach Oben und Unten, von Rheineck bis oberhalb Ragatz an der Kantongrenze bei Spigereck. Vom Grossen Rath war sie bereits beschlossen. Messmer lebte noch; er schritt zur Ausführung. Er beabsichtigte eine geradlinigte Strasse aus der Gegend von Widnau über Kriessern gen Oberriet, Gleiches aus der Gegend von Saletz nach Buchs. Im Werdenbergischen blieb er Sie-

ger; im Rheintal unterlag er. Hier verordnete die Regierung (April 1825) die Ausführung der nöthigen Korrektur von Ortschaft zu Ortschaft über Heerbruck nach Altstätten, von dort hinweg eine beinahe ganz neue Linie nach Oberriet. Grosse Opfer waren dadurch den Gemeinden auferlegt, an denen sie lange zu tragen hatten; der Staat leistete nichts für die Ausführung als Papier und Dinte. Abweichend kam die Staatskasse im Werdenbergischen mit 15 000 Gl. zu Hülfe, da das Sumpfland bei Forsteck besonders kostspielige Bauten veranlasste. Nach mehrjährigen Anstrengungen war das Werk vollendet, auf der fünfzehn Stunden langen Linie eine solide Strasse von 22 Fuss Kronenbreite hergestellt. So war das Oberland mit Alt-St.Gallen zu einem Ganzen verbunden; der Kanton hatte vortheilhafte Konkurrenz mit der deutschen Strasse jenseits des Rheins eröffnet; regelmässige Frachtfuhren vermittelten, über St.Gallisches Gebiet, den Verkehr mit Graubünden, und von dort mit Italien über die Bündner-Gebirgsstrassen hin und her.»⁷⁰

... und beschreitet «neue Wege»

Mit dem vom Grossen Rat für die Strasse Sennwald-Buchs bewilligten Kredit war «Neuland» beschritten: Erstmals subventionierte der Kanton ein Strassenstück, ohne dass er (wie beim Schollberg oder bei Baschär) dazu verpflichtet gewesen wäre, und obwohl er bisher sorgfältig darauf geachtet hatte, Ausgaben dieser Art unter Berufung auf die alten Pflichten der Gemeinden von der Staatskasse fernzuhalten. Noch während der rückwärtsgewandten Restaurationszeit kündigt sich hier eine neue Auffassung der Staatsaufgaben an. Auffallend ist auch, dass der Kanton den Bau (wie bei der von ihm erstellten Schollbergstrasse) an qualifizierte Fachleute vergab. Da solche im Kanton St.Gallen fehlten, wurde der Auftrag an den Bündner Ingenieur Richard La Nicca verakkordiert, der ihn für 13 000 Gulden übernahm und

66 Protokoll des Grossen Rates, 23. Dezember 1824. Staatsarchiv St.Gallen.

67 Baumgartner 1844, S. 36.

68 Protokoll des Grossen Rates, 23. Juni 1825. Staatsarchiv St.Gallen.

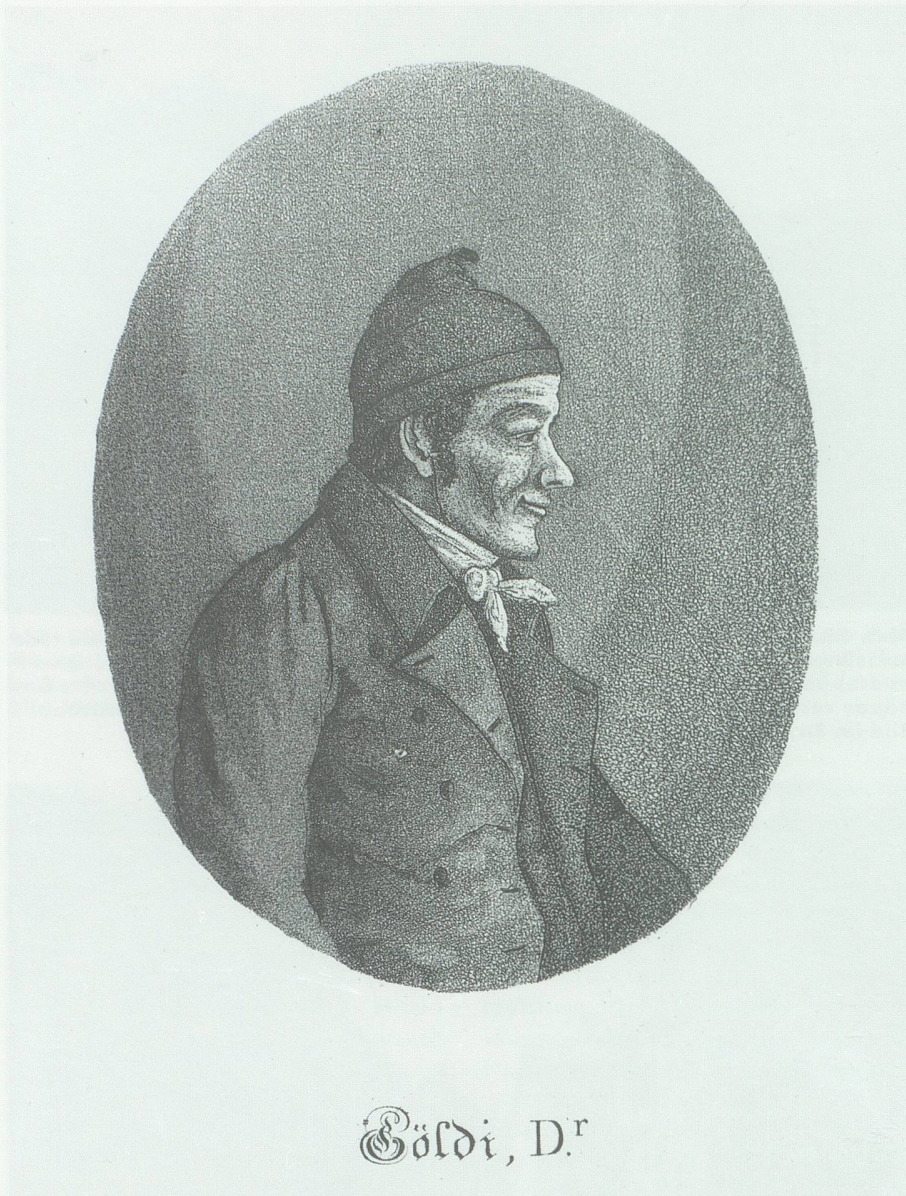
69 Geel 1966, S. 84.

