

Die Korrektion der Landstrasse Lichtensteig-Schönengrund im Jahre 1839

Autor(en): **Wüst, Otto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Jahrbuch**

Band (Jahr): - **(2002)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-882872>

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.

Die Korrektur der Landstrasse

Lichtensteig–Schönengrund im Jahre 1839

Die um 1830 bestehende Verkehrsverbindung von Lichtensteig über die Wasserfluh bis an die appenzellische Grenze stammte aus der Zeit von Fürstabt Beda Angehrn. Dieser hatte auf dringendes Ansuchen der St. Peterzeller, Furter und Hemberger am 11. Mai 1787 durch die hochfürstliche sankt-gallische Kanzlei erklären lassen, dass er die genannte Strasse als eine allgemeine Landstrasse anerkenne und «hiemit solche in dieser Eigenschaft unter landesherrlichen Schutz und Exekution» nehme. Dadurch waren die Voraussetzungen für eine Strassenführung gegeben.

Otto Wüst

Diese Landstrasse müssen wir uns als einen schmalen Karrenweg vorstellen. Er führte von Lichtensteig über die Schabegg und den noch bestehenden Fussweg zur Wasserfluh. Von dort senkte er sich von der Egettswies über die obere und untere Steig zum Chrüzweg ausgangs Brunnadern. Ungefähr der heutigen Linie folgend, wandte er sich der Furtbrücke zu, von der es heisst, sie sei im Jahre 1778 neu erbaut worden, und von da nach St. Peterzell. Dort steuerte die Landstrasse der Bergflanke zu und erreichte über Herrenweid, Rüte, Stofel das Dorf Wald-Schönengrund.

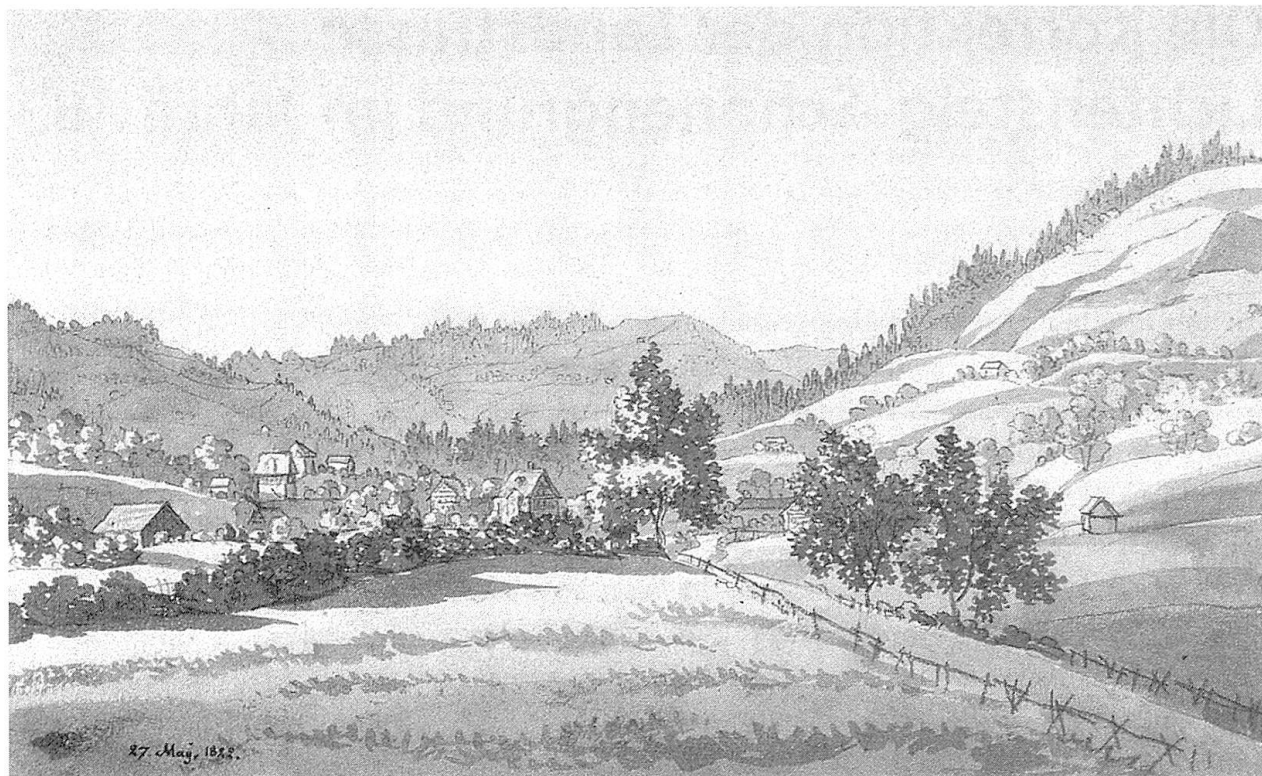
Die Wasserfluhstrasse wies teilweise beträchtliche Steigungen und Gefälle auf und war dadurch besonderer Erosion ausgesetzt. Aber auch die übrigen Teile der Strasse boten keinen erhebenden Anblick. Die Protokolle berichten von tiefen Löchern im Taa, von der Überschlüttung des Weges durch Geschiebe und Holzwerk am Schwindelbach und davon, «dass in der Gass ein Stück Strasse von 40 Schuh lang gegen den Necker hinuntergeschlipft seye».

Der Verkehrszustand im Neckertal um 1830

Der äbtische Strassenbau von Rorschach bis Wil regte auch zur Ausbesserung des Strassenzuges im Thurtal an. Diese Verkehrslinien zogen den Postverkehr an, worüber man sich im Neckertal nicht freute. «Die der Route von Herisau nach Lich-



Der «Anker» beim Chrüzweg, Brunnadern.



