

Toggenburger Vereinigung für Heimatkunde

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg**

Band (Jahr): **22 (1995)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Toggenburger Vereinigung für Heimatkunde



Heinrich Oberli, Wattwil

Hauptversammlung

Am späten Samstag nachmittag, 20. November 1993, besammelten sich über 60 Mitglieder zur 49. Hauptversammlung im Kleinen «Thurparksaal» in Wattwil.

Im Jahresbericht 1992/93 streifte Obmann a.i. Willi Stadler, Bütschwil, einige ungezwungene Ideen zum Toggenburg aus dem «Wettermacher» von Peter Weber und beglückwünschte den jungen Autor zu seinem originellen Werk. In Betroffenheit über den Hinschied von Vorstandsmitglied Armin Müller im Januar würdigte er dessen grosses kulturelles Schaffen, seinen ideellen Einsatz als Obmann der Vereinigung zwischen 1972-1984 und als Schriftleiter von 14 Nummern der Toggenburger Blätter für Heimatkunde. Interesse und erfreuliche Teilnahme erfuhren alle vier durchgeführten Veranstaltungen: Der Film über das Wirken Jost Bürgis in Wattwil; die Frühlingfahrt in die Altstadt Feldkirch; die Alpwanderung im Lutherenthal und die kunsthistorische Besichtigung in Mogelsberg (s. Toggenburger Annalen 1994). Während der Pause bot eine umfangreiche Postkartenausstellung zu den Bahnbauten im Toggenburg von Dieter Weigele Einstimmung und Übergang zum Vortrag von Elektroingenieur Anton Heer, Flawil:

Projekte und Bahnbauten im Toggenburg

Die Auseinandersetzung mit den Werken der Planer und Unternehmer vor mehr als 100 Jahren verlange von einem modernen Ingenieur Achtung und Anerkennung. In unzähligen Archiven zwischen St.Gallen, Zürich und Basel fand Heer Belegmaterial zu teilweise wahnwitzigen Bahnprojekten. Bereits 1810 dampfte in Chur eine Rhätische Versuchsbahn, etwas später formierte sich in Rorschach eine Interessengruppe für eine Bahnlinie von Rorschach nach St.Gallen, 1845 wurde vom Bund eine Alpenbahn über Chur und Splügen bewilligt.

Ab 1848 dampfte die «Spanisch-Brötlibahn» zwischen Zürich und Baden. In St.Gallen waren die Politiker Baumgartner, Hungenbühler, Völkner und die Ingenieure Hartmann und La Nicca treibende Kräfte für das moderne Verkehrsmittel.

Eine erste Verbindung St.Gallen-Zürich verlief im Projekt durch den Thurgau, Projekte über Flawil – Bazenheid – Mühlrüti – Steg oder St.Gallen – Züberwangen – Wil folgten, bis 1856 die Strecken der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn Wil – Flawil und wenig später in Etappen bis St.Gallen, bis Rorschach eröffnet werden konnten. Eine Einbindung des Untertoggenburgs an eine Bahnlinie, die anfangs zwischen Winterthur und Zürich noch die Postkutsche erforderte, war damit erfolgt. Ins Thurtal zielte schon 1857 ein Projekt ab Flawil über Rindal nach Lütisburg und aufwärts bis Ebnat-Kappel. Weitere Projekte zeigten Wege auf von Gossau nach Bütschwil oder über Degersheim nach Ganterschwil. Nach der ersten Bahnbaueuphorie wurde bald auch bewusst, dass die Strecken nicht gratis sind. Unter Bundesrat Dubs bildete sich eine Gesellschaft zur Verbilligung der Lokalbahnen und damit zur Förderung der Schmalspur von 1000 mm Weite. Ihre Vorteile: geringeres Gewicht erlaubt grössere Steigungen, kleinere Kurvenradien lassen sich besser der Topographie anpassen und kleinere Profile sparen Aushub bei Tunnelausbrüchen. Ihr grosser Nachteil: der Güterumlad in den Bezugsbahnhöfen zur Normalbahn. Unter dieser Gesellschaft gebaut wurde in der Ostschweiz allein die Bahnlinie Winkeln – Herisau – Appenzell, geplant eine Zweigbahn ab Waldstatt über Schönengrund ins Necker- und Thurtal.

