

Zeitschrift: Oberberger Blätter
Herausgeber: Genossenschaft Oberberg
Band: - (1965)

Artikel: Wo einstens Karren fuhren und die Pilger gingen
Autor: Holenstein, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946535>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

Wo einstens Karren fuhren und die Pilger gingen

Paul Holenstein †

Am 1. März 1965 ist Paul Holenstein unerwartet gestorben. Mit viel Liebe und Geschick hat der Verstorbene seit Jahren historische und kulturelle Zusammenhänge unserer Gemeinde und des Fürstenlandes erforscht und sie mit sicherem Griff niedergeschrieben. «Wo einstens Karren fuhren und die Pilger gingen» ist seine letzte Arbeit geworden. Sie ist unvollendet und bei der Beschreibung der Straßen und Karrenwege stehen geblieben; dann hat Paul Holenstein seinen eigenen Pilgerweg allzufrüh vollendet. Wir veröffentlichen diesen Beitrag zum Andenken an den verstorbenen Freund und Förderer der «Oberberger Blätter». Dr. Paul Staerkle hat uns als Fortsetzung einen Beitrag über die neuere Zeit der Verkehrserschließung geschrieben, dem wir nächstes Jahr gerne Raum gewähren.

Kleine Vorbemerkung

Ein Ueberblick über die *Entwicklung des Verkehrs* der nordöstlichen Schweiz im allgemeinen und des Fürstenlandes im besondern — ein zu umfangreiches Unterfangen für eine knappe Studie! Und dennoch sei es gewagt, wenn auch mit der Auflage, auf vieles zu verzichten, dem nachzugehen verlockend wäre.

Ein Blick auf urgeschichtliche Zeit

Chronologisch, d. h. nach ihrem Zeitabschnitt erfaßbar, tritt uns die Bronzezeit entgegen, die Zeit um ungefähr 2500 bis 800 vor Christus. In dieser ersten Metallzeit, da man Aexte, Sicheln, Lanzenspitzen, Fibeln und andere Zieraten bereits in verschiedenen Gußverfahren herzustellen verstand, kannte man auch schon den *zweirädrigen Karren*, der «auf dem Gebiete des urgeschichtlichen Verkehrs eine Umwälzung bedeutete». Erst während der vorhergehenden Epoche der jüngern Eiszeit war unser Land eisfrei geworden und von einem undurchdringlichen Urwald bedeckt. Wohl gab es vereinzelte Siedelungen an den großen Wasserstraßen der Aare, des

Rheins, der Rhone und an Seerändern. Es war die Zeit der Pfahlbaukultur. Aber in die *weglosen* Tundren, in die Wälder voller Tobel und Klüfte und Sümpfe der Nacheiszeit konnte sich höchstens einmal ein Pfahlbaumensch verirren, der nach einem Wilde pirschte. (Elch-Fund im Rüeggetswiler Moos!) In der Bronzezeit waren die Bewohner sesshaft geworden. Die wichtigste Landsiedelung dieser Epoche war der Montlingerberg im Rheintal, an einem wohl schon urgeschichtlichen Verkehrsweg von Nord nach Süd gelegen: vom Bodensee durch das Rheintal und die Bündneralpen nach Italien. Die hohes technische Können verratenden Erzeugnisse der Bronzezeitmenschen fanden bei den Mittelmeervölkern guten Absatz. Während die ersten Bronzewaren wohl aus dem Südosten Europas eingeführt worden waren, importierte man bald selber Kupfer und Zinn, das im Alpenland nicht vorkam; aus diesen Rohstoffen schuf man in der bronzezeitlichen Werkstatt auf dem Montlingerberg selber gute Werkgeräte und begehrte Schmucksachen für den Handel. *Aber bei uns im Fürstenlande war weder vom alpinen Menschen mit seinen Steinwerkzeugen die Rede noch besteht*

für die Bronzezeit ein einwandfreier Beweis für das Vorhandensein menschlicher Bewohner.

Ueberschwemmungen bedeuteten das Ende der Bronzezeit: Seen und Flüsse traten über die Ufer und zwangen die spärlichen Bewohner, ihre Siedelungen zu verlassen.

Räter, Kelten und Römer

Eine erste Besiedelung unseres Gebietes dürfte um 400 vor Christus durch die Räter erfolgt sein, «die nach den neuesten Ergebnissen der Forschung aus dem heutigen Jugoslawien und Albanien eingewandert sind». (Staerkle, Geschichte von Gossau.) Die Namen Rhein und Thur sowie Sitter und Necker lassen aber vermuten, daß vor ihnen schon das keltische Volk der Helveter die Gegend gekannt und hievon Spuren in diesen keltischen Flußnamen hinterlassen haben. Die hochgewachsenen Kelten hatten aber ihre Hauptsiedelungen im heutigen schweizerischen Mittelland, in das sie während der Eisenzeit vom Norden her eingebrochen waren. Sie wohnten mit Vorliebe an Flüssen und Seen, da sie für den Verkehr gerne die *Wasserwege* benützten. Unter dem Drucke ihrer nördlichen germanischen Nachbarn und beseelt vom Wunsche nach bessern Wohnsitzen, verbrannten sie ihre Wohnsitze, Städte und Dörfer, und versuchten im Jahre 58 vor Christus, mit ihrer gesamten Habe nach dem südlichen Gallien auszuwandern. Doch Julius Cäsar verlegte ihnen an der Genfer Pforte den Weg, und auch ihr Ausweichmanöver wurde durch die Niederlage bei Bibracte vereitelt. Doch der Friede war kein hartes Diktat; die Helveter mußten zwar in ihre alte Heimat zurückkehren, wurden aber nicht als Besiegte, sondern eher als Bundesgenos-

