



Historische Verkehrswege im Kanton St.Gallen

SG

VORAB-VERSION



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA
Uffizi federal da vias UVIAS

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra



Geleitwort aus dem Kanton St.Gallen

Der Kanton St.Gallen – mit seiner Ringform rund um den Alpstein – ist landschaftlich wunderbar vielfältig. Historisch gesehen, wurde der Kanton St.Gallen früh besiedelt. Verkehrswege und Verbindungen aller Art spielen daher schon seit alters eine grosse Rolle. Im Rheintal und im Raum Walensee–Zürichsee waren früher die Wasserwege von grosser Bedeutung. Im Fürstenland–Toggenburg bauten später die Fürststäbte ihre Verkehrswege, die ersten befestigten Kunststrassen. Quer durch den heutigen Kanton St.Gallen zog und zieht sich der Jakobsweg. Dabei handelt es sich nicht um irgend einen kleinen Zubringer, sondern um einen der vier Hauptäste. Die «Obere Strasse» von Polen bis Spanien ist im Kanton St.Gallen heute ein Kleinod zum Wandern und Pilgern. Auf diesem Weg wurde allerdings nicht nur gepilgert, die Strecke diente auch vielfältigen anderen Zwecken wie zum Beispiel dem Handel.

St.Gallen ist sich seines historischen Erbes bewusst und hat im Bereich der historischen Verkehrswege schon früh Anstrengungen zur Reaktivierung der früheren zentralen Verbindungen unternommen. In den 80er-Jahren wurde die Instandstellung des Jakobsweges Rorschach–Rapperswil mit Hilfe des IVS durch kantonale Stellen in Angriff genommen. Private, Gemeinden und der Kanton haben inzwischen in den «Pilger-Tourismus» investiert und heute steht eine ausgezeichnete Infrastruktur zur Verfügung. Erwähnt seien beispielsweise das Hotel Jakob in Rapperswil und der neue Holzsteg Rapperswil–Hurden über den Zürichsee.

In der Absicht, die noch vorhandene Substanz der historischen Verkehrswege zu erhalten, hat sich der Kanton an der Erarbeitung des IVS finanziell beteiligt. Damit wurde es möglich, nicht nur die national bedeutsamen Strecken zu dokumentieren. Der Grossteil der interessanten Zeugnisse aus vergangener Zeit, auch die Wege nur untergeordneter Bedeutung, die aber wertvolle historische Substanz aufwiesen, wurden dokumentiert. Den Behörden in Gemeinden und Kanton steht mit der IVS-Dokumentation ein wichtiges Hilfsmittel für Planung und Bau zur Verfügung.

Dank dem IVS kennen wir heute die «Kleinode» unserer Verkehrsgeschichte. Wir wollen ihnen Sorge tragen und sie allen Interessierten ans Herz legen.



A stylized, handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes.

Ueli Strauss

Kantonsplaner

Inhalt

3 DIE VERKEHRSWEGE

4 Einleitung

Wege zur Geschichte

6 Verkehr und Geschichte im St.Gallerland

Einstieg in die Verkehrsgeschichte

14 Informationsquellen für die Historische Wegforschung

Quellen im Gelände, Quellen im Archiv

20 Sehenswertes im St.Gallerland

Perlen und regionale Besonderheiten

28 Brückenlandschaften

Krumme und gerade Brücken in Stein und Holz

31 Weggeschichten

Zum Erz, zum Bad und zum See

37 Sonderwege

Entlang von Grenzen, quer durch Wiesen, von Kreuz zu Kreuz

43 DAS INVENTAR

44 Das IVS im Kanton St.Gallen

Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton St.Gallen immerhin 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet, und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton St.Gallen, deren provisorische Fassung im Jahr 2003 abgeschlossen worden ist.



Einleitung

Der Kanton St.Gallen ist historisch und geographisch vielfältig. Das Spektrum reicht vom Bodensee bis zu alpinen Landschaften. Entsprechend gross ist auch die Vielfalt der Wegformen, die in diesem Inventar dokumentiert sind.

Dieses Kantonsheft soll einen Zugang zum Inventar der historischen Verkehrswege bieten und den Einstieg ins eher technische Inventar erleichtern. Wo inventarisierte Objekte beschrieben sind, steht immer ein Verweis mit den Nummern von Strecke, Linienführung und Abschnitt (z.B. SG 1.1.).

Das IVS wurde im Kanton St.Gallen im Wesentlichen zwischen 1996 und 2003 erstellt. Es umfasst ein recht dichtes Netz von Strecken, von denen aber nur diejenigen von nationaler Bedeutung dokumentiert sind. Vom übrigen Netz mit regionaler und lokaler Bedeutung konnte eine Auswahl besonders substanzreicher Objekte dank eines kantonalen Auftrages teilweise dokumentiert werden. Leider musste hier oft die zur Einordnung wichtige historische Information weggelassen werden.

Ein solches Inventar sollte drei Dinge bieten: Es soll als Planungsinstrument eine Dokumentation der wichtigen, schützenswerten historischen Wegsubstanz im Kanton liefern. Als Grundlagendokumentation soll es die historische Einordnung und Bewertung dieser Objekte erlauben. Und schliesslich soll auch ein wissenschaftlich fundierter Überblick über das historische Verkehrsnetz vorliegen.

Gewisse Kompromisse waren da unvermeidlich. Die historischen Informationen für eine bestimmte Strecke wären oftmals nur mit grossem Aufwand lückenlos zu beschaffen. Die präzise Datierung vorhandener Bausubstanz ist typischerweise eine aufwändige Sache. Der historische Wandel von Verkehrsnetz und Bedeutungen ist komplexer als das Schema von Strecken-Linienführun-

Abb. 1: Ein Trampelpfad stellt sozusagen die Urform eines Weges dar, entstanden durch blosser Benutzung. (T. Specker, 2006)



gen-Abschnitten mit einer einfachen Bedeutungseinstufung. Allein schon die hierarchische Bedeutungseinstufung lässt viele wertvolle Substanz ausser acht, denn oftmals findet sich gerade im lokalen Bereich mehr davon als auf den stark überprägten nationalen Strecken. Für die alltägliche Lebenswirklichkeit waren die lokalen Wege auf die Alp, zur Kirche und Mühle viel bedeutender als die grosse Landstrasse.

Wege sind nicht isolierte Objekte, auch wenn das vorliegende Inventar sich eng darauf fokussieren musste. Allein der ökologische Wert einer wegbegrenzenden Hecke oder Trockenmauer ist beachtlich. Alte Wege eignen sich oftmals hervorragend als Wanderwege. Sie könnten Keimzellen einer Bereicherung ohne Musealisierung der Kulturlandschaft sein.



Abb. 2: Ein Hangweg mit Hecke bei Atzenholz. Der Weg ist geteert, die Böschung wurde teilweise verflacht. Die alte Wegsubstanz wurde der bequemeren Bewirtschaftung geopfert. (T. Specker, 2006)



Abb. 3: Sozusagen das Endprodukt der Entwicklung des Trampelpfades ist diese Strasse bei Atzenholz (SG 1046.2), angelegt im 19. Jahrhundert. (T. Specker, 2006)

Verkehr und Geschichte im St.Gallerland

Die Verkehrsgeschichte des Kantons beginnt in der Ebene am See bei Rapperswil und sie endet (vorläufig) mit der touristischen Erschliessung auch des letzten Berggipfels.

Historisch-geographischer Überblick

Die verkehrsgeographisch wichtigste Region bilden die Tieflagen des Rheintals und der Walenseefurche. Diese weisen durch Südexposition und häufige Föhnlagen ein mildes Klima auf. Deutlich rauher sind die hochgelegenen Teile des Toggenburgs und die hochalpinen Regionen südlich von Walensee und Seetal.

In römischer Zeit waren die meisten tiefer gelegenen Gebiete besiedelt und in die teilweise sogar international arbeitsteilige Wirtschaft integriert. Ab dem Frühmittelalter, nach einem Siedlungsrückgang in der Spätantike, dehnte sich das Siedlungsgebiet von den verbliebenen Kernbereichen wieder aus; höhere Lagen wurden bereits alpwirtschaftlich und als Holzquellen genutzt. Bis etwa 1100 entstanden neue Siedlungen im Sittertal, im mittlerem Toggenburg und im Appenzell; später folgte schliesslich noch das obere Toggenburg. Im Frühmittelalter erfolgte diese Besiedlung durch zugewanderte, deutsch

sprechende Alemannen. Auch in den folgenden Jahrhunderten war die zunehmende Besiedlung verbunden mit einer allmählichen Verdrängung der romanischen Sprache nach Süden. Im Rheintal lag die Sprachgrenze noch im 12. Jahrhundert nördlich von Sargans. Eine letzte Siedlungsverdichtung erfolgte durch die Walser in den südlichen Tälern.

Die ursprünglich lockere Siedlungsweise verdichtete sich im Hochmittelalter teilweise zu geschlossenen Dörfern. Die von den Landesherren in ihrem Gebiet gegründeten Kleinstädte Wil, Lichtensteig, Uznach, Altstätten, Weesen und Werdenberg wurden zu Regionalzentren.

Gegen das Ende des Mittelalters entstanden neue grosse regionale Wirtschaftsräume, allen voran das St.Galler Leinwandgewerbe. Dieses bildete vom 16 bis 18. Jh. den Kern einer eigentlichen Exportindustrie. Die Stadt blieb nicht einziges Zentrum, denn in vielen Landstädtchen wie Wil, Lichtensteig und im Appenzellerland

Abb. 4: Alp Gamplüt oberhalb Wildhaus. Die Erschliessung von Alpen erforderte enorme Arbeitsleistungen. Hier erkennbar sauber zu Podesten aufgeschichtete Lesesteine. Damit wird gleichzeitig das Schneefliessen gebremst. (T. Specker)





Abb. 5: Verkehrs- und Kulturlandschaft in einem Kupferstich von 1794. Unten der wichtige Bodenseehafen Rorschach, um den sich eine kleinstädtische Siedlung entwickelt hat. Um 1700 deckten die in Rorschach angelandeten Getreidelieferungen aus Überlingen etwa 20% des Bedarfs der Region. Dahinter Gärten, Obstgärten und Reben. Darüber erkennen wir die Wiesen und Weiden des Berglandes, unterbrochen von einigen Wäldern. (Kupferstich von Johann Franz Roth, 1794 aus: Sankt-Galler Geschichte, St.Gallen 2003, Bd. 4, S. 126)

entstanden eigene Textilproduktionen. Umgekehrt spezialisierte sich die Landwirtschaft ebenfalls: Die höheren Lagen des Toggenburgs und des Appenzellerlandes wurden Viehwirtschaftsgebiete, die übrigen Regionen blieben beim Getreideanbau. Dazu kam überall ausgedehnter Flachs-anbau für die Leinwandproduktion. Damit wurden in immer grösserem Ausmass Spinnereien, später auch Webereien miteinander verbunden. Die spezialisierten Wirtschaftsregionen brauchten auch neue Verkehrsbeziehungen. Sie waren z.B. angewiesen auf Getreideimporte aus Süddeutschland, die Leinwandhändler brauchten Exportwege nach Lyon.

Seit der frühen Neuzeit hatte sich die Stadt St.Gallen zum dominierenden Textilproduktions- und Handelszentrum der Bodenseeregion entwickelt. Daneben waren aber bald kleinere Konkurrenten wie z.B. Wil oder Bischofszell entstanden. Im 18. Jh. löste die Baumwolle den Flachs ab. Spinnerei (Toggenburg) und Stickerei (Rheintal) entwickelten sich zu flächendeckenden Heimindustrien.

Nach 1814 verlagert sich die Spinnerei in moderne Fabriken, welche die Wasserkraft der zahlreichen Gewässer nutzten. Ab etwa 1850 entwickelte sich auch die Weberei allmählich zu einer Fabrikindustrie. In der zweiten Jahrhunderthälfte setzte der Aufschwung der Stickereiindustrie ein.

Die Modernisierung der Landwirtschaft mit verbesserten Anbaumethoden, dem Verschwinden der gemeinschaftlichen Nutzungen und der Ablösung der Grundlasten zog sich vom Ende des 18. Jahrhunderts bis weit ins 19. Jahrhundert hinein. Begonnen hatte sie schon im 18. Jh. im Rheintal mit dem zunehmenden Maisanbau.

Kleine Verkehrsgeschichte

Auch in prähistorischer Zeit existierten bedeutende, aufwändige Verkehrsinfrastrukturen wie Seeübergänge bei Rapperswil, deren Ausgangs- und Zielorte wir aber nicht kennen.

Für die römische Zeit können wir das Hauptstrassennetz skizzieren. Im Rheintal verlief auf beiden Seiten eine Strasse vom Bodensee zu den Bündner-Pässen. Von Oberwinterthur über Irgenhausen führte eine Verbindung nach Kempraten. Wichtiger war der Strang von Windisch nach Pfyn-Arbon und nach Bregenz und die Verbindung von Zürich durchs Walenseetal nach Chur und über die Bündnerpässe nach Italien.

Im frühen Mittelalter bestand an der Achse Zürichsee-Walensee-Bündnerpässe eine Schifffahrtsinfrastruktur, welche durch den Bischof von Chur und das Kloster Pfäfers unterhalten und genutzt wurde. Im 9. Jh. entstand der Klosterhafen Rorschach mit einem Markt (Marktrecht 947). Herbergen standen in Glatt bei Flawil und an der rechtsrheinischen Strasse. Das Kloster Pfäfers unterhielt Hospize auf dem Splügen- und Septimerpass. Offenbar waren es vor allem Klöster und Bischöfe, welche diese Verkehrswege förderten und benutzten.

Die gegenüber der römischen Zeit neue Verbindungsachse von Wil über St.Gallen verdankt ihre Bedeutung sicher dem Kloster. Eine neue mittelalterliche Verbindung ist auch die «Alte Konstanzerstrasse».

Mit der Besiedlung verdichtete sich im Mittelalter das Wegnetz. Die Wege entstanden durch einfachen Gebrauch, da Güter überwiegend von Mensch und Tier getragen werden. Ein nennenswerter Wegbau beginnt erst sehr spät da, wo Geländeschwierigkeiten zu überwinden

waren oder wo die Wege in der allseits genutzten Fläche fixiert und eingeschränkt werden mussten oder wo ein Weg intensiv genutzt wurde. So entstehen aufwändige Alpgassen, Mühlwege werden befestigt, wichtige Saumwege ausgebaut.

Dennoch wurden Wagen kaum über längere Strecken eingesetzt und die meisten Wege, auch international bedeutende, blieben ohne Baumassnahmen. Die Wege passten sich ansonsten sehr stark dem Gelände an. Daneben spielen Flüsse und Seen eine grosse Rolle: Internationale Transportwege hielten sich möglichst an die einfacheren und billigeren Wasserwege. Flüsse dienten auch zum Flößen und Triften von Holz.

Das rege Pilgerwesen des Mittelalters führte zur Entstehung von Verbindungen, die besonders gut mit Infrastruktur ausgestattet waren und teilweise auch eigene Wegverläufe benutzten. Ein Beispiel ist die Verbindung von Rorschach nach Einsiedeln.

Eine der wichtigsten neuen Entwicklungen etwa seit dem 15. Jahrhundert war der vermehrte Strassenbau. Zunächst wurden schwierige Schlüsselstellen und vor allem Brücken gebaut. Die steigenden Handelsvolumen und die damit steigenden Zolleinnahmen erforderten

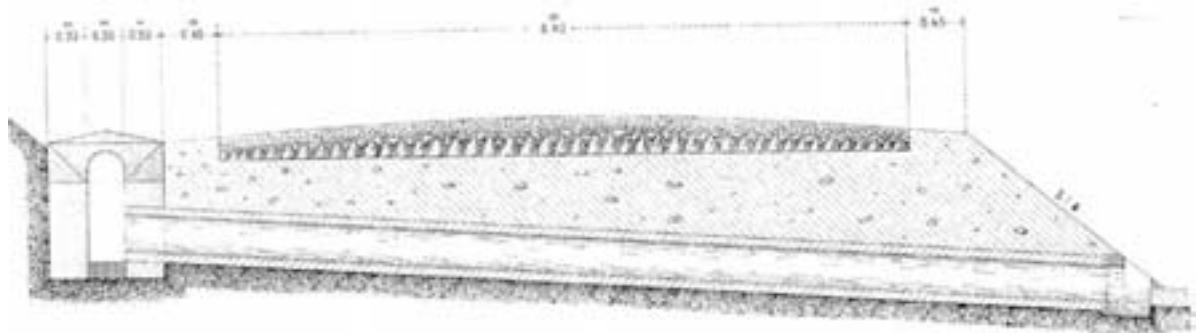
und ermöglichten diese vergleichsweise grossen Investitionen. Zölle und Weggelder wurden zu wichtigen Einnahmequellen der Herrschaftsinhaber, machten aber den Transport zusätzlich teuer. Beispielsweise förderten die Eidgenossen durch Bauvorhaben im Rheintal 1490–93 die linksrheinische Strasse. Abt Ulrich Rösch baute 1487 eine Strasse nach Rorschach.