70 Baumgartner 1868, S. 544.

durch «einen Italiener» ausführen liess.⁷¹ Der Bau erfolgte im Jahr 1827. Besondere technische Schwierigkeiten ergaben sich nicht etwa im rheinnahen Gebiet zwischen Haag und Buchs (wo die Opponenten dieser Linienführung solche vor allem vorausgesagt hatten), sondern im Riedgebiet zwischen Sennwald und Salez: die Dammaufschüttungen versanken dort im Moorboden. Die daraus entstandenen Mehrkosten wurden bemerkenswerterweise aber nicht vom Staat, sondern von einer Handelsorganisation aufgefangen, worin sich zugleich das Interesse der Wirtschaft an einer Verbesserung der Verkehrswege zeigte: «Wohlwollend hat das löbl. kaufmännische Directorium wegen Ebnung des Forstekberges fl. 1650 zu den Kantonalopfern hinzugefügt.»⁷²

Der Faktor Bodenbeschaffenheit

Die Probleme im Abschnitt Sennwald–Salez sind bezeichnend: Es handelt sich hier um ein Strassenstück, das deutlicher als andere Abschnitte von der Linienführung der alten Landstrasse abweicht. Letztere nämlich hatte das besagte Moorgebiet (Burstriet) nicht tangiert, sondern von Sennwald in direkterer Linie über das zwar unebene, aber feste Bergsturzgelände des Schlosswaldes an Schloss Forstegg vorbei und dann durchs Galgenmad nach Salez geführt. Damit war ein vergleichsweise kürzerer Moorabschnitt zu durchqueren als im Fall des zudem sumpfigeren, «bodenloseren» Burstrietes. Dem nassen, moorigen Gelände möglichst ausgewichen war man ebenfalls auf der Strecke Haag–Buchs, wo die alte Landstrasse ja auffallend nah am Rhein entlang führte. Ausser bei Überschwemmungen dürften dort die Verhältnisse tatsächlich günstiger gewesen sein, weil der Weg auf den festen Schwemm- bzw. Schotterböden (Fluvisol) der Rheinau angelegt werden konnte, während die nassen Gley- und Moorböden im Hinterland, im Saxer-, Gamser- und Grabserriet, weit weniger stabilen Untergrund boten.⁷³ An den Bereich der Schotterböden (mit Ausnahme des erwähnten problematischen Abschnittes bei Salez und zweier kurzer Stücke bei Werdenberg und südlich von Sevelen) hielt sich der Kanton auch bei der Anlage der neuen Strasse. Allerdings wohl eher zufällig, denn hierfür dürften weniger bodenmorphologische Überlegungen ausschlaggebend gewesen sein als vielmehr Messmers Ziel einer direkten Linienführung. Den Fluvi-



Göldi, D.^r

Abb. 25. Der Sennwalder Andreas Göldi (1779–1867), Verfasser der «Fledermaus» und vehementer Gegner der Strasse Haag–Gams. Aquatinta/Radierung von Johann Baptist Isenring (1796–1860). Sammlung Albert Bicker, Grabs.

solböden in Rheinnähe kommt übrigens, wie Markus Kaiser im Werdenberger Jahrbuch 1996 darlegt, ebenfalls besiedlungsgeschichtlich eine wichtige (aber lange verkannte) Bedeutung zu.⁷⁴

1828: Abschluss

Am 16. Juni 1828 konnte der Kleine Rat im Jahresbericht über die Amtsverwaltung den Abschluss der Strassenbauarbeiten im Rheintal wie auch im Seeztal festhalten: «Nach Vollendung der dem HI. [Herrn Ingenieur] La Nicca verdungenen Strassenstrecke von Sennwald bis Werdenberg, welche wir Ihnen bereits vor einem Jahr anzuzeigen die Ehre hatten, sind nun auch

sämtl. Gemeinden von Rorschach bis nach Ragatz und Wallenstadt mit den ihnen zu vollführen angewiesenen Strassenbauten und Verbesserungen soweit vorgerückt, dass einige Ergänzungsarbeiten ausgenommen, das Ganze als vollbracht erklärt werden darf.»

Gams–Haag: Erneuter erfolgloser Kampf der «Bergdörfer»

Doch noch zu einer Hauptstrasse wenigstens zweiter Klasse zu kommen erhofften sich die «Bergdörfer» des nördlichen Bezirksteils, als es darum ging, die in den Jahren 1828 bis 1830 erbaute Passstrasse Gams–Wildhaus mit der Rheintalstrasse

zu verbinden. Bereits beim Bau der Strasse Werdenberg–Sennwald sowie danach bei jenem der Wildhauserstrasse war für den Kanton aber klar, dass das Verbindungsstück quer durchs Gamserriet nach Haag führen und dort auch den Anschluss ans liechtensteinische und österreichische Strassennetz sicherstellen sollte. Die Liechtensteiner bauten hierfür die Fortsetzungsstrasse von Bendern nach Nendeln. Das Vorhaben war zwischen den drei Ländern vorgängig abgesprochen worden. Ebenfalls den Toggenburgern war an dieser Lösung gelegen: Sie «wollten die unmittelbarste Verbindung von ihrem Mittelpunkt (Lichtensteig-Wattwyl) aus mit Feldkirch, und sie ward ihnen».⁷⁵

Die Grabser verlangten die Weiterführung der Wildhauserstrasse nach Grabs und Buchs, und die Sennwalder, Frümser und Saxer forderten 1834 in einer Petition, dass man ihr statt nur einer «Fussung auf sumpfig-sandigem» Boden «besser zwei Füsse» auf «festem steinigtem Grund» gebe, das heisst, sie wollten die Fortführung von Gams sowohl über Grabs nach Buchs als auch über Sax, Frümser nach Sennwald. Zu dieser Forderung veröffentlichte der Sennwalder Politiker Andreas Göldi⁷⁶ 1835 unter dem Pseudonym «Gallimathias Curiosus» eine 52seitige ebenso originelle wie kämpferische Schrift mit dem Titel «Die Fledermaus»⁷⁷, in der – neben Betrachtungen zur damals aktuellen Diskussion um die Ordnung des schweizerischen Bundes-

staates – auch die erwähnte, ebenfalls von ihm verfasste Petition enthalten ist.

Göldi berief sich zunächst auf Verfahrensmängel und auf das Anfang 1834 in Kraft getretene Strassengesetz, worin die Verbindung «von Wattwyl über Wildhaus nach Gams, und deren Fortsetzung auf die Strasse vom Bodensee nach Bünden» als Strasse zweiter Klasse aufgeführt war. Daraus folgerte er: «Diese Strasse ist daher vorzüglich für die leichtere Verbindung von Obertoggenburg mit Werdenberg, Rheintal und Sargans bestimmt, und das Gesetz spricht kein Wort von einer Verbindung mit einem übrerrheinischen Staat, also weder von Oesterreich noch von Lichtenstein. Auch wurde der schwierigste Zug dieser Strasse, nämlich der von Gams über den Berg nach Wildhaus, noch vom alten Gr. Rath, und wie begreiflich mit grossen Kosten nur unter der Bedingung ausgeführt: damit den schon bezeichneten Endzweck auf dem nächstzichern und bequemsten Wege zu erreichen. Unter andern Bedingungen hätte die Mehrheit der damaligen Grossrathsmitglieder niemals für diese Strasse gestimmt. Wer hätte also erwarten können, dass es irgend einer St.Gallischen Oberbehörde jemals nur in

71 Gemäss Protokoll des Grossen Rates vom 14. Dezember 1826. Krapf vermutet, dass es sich beim «Italiener» um einen italienischen Bauunternehmer handelte; es falle auf, dass sehr häufig Tessiner und Italiener für Strassenbauten beigezogen worden seien.