Ausgeführt wurde die unter Ing. Hartmann geplante Toggenburgerbahn Wil – Ebnat, den Zuschlag erhielt die Berner Firma Wieland & Gubser. Die Einweihung erfolgte im Juni 1870. Drei Jahre danach setzten sich die Projektierungen fort, einerseits Richtung Wildhaus-



Die 1910 eingeweihte Bodensee-Toggenburgbahn (auf dem Sitterviadukt) vermittelt seither die rascheste Verkehrsverbindung aus dem mittleren Toggenburg zur Kantonshauptstadt. – Fotos H. Oberli.

Werdenberg, andererseits über den Ricken hinweg ins Linthgebiet. Zur Querung des Rickens standen sich Passbahnen mit Verzweigung nach Uznach und Rapperswil, Scheitel- oder Basistunnel, Schmalspur- oder Normalbahn, Streckenführungen ab Ebnat-Kappel oder ab Wattwil gegenüber. Die besseren geologischen Bedingungen ab Wattwil gaben dem Ricken-Basistunnel den Vorrang. Baubeginn war in Kaltbrunn am 17. November 1903. Der Rickendurchstich mit 8,6 Kilometern Länge war bei seiner Fertigstellung 1910 der drittlängste Tunnel der Schweiz. Der Stickereiunternehmer Isidor Grauer in Degersheim wurde der grosse Förderer der heutigen Bodensee-Toggenburg-Linie. Ausgehend von Flawil sollte seine Bahn über Degersheim-Wattwil-Uznach-Rapperswil nach Zug geführt werden. Zur Wirtschaftlichkeitsberechnung wurden neben der Bevölkerungszahl die in Betrieb stehenden Stickmaschinen herangezogen. Wirtschaftliche Faktoren gaben den Ausschlag zur Streckenführung nach St.Gallen und zum Anschluss an die Bodenseeschiffahrt in Romanshorn. Lange währte der endlich erfolgreiche Kampf Lichtensteigs zum thurtalseitigen Ausgangspunkt für den Wasserfluchtunnel. 1910 war gleichzeitig Einweihung der Bodensee-Toggenburg- und der Rickenbahn. Ins Obertoggenburg und hinunter nach Buchs standen sich 1908 ebenfalls Projekte in Normal- und in Schmalspur gegenüber; vollendet wurde 1912 nur die Strecke Ebnat-Nesslau. Ein Projekt von Nesslau nach Wildhaus war 1944 als Arbeitsbeschaffungsprogramm von der BT ein

letztes Mal aufgegriffen worden. In Wattwil waren die Bahnbauten nur möglich in Koordination mit der gleichzeitig ausgeführten Thurkorrektur: Das Bahnareal steht über einer ehemaligen Thurschlaufe.

Im Obertoggenburg wurden euphorische Bahnprojekte entwickelt: Von Weesen über Amden sollte der Speer erschlossen werden (1904), von Weesen über Amden-Starkenbach der Säntis (1914). Gleichzeitig formierte sich die Appenzellische Säntisbahn ab Appenzell über Wasserauen zum Gipfel. Gebaut wurde nur bis Wasserauen.

Im Thurgau regten sich gleichzeitig mit den Projekten zur Bodensee-Toggenburg-Rickenbahn Bestrebungen zu einem direkten Gotthard-Anschluss der Mittelthurgaubahn ab Münchwilen über Fischingen in verschiedenen Tunnelvarianten nach Steg. Für Kirchberg bestanden Schmalspurbahnprojekte von Fischingen, Bazenheid oder Bütschwil aus.

Als eigentliche Bergbahnen wurden nach 1934 die Standseilbahn Unterwasser-Iltios sowie die Schwebebahn auf den Säntis eröffnet. Heute ist als NEAT-Anschluss erneut der Bahnanschluss nach Zug im Gespräch, für den Isidor Grauer schon um die Jahrhundertwende einen Doppelspurtunnel durch den Albis vorsah.

Frühlingsfahrt in die Rosenstadt

Mit der Bahn reisten am Samstag nachmittag, 7. Mai 1994, rund 40 Mitglieder in die Zweirosenstadt Rapperswil. Am Bahnhof wurden sie



In der Hintergasse, der ältesten Längsachse der Rapperswiler Altstadt, zeigen sich mittelalterliche Bohlenständerbauten, ein Steingebäude aus dem 16. Jahrhundert und ausgefachte verputzte Riegelbauten.

vom versierten Ortsgeschichte-Kenner Dr. Bernhard Anderes zu einem eindrücklichen Stadtrundgang mit Erläuterungen zur Stadtentwicklung, zu Grundherrschaften, Schiffsverkehr, Burg-, Kirchen- und Museums-geschichte empfangen.