Die durchaus beträchtliche Bautätigkeit an unzähligen Brücken und Teilstücken blieb eher unsystematisch. Strassenbau im mittelalterlich-frühneuzeitlichen System bedeutete lokale Bauverantwortung durch die Anstössergemeinden. Auch der Unterhalt oblag den Anstössern. Gebaut wurde im Frondienst. Die Bauern sträubten sich oftmals gegen diese Aufgaben, und komplizierte Rechtsverhältnisse und Interessengeflechte erschwerten grössere Projekte zusätzlich.

Der Grossteil der sogenannten «Strassen» waren nicht für grössere Karren befahrbar, sondern nach wie vor Saumwege mit beschränkter Transportkapazität. Getreidetransporte über mehr als ein paar Dutzend Kilometer waren beinahe unerschwinglich. Dadurch war es fast unmöglich, lokalen Hungersnöten durch Getreidekäufe zu begegnen.

Abb. 6 (oben): Ausschnitt aus der Zollkarte von 1812. Im Rheintal haben sich zahlreiche Abgabenstellen entwickelt. Es herrschte bei der Einführung des neuen Strassenbaugesetzes 1834 ein gewaltiger Wirrwarr an Zöllen, Weggeldern, Tarifen. (Zellweger, Johann Kaspar und Keller, Heinrich. Die Zollkarte der Schweiz, 1825, Faksimiledruck 1996)

Abb. 7 (unten): Querschnitt durch eine typische Chaussee des 19. Jahrhunderts mit aufwändiger Bauweise. Über dem massiven Unterbau mit Blöcken folgen kleinere Steine, darüber die Kiesschicht. Diese ist an der Oberfläche mit noch feinerem Material aufgebaut. (Bavier, Simon: Die Strassen der Schweiz. Zürich 1878., Tafel XIII)



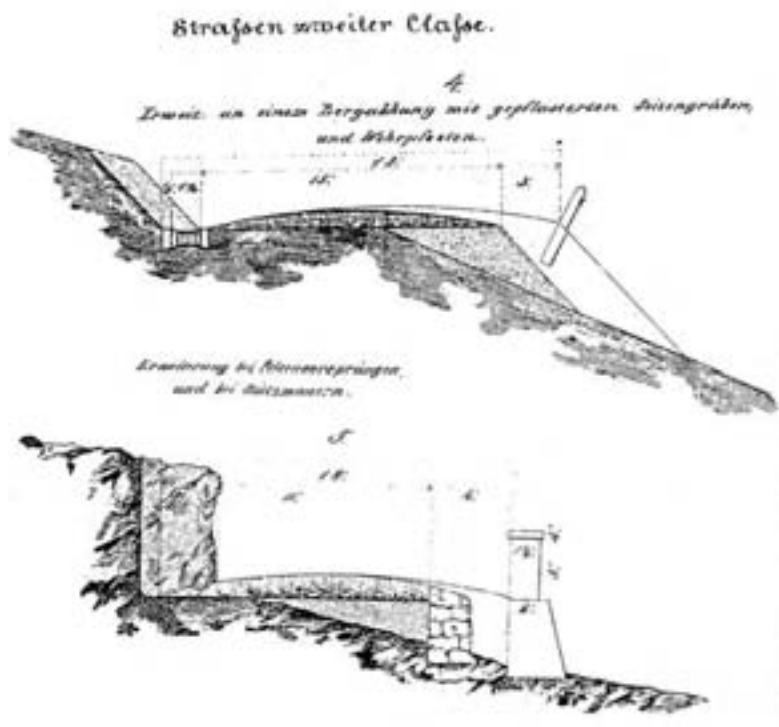


Abb. 8: Das neue Strassengesetz erlaubte es dem Kanton, auch den Bau der Gemeindestrassen etwas zu regeln. Hier ein Beispiel aus der Anweisung von 1834 wie eine Hangstrasse auf ein normgerechtes Querprofil zu bringen war. (StA SG, R 64, F1, 176 / Krapf, Bruno. Der Strassenbau im Kanton St.Gallen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Liz. Arbeit Univ. Zürich, 1983, S. 73)

Die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts brachte mit den Strassen des Abtes Beda einen grossen Schritt in Richtung systematischeren Netzausbaus. Der Abt finanzierte Neubauten im Toggenburg, die Strasse Wil–St.Gallen–Rorschach und Strassen im Appenzellerland. Die neuen Strassen waren Fahrstrassen für den Wagenverkehr, auf denen sich grössere Gütermengen über weite Distanzen bewegen liessen.

Während im Mittelalter nur kurze, schwierige Bauabschnitte mit einer Pflasterung angelegt wurden, baute man die Landstrassen durchgehend als Chaussee nach französischem Vorbild. Gearbeitet wurde aber nach wie vor durch die Anstösser. Der Abt finanzierte den Bau, bezog dafür Weggelder und Brückenzölle.

Vor allem nach dem Erlass des ersten kantonalen Strassenbaugesetzes von 1834 entstand ein dichtes innerkantonaes Strassennetz. Bautechnisch handelte es sich um einen neuen Typus von Strassen: Kunststrassen, welche teilweise das Gelände stark veränderten. Steigungen wurden durch Serpentinien und lange Hangwegpartien überwunden, Dämme und Einschnitte bewegten grosse Erdvolumen.

Zur Finanzierung dienten zunächst bis 1848 weiterhin Zölle und Weggelder, dann allgemeine Steuermittel. Im Durchschnitt wendete der Kanton bis 1860 ca. 15 % des Staatshaushaltes für den Strassenunterhalt auf.

Bald nach dem Einsetzen des Strassenbaus wurden die ersten Bahnlinien eröffnet. Ab 1855 an der Linie Rorschach–Wil, ab 1858 im Rheintal, ab 1859 im Walenseetal, ab 1870 im Toggenburg. Dadurch verringerte sich die Bedeutung der überregionalen Strassenverbindungen für den Gütertransport zunächst etwas. Strassenbau und Bahnbau, das bedeutete auch neue Telegraphenlinien und Eilpostkurse mit regelmässigem Fahrplan. Die Kommunikation und Mobilität über grosse Distanzen wurde gewaltig erleichtert.

Eisenbahn und gute Strassen setzten zwar die Landwirtschaft einer neuen, massiven Konkurrenz aus. Sie liessen aber zugleich die Gefahr lokaler Hungersnöte praktisch verschwinden.

Der Bahnbau wurde 1910 mit der Rickenbahn abgeschlossen. Aber 1904 gab es im Kanton 142 Motorfahrzeuge, 1914 waren es 357. Die Strassen gehörten noch den Fuhrwerken und Fussgängern. 1928 beschloss die Regierung ein neues Ausbauprogramm. Die Strassen sollten staubfrei und für Motorfahrzeuge geeignet sein. Ab dem 2. Weltkrieg wird ein schweizerisches Staatsstrassennetz festgelegt, das im Kanton St.Gallen rasch verwirklicht wurde. Bei der Planung eines Autobahnnetzes war der Kanton Pionier und beeinflusste somit das ab 1960 gebaute ostschweizerische Autobahnnetz stark.

DIE WICHTIGSTEN VERBINDUNGEN

Der Abschnitt gibt eine knappe Übersicht zu den grossen Verbindungsachsen, welche durch die nationalen und teilweise auch regionalen Inventarstrecken erfasst sind.

Walensee

Die Verbindung über Zürichsee–Walensee nach den Bündnerpässen (SG 1 bis SG 7, SG 9–SG 12) gehört zu den international bedeutenden Routen (vgl. folgende Karte). Sie gehört auch zu den ältesten nachweisbaren Verbindungen. Das Transitvolumen über die Walenseeroute und die Bündner Pässe war mehrfach grösser als beim Gotthard. Erst im 18. Jahrhundert beginnt der Gotthard den Bündner Pässen den Rang abzulaufen.

Schon für das Frühmittelalter kennen wir die Hafenorte und die dazugehörige Infrastruktur und die Verbindung blieb bis in die frühe Neuzeit eine eigentliche Seestrecke, denn entlang des Walensees gab es bis ins 19. Jahrhundert keine wirklich durchgehende Fahrstrasse. Erst lange nach der 1859 eröffneten Bahnlinie von Rapperswil nach Sargans wird um 1890 die Staatsstrasse (SG 7.2) ausgebaut.

Bodensee–Rheintal

Der zweite Zugang zu den Bündner Pässen bildete der Bodensee und das Rheintal bis Chur (SG 3, SG 5 SG 30, SG 33, SG 38). Der Bodensee war die grosse oberdeutsche Drehscheibe sowohl für den Nord-Süd-Verkehr als auch den Ost-West-Verkehr. Im Rheintal verlief zwar die wichtigere Variante auf dem Ostufer, und die hauptsächlichlichen Transportmengen wurden auf dem Rhein abwärts geflösst. Um 1600 konnten Schiffe noch über Fussach hinauf fahren. Dennoch wurden seit dem Mittelalter grosse Anstrengungen unternommen, auch die Strasse auf eidgenössischer Seite zu verbessern und dadurch Verkehr anzuziehen.

Abb. 9: Wegpartie am Schollberg (Howand) Zeichnung von Jan Haeckert aus dem Jahre 1655. Die Abbildung zeigt das teils aus dem Fels gehauene, teils durch hohe Stützmauern und eine Lehnbrücke gestützte Trasse der Alten Landstrasse. Deutlich wird der notwendige grosse Bauaufwand, um die Schlüsselstelle des Schollbergs zu überwinden. (Werdenberger Jahrbuch 1997, Frontseite)



Wil–St.Gallen

Diese Verbindung ist unter den drei wichtigsten diejenige, die am stärksten auch durch die St.Galler Wirtschaft beeinflusst wurde. Denn nur die Anziehungskraft des Zentrums St.Gallens kann erklären, dass die hauptsächlichliche West-Ost-Verbindung nicht den wesentlich bequemen und kürzeren Verlauf über Arbon an den Bodensee nahm, wie es in römischer Zeit der Fall war.

Besonders tatkräftig haben zwei Klosteräbte die für sie wichtige Verbindung nach Osten an den Bodensee und den Hafen Rorschach respektive nach Westen durch Baumassnahmen gefördert. Bereits im 15. Jahrhundert baute Abt Ulrich Rösch die 1487 vollendete Strasse nach Rorschach (SG 40.2) und 1774 wurde die von Abt Beda gebaute Strasse von Wil nach Rorschach fertiggestellt (SG 40.3).

Appenzeller Strassen – der Ruppenübergang

Von den Verbindungen über das Appenzellerland ist die Ruppenstrasse die wichtigste. Sie kann historisch gesehen nur regionale Bedeutung beanspruchen, weist aber eine höchst interessante Geschichte auf.

Die Verbindung von St.Gallen über Speicher–Trogen–Ruppen nach Altstätten (SG 2, SG 21, AI 2, AR 6, AR 8) ist im Hochmittelalter entstanden. In der frühen Neuzeit waren die Verbindungen nach Altstätten und St.Gallen besonders für die Appenzeller wichtig. Ausbauten erfolgten auch durch das Kloster ohne Beteiligung der Stadt St.Gallen. Nach jahrelangen Verzögerungen startete 1836 der Bau (AR 6.4), unterstützt von der Gemeinde Altstätten. Die neue Ruppenstrasse überquerte den Bruederbach mit einer Steinbrücke bei Brugg. Nach Vollen dung des St.Galler Teils konnte ab Mai 1842 die Eilpost von St.Gallen nach Altstätten und Feldkirch verkehren.

Ricken

Der regionale Rickenübergang (SG 320) und die Verbindungen zwischen St.Gallen zum Toggenburg und zum Obersee wurden erst in der frühen Neuzeit und durch die verstärkte Integration des äbtischen Territoriums wichtig. Es bestanden eine Vielzahl von Varianten, von denen einige im Inventar als «national», andere als «regional» eingestuft sind. So gab es schon um 1534 eine «Landstrasse» von Herisau über die Schwänbergbrücke–Degersheim ins Toggenburg und eine Variante über Flawil (SG 614, SG 615).

Als weitere Variante dürfte von Flawil die Strasse St.Gallen–Wil (SG 41.1) bis Oberuzwil benutzt worden

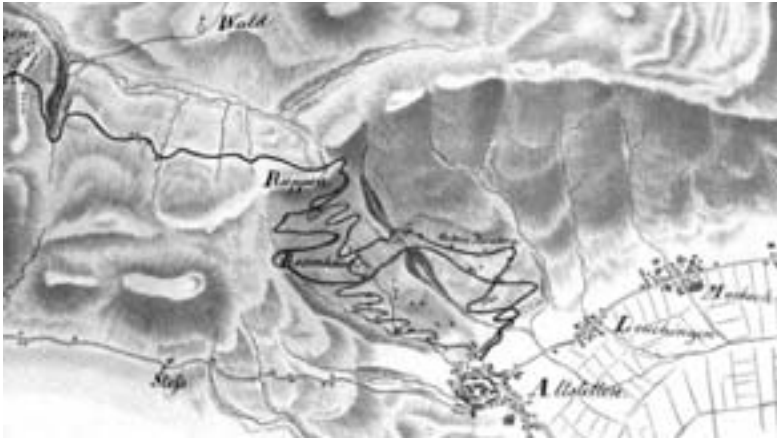


Abb. 10: Der Projektvorschlag von Ingenieur Alois Negrelli von 1836. Schön erkennbar sind die vielen Serpentin, um eine geringe Steigung zu erhalten. Dadurch wurde die Strecke viel länger als die Stosstrasse (ganz unten sichtbar). (Zentralbibliothek Zürich, Kartensammlung: 4 JI 45: 1 und 11 JI 46: 1)

sein und von dort über Bettenau (SG 612) bei Jonschwil die Toggenburger-Strasse (SG 44.3) erreicht haben. Da hierdurch diverse Zölle umgangen wurden, war dies wohl keine «offizielle» Route.

Gerade der Ricken und die Toggenburger Verbindungen machen deutlich, dass eine fixe inventarmässige Bedeutungszuordnung historisch nicht immer passt. In Wirklichkeit war das Verkehrsnetz sehr dynamisch. Daher konnte sich die Bedeutung einer Verbindung oftmals ändern. Ein schönes Beispiel ist der Einfluss, den um 1770 der internationale Getreidehandel auf die Rickenverbindung nahm. Um das Absatzgebiet zu vergrössern, drängte die Stadt Überlingen auf einen Ausbau der Strecke, welcher auch ausgeführt wurde.

Toggenburg

Die Erschliessung des Toggenburgs von Wil aus bis Wildhaus und ins Rheintal (SG 44, SG 45, SG 27, SG 28) ist als durchgehende Strassenverbindung ebenfalls weitgehend erst im 18. Jahrhundert entstanden.

Von Bedastrassen zu Staatsstrassen

Die Klosteräbte waren die ersten grossen Strassenbauer im Kanton. Aber der systematische Bau eines engmaschigen Strassennetzes begann erst im 19. Jahrhundert.

Das Entstehen eines ersten, einigermaßen systematischen Strassennetzes ist mit dem Namen von Fürstabt Beda Angehrn verknüpft. Zwischen 1774 und 1787 veranlasste er den Bau der Fürstenlandstrasse (SG 41.2), der Strasse durch das Toggenburg (SG 44), die Rickenstrasse (SG 319) und der Strasse St.Peterzell–Lichtensteig (SG 617). Lokale Widerstände gegen sein Strassenbauprogramm beseitigte der Abt oftmals durch grosszügige finanzielle Zugeständnisse.

