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

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 10 (1997)

Artikel: Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit : Verkehrspolitik und Strassenbautechnik am Beispiel der "Via Mala" des Alprheintals

Autor: Ackermann, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-892985

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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

Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit

Verkehrspolitik und Strassenbautechnik am Beispiel der «Via Mala» des Alpenrheintals

Otto Ackermann, Fontnas

Die Silhouette des doppelköpfigen Schollbergs von Südwesten mit der charakteristischen Mittelrunse, welche bei den Einheimischen zu einer weniger salonfähigen lokalen Bezeichnung geführt hat. Ganz rechts ist noch der Vorsprung des «Pflanzgartens» sichtbar, unterhalb davon verläuft die alte Schollbergstrasse in geringer Höhe oberhalb des Talgrundes.

Als felsiger und bewaldeter Rundkopf steht unübersehbar der Schollberg zwischen Gonzen und Fläscherberg und verengt den Durchgang, den sich der Rhein bei seinem Lauf dem Bodensee zu nach Norden geschaffen hat. Fast 300 Meter hoch erhebt er sich von der Rheinebene auf ungefähr 740 Meter über Meer. Bis zum Ausbau der Verkehrswege und Strassen war dieser Engpass eine der schönsten Stellen des Alpenrheintals und wurde entsprechend oft von Landschaftsmalern und Zeichnern dargestellt. Mächtig war der Kontrast zwischen der weiten Ebene, die vom Rhein in verzweigenden Seitenarmen durchflossen wurde, und den felsigen Abhängen, an denen er entlangstrich, bis zu den hohen Gipfeln von Gonzen und Falknis, die morgens und abends faszinierende Lichtspiele ermöglichen.[1] Vor zweihundert Jahren erreichte der noch unverbaute Rhein genauso den Fuss des Schollbergs, wie er heute noch einige hundert Meter weiter oben am Ellhorn vorbeifliesst – dem wahrscheinlich letzten rein natürlichen Uferstück bis zu seiner Mündung in die Nordsee!

Bei Hochwasser verwehrte die ins Tal hineingestellte Felswand der Saar und dem Giessen den Zugang zum hochgehenden Fluss, so dass die Ebene bis Sargans immer wieder überschwemmt wurde.[2] Die nur träge dahingleitende Saar gab denn auch der Einbuchtung vor der vorderen Hohwand den charakteristischen Flurnamen «Schlycher». Dadurch war die Ebene bis nach Vild und Sargans stark versumpft und verhinderte die Anlage eines Verkehrsweges im Flachen; im Bereich der Felswand bildeten sich Hinterwasser mit tiefen Becken und machten die Umgehung des Schollbergs in der Ebene unmöglich.

Von der Steilheit der Hänge kann man sich heute vom Tal aus nur noch ein unzureichendes Bild machen: Grosse Teile sind unter Buschwerk und Wald verborgen; im mittleren Teil wurde durch den Festungsbau und Steinbrüche die Felswand um Dutzende von Metern nach Westen verlegt. Nach allgemeiner Ansicht blieb seit jeher nur die westliche Umgehung des Hindernisses über die Bergwiese Atscha auf halber Höhe und von dort hinauf zum Einschnitt von Matug. Diese westliche Umgehung weist eine Höhendifferenz von etwa 250 Metern auf und verläuft in steilen, Rüfenniedergängen bzw. Schlipfen ausgesetzten Hängen. Vom Weg hinunter zum Trübbach bei Zagg nach Azmoos vermittelt die steile, nicht mehr begangene Gasse einen ursprünglichen Eindruck.[3]

Heute gehört die Ebene zwischen dem westlichen Ausläufer des Fläscherbergs, dem Ellhorn, und dem Schollberg zu den von Menschenhand am meisten umgestalteten Flächen des Alpenrheintals. Der Rhein wird durch die beiden Rheinwuhre mit Vorgrundwegen und Dammstrassen vom Schollberg weit abgedrängt. Die Autobahn, der Saar-Kanal, die doppelgleisige bzw. sich verzweigende Bahnlinie der SBB, ein Veloweg, die Staatsstrasse mit ihren Aufschüttungen, dazwischen eingeklemmt eine Industrieanlage sowie die grosse Narbe des Steinbruchs machten aus dem Engpass eine Verkehrs- und Industriewüste.

Unbekannte Wege am Schollberg im Altertum und im Mittelalter

Auch wenn in Erinnerung an romantische Geschichtsvorstellungen die Wanderwegweiser noch von einer «Römerstrasse» raunen – mehr als ein Pfad, wie er zu allen Zei-

1 Vgl. die Zeichnung von Heinrich Schilbach auf der nächsten Seite und den Kommentar dazu am Ende dieses Beitrags.

2 Zwei Hochwassermarken finden sich noch an einem Stall im Weiler Vild nordöstlich von Sargans.

3 Die traditionellen alten «Gassen», welche dem Aufstieg zu den Maiensässen und Alpweiden dienten, waren meist fast in der Fallinie angelegt und für unser heutiges Empfinden ausserordentlich steil.

Am 30. August 1818, gegen 4 Uhr abends, zeichnete Heinrich Schilbach den Schollberg im Abendlicht. Den Verlauf der Strasse hielt er nicht fest. Mit den übrigen Darstellungen stimmt überein, dass die Abhänge im Gegensatz zu heute fast kahl sind und damit Steinschlag und Rüfenniedergänge begünstigten.

ten möglich war, führte im Altertum wohl nie über den «Pass» von Matug.[4] Zwar wird der Schollberg noch heute als eine regionale «Kulturgrenze» zwischen Sarganserland und Werdenberg empfunden, doch war die Trennung früher weit weniger ausgeprägt; jedenfalls gehörte Wartau zur Grafschaft Sargans und nicht etwa zu Werdenberg.[5] Schon in den ältesten Belegen wird der Schollberg nur als ein Hindernis wahrgenommen, welches zwischen den zu Sargans gehörenden Leuten und denen «ennent dem Schâlberg» lag, das also keine starke Abgrenzung bedeutete.[6] Während des Alten Zürichkrieges verhandelte 1438 Graf Heinrich von Sargans mit «dem houptman, den Räten und gemeinem Land der grafschaft Sangans hie und dieshalb und enhalb dem schalberg so dann ze samen gesworn hand».[7]

Der Schollberg – ein «Leiterberg»?

Die in den ältesten Belegen überlieferte Form des Namens S c h a l b e r g wird auf das lateinische Wort SCALA zurückgeführt, was 'Treppe, Leiter' bedeutet.[8] Daraus geistert bis in die Neuzeit die phantasievolle Vorstellung von Leitern herum, die noch während des Mittelalters für die Übersteigung (!) des Hindernisses angeblich notwendig gewesen sein sollen. Diese Vorstellung hat vermutlich in den etymologischen Bedürfnissen der Renaissancezeit ihren Ursprung. Nirgends nämlich ist das Gelände für den Weg über Matug so steil und felsig, dass es nicht für Saumtiere ohne grosse Probleme begehbar wäre; das Anbringen von eigentlichen Leitern hätte zudem jeglichen Warentransport mit Lasttieren verunmöglicht.[9] Sehr schön wird diese bloss sprachliche Ausdeutung des Namens durch die frühen Karten belegt: Während Gilg Tschudi in seiner Schweizerkarte den Bergen noch keinerlei Beachtung schenkt, sondern sie bloss schematisch als Orientierungshilfe zwischen die Weglinien setzt, erscheint auf einer anonymen Karte, die vor 1637 gezeichnet wurde, eine Leiter bzw. umfangreiche Stiege, die mit der heutigen touristischen Erschliessung von Gipfeln – etwa des Säntis – zu wetteifern scheint (vgl. Abb.).

In einer Chronik, die fast 400 Jahre älter ist als das erste Vorkommen der Bezeichnung «Schollberg», kommt der Ausdruck MONTE UGO *'Berg des Hugo'* vor, der in Matug erhalten ist[10]; auch in «Mazifer» am Schollberg soll das lateinische MONT *'Berg'* als Präfix stecken, während beim Kompositum «Schollberg» mit «Berg» der deutsche Ausdruck verwendet wurde.[11] Dies deutet darauf hin, dass die Bezeichnung erst sekundär zu älterem «Schol» gebildet worden ist.

Merkwürdig ist aber, dass es auf der Sarganserseite eine Flurbezeichnung «Schohl» gibt für das Gelände, welches einen Teil des Hangs bis hinauf zur alten Strasse und einen Teil der Ebene mit einschliesst. Der ursprünglich feminin gebrauchte Ausdruck «die Schohl» führt ebenfalls auf SCALA zurück und scheint bereits in althochdeutscher Zeit verdeutscht worden zu sein. Gedeutet wird dann diese Bezeich-

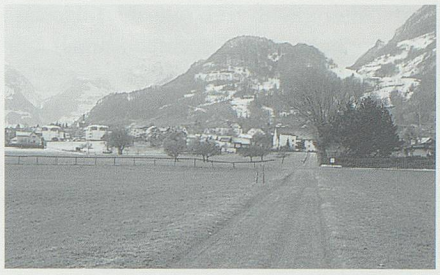
nung als «wohl treppenartige Abschnitte im Gelände, heisst demzufolge etwa 'Geländestufe'».[12] Wenn dies richtig ist, wäre der Schollberg nur der Hügel, der sich anschliessend an dieses Gelände im Osten erhebt. Im Wartauischen heisst das Wiesland, welches südlich von Plattis zum Hügel Major und zum Burghügel aufsteigt, «Schals», was von Stricker ebenfalls mit SCALA gedeutet und in Verbindung mit dem stufenartigen Anstieg der Hügelflanken verbunden wird.[13] Es ist also möglich, dass der Hügel als Talhindernis den Namen vom Vorgelände bekommen hat und nicht umgekehrt. Die treppenartige Stufung im Gelände könnte man in den Wiesen erkennen, die heute nur noch zum Teil zwischen den inzwischen wieder stark bewaldeten Abhängen sichtbar sind. Man könnte auch auf die Luziensteig hinweisen, wo ebenfalls ein stufenweiser Anstieg mit einem allerdings deutschen Ausdruck bezeichnet wird.[14]

Anders wird es allerdings, wenn mit der Möglichkeit gerechnet wird, dass technische Vorrichtungen zur Befestigung einer Strasse oder eines Weges im Fels bereits in sehr früher Zeit auf der Ostseite des Schollbergs vorhanden waren und so dem Berg den Namen geben konnten. Diese Möglichkeit soll weiter unten zusammen mit vergleichbaren Strassen und anderen Zeugnissen diskutiert werden.

Bisher noch kaum diskutiert wurde die Tatsache, dass bis heute am Schollberg selber und vor allem auf Matug keinerlei Befestigungsanlagen, Burgen oder auch Sakralbauten festgestellt wurden, die bei einem grösseren Übergang als Wegsicherung zu erwarten wären. Die bekannte Kapelle in Vild, am Anfang der Schollbergstrasse, wurde erst 1606 errichtet als Stiftung anstelle eines einfachen Bildstöckleins.[15]

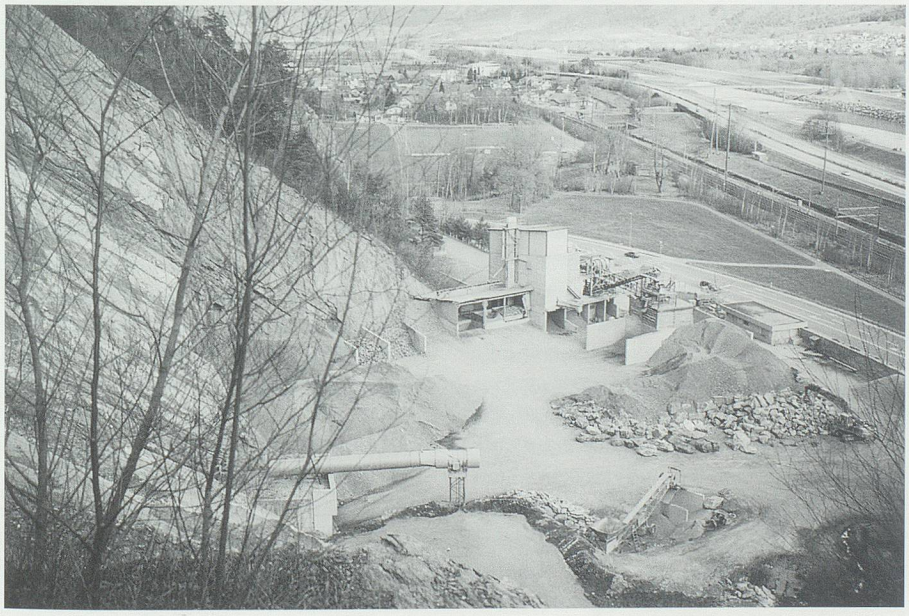
«ein hoch und rauch gebirg»

Gilg Tschudi berichtet in seiner «Beschreibung von dem Ursprung – Landmarchen – Alten Namen und Mutter-Sprachen GALLIAE COMATAE» im 9. Kapitel des 2. Buches: «Dieses obere Rheingäu wird unterschieden vom unteren Rheingäu durch eine Enge von zwey felsichten Berglinen, der einte SCALA MONS, der Schallberg genannt, so zwischen Werdenberg und Sargans nächst an die lincke Seiten des Rheins stosset, durch dieses Bergle ist ein Strass durch die Felsen bey dem Rhein gehauen: der andere Berg, der Aelberg genannt, liegt stracks vorhinüber zwischen der Veste Guttenberg ob Vadutz, und Fläsch unter Meyenfeld, rühret an die rechte Seiten des Rheins, dass allda der Rhein durch die Enge fliesset, da das Land ober- und unerhalb weit ist; Diese Bergle stossen hinden an andere hohe Gebürg.»[16]



Wie der kleine Bruder des Gonzen bietet sich der Schollberg dem Reisenden von Norden her dar. Deutlich sichtbar ist rechts der Sattel von Matug, links der Ostabhang, wo die Schollbergstrasse verlief.

Ausblick von der Höhe der ehemaligen Strasse auf den Steinbruch am Schollberg. Wo einst der Rhein direkt auf die Steilwand prallte, haben Rheinkorrektion und Verkehrsbündelung im Engpass eine Verkehrswüste geschaffen. Die beiden Steinbrüche haben den ursprünglichen Abhang, auf dem die Strasse verlief und dessen Linie gut sichtbar ist, tief eingeschnitten.



4 Zu den Römerstrassen in unserem Gebiet vgl. den Beitrag von Martin Schindler in diesem Buch. – Zur älteren Diskussion vgl. Peter 1960, S. 530 f. – Der Bündner Strassenforscher Armin Planta konnte zeigen, dass zahlreiche von der Bevölkerung «Römerstrassen» genannte Strassenzüge nachweislich erst im 18. oder sogar 19. Jh. gebaut wurden.

5 Die Ergebnisse der Ausgrabungen auf dem Ochsenberg werden vermutlich auch eine Neuinterpretation der spätrömischen und frühmittelalterlichen Verkehrsverbindungen erlauben.

6 Nach Stricker 1981, S. 409.

7 Nach Bilgeri 1987, S. 459, Anm. 36. Vgl. auch Bilgeri II, S. 429, mit einem Beleg aus Feldkirch aus dem Jahr 1409 «…zwüschent dem Schaulberg und dem kobelstain».

8 In Graubünden gibt es verschiedene Flurnamen mit dem Element SCALA, die allerdings auch keine eindeutige Interpretation ermöglichen. Nach Schorta 1988, S. 128 erscheint SCALA im Rätoromanischen als *stge(a)la s-chala* in der Bedeutung 'Treppe, Leiter'. In Trimmis gibt es eine *Sclasita* 'Treppenseite'; *Scalaripp* in Haldenstein ist wohl SCALA und rom. *grep,* aus vorröm. *gripp* 'Fels'. In Felsen gehauener Fussweg, ebenso in Tamins *Sclarappis* für ein ähnliches Wegstück. Für *Scalinada* in Disentis ist vorauszusetzen ein Verbum *scalinar* 'Stufen schlagen'.

9 Höhendifferenzen waren für den Saumverkehr weit kleinere Hindernisse und Erschwernisse als für Fuhrgespanne oder unser heutiges Empfinden als Wanderer. – Neue Deutungsmöglichkeiten eröffnen die Forschungen von Armin Planta, der an der römischen Malojastrasse stufenartige Felsabarbeitungen für Tier- und Wagenverkehr archäologisch nachgewiesen hat; die Zuweisung an die römische Zeit ist nicht gesichert.

10 UBSG Bd. 1, Nr. 126. König Heinrich III. verleiht am 12. Juli 1050 der bischöflichen Kirche zu Chur den Wald von der Höhe Matug (A SUMMO MONTE UGO) bis zum Fluss Arga (vermutlich Limserbach zwischen Buchs und Grabs) in der Grafschaft des Eberhard.

11 Vgl. Stricker 1981 zu *Schollberg, Matug* und *Mazifer.*

12 Bolliger 1990, S. 255 f.

13 Stricker 1981, S. 408.

14 Der Name «Steig» ist seit dem frühen 14. Jahrhundert bezeugt; vgl. Schorta 1988, S. 100.

15 Rothenhäusler S. 336.

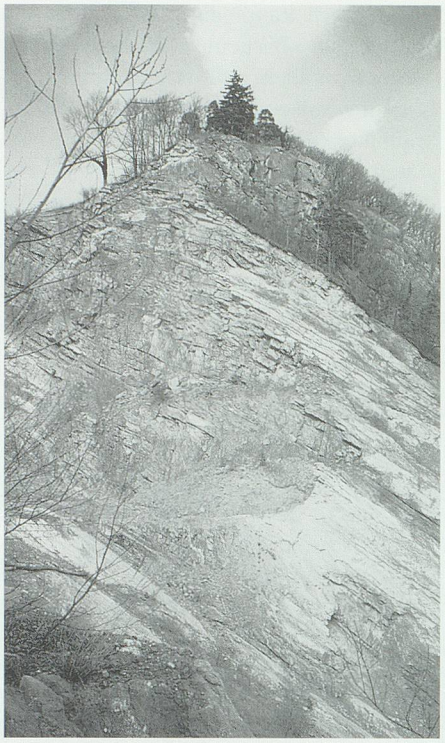
16 AEGIDIUS/GILG) TSCHUDI, *Gallia Comata*. Facsimile der Ausgabe von 1758. Lindau 1977.

Im Unterschied zur gleich folgenden Beschreibung von Johannes Stumpf gibt Tschudi die Dimension der beiden Weghindernisse in der Ebene mit dem Diminutiv «Bergle» oder MONTICULUS an; die Schollbergstrasse erscheint beinahe als in der Ebene verlaufend; hervorgehoben wird, dass sie durch die Felsen verläuft, von besonderen Brücken oder Kunstbauten ist nicht die Rede. Obwohl Tschudi als Landvogt auf Sargans sehr wohl um die Problematik des Unterhalts der Schollbergstrasse wusste, erwähnt er mit keinem Wort, dass sie von den Eidgenossen unter grossen Kosten eben erst erbaut worden wäre.

Johannes Stumpf verdanken wir die erste bekannte Beschreibung des Schollbergs. In seiner 1548 erschienenen und weitverbreiteten Chronik schreibt er: «Dise zwo Herrschaften werdend unterscheiden durch ein hoch und rauch gebirg / wird genennt der Schalberg / in Rhetisch Scala, stosst zwüschend Sargans unn Werdenberg an den Rheyn / hat den nammen von dem rauhen Waeg so darüber gadt / ist etwan bös gewandlen / und gleych als ein Leyter zesteygen gewesen / dannenhaer jn die Rhetier Scalam geheissen».[17] Stumpf ist sichtlich an der Schilderung der landschaftlichen Wildheit und an der «historischen» Namendeutung interessiert.

Der Ausbau der Schollbergstrasse in der Landvogtei Sargans

1483 erwarben die sieben Orte Zürich, Luzern, Zug, Uri, Schwyz, Unterwalden und Glarus die Grafschaft Sargans und verwalteten sie als Landvogtei. Aus den Verhandlungen der Tagsatzung vor und nach 1490 ist bekannt, dass 1491 eine Strasse zwischen Vild und Trübbach mit recht grossem Aufwand gebaut wurde. Ausserdem berichten die Quellen bis zum Ende der Landvogtszeit regelmässig über notwendige Unterhaltsarbeiten. Vor allem die Anstrengungen der Eidgenossen von 1490 haben schon immer das Interesse der Historiker gefunden. Dabei ging man davon aus, dass eine vollständig neue (Fahr-)Strasse eröffnet wurde, welche erstmals diesen Talabschnitt für den Durchgangsverkehr erschlossen habe. Meist beschränkten sich die Autoren darauf, die Anlage der «eidgenössischen» Strasse im Jahre 1491/92 als eine grossartige Leistung darzustellen; ausserdem schien es ihnen selbstverständlich, dass der Neubau vor allem aus militärstrategischen Überlegungen heraus erfolgt war. Diese allgemein verbreitete Überzeugung soll im Rahmen der Verkehrsentwicklung und Verkehrstechnik am Ende des Mittelalters überprüft werden.



Ein Blick hinauf zu den steilen und vom Gletscherschliff glattgescheuerten Felswänden verdeutlicht die Schwierigkeiten, mit denen die Strassenbauer fertigwerden mussten.

Verkehrserschliessung im 15. Jahrhundert

Im Verlaufe des Spätmittelalters wuchs der Warentransport in Mitteleuropa allgemein; er wurde vor allem organisatorisch und in weit geringerem Masse durch den Strassenbau verbessert. Mitbeteiligt an diesem Verkehr waren sowohl die gesteigerte Einfuhr von Getreide in den Alpenraum als auch der wachsende alpenüberquerende Verkehr für gefertigte Handelsgüter. Wichtige Pässe wurden ausgebaut und transportmässig erschlossen. Jedermann erinnert sich an die Bedeutung der Erschliessung des Gotthardwegs als Säumerroute. In Graubünden wurde 1387 die «obere Strasse» über den Septimer von Jakob von Castelmur für Fuhrwerke ausgebaut. Praktisch in die gleiche Zeit fällt die Errichtung eines Hospizes auf dem Lukmanierpass.[18] Knapp hundert Jahre später sind Anstrengungen für den Ausbau der Via Mala als Zugang zum Splügen und San Bernardino bezeugt. Diese als «untere Strasse» bekannte Verbindung machte alsbald der «oberen Strasse» durch das Vorderrheintal als schnellere Verbindung Konkurrenz und dürfte ebenso gut ausgebaut gewesen sein.

Zur Bewältigung der Transporte wurden die bestehenden Porten oder Rodorganisationen verstärkt oder neue gegründet. Diese Organisationen wurden für den Bereich der eigentlichen Alpenstrassen relativ gut erforscht, hingegen fehlen grössere Arbeiten für den Bereich des Alpenrheintals. Für den Abschnitt Feldkirch–Chur auf der rechtsufrigen Rheintalstrasse, der sogenannten deutschen Strasse[19], liegen zwei neuere Untersuchungen vor, die anhand von Quellen vor allem aus Feldkirch, Liechtenstein und Chur die Ausgestaltung des Rodverkehrs auf der rechten Talseite zwischen Bodensee und Chur darstellen.

In diesen Quellen findet man zwischen 1500 und 1800 immer wieder Hinweise, dass die Kaufleute drohen, auf die linksseitige Rheinstrasse auszuweichen, wenn zum Beispiel bestimmte fiskalische Belastungen nicht beseitigt würden. Daraus geht zumindest das Bestehen einer linksrheinischen Route hervor; hingegen sind bis jetzt eigentliche Rodorganisationen aus den Gemeinden im Werdenbergischen nicht bekannt.[20]

Susten, als Umlade- und Lagerungshäuser Teile des Verkehrssystems, lassen sich seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts nachweisen.[21] Ohne nähere Angaben und zeitliche Differenzierung weist Paul Gubser in seiner «Heimatgeschichte Sarganserland» aufgrund der Walenstadter Quellen auf die Sust in Trübbach hin, welche neben dem wichtigeren Ragaz das Tagesziel für den Transport vom Walensee her gewesen ist.[22] Bedeutender aber sind die Susten und Wirtshäuser in Balzers, die bis heute das Dorfbild prägen.

Als Beispiel für die gesteigerte Bedeutung des Verkehrs und die Bemühungen um den Ausbau der Strassen wird meistens der berühmte Via-Mala-Brief von 1473 zitiert. Es handelt sich um eine Vereinbarung der Gemeinden von Thusis, Cazis und Masein mit Jörg, dem letzten Grafen von Sargans-Werdenberg, der u. a. in Ortenstein im Domleschg residierte und aus dem Vazer Erbe Rechte im Domleschg und Schams hatte. Darin versprechen die Parteien, «die richsstrass und den weg zntwüschend Tusis und Schams, so man nempt Fyamala zu howen, uffzurichten und ze machen».[23] Initiative und Interesse zum Ausbau scheinen von den Talleuten ausgegangen zu sein.[24]

Auf alten Karten ist deutlich hervorgehoben, wie der Rhein in ständig wechselnden Verzweigungen am Schollberg seinen Lauf gegen Norden (links) änderte. Karte aus «Die Melioration der Saarebene», Mels 1978.

Die Schollbergroute als Teil des Nord–Süd-Verkehrs

Der Name «Schollberg» wurde nicht nur mit dem Verkehrshindernis des Felshügels zwischen Vild und Azmoos verbunden, sondern hat dem gesamtem linksrheinischen Verkehr und dessen Organisation den Namen gegeben. Die Schollbergroute hatte ihren Ausgangspunkt in Rheineck und führte auf der linken Talseite mindestens bis in den Bereich des Hirschensprungs oder darüber hinaus nach Salez und Werdenberg und weiter südlich. Ob dabei irgendwo der Rhein mit einer Fähre überquert wurde und die Route so in die rechtsrheinische Reichsstrasse einmündete, ist unklar. Wenn man aber annimmt, dass der Schollberg bereits im Spätmittelalter für den Durchgangsverkehr geöffnet war, ergibt sich eine zwanglose Erklärung für die Bezeichnung Schollbergroute. Sie stand immer in einer Konkurrenz- bzw. Alternativsituation gegenüber der stärker frequentierten rechtsrheinischen Strasse. Eine Darstellung des Schollbergverkehrs in diesem Sinne müsste eigentlich die gesamte Verkehrsgeschichte und vor allem die eigentliche «Verkehrspolitik» der verschiedenen Herrschaften im Rheintal umfassen; bis jetzt ist sie aber nur bruchstückweise bekannt.

Die Schollberg-Schiffahrt

Durch diverse Streitfälle recht gut bekannt ist die sogenannte Schollberg-Schiffahrt.[25] Der Rhein war schon immer als Wasserweg genutzt worden, soweit dies bei den schwankenden Wasserständen und dem sich ständig verändernden Flussbett möglich war. Bereits im 15. Jahrhundert gut bezeugt sind sowohl die eigentliche Schiffahrt[26] wie auch der Flosstransport rheinabwärts aus dem Raum Reichenau-Haldenstein.[27] Rheinaufwärts scheint man ursprünglich bis in die Gegend von Oberriet und der Illmündung getreidelt zu haben; für Fahrten weiter rheinaufwärts gibt es keine Hinweise. Aber schon im 17. Jahrhundert gilt die wichtige Anlegestelle Bauren auf der Höhe von Hohenems als letzte Station.

Wenn daher in den Quellen von einer Schollberg-Schiffahrt die Rede ist, kann das meines Erachtens nur bedeuten, dass die gleichen Organisationen, welche den linksufrigen Verkehr bis zum Schollberg und darüber hinaus bewältigten, auch die Kontrolle über die Schiffahrt hatten. Dies ergibt sich aus den Quellen, die von Streitigkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern berichten. Anlass für die beizulegenden Streitigkeiten war meist der Interessenskonflikt zwischen Städten, Kaufleuten, welche die einfachere und billigere Wasserstrasse bevorzugten, und den

17 Nach Peter 1960, S. 528–540. Peter nennt den steilen Aufstieg von Obertrübbach nach Matug «glychsam als ein Leyter» (ohne Stellenangabe).

18 Pauli 1980, S. 261.

19 Diese Route benützte seit dem Hochmittelalter nicht mehr den Landweg Lindau–Bregenz, sondern ging von der Hafenstation Fussach aus, welche seit dem Teilungsvertrag von 1338 im Besitz der Grafen von Montfort-Feldkirch war. Über die Bedeutung der Rheinschiffahrt vgl. den Abschnitt weiter unten.

20 Peter 1946, S. 542.

21 In einem Streitfall im Jahre 1459 zwischen den Roden von Zizers und Maienfeld bringen die Zizerser Zeugen, welche sich erinnern, dass in Maienfeld keine Sust gewesen ist. (Schnyder 1978, S. 27.) Vgl. die Diskussion um die Anlegung von Susten bei Schatzmann 1995, S. 20.

22 Gubser 1982, S. 32.

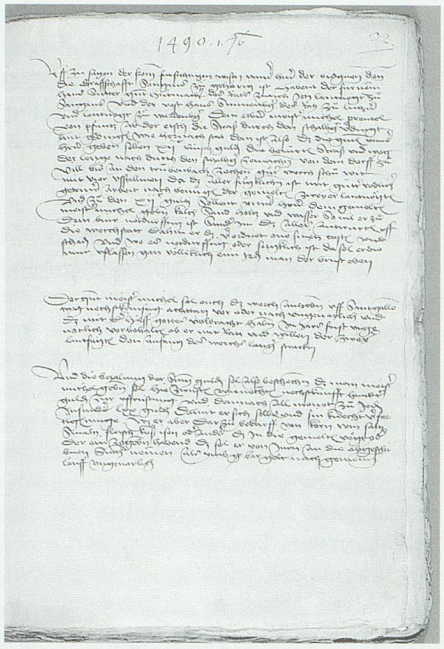
23 Schnyder 1973, S. 33 u. Dok. 551.

24 Dass daraus auf ein Interesse des Grafen für die Erschliessung und den Strassenbau im besonderen geschlossen werden kann und sogar Pläne für einen Ausbau der rechtsrheinischen Verbindung zwischen Sargans und Azmoos als Teil einer Nord–Süd-Verbindung bestanden, ist denkbar, allerdings kaum wahrscheinlich. Das Interesse des Hochadels an der Kontrolle des Verkehrs und den Abgaben allgemein ist bekannt, weniger jedoch, welcher Aufwand und welche Bemühungen um den Strassenbau damit verbunden waren; die Strassen wurden im Frondienst erstellt und unterhalten. Die zunehmende Gemeindeautonomie dürfte dem Unterhalt nur insoweit förderlich gewesen sein, als Fuhrleute aus dem Dorf am Verkehr partizipieren konnten.

25 Vgl. Leipold-Schneider 1996.

26 Für das Früh- und Hochmittelalter gibt es nur einige spärliche Zeugnisse.

27 Vgl. Bilgeri II, Anm. 28, S. 555: Ein Stephan Fortunal von Plurs übergibt am 26. August 1475 einem Jos Haldenstain Frachtgut zur Beförderung nach Rheineck. (Belege im Stadtarchiv Lindau, Prot. 26. 8. 1475.)



Der Bauvertrag zum Ausbau der Schollbergstrasse vom 1. September 1490 zwischen den Landvögten von Sargans und Werdenberg ist im Staatsarchiv Luzern erhalten (vgl. S. 50).

Rodorganisationen und lokalen Herrschaften, denen Transportgelder und Zölle zu entgehen drohten.[28] Dabei hatte Rheineck traditionell eine Art Monopol, das heisst die Lande- und Umladepflicht für alle Schiffe und Flösse sowie Wagen, dazu die Pflicht zur Ablage der Waren in der städtischen Sust.

Freilich wurde dieses Monopol immer wieder nach Möglichkeit umgangen oder durch andere Anlegestellen konkurriert; ausserdem durchlöcherten Ausnahmen für den Transport von Wein und andern Gütern für den Eigenbedarf solche Monopole. So entstanden ausserhalb der eigentlichen Kopfstationen kleinere Rodorganisationen für den Transport zu Lande und auch zu Wasser. Noch im späten 18. Jahrhundert war der Fuhrdienst für Salez, Haag und Sennwald eine bedeutende Einnahmequelle.[29]

Im 17. Jahrhundert wiesen die Rheintaler Gemeinden Altstätten, Oberriet, Marbach, Berneck und Balgach in einem Streit auf die 200jährige Tradition der Schollberg-Schiffahrt hin.[30] Ihnen war es offensichtlich gelungen, «sich durch eine Frachtschiffahrt von Rheineck unabhängig zu machen und das ganze Gebiet bis zum Schollberg hinauf zu versorgen».[31]

Von der ganzen Strecke verlief aber nur ein kleiner Teil auf dem Wasserweg, denn dass der Schollberg Ausgangs- oder Zielort einer Rheinschiffahrt gewesen wäre, ist völlig undenkbar.[32] Allgemein nimmt man aus verschiedenen Gründen an, dass diese linksrheinische Route, die Schollberg-Route und -Schiffahrt, im Spätmittelalter bis um 1800 weit weniger bedeutend gewesen ist als die Hauptroute über Feldkirch und die Luziensteig; genauere Untersuchungen darüber fehlen aber. Vor allem jedoch ging man davon aus, dass der Schollberg bis 1492 nur durch einen Saumweg über Matug zu umgehen gewesen sei und deshalb die Entwicklung verunmöglicht habe. Allerdings ist damit nicht geklärt, warum dieses Hindernis der ganzen Route und sogar der Schiffahrt den Namen gegeben hat. Könnte dies nicht davon herrühren, dass dieser Abschnitt als charakteristischer Teil eines Transportweges bekannt war, wie zum Beispiel der Hirschensprung, und dies bereits vor dem Ausbau durch die Eidgenossen?

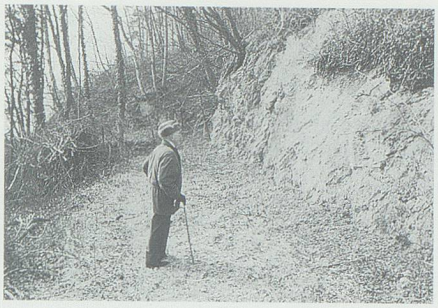
Die Eidgenossen und die Schollbergstrasse

Im 15. Jahrhundert geriet das Rheintal in den Einflussbereich der expandierenden Eidgenossenschaft. Im Sinne der Herrschaftsverdichtung und -abschliessung wurde bis zum Ende des Jahrhunderts der Rhein zur deutlichen Ostgrenze. Der Rorschacher Klosterbruch im Jahre 1489[33] brachte die vier Schirmorte der Abtei St.Gallen, Zürich, Luzern, Schwyz und Glarus, auf den Plan; am 10. Februar 1490 mussten die Appenzeller die rheintalischen Besitzungen an die Eidgenossen abtreten, die zusammen mit Uri, Unterwalden und Zug die Gemeine Herrschaft Rheintal errichteten. Bereits 1483 hatten, wie oben erwähnt, die gleichen sieben Orte die Grafschaft Sargans gekauft; Werdenberg und Wartau waren 1485 von Luzern erworben worden. Als die Luzerner 1496 auch die Herrschaft Gams übernehmen wollten, unterstellten sich die Gamser mit Hilfe von Zürich den beiden Orten Schwyz und Glarus; die Herrschaft Sax aber war durch den eidgenössischen Heerführer Ulrich von Hohensax ohnehin mit Zürich und den Eidgenossen verbunden. Ausserdem waren sowohl der Graue wie auch der Gotteshausbund 1497 bzw. 1498 in ein Defensivbündnis mit den sieben Orten getreten.

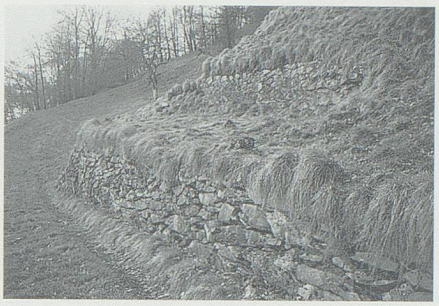
Innerhalb dieser hier nur stichwortartig angedeuteten Entwicklungen ist der Ausbau der Schollbergstrasse durch die Eidgenossen nach 1490 zu sehen. Zu dieser Zeit wurde allerdings der Bau von Landstrassen keineswegs als Aufgabe der Landesherrschaft angesehen. Darum verlangt das Projekt des (Aus-)Baus der Schollberg-

Vor der grossen Hohwand zog sich die Saar hin und überschwemmte bei Hochwasser des Rheins durch Rückstau die Ebene bis nach Sargans. Bild aus dem Jahr 1927 im Archiv Strassenkreisinspektorat Buchs.

strasse eine Erklärung. Die meisten Historiker dachten, beeinflusst vom Hintergrund ihrer eigenen nationalen und territorialen Sehweise (Grenzbesetzung im Ersten und Zweiten Weltkrieg sowie Bau der Festung Sargans), in erster Linie an militärisch-strategische Ziele bis hin zur Vermutung oder «Erklärung», dass die Strasse Teil des Aufmarschgebiets für den vorausgeahnten (!) Schwabenkrieg gewesen sei.[34]
In der Forschung kaum beachtet wurde bisher das handelspolitische Umfeld dieses Strassenprojektes. Etwas differenzierter sah dies schon zu Beginn unseres Jahrhunderts Schulte, der die Schollbergstrasse in seinem Standardwerk zum Verkehr so charakterisierte: «Militärischen Zwecken, für die sie in erster Linie gebaut war, mochte sie genügen, für die Wollenballen der Kaufleute wurde beschlossen, sie zu erweitern, aber noch später klagte die Stadt Rheineck, dass die Kaufleute die Strasse, die sie gerne benutzen würden, nicht verwenden könnten, weil sie zu schlecht sei. Wenn auch in unserer Periode dieselbe also keine Handelsbedeutung gewann, so haben sie gleichwohl die Eidgenossen nicht umsonst gebaut, sie haben dem Verkehr den Weg gewiesen, den er heute fast allein noch benutzt.»[35]
Allerdings werden in den knappen Notizen der Eidgenössischen Abschiede weder strategische noch handelspolitische Überlegungen vermerkt, höchstens eine Durchsicht der Begleitkorrespondenz sowie eine differenzierte Würdigung der Interessenslage der einzelnen Stände vermöchten die Hintergründe des Baubeschlusses aufzuhellen. Es wäre nach den besonderen Interessen der einzelnen Stände oder, noch genauer, der verschiedenen Interessensgruppen zu fragen. Dabei dürfte die Privatinitiative keineswegs vernachlässigt werden, wenn man bedenkt, dass damals offenbar Stände und Privatpersonen durchaus als Konkurrenten nebeneinander auftreten konnten. Dies zeigt sehr schön der Verkauf der Grafschaft Werdenberg durch Luzern an die Herren von Castelberg im Jahr 1493. Ausserdem müsste das Projekt in den grösseren Zusammenhang der Handels-, Zoll- und Strassenpolitik gestellt werden.[36]
Schulte nennt aus seiner Sicht als ein Charakteristikum dieses Strassenbaus: «Und wie modern mutet uns das ganze Vorgehen an, bei dem staatliche und militärische Interessen entscheiden, das Verdingen der Arbeit, die Abnahme nach einer Revision,



Am besten erhalten ist das Trassee von Trübbach her bis zu den Steinbrüchen, wo Felsbänder die Strasse verbreiterten.



Reste von Stützmauern im Bereich der südlichen Zufahrt zeugen vom ständigen Kampf gegen Hangrutschungen und Rüfengefahren.

vor allem aber ward hier der Strassenbau als eine Staatsaufgabe angesehen.» Er beruft sich dabei auf den erhaltenen Vertrag zwischen den Eidgenossen und dem Baumeister Albrecht Prentel aus dem Jahre 1490, den wir gleich anschliessend ausführlich besprechen. Tatsächlich habe ich bei meiner Durchsicht der eidgenössischen Politik der letzten beiden Dezennien des 15. Jahrhunderts kein vergleichbares Projekt gefunden, das gemeinsam beraten, verabschiedet, gebaut und kontrolliert worden wäre![37] Ob man daraus ableiten kann, dass erstmals der Strassenbau als eine eigentliche Staatsaufgabe betrachtet wurde, erscheint mir dennoch sehr fraglich.
Auszuschliessen ist, dass der fiskalische Aspekt, das heisst die Erhöhung der Zolleinnahmen und die Erhebung von Weggeldern, ein Ziel gewesen ist, denn gerade in diesem Punkt war man sich unter den Eidgenossen nicht einig. Steht die Erschliessung des Schollbergs im Zusammenhang mit der Verbesserung einer linksrheinischen Zugangsstrasse zu den Bündner Pässen? Oder suchte man die Verbindung nach Feldkirch und damit den Anschluss an den Arlbergverkehr zu verbessern? Handelte es sich sogar um eine eigentliche Salzstrasse? Dazu soll weiter unten in einem eigenen Abschnitt Stellung genommen werden.
Bekannt ist, dass damals an vielen Orten Anstrengungen zur Verbesserung der Handelswege unternommen wurden. Im Jahre 1490 liess der Bischof von Chur die obere Zollbrücke über die Landquart errichten, was die Strasse Maienfeld–Chur verbesserte. Vor allem die Städte wollten am Handel selber verdienen und waren auf niedrige Transportkosten bedacht.[38] Im November 1490 mahnte die Tagsatzung die Stadt Chur, das Flösserverbot für die Schiffleute aus Rheineck und dem übrigen Rheintal wieder aufzuheben, damit diese wieder Flösserei betreiben konnten, wie dies unter den Appenzellern der Fall gewesen war.[39]
Auffälligerweise waren es vor allem die Kaufleute aus Rheineck, welche nach dem

28 Im Jahre 1486 muss Erzherzog Sigismund von Österreich einen Streit zwischen Feldkirch und den Gemeinden Höchst/Fussach schlichten: Die Feldkircher durften den Rhein nur für eigene Waren benutzen, d. h. nicht zu einer Konkurrenzorganisation zu den bestehenden ausbauen.

29 Vgl. Kaiser 1990, S. 46, sowie den Abschnitt «Handelsverkehr auf der Transitlinie Rheineck–Sargans» in Hans Jakob Reichs Beitrag «Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen» in diesem Buch.

30 Nach Bilgeri 1987, S. 555, Anm. 28.

31 Leipold-Schneider 1996, S. 79.

32 Vgl. Vogt 1990, S. 156.

33 Die Appenzeller im Verein mit der Stadt St.Gallen zerstörten den Neubau des Klosters St.Gallen in Rorschach kurz vor seiner Vollendung; durch den Bau wollte sich die Abtei aus der Umklammerung der Stadt befreien.

34 Peter 1960, S. 532, zu den ersten Beratungen der Tagsatzung vom 25. Juli 1486: «Dies weist darauf hin, dass schon kurz nach der Machtübernahme durch die 7 Orte (8 Orte ohne Bern) darauf Bedacht genommen wurde, dass Strassennetz zu verbessern, wohl auch um der besseren Verteidigungsmöglichkeit der Herrschaftgebiete willen. Es war dies ja die Zeit der ständigen Zuspitzung des Verhältnisses zwischen Eidgenossenschaft und Reich.» Vgl. bes. LEO PFIFFNER, *Der Schollbergpass im Lichte 500jähriger Geschichte. Ein strategisch bedeutsamer Übergang.* – In: *Terra Plana.* 1983/3.

35 Schulte 1900, S. 381. Den letzten Satz mit Verweis auf ERNST GASNER, *Zum deutschen Strassenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts.* Leipzig 1889.

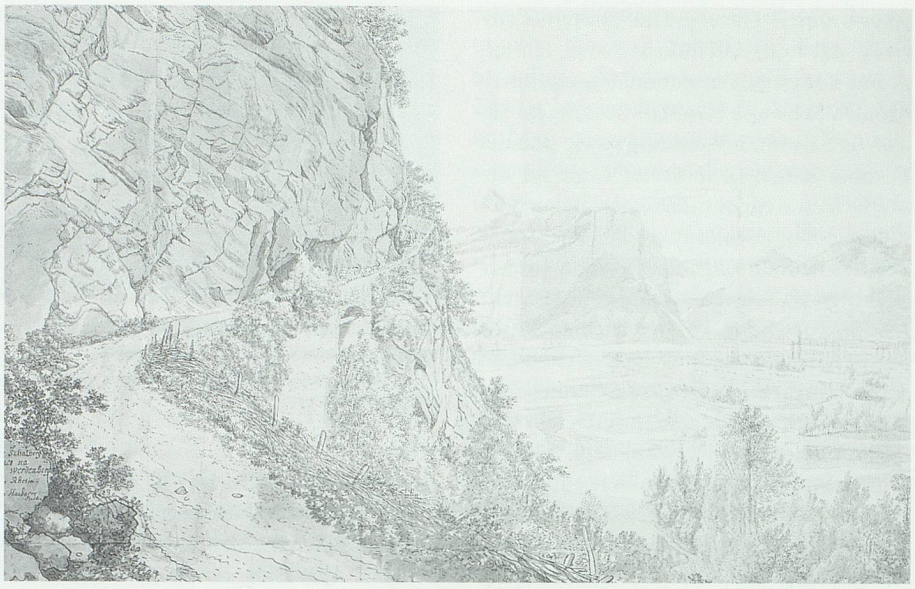
36 Einschlägige Spezialarbeiten zur Strassenbaupolitik der Eidgenossenschaft im 15. und 16. Jh. sind mir nicht bekannt.

37 Durchsicht nach dem Stichwort «Strassen» im Index der Eidg. Abschiede.

38 Vgl. oben Anm. 28.

39 Schnyder 1978, S. 27.

Bau der Schollbergstrasse deren ungenügenden Ausbaustand oder Unterhalt bemängelten. In der Tat wird vor allem der expandierende Leinwandhandel der Stadt St.Gallen ein Interesse an einer politisch sicheren Route gehabt haben, da die Stadt seit dem Klosterbruch wegen der Rechtsansprüche des ehemaligen Bürgermeisters Varnbühler und seiner Söhne mit dem Reich in einer Art Handelskrieg lag.[40] Spannungen zum Reich bestanden auch dadurch, dass die Eidgenossen sich für den geächteten Grafen Jörg von Sargans einsetzten. So stand die Schollbergroute in direkter Konkurrenz zur rechtsrheinischen Strasse, das heisst zu Chur, Maienfeld, Feldkirch und Fussach.
Ausserdem bildete die Schollbergstrasse zwischen Sargans und Trübbach eine Schlüsselstelle für den Ost–West-Verkehr, über den weiter unten ausführlicher zu berichten ist.



Die Auffahrt bei der grossen Hohwand am Schollberg. Diese Zeichnung von Jan Hackaert aus dem Jahr 1655 ist die erste Darstellung dieser Wegstelle. Original in der Nationalbibliothek Wien.

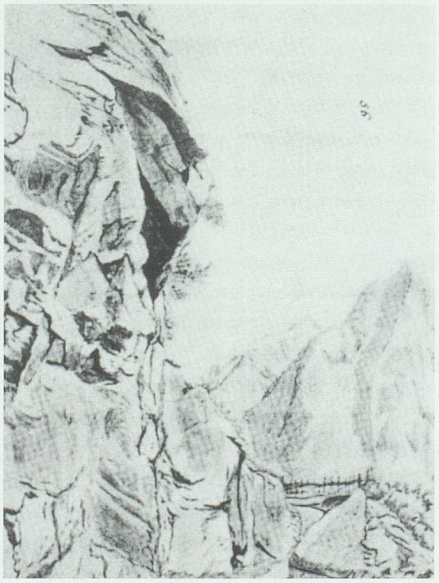
Die Verhandlungen

Die Verhandlungen der Tagsatzung zum Bau der Schollbergstrasse sind durch zahlreiche Traktanden in den Eidgenössischen Abschieden (Verhandlungen der Tagsatzungsgesandten) in den Jahren 1490 bis 1493 seit langem bekannt und stets auch zitiert worden, am ausführlichsten und übersichtlichsten von Oskar Peter in seiner bekannten Monographie über Wartau.[41]
Die ersten Verhandlungen waren bereits im Juli 1486 geführt worden.[42] Nach dem Kauf der Grafschaft Sargans durch die Eidgenossen und der Grafschaft Werdenberg durch Luzern sollte die Strassenfrage angegangen werden. Nichts aber deutet darauf hin, dass damals der Bau einer völlig neuen Strasse erwogen wurde. Im gleichen Abschied wehren sich die Leute von Glarus und Schwyz inklusive Gaster, sie müssten den Zoll in Sargans nicht bezahlen. Unklar dabei ist, ob dieser vor allem den Verkehr durchs Sarganserland hinauf nach Chur oder ins Werdenberg und Rheintal über den Schollberg betraf.
Im Juni 1490 wurde eine Delegation beschlossen, welche zusammen mit einem Strassenbaufachmann Albrecht die Strekke inspizieren und ein Gutachten erstellen sollte.[43] Am 1. September lag ein Vertrag vor, der an der Tagsatzung vom 15. September diskutiert wurde.[44]
Noch aber war die Finanzierung nicht gesichert. Anfang Oktober verschob man den Baubeschluss, da man die Erhebung eines Zolles zuerst diskutieren wollte; allenfalls sollte einzelnen Orten, die die Strasse von sich aus erstellen wollten, gestattet werden, die Kosten durch einen Strassenzoll zu decken.[45] Am Ende des Monats war man sich mit Ausnahme von Zürich und Unterwalden einig, den Bau auszuführen.[46] Darauf schlossen die Landvögte von Sargans und Werdenberg den Bauvertrag mit Michel Prentel aus Pfunds ab, obwohl die Finanzierung noch nicht geregelt war. Am 17. November 1490 beantragte die Tagsatzung den Ständen, die Strasse doch noch gemeinschaftlich zu erstellen, wer aber nicht mitmache, solle dann auf den bisherigen Anteil an den Zolleinnahmen beschränkt sein und an den erwarteten Mehreinnahmen nicht teilhaben.[47] An der Tagsatzung vom 6. Dezember versicherte der Landvogt Hans Sutter, genannt Hutmacher, aus Zürich, dass für den Bau ein vertrauenswürdiger Baumeister gefunden worden sei; der definitive Entscheid solle bis St.Thomastag nach Luzern gemeldet werden.[48]
Diese Verhandlungen erwecken den Eindruck, dass eine initiative Gruppe – ich vermute vor allem in Luzern, Schwyz und Glarus – den Bau der Strasse vorantreiben wollte und bereits die Pläne und Verträge ausgearbeitet hatte, die Dringlichkeit oder die Finanzierung des Baus den andern Ständen aber nicht deutlich genug darstellen konnte.

Der Bauvertrag

Im Staatsarchiv Luzern ist der Text des Bauvertrags vom 1. September 1490 erhalten.[49] Er gibt uns einen wertvollen Einblick in die Verhandlungen der beiden Landvögte und die Vorstellungen von einer gut ausgebauten Handelsstrasse:
«Uff zu sagen der fromen fürsichtigen wisen unnseren Heren der eidgenossen [?] denen / die Graffschafft Sangans zu

Bisher noch wenig bekannt ist diese markante Stelle der Schollbergstrasse, die Jan Hackaert 1655 als Entwurf gezeichnet hat. Beeindruckend ist der steil aufragende Fels im Bereich des heutigen Steinbruchs, vor dem die schmale Strasse durch talseitige Mauern gesichert verläuft. Die Berge im Hintergrund oberhalb Balzers gegen den Triesenberg erlaubten die Identifizierung.

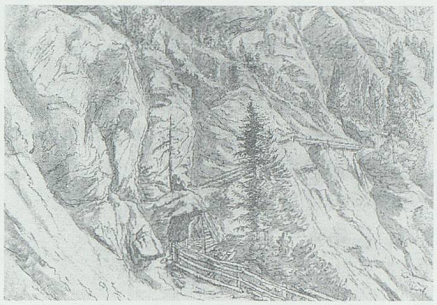


gehörig ist, habent der fürnem / Hans Sutter, genant Hutmacher, des Rats Zürich jetz lantvogt zuo / Sangans vnd der vest Hans Sunnenberg, des Rats zuo Luzern / vnd lantvogt zuo Werdenberg dem erbern meister Michel Prentel / von Pfuntz ab der erst[...?] die Straß durch den Schalberg verdingt / mit gedinge wie hernach stat. Dan ist also dz die genanten unnser / Herren geben sollen XII (hundert) rinsch gulden, die berürte straß vnd weg / der lenge nach durch den Schalberg zemachen von dem dorff zuo / Vill bis an den trübenbach zechen guot werchschuo wit [10 gute Werkschuhe breit]. / mit vier usstellinen da dz aller fügklichen ist mit guotter redlicher / getruwer Arbeit nach benuogen der gemelten zweyer landtvögten / vnd zuo den XII [hundert] gulden söllent unsre herren dem gemelten / meister michel geben Kalch Sand Holtz vnd wasser so vil er zuo / dem buw notdurfftig ist, sunder im dz alles antwurten uff / die werchstatt dahin er dz verordnet one sinen costen vnd / schaden. Vnd wo es notdurfftig oder sorgklich ist da sol er die / mur uflassen gan völliklich ein jeden man der brust oben.

Der genant meister michel sol ouch dz werch anheben uff sant Gallen / tag nechst könftig acht tag vor oder nach vngevarlich vnd / dz mit der Hilff gottes volbracht haben in jars frist vnge- / varlich vorbehalten ob er mit Ratt vnd willen der zwey lantfögten den Anfang des werchs langer strackte. Vnd die bezalung der Summe gulden sol also beschechen, dz man meister / michel geben sol hie zwusten [?] wienechten nechstkunfft hundert / gulden zur uffrüstung vnd demnach all manot zuo jedem / insunders LXX gulden damit er sich selber vnd sin knecht verfer- / tigen muge. Was er aber darbi bedarff von korn, win saltz / smaltz fleisch Roßisen oder andere dz Jn die gemelten vögt oder / der ein zegeben habend, dz sol er von Jnen an die obgeschri- / bnen summen nemen als vmb bar gelt nach gemeinem louff ungevarlich.

Vnd wenn dz werch in maß vnd obstadt nach benügen der zweyen / lantvögten volbracht wirt waz oder wievil man dem genanten meister michel by rechnung schulden blipt, darum söllen in die / lantvögt güetlich vßrichtung tuon sunder im darum hafft vnd / verbunden sin vnd ob sÿ den an sölicher bezalung sumig wurden / so mag der genant meister michel in eigner person in sanganßer / lande wie jm dz eben ist daruff zeren uff unnser Hern costen / so lang vnd vil bis er vm sin usstendig Summ schulden ane alle / sinen costen vnd schad ußgericht vnd bezalt worden ist.

Eine Detailstudie Hackaerts aus Tafel 22 zeigt sehr schön die Strassenbautechnik mit Halbgalerien, holzgestützter Fahrbahn und Schutzvorrichtungen gegen Steinschlag in der Via Mala.



Die gleiche Stelle in der Via Mala aus anderem Blickwinkel: Deutlich sichtbar sind die hölzernen Fahrbahnen oder «Scalae», wie sie vermutlich auch am Schollberg verwendet wurden und Strassenabschnitt und Berg den Namen gegeben haben.

Vnd soverr vnnser hern die eidgenossen [?] sölich verding werch zu ge- / fallen ist vnd sy darby bliben wellen, so hat der gemelt / meister michel gloublich zugesagt vnd versprochen, darby zu / bliben sunder dem gnug ze tun wie obstadt alles jn guoten truwen vngevarlich. Zu Vrkund so sind diser zedel zwen glich gemacht vnd ufeinander geschnitten uff sant fron tag anno [1]490.»[50]

In diesem Vertrag wird die Erstellung einer Strasse innert Jahresfrist vereinbart. Hat er aber den Neubau einer «kühnen» Strasse durch die Felswände des östlichen Schollbergs zum Gegenstand, eine Neubaustrecke von gegen zwei Kilometern Länge? Wenn man ihn unvoreingenommen liest, ergibt sich, dass die beiden Landvögte den Bau bzw. die Verbreiterung einer Strasse auf 10 Schuh, also etwa drei Meter, vereinbart haben.[51] Von benötigtem Land ist nirgends die Rede. Die vier Ausstellplätze deuten auf Wagenverkehr hin und müssen in Bezug gesetzt werden zur genannten Breite der ganzen Strasse, die ca. 3 m beträgt und sowohl für ein Gespann wie für Saumtiere ausrechend ist. Ferner werden als Sicherheitsvorkehrungen talseitige Mauern vereinbart. Von Felsarbeiten ist nirgends ausdrücklich die Rede; ebenso fehlen die Angaben über die Anzahl der am Strassenbau beschäftigten Leute, lediglich im dritten Abschnitt werden Knechte erwähnt; die allfällige Abgeltung der Kosten nach der Erstellung wird in Naturalien aber ausdrücklich auf Prentel selber beschränkt.

Es besteht also keine Übersicht über das Ausmass der geplanten Arbeiten. Freilich erscheint die im Vertrag genannte Bausumme von 1200 Gulden als recht hoch; ob