Das Stadterlebnis begann nach Querung der «vermöbelten» Bahnhofstrasse auf dem heutigen Fischmarktplatz. Bis ins 19. Jahrhundert war er noch Hafenbecken der Fischersleute, zum See hin mit Mauerwerk, einseitigem Wehrturm und Hafentor abgeschlossen. Heute wird der geschichtsträchtige Boden für eine Unterflur-Garage abgetragen. Seinen Hintergrund schloss das Heiliggeistspital – Übernachtungs- und Zufluchtsort für Pilger und Durchreisende – ab. Heute birgt sein Nachfolgebau eine Altersresidenz. Von der Ostflanke des Hafens aus wurde 1358 die erste Seebrücke, belegt mit losen Bodenplanken und ohne sicherndes Geländer, am noch bestehenden Heilig-Hüsli vorbei nach Hurden erbaut; offiziell der «lieben Pilger wegen», die Einsiedeln, gelegentlich auch Rom oder gar Santiago ansteuerten, wirtschaftlich im Hinblick auf den aufkommenden Gotthardverkehr.

Rapperswil steht im Kern auf einer in den See vorspringenden Nagelfluhrippe, die ihre Fortsetzung in den Inseln Lützelau und Ufenau findet. Es ist dreiseitig von Wasser umgeben. Bis ins 12. Jahrhundert hiess es Endingen; der isoliert stehende Endingerhof erinnert mit seinem Namen noch an die Endlage. Die Herren vom späteren Rapperswil sassen bis um 1200 auf dem Felsrücken oberhalb Altendorf

(Schlosskapelle St.Johann). Als Klostersvögte von Einsiedeln wurde ihnen damals bewilligt, «auf dass sie (hier) ein Städtlein gründen dürfen», an einem wirtschaftlich wichtigen Ort, der die obere Seeregion – der See reichte damals noch hinauf bis Rufi – die Schifffahrt auf Linth und Zürichsee und die Landverbindung nach Winterthur kontrollierte. Die Landstriche um den oberen Zürichsee teilten sich vornehmlich die Klöster Pfäfers, St.Johann im Thurtal, Einsiedeln und Rüti.

Der älteste Stadtkern liegt westlich des heutigen Hauptplatzes beidseits der Hintergasse. Im Mittelalter bestand die Stadt aus Holzbauten. Die jüngst restaurierten zwei Bohlenständerhäuser an dieser ältesten Längsachse sind ein sprechendes Zeugnis dafür. Im 16. Jahrhundert begann, wohl gewarnt durch anderweitige Stadtbrände und kriegerische Zerstörung, das Steinbau-Zeitalter. Massivbauten und mit Lehm ausgefachte Riegelbauten begannen das Bild der Stadt zu prägen.

Gegen Osten bildeten zwei Mauern den vorläufigen Abschluss zur Vorstadt der Handwerker (heute Hauptplatz). Nach neueren Erkenntnissen war das Stadtbild durchwirkt von wehrhaften Wohn- und Wehrtürmen, und unterirdische Gänge, die später auch der Wasserversorgung dienten, verbanden Stadthäuser mit der erhabenen Burganlage. Das heutige Schloss birgt kaum mehr Substanz aus der Gründerzeit; es wurde nach Zerstörung durch die Zürcher 1350 unter Österreich weitgehend neu gebaut. Oben beim Schloss bereicherte Bernhard Anderes die Stadtgeschichte mit

Episoden zur umstrittenen Standortwahl des Kapuzinerklosters, zum Schiesswesen auf dem Lindenhofareal, zur bewegten Geschichte des Polenmuseums und zur Odyssee der Polensäule sowie zum Hirschpark, der an die Rapperswiler Gründungslegende erinnert. Eine besondere Bedeutung kam bis zur Errichtung der Seebrücke dem Schiffsverkehr quer über die See-Enge zu. Zur Stadterweiterung gegen Osten im 13./14. Jahrhundert trug auch die Gründung des Zisterzienserklosters Wurmsbach bei, das in seiner Nähe Freiraum brauchte. Die verdrängten Bauern siedelten in die Stadt.

Nach dem Start des Dampfschiffs «Minerva», wurde 1834 ein neuer Hafen angelegt. Vom Hauptplatz zu Schloss und Kirche entstand 1891 eine der grosszügigsten Treppenanlagen der Schweiz. Den Bau- und Terrainanpassungen beim Schloss diente die noch junge Eisenbahn als Zubringer von Schrottenkalk aus dem Wäggitäl und von Bergsturzfelsmaterial aus Goldau.