Ein bekanntes Beispiel ist die Fürstenlandstrasse. Die-



Abb. 11 (links): Die soeben fertig gestellte Staatsstrasse bei Langensteig (SG 44.3) überquert, ausgestattet mit Brüstungs- und Stützmauern, Zaun und Kilometerstein, in einer Kurve mit geringer Steigung den Bach. Hinten zieht sich die Landstrasse von 1784 (SG 44.2.3) steil, schmal und zaunlos den Abhang herunter. (Aquatinta des Lütisburger Landschaftsmalers Johann Baptist Isenring (1796–1860), Rahmenvignette aus dem Gruppenstich «Lichtensteig», um 1837. In: Hollenstein, Johann: Aus der Geschichte von Bütschwil. Bütschwil 1979, S. 208)



Abb. 12 (rechts): Kilometerstein an der Staatsstrasse von 1828/32 über den Ricken bei Steg. Symbol für die Verbindung der Kantonsteile durch den Strassenbau im 19. Jahrhundert. (SG 320.2, A. Maissen, 1999)

ses Bauvorhaben wurde von 1774 bis 1778 erstaunlich rasch realisiert. Der Bau erfolgte zwar immer noch im alten System der Fronarbeiten, aber nach systematischer zentraler Planung. Zudem liessen sich die Gemeinden hier erstmals von künftigen Unterhaltungspflichten befreien. Der fürststädtische Strassenbau bezweckte eine einheitliche Bauausführung und einen Ausbau der Landstrassen

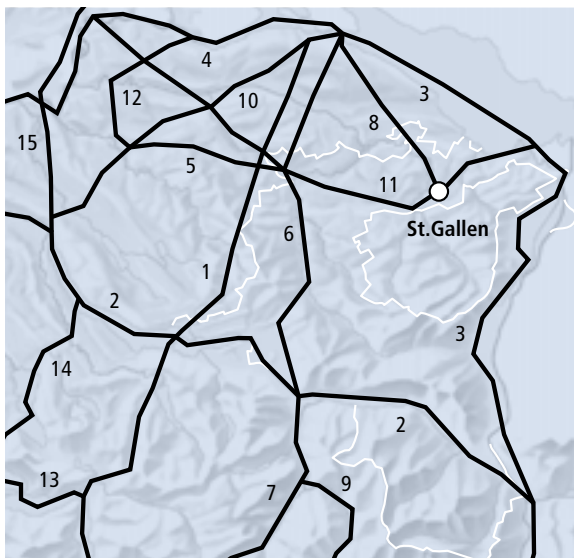
Abb. 13 (rechts): Projektplan von 1835 mit Projektvarianten, um die fürststädtische Landstrasse (SG 40.3, SG 41.2) von 1774 zu korrigieren oder durch eine neue Strassenführung zu ersetzen. Ein Neubau (SG 40.4) wurde schliesslich erst 1840 ausgeführt. Die schwarz ausgezogene Linie – «Alte Strasse» – bezieht sich auf die fürststädtische Landstrasse von 1774. (Henking-Plan, HENKING vor 1835): Westteil)



St.Gallen im Verkehrsnetz der Ostschweiz

Die Karte gibt einen Überblick der wichtigsten überregionalen Verkehrsachsen der Ostschweiz, wie sie sich etwa im 18. Jahrhundert darstellten. Die Linien deuten die Verläufe nur an, denn jede der Achsen bestand aus verschiedenen Varianten, die sich auch immer wieder veränderten.

- 1 Konstanz–Einsiedeln; Pilgerweg
- 2 Limmat–Zürichsee–Linth–Walensee–Bündnerpässe; See- und Landverbindung
- 3 Konstanz–Bündnerpässe; Schifffahrt und Strassen im Rheintal
- 4 Basel–Konstanz–Bodensee; Schifffahrtsweg
- 5 Zürich–St.Gallen–Bodensee
- 6 Konstanz–Weinfelden–Toggenburg–Innerschweiz
- 7 Glarus–Reusstal; Klausenpass
- 8 Konstanz–St.Gallen/Herisau
- 9 Glarus–Vorderrhodental; Panixerpass
- 10 Zürich–Frauenfeld–Konstanz
- 11 St.Gallen–Wil–Frauenfeld–Schaffhausen
- 12 Zürich–Stein am Rhein
- 13 Basel–Gotthard–Tessin
- 14 Zürich–Zug–Gotthard
- 15 Zürich–Schaffhausen



auf durchgehend mindestens 14 Schuh (4.20 m), was als Voraussetzung für den Einsatz von Zweispännern galt. Das damals neue System der sog. «Chaussee» nach französischem Vorbild wies einen soliden Steinkörper und eine mehrschichtige Bekiesung auf. Gewölbte Oberfläche und Seitengräben sorgten für den Wasserabfluss. Ganz bemerkenswert ist die geradlinige Trassierung, welche teilweise keinerlei Rücksichten mehr auf gewachsene Strukturen nahm.

Die Strassenbauten verursachten enorme Kosten. Allein das Stück Gossau–Oberbüren, inklusive der neuen Brücke bei Thurhof, kostete gewaltige 56'729 Gulden. Daneben konnte der Abt aber von Ablösungen von Strassenbaupflichten profitieren, etwa durch die Stadt St.Gallen für 10'000 Gulden.

Nachdem 1803 der Kanton St.Gallen entstanden war, wurde zunächst 1808–11 lediglich die aufwändige Chräzerenbrücke erstellt und dann eine «Sparpause» eingelegt. Das Zeitalter des modernen Strassenbaus beginnt erst nach 1820. Ganz offensichtlich konnte man noch lange von der äbtischen Bausubstanz zehren. Die Fürstenlandstrasse wurde teilweise erst 1840 ersetzt (SG 40.4), im westlichen Teil war nicht einmal das notwendig. In vielen anderen jungen Kantonen (beispielsweise Thurgau oder Tessin) begannen jedenfalls massive Bauanstrengungen unmittelbar nach 1803.

Zunächst noch ohne klare Gesetzesgrundlage und mit auf Gemeinden und Kanton verteilten Zuständigkeiten wurden in den 1820er-Jahren einige grössere Projekte ausgeführt; so im Rheintal die Strasse am Schollberg. Für jedes Vorhaben wurde ein eigenes Dekret erlassen, welches dem Kanton die Oberaufsicht, den Gemeinden die Ausführung zuwies.



Abb. 14 (oben): Eine frühe Betonkonstruktion aus dem 20. Jahrhundert findet sich am Stoss. Dort sicherte bis zum Hangrutsch von 1930 eine massive Betonmauer ohne Armierung den Hang. Sie wurde wohl nach 1900 angelegt. Da sie kaum Entwässerungsöffnungen aufweist, erhebt sich der Verdacht, dass diese Mauer den Hangrutsch durch Wasserstau mit verursacht haben könnte. (T. Specker, 2006)



Abb. 15 (unten): Autounfall 1950 bei Gossau-Oberdorf, Blick nach Südosten (SG 41.1). Das Bild vermittelt einen Eindruck vom Staatsstrassenbau um 1930: Die schmale Strasse ist gepflastert. Beidseits wurden Baumreihen (Obstbäume?) angelegt. (Schweizerisches Landesmuseum: 101375.3)

Das Strassengesetz von 1833, in Kraft ab 1834, definierte erstmals ein hierarchisches Netz von Staatsstrassen: Strassen «1. Klasse» wurden vom Kanton übernommen: St.Gallen–Rorschach–Graubünden, Sargans–Walenstadt, St.Gallen–Wil.

Die Bauarbeiten an der neuen Strasse nach Rorschach erfolgten in den Jahren 1838–42 nach Plänen des kantonalen Strassenbaumeisters Friedrich Wilhelm Hartmann. Die Strasse verlief nicht etwa durch Mörschwil hindurch, sondern auf möglichst direkter Linie zum Hafen Rorschach. Dabei wurden im Gegensatz zur Beda-Strasse eine allzu grosse Nähe zum Goldachtobel und grosse Steigungen offenbar vermieden. Die neue Goldachbrücke, 250 m oberhalb des alten Standorts, verminderte mit der 10 m über Flussniveau liegenden Fahrbahnplatte die Steigung zusätzlich.

Gleichzeitig wurde auch die Strasse von 1787 über Flawil (SG 41.1) und die Beda-Strasse von 1774/78 über Oberbüren (SG 41.1 u. SG 41.2) ausgebaut und wohl auch stark begradigt. Die neue Normbreite einer Staatsstrasse 1. Klasse betrug 22 Fuss, gut 7 Meter.

Der Kanton bediente sich bis zur Bundesverfassung von 1848 nicht nur der äbtischen Strassenlinien, sondern auch des gleichen Finanzierungssystems: Brückenzölle

und Weggelder. Damit hatte er sich ebenfalls mit dem beliebten «Abfahren» der Zölle, jetzt «Zolldefraudation» genannt, herumzuschlagen. Beispielsweise wurde noch 1847 an der Brücke Thurhof eine Zollstation errichtet, da häufig die Brübbacher Brücke zur Umgehung verwendet wurde.

Da die Strasse durch Ausbauten des 19. und vor allem 20. Jahrhunderts stark überprägt wurde, gibt es nur noch wenige Stücke, die mindestens einen Eindruck des Strassenbaus im 19. Jahrhundert vermitteln können. Beispiele sind der Bürer Wald südlich Oberbüren (SG 41.2) und das Stück durch die Weiler Rüdlen–Degenau nordwestlich von Gossau (SG 41.2).

Literatur

Bavier, Simon: Die Strassen der Schweiz. Zürich 1878.

Bodmer, Walter: Ursachen der Veränderungen des Verkehrsvolumens auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich von 1600 bis 1800. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 1977, 27/I,II.

Burmeister, Karl Heinz: Geschichte der Bodenseeschifffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Der Bodensee. Landschaft, Geschichte, Kultur. Namens des Vereins der Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung und des Alemannischen Instituts in Freiburg i. Br. hrsg. von

Helmut Maurer: 165–188. Sigmaringen 1982.

Hollenstein, Johann: Aus der Geschichte von Bütschwil. Herausgegeben zum 1200-Jahr-Jubiläum durch die Politische Gemeinde Bütschwil. Bütschwil 1979.

Krapf, Bruno: Der Strassenbau im Kanton St.Gallen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Liz. Arbeit Univ. Zürich 1983. Sankt-Galler Geschichte 2003. 9 Bände, St.Gallen 2003.

Sonderegger, Stefan: Landwirtschaftliche Entwicklung in der spätmittelalterlichen Nordostschweiz. St.Galler Kultur und Geschichte, Bd. 22. St.Gallen 1994.

Die Kunstdenkmäler des Kantons St.Gallen. Bd. I.–Bd. V, Basel 1951–1970.

Informationsquellen für die historische Wegforschung

Die heute im Gelände noch auffindbaren historischen Verkehrswege sind eine enorm wichtige Informationsquelle. Neben der Auswertung von Literatur und schriftlichen Quellen stellen Karten die wohl wichtigste Quelle der Verkehrsgeschichte dar.

Wir können in Karten erst seit dem 19. Jahrhundert zuverlässig den Verlauf ganzer Verkehrsverbindungen erkennen. Ältere Karten erlauben aber schon einen guten Überblick und bieten teilweise genaue Detailinformationen.

Bis weit ins 18. Jahrhundert wurden grossmasstäbliche Karten nur teilweise vermessen. Vielmehr versuchte man durch Auswerten aller verfügbaren Karten und Tex-

tinformationen die Informationen möglichst richtig zu platzieren. Durch dieses sogenannte «Kompilieren» entstanden natürlich zahlreiche Fehler und Namensentstellungen. Erst gegen 1800 entstehen moderne Vermessungswerke. In kleinem Massstab stehen uns allerdings für viele kleine Ausschnitte die teilweise hervorragenden Herrschafts- und Zehntenpläne des 18. Jahrhunderts zur Verfügung.



Fürststädtischer Grenzatlant 1730

Grenzatlant der Alten Landschaft, ca. 1730: Der Grenzatlant der Alten Landschaft der Fürststabe St.Gallen von ca. 1730. Faksimile herausgegeben von Werner Vogler und Hans-Peter Höhener. Langnau a.A.

Diese Karte bietet einen genauen Querschnitt aller Strassen und Wege, welche die nördliche Grenze des Appenzellerlandes queren.

Abb. 16: Ausschnitt aus dem Grenzatlant um 1730, Blatt 9. Sichtbar die Ausfallstrassen, die Bleichen. (Grenzatlant der Alten Landschaft. Faksimile herausgegeben von Werner Vogler und Hans-Peter Höhener. Langnau a.A., Blatt 9)



Canton Saentis 1798

Der Canton Saentis nach seiner einstweiligen Districts Eintheilung. Im Juli Ao. 1798.

In der Helvetik entstanden 1798 solche Kantonskarten, die in ähnlicher Form vorliegen. Sie zeigt neben den Gebietsgliederungen nur noch die Strasse Rorschach-Gossau-Wil. Offenbar mussten rasch vereinfachte, skizzenhafte Darstellungen beschafft werden.

Abb. 17: Die Karte von 1798 ist im Original farbig. (Rusch, Gerold. Das Appenzellerland in vergangener Zeit. Appenzell 1999, Nr. 24)



Herrschaftspläne im 18. Jahrhundert

Johannes Nötzli. Plan des Hofes Waeg, 1740

Solche Pläne, meist vom Herrschaftsinhaber in Auftrag gegeben, sind sehr genau und detailreich. Allerdings ist ihre Auswertung recht aufwändig.

Abb. 18: Ausschnitt aus dem Plan von Johannes Nötzli, der den Hof «Waeg» zeigt. Hier lässt sich der Verlauf der alten Strasse nach der Martinsbrücke (SG 40.1) nachweisen. (Sankt Galler Geschichte, Bd. 3, S. 109/ Stiftsarchiv SG)



Zollkarte der Schweiz 1825

Zellweger, Johann Kaspar und Keller Heinrich. Die Zollkarte der Schweiz, 1825. Manuskript. Faksimile. Murten 1996.

Diese Übersichtskarte hätte wohl den Kantonsbehörden um 1834 sehr geholfen. Damals versuchte man eher verzweifelt, im unbeschreiblichen Durcheinander der Zölle und Weggelder einen Überblick zu erhalten.

Abb. 19: Der Ausschnitt zeigt die Vielzahl der um 1825 zu entrichtenden («Z») Strassenzölle. Gelegentlich auch beidseits der Kantonsgrenze. Pfeile zeigen, dass hier Vorspann von zusätzlichen Pferden nötig war. (Zellweger, Johann Kaspar u. Keller, Heinrich. Die Zollkarte der Schweiz, 1825, Faksimiledruck 1996)

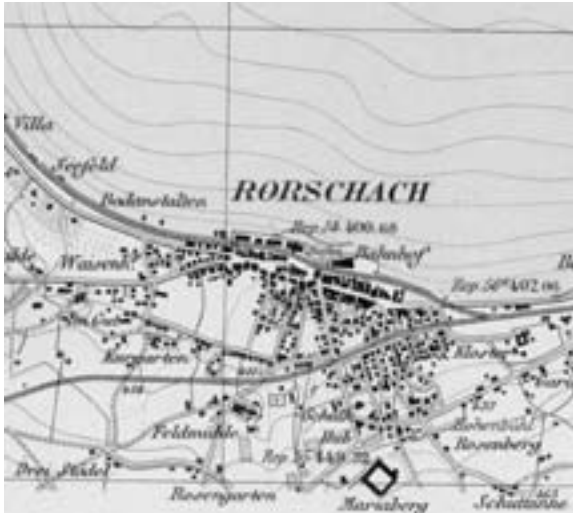


Eschmannkarte 1841–1854

Eschmann Johannes. Topographische Karte des Cantons St.Gallen mit Einschluss des Kantons Appenzell. Blatt Nesslau. Winterthur 1841–54.

Die Eschmannkarte ist die erste «moderne», grossmasstäbliche (1:25'000) Karte, welche auf einer Gesamtvermessung und einer sorgfältigen Erhebung des gesamten Karteninhaltes beruht. Sie ist eines der vielen in dieser Zeit entstandenen kantonalen Kartenwerke. Diese sollten auch den Verwaltungen dienen. Daher sind Verkehrswege besonders differenziert erfasst.

Abb. 20: Ausschnitt aus der Eschmannkarte, Blatt St.Gallen–Trogen, mit Rorschach und Umgebung.