sen behandelt, und bald erfreuten sich die wieder aufgebauten Städte einer blühenden Kultur und eines regen Lebens. Die Stiefsöhne des Kaisers Augustus unterwarfen nach harten Kämpfen im Jahre 15 vor Christus auch die Räter und deren nördlichen Nachbarn, die Vindeliker zwischen Bodensee und Donau. Damit war die gesamte heutige Schweiz unter die Herrschaft des römischen Adlers gekommen. Die damit eroberte Provinz erhielt den Namen Raetia. Nach der unter Kaiser Diokletian (284–305) später angeordneten Unterteilung dieses riesigen Landstriches gehörte die Ostschweiz und damit das Fürstenland zur Raetia prima.

Vom römischen Straßenbau

Die Römer schufen im damaligen Helvetien und Raetien das erste bedeutende *Straßensystem*, das zur Grundlage für die gesamte Verkehrsentwicklung der Nordostschweiz wurde. Zur Sicherung der nunmehr weit nach Norden vorgeschobenen Grenze ihres Reiches, weit über den Alpenwall hinaus, waren die Römer auf gute Wegverbindungen angewiesen, auf ein in erster Linie nach strategischen Gesichtspunkten angelegtes Wegnetz. Und die Römer waren Meister im Straßenbau; die nach ihrem Endausbau bis zu neun Metern breiten Militärstraßen waren aufgedammt und in der Regel gepflastert, weswegen sie im germanischen Sprachgebiet als «Steinwege» bezeichnet wurden. Sie waren aber auch Handelswege, folgten den Kohorten doch bald auch Krämer, Sklavenhändler, Marketender und Marketenderinnen usw., «einem Schwarm von Heuschrecken vergleichbar» (Kaufmann).

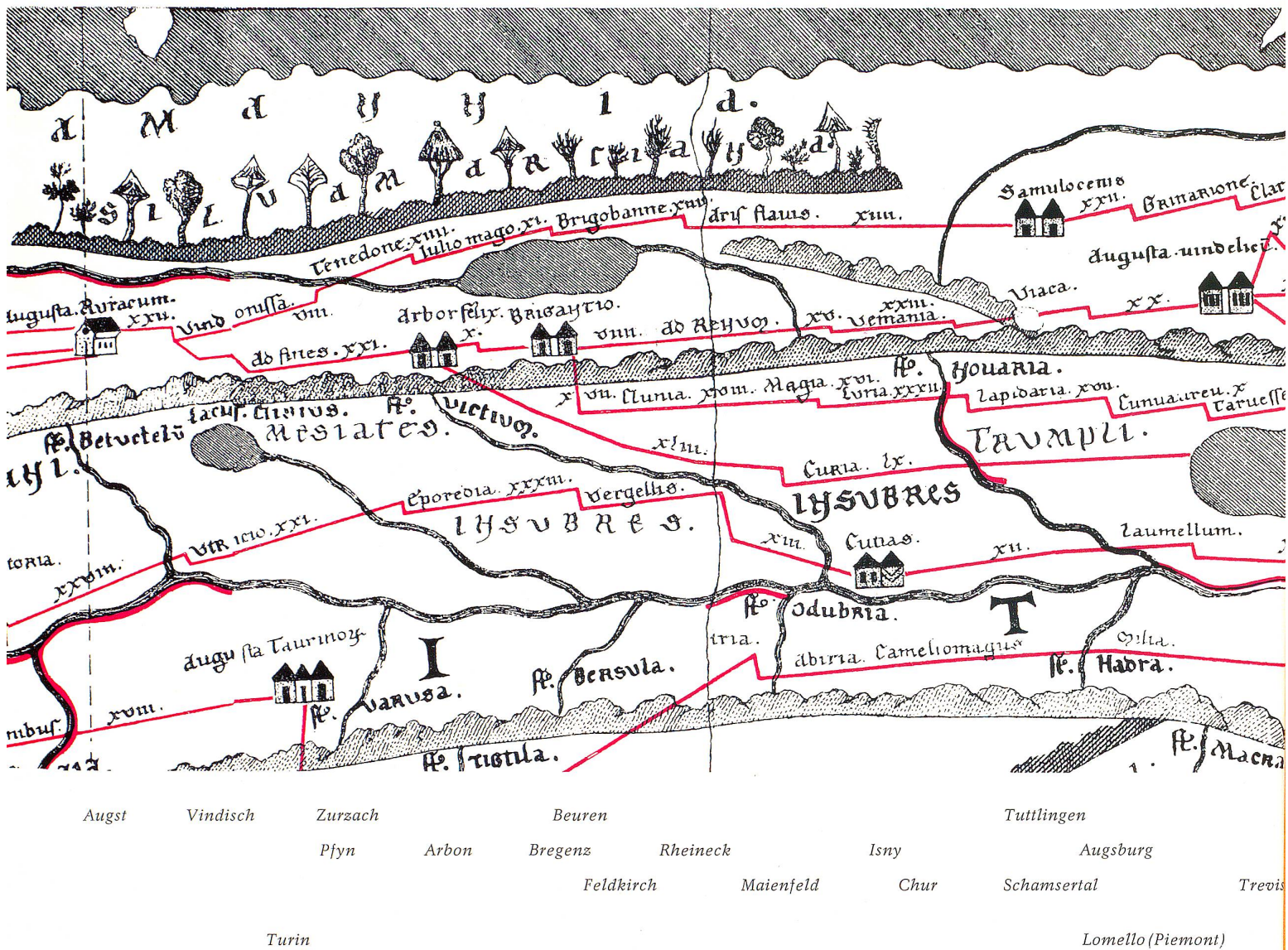
Die sich im Besitze des Augsburger Altertumsforschers und Humanisten Kon-