Der Zürcher Landschaftsmaler Heinrich Murer (1774–1822) hat am 27. März 1822 auf der Durchreise im Neckertal eine Bleistiftzeichnung skizziert, auf der ein Stück der alten Strasse aus der fürststädtischen Zeit erkennbar wird. Der Blick führt vom Raum Chrüzweg (Brunnadern) zum Furt, wo auch Häuser erkennbar sind. Toggenburger Museum Lichtensteig.

tensteig benachbarten Dörfer fangen an, schmerzlicher zu bedauern, dass ihre Strasse nicht im besten Zustand ist. Seit der Eröffnung des Strassenzuges durch das untere Toggenburg hat der Verkehr über die Wasserfluh keineswegs abgenommen. Übel ist, dass man Briefe, Zeitungen und Pakete einige Tage später und mit mehr Unkosten erhält, seit man höheren Orts den Postenlauf statt über Flawil durch das öde Alt Toggenburg eingerichtet hatte. Dort sind wenig Briefe und Passagiere zu finden, während die Dörfer der verlassenen Strasse ganze Pakete von Briefen bis nach St. Gallen versenden» («Toggenburger Bote», 31. Januar 1835). Dem Gemeinderat von St. Peterzell war seit langem klar, dass die Quartierstrasse – Quartier war der mehrere Gemeinden umfassende militärische Einteilungskreis – dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen war. Aus eigener Kraft war an eine Strassensanierung nicht zu denken. Er versuchte deshalb schon im Jahre 1831, die Landstrasse dem Staat abzutreten. In einem Schreiben an den Verfassungsrat des Kantons legte er beachtenswerte Gedanken vor: In der vom Verfassungsrat des Kantons St. Gallen entworfenen Kantonalverfassung seien auch wichtige, den Strassenbau betreffende Gesetze enthalten. Nun sei die Strasse von Rorschach bis Wil und an die Grenze gegen den Thurgau die einzige Kantonalstrasse, deren Unterhalt jährlich durch die Staatskasse bezahlt werde, soweit der Strassenbau nicht durch das Weggeld gedeckt sei. Die

Hauptstrassen von Rorschach bis Ragaz und von St. Gallen durchs Toggenburg bis an die Grenzen des Kantons Zürich müssten aber von den Gemeinden unterhalten werden, da die Weggelder zu deren Unterhalt bei weitem nicht ausreichten. Diese Hauptstrassen seien aber für den Handel und die Landesindustrie ebenso wichtig wie die Kantonalstrasse. Es rege sich darum seit vielen Jahren im Volk der Wunsch, sämtliche Hauptstrassen zu nationalisieren ...

Ein Echo auf diese Eingabe sucht man in den Protokollen vergebens, obwohl eine gemeinderätliche Delegation dem Vorstoss mündlich Nachdruck verliehen hatte. Doch die Regierung war nicht untätig geblieben. Sie hatte die Erstellung eines Korrektionsplanes der fraglichen Strasse veranlasst und sich zu diesem Zweck an die Regierung des Kantons Appenzell Ausserrhoden gewandt. «In der Absicht einer Korrektion der Strasse von Lichtensteig über Schönengrund durch Euren Kanton nach St. Gallen haben wir unsern Strasseninspektor mit einem technischen Untersuch derselben beauftragt. Da ihn dieses Geschäft durch einen Teil Eures Kantons führen muss, um zu einer vollständigen Übersicht dieser Strassenstrecke zu gelangen..., so wollten wir nicht verfehlen, Euch von diesem Auftrag in Kenntnis zu setzen mit geziemendem Ansuchen um zweckmässige Fürsorge, dass derselbe nicht gehindert wird.»

Landammann und Rat Ausserrhodens sicherten ihre freundschaftliche Hilfeleistung zu und ordneten Strassenmeister Lorenz Meyer von Herisau zur Begleitung ab. Ausserdem erklärten die Gemeindebehörden von Herisau, Schwellbrunn, Waldstatt und Schönengrund ihrer Kantonsregierung, dass sie bereits Schritte unternommen hätten, die Strassenkorrektion auf ihrem Gebiet fortzusetzen. – Der Bescheid der appenzellischen Regierung und das offenbare Interesse, welches die dortigen Gemeinden an dieser Strasse bekundeten, trugen das Ihre dazu bei, dass auch in der St. Galler Regierung diesem Vorhaben mehr Beachtung geschenkt wurde. Es lag jedoch an den fünf sankt-gallischen Gemeinden, den nächsten Schritt zu tun.

Der Negrelli-Plan

Am 10. Dezember 1834 lag das Gutachten des seit 1830 als Wasserbau- und Strasseninspektor des Kantons St. Gallen tätigen Alois Negrelli zum Studium vor. Der Plan des gebürtigen Südtirolers rechnete für die Strassenkorrektur von Schönengrund bis Lichtensteig mit einem Kostenaufwand von etwa 50 000 Gulden. Die Ausführung hing von der Finanzierung ab.

Eine Kommission unter Leitung von Gemeindepräsident Josua Scherrer besprach sich mit den beteiligten Gemeindebehörden von St. Peterzell, Lichtensteig, Brunnadern, Hemberg und dem «oberen Teil von Mogelsberg» (Bewohner von Enzenberg, Sonnenberg, Auboden, Windelsteig, Brand, Häusle, Gass und Farnboden). Bevor diese Gemeindedelegationen Steuern und Subventionen in Betracht zogen, versuchten sie, die Strasse durch freiwillige Spenden zu finanzieren. Mit der Spendensammlung wurden Präsident Josua Scherrer, Gemeinderat Bächler im Wald und Sekretär Fischbacher daselbst bestimmt.