72 Protokoll des Grossen Rates vom 14. Dezember 1826.

73 Zur Bodenbeschaffenheit in der Werdenberger Talebene vgl. Keller 1995, S. 44 ff.

74 Vgl. Kaiser 1995, S. 11ff.

75 Baumgartner 1890, S. 110. Auf den Bau der Strasse Gams–Haag wird hier nicht näher eingegangen; Noldi Kessler behandelt ihn in seinem Beitrag «Die Strasse vom Rheintal ins Toggenburg» in diesem Buch. Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich darauf, anhand eines Beispiels Einblick in die Opposition gegen die Linienführung dieses Strassenstücks zu geben.

76 Andreas Göldi (1779–1867) war Arzt und Gastwirt im Wirtshaus zur Krone in Sennwald. Von 1822–33 und 1859–62 gehörte er dem Grossen Rat an, 1830–31 dem Verfassungsrat, 1833–47 dem Sanitätsrat; ausserdem wirkte er als Kirchenvorsteher, Gemeinderat, Vermittler und Bezirksarzt. 1861 geisteskrank geworden, verbrachte er seinen Lebensabend im Armenhaus. Im «Verzeichnis der Verfassungsräthe» von 1831 steht über diese bemerkenswerte Persönlichkeit, die eine eingehendere biografische Darstellung verdienen würde, zu lesen: «Göldi, Dr., von Sennwald, gehört zur Klasse jener guthütigen Schwärmer, die es nicht nur mit ihren Mitbürgern, sondern mit der ganzen Menschheit grundehrlich meinen. Mehr in der Einbildungskraft als in der Wirklichkeit lebend, schaffen sie sich nach Belieben eine utopische Welt mit utopischen Staaten und Bürgern und sind in der Regel Demokraten aus Temperament und Neigung. Perfektibilität der Menschheit, ewiger Friede, Abschaffung der Todesstrafe, Freiheit und Gleichheit ist das unerschöpfliche Thema dieser debonnären Leute. Zu gefühlvoll, um durch listige Demagogenkünste oder durch zügellose, vor keiner Unthat zurückschreckender Selbstsucht, ihre Lieblingsideen zu verwirklichen, beschränkt sich ihr unschuldiger Ehrgeiz blos auf's Jagden nach Berühmtheit und Originalität. Dieser Klasse, irren wir nicht, ist Hr. G. beizuzählen. Seine Reden, wenn auch selten überzeugend, hatten doch gemeinlich das Gute, dass sie durch ihre glücklichen, oft sinnigen Bemerkungen, die im Interessezänk verlorene Versammlung zurückrief, oder die abgespannte durch launige Einfälle wieder aufheiterte. Die Streiche seines drolligen Witzes verfehlten selten ihres Zieles, und waren oft so derb, dass man sie kaum einem Andern verziehen hätte. Freilich waren seine Vorträge mehr weitschweifig als ausführlich, oft nicht neu, nur sonderbar, mehr possierlich als launig, und Tamerlan, der ägyptische Joseph, Buonaparte und Luther fanden sich oft wunderbar zusammen. Dabei war seine Sprache breit, schwülstig, dahinrollend in poetischen Kraftworten und enthusiastischen Exklamationen. Bei allem dem ist sein Wille rein, sein Patriotismus aufrichtig, seine Individualität nicht ohne guten Einfluss auf eine gesetzgebende Versammlung, und wir würden ihn nur ungerne im zukünftigen Gr. Rathe vermissen.» Verzeichnis 1831, S. 18f.

77 Göldi 1835. Der volle Titel der Schrift lautet *Die Fledermaus, oder Petition der Ruinenbewohner von Hohensax, Forsteck und Frischenberg, die Fortsetzung der Obertoggenburger- oder Wildhauserstrasse nach Werdenberg, Sargans und Rheintal etc. betreffend, mit ein paar gemeineidgenössischen Bemerkungen und charakteristischer Bezeichnung der einflussreichsten St.Gallischen 1833er Grossrathsmitglieder. Dem vaterländischen Publikum zur weitem Prüfung dargereicht von Gallimathias Curiosus, Stiefbruder von Schweizerbart und Treuherz*. Ein Exemplar der Schrift, von der Nikolaus Senn schon 1862 schrieb, dass sie «leider nicht mehr zu haben» sei, findet sich in der Sammlung Albert Bicker, Grabs.

Abb. 26. Die Strasse Haag–Gams heute – wo nach Göldi 1834 «nur Frösche, Schlangen und Storchen» hausten, welche «den Durchreisenden mit ihrem Quacken, Zischen und Schnattern nichts weniger als angenehm sein würden». Bild 1996: Hans Jakob Reich, Salez.



Johann Gottfried Ebel: Zu Fuss durchs Werdenberg

Der in Schlesien (Preussen) geborene Arzt, Literat und Diplomat Johann Gottfried Ebel (1764–1830) bereiste gegen Ende des 18. Jahrhunderts zu Fuss während zweier Jahre die Schweiz. 1793 veröffentlichte er sein Erfolgswerk «Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen» (das Werk erfuhr 1804–1805 eine zweite, umgearbeitete Auflage). 1798 bzw. 1802 erschienen die beiden Bände seiner «Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz». Im 6. Abschnitt des zweiten Bandes beschreibt er die «Vogtei Hohensax», das «Amt Gams», die «Vogtei Werdenberg» und die «Herrschaft Wartau». Wir zitieren daraus einige Ausschnitte, die einen Eindruck davon geben mögen, wie ein äusserst aufmerksamer und interessierter Wanderer vor über 200 Jahren seine Reise durch diese Gegend erlebt hat.

H. J. R.

«Beim Dörfchen L i e n z verlässt man das Gebiet des schweizerischen Rheintals und tritt in die Landvogtei H o h e n s a x. Der Weg führt dicht an den südlichen steilen Wänden der hohen Zinnen Appenzells nach S e n n w a l d. Dieses Dorf, auf dem Fuss des O b e r k a m o r s [Hoher Kasten] erbaut, geniesst durch seine etwas erhöhte Lage eine treffliche Aussicht südwärts nach Werdenberg herab über das herrliche wald- und wiesenreiche Thal, welches in einer weiten runden Form auf allen Seiten von nackten, zerbrochenen, blaugrauen Gebirgen ummauert ist. Gegenüber auf der deutschen Thalseite strömt die Ill zwischen Felsen hervor, und fluthet die zahlreichen Wasser des Vorarlbergischen Landes dem Rheine zu. Die Stadt F e l d k i r c h liegt gerade an dieser Gebirgsöffnung, dem Eingange zu einer Menge Thäler, und beschützt diesen für Oestreich wichtigen Pass, durch welchen eine grosse Landstrasse über den A r l e b e r g ins Tyrol führt.