rad Peutinger (1465–1547) befindliche Weltkarte des Castorius stammt aus dem vierten Jahrhundert nach Christus. Meistens einfach als Peutingersche Karte bezeichnet, zeigt sie die Militärstraßen des weströmischen Reiches, unter ihnen einen *rätischen Straßenzug* von Como her mit den Berührungspunkten Chur (Curia), Maienfeld (Maggia), Altenstadt bei Feldkirch (Clunia) und Bregenz (Brigantium); ihr Endpunkt war Augsburg, die Hauptstadt der nördlich gelegenen Provinz Raetia secunda.

Neueste Forschungen haben dargetan, daß die Römer in den Alpen mit den schwierigsten topographischen und geographischen Verhältnissen fertig geworden sind, nach Dr. Simonetti in Zillis sogar mit der Viamala, dieser nicht umsonst als «Böser Weg» bezeichneten Schlucht mit den unheimlichen, dunkel aufragenden Felswänden.

Von Maggia aus führte zudem eine linksrheinische Nebenstraße nach Bregenz. Hier zweigte gemäß dem Itinerarium Antonini eine strategisch wichtige Linie nach Gallien ab, also eine Ost-West-Linie nach dem heutigen Frankreich. Sie berührte die Stationen Arbon (Arbor felix), Pfyn (Ad fines) und Windisch (Vindonissa). Damit war die Verbindung mit der großen westschweizerischen Transversale von Avenches (Aventicum) über Oberwinterthur (Vitudurum) hergestellt.

Eine Flankenlinie vom rätischen Straßenzug zum Walensee, über den Kerenzerberg und den Zürichsee nach Zürich (Turicum) und Baden (Aquae) stellte südlich der Nordostschweiz eine ihrer Bedeutung nach zweitrangige Querverbindung nach dem Westen dar. *Aus diesen Andeutungen über das römische Straßenwesen geht deutlich hervor, daß es unser Gebiet wohl umrundete, nicht aber erschloß!* Die Hinder-



Ausschnitt aus der berühmten Peutinger-
schen Karte. Sie reicht von den britischen
Inseln bis nach Persien und hält die wich-
tigsten römischen Heeresstraßen fest. Auf
der untern Hälfte der Karte ist die Po-Ebene

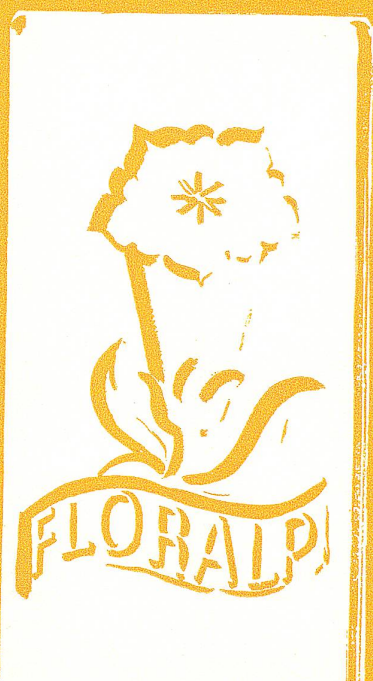
ingezeichnet, in der Mitte der Alpenkamm
angedeutet; in der obern Hälfte ist der Bo-
densee mit dem nach links fließenden Rhein
zu sehen, und schließlich der Schwarzwald
mit den zahlreichen Bäumen recht kunstvoll

festgehalten. Wir haben unterhalb der Karte
einige Orientierungspunkte eingetragen, und
insbesondere die Orte, welche an den Heer-
esstraßen in der Schweiz lagen.



Den Wert der Butter kennt man seit urdenklichen Zeiten, wofür einzig schöne Geräte Zeugnis ablegen. Die Methoden der Butterherstellung haben sich zwar geändert, geblieben sind aber die vorzüglichen Eigenschaften dieses edlen Naturproduktes und seine Bedeutung für die Gesundheit des Menschen. Die hygienische Verarbeitung frischen Milchrahmes mit modernsten Maschinen sichert «Floralp»-Butter ihren feinen Geschmack und die bekannt große Haltbarkeit.