Topographischer Atlas

Der «Topographische Atlas der Schweiz», im Massstab 1:25'000/1:50'000 bot eine bisher unerreichte Genauigkeit und Anschaulichkeit. Die schwerfälligen Schraffen wurden durch Höhenkurven ersetzt. Die Blätter zeigen die Kulturlandschaft vor den grossen einschneidenden neuzeitlichen Veränderungen.

Abb. 21: Ausschnitt aus dem Topographischen Atlas, Blatt 78 Rorschach, 1885. (Archiv GRAD GIS Specker)

Abb. 22: Hohlweg am Ruppensaumweg in Bummert. Die Böschungen sind in diesem Bereich bis zu 4 m hoch. (SG 21.1, A. Maissen, 2001)

FORMEN HISTORISCHER WEGSUBSTANZ IM KANTON ST.GALLEN

Wegtypen und Wegtechnik sind so vielfältig, dass hier nur eine Auswahl dargestellt werden kann. Sie haben sich im Laufe der Jahrhunderte sehr stark verändert.

Hohlwege

Hohlwege sind eine der ältesten Wegformen. Sie entstehen durch intensivere Wegnutzung bei unbefestigter Wegsohle. Die Schäden durch Hufe, Räder und Bremschuhe fördern die natürliche Erosion und lassen den Weg sich allmählich eintiefen.

Wieswege

In einer Einzelhoflandschaft wie dem Toggenburg spielten und spielten Wege von Hof zu Hof eine grosse Rolle. Die einfachen Graswege sind gelegentlich durch flach gelegte Steine und durch Zaundurchgänge erkennbar. Ihr Verlauf ist durch Herkommen und Wegrechte abgesichert. Bei angepasster Nutzung wären diese Wege ideale Wanderwege. Die Zaundurchgänge mussten für Personen passierbar sein, aber das Vieh zurückhalten. Davon gibt es auch heute noch eine grosse Anzahl mit teils originellen Konstruktionen.



Alpgassen

Gassen sind besonders aufwändige Wirtschaftswege. Sie führen durch das dorfnahe, intensiv genutzte Land hinauf in die Alpen. Beidseitige Begrenzung durch Mauern, Hecken, Zäune verhindert das Ausbrechen des Viehs, welches sonst in Gärten, Äckern oder Mähwiesen Schäden anrichten würde. Diese wichtigen Wege wurden seit



dem Mittelalter von Dörfern und Alpenossenschaften unter grossen Anstrengungen angelegt und unterhalten. Durch den Bau der Trockenmauern konnten zugleich die aus den Wiesen und Alpen geräumten Steine platzsparend verwendet werden.

Abweissteine

Abweissteine sind eines der vielen kleinen Steinelemente an Strassen seit der Frühneuzeit bis in die Gegenwart. Es gab Randsteine, Kolonnensteine, Wegweiser, Geländersteine, Türlisteine. Abweiser verhinderten an exponierten Ecken, dass Hausfassaden durch Fuhrwerke beschädigt wurden. Manch einer versieht auch heute noch diesen Dienst.

Frühneuzeitliche Strassen

Der Strassenbau zwischen dem 16. Jahrhundert und dem 18. Jahrhundert war an wichtigen Verbindungen und an schwierigen Stellen durchaus aufwändig. Neben Brücken wurden oftmals lange Stützmauern und Wasserdurchlässe gebaut, meistens in Trockenbautechnik. Diese Bauweise erweist sich aufgrund einer gewissen Flexibilität des Mauerverbandes als recht stabil. Da das Wasser nicht gestaut wird, baut sich auch kein grosser Hangdruck auf.

Abb. 23 (oben links): Wiesenweg bei Schwendiseen (Wildhaus). Durch die vielen Wanderer ist dieser Weg gut sichtbar. (T. Specker, 2001)

Abb. 24 (oben rechts): Sanierte Partie der «Buechengass» oberhalb Eggenberg am Grabser Berg. Deutlich erkennbar das solide geschichtete Mauerwerk und die relativ geringe Breite. (SG 262.1.1, A. Maissen, 2001)

Abb. 25 (unten links): Radabweiser oder Prellstein an der Verzweigung der Staatsstrasse und der «Alten Landstrasse» in Marbach. (SG 33.1.1, A. Maissen, 2001)

Abb. 26 (unten rechts): Trocken gemauerter Wasserdurchlass oberhalb Schafäuli. Auf dem Bogen sitzt eine Stützmauer, ebenfalls in Trockenmauertechnik. (SG 3.1.3, A. Maissen, 1999)



Abb. 27 (oben links): Die Technik der Chausseierung wurde bis in unser Jahrhundert verwendet, ist aber selten geworden. Die Strasse Bad Ragaz–Bad Pfäfers (SG 184) zeigt noch eine chausseierte Oberfläche.
(T. Specker, 2006)



Abb. 28 (oben rechts): Schönes Beispiel für eine traditionelle «Bsetzisteinplästerung»: die Fluhrstrasse in der Mülenenschlucht, St.Gallen.
(SG 43.1.1)

Abb. 29 (unten): Gemörtelte Quadersteinmauer mit leicht bossierten Quadern der Staatsstrasse in Obstwachs (Schmerikon). Rechts der begradigte neue Strassenverlauf.
(SG 11, A. Maissen, 1999)



Chaussees

Im 18. Jahrhundert kam für den Bau wichtiger Strassen das Prinzip der Chaussee auf. Dabei wurde über einem festen Unterbau eine feine Kiesschicht mit grossem Sand und Tonanteil und starker Querwölbung aufgebracht. Bis zur Einführung des Teerbelags im 20. Jahrhundert waren Landstrassen als Chaussee angelegt. Manche dieser Strassen sind schnurgerade trassiert. Vom originalen Wegkörper wäre wohl da und dort noch archäologisch untersuchbare Substanz vorhanden



Abb. 30: Besonders schöne und gut erhaltene Stützmauer am südlichen Zugang zur Mühletobelbrücke bei Valens (SG 183.2.2) . Auch an der neuen Strasse erfüllen die teilweise mächtigen Mauern noch ihren Zweck. (T. Specker, 2006)

Abb. 31: Unterhaltsarbeiten an den Stützmauern der Strasse bei Vasön (SG 183.2, ca. 1900 gebaut). Die Gemeinde Pfäfers lässt die Mauern reinigen und teilweise reparieren. Die kunstvolle Reparatur erfordert einen Kompromiss beim Material: statt der nicht so stabilen örtlich anstehenden Kalkschiefersteinplatten werden ungeschiefterte, weniger lange Kalksteine verwendet. (T. Specker, 2006)



heiten durch Einschnitte, Dämme oder Hanganschnitte beseitigt. Dies bedingte den Bau einer Vielzahl von Stützmauern und Wasserdurchlässen.

Stützmauern

Stützmauern in Trockenmauer-Technik finden sich an vielen Orten. Vor allem lokale und regionale Erschliessungsstrassen aus dem 19. Jahrhundert weisen teilweise noch längere Abschnitte auf. Der Vorteil einer Trockenmauer liegt in ihrer Flexibilität und dem Vermeiden von Wasserstau. Zudem konnten die damaligen Wegbauer gleich das lokal anstehende Material verwenden, manchmal die ohnehin aus dem Felsen gebrochenen Steine, manchmal aus dem Schutt oder aus einem Bachbett. Das Schichten einer solchen Mauer ist eine hohe Kunst, die heute kaum noch beherrscht wird.

Pflästerung

Die Pflästerung einer Wegoberfläche ist aufwändig und wurde in grösserem Masse zuerst nur im lokalen Umfeld eingesetzt. Dabei belegte man die Wegoberfläche mit groben, fast unbearbeiteten Steinen. Im 19. Jh. wurden dann die typischen würfelförmigen «Bsetzsteine» grossflächig verwendet. Entscheidend für die Haltbarkeit ist das gegenseitige Verkeilen der Steine. Der Randbereich muss besonders solide sein, damit hier nicht einzelne Steine ausbrechen.

Staatsstrassen

Die Staatsstrassen des Kantons aus dem 19. Jahrhundert lassen sich heute noch gut erkennen. Sie wurden mit möglichst geraden Linien angelegt und Geländeuneben-

Literatur

Höhener, Hans-Peter; Dürst, Arthur: Die Ostschweiz im Bild der frühen Kartenmacher. Cartographica Helvetica, Sonderheft 6. Murten 1994.

Grenzatlas der Alten Landschaft, ca. 1730: Der Grenzatlas der Alten Landschaft der Fürstabtei St.Gallen von ca. 1730. Faksimile, herausgegeben von Werner Vogler und Hans-Peter Höhener. Langnau a.A.

Rusch, Gerold: Das Appenzellerland in vergangener Zeit. Darstellungen auf topographischen Karten inkl. Vademecum [Katalog]. Appenzell 1999.

Sehenswertes im St.Gallerland

Mancher historischer Weg lohnt auch heute noch eine Wanderung, auf der wir uns ein wenig in die vergangenen Verkehrszustände zurückversetzen können.

Im Inventar wurden nicht nur grosse, wichtige Verbindungen als national bedeutsam eingestuft. Da, wo ein lokales oder regionales Wegsystem besonders reiche und gut erhaltene Substanz aufweist, kann es ebenfalls in die Stufe «national» aufsteigen. Dieses Kapitel stellt einige davon vor.

Der Grabser Berg

Der Grabser Berg weist ein ausserordentlich ausgedehntes Erschliessungssystem auf, verteilt auf mehrere Inventarstrecken (SG 260, SG 262, SG 264, SG 265, SG 267). Längere Abschnitte sind aufgrund ihrer Ausprägung mit nationaler Bedeutung eingestuft. Diese Objekte bilden zusammen ein eindrückliches Wegensemble der vorindustriellen, landwirtschaftlich geprägten Verkehrsinfrastruktur.

Die Geschichte der Alperschliessung und die genaue Datierung der einzelnen Wegäste lassen sich nur annähernd nachvollziehen. Nachweisbar sind drei alte Haupterschliessungen, welche alle fächerförmig vom obersten Grabser Dorfteil ausgehen. Auch die neueren Wege des 19. Jahrhunderts gehen von hier aus.

Bereits im Grabser Urbar von 1463 wird das System des südlichen Teils erkennbar: «von Graps, vom Dorff durch Schgun hin uff durch die Hüli [Hüli westlich von Sgun]» führte der sog. «Schgunweg». Beim Hüli verzweigt er sich in Hauptachsen nach Eggenberg (SG 262.1) und nach Madong (Amadang?) (SG 260.2 oben). Der ursprüngliche Schgunweg ist nicht mehr vorhanden und wurde durch die Anlage der «Chüegass» (SG 260.2 unten) ersetzt. Die Querverbindung zum mittleren Teil bildet der erst 1691 als «Chrüzgass» genannte Weg (SG 260.3) über die Schlussbrücke.

Der mittlere Teil ist nicht so gut nachweisbar (SG 264). Er dürfte im untersten Teil ebenfalls im Urbar von 1463 vorkommen. Er erschliesst die Alp «Älpli». Hingegen ist der nördlich Teil der Grabser Alperschliessung bereits 1463 genannt (SG 265). Er erschloss schon damals die weit entfernte Alp Schönenboden östlich Wildhaus.

Als letzte grössere Anlage wird erst 1850 der Weg durch das Walchenbachtobel (SG 260.4) angelegt, vor allem um den Holztransport zu erleichtern. Das System der Alpgassen wurde mit der neuen Fahrstrasse von 1892–97 (SG 267) abgelöst.

Abb. 32: Oberhalb des Weilers Tischenhus quert die «Chüegass» eine Geländemulde über einen Erddamm.
(SG 200.2.1, A. Maissen, 2001)





Abb. 33 (oben links): Die 1841 gebaute Schlussbrücke ersetzte einen älteren Holzsteg. (SG 260.3, A. Maissen, 2001)

Abb. 34 (oben rechts): Gassenpartie im oberen Teil von Buechen. Hier sind die Stützmauern aus relativ grossen Steinen gefertigt und dementsprechend stabil. (SG 262.1.1, A. Maissen, 2001)

Abb. 35 (links): Ein besonders eindrückliches Exemplar einer Stützmauer durch die Schafbergwand. Im Anschluss an die Mauerpartie führt die Verbindung durch einen Hohlweg. (SG 366, A. Maissen, 2001)

Die über weite Strecken gut erhaltenen und durch Mauern begrenzten Gassen lassen ihre ursprüngliche Funktion noch gut erkennen. Sie sollten einen möglichst bequemen Zugang zu den Maiensässen und Alpen gewährleisten und den Viehtrieb ohne Ausbrechen und Landschäden ermöglichen. Daher verliert sich mit Erreichen der Maiensäss-Stufe der Gassencharakter.

Eine Alperschliessung:

Wildhauser Schafboden, Zwinglipass

Die von Wildhaus fächerförmig ausgehenden Alperschliessungen führen über weite Distanzen auch über die Wasserscheide zur Meglisalp (SG 362) und zur Sämtisalp (SG 365, SG 367, SG 368). Diese wurde bereits 1495 zwischen Rheintalern und Appenzellern getrennt. Das erschlossene Alpgebiet reicht bis zur Saxer Lücke.

Wildhauser Schafboden

Von diesen Hauptwegen aus erschloss man auch den Wildhauser Schafboden. Etwa um 1910 wurde ein älterer Weg vollständig durch eine Neuanlage (SG 366) ersetzt. Diese bildet ein herausragendes Beispiel für neuzeitlichen Wegebau.

Der 1.5–2 m breite Weg ist grösstenteils als Hangweg ausgebildet. Im Mittelteil führt er fast durchgehend über ein aus dem Fels gehauenes oder gesprengtes Trasse. Daneben gibt es Stellen mit Wegdamm, Hohlwege im Fels und teilweise eindrücklichen Stützmauern. Ausgehend vom Hauptweg zum Zwingli-Pass wird durch diese Anlage die Schafbergwand überwunden und so eine hochgelegene Alp zugänglich gemacht.

Zwinglipass

Auch hier musste für die Weganlage im schwierigen Gelände ein gewaltiger Aufwand betrieben werden. Vor allem der Aufstieg von der Alp Tessel zur Alp Chreialp bietet ein eindrückliches Bild. Das 1.5–2 m breite Trasse ist teils aus der Kalkwand gehauen oder gesprengt, teils durch Trockenmauern gestützt. Die Wegbegrenzung besteht bergseitig hauptsächlich aus Felsböschungen. Einzelne Passagen werden durch Erdböschungen ergänzt.



Talseitig reihen sich unzählige trockene Lese- und Bruchsteinstützmauern aneinander. Allerdings sind diese häufig schlecht geschichtet.

Von Sax aus führt ein Weg durch die Saxerlücke auf die Alp Reintaler Sämtis (SG 373.1, AI 272.1). Dieser Weg bildete einen wichtigen Zugang vom Rheintal her in die Alpen. Die Alpen um den Sämtiser See wurden auch vom Rheintal her erschlossen. 1495 wurde die Nutzung genauer geregelt (AUB I, Nr. 1421).

Die Alpgasse auf den Gamser Berg

Die Gasse auf den Gamser Berg (SG 371) ist ein kurzes, aber hervorragendes Beispiel für eine Alpgasse. Sie zweigt bei Wannen vom Wildhauserweg (SG 27.1) ab und führt steil bergan zum Hinterwald. Die Gamserberg-Gasse ist ausserordentlich gut erhalten. Sie weist eine recht einheitliche Form mit beidseitigen Mauern in konstantem Abstand von ca. 2 Metern auf. Auch die langen Hohlwege sind mit beidseitigen Mauern ausgebaut.

Die Funktion einer «Gasse» bestand darin, den Viehtrieb durch intensiver genutztes Acker oder Wiesland zu

ermöglichen. Einzelne gebaute Öffnungen erlauben den Austritt aus der Gasse.

Über die Bauzeit der Gasse und weitere Funktionen wissen wir wenig. Ziemlich sicher wurde damit der Hinterwald zur Weide- und Holznutzung erschlossen. Auch Heeg und Walenbrand oberhalb des Hinterwaldes gehörten zu Gams und wurden über diese Verbindung erschlossen.