Gleich unterhalb Sennwald wandte ich mich links auf einen Fussweg, welcher abkürzend durch einen Wiesenpark führt, der durch die mannigfaltigsten Gruppen von Bäumen und Viehheerden über alles reizend war. Mit dem sin-

den Sinn kommen könnte, jenen so natürlichen und zweckmässigen Plan zu umgehen und ihm einen ganz unnatürlichen, in jeder Beziehung fremdartigen unterzuschieben!?» Mit seinem Beschluss stehe der Kleine Rath im Widerspruch zu Beschlüssen des früheren Grossen Rathes, zum Geist der Verfassung und zum Strassengesetz, indem er «auf einmal mit Abweichung aller Ortschaften eine Strassenstrecke von Gams quer über ein wüstes Ried oben an Haag vorbei nach Lichtenstein, und von da wieder mit Ausweichung jeder menschlichen Wohnung über ein ähnliches sumpfiges Ried nach Nendlen in Vorschlag brachte, und so beharrlich gegen alle auch noch so vernünftige und gut gemeinte Gegenbemerkungen und Warnungen verfocht, dass er am Ende eine Mehrheit von 103 Kantonsrathen für seinen Einfall kriegte; welche nämliche Mehrheit nach 5stündiger Deliberation noch so weit gieng, dass sie dem Volke nicht einmal das Veto über diesen wichtigen, mit so vielen Kosten für den Staat verbundenen Strassenbau vorbehielt, und überdiess zum Voraus schon die Zustimmung für den erst noch abzuschliessenden Vertrag der Regierung mit Lichtenstein gab».⁷⁸

Göldis Petition

In der erwähnten Petition⁷⁹ von 1834 legte Göldi das Anliegen der Bittsteller in neun Punkten dar. Da sie, ähnlich der Grabser Eingabe von 1807, einen aufschlussreichen Einblick in die Zeit und in den damaligen Stil der politischen Auseinandersetzung vermittelt, geben wir diese Punkte hier in ihrem Wortlaut wieder:

«1. Sie [die Strasse] soll zunächst die Verbindung der Bewohner Toggenburgs etc. mit denen von Werdenberg, Rheintal und Sargans – und dadurch ihren gegenseitigen Verkehr erleichtern.

Wenn der gewerbfleissige Toggenburger in seinem anmuthigen Thälchen bei glücklichen Zeiten kaum mehr Hände genug findet, seine vielseitig gesuchten Fabrikate zu liefern, so wird er dieselben künftig ohne grosse Verlegenheit bei den belehrungsfähigen und redlichen Leuten der volkreichen Werdenbergischen Gemeinden finden, und auch dahin mehr gewünschte Thätigkeit, Leben und Wohlstand bringen. 2. Dagegen werden aus diesen in Zukunft wohlhabendern Gemeinden die Einwohner Toggenburgs sich mit frischen und wohlfeilern Lebensmitteln reichlich zu

versehen Gelegenheit haben. Denn auch Werdenberg ist nicht allein für den Viehstand, sondern ganz vorzüglich auch für Feld-, Acker- und Fruchtbau geeignet. Unsere Brüder in Toggenburg sollen künftig frisches Obst, süssen Saft und herrlichen Wein, in eben der Fülle, wie wir selber, geniessen! Aber dann ist es nothwendig, dass die Verbindungsstrassen in die aufblühenden volkreichen Berggemeinden – und nicht auf öde menschenleere, sandigsumpfige Gründe geführt werden, wo nur Frösche, Schlangen und Storchen hausen, welche durch die Nachbarschaft einer Strasse in ihren Elementen ja nur gestört und den Durchreisenden mit ihrem Quacken, Zischen und Schnattern nichts weniger als angenehm sein würden.

3. Wir bauen also wie alle, so ganz besonders auch diese Strasse zunächst für uns und unsere Kinder, und nicht für einen fremden uns von Natur abgeneigten Herrn. Es heisst zwar wohl: 'Bereitet dem Herrn seine Wege', dabei denken wir aber nicht an auswärtige gestrenge – sondern vielmehr an den eignen freundlichen und schützenden Herrn, an das souveräne Volk des Kantons, dessen Pfade zu ebnen und zu leiten Sie, Tit., von dem hehren Theile desselben rühmlich und zutrauensvoll berufen sind.

4. Wenn Sie also mit Erbauung dieser Strasse dem jetzigen und künftigen Geschlecht einen w a h r h a f t e n Dienst erweisen und eine bleibende Wohlthat zusichern wollen, so müssen sie dieselbe den stark bevölkerten Dörfern Grabs, Gams, Sax und Frümsen entlang und bergwärts führen. Die Vortheile davon werden bedeutend – und Nachteile nicht einmal denkbar sein. Selbst die Erbauung wird sicherer und für den Staat weniger kostbar sein, als wenn sie über das schon bezeichnete Ried geführt würde, wo die Strasse durch alljährliche Rheineinbrüche zugleich mit der grossen Thalheerstrasse (welche von Saletz über Haag dem Rheine nach auf Werdenberg führt) jeden Augenblick gänzlich hinweggespült und zernichtet werden kann. Wo ständen wir dann mit dem kostbaren Strassenwesen? Da könnte es einen schaubarlichern und totalern Unterbruch im Verkehr absetzen, als derjenige war, womit man unlängst die sonst ruhigen und frommen Bewohner unsers Kantons aufzuschrecken suchte.⁸⁰ Diese sehr nachtheilige Kommunikationsstörung könnte aber noch auf eine andere Weise, nämlich durch feindliches Beschiessen der

kenden Tage langte ich müde in Salezan, und wie schlecht auch das Wirthshaus seyn solle, so war es nicht möglich weiter zu gehen. Nicht wenig wurde ich betroffen, als mir die Wirthin sagte, dass sie kein Nachtlager mehr habe, weil ihre Kammern schon besetzt wären. Mein treuer Führer Pfister, ein geborner Züricher, riss mich augenblicklich aus der Verlegenheit, indem er mit der bestimmtesten Ueberzeugung, Aufnahme bei dem Landvogt zu finden, den Weg nach dem Schloss Forstegg einschlug, welches rückwärts von Salez auf dem Felsenfuss des Oberkamors mitten im Walde versteckt liegt. Noch zu ungewohnt unter gastfreien Menschen zu leben, die ohne Arg einen unbekanntenen Fusswanderer Nachtherberge verstaten, ging ich mit einiger Schüchternheit dem Schlosse zu. Ehe ich ans Thor anlangte, kam mir schon mein Führer mit dem Landvogt entgegen, der mich mit der aufrichtigsten Freundlichkeit bewillkommte und in sein Haus aufnahm. [...]