In der nach dem Brand von 1882 in neugotischem Stil wiedererbauten Stadtkirche haben sich nur die beiden mittelalterlichen Türme erhalten. Beeindruckend ist der in ihr gehütete reiche Kirchenschatz, der Zeugnis ablegt von der seit dem 17. Jahrhundert blühenden, eigenständigen Goldschmiedekunst. Abschliessend galt ein Besuch dem Heimatmuseum in dem mit beeindruckendem Baubestand erhaltenen «Brenyhaus». Ein aufwendiges Modell zeigt hier die Stadt Rapperswil um 1800, wie sie sich, noch ohne Bahn und motorisiertem Verkehr, bewehrt mit Mauern, Türmen und Stadtoren dargeboten hat.

Ausflug nach Bazenheid

Am sommerlichen Samstag nachmittag, 25. Juni 1994, begrüsst Obmann a.i. Willi Stadler, Bütschwil, die über 30 Toggenburger auf dem weiten Platz vor der St. Josefskirche zwischen den beiden zusammengewachsenen Dorfteilen Ober- und Unterbazenheid. Dr. Beat Bühler, Verfasser der Ortsmonographie seines Jugenddorfes Ganterschwil, heute Pastoralassistent in Oberbüren, stellte hier den Gemeindeteil Bazenheid der Politischen Gemeinde Kirchberg kurz vor. Seit der Nachkriegszeit habe sich das einst stolze Stickerdorf stark verändert. Thurtalstrasse und die Toggenburgerbahn seit 1870 erschliessen es günstig dem Verkehr. Der Fleischverarbeitungsbetrieb, die Kehrlichtverbrennungsanlage und die Tiermehlfabrik für 50 Zuliefergemeinden bis hin

ein ins Vorarlberg brachten Bazenheid wirtschaftlichen Aufschwung. Kirchlich gehörten die beiden Dörfer Kirchberg und Bazenheid seit dem Spätmittelalter zusammen und die Kirchgemeinde bildete für die napoleonische Zeit und für den jungen Kanton St. Gallen auch die Grundlage der heutigen Grossgemeinde Kirchberg.

St. Josefskirche

1882 regte sich mit der Stiftung einer Annemarie Brändli der erste Anstoss zu einer Kirchengründung. Als Standort einigten sich die beiden Ortsteile auf ihre Mitte, den dominanten Haidebüel. Bestand hier schon ein heidnischer Kultplatz, oder war der Büchel nur Heidebewachsen? Darüber hat noch niemand nachgeforscht! Für den mächtigen Kirchbau wurde der schroffe Hügelsporn 1891 um 12'000 Kubikmeter in Fronarbeit abgetragen. Unter Architekt A. Grübler von Wil und im Beisein von Bischof Augustinus Egger von St. Gallen erfolgte am 9. Juli 1893 die Grundsteinlegung der Herz-Jesu-Kirche, die später den Titelheiligen Josef erhielt. Als Vorbild diente die Pfarrkirche im solothurnischen Bünzen. Am 27. Juli 1894 kam es durch den Einsturz des Turmes, der auch Teile des Schiffes zerstörte, zu einem schmerzlichen Unterbruch des Baufortgangs. Mit denselben Unternehmern wurde wieder aufgebaut. Im November 1895 war erste Einsegnung der Kirche, doch kamen die Seitenaltäre, die Kanzel, der Taufstein, das Geläute, die Turmuhr und die Orgel mit 25 Registern erst allmählich bis 1906 hinzu. Das Innere überziehen heute wie damals schablonisierte Tapissierenmalereien und ein Gespinst von Ranken, Blumen und abstrakten Motiven. Kunstmaler war der Bazenhaid Josef Eichholzer. Den Hochaltar fertigten die Gebrüder Müller in Wil, die Seitenaltäre Alois Holenstein. Johann Nepomuk Neumann, herkommend aus Böhmen, schuf in seinen Werkstätten in St. Georgen bei St. Gallen das Chorgestühl.