Ohne staatliche Hilfe war das Werk jedoch nicht zu schaffen. Es wurde eine weitere Petition nach St. Gallen gerichtet, «es möchte der Grosse Rat mittels Erlass eines Gesetzes die Strasse von Lichtensteig über Wasserfluh, Brunnadern, St. Peterzell und Schönggrund bis an die Grenzscheide des Kantons Appenzell AR zur Haupt- und Handelsstrasse II. Klasse erklären, vom Staat übernehmen, gesetzlich erstellen und fürder unterhalten».

Die Auffassung der Regierung

Eine vorberatende Grossratskommission von fünf Mitgliedern unter Leitung von Regierungsrat Baumgartner hatte über dieses Gesuch Bericht und Antrag zu stellen. Ihre Stellungnahme fiel ebenso deutlich aus wie das Gesuch. «Die Strasse an und für sich entspricht nach ihrer Lage und Richtung dem Begriffe von einer Haupt- und Handelsstrasse keineswegs und ist schon darum bei ursprünglicher Feststellung der Haupt- und Handelsstrassen des Kantons nicht in das Gesetz vom 30. Januar 1834 aufgenommen worden. Sie führt nicht von aussen in den Kanton und auch nicht durch denselben nach aussen, sondern bil-



Die alte Strasse nach der Herrenweid und Schönggrund.

det nur eine Verbindung für die petitionierenden Gemeinden vorwärts bis Lichtensteig und rückwärts in den Kanton Appenzell und durch denselben mittelst Einmündung in die Hauptstrasse unweit Winkeln nach St. Gallen.» Im Weiteren legte die Kommission dar, dass der Kanton schon eine für Transit und öffentlichen Verkehr genügende Strasse II. Klasse besitze, nämlich jene von Rapperswil durch das Toggenburg bis zur Einmündung der Zürcherstrasse bei Bottsberg in Flawil.

Der Kommissionsbericht rechnete dem Grossen Rat vor, dass der Strassenunterhalt im Jahre 1838 dem Staate 50 000 Gulden gekostet habe, wozu noch ausserordentliche Bauten im Betrage von 17 000 Gulden gerechnet werden müssten. Ohne wesentliche Gründe dürften keine neuen bleibenden Staatslasten auf den Kanton gewälzt werden, wolle man die Wohlfahrt befördern und die Zufriedenheit der Bürger mit der öffentlichen Verwaltung erhalten. Nun aber würde der Strassenbau von der appenzellischen Grenze bis Lichtensteig nach Negrelli-Plan 50 000 Gulden, erfahrungsgemäss aber mehr kosten. Trotz den freiwilligen Spenden und den Gemeindebeiträgen würde die Strasse dem Kanton ein Opfer von 30 000 Gulden auferlegen. Dazu kämen die jährlichen Unterhaltskosten, die bekanntlich in Berggegenden höher seien als auf ebenem Gelände. Während die Kommission keine Gründe für die Berücksichtigung der Petition finden konnte, war sie sich wenigstens in der Gewährung einer Subvention einig. Sie fand nämlich, «dass der Staat die fraglichen Gemeinden in einem jedenfalls löblichen Unternehmen nicht unberücksichtigt lassen dürfe und dass diese Verbindungsstrasse früher die älteste und meist benutzte Landstrasse für das obere Toggenburg und von da aus weiter gewesen sei.»

Der Grosse Rat setzte den Staatsbeitrag auf 15 000 Gulden fest, was dem Mittel zwischen Majoritäts- und Minoritätsantrag der Kommission entsprach. Das Gesuch, die Strassenstrecke zur Kantonsstrasse zu erheben, wurde mit 89 gegen 44 Stimmen abgelehnt.

Die freiwilligen Spenden

Gemeindepräsident Scherrer konnte im Weiteren die erfreuliche Mitteilung machen, dass «ein zwar dem Namen nach unbekannt sein wollender Wohltäter der Politischen Gemeinde St. Peterzell in Anbetracht ihrer gegenwärtigen so drückenden Quartierstrassensteuer zur Erleichterung eine Summe von 500 Gulden... eingesandt und geschenkt habe.» Diese grossmütige Spende war der würdige Schlusspunkt aller freiwilligen Beiträge.

Das Rechnungsbuch der St. Peterzeller Quartierstrasse zählt von August 1839 bis Februar 1844 222 Spender auf, die eine Summe von 19 495 Gulden zusammenbrachten. Sie stammten vorab von den Bewohnern längs der neuen Strasse, wo auch kein Dorf und kein Weiler auf der Ehrentafel der Spender fehlte. Die Solidarität kam darüber hinaus von St. Gallen und aus dem Appenzellerland. Zuwendungen gingen auch von Wattwil und Ebnet, ja sogar von Weinfelden ein. Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft, aber auch einfache Bürger halfen mit Beiträgen, deren Summe den Staatsbeitrag übertraf.

Die Vorbereitungen zum Strassenbau

Der Grossratsbeschluss brachte Bewegung in die Strassenbaufrage. Eine Abordnung der beteiligten Gemeinden trat am 8. Juli 1839 zusammen und beriet über ein Gutachten, das den Aktivbürgerversammlungen vorgelegt werden sollte. Es enthielt die Grundbestimmungen über die Ausführung des Projektes, die mutmasslichen Kosten und deren Verteilung, vor allem aber die beabsichtigte Gründung einer Strassenbaukommission und deren Kompetenzen. Die Kostenverteilung für Strassenbau und Unterhalt belastete St. Peterzell und Hemberg am meisten, traf St. Peterzell aber schmerzlicher, weil Hemberg nach Erstellung der Strasse von jeder Unterhaltungspflicht befreit werden sollte.