St. Gallische Butter-Zentrale
St. Gallen/Gossau



nisse im Osten und Südosten: Gonzen, Churfürsten, Speer und Säntismassiv sowie das Terrain des Appenzeller Vorderlandes waren, wenn man die durch einen Straßenbau erreichbaren Ziele betrachtet, wenig verlockend. Darum blieben (nach G. Thürer) das Toggenburg und die Talschaft der Sitter für die römischen Reisenden terra incognita – unbekanntes Land.

Das Fürstenland bildete mit den heutigen ostschweizerischen Kantonen auch einen Teil Oberrätens. Ob es aber Niemandsland war oder von einer dünn gesäten Bevölkerung bewohnt – diese Frage wagt auch ein Kenner wie Stiftsarchivar Dr. Paul Staerke nicht mit Bestimmtheit zu beantworten. Wenn sonst mit den römischen Legionen und Händlern auch römische Worte und Begriffe, römisches Leben und römische Art in die entlegensten Provinzen gelangten, so müssen wir feststellen, daß bei uns weder Orts- noch Personennamen auf eine römische Besiedelung schließen lassen, sowenig wie im benachbarten untern Toggenburg (Leutwyler).

Dauerbesiedelung durch die Alemannen

Im dritten Jahrhundert nach Christus vermochten die Römer trotz ihrer großzügig angelegten Straßenbauten und schnellen Verbindungswegen mitsamt dem wohlausgebauten Cursus publicus (Post!) und trotz des gewaltigen Beamtenapparates ihren Kolonialstaat nördlich der Alpen immer weniger zu halten. Unaufhaltsam wälzte sich von der Elbe her der Strom der Alemannen südwärts, überrannte die von den Römern errichteten Grenzwälle (Limes), siedelte sich zuerst in Süddeutschland an und drang nach und nach über den Rhein auch in unser Gebiet ein. Im Lande

zwischen Thur und Sitter errichteten sie vermutlich erstmals im 7. Jahrhundert ihre Heimstätten. So nimmt der st. gallische Geschichtsschreiber von Arx an (I/37), daß Rorschach, Goldach, Waldkirch, Gossau und die Gegend um Wil schon zur Zeit der Ankunft des heiligen Gallus mehr oder weniger besiedelte Orte waren.

Es war das Gebiet des Arbonerforstes, das die Alemannen zu roden, lichten und reuten begannen; der Arbonerforst reichte vom Bodensee aus der Gegend um Romanshorn über das Land, wo Sitter und Urnäsch zusammenflossen, bis hoch an den Säntis hinauf, ein wirklicher Urwald, der bis ums Jahr 1000 nach Christus dicht und geschlossen das Land bedeckte. Nicht umsonst bezeichnete schon der römische Geschichtsschreiber Ammianus Marcellinus (gest. um 400 nach Chr.) das Land als wild und unzugänglich, als ein Land trauernder, oft nebelverhangener Wälder. Die zahlreichen Waldungen, heute noch charakteristisch für die appenzellische Landschaft, sind Reste dieses einstigen Urwaldes.

Die Inbesitznahme der Nordostschweiz durch die Alemannen erfolgte sicherlich nicht auf einmal, sondern schubweise; für Gossau und Umgebung dürfte, wie erwähnt, das sechste und siebte Jahrhundert in Frage kommen. (Staerke, Geschichte von Gossau 30 ff.) Als ausgesprochen autarkische Individualisten lebten die Alemannen am liebsten auf Einzelhöfen, was sie zu immer weiteren Rodungen zwang, so daß vom 9. Jahrhundert an Siedlungen auch im heutigen Appenzellerland urkundlich nachzuweisen sind. Schließlich erfolgte auch die Urbarmachung des Talkessels um den innerrhodischen Hauptort durch das Kloster von St. Gallen auf Grund der Rechte, welche die Abtei in der Waltramschenkung bekommen hatte.

Graf Waltram, Kommandant des fränkischen Militärkastells in Arbon, hatte um 720 den Priester Audomar oder Otmar berufen, das Heiligtum im Steinachtale mit neuem Leben zu erfüllen. Damit ist bereits angedeutet, welche Rolle im Frühmittelalter schon das Kloster St. Gallen für die kulturelle Gestaltung und damit auch des Verkehrs in seinem Geltungsbereich gespielt hat, obwohl diese Stätte an der Steinach ursprünglich als Ort der Stille und der Besinnung auserkoren war!

Das Kloster St. Gallen und seine Verbindungen mit den Patronatskirchen

Welchen Weg hatte der irische Mönch Columban mit seinen zwölf Gefährten, unter ihnen Gallus und der spätere Bischof von Konstanz, Johannes, von Tuggen her nach dem Bodensee eingeschlagen, nachdem sein Glaubenseifer in den Herzen der am Ostende des Zürichsees wohnenden Alemannen keinen Widerhall gefunden hatte? Waren sie von Sargans aus durch das bereits christlich gewordene Rätien nordwärts gezogen, hatten sie, wie es vor allem die Legende will, den Weg über den Ricken ins Tal der Thur und an die Glatt eingeschlagen, oder waren sie endlich auf noch erhaltenen alten Römerwegen von Kempraten (Centum prata) über Winterthur nach Arbon gekommen?

Es gibt verschiedene Gründe, die für die eine oder andere Version sprechen.