Montlingen–Chienberg–Eggerstanden

Die Verbindung Montlingen–Oberriet–Eggerstanden (SG 401, SG 396.0.1) hatte eine doppelte Funktion. Zusammen mit dem Zugang von Rüti über den Hirschsprung (SG 30.4, SG 390, SG 391) bildete sie einen Zugang ins Appenzellerland über den kleinen Lokalpass bei Eggerstanden (SG 398, AI 227, AI 228). Daneben diente sie als Erschliessung der beiden Alpen Chienberg und Strussler, welche je in einen Montlinger, einen Oberrieter und einen Holzroder Teil aufgetrennt waren. Die drei Alpmauern sind auf dem Chienberg sichtbar. Die Montlinger erschlossen sich also eine Alp in 8 Kilometer Distanz.

Abb. 36 (oben links): Schöne Hangwegpartie, bergseitig aus dem Fels gehauen oder gesprengt, talseitig durch Trockenmauerwerk gestützt. (SG 367, A. Maissen, 2001)

Abb. 37 (oben rechts): Einfacher Querabschlag aus steil gestellten Steinen. (SG 367, A. Maissen, 2001)

Abb. 38 (rechts): Die Alpgasse ist oberhalb Weberhäuser vollständig eingetieft und ausgemauert. (SG 371, A. Maissen, 2002)





Der Abschnitt SG 396.0.1 führt von Feld nach Ris. Der steil ansteigende Hangweg ist 2–2.5 m breit und die Oberfläche fast durchgehend mit locker gesetzter Pflasterung oder mit relativ dicht gesetztem Steinbett befestigt. Die Pflasterung wird durch mehrere Partien, wo der anstehende Fels zutage tritt, unterbrochen. Die bergseitige Wegbegrenzung besteht aus Erd- und Felsböschungen. Talseitig wird das Trassee durch trockene Bruchsteinmauern gestützt. Die Mauern sind teilweise durch Betonmauern ersetzt worden oder haben eine Betonkronen erhalten.

Das erhaltene Gesamtsystem von teilweise aufwändigster Wegerschliessung über ca. 8 Kilometer und Alpbegrenzungen macht deutlich, welche Wichtigkeit auch diese verhältnismässig kleinen Alpflächen hatten.

Der Zugang zum Weisstannental

Das Weisstannental wurde erst ab dem Hochmittelalter dauernd besiedelt. Der Zugang ins Tal von Mels aus wird durch die enorme Schlucht der Seez erschwert. So mussten auf beiden Schluchtseiten aufwändigste Wegebauten angelegt werden, um den ersten Talboden bei Schwend zu erreichen (SG 101, SG 120, SG 121, SG 122). Natürlich dienten diese Wege auch der Erschliessung der Alpen sowie des Vorderbergs und des Hinterbergs. Der spätmittelalterliche Weiler Vermol ist die höchstgelegene und jüngste Dauersiedlung am Melserberg; St.Martin, Mädris und Tils werden alle schon im Früh- oder Hochmittelalter erwähnt.

Die zweifellos ehemals gut ausgebauten Alpwege Richtung Vermol (SG 121.1) haben sich nur noch in Spuren erhalten, während die Varianten Richtung Meilen (SG 120.1) teilweise noch aufwändige Bausubstanz aufweisen. Eine erste moderne Fahrstrasse bis Chestenholz entstand 1880 (SG 120.2), die Fortsetzung bis Vermol (SG 121.3) erst im 20. Jahrhundert. Bis auf die Teerung



Abb. 39 (oben links): Oberhalb von Gruebach wird das Trassee durch moosbewachsene Bruchsteinmauern gestützt. Bergseitig ist der Weg von Felsböschungen begrenzt. (SG 396, A. Maissen, 2002)

Abb. 40 (oben rechts): Dieser Ausschnitt der Wegaufnahme zeigt alle drei Weggenerationen unterhalb der Kapelle von Vermol. Erstaunlicherweise sind auch alle drei als Hangweg ausgebildet. (SG 121.2, A. Hegland, 1996)

Abb. 41 (unten): Breite Hangwegpartie der Strasse um 1800 mit talseitiger Stützmauer. Ganz deutlich wird, dass es sich um eine in einem Zug neu angelegte Strasse handelt. (SG 121.2, C. Doswald, 1996)





Abb. 42 (oben links): Die Brüstungsmauern der Strasse von 1800 wurden mit teilweise sehr grossen Steinblöcken geschichtet. (SG 121.2, A. Hegland, 1996)



Abb. 43 (oben rechts): Der Weg von Betlis her. Das untere, beidseitig durch trockene Bruchsteinmauern begrenzte Teilstück des Abschnitts. (SG 203.0.1, A. Maissen, 1999)

Abb. 44 (unten): Treppenartig gepflästerte Partie, welche wohl etwa der Abbildung von 1899 entspricht. Rest einer Brüstungsmauer. (SG 200.1.1, A. Maissen, 1999)



blieb ihr Verlauf, die Stützmauern und ihre Breite im Original erhalten.

Zwischen diesen beiden Wegenerationen entstand aber um 1800 eine besonders eindruckliche Fahrstrasse. Von dieser ist zwischen Rüti und Vermol (SG 121.2) ein grosses Stück komplett erhalten. Sie besteht fast durchgehend aus einem gepflästerten Weg von erstaunlichen 3 Metern Breite. Über weite Strecken ist der Hangweg durch Brüstungsmauern und Randsteine begleitet.

Der Verlauf der sehr steilen Strasse folgt teilweise den älteren Wegen, hingegen entspricht die Konstruktionsweise einer richtigen Passtrasse. Sie erscheint nur für lokale Bedürfnisse überdimensioniert. Daher sind auch andere Baumotive zu vermuten. Eine Möglichkeit ist Holztransport in grossem Stil.

Vom See zur Alp: der Weg nach Amden

Der sonnige Hang von Amden ist vom Tal aus nur schwierig zu erreichen. Dieser Nachteil wurde seit je mit aufwändigen Weganlagen wettgemacht.

Amden wird erstmals in einer Besitzurkunde des Klosters Schänis von 1178 erwähnt, in der Papst Alexander III. dem Kloster Besitzungen im westlichen Dorfteil Hinterberg bestätigt.

Eine Zugangsmöglichkeit besteht per Schiff nach Betlis und von da über die Felsen nach Gadmen (SG 203). In historischen Karten kann dieser Aufstieg zwar erst ab Mitte des 19. Jh. belegt werden, dürfte aber wesentlich älter sein. Die Anlage ist ausserordentlich aufwändig mit Stützmauern, Pflasterung und Felsbearbeitungen. Über weite Strecken ist der Weg durch freistehende Mauern begleitet.

Wesentlich schwieriger, länger und daher möglicherweise jünger ist der «Chappeliweg» genannte Weg von

Wesen her (SG 200.1). Trotz der enormen Geländeschwierigkeiten ist die Wegverbindung alt. Bereits 1467 gab es einen Weg von Fli durch den Steilhang des Sitenwalds. Etwa um 1500 wurde ein neuer Weg gebaut, der alte blieb aber noch eine Zeitlang in «Reserve». Vermutlich, aber nicht nachweisbar, verliefen beide Wege im Sitenwald.

Er ist bereits in Karten des späten 18 Jh.'s enthalten. Im Plan des Berner Ingenieurs Andreas Lanz zur Sanierung des Walensees von 1783 wird erstmals eine einigermaßen verlaufsgetreue Verbindung zwischen Weesen und Amden gezeigt und die Felspassage in eindrücklicher Weise dargestellt. Wirklich klar lokalisierbare Quellenbelege zeigen den «Chappeli-Weg» in der Felswand unterhalb Grappen erst im 19. Jahrhundert.

Der leider nicht mehr durchgehend begehbare Weg weist eine eindrückliche, teilweise schwindelerregende Anlage auf. Ein langes Stück unterhalb der Fahrstrasse ist vollständig in den Fels gehauen. Dann folgt eine lange Partie mit talseitigen Stützmauern und gepflasterter Wegoberfläche. Die Mauer ist stellenweise in die Felswand gesetzt. Der alte Weg mit seiner Anlage im steilen bis senkrechten Gelände stellt für die Region ein einzigartiges Dokument der Wegbaukunst aus der vorindustriellen Ära dar.

1882 wurde die neue Fahrstrasse von Weesen nach Amden eröffnet. Die Gemeinde Amden hatte sich lange gegen diesen Bau gesträubt. Unter anderem befürchtete man eine Beeinträchtigung der Moral der Dörfler.

Der Seeübergang Rapperswil, die älteste Verkehrsinfrastruktur im Kanton

Der Rapperswiler Seeübergang weist eine einmalige Kontinuität der Brücken und Stege von prähistorischer Zeit bis in die Gegenwart auf.

Die frühesten Belege für einen gebauten Seeübergang reichen in die frühe Bronzezeit zurück. Um 1600 v. Chr. wurde mit stehenden und liegenden Pfählen über die sumpfige und seichte Seeenge ein Steg gebaut. Die Konstruktion war wohl kaum abgehoben, sondern einfach bodeneben verankert. Im Gegensatz zu den zahlreichen Moorwegen in Europa ist die Rapperswiler Konstruktion nicht auf Torf aufgelegt, sondern im festen mineralischen Seegrund (Sand, Lehm, Kies) verankert.

Eine zweite Anlage der mittleren und späten Bronzezeit war vermutlich in gewissen Teilen ein richtiger, etwas abgehobener Steg und wurde über Jahrhunderte (bis ins 12. Jh. v.Chr.) unterhalten.



Abb. 45: Die eindrückliche Felspassage (SG 200.1.1) hat zu einer grossen Anzahl von Darstellungen und Schilderungen angeregt. Hier eine historische Abbildung des Treppenvwegs unterhalb des «Chappeli» (Pkt. 609), ungefähr zur Zeit des Baues der neuen Fahrstrasse. Gemälde von Balz Stäger, 1899 (Kalberer, Ivo: Der lange Weg zur ersten Strasse. In: 101 Jahre Strasse Weesen–Amden: 3–32. Amden 1983, S. 16)

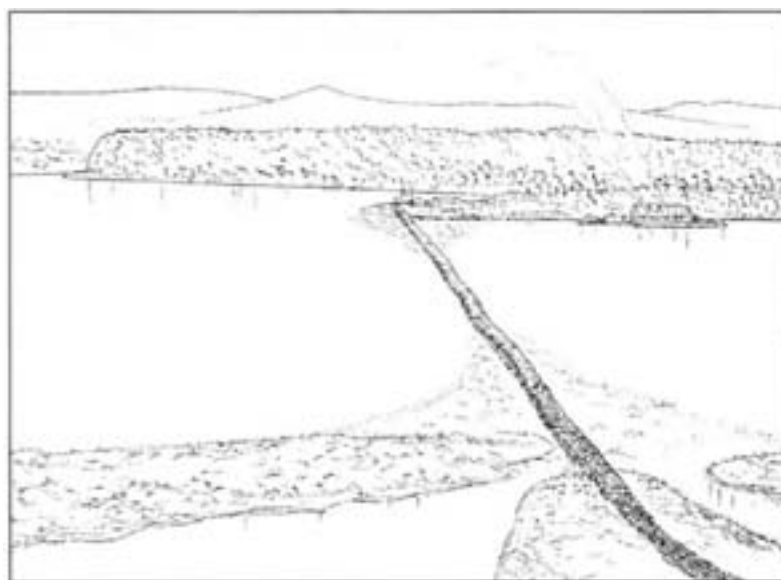
Der Weg führte nicht durch unkultivierte Wildnis. Auf beiden Seeseiten existierten in nächster Nähe offenbar reiche Siedlungen. Der Verkehr hat auch andere Spuren hinterlassen. Wie an andern vorgeschichtlichen Gewässerübergängen finden sich auch hier zahlreiche Weihefunde wie Nadeln und Waffen.

Die erste nachweisbare Brücke folgt in der Hallstattzeit. Je fünf oder mehr eng zusammengestellte Pfähle



Abb. 46 (oben): Rekonstruktion und Foto eines Lochpfahls des spätbronzezeitlichen Übergangs. Diese Pfähle weisen auf eine teilweise abgehobene Bauweise hin. (Amt für Städtebau, Unterwasserarchäologie Zürich, Thomas Oertle (Foto) und Camille Hagner; Zeichnung)

Abb. 47 (unten): So könnte sich der Seeübergang in der Bronzezeit präsentiert haben. Hinten rechts die Siedlung bei der Hochschule Rapperswil (Amt für Städtebau – Unterwasserarchäologie Zürich, Camille Hagner)



bilden ein Brückenjoch. Der Abstand der Joche ist mit 7 m recht hoch, die Plattformbreite dürfte über 2 m betragen haben.

Es gibt zwar noch keine Baubefunde aus der Latènezeit oder der römischen Zeit. Aber der Fund eines römischen Pferdegeschirrs zeigt, dass die Engstelle auch in dieser Zeit überquert werden konnte. Eigentlich ist es unwahrscheinlich, dass in römischer Zeit kein Seeübergang existierte, denn bereits für das Frühmittelalter lassen sich wieder Baureste in Form mächtiger Weisstannenpfähle nachweisen. Die Konstruktionsform ist allerdings nicht ersichtlich. Auch zeugen etwas jüngere Hufeisen vom seequerenden Verkehr.

Erst mit dem Brückenbau von 1358, nach 3000 Jahren mit gebauten Seeübergängen, beginnt die quellenmässig fassbare Geschichte. Der Bau wurde von Herzog Rudolf von Österreich veranlasst.

Der Ruppenpass

Der Ruppenpass (SG 21) ist ein Teil der alten Direktverbindung zwischen Altstätten und St.Gallen (SG 49, AR 6). Ursprünglich war er vor allem für die äbtische Gebietspolitik wichtig. Die Strasse bildete seit dem Mittelalter einen wichtigen Marktzugang aus dem Appenzellerland nach Altstätten.

Als Besonderheit haben sich beim Ruppen die beiden letzten Weggenerationen, nämlich der frühneuzeitliche Saumweg (SG 21.1) und die Strasse von 1838 (SG 21.2) erhalten, da für letztere eine gänzlich neue Linienführung gewählt wurde. So lassen sich die zwei Trassierungsprinzipien schön erkennen: Der Saumweg ist steil und kurz. Er weist nur unterhalb der Passhöhe wenige Hangwegteile auf, ansonsten liegt er in der Falllinie. Eine solche Weganlage ist wenig anfällig für Hangbewegungen. Sie ist auch besser als Fussweg oder für Saumtiere

geeignet. Dagegen schraubt sich die neue Strasse von 1838 mit geringer Steigung in vielen Serpentin in die Höhe. Steile Wegböschungen und viele Stützmauern waren dazu notwendig. Dafür liess sich die Strasse mit Kutschen befahren.

Die für die Region wichtige Verbindung wurde über Jahrhunderte von den dazu verpflichteten Gemeinden mehr schlecht als recht unterhalten. Bis 1573 hatten auch die weit entfernten Orte Balgach und Marbach hier

beizutragen. Trotzdem blieb es bis ins 19. Jahrhundert bei einem Saumpfad. Durch Benutzung und Unterhalt entwickelten sich allmählich recht stabile Böschungen mit Hecken und Hohlwegabschnitten. Im oberen Teil bei Ruppen findet sich sogar ein längeres Stück mit Pflasterung. Auch einige Mauern stützen den Weg. Diese wurden vor allem in Siedlungsnähe angelegt, um Weg und Nutzflächen zu trennen.

Literatur

Eberschweiler, Beat: Ur- und frühgeschichtliche Verkehrswege über den Zürichsee: Erste Ergebnisse aus den taucharchäologischen Untersuchungen beim Seedamm. Mitteil. d. hist. Vereins SZ, Heft 96/2004.

Kalberer, Ivo: Amden: eine Dorfchronik zum 800-jährigen Bestehen der Berggemeinde Amden 1178–1978. Amden 1978.

Kuster, Werner; Eberle, Armin; Kern Peter: Aus der Geschichte von Stadt und Gemeinde Altstätten. Hrsg. vom Verein «Geschichte von Stadt und Gemeinde Altstätten». Altstätten 1998.