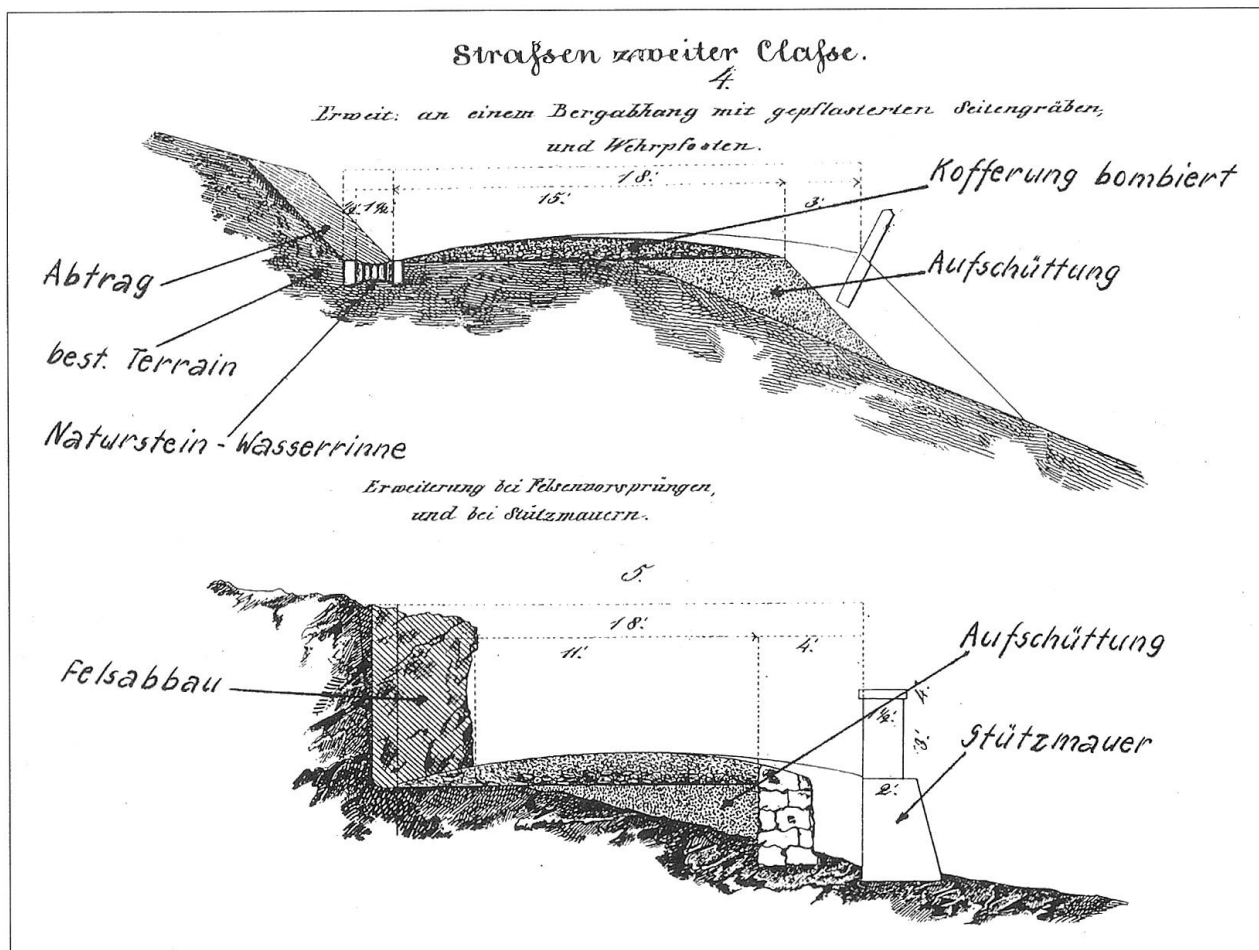
Am 22. Juli 1839 sahen sich die Behörden am Ziel ihrer Wünsche. Die Korrektur der Strasse von Lichtensteig nach der appenzellischen Grenze fand in den Aktivbürgerversammlungen aller strassenpflichtigen Gemeinden Zustimmung. Der Baubeginn war für das laufende Jahr vorgesehen. Am 29. Juli wusste der «Toggenburger Bote» zu berichten, dass sich die mit der Ausführung des Werkes beauftragte Kommission bereits konstituiert habe. «In derselben ist Peterzell repräsentiert durch Hrn. Ammann Fischbacher und Vermittler Scherrer; Furth und Dicken durch Hrn. Gemeinderat Mettler; Brunnadern durch Hrn. Ammann Lichtensteiger; Lichtensteig durch Hrn. Dr. Steger und Hptm Wirth. (Hemberg soll auf seine Repräsentation verzichtet haben.) Diese Abgeordneten wählten dann von sich aus als siebentes Mitglied den Hrn. Bezirksammann Steger zur Glocke, dem zugleich das Präsidium übertragen wurde. Zum Sekretär ernannte die Kommission den Bezirksamtschreiber Wälle.»