In Arbon bestand eine vom Priester Willimar betreute christliche Gemeinde. Auf dessen Rat begab sich Columban mit seinen Gefährten nach Bregenz und gründete hier um 610 das erste auf alemannischem Boden errichtete Kloster. Zwistigkeiten der fränkischen Könige Theuderich und Theudebert II. veranlaßten Columban zur Weiterreise.

Doch der inzwischen krank gewordene Gallus konnte seinem Meister auf dem beschwerlichen Weg über die Alpen nicht mehr folgen und hatte keinen Anteil an der Klostergründung in Bobbio. Unter der getreuen Pflege Willmars genas Gallus von seinen Fieberanfällen. Dann zog er sich in Begleitung des Diakons Hiltibold in die Einsamkeit des rauen Arboner Forstes zurück, der nicht von Menschen bewohnt, wohl aber von allerlei wilden Tieren durchstreift war. Im Hochtal der Steinach stürzte Gallus nach neunstündiger Wanderung in einen Dornenstrauch und erblickte darin einen Wink des Himmels, hier zwischen der Steinach und dem Irabach sein Leben zu verbringen. Wohl ein Dutzend Gefährten scharten sich um ihn; ein Kirchlein aus Holz, umgeben von den Zellen der Gefährten – das war Ursprung und Kern der später so berühmt gewordenen Abtei St. Gallen. Gallus selbst schlug alle angebotenen Ehren aus. In stiller Arbeit wandelte er mit seinen Mitbrüdern das sumpfige Hochmoor in fruchtbaren Boden, der ihnen bald alles gab, dessen sie zum Leben bedurften.

Nach seinem Tode wurde die Grabstätte im verborgenen Steinachtale rasch zu einem Wallfahrtsort. Doch Kriegswirren verursachten große Not, so daß die von Gallus gegründete klösterliche Gemeinschaft auseinanderzufallen drohte. Aber in dem von Graf Waltram zum neuen Abt berufenen alemannischen Priester Otmar erstand dann der Retter dieses Volksheiligtums, besonders nachdem er um die Mitte des 8. Jahrhunderts die Regel des heiligen Benediktus von Nursia eingeführt hatte, wie dies später Kaiser Karl der Große allen Klöstern seines Reiches befahl. (Vergl. die von den Reichenauer Mönchen geschriebene Einheitsregel zwischen 810 und 820 – heute in der Stiftsbibliothek St. Gallen).

Der Verlauf der Christianisierung der eingewanderten Alemannen gehört immer noch «zu den ungelösten Rätseln» der Geschichte. Aber St. Gallen war zweihundert Jahre nach dem Tode seines Gründers eines der berühmtesten Klöster nördlich der Alpen geworden und erfreute sich immens zahlreicher Schenkungen der alemannischen Großgrundbesitzer. Dazu kam die besondere Gunst der inzwischen im Frankenreich zur Herrschaft gelangten Karolinger, welche die Klöster zu Stützpunkten ihres gewaltigen Reiches ausbauten und benützten. So wurde die stille Zelle des heiligen Gallus zum «Zentralpunkt einer gewaltigen Grundherrschaft», die nicht bloß das nähere und weitere Gebiet des immer mehr gerodeten Arbonerforstes umfaßte, sondern auch weitere Kloster-güter in Streulage bis ins schweizerische Mittelland und im Raume zwischen Bodensee und Donau und *hatte so den allergrößten Einfluß auf die Gestaltung des mittelalterlichen Verkehrs*

Freie Zinsbauern, die sogenannten Prekaristen, gingen aus eigenem Willen einen rechtlich für beide Teile verbindlichen Vertrag ein – Kloster einerseits, Zinsbauer andererseits –, wonach sie ihre Schenkungen gegen einen regelmäßigen, bestimmten Zinsfuß wieder zur Bebauung erhielten. I. von Arx gibt deren Zahl im Bd. I/159 seiner «Geschichten des Kantons St. Gallen» mit 1897 an, den Streubesitz außerhalb der Nordostschweiz inbegriffen. Die Abgaben der freien Zinsleute sammelte der Meier oder Keller. In erster Linie dienten sie zur Deckung der Auslagen für die Eigen- oder Patronatskirchen des Klosters. Ihre Zahl betrug (nach Bikel) im Herrschaftsgebiete des Abtes von St. Gallen sechzig; sie waren aber nicht nur Stätten des Kultus, «ihre eminente Bedeutung lag wenigstens für die Frühzeit in ihrem wirtschaftlichen Wert». Denn die

Ueberschüsse gehörten zu den Einnahmen der Abtei, so daß zwischen dieser und den Orten mit Patronatskirchen mehr oder weniger gute Verbindungswege bestanden haben müssen.

Verkehrswesen im Mittelalter – Klosterboten

Das Wort oder der Begriff «Straßenbau» darf eigentlich bis ins 18. Jahrhundert hinein kaum gebraucht werden. Das Verkehrswesen lag darnieder, soweit es sich nicht an die Einrichtungen der römischen Epoche halten konnte. Wurde vor Karl dem Großen überhaupt nichts für den Ausbau der Straßenzüge getan, befaßten sich die karolingischen Kapitularien wenigstens mit der Erhaltung der aus der Römerzeit stammenden Straßenzüge. Ein Straßen- und Schiffsregal für die Land- und Wasserwege (viae publicae) und über Fährrechte (navigium cum naulo) sind wohl überliefert, sogar Bestimmungen über Wegelagererei. Zuständig war der Gaugraf; aber es gab kein großzügiges Verkehrsnetz mehr mit Straßen von römischem Range und römischer Qualität. Der Rückschritt aus der römischen Welt- und Kreditwirtschaft in die Haus- und Tauschwirtschaft der Alemannen ließ die Märkte schrumpfen und den Handel stocken (vgl. G. Thürier I/127).