Kaum hatte mich mein gütiger Wirth in sein Wohnzimmer geführt, als ich von einem ganz neuen Anblick ans Fenster gezogen wurde. Schon längst war die Sonne hinter den hohen Wänden Toggenburgs verschwunden, dunkler Schatten senkte sich an deren Füßen, und Abendgrau deckte das weite Thal, als plötzlich die nackten Felsenhörner oberhalb Feldkirch im feurigen Purpurglanz zu glühen anfangen, und ein Schauspiel darboten, welches mich in stummes Erstaunen setzte. Dieses ausserordentliche Farbenspiel, welches meine Augen unverwandt fesselte, dauerte bis zum gänzlichen Verschwinden über 10 Minuten. Nirgends als in hohen Gebirgsgegenden lässt sich diese Erscheinung sehen.

[...] Ich stieg am folgenden Morgen auf den noch stehenden Thurmstock [der Burg], von welchem man das ganze Thal überschauen kann. In einer Entfernung von 2 Stunden nach Südwest glänzt hoch an Felsen das Schloss Werdenberg. Oberhalb demselben links südwärts nach Graubünden ziehen sich die hohen Gebirge der Schweiz und der deutschen Seite immer näher zusammen, bis sie sich zu vermischen scheinen, und rechts westnordwärts nach Toggenburg treten sie so weit

Rheinstrasse von dem Gampariner- oder Bendern-Hügel aus erfolgen. Denn von diesen Stellen kann die Strasse nicht allein mit Kanonengeschoss bestrichen – sondern sogar durch Scharfschützen erreicht und beschossen werden. Dem gleichen Nachtheil würde dann, nur in grösserm Maasse auch die neue Strasse dortiger Gegend unterliegen; und dieser Übelstand könnte zunächst für uns, dann aber auch für die ganze Eidgenossenschaft sehr hinderlich und verderblich werden.

5. Ein neuer Nachtheil, welcher sowohl für die Hauptstrasse erster Klasse, als die angrenzenden Grundeigenthümer aus der Anlage der Strasse von Gams quer über die Rieder nach dem Rheine hin entstehen würde, darf hier nicht übersehen werden. Es würden nämlich durch die auf einen hohen Querdamm gebaute Strasse dem freien Abzug der Rhein- und Bergewässer grosse Hindernisse in den Weg gelegt, und somit Anlass zu vielfältigen Verderbnissen, Versumpfungen u. a. gegeben, hie-mit eine neue selbstgemachte Quelle zu mannigfachem Unglück und zu immerwährenden, die Kräfte eines kleinen Staates übersteigenden Ausgaben!

6. Wird dagegen die Strasse bergwärts nach Werdenberg und Sennwald gezogen, so müssen jene Kommunikationshemmungen und deren unzuberechnende Folgen nie befürchtet werden. Und wer von Toggenburg nach Werdenberg, Sargans, Bünden und Italien will, der geht dem Berge nach dreimal näher, sicherer und angenehmer. Dagegen würde die Sumpfluft der projektierten Riedstrasse auf jeden Reisenden – besonders aber auf den an reinere und höhere Luft gewöhnten Toggenburger, einen widrigen Eindruck machen, und allfällig nach dem Pfefferserbad oder Fideris und von da wieder zurück reisende kränkliche Personen könnten davon gefährlich ergriffen werden. Die gleichen Vortheile der Nähe, Schönheit und Annehmlichkeit bieten sich auch denjenigen dar, welche von Toggenburg nach Rheintal oder umgekehrt wandern.

7. Dazu kommt noch, dass der Bau und Unterhalt dieser bergwärts fortgesetzten Strasse den Staat viel weniger kosten werden, als dieses mit jener, ohne gehörige Sach- und Ortskenntnis voreilig beabsichtigten Riedstrasse der Fall sein könnte. Denn fast überall hätte erstere einen felsigsteinigen Grund, und wer auf Felsen baut, hat wohl gebaut. Diese Wahrheit haben Sie, Tit., täglich Gelegenheit selbst in Ihren

Sitzungen wahrzunehmen, da auch Sie so vortrefflich steinigte und felsigte Elemente in sich schliessen, dass Sie wie ein Gemür unwandelbar dastehen.⁸¹ Es ist auch die Herstellung der von uns begehrten beiden Strassen-Arme um so leichter und wohlfeiler, weil man grösstentheils auf den alten Strassenrouten bleiben, dieselben nur hier und da vergräbern und überall erweitern und erhöhen darf, wozu das nöthige Material immer bei der Hand ist, wo es also keine theuren Fuhrlöhne giebt, und wo die Strassenarbeiter eben so am Orte selbst und somit billig zu haben sind.

Die Gemeinden Grabs, Sax und Sennwald würden die Strasse beinahe gänzlich aus eigenen Kräften herstellen. Selbst die weniger hablichen Gemeinden Gams und Frümisen würden willig und ohne Kosten für den Staat die zur ersten Herstellung der Strasse nöthige persönliche und Fuhrarbeit leisten. Nur an den allfällig nöthigen Ankauf des Bodens, der jedoch bei einer auf die Dörfer Rücksicht nehmenden Richtung der Strasse nicht sehr beträchtlich werden könnte, dürfte und sollte dann die Staatskasse wohl einen verhältnismässigen Beitrag geben.

Sie haben nun, wiewohl nur oberflächlich angedeutet, die wesentlichen und beständigen Vortheile vernommen, welche diese Strasse mit der gewünschten doppelten Ausmündung uns und den Nachkommen

78 Göldi 1835, S. 6.

79 Göldi 1835, S. 23ff. «Petition der unterzeichneten Bürger und Beamten aus den Berggemeinden: Sennwald, Frümisen und Sax. An den Grossen Rath des Kantons St. Gallen, die Fortsetzung und ungesäumte Herstellung der Strasse von Gams aufwärts über Grabs nach Werdenberg, und abwärts über Sax nach Sennwald und Rheintal etc., betreffend.» Die mit einer Nachschrift vom 18. November 1834 versehene Bittschrift wurde bereits im Mai 1834 verfasst und unterzeichnet: «Die beigefügten 60 Unterschriften wurden beim schönsten Heuwetter an einem Nachmittage gesammelt», führt Göldi als Beweis dafür an, «wie sehr man von der Zweckmässigkeit der gewünschten Strassenrichtung überzeugt sei. Leicht wäre es gewesen, binnen wenigen Tagen etliche tausend Unterschriften in und ausser dem Bezirk zu sammeln.»

80 Göldi nimmt hier Bezug auf das vom Grossen Rat am 15. November 1833 ohne Volksabstimmung erlassene Gesetz «über die Rechte des Staates in kirchlichen Dingen», das den beiden Konfessionen in der Regelung ihrer Angelegenheiten Einschränkungen auferlegte, die besonders vom katholischen Bevölkerungsteil empfunden wurden.