Sekretär und Vorsitzender waren bestimmt, Letzterer führte auch das Rechnungswesen. Die Kommission konnte selbständig die nötigen Massnahmen zum Bau treffen, Akkorde abschlies-



Alte Strasse ob dem Schützenhaus, heute Wanderweg.

sen, Pläne entwerfen und der Genehmigung des Kleinen Rates unterstellen lassen, die Zahlungen von den Gemeinden abrufen und alle administrativen und ökonomischen Angelegenheiten beaufsichtigen. Die weitreichenden Befugnisse bewirkten, dass der Strassenbau zügig voranschritt. Am 23. Dezember 1839 war der «Toggenburger Bote» in der Lage, einen ersten Bericht über den Verlauf der Strasse zu veröffentlichen: «Die Korrektur der Peterzeller Strasse, ein Unternehmen, das unleugbar für die betreffende Gegend, ja für den Verkehr des Kantons, zu grossem, wesentlichem Nutzen gereicht, ist wieder um einen Schritt vorwärts gerückt. Der Kl. Rat hat am 13. ds. den Plan derselben unter Vorbehalt von ein paar Stellen genehmigt. Der neue Zug verlässt die alte Strasse an der Appenzeller Grenze bei Schönengrund und zieht sich links dem Abhange nach bis Peterzell. Die erste Hälfte bis Schönenbühl ist beinahe ganz eben, die zweite Hälfte senkt sich mit ungefähr 6% gegen das tiefliegende Peterzell, das also nicht umgangen wird. Von Peterzell bis zum «Anker» bei Brunnadern würde die neue Richtung beinahe überall die alte Strasse befolgen, die meistens ganz eben ist und nur beim Auboden eine kurze Steigung von 6% und eine Gegensteigung von 4,5% hat. Vom «Anker» aufwärts bis Wasserfluh und von dort wieder hinunter bis Lichtensteig ist durchgängig ein Gefäll von 7% angenommen. Auf der Seite von Brunnadern ist es möglich, die Höhe mit einem einzigen Kehr zu erreichen, ob aber das Terrain eine sichere Anlage gewährt, wird vielseitig in Frage gestellt. Auf der Seite von Lichtensteig erforderte die beträchtliche Pendenza sechs Kehrplätze, die aber alle so bequem angebracht sind, wie es an Bergstrassen selten der Fall ist. Diesen Zug hat nun, wie bemerkt, die Regierung gutgeheissen, mit Ausnahme jedoch der



Von den Bauplänen sind lediglich die beiden Strassenprofile für Strassenbauten II. Klasse übrig geblieben.

Strecke von Wasserfluh bis Spreitenbach und des Aubodenpasses, worüber noch weitere Untersuchungen gepflogen und die definitive Genehmigung des Zuges erst später ausgesprochen werden soll ...»

Die Bauabsteigerungen

Die Strassenpläne sind mit Ausnahme zweier Querprofile im Staatsarchiv nicht mehr erhalten. Diese verraten lediglich Aufbau und Breite der Strasse laut Gesetz vom 20. Januar 1834.

Eine erste Bauabsteigerung über die Linien von Lichtensteig bis in die Nähe der Wasserfluh und von der Furtbrücke bis an die Landscheide konnte am 25. Juni 1840 in der «Krone» in Brunnadern stattfinden. Die einzelnen Strecken waren in vier Sektionen von je 7000 bis 9000 Fuss Länge eingeteilt worden, wodurch auch kleinere Unternehmen mitbieten konnten. Die Interessenten wurden eingeladen, Pläne, Baubeschrieb und Akkordbedingungen bei Bauaufseher Gobbel in seinem Logis im «Schäflein» St. Peterzell einzusehen. Im Rechnungsbuch der Strassenbaukommission werden die Bauunternehmer aufgelistet: Martin Berther aus Bündten, Balthasar Stüssi von Niederurnen, Johan-

nes Truco aus Genua (!), Anton Kägi aus Gommiswald, Samuel Steinmann von Niederurnen und Michael Carre (Herkunft nicht genannt).