Immerhin schloß der Verkehr nicht vollständig ein. Die neuen germanischen Bewohner unseres Landes waren für die Bewirtschaftung ihrer Güter auf wenige Feldwege angewiesen, oder sie ließen es sich einfallen, die Aecker des benachbarten Hofes einfach zu «zerwagnen und zerfaren», wie dies bei den plumpen vierrädrigen Karren der Alemannen nicht weiter verwunderlich ist und oft zu Klagen Anlaß gab.

Das Kloster war dagegen auf etwas bes-

sere Verbindungen mit den Gütern seines Streubesitzes und mit andern Klöstern angewiesen. Aber man weiß nichts Genaues über diese «Straßenzüge» (wenn man sie so nennen darf!). Orts- und Straßenbezeichnungen fehlten meistens oder waren recht unbestimmt, die geographischen Angaben waren ungenau und wenig zuverlässig, und vielfach wußten die Bewohner kaum über die nächste Umgebung Bescheid. Soweit man überhaupt nicht auf alte römische Straßen zurückgreifen konnte, mußten die Klöster eigene, sog. Klosterwege bauen. Aber wie schon angedeutet, denken wir ja nicht an Straßen in unserem Sinne. Noch im Jahre 1774 bemerkt Abt Beda in seiner Tagebuchnotiz vom 25. Oktober (Bd. II/153), daß die Straße auf Wil keine «Chosé» (d. h. also keine Chaussee oder durch Beschotterung befestigte Landstraße) nötig habe, «sondern nur an einigen orten verbreiterung», Graben und Bekieung! *Die frühern Wege waren noch primitiver: sie wurden einfach eingetreten und eingefahren.* Und wo viele Karren fuhren, da entstand eben mit der Zeit ein Weg oder Straßenzug, dessen Spuren man immer wieder folgte. Diese Klosterwege waren die Voraussetzung für das Verkehrs- und Nachrichtenetz, das die Klöster einerseits und ihre Besitztümer anderseits miteinander verband. Vielfach unternahmen die Mönche selbst ausgedehnte Reisen, meist zu Pferd. So hatte St. Gallen stets Verbindungen bis nach St. Peter in Salzburg, nach Kempten, Ottobeuren, Lindau, Füssen, Salem, Wiblingen, näher gelegen nach Kreuzlingen und Münsterlingen, Rheinau, Tänikon und Fischingen; dann wieder nach Fulda, nach St. Blasien im Schwarzwald, Murbach im Elsaß, ferner nach Wettingen, Muri, Einsiedeln, Engelberg, Disentis, Pfäfers usw.

Im übrigen verfügte auch St. Gallen über ständige, besoldete *Klosterboten*, die vor allem den brieflichen Verkehr besorgten, so daß die Klöster trotz vieler für die damaligen Verhältnisse ungeheuren Entfernungen in stetem Kontakt blieben. Eine besondere Art waren die sog. Totenboten; sie trugen die Rotulae, d. h. «ziemlich breite und zuweilen mehrere Meter lange Pergamentstreifen» von Kloster zu Kloster, mit der gegenseitigen Kundgabe von Todesfällen im Laufe des Jahres. Auf dieser Rotula wurde die Ankunft der Boten bestätigt. Vielfach übernahmen Barfüßermönche, als Gegenleistung für Unterkunft und Nahrung, auch privaten Botendienst. «So fanden sich Bettelsack und Briefsack häufig in friedlicher Gemeinschaft auf dem Rücken des Bettelmönches zusammen» (Schweiger-Lerchenfeld). Von der Zuverlässigkeit und Geschicklichkeit der Klosterboten hing vieles ab, was aber infolge des Fehlens an urkundlichem Material über längere Zeit mehr zu errahnen als genau zu wissen ist. Ueber den Warenverkehr im Landesinnern orientieren hauptsächlich Klagen wegen schlechter Straßen und Wege, über die, sofern sie einigermaßen eingefahren und eingeritten waren, mühsam breitachsige Zweiräderkarren holperten. Selbst die spätmittelalterliche Straße ist wenig besser. Viele öffentliche Wege und Königsstraßen, die etwa unsern Staatsstraßen entsprechen würden, wiesen einen Graswuchs auf wie gute Wiesen! Allgemein fehlte es am richtigen, soliden Untergrund, daß es tiefgebaute Wagen bedurfte, bis sechs Rosse ihre Fracht über Steine und Löcher zu reißen vermochten. Während die Lage St. Gallens zum Bodensee ungeachtet der rund 300 m betragenden Höhendifferenz verhältnismäßig günstig war, bildeten die Schluchten vor allem der Sitter, aber auch der

Urnäsch, der Glatt und des Wattbaches nach Westen und Süden nicht zu unterschätzende Hindernisse.» «An ihren Steilhängen aus Nagelfluh rutschten die Pfade leicht ab, und jahrhundertlang führten stotzige Weglein, sog. Leitern, zu den Brücken im Grunde der Töbel» (G. Thüner). Auch die Ueberquerung der Thur bei Henau, schon 787 urkundlich erwähnt, war für das Kloster lebenswichtig, handelte es sich doch um den kürzesten Weg vom Rhein über Winterthur und Elgg nach St. Gallen. Die genannte Urkunde (Wartmann, Nr. 113) nennt als besondere Leistung einer Hu-



Klosterbote

fe die Unterhaltungspflicht für diese Brücke, über die man Güter vom Zürichgau und vom Thurgau nach dem Kloster brachte.