Abb. 48 (oben links): Die Strasse von 1838 bei Gadenacker. Talseitig bildet eine dicht gesetzte Ahornbaumreihe die Begrenzung. Der Saumpfad liegt hier links weit oberhalb. (SG 21.2, A. Maissen, 2001)

Abb. 49 (oben rechts): Unterhalb Ebenacker ist der Saumpfad auch im relativ ebenen Gelände bis zu 1.5 m eingetieft. Die geschotterte Wegoberfläche weist einen Grasmittelstreifen auf. (SG 21.1, A. Maissen, 2001)

Abb. 50 (unten): Der Ruppensaumpfad oberhalb von Altstätten um 1800. Ein Saumtier mit Führer in der gepflasterten Wegkurve. Das Reb- und Obstbaumgebiet ist durch eine freistehende Mauer vom Weg abgegrenzt. (Kuster, Eberle, Kern 1998, vord. Umschlag)

Brückenlandschaften

Der Kanton weist einige sehr schöne grosse Brücken auf, teilweise eigentliche Brückenlandschaften. Daneben finden sich auch verstecktere Kleinode.

Die Rheinbrücke Sevelen (SG 239.0.1) wurde 1871 eingeweiht. Sie ist die letzte der ehemals 13 Brücken, welche von 1867 bis 1879 gebaut wurden (Rheinkorrektion ab 1860). Sie wurde nach dem Howeschen Trägersystem mit fünf Jochen erstellt. Die Länge betrug 427 Fuss (ca. 130 m) und die Breite 16 Fuss (ca. 5 m). Im Jahr 1875 musste die Brücke mit der Erstellung höherer Rheindämme um 1.5 m angehoben werden. Bereits im Jahr 1900 war der bauliche Zustand der Brücke so schlecht, dass bei Hochwasser Einsturzgefahr drohte. Auf Druck der beiden Landesregierungen wurde

ein vollständiger Neubau beschlossen. Von der alten Brücke konnten einzig die Jochständer übernommen werden. Die Konstruktion wurde wiederum im Fachwerkbau nach Howe erstellt. Das System Howe besteht aus einem regelmässigen Gitter gekreuzter Hohlbalken. Die Verbindungen werden durch Metallelemente gesichert. Insgesamt gibt es nur wenige Formen dieser leichten Fertigteile, die daher in grosser Zahl rationell eingesetzt werden können. Sie stellt mit ihrer grossen Länge von 135 Metern ein eindruckliches Zeugnis des Holzbrückenbaus dar.

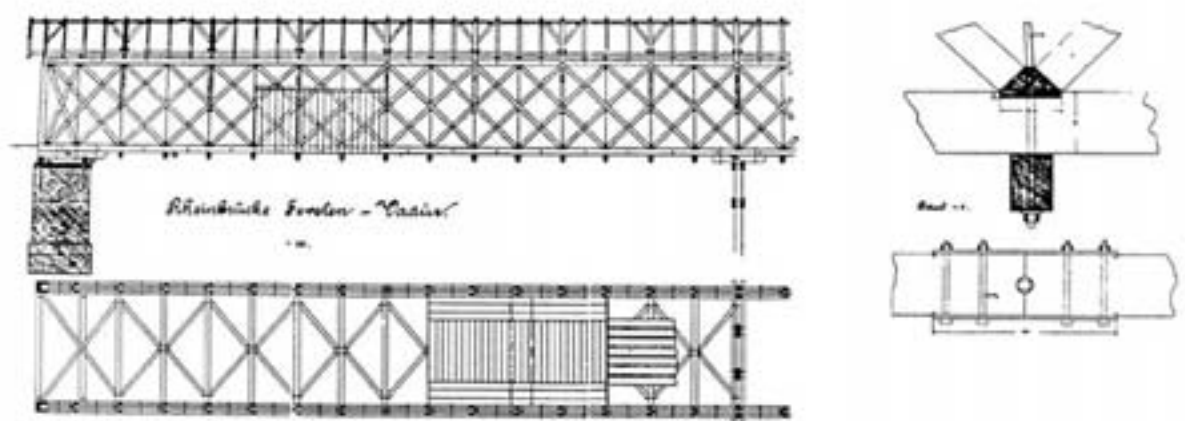


Abb. 51 (oben): Deutlich wird der geringe Holzverbrauch beim System Howe. Es sind auch keine sehr massiven Balken notwendig. (Stadelmann, Werner. Holzbrücken der Schweiz. Chur 1990: S. 274)

Abb. 52 (unten): Ansicht der Seveler Brücke mit den fünf Pfahljochen. (SG 239.0.1, A. Maissen, 1999)





Abb. 53 (oben): Die erst 1911 anstelle einer Furt errichtete Rotenbrücke über die Sitter (TG 312.1.1.) ist eine Grenzbrücke. (T. Specker, 2006)

Abb. 54 (links unten): Die Nordmühle-Brücke (AR 330.1.2) von 1876. Man beachte, dass Appenzell und St.Gallen den Unterhalt am Bogen ganz anders auffassen! (T. Specker, 2006)

Abb. 55 (rechts unten): Die kleine Bogenbrücke bei Atzenholz an der «Alten Konstanzerstrasse» (SG 50.4.1 / SG 42.1.3) auf der historischen Grenze ist – mit Ausnahme der Stirnseiten – recht gut erhalten. Im engen Einschnitt des Grenzbachs ist sie nur schwer zugänglich. (T. Specker)



Brückenlandschaft an der Sitter

Von der Wattbachbrücke bei der ehem. Nordmühle erstreckt sich an der Sitter bis zur Rotenbrücke eine absolut einmalige Brückenlandschaft mit einer grossen Zahl von Brücken aus dem 18. bis ins 20. Jahrhundert. Sie ist im südlichen, dichtesten Teil als St.Galler Brückenweg gut markiert und dokumentiert.

Das Zusammentreffen von mehreren Flusstobeln, der historischen Landscheide und der Notwendigkeit, Zugänge zwischen Vorder- und Hinterland und zur Stadt St.Gallen zu gewährleisten, haben grösste Anstrengungen im Brückenbau erzwungen. Auch eine nur für die Anliegergemeinden wichtige Brücke – wie die Wannnbrücke (SG 1012.0.1) von 1795 mit steilen Zufahrtswege – weist daher beachtliche Ausmasse auf.

Kleine Steinbogenbrücken

Die meisten der kleinen Steinbogenbrücken stammen aus dem frühen 19. Jahrhundert. Ihre Zahl ist gross und es ist fraglich, ob das Inventar auch wirklich alle versteckten Übergänge erfassen konnte. Dazu kommen viele Durchlässe in verschiedensten Konstruktionsweisen. Die einfachsten weisen z.B. zwei Trockenmauern und quer darüber gelegte Steinplatten auf.

Drei Brückengenerationen im Taminatal

Das Taminatal war spätestens ab dem 14. Jahrhundert von oben her (Calveisental, Walser) besiedelt worden, v.a. kirchlich aber nach Ragaz orientiert. Wahrscheinlich bestand schon vor dem 18. Jh. auch auf der linken Talseite ein durchgehender Saumweg. Für diesen Weg bildete

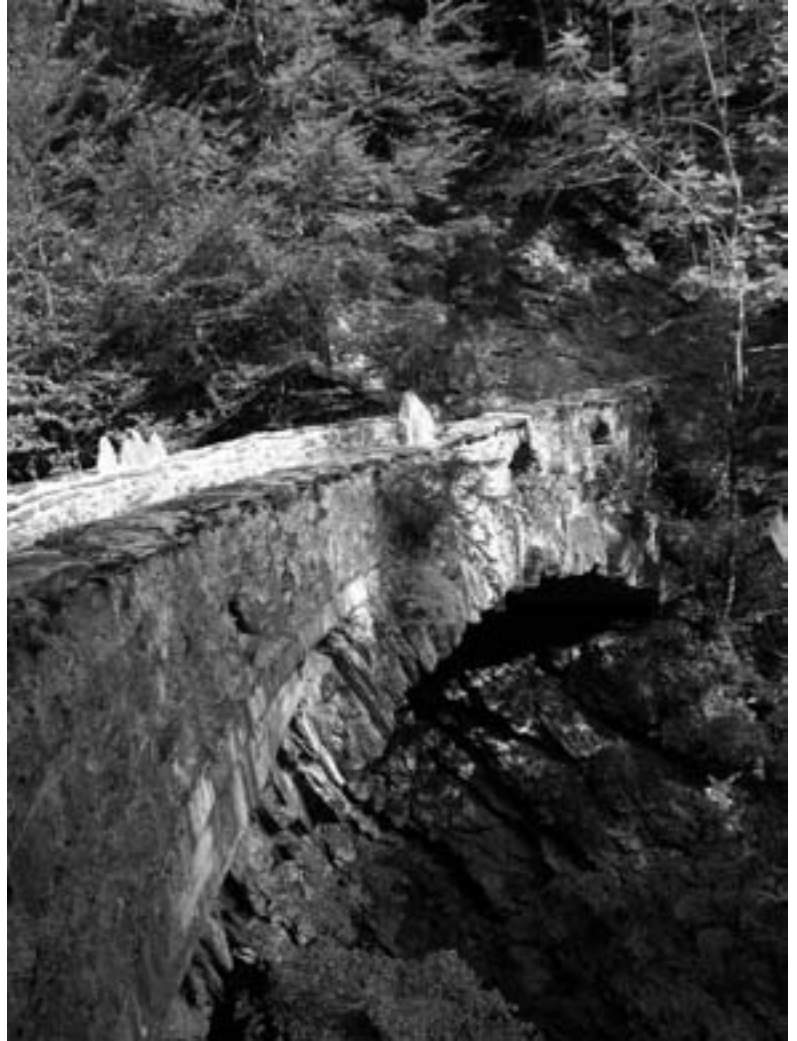


Abb. 56: Die Mühlbachbrücke von etwa 1900 weist eine bemerkenswert geringe Scheitelstärke auf. (T. Specker, 2006)

das Mühltobel zwischen Valens und Väsön ein massives Hindernis.

Es sind drei Weggenerationen erhalten. Der Saumweg (SG 183.1) vermeidet unter Inkaufnahme von Gegensteigungen bei Valens/Glarina einen aufwändigen Brückenschlag. Heute steht im Tobel ein moderner Steg. Der Zugang auf der Südseite ist in den Fels gearbeitet.

Etwa zwischen 1890 und 1910 wurde die ganze Verbindung neu als Kunststrasse angelegt (SG 183.2). Diese neue Fahrstrasse hält die Höhe, führt dafür weit ins Mühltobel hinein. Von dieser Strasse sind die eindrücklichen, teilweise mächtigen bergseitigen Stützmauern in Trockenmauertechnik sehr gut erhalten. Über das Mühltobel baute man eine 7 m lange Steinbogenbrücke. Die 3.5 m

breite Fahrbahn wird beidseitig durch gemörtelte Brüstungsmauern aus Bruchsteinen mit Halbmond-Öffnungen begrenzt. In jüngerer Zeit wurde die südliche Brückenzufahrt durch eine Betonplatte verbreitert.

Die Brücke von etwa 1900 wurde 1983 durch die «Tschennerbrücke» umgangen, eine 144 m lange Betonbogenbrücke und dient heute der Walderschliessung.

Literatur

Stadelmann, Werner: St.Galler Brücken. Ein Inventar der Brücken auf dem Gemeindegebiet der Stadt St.Gallen. St.Gallen 1987.

Stadelmann, Werner: Holzbrücken der Schweiz – ein Inventar. Unter Mitarbeit von Nerses Sehbenderyan. Chur 1990.

Weggeschichten

Einige Wegverbindungen im Kanton weisen eine ganz besondere Geschichte auf, die teilweise auch mit der Entwicklung in der ganzen Ostschweiz verbunden ist oder für den Kanton eine wichtige Bedeutung besitzt.

Am Gonzen oberhalb von Sargans wurde seit dem 14. Jahrhundert Eisenerz abgebaut. Gute Qualität und gute Verkehrslage machten das Bergwerk zu einem der wichtigsten der Eidgenossenschaft. Die Zürcher «Eisenherren» verdienten sich am Eisen eine goldene Nase.

Der Erzabbau am Gonzen, in einer Höhe von 1300 Metern, hat nicht nur Abraumhalden hinterlassen, sondern auch ein ausserordentliches Wegsystem. Das Bergwerk wird von Heiligkreuz her durch einen 4 Kilometer langen Weg erschlossen (SG 100). Allein dies lässt die Wichtigkeit der Abbaustelle erahnen.

Schmelzöfen standen in Plons, Mels und Flums, denn der enorme Holzbedarf für Verhüttung und Veredlung (gegen 100 m³ pro Tonne Eisen!) erzwang einen Standort nahe den Holzquellen. Später wurde das Erz nur noch in Plons erschmolzen und zu Stahl verarbeitet.

Nach einem längeren Betriebsunterbruch erwarb 1823 der Schaffhauser Johann Georg Neher das Erzbergwerk und die Verhüttungsanlagen in Plons. Er liess unter anderem auch den alten Erzweg wieder herstellen, wovon eine Inschrift «IGN 1824» zeugt. Der Betrieb Nehers und seiner Söhne dauerte bis 1868 und wurde zwischen 1873 und 1878 aufgrund der günstigen Nachkriegskonjunktur nochmals aufgenommen; eine letzte Betriebsaufnahme in den alten Gruben erfolgte in den Kriegsjahren 1916–18.

Da das Gelände kaum andere Möglichkeiten zulässt, dürfte der Verlauf des Weges auf das Mittelalter zurückgehen. An verschiedenen Stellen gibt es nur kleinere Varianten. Auf dem Weg vom Bergwerk bis zum Eisenwerk Plons Schmelzi (SG 105) erfolgte der Erztransport mit zweimaligem Umladen zunächst auf Schlitten und dann auf Karren.

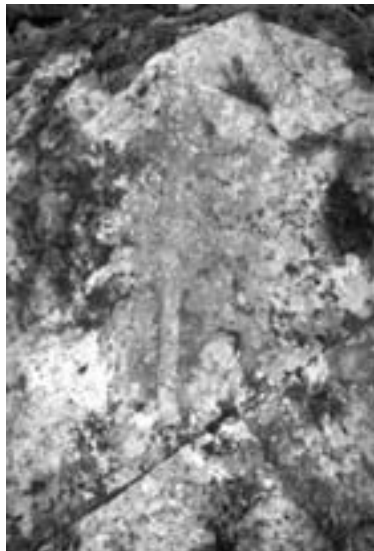


Abb. 57: Überwindung eines Felskopfes auf 660 Meter Höhe. Rechts der jüngere Weg von 1824, links ein schmaler Saumwegrest. (SG 100, A. Hegland)

Abb. 58 (links): Dieses Borloch ist der einzige Zeuge für Sprengarbeiten am Erzweg. (SG 100, A. Hegland)

Abb. 59 (rechts): Breiter Hohlweg beim «Brünneli», auf 930 Meter Höhe. Rechts findet sich oberhalb des Weges eine grosse Plattform. Hier wurde einst das Erz für den Umlad zwischengelagert. (SG 100, A. Hegland)

Abb. 60 (unten): Ein Anlass für den Zweiten Villmergerkrieg 1712: Strassenbauplan von Landweibel Germann, 1698. Der Landweibel war aber ein Gegner des äbtischen Planes und wurde deshalb vom Abt sogar eingesperrt. (Büchler, Hans (Hg.): Wattwil. Zentrumsgemeinde im Toggenburg. Wattwil 1997, S. 100.)



nach Meilen und in die Alp «Cholschlag» ab (SG 119, SG 123), wo sich auch ein «Cholplatz» findet. In diesem Tälchen wurde vielleicht besonders viel Holzkohle für die Verhüttung hergestellt.

Ein imposanter Felsdurchbruch mit 4 m hoher Wand geht wohl vor das 19. Jahrhundert zurück. Hier findet sich auch eine ältere Variante eines Saumweges im Fels. Weitere ältere Felsbearbeitungen lassen erkennen, dass der Weg 1824 nicht grundlegend neu angelegt, sondern massiv ausgebaut wurde.

Der weitere Verlauf ist häufig von der dauernden Erosion im instabilen Felsschutt zerstört, weist aber manche gut erhaltene Partie auf.