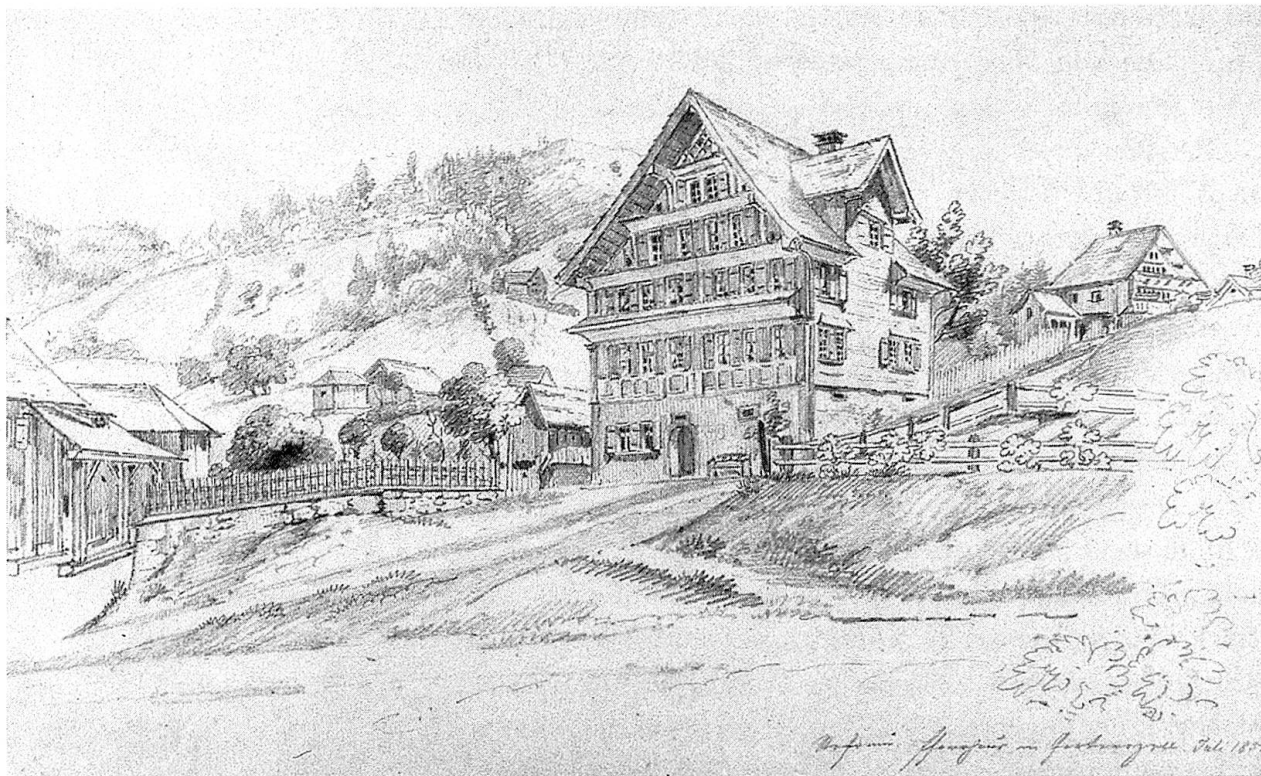
Der Bau dieser Strassenlinien wurde um die Summe von 40 932 Gulden vergeben. Diese vergrösserte sich durch unvorhergesehene Mehrarbeiten. Im Spreitenbach stand die Scheune von Herrn Wälle im Weg und musste versetzt werden. Zu den zusätzlichen Arbeiten gehörten auch die Stützmauern in Schönnengrund, im Taa und in der Steig, die Einmündungen der Gemeindestrasse ins Bächle, die Erstellung der Wuhre im Spreitenbach und am Schwindelbach, Felssprengungen und anderes mehr. Die gedeckte Holzbrücke über den Necker im Furt bildete für die neue Strasse einen Flaschenhals. Sie war etwa 27 Meter lang und 3 Meter breit. Die geringe Breite und die mangelnde Tragkraft erforderten eine grosszügigere Baukonstruktion. Der Brückenbau wurde nach reiflicher Prüfung an Johannes Lehmann, Zimmermann von Straubenzell, vergeben, der seit 1830 in Lichtensteig niedergelassen war. Die Bauzeit dauerte vom Juni 1841 bis zum Februar 1843. Die alte Brücke wurde schon im März 1841 im «Ochsen» St. Peterzell versteigert. Mehrkosten verursachten auch Insertions- und Versteigerungsausgaben. Das Lichtensteiger Rechnungsbuch enthält unter den Direktionskosten Beträge an Ingenieur Frei und Bauführer Gobbel, die Taggelder für die Kommissionsmitglieder sowie die Entschädigung an das Ingenieurbüro Naef und Loritz für Aufnahme und Ausarbeitung der Strassenpläne.

Skandal um den Friedhof St. Peterzell

Die Strasse durch das Dorf St. Peterzell durchquerte den Dorffriedhof. Ihr musste der katholische Friedhof ganz, der



Die neue Strassenführung durch den alten Friedhof von St. Peterzell. Photo vom April 1907.



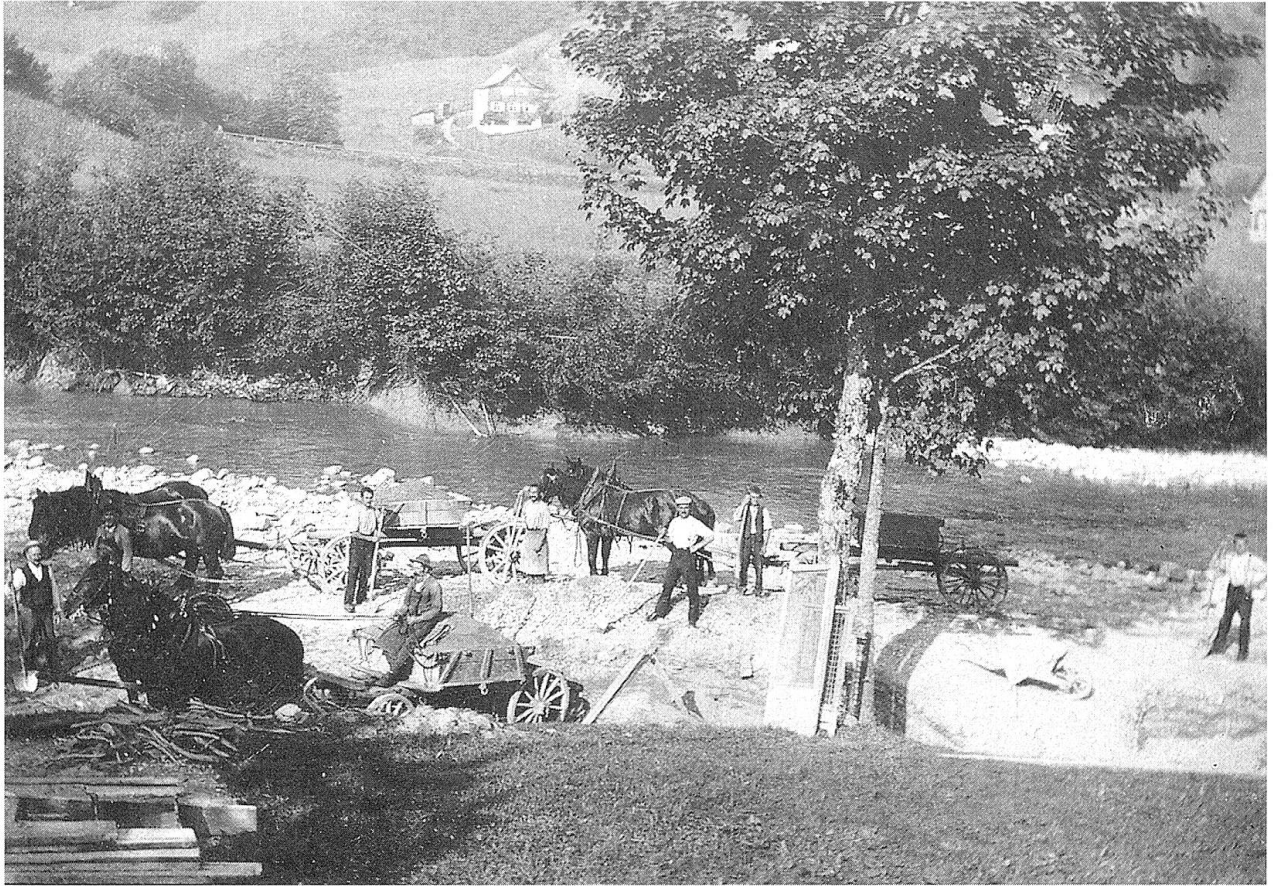
Das evangelische Pfarrhaus von St. Peterzell liegt an der alten Dorfstrasse. Im Vordergrund die neue Landstrasse. Bleistiftzeichnung von J. J. Rietmann, Juli 1851, Privatbesitz.

evangelische zum Teil Platz machen. Die Neuanlage der Friedhöfe gab Anlass zu heftigen Meinungsverschiedenheiten zwischen Gemeinderat, Kirchenverwaltung und Kirchenvorsteherschaft. Ein Situationsplan des Bauaufsehers Goppel und ein «wohlmotiviertes Schreiben des Bezirksammanns» führten schliesslich zu einer Einigung. Der Friedhof kam auf die Nordseite der Kirche zu liegen.

Ein weiterer Umstand hatte die Gemüter erregt. Die Arbeiter, die den Aushub für die neue Landstrasse durch den Friedhof vorgenommen hatten, gingen bei ihrer Arbeit anscheinend nicht mit der gebotenen Pietät vor. Die evangelische Kirchenvorsteherschaft beklagte, «mit schmerzlichem Empfinden habe man vernehmen müssen, dass vonseiten der konfessionellen Behörden das Erforderliche nicht getan wurde, indem Gebeine und Schädel auf eine unedle Art weggeführt und mit anderem Strassenschutt vermengt worden seien. Sie verlangt, dass den Überbleibseln der Verstorbenen eine ehrenvolle Ruhestätte im Kirchhofe angewiesen werde.» Der Gemeinderat beauftragte hierauf die beiden Messmer, die Gebeine zu sammeln und hiefür ein Grab bereitzustellen.

Die Sorgen des Rechnungsführers

Die Baukosten waren zu niedrig berechnet worden, zumal die Kosten für den Strassenunterhalt stetig anstiegen und der



Kiesgewinnung am Necker. Photos um 1900.

Aushub für die Strasse 30 Zentimeter, an gefährdeten Stellen etwas mehr betrug. Eine Lage Grobkies mit einem dünnen Feinbelag mussten genügen. Bei nassem Wetter konnte es vorkommen, dass die Räder bis zu den Achsen einsanken. Um die Rechnung im Lot zu halten, wurden neben den eingehenden Spenden auch die Erträge der Brückenauslösungen (Furt und Schwindelbach) eingesetzt, kurzfristige Steuerveranlagungen beschlossen und Strassenzölle erhoben. Mit den Weggeldern an der Steig und auf der Wasserfluh kamen in den Jahren 1842 bis 1844 2047 Gulden zusammen. Das bedeutete, dass Reisende, Fuhrleute oder Viehtreiber auf der Strecke von Wald bis Lichtensteig viermal anhalten und Wegzoll zahlen mussten. Dazu waren sie der Willkür der Zolleinnehmer ausgesetzt, die über die Pachtsumme hinaus etwas verdienen wollten. Auf der Ausgabenseite übte man sich in strenger Disziplin. Die Kieslieferungen wurden per Inserat im «Toggenburger Boten» dem Mindestfordernden übertragen. Der Strassenkies stammte also aus möglichst strassennahen Kiesgruben oder wurde dem Necker entnommen.

Im Mai 1845 lag endlich die abschliessende Rechnung des Strassenbaus samt Unterhalt vor. Die Ausgaben waren auf 89 288 Gulden angewachsen.

Die Erhebung zur Staatsstrasse – erneute Versuche

Ein denkwürdiges Datum in der Baugeschichte der Strasse ist die St. Peterzeller Gemeinderatssitzung vom 5. Februar 1843. Gemeindegassier Reich eröffnete der Strassenkommission, «dass die Strassenbauübernehmer ihre Pflichten erfüllt und die Entlassung erhalten» hätten. Die Arbeiten waren in einer Frist von gut zweieinhalb Jahren abgeschlossen worden. Dieser erfreulichen Tatsache stand die weniger erfreuliche Anzeige gegenüber, dass der Unterhalt der neuen Strassenstrecke «in den verwichenen 6 Monaten die enorme Summe von 3000 Gulden erfordert habe, dass Hemberg an diese und folgende Unterhaltskosten nichts mehr zu zahlen habe und daher für St. Peterzell, Brunnadern und Lichtensteig eine grosse Schuldenlast heranzuwachse».

Angesichts dieser finanziellen Last beschloss der Gemeinderat, die Übernahme der Strasse durch den Staat mit allen Mitteln zu fordern und zu fördern. Die erste Petition verlief ergebnislos. Die grossen Opfer der Gemeinden seien anerkennenswert, aber der gegenwärtige Zeitpunkt sei für ein solches Gesuch ungeeignet. Zwei Jahre vergingen, die Kosten schwollen weiter an. Am

5. September 1844 wurde deshalb im «Schäfle» eine neue Petition an den Kleinen Rat beschlossen, «dass demselben doch gefallen möchte, auf die nächste Novembersitzung des Grossen Rates einen Gesetzesvorschlag zu bringen, dass diese Quartierstrasse zu einer Haupt- und Handelsstrasse erhoben werden möchte». Trotz dem bittenden Unterton der Petition erschien diese nicht auf der Traktandenliste.

Was lange währt, wird endlich gut

Schliesslich zeigte sich doch ein Hoffnungsschimmer. An der Sitzung des Gemeinderates vom 30. Juni 1845 in der «Traube» (heute Volg-Laden) konnte der Präsident der Quartierstrassenkommission mitteilen, dass aller Voraussicht nach der Kleine Rat an der Novembersession einen Gesetzesvorschlag für die Erhebung der St. Peterzeller Quartierstrasse zur Staatsstrasse unterbreite. Der «Toggenburger Bote» kommentierte: «Alle diese Gemeinden können keinen einzigen Kreuzer aus Fonden erheben, sondern müssen ihre Betreffnisse auf das Privatvermögen der Bürger verlegen. So trifft es denn in Peterzell 7 vom Hundert des Steuerkapitals, in Brunnadern wenigstens ebensoviel, in Lichtensteig 5 Prozent usw. Zieht man diese enormen Opfer in Betracht und erwägt man dabei, dass die Peterzeller Quartierstrasse eine der wichtigsten Verbindungslinien für den Verkehr im Innern des eigenen Kantons und mit dem Nachbarlande Ap-

Postkutschen auf der Strasse in Wald. Photo um 1900.



penzell ist, dass zudem auf derselben eine der frequentesten und einträglichsten Postrouten besteht, und dass die Strasse auch in baulicher Beziehung alle Eigenschaften einer Staatsstrasse besitzt, so wird man die Erwartung der betreffenden Gemeinden: es werde der Gr. Rat ohne ferneren Aufschub sich für Übernahme derselben aussprechen, mehr als gerechtfertigt finden.»

Die Hoffnungen erfüllten sich am 18. November 1845. Der Grosse Rat erliess das entsprechende Gesetz und unterstellte es dem Veto (heute Referendum). Da sein Entscheid fast einstimmig ausgefallen war, erfolgte keine Reaktion aus dem Volk.

Die Übernahme der Strasse war vom Kleinen Rat auf den 1. Juli 1846 festgelegt worden. Bis dahin blieb den Gemeinden Zeit, die Strasse in den geforderten tadellosen Zustand zu setzen, sodass sie an der Kollaudation ohne Mängel befunden wurde. Es galt auch, sich auf die geltenden kantonalen Vorschriften einzustellen. Dazu gehörte der Gebäudeabstand. Neubauten durften ohne Bewilligung des Kleinen Rates «in näherer Entfernung als 15 Schuh» nicht gebaut und Bäume innerhalb dieser Linie nicht gepflanzt werden. Auch die Zoll- und Weggeldordnung vom Jahre 1837 kam zur Anwendung. Es heisst dort: «Statt der bisherigen ungleichen Weggelder soll im ganzen Kanton ein für alle Landesteile gleich bestimmtes Weggeld bezogen werden, und zwar für jede Stunde Weges, die zurückgelegt wird:

- a) von jedem Pferd und jedem andern Zug- oder Lasttier an der Bespannung 1 Kreuzer.
- b) Von jedem Pferd und jedem andern Zug- oder Lasttier ausser der Bespannung, sowie von jedem Stück Hornvieh ohne Ausnahme $\frac{1}{2}$ Kreuzer.
- c) Von jedem Stück Schmalvieh (worunter aber dem Bezuge von Weg und Brückengeldern nur Schafe, Ziegen und Schweine verstanden werden) $\frac{1}{4}$ Kreuzer.»

Die Brückengelder waren bedeutend höher. So zahlte ein Fuhrmann für Ross und Wagen 5 Kreuzer, ohne Wagen 3 Kreuzer. Diese Ordnung galt nur für die Staatsstrassen.

Die Strasse war gebaut. Letzte Anpassungen an den neuen Verkehrsweg wurden vorgenommen. So verlangten die Bewohner von Rüte und Stofel Verbindungsstrassen, da ihre Liegenschaften durch die Strassenkorrektur an einen Nebenweg zu liegen kamen. Zudem musste das «Rössli» in St. Peterzell 1847 von seinem Standort an der alten Strasse auf Rollen an den heu-

tigen Standort gebracht werden, da sein Besitzer Weggeldeinzieher war. Während des Transportes sollen Gäste in der Wirtsstube weitergezecht haben.

Die Schlussabrechnung

Nach Übernahme der Strasse durch den Staat wurde eine Schlussabrechnung erstellt und der Prüfungskommission vorgelegt. Von den tatsächlichen Kosten wurden die freiwilligen Spenden und sonstige Einnahmen abgerechnet. Der Verteilschlüssel der Restschulden:

Gemeinde St. Peterzell	22 757 Gulden
Gemeinde Lichtensteig	14 456 Gulden
Gemeinde Brunnadern mit Furt und Dicken	16 035 Gulden
Gemeinde Hemberg	6 599 Gulden
Summa summarum	59 848 Gulden

Die Prüfungskommission stellte mit Erleichterung fest, dass den unterhaltspflichtigen Gemeinden Ende Juni 1846 eine Last abgenommen worden sei, die in wenigen Jahren zur Unerträglichkeit geworden wäre.

Quellen

Urkunden und Schriften im Staatarchiv St. Gallen
Gemeindeprotokolle von Lichtensteig, Brunnadern und
St. Peterzell
Rechnungsbücher der Quartierstrassenkommission
St. Peterzell
Evangelisches und katholisches Kirchgemeindearchiv
St. Peterzell