81 Anspielung auf die Regierungsräte Daniel Steinmann, Christian Friedrich Fels und Dominik Gmür sowie auf den Kantonsrat und früheren Gesandten an die Eidg. Tagsatzung, Kaspar Steinlin.

zurück, dass die am Fuss der Berge fortlaufende Thallinie von Werdenberg bis Forstegg eine ovale Kesselform darstellt. Beim Schloss Forstegg springt der Oberkamor stark hervor, und sein unterster Theil zieht sich bei Sennwald bis an den Rhein; auf der deutschen Seite des Thals erheben sich bei Feldkirch einige Kalkhügel, welche ebenfalls bis dicht ans rechte Ufer des Rheins fortlaufen. Bei einer genauen Uebersicht der ganzen Gegend wird es sehr wahrscheinlich, dass dieses weite ebene Thal ein See war, so lange zwischen Forstegg, Sennwald und Feldkirch die beiden Gebirgsketten durch Zwischenfelsen, von denen noch die letzten Reste als Hügel quer über die Fläche ziehen, in festen Zusammenhänge standen. Alle Gebirge, welche dieses Thal umgeben, bestehen aus grauem Kalkstein; auf der schweizerischen Seite von Forstegg bis nach Gams sind sie auf ihren Zinnen in viele Hörner zerrissen, und zeigen, wie alle nach Süden gekehrte Felsen, sehr steile Wände. [...]

Mein gütiger Wirth begleitete mich noch von Forstegg eine halbe Stunde weit auf der grossen Landstrasse nach Werdenberg, und zeigte mir rechts an den Felsabhängen die ehemaligen Schlösser Frischenberg und Hohensax, welche die Wohnörter der adlichen Besitzer dieser Vogtei waren, und seit 1405 in Ruinen liegen, wo sie die Appenzeller während ihres ersten Freiheitskrieges zerstörten. Das zwei Stunden lange Thal bis zum Städtchen Werdenberg zeigt in seiner ganzen Breite Gemeinweide und Wiesewachs. Fünf Ströme, welche von dem Gebirge hervorkommen, und Abzuggräben durchschneiden den weichen Boden. Die häufigen Rhein-Überschwemmungen verhindern das Wuchern vortrefflichen Grases, und die grossen Weiden liefern nur gutes Futter für Pferde. Das Schloss Werdenberg, welches über dem Städtchen ins Weite schaut, liegt stets im Auge, weil der Weg gerade darauf zuführt. Die Gebirge hinter denselben sind waldigt, wild und rauh. Desto reizender breiten sich rechts der Grabser- und Gamsberger aus. Herrlich ist der Anblick ihrer breiten und hohen Gelände, welche ganz bebaut und mit Obstbäumen und einzelnen Wohnungen besetzt sind. Sie ver-

bringen soll. Sie sehen nun ein, dass ein so wichtiger Bau nicht auf einen einzigen, bloss auf Sand geworfenen Pfeiler gestellt werden darf. Das männliche Werk muss gleich dem Manne selbst ein kräftiges doppelfüssiges Pedal haben, wenn der darauf gestützte Körper unerschütterlich – und nicht mit einem einzigen, alljährlich schlüpfenden und luxuriösen Pantoffel dastehen soll.

8. Weil der Mensch im Allgemeinen immer lieber für den Frieden als Krieg Bedacht nimmt, (denn nur beim Frieden können die Völker längere Zeit bestehen und glücklich sein) so ist es dem spekulativen Toggenburger nicht zu verargen, wenn er auf Wege denkt, mittelst welchen er seine Kunstprodukte am schnellsten absetzen kann. Daher konnte seinem kaufmännischen Blick nur die Strassenlinie von Gams nach Haag, und von da BERN vorbei quer durch das Fürstenthum Lichtenstein günstig vorkommen. Dieser Schein ist auf den ersten Augenblick wirklich täuschend; aber bei der nähern Prüfung der Sache zeigt es sich, dass mit diesem Wege nicht nur den nahen Gemeinden, Bezirken und Kantonen geschadet – sondern auch Toggenburg selbst durchaus nicht gedient wird. Nimmt der Toggenburger zunächst nur Feldkirch ins Aug, so könnte er nach seinem chimären Projekt nur durch den Zwischenstaat Lichtenstein dahin gelangen. Da müsste man aber noch lange warten, bis der deutsche Bundesfürst mit der Strasse fertig würde, und als bekannter strenger Oekonom würde er sich für die bedeutende Strassenstrecke, die er nur mit grossen Kosten ausführen könnte, durch Erhebung von Zoll- und Weggeldern reichlich, ja beinahe wucherisch zu entschädigen suchen.⁸² Dadurch würde der Transit nur verzögert und unnötigerweise vertheuert. So wie man sich nur der jenseitigen fremden Strasse nähern würde, müsste die Fortsetzung der unsrigen rechtwinklig gebrochen – und dann auf einmal statt gerade vorwärts wieder abwärts dem jenseitigen Gebirge entlang nach Feldkirch geführt werden. Wird dagegen dieselbe von Gams über Sennwald der Schifffahrt vom Büchel zu, und von da nach dem österreichischen Dörfchen Bangs und Feldkirch gezogen, so vereinigte die Strasse mehrere wesentliche Vortheile in sich. Die Strecke ist nicht ganz um $\frac{1}{4}$ Stunde weiter, dagegen beinahe zur Hälfte schon hergestellt, vom Rheine nicht gefährdet, und der Schweizer bleibt mit seinem kostbaren Gut

länger in unserm Schutz und Gebiet. Auch ist es staatsklüger und für die ohnehin immer zu kleine Kantonskasse besser gesorgt, wir lassen uns von Fremden Zoll- und andere Gelder einhändigen, als dass wir im Gegentheile durch fahrlässige Übergabe der Strasse zum Schaden unserer Bürger und des Staates grosse Einnahmen ihnen zurichten. Oestreich würde seine Strasse bald und musterhaft herstellen. Dann dürfte man nicht alle Halbstunden Zoll geben und plombiren lassen; indem man auf österreichischem Gebiet ununterbrochen nach den entferntesten Ländern Europa's – ja selbst in den Orient gelangen kann. Wer aber seine Handelspläne, betreffen sie Wein oder Fruchtan Kauf, oder was immer, nur auf Lichtenstein beschränken möchte, der wird dasselbe durch die verbesserte Strasse über Grabs, Werdenberg und Burgerau bequemer erlangen als zuvor, und wer sich anstatt mit süssem Vaduzner-, mit pikantem Eschnerbergerwein begnügen will, der wird auch diesen noch leichter als vorher beziehen.

9. Noch darf zu bemerken nicht vergessen werden, dass auch in strategischer Hinsicht wir unsere Strasse von den Büchleranhöhen aus besser gegen allfällige feindliche Angriffe beschützen könnten, als in Haag, wo der gleiche Vortheil ganz in den Händen der Feinde wäre. Aus diesem etwas verfänglichen Grunde sieht es der österreichische Hofkriegsrath nicht ungerne, wenn die Strasse gegen BERN gezogen wird, und weiss dagegen andere Vortheile, die ihm die Strasse mit Umgehung von Lichtenstein darböten, klug aufzuopfern. Auch diese Erwägung muss nicht allein für unsern Kanton, sondern für die ganze Eidgenossenschaft von Wichtigkeit sein. Lasst uns hier doch einmal vom Gegner, aber ohne Schaden, klug werden!