Zum neugotischen Stil, dessen wichtiger Repräsentant die Bazenhaid Kirche heute im Toggenburg ist, bemerkte anderswo Kunsthistoriker Bernhard Anderes: «Der kirchliche Historismus ist ein komplexes Phänomen, eine Summe gesteigerter religiöser und schöpferischer Kräfte; er lebt vom Raumklima, das in der Einheit beglückend, in der Gestörtheit bedrückend und in der Vernachlässigung erstickend wirkt.» In Bazenheid wollte man gegen den Wunsch der Denkmalpflege und Teile der Bevölkerung abbrechen und neubauen. Die Restauration in den Jahren 1974-1976 hat



Frühgeschichtliche Erläuterungen von Paula Brändle vor dem Christophorushaus im Habitus von 1732 in Unterbazenheid.

bewiesen, dass ein intakter und gepflegter Kirchenraum der Neugotik tatsächlich beglückend sein kann.

Die Laurentiuskapelle in Unterbazenheid

Sie steht an der alten Talstrasse, heute etwas versteckt, und am hier noch offen fliessenden Dorfbach. Über ihren Ursprung und ihr Alter wird uns nichts überliefert. Wahrscheinlich, nach einem der beiden Glöcklein von 1480 zu schliessen, stammt sie aus dem 15. Jahrhundert. Am 1. Mai 1748 wurde hier eine erste hl. Messe gefeiert. 1772 erfolgte die Errichtung eines aus 14 Stationen bestehenden Kreuzweges, zu dem die Gemeinde sich am St.Lorenztag auf einen Kreuzgang begab. Alle 14 Tage hielt danach ein Kaplan hier Gottesdienst; womit die St.Laurentiuskapelle direkte Vorgängerin der Herz-Jesu-Kirche (Josefskirche) ist. 1971-73 wurde das schlichte Gotteshaus umfassend restauriert, und verschiedene alte Ausstattungsgegenstände fanden an ihren angestammten Ort zurück.

Mit einem frühgeschichtlichen Exkurs über die möglichen Orte des Niedergerichts vom 13. bis 17. Jahrhundert bei der einstigen Burg Egg in Oberbazenheid oder allfällig auch hier nahe der Kapelle in Unterbazenheid, und einem kurzen Rückblick auf die Kirchengeschichte von Kirchberg beschloss Theologe Beat Bühler die Dorfvorstellung.

Christophorushaus in Unterbazenheid

Das Christophorushaus steht in der alten Abzweigung der ersten Fahrstrasse von der Thuraltstrasse nach Kirchberg. Paula Brändle, welche das ehrwürdige Gebäude vorstellte, vertritt die Auffassung, dass Unterbazenheid zu den ältesten Siedlungsräumen im Toggenburg gehört. Die Herren von Egg, die urkundlich 1228 erscheinen, hätten ihr Herkommen von Egg bei Dürnten im Zürcher Oberland. Hier soll 1525 auf neu gereutetem Dornacker von Hans Germann ein Wohnturm erbaut worden sein, der bis zur Renovation von 1975 noch integriert im 1732 datierten, zum «Landhaus» ausgebauten Christophorushaus erkennbar gewesen sei. Frau Brändle sieht auch den Gerichtsort für das Unteramt bei diesem Anwesen. Der nach altem Vorbild von Bonifaz Engeler nachgemalte überaus grosse Christophorus an der Frontseite grüsst den Wanderer und Pilger, der auf alten Wegspuren das Thurtal be- geht.

Für eine kleine Gruppe Unentwegter schloss eine Wanderung über die Mühlau und den Thurweg nach Lütisburg an. Unterwegs bot sich ein eindrücklicher Rückblick auf die dominante Pfarrkirche Bazenheid. Präsident Willi Stadler gab hier eine kleine Einstimmung auf die Bilder von Walter Wahrenberger, die der Kunstmaler an seinem Wirkensort «Post» Lütisburg hinterliess, und die dort zum Abschlusstrunk überleiteten.



Eine der offensten Landschaften im Thurgau, die alte Passhöhe auf dem Schönenboden vor dem Abstieg ins Rheintal.

Vom Wilden Haus zur Burgruine Gams

Im Passort vor dem Übergang vom Toggenburg ins Rheintal besammelten sich am Samstag mittag, 24. September 1994, über 40 begeisterungsfähige Teilnehmer. Das oberste Thurgau scheint urkundlich erst mit der Klostergründung St.Johann 1152 in der geschriebenen Geschichte auf. Die minutiösen Forschungen von Urban Frölich, Alt St.Johann, boten mit weitvernetzten Überlegungen Einstieg dazu, dass der Passweg bereits zu Zeiten der Kelten / Räter, der römischen Besatzungsmacht sowie im Mittelalter eine grosse Mittlerrolle zwischen Arlberg / Rheintal und dem schweizerischen Mittelland zugekommen sein muss. Die nachfolgende Passwanderung auf unbekannten Wegrelikten über Gästelen – Gamsberg hinunter nach Gams sorgte mit traumhaften Föhnaufhellungen bei allen Teilnehmern für bleibende Erinnerungen.