Vom Fernverkehr und von Gredhäusern, insbesondere von Steinach und Rorschach

Je größer der Wirtschaftsraum der Abtei St.Gallen wurde, desto größer wurden auch die Ansprüche an den Verkehr. Es galt einerseits, die Erträge der geschenkten Güter nach dem Kloster zu bringen, wie etwa Wein aus dem Elsaß und dem Markgrafenland, andererseits aber das Fürstenland und angrenzende Gebiete mit lebenswichtigen Gütern zu versorgen, die es nicht oder nicht in genügender Menge selber produzierte, unter anderm Korn und vor allem Salz. So lieferte Reichenhall das Mensch und Tier unentbehrliche Salz, ebenso Hall im Tirol über Reutte, Lech und Kempten nach Lindau am Nordufer des Bodensees.

Zwar taten sich oft weit entfernt wohnende Zinsleute des Klosters zusammen, um den Transport gemeinsam zu bewerkstelligen. Wie mühsam und zeitraubend diese Transportarbeiten gewesen sein müssen, kann man sich heute kaum mehr einen Begriff machen. Selbst auf kürzern Strecken waren die Wagen, mit Frucht, Wein und andern Zinsabgaben beladen, oft mehrere Tage unterwegs. Da bis Mitte des dreizehnten Jahrhunderts längs der nordöstlichen Rheinlinie eine einzige Brücke bei Konstanz bestanden haben soll, ist es leicht verständlich, daß das mächtige Becken des Bodensees eine große Rolle im Verkehrswesen gespielt hat. Wohl benützte man auch die alte Römerstraße, die von Stein über Konstanz, Arbon und Bregenz ins Rheintal führte

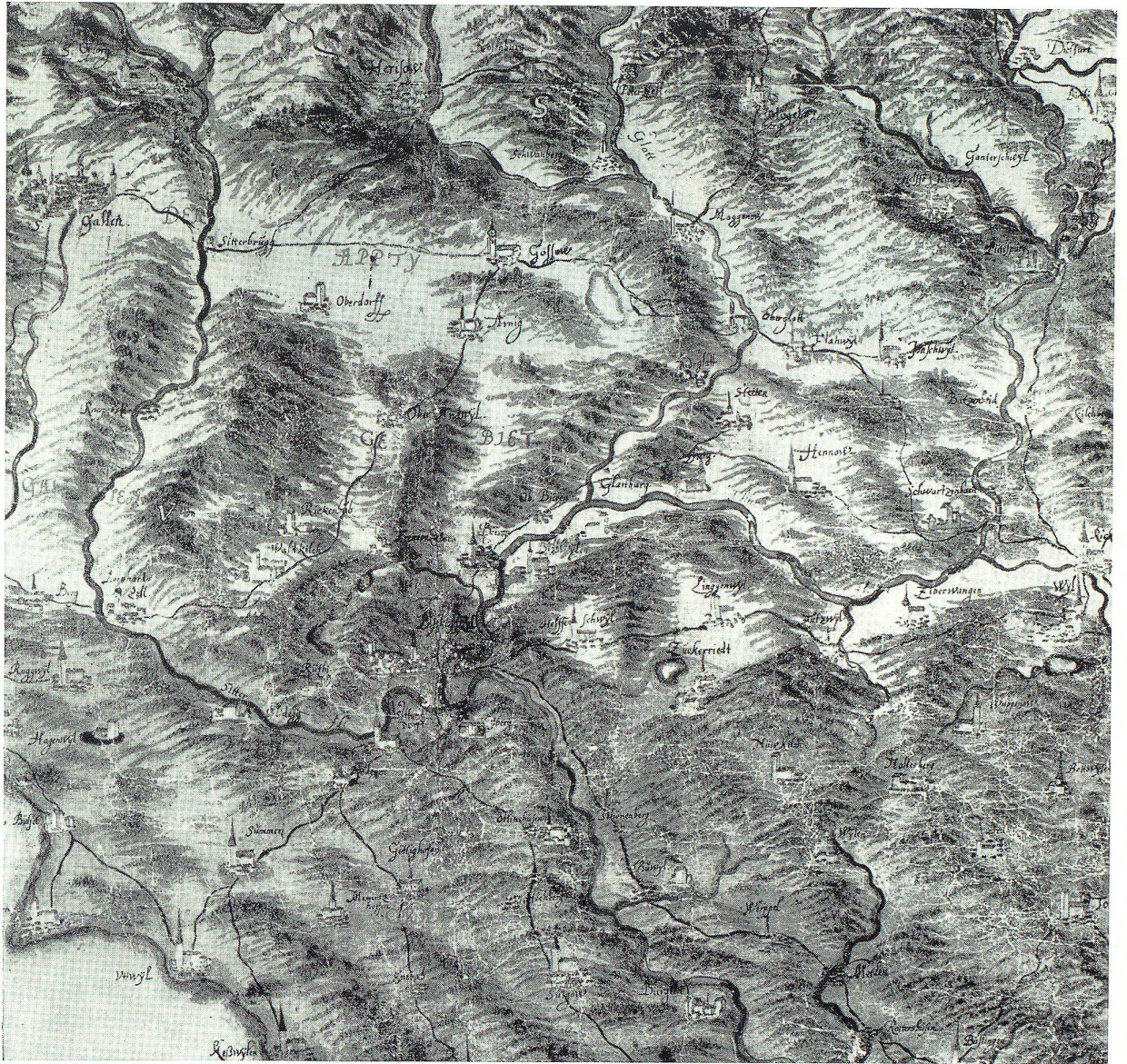
(Kopfstation Rheineck); aber der Weg über den Bodensee zu Schiff war bequemer. So kamen die Zehnten aus den St.Galler Höfen von Kirchdorf bei Villingen, aus dem Hegau, dem obern Donautal und dem Neckarland nach *Radolfzell* und alsdann wie jene von *Lindau* her auf dem Wasserweg nach *Steinach*.