Es ist demnach der vielfältige Nutzen der Bergstrasse über jeden Einwand erhaben, und die vermeintliche Dienlichkeit der Riedstrasse hält gegen jene nicht einmal eine Vergleichung, geschweige denn ein gewisses Ebenmaass aus!»

Fehlplanung oder Weitsicht?

Der von Göldi artikulierte Widerstand gegen die neue Strasse steht in direktem Zusammenhang mit jenem, der zuvor der Strasse Buchs-Sennwald erwachsen war: Nach wie vor war man in den «Bergdörfern» der Meinung, sie sei eine Fehlplanung gewesen, die in der Folge nun nach dem ebensowenig genehmen Bau der

danken ihre Fruchtbarkeit der Beschaffenheit ihrer Oberfläche und ihrer Lage gegen Morgen und Mittag. Diese beyden fruchtbaren Bergabhänge sind die einzigen heitern, sanften Züge in der rauhen Felsenphysiognomie dieses Thals, und deswegen ruht das Auge mit desto grösserm Wohlgefallen auf deren lachendem Grün. [...]

Der Gambser- und Grabserberg stossen ans Toggenburg, und zwischen beiden geht die Strasse hinauf nach Wildhaus. Eine Viertelstunde von Werdenberg rechts liegt das Dorf Grabs in der Mitte herrlicher Wiesen, und zwischen reichblättrigen Obstbäumen versteckt. Werdenberg, obgleich Hauptort dieser Vogtei, ist so klein, dass man ihm nicht mehr den Namen eines Städtchens geben kann, auch ist es sogar dem Dorfe Grabs eingepfarrt. [...]

Von dem Städtchen Werdenberg führt die Landstrasse bei einem Teiche vorbei zwischen Gärten und Obstbäumen nach Buchs, und hier im ebenen Thale weiter durch Sevelen in die Herrschaft Wartau. Die Gebirge rücken dem Rhein immer näher, und das Thal wird schmaler; hinter Sevelen geht es zwischen lebendige Matten aufwärts, und bald findet man sich in einer lieblichen mahlerischen Berggegend. Rechts auf einem hohen Rücken liegen die Ruinen des alten Schlosses Wartau, links ein beschränkter Thalgrund, mit schönen Obstbäumen besetzt, unter denen hin und her einige ländliche Wohnungen zur Einkehr und stillen Ruhe einladen. [...]

In dem traulichen Thalgrunde Wartaus liegt noch das Dörfchen Trübbach, und höher am Schollberg Azmoos. Das Thal ist hier sehr schmal, und die Gebirgsketten auf beiden Seiten des Rheins drängen sich bis an seine Ufer. Links zwischen Felsmassen verborgen liegt der enge Pass Luciensteig, welcher von der deutschen Seite den Eingang in Rhätians Thäler beschützt, rechts fällt senkrecht in den Fluss die hohe Wand, an welcher sich der mit Mühe gesprengte Weg fortwindet. Hier hebt auf einmal erhabner Styl der Gebirgs-Natur an; grosse Züge, starker Thon in Färbung, Kraft und Kühnheit in Massen und Formen überraschen den Wanderer, der aus dem Rheintal



Abb. 27/28. Die weitere Entwicklung hat auch den «Bergdörfern» die einst geforderten guten Strassen gebracht: Die (inzwischen erneut korrigierte) Strasse in Grabs/Lims im Jahr 1934 (oben) und in Sax 1996. Bilder: Strassenkreisinnspektorat Buchs; Hans Jakob Reich, Salez.

Strasse Haag-Gams rief. Für diese Einschätzung scheint es auch auswärtige Unterstützung gegeben zu haben; Göldi erwähnt «die sachkundigen vorläufigen Aussprüche von den höchsten Strassenexperten des Kantons, die nur bedauerten, dass man je habe auf den Gedanken fallen können, unmittelbar dem Rheine nach eine Strasse zu erbauen».⁸³

Doch auch im Fall Haag-Gams liess sich die Regierung nicht umstimmen: die Strasse wurde nach ihrem Willen gebaut, 1836 war sie fertiggestellt. Die weitere Ent-

wicklung hat den kantonalen Behörden in beiden Fällen Recht gegeben – auch wenn zur damaligen Zeit noch nicht vorauszusehen war, wie sehr die durchgesetzten Linienführungen den Anforderungen der Zukunft entsprechen sollten: Das Zeitalter des Automobils und das rapid wachsende Verkehrsaufkommen in unserem Jahrhun-

82 Dem war vorgebeugt, indem die drei Länder den Einzug gleich hoher Weggelder vereinbart hatten.

83 Göldi 1835, S. 30.

herkommt. Auf Graubündtens Grenze zieht sich ein fruchtbarer Felsenweg, das Rhätikongebirge, abtufend bis ans rechte Rheinufer, und auf der Grenze von Sargans gerade gegenüber steigt der Schollberg bis zur hohen Wand herab, dessen Fuss der Rhein bespült. Ohne weitere Untersuchung springt es in die Augen, dass diese Felsen einst in ununterbrochener Verbindung standen, und das Sarganser Gebiet nebst ganz Rhätien von dieser Seite schlossen.»

Ebel 1802, S. 100 ff.

dert verlangten nach möglichst direkten Strassenverbindungen. Für den regionalen Verkehr erfüllen die zu Beginn des 19. Jahrhunderts konzipierten, inzwischen mehrmals ausgebauten und mit Hartbelägen versehenen Kantonsstrassen die Ansprüche bis heute. Allerdings kann nicht unerwähnt sein, dass dem Ausbau der Strassen⁸⁴ – was auch für die Gemeindestrassen gilt – in unseren Dörfern zahlreiche alte Gebäude geopfert und damit Ortsbilder, die heute als schützenswert gelten, zerstört wurden. Für den beinahe völlig rastlos gewordenen Transitverkehr wurde inzwischen – noch weit näher am Rhein als die alte Landstrasse und die Kantonsstrasse von 1827/28 – die N 13⁸⁵ gebaut. Und schliesslich blieb auch an der Route «oben durch» die Zeit nicht stehen. Denn längst ist Göldis Forderung erfüllt: «Auch wir am Berge wohnhaft, sind keine Stiefkinder, sondern vielmehr – wir dürfen nicht erröthen, es selbst zu sagen – kräftige und biedere Söhne des Vaterlandes, auf welche es in den Tagen der Noth nicht vergebens Anspruch machen wird, brauche es dann Hab und Gut, oder männliche Tapferkeit. Aber dafür wollen wir uns auch frei bewegen und für unsere Beiträge an die Strassen auch selbst einen anständigen Weg zu den nächsten Bezirken, an die Amts- und Gerichtsorte, und endlich nach der St.Gallischen, immer glänzender werdenden Residenz haben.»⁸⁶

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

85 Vgl. dazu den Beitrag «Vom Bau der Nationalstrasse N 13» von Max Boller in diesem Buch.

Quellen und Literatur

Baumgartner 1844: GALLUS JAKOB BAUMGARTNER, *Erlebnisse auf dem Felde der Politik. Als Beitrag zur heimischen Geschichte*. Schaffhausen 1844.