Geschützt unter dem Vordach der Mehrzweckhalle Chuchitobel hatte Urban Frölich eine Bild- und Grafiktabelle aufgebaut, an der er wichtige Fixpunkte zur historischen Verkehrsführung erläuterte. Die Karte von H.C. Gyger des Werdenbergs von 1664/67 zeigt zwei Abstiege ab dem Schönenboden östlich Wildhaus hinunter ins Rheintal. Der eine senkt

sich direkt zur Simmimündung in den Talboden, der andere steuert über Gästelen gezielt auf den Gamsen Kirchturm zu – die Route, die wir anschliessend begangen. Was gehörte zum Passverkehr früherer Zeiten? Befestigungsanlagen an strategisch wichtigen Orten: Die Flurnamen Gästelen, Burstel, Burg und Bürgli verraten nach Frölich einige ihrer Standorte; Herbergen wie die einstige «Sennhütte», zuvor Gästehaus des Klosters St.Johann, und der «Tell» in Lisighaus am Ort der aufgehobenen Post gehörten dazu; Susten und Pferdewechselstationen, angelegt in vier bis sechs Stunden Marschdistanz: am Ostabhang der Starkenstein, das Kloster St.Johann selber und ein Gebäude am Ostende des Munzenriedes verraten noch ihre besondere Zweckbestimmung; Bäder, zwischen Munzenried und dem Grabserberg als Gebäude oder Flurname noch vorhanden, waren bevorzugt für Passanten eingerichtet worden. Nach Überzeugung des Referenten wurde das Kloster St.Johann im Spätmittelalter von den Montfortern zur Passsicherung gegründet. Bedeutend weiter zurück gehen die Überlegungen zur Zeit der Kelten und Räter und zur Besatzungszeit der Römer. Im Rheintal verliefen ihre Strassen beidseitig in leichter Hanglage über der versumpften Talebene: Chur – Luzisteig – Schaan – Bregenz rechtsseitig; Kunkelspass – Porta Romana – Sargans – Buchs – Gams – Altstätten – Arbon

linksseitig. Zwischen Grabs und Gams kreuzt die Querverbindung vom Arlberg ins Toggenburg, die nach Frölich auch die direkte Verbindung zwischen den Kastellen Schaan und Irgenhausen ZH miteinschloss. Die Überlegung, dass die bis 40'000 Mann starken römischen Heere täglich mit bis zu 65 Tonnen Nachschub versorgt werden mussten, das Rheintal aber nur an den nicht vom Fluss beanspruchten, trockenen Abhängen bebaubar war, erhärtet den Schluss, dass auch das weiträumige Hinterland zur organisierten dauerhaften Versorgung miteinbezogen werden musste und entsprechend mit gesicherten Verkehrswegen erschlossen war.

Die von Heinrich Oberli, Wattwil, geführte Wanderung über die traumhafte Passlandschaft Schönenboden – Gästelen erschloss für die meisten Teilnehmer Neuland. Zwischen den beiden Burgstellen vor dem Schönenbodensee führen römische und mittelalterliche Spuren getrennt, die bei der idyllischen Simmibrücke beim Schwimmbadparkplatz zusam-

menfinden. Auf dem Schönenboden verlässt die gerade geführte römische Route die Passhöhe hinunter zur Letzi – Zollhaus – Simmiausfluss ins Rheintal. An dem von uns begangenen mittelalterlichen Weg reihen sich das einstige Gasthaus Rössli, ein spätmittelalterliches Turmfundament, eine historische Furt über den Letzibach. Der Abstieg vom Kulminationspunkt Gästelen hinunter nach Gams, im unteren Bereich mit direktem Augenkontakt zum Kirchturm, wechselte von noch schwach ausmachbaren Spuren – über unzählige Weidezäune hinweg – zu prächtig erhaltenen, heckengesäumten Bergwegen. Einen willkommenen Zwischenhalt bot die einzige, am Transitweg 1936 erbaute Grabkapelle. Den Schlusspunkt der Passwanderung bildete eine der grössten Burganlagen im Kanton oberhalb Gams, gelegen auch am linksrheinischen Römerweg. Keine Urkunden zeugen von ihrer Geschichte. Der Schweizerische Burgenführer beschreibt sie als Festung eines bedeutenden Passherren.