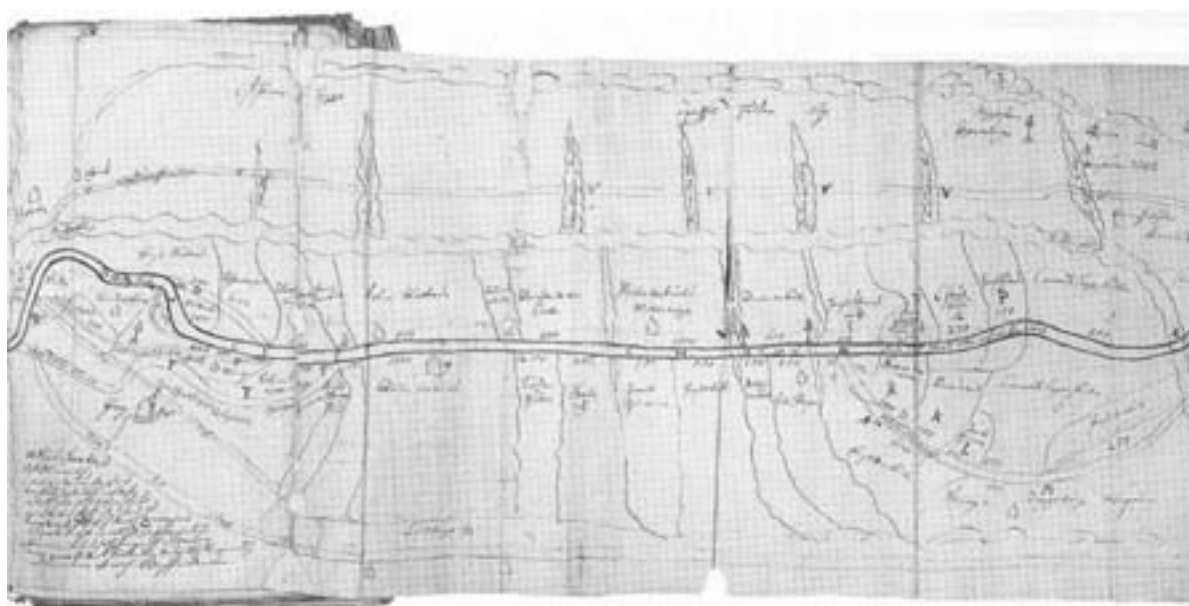
Die Wege von Plons in die Waldgebiete auf der Südseite des Walenseetals dienten der Holzzufuhr an die Schmelzöfen und Hammerwerke. Sie lassen sich aber nicht mehr eindeutig nur dieser Funktion zuordnen. Im Gelände zeichnet sich etwa ein Wegsystem von Plons

Die Rickenstrasse

Der Regionalpass Ricken veränderte seine Bedeutung und Funktion über die Jahrhunderte immer wieder.

Die verschiedenen Varianten des Rickenübergangs (SG 319, SG 320, SG 321, SG 326) bilden ein kompliziertes, veränderliches Netz, denn die voralpine Passmulde erlaubt verschiedene Wegführungen.

Schon für die Zeit um 1300 ist ein Pilgerübergang nachweisbar. Innerhalb der Toggenburgischen Landesherrschaft, die sich vom Toggenburg bis Uznach ausdehnte, war der Pass von entscheidender Bedeutung. Seit dem 15. Jahrhundert versuchte Schwyz, seine Einflussphäre über den Ricken ins Toggenburg auszudehnen, was einen dauernden Konflikt herbeiführte gegenüber Zü-





rich schuf (besonders deutlich ab 1437, als die Grafschaft Uznach an Schwyz und Glarus kam). Das wurde noch 1695 deutlich. Damals versuchte der Abt, den Pass auszubauen. Unter anderem sollte den verbündeten Urkantonen ein von Zürich unabhängiger Zugang zu den süd-deutschen Salz- und Getreidemärkten geöffnet werden. Dies heizte den immer noch schwelenden Konflikt um die Vorherrschaft in der Eidgenossenschaft und im Toggenburg weiter an. Im Zweiten Villmergerkrieg 1712 wurde die schwyzerische Vormachtstellung im Toggenburg gebrochen. Natürlich unterblieb der Strassenbau und der Ricken blieb eine Regionalverbindung. Allerdings war bereits 1700 auf der Westseite eine befahrbare Strasse von Schmerikon direkt nach Ricken (SG 326) ausgebaut worden. Im 18. Jahrhundert war dies einer der hauptsächlich benutzten Wegäste. Auf Wattwiler Seite hatte man auch im Stutz-Stich gebaut. Am Ast von Rapperswil her lassen sich keine grösseren Ausbaumassnahmen nachweisen.

Bereits um 1770 drängte der internationale Getreidehandel auf einen Ausbau der Strecke. Die Stadt Überlingen erhoffte sich so, (an Zürich vorbei) neue Absatzgebiete zu erreichen. Weiterhin bestehende gleichgerichtete Interessen des Abtes und der Innerschweiz an einer «katholischen» Voralpenroute führten dann 1788 zur durchgehenden Anlage einer Fahrstrasse (SG 319.2,

Abb. 61 (links): Der sogenannte «Stutz-Stich» von Rickenhof bis Vorder Hummelwald (SG 319.2.1). Hier eine als Erddamm ausgeführte Partie. Der Aufstieg ist als «Chaussee-Bau» ausgeführt worden und stellt einen einzigartigen Zeugen des Strassenbaus des späten 18. Jh. dar.
(SG 319.2.1, A. Maissen, 2001)

Abb. 62 (rechts oben): Ansicht der neuen Strasse von 1835 beim Sedel. Hinten links Ebnat-Kappel. Wahrscheinlich ist der Durchlass der auch heute noch vorhandene.
(Aquatinta von JOHANN BAPTIST ISENRING von 1835 in: BÜCHLER 1997: 57).

Abb. 63 (rechts unten): Der Wasserdurchlass der Strasse von 1835 beim Sedel gleicht sehr dem von Isenring 1835 dargestellten.
(SG 319.3, A. Maissen, 1999).

SG 320). 1790 wurde in Gossau auch eine Sust erstellt, um den Fernhandel zu fördern.

Die in Fronarbeit erstellte Strasse hielt sich meistens an die älteren Verläufe, wurde aber sehr solide angelegt. Vor allem die neu trassierte, mit 173 Promille gleichmässig ansteigende und auf 14 Schuh Breite normalisierte Rampe längs des Rickenbachlaufs (SG 319.2.1) erheischt Respekt. Der Belag scheint noch bis in unsere Zeit gehalten zu haben.



Abb. 64: Geschotterte Wegpartie bei Berg. Sie vermittelt einen guten Eindruck der geradlinigen Wegführung, welche auch längere Hangwegpartien nicht vermeidet. (SG 326, A. Maissen, 2000)

Der Bau einer neuen Strasse über den Ricken wurde im 19. Jahrhundert hauptsächlich auf Initiative der Stadt Rapperswil an die Hand genommen. Damit sollte verhindert werden, dass die wichtigen Strassen ausserhalb der Stadt zu liegen kommen. Von 1828 bis 1832 bauten die Gemeinden die Strasse bis zum Ricken (320.2). Die Fortsetzung bis Wattwil (SG 319.3) wurde zwischen 1832 und 1835 erstellt.

Im Strassengesetz von 1834 wurde die Rickenstrasse als Staatsstrasse «von Botsberg, Gemeinde Flawyl, durch das Rindal, nach Lütisburg, Lichtensteig, Wattwil, St.Gallenkappel und Rapperschwyl» unter Artikel 3b als «Haupt- und Handelsstrasse zweiter Classe» eingestuft.

Der um 1700 ausgebaute Zugang (SG 326) von Uzwil her ist dank dem späteren Bedeutungsverlust teilweise erstaunlich gut im Gelände erhalten. Es gibt Hangwege, bis zu 3 Meter tiefe Hohlwege und einige kurze Trockensteinstützmauern. Auffallend ist der trotz Geländeschwierigkeiten recht geradlinige Verlauf.

Es bestanden am Ricken noch weitere Wegvarianten, die sich aber nicht sicher lokalisieren lassen. Der wohl älteste Saum- und Fussweg führte hoch am Hang über die Lad (SG 324, SG 323) und geht wohl ins Mittelalter zurück. Auf der südlichen Geländeterrasse über dem Rickenbach tobte entstand spätestens im 19. Jahrhundert ebenfalls ein Weg (SG 325).

Am Schollberg reden alle mit: Strassenbau im Rheintal

Die Strasse durch das Rheintal war für viele Parteien eine wichtige Sache. Der Abt, die Eidgenossen, die Appenzeller und die Gemeinden hatten hier etwas zu sagen.

Mit dem Erwerb der Vogtei Rheintal durch die Eidgenossen im Jahre 1490 wurde die linksufrige Rheintalverbindung Gegenstand des gemein-eidgenössischen Strassenbaus. Es gab zwei schwer passierbare Stellen: den Hirschsprung (SG 3.1.2) südlich von Oberriet und vor allem den Schollberg (SG 3.1.3) zwischen Trübbach und Sargans. An beiden Orten floss der Rhein nahe am Hangfuss und zwang jede Strasse in eine Höhenlage.

Bereits 1490 beschloss die Tagsatzung, anstatt des Saumweges eine Strasse über den Schollberg zu bauen, um damit den Verkehr von der Luziensteiger Linie auf eidgenössisches Gebiet umzulenken. Der bald vollendete, extrem aufwändige Bau erforderte schon 1493 Nachbesserungen. Um die Strasse attraktiv zu machen, übertrug man entgegen den üblichen Gepflogenheiten den Unterhalt den Landvögten und erhob kein Weggeld. Dennoch wurde sie keine ernsthafte Konkurrenz für die Luziensteig. Auch der Transport auf dem Rhein behielt lange eine grosse Bedeutung.

Bis ins späte 18. Jahrhundert beschäftigten die Strassen im Rheintal und am Schollberg immer wieder die Tagsatzung. Dabei blieb der Umfang der effektiven Bau-massnahmen hinter demjenigen des Schriftverkehrs zurück. Eine durchgreifende Verbesserung des nach wie vor prekären Trassees kam nie zustande. Immerhin legte 1791 der Schwyzer Ratsherr David Anton Stedelin ein Projekt vor, in dem die Schollbergstrasse am Hangfuss liegen sollte.

1821 wird der Bau einer neuen Schollbergstrasse beschlossen und 1822 vollendet. 1821 war die neue San Bernadino-Strasse und wenig später diejenige über den Splügen eröffnet worden. Mit der neuen Strasse wollte man den Verkehr umlenken, der nach wie vor die Luziensteig bevorzugte. Die Baumotive waren also ähnlich wie im ausgehenden Mittelalter, aber angewandt wurde



Abb. 65: Ein Plan für die neue Schollbergstrasse von David Anton Stedelin von 1791. Er zeigt neben der alten Schollbergstrasse die vorgeschlagene Hangfuss-Variante an der Howand (D) sowie drei Zugangsvarianten durch die Saar-Ebene (A–C). Dieses Projekt dürfte auch Vorbild für die Anlage der Staatsstrasse von 1822 gewesen sein. (SG 3.2)

Abb. 66: Schwindelerregende alte Landstrasse in der Hohwand am Stollberg. Ein hoher Lehnviadukt vermeidet grössere Sprengarbeiten. Vermutlich geht diese Anlage teilweise auf 1492 zurück. Die Bauphasen bis 1822 lassen sich nur schwer nachweisen. (SG 3.1.3, A. Maissen, 1999)



modernste Bautechnik: Umfangreiche Sprengungen in der Hohwand schufen ein genügend über dem Rhein liegendes Trasse, welches sich südlich über einen Damm fortsetzte. Bauunternehmer war der Tessiner Ingenieur Julius Pocobelli, der den bekannten Bündner Richard La Nicca als Bauleiter anstellte.

Der weitere Ausbau der gesamten übrigen Rheintalstrecke verzögerte sich bis 1828, denn die Interessen von Kanton und Gemeinden waren zu gegensätzlich. Fast jedes Teilstück musste einzeln ausgehandelt werden. Die Gemeinden wollten die Strasse durch das Dorf legen, der Kanton bevorzugte möglichst geradlinige und kürzere Linienführungen.

Wege zum Bad: Pfäfers und Ragaz

Das Bad in der imposanten Taminaschlucht war im Mittelalter nur unter grossen Schwierigkeiten erreichbar. Die Badenden blieben mehrere Tage in der Schlucht, weil Auf- und Abstieg über steile Wege und Leitern gefährlich waren. Gekurt wurde unmittelbar am Quellaustritt. Manche Besucher, die Heilung suchten, mussten angeblich an Seilen in die finstere Schlucht herabgelassen werden. Der Weg zum Bad war durch seine Eindrücklichkeit wohl Teil des Heilungsprozesses.



Abb. 67: Himmels- oder Höllenleitern? Die wohl nicht vollständig realistische Darstellung von Merian (1645) lässt immerhin die Beschwerlichkeit des Zuganges erkennen, auch wenn zu dieser Zeit das Bad bereits ausserhalb der Schlucht stand. (Bad Pfäfers – Bad Ragaz 1868–1968, St.Gallen 1968, S. 21)

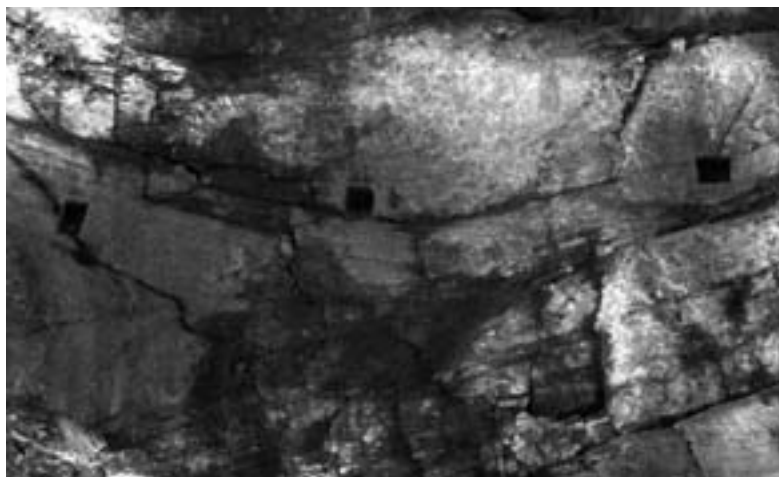


Abb. 68: Vom alten Schluchtweg zeugen noch die Reihen von quadratischen Vertiefungen im Fels auf der Westseite, ganz knapp über dem heutigen Wasserspiegel. (T. Specker, 2006)

Abb. 69: Ein schöner Wasserdurchlass über einen Seitenbach an der Badstrasse von 1838. Er ist allerdings durch Solenerosion gefährdet. Trotz vieler moderner Überprägungen bietet die Badstrasse mit Randsteinen, Halbgalerien, Durchlässen noch einen Eindruck der damaligen Strassenbaukunst. (T. Specker, 2006)



Eine erste Zugangserleichterung brachte ein 1543 errichteter hängender Holzsteg in der Schlucht (zur Naturbrücke?), von wo eine Felsentreppe nach Pfäfers resp. ein Saumweg nach Valens führten. 1630 wurde ausserhalb der Schlucht das jetzige Bad Pfäfers errichtet und die Quelle mit einer 450 m langen Holzleitung mit begleitendem Holzsteg durch die Schlucht zugeführt. Auf einem neu gebauten Saumweg konnte das Bad, von Valens her, erreicht werden.

Zwischen 1813 und 1832 erfolgten Ausbauten der Badgebäude. Das Kloster errichtete sogar einen Waren- aufzug, um Transporte nach Pfäfers Dorf zu erleichtern.

1838/39 baute man entlang der Tamina die kühne Badstrasse, die sich selber zu einer Touristenattraktion entwickelte. Auch dieser Weg zur Heilquelle war offenbar noch ziemlich eindrücklich. Obwohl man sich Sorge machte, dass der Heilerfolg entfernt von der Quelle unmöglich sei, wurde 1840 das Quellwasser in einer Rohr- leitung nach Ragaz geleitet und im gleichen Jahr in Ra-

gaz ein eher provisorisches Bad eröffnet. Das alte Bad blieb in Betrieb.

1868 entstand die mondäne Kuranstalt Bad Ragaz. Der Gründer, der Architekt Bernhard Simon, übernahm auch die alte Badstrasse und das alte Bad. Das heilende Wasser war nun zwar nach seinem langen Weg etwas abgekühlt, aber für die Badegäste im Kurhaus wesentlich bequemer erreichbar. Der Weg zum Bad wurde ab 1858 ganz erheblich durch die Eisenbahn erleichtert.

Literatur

Ackermann, Otto: Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogts- zeit. Verkehrspolitik und Strassenbautechnik am Beispiel der «Via Mala» des Alpenrheintals. In: Werdenberger Jahrbuch, hrsg. von der Historisch- Heimatkundlichen Vereinigung des Bezirks Werdenberg. 10. Jg: 43–59. Buchs 1997.

Anderes, Bernhard (Hg.): Altes Bad Pfäfers. Ein Führer. Mels 1999.

Vogler Werner: Bad Ragaz in alten Ansichten. Zaltbommel/NL1984.

Vogler Werner: Zur frühen Geschichte des Pfäferser Bades. In: Geschichte und Kultur Churrätens. Festschrift für Pater Iso Müller zu seinem 85. Geburtstag. Disentis 1986.

Sonderwege

Manche Wege entwickelten durch eine besondere Funktion einen eigenen Typus, ablesbar an der Wegform oder an den Wegbegleitern.



Die religiösen und rechtlichen Wegbegleiter sind vielfältig. Sie bildeten fast eine «Infrastruktur» mit unterschiedlichen Funktionen. Pilgerwege und Kirchwege besaßen hauptsächlich eine religiöse Funktion. Im Mittelalter war diese sehr wichtig, denn die Ausübung der Religion wurde besonders ernst genommen. Andererseits bestanden über grössere Distanzen nur wenige gute Wegverbindungen und die Kirchgemeinden waren teilweise riesig. Daher widmete man diesen Wegen schon sehr früh eine grosse Aufmerksamkeit. Wirklich monofunktionale Sonderwege gab es allerdings kaum. Der Kirchweg war auch der Marktweg und die Verbindung ins nächste Dorf. Allenfalls können Kreuz-

Abb. 70 (links): Die Wegkapelle St. Wendelin bei Wagen, erbaut im Jahre 1611, ist einer der frühesten Belege für den Verlauf der Rickenstrasse. (SG 320.1, A. Maissen 1999)

Abb. 71 (rechts): Der Bildstock aus dem Jahre 1714 in Schlatt an der Rickenstrasse wurde von Casper Rickli gestiftet. Er erinnert an die Rettung des verirrtten Rickli. (SG 326, A. Maissen, 2000)

wege (Stationenwege) als solche angelegt worden sein.

Wegkreuze, Bildstöcke, Bildkapellen, Wegkapellen bildeten nicht nur Punkte religiöser Einkehr. Sie waren auch wichtige Wegmarken und Orientierungspunkte. So

Abb. 72 (rechts): Der Weg von Ebnat-Kappel zum Tanzboden (SG 512.2) ist ein typischer voralpiner Weg. Er geht mindestens auf das 19. Jahrhundert zurück. Auf 800 Höhenmetern verbindet er etwa 20 Höfe.

Meistens findet sich nur eine einfache Wegspur im Gras. Stellenweise gibt es auch Pflasterung. (T. Specker, 2006)

Abb. 73 (links unten): Die gestürzten Säulen des Galgens von Salez im Galgenmad, direkt an der alten Landstrasse, südlich Schloss Forstegg. (SG 30.3.1, A. Maissen, 2002)

Abb. 74 (rechts unten): Weidedurchgang beim Regelstein aus Teilen eines Heuwenders. (T. Specker, 2003)



ist es nur konsequent, wenn ein verirrter Wanderer als Dank für seine Rettung einen Bildstock stiftete.

Manches Wegkreuz diente auch zur Markierung eines Territoriums. Vier Kreuze an den Ausfallstrassen kennzeichneten deutlich Anspruch und Grenzen des Rechtsbezirkes der Stadtbürger St.Gallens. Und die «Alte Landschaft», Kerngebiet der Klosterherrschaft, unterscheidet sich durch ihre Wegkreuze deutlich vom Toggenburg. Mit diesen Symbolen konnte sich die auch religiös begründete Herrschaft bei den Untertanen in Erinnerung halten.

Eine wesentlich handfestere Erinnerungshilfe waren die Galgen. Auch diese wurden mit Vorliebe gut sichtbar an wichtigen Strassen errichtet. Manche wurden kaum je real verwendet, dürften aber als Symbole durchaus ihre Wirkung gehabt haben. Der Galgen von Salez war denn auch nicht etwa ein einfaches Holzgerüst. Vielmehr bestand er aus vier etwa 3.5 m hohen gemauerten Steinsäulen, über die der Galgenbalken gelegt war. Die auf einem kleinen Hügel gelegene Anlage dürfte auch mit einer Mauer umfasst gewesen sein.

Hausprüche, Fassadenbilder, Wappen richteten sich ebenfalls an die Passanten und haben oftmals einen



stark religiösen Bezug. Auch bei diesen eher privaten Äusserungen ging es um Werbung und Positionsbezug.

Voralpine Fusswegsysteme

In voralpinen und teilweise auch in alpinen Regionen bilden einfache Wege mit wenig «Substanz» eine typische Wegform. Diese sind für den lokalen Bereich wichtige Verbindungen. Sie bilden im Streusiedelgebiet die Hofverbindungen. Manche erschliessen Teile des Kulturlandes oder Alpen. Das Gelände erforderte keinen Wegbau und die Benutzung nur durch die Anstösser war natürlich nicht extrem intensiv. Daher weisen diese Wege wenig gebaute Substanz auf.

Leider fällt dieser verkehrsgeschichtlich wichtige Typus durch den Raster des IVS. Viele haben heute zwar eine neue Funktion als Wanderweg erhalten. Da sie aber nicht mehr der modernen Bewirtschaftungsweise entsprechen, werden sie oftmals dem Zerfall preisgegeben. Auch allzu intensiver Wanderbetrieb bringt Schäden. Mancher Bauer muss sich auch über Flurschäden ärgern, wenn Wanderer nicht im Gänsemarsch gehen oder einfach irgendwie durch das Gras stapfen.

Leider sind diese Weg nur schlecht erforscht. Im Ge-

Abb. 75: Bei Atzenholz verläuft die alte Konstanzerstrasse (SG 42.1.3) kurz durch einen Zipfel thurgauischen Gebietes und dann parallel zur Grenze. Die Böschung mit Hecke könnte zu einem älteren Grenzverlauf gehören.
(T. Specker, 2006)

gensatz zu den Ackerbaugebieten bot ein Fussweg auch rechtlich wohl geringe Schwierigkeiten, da er ja im Weide- oder Wiesland kaum Schaden verursachte. Eine so enge Regelung wie in Ackerbaudörfern mit Zelgen-system war daher nicht notwendig. Das Netz der Fusswege ist daher auch heute noch sehr dicht.

Ihre Ausprägung im Gelände ist abhängig von der Nutzungsintensität und der Topographie. Wenig steiles, trockenes Gelände bei geringer Nutzung braucht kaum Bauaufwand. Typischerweise findet man daher beispielsweise im Toggenburg die längsten dieser Wege auf den ins Haupttal abfallenden Rücken und den Gratlagen.

Die eigentlichen Alpwege sind dagegen zum Teil extrem aufwändig als Gassen für den Viehtrieb angelegt.

Eine typische, bis in unsere Zeit lebendige Tradition an solchen Wegen sind die Zaundurchgänge. Schon im



Abb. 76: Grenzmauer zwischen Regelstein und Schorhüttenberg. Quermauer, vorne ein Durchlass für den Weg. (T. Specker, 2006)

Mittelalter wurde mit Stiegeln, Fallengattern oder Gattern verhindert, dass das Weidevieh beim Wegdurchgang entweichen konnte. Heute sind die Konstruktionen enorm vielfältig.

Grenzwege

Historische Wege und historische Grenzen waren oftmals sehr eng verknüpft. Wege bildeten Grenzen, Wege überquerten Grenzen und gelegentlich waren solche Stellen Brennpunkte von Konflikten.

Verfolgen wir die historische Grenze zwischen der alten Landschaft und der gemeinen Herrschaft Thurgau, d.h. die heutige Kantonsgrenze zum Thurgau, zeigt sich eine grosse Vielfalt von Wegen und Weglein, welche die-

se Grenze querten. Der Fürstäbtische Grenzatlant von 1730 bietet hier einen farbigen Querschnitt. Diese Grenze wird fast so häufig von Wegen und Weglein gequert wie jede beliebige andere Linie. Zwischen Hagenwil und Kronbühl folgte die alte Konstanzerstrasse (SG 42/TG 50) immer wieder eng der verwinkelten Grenzlinie. Südlich von Hagenwil entspricht seit der frühen Neuzeit die Grenze exakt dem Landstrassenverlauf. Die Grenze ist deutlich nach Süden ausgeweitet. In solchen Grenzausbuchtungen treffen sich oftmals wichtige Strassen. So bei Gommenschwil die Landstrasse von Arbon nach Wil (SG 1046/TG 189) und Roggwil (TG 186) und wohl auch die Strasse von Amriswil über Kronbühl nach St.Gallen (SG 42.3).

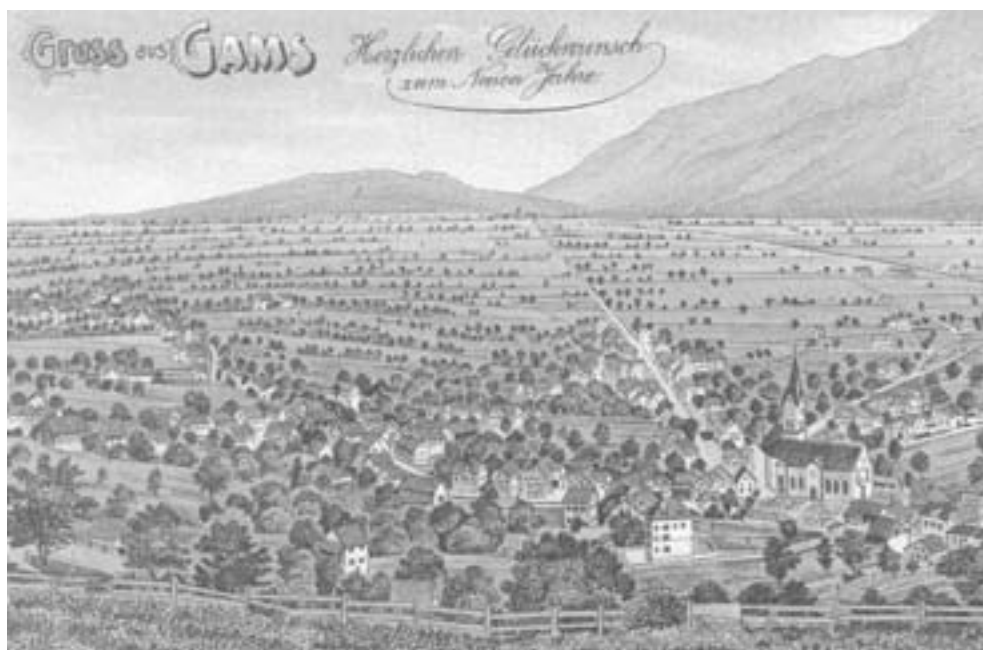


Abb. 77: Ansicht des Dorfes Gams und des Gamser Riets. Die Postkarte aus der Zeit nach 1900 zeigt schön die Strassenallee und die querlaufenden Baumreihen der Güterstrassen. (SG 38, Abb. 1)

Wege dienten oftmals auch als Fixpunkte für Grenzen in einer Zeit, in der es noch keine Vermessung gab. So wurde im Marchenbeschrieb zwischen Toggenburg und Appenzell 1539 festgehalten, ein Stein sei «an den Weg gesetzt», nämlich den Weg Schwellbrunn–Degersheim (SG 1096, AR 410). An anderer Stelle gab es einen «crützstein, der uff Barenegg statt [steht] an der strass», das ist der Alpweg von Hemberg nach Hochalp (o.I.N.).

Ein Beispiel für eine Alpgrenze ist die Grenzmauer zwischen Regelstein und Schorhüttenberg. Sie trennt das Toggenburg vom Kaltbrunner Gebiet und lässt sich auf einer Länge von mindestens 6 km verfolgen, teilweise in recht massiver Ausprägung. Bei Stotzweid, wo der Alpweg von Ebnat-Kappel (SG 512.1) die Höhe erreicht, steht auch eine durchaus imposante Quermauer. Der Weg ist dort teilweise locker gepflästert. Wahrscheinlich stossen hier drei Nutzbereiche zusammen. Der Alpweg diente für alle drei als Erschliessung. Eine Datierung ist vorerst nicht möglich. Die Anlage zeigt aber auch so die grosse Bedeutung der Stelle.

Alleen

Alleen sind ein besonderes, landschaftsprägendes Element. Der Kanton St.Gallen weist auffallend vielfältige Alleen auf, vor allem in der Rheinebene an den neuen Staatsstrassen, aber auch am Ricken. Hier können nur einige Beispiele genannt werden.

Gams

Diese Allee bildet zusammen mit der Kulturlandschaft eine reizvolle, sehr geometrische Struktur, denn auch entlang den Güterstrassen erstrecken sich Baumreihen. Die Staatsstrasse (SG 28) wurde 1836 vollendet, nachdem durch die Rheinkorrektion überhaupt erst eine hochwassersichere Fläche gewonnen worden war. Die Gemeinden sträubten sich zunächst gegen den Bau. Ein Argument war der als unsinnig betrachtete Strassenbau durch Sumpfland. Erst ab 1957 wurde das Gamser Riet melioriert und das regelmässige Wegnetz angelegt. Quer dazu wurden schmale Lose an die Gemeindebürger ausgegeben. Am Kopfende jedes Loses setzte man einen Baum, wodurch die Baumreihen entstanden. Jetzt diente die Staatsstrasse als willkommene Haupterschliessung. Sie wurde fast durchgehend auf einem Damm mit einer Allee angelegt und durch parallele Wassergräben trocken gehalten. Deren Baumbestand besteht heute aus Ahornbäumen und Linden sowie einigen Nussbäumen und Buchen.

Kriessern

Ein weiteres Beispiel aus der Rheinebene ist der Alleenfächer von Kriessern. Fünf von Westen her nach Kriessern führende Strassen, meist auf Dämmen angelegt, sind über lange Strecken von Alleen begleitet (SG 420, 421, 422, 423, 424). Die Strassen sind deutlich krum-



Abb. 78 (links): Teilstück der Birkenallee im Tieflöchlili kurz vor Oberriet. In diesem Bereich werden die Birken teilweise durch Linden ergänzt. (SG 30.4, A. Maissen, 2000)

Abb. 79 (rechts): Die geschotterte Staatsstrasse zwischen Haag und Werdenberg in den 1930er-Jahren mit junger Pappelallee. (Aufnahme M. Burkhardt, in Rorschacher Neujahrsblatt 1934: 61)



Rheintalstrasse

Die bis 1827 neu angelegte Rheintalstrasse (SG 30.4) weist zwischen Altstätten und Werdenberg insgesamt etwa 7 Kilometer Alleen auf. Dazu kommen viele Kilometer mit kurzen Baumreihen und Einzelbäumen, wohl Reste von Alleen. Diese sind immer da vorhanden, wo die Strasse auf einem Damm und mit gänzlich neuer, gerader Linienführung weit in der Rheinebene draussen liegt. Diese Stücke entsprechen dem Projekt des Kantons und den Wünschen der Gemeinden.

Eine Schliessung der Alleelücken würde die Landschaft bereichern.

mer als die Flurwege. Aber die Alleestücke sind auch hier sehr gerade. Daher gehen diese wohl auf einen Ausbau im 19. Jahrhundert zurück, als sie als «Communicationsstrassen» dienten.

In der meliorierten Rheinebene zwischen Oberriet und Widnau bilden Alleen, Baumreihen, Hecken und Gräben ein wichtiges Landschaftselement und haben auch eine wichtige ökologische Funktion.

Literatur

Gutersohn, Heinrich: Geographie der Schweiz: Bd. II 2. Bern 1964.

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Das IVS im Kanton St.Gallen

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz» die sogenannte Siegfriedkarte vom

Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete historische Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bilddokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton St.Gallen

Die IVS Dokumentation Kanton St.Gallen entstand von 1998–2003. Die Definition des historischen Streckennetzes, die Felddaten und die verkehrshistorische Darstellung der Strecken von nationaler Bedeutung erarbeiteten die Mitarbeiter der Universität Bern/ViaStoria Andriu Maissen, Florian Hitz, Cornel Doswald, Arne Hegland und Ruedi Bösiger.