Jahrzehntelang war Steinach der Hafenplatz für die Abgaben aus den Besitzungen ennet dem See. Das heute noch stehende *Gredhaus* wurde allerdings nicht vom Kloster erbaut. Der Name «Gred» bedeutet nach dem schweizerischen Idiotikon «gerade Stufe»; es muß sich also um eine stufenförmig angelegte Lagerstätte für Waren gehandelt haben, die nicht sofort weiterbefördert werden konnten. Das Gredhaus ist eine typische Bildung des mittelalterlichen Transitverkehrs, und zwar eine charakteristische Schöpfung der Bodenseestädte, wie sie uns auch in Meersburg und Rorschach begegnet. Lange Zeit war Steinach der ausgesprochene Bodenseehafen für das Kloster in Folge seiner günstigen und kürzesten Verbindung zwischen See und Kloster.

Die Aufmerksamkeit der Fürststäbe von St.Gallen wandte sich aber immer mehr Rorschach zu, obwohl zunächst der Steinacher Hafen und sein Gredhaus ihrem Zwecke erhalten blieben. König Otto I. hatte dem Abte Graloh 947 für Rorschach Markt-, Münz- und Zollrecht verliehen. Die dadurch erwartete Entwicklung des kleinen Fischerdorfes blieb aber vorläufig aus, da der Seeverkehr über den Bodensee zunächst im Fernverkehr zwischen Deutschland und Italien zum Umschlagplatz Rheineck führte. Nachdem aber der tatkräftige Abt Ulrich Rösch mit aller Energie daran ging, das Ansehen des Klosters zu heben, nicht zur Freude der Bürger der inzwischen im Schatten des Klo-

sters zur Stadt herangewachsenen weltlichen Siedlung, erhielt er von Kaiser Friedrich III. 1485 die Erneuerung der von Kaiser Otto für Rorschach gewährten Privilegien. Diese «wurden etwas erweitert durch die Zweckbestimmung, daß die Einnahmen aus den Zöllen für den Unterhalt der Verkehrswege verwendet werden müssen» (Wahrenberger). Abt Ulrich legte auch eine Schiffslände an, baute ein Kauf- oder Gredhaus, das Wirtshaus zum «Goldenen Löwen». Damit war eine Gleichstellung mit Steinach erreicht, das aber nach und nach vernachlässigt wurde zugunsten Rorschachs.

Schon rein äußerlich fällt heute noch der Unterschied zwischen diesen beiden Hafenorten auf: Das Gredhaus in Steinach verrät immer noch den reinen Zweckbau, während das nach einem Riß von Gaspere Bagnato erbaute Kornhaus unter Abt Cölestin II., Gugger von Staudach (1740–1767) ein ausgesprochener Repräsentativbau ist, «als barockes Schloß angelegt», ein Wahrzeichen fürstbistlicher Autorität. Erwähnen wir noch in diesem Zusammenhange, daß nach dem Ausbau der Straßen unter Abt Beda Angehrn die Fuhren von Rorschach nach *Gossau* gingen und von der dortigen Sust (heute meist Zollhaus genannt) an ihre Bestimmungsorte. Schon verhältnismäßig früh spielte *Gossau* in der st.gallischen Klosterökonomie eine bedeutende Rolle, die mit der Aenderung der Verhältnisse nach dem Rorschacher Klosterbruch noch zunahm, da es als zentraler Punkt im Fürstenland viele Ausstrahlungsmöglichkeiten auch in verkehrstechnischer Hinsicht besaß. Das geht auch aus der Tatsache hervor, daß hier nach dem Klosterbruch eine Richtstätte erstellt wurde und die sog. Bannleihe ohne Zutun des Kaisers erfolgte (Galgenrain im Niederdorf).



Die Karte Hans Konrad Geigers von 1620 zeigt neben den Flußläufen auch die Straßenzüge, welche durch das Fürstenland führten.