Baumgartner 1868: GALLUS JAKOB BAUMGARTNER, *Geschichte des schweizerischen Freistaates und Kantons St.Gallen, mit besonderer Beziehung auf Entstehung, Wirksamkeit und Untergang des fürstlichen Stiftes St.Gallen*. Band 2. Zürich/Stuttgart 1868.

Baumgartner 1890: GALLUS JAKOB BAUMGARTNER, *Geschichte des schweizerischen Freistaates und Kantons St.Gallen, mit besonderer Beziehung auf Entstehung, Wirksamkeit und Untergang des fürstlichen Stiftes St.Gallen*. Band 3. Zürich/Einsiedeln 1890.

Biedermann 1994: KLAUS BIEDERMANN, *Das Rod- und Fuhrwesen im Fürstentum Liechtenstein. Eine verkehrsgeschichtliche Studie mit besonderer Berücksichtigung des späten 18. Jahrhunderts*. Lizentiatsarbeit Bern 1994.

Ebel 1802: JOHANN GOTTFRIED EBEL, *Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz*. Band 2. Leipzig 1802. Reprint St.Gallen 1983.

Gabathuler 1994: MATHÄUS GABATHULER, *Weg und Steg am Schollberg waren wichtig für den Verkehr und den Handel*. – In: *Werdenberger & Obertoggenburger*, Wochenmagazin *Der Alvier*, 25./26. Februar 1994.

Geel 1966: ERNST GEEL, *Als die Rheinstrasse vor 150 Jahren erstmals geplant wurde*. – In: *Unser Rheintal* 1966. Au 1966.

Gemeinderat Grabs 1807: *Ehrerbietige Vorstellung an die hochlöbliche Regierung des Kantons St.Gallen betreffend die Richtung der Landstrasse von Buchs bis in den Sennwald, von dem Gemeinderath der Gemeinde Grabs*. Grabs 1807.

Göldi 1835: [ANDREAS GÖLDI] GALLIMATHIAS CURIOSUS, *Die Fledermaus*. St.Gallen 1835.

Henne 1874: OTTO HENNE-AM RHYN, *Die Deutsche Volkssage*. Leipzig 1874.

Hilty 1907: DAVID HEINRICH HILTY, *Weg und Steg im alten Werdenberg*. Buchs 1907. Nachdruck zusammen mit zwei weiteren Arbeiten Hiltys, Buchs 1926.

Kaiser 1995: MARKUS KAISER, *Die Rheindörfer im Werdenberg*. – In: *Werdenberger Jahrbuch* 1996. Buchs 1995.

Keller 1995: OSKAR KELLER, *Die Böden Werdenbergs*. – In: *Werdenberger Jahrbuch* 1996. Buchs 1995.

Kessler 1991: NOLDI KESSLER, *Das Fuhrwerk im Schutzgutten. Sagen aus Gams*. Buchs 1991.

Krapf 1983: BRUNO KRAPP, *Der Strassenbau im Kanton St.Gallen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*. Lizentiatsarbeit Zürich 1983.

Kreis 1923: HANS KREIS, *Die Freiherrschaft Sax-Forstegg als zürcherische Landvogtei (1615–1798)*. Zürich 1923.

Kuoni 1903: JAKOB KUONI, *Sagen des Kantons St.Gallen*. St.Gallen 1903. Reprint Zürich 1979.

Landbuch 1785: *Vollständiges Lands Buch Loblichen ohrts Glaruss. Erster Theil. Geschrieben von Hans Petter Seitz. A[nno]: 1785*. Sammlung Albert Bicker, Grabs.

Mittler 1988: MAX MITTLER, *Pässe, Brücken, Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz*. Zürich/München 1988.

Peter 1960: OSKAR PETER, *Wartau. Eine Gemeinde im st.gallischen Rheintal, Bezirk Werdenberg. Siedlungs- und wirtschaftsgeographischer Beitrag zur*

Heimatkunde des Kantons St.Gallen. St.Gallen 1960.

Pfiffner 1956: LEO PFIFFNER, *Der Verfassungskampf und die Trennungsbewegung des Sarganserlandes im Jahre 1814*. (Diss. Freiburg). Mels 1956.

Reich 1995: HANS JAKOB REICH, *Bodenverbesserungen und Landschaftswandel im Werdenberg. Die Bodennutzung im Spannungsfeld gegensätzlicher Notwendigkeiten*. – In: *Werdenberger Jahrbuch* 1996. Buchs 1995.

Schilbach 1818: HEINRICH SCHILBACH, *Studien Nach der Natur*. 1818. Faksimile-Ausgabe Darmstadt 1984.

Senn 1862: NIKOLAUS SENN, *Die Werdenberger Chronik. Ein Beitrag zur Geschichte der Kantone St.Gallen und Glarus*. Band II (Schlussheft). Chur 1862. Reprint Buchs 1983.

Specker 1993/1995: LOUIS SPECKER, *Die grosse Heimsuchung. Das Hungerjahr 1816/17 in der Ostschweiz*. – In: 133. *Neujahrsblatt* (erster Teil) und 135. *Neujahrsblatt* (zweiter Teil). Hg. Historischer Verein des Kantons St.Gallen. St.Gallen 1993 und 1995.

Stricker 1974: HANS STRICKER, *Die romanischen Orts- und Flurnamen von Grabs*. (Diss.) Zürich 1974. Nachdruck: *St.Galler Namenbuch, Romanistische Reihe*, Band 1. Chur 1981.

Stricker 1981: HANS STRICKER, *Die romanischen Orts- und Flurnamen von Wartau*. *St.Galler Namenbuch, Romanistische Reihe*, Band 2. Chur 1981.

Thürer 1972: GEORG THÜRER, *St.Galler Geschichte. Kultur, Staatsleben und Wirtschaft in Kanton und Stadt St.Gallen*. Band II / 2. Buch. St.Gallen 1972.

Urbar 1484: *Buchser Urbar von 1484*. Kommentierte Faksimile-Ausgabe. Bearbeitet von JAKOB EGGENBERGER, HANS STRICKER, VALENTIN VINCENZ. Buchs 1984.

Urbar 1691: *Das Urbar der Gemeinde Grabs 1691*. Bearbeitet, kommentiert und herausgegeben von HANS STRICKER. Buchs 1991.

Verzeichnis 1831: *Verzeichnis der Verfassungsräthe des Kantons St.Gallen*. St.Gallen 1831.

VALENTIN VINCENZ, *Die romanischen Orts- und Flurnamen von Buchs und Sevelen*. *St.Galler Namenbuch, Romanistische Reihe*, Band 3. Buchs 1983.

VALENTIN VINCENZ, *Die romanischen Orts- und Flurnamen von Gams bis zum Hirschsprung*. *St.Galler Namenbuch, Romanistische Reihe*, Band 4. Buchs 1992.

Winteler 1923: JAKOB WINTELER, *Die Grafschaft Werdenberg und Herrschaft Wartau unter Glarus, 1517–1798*. (Diss. Zürich). Glarus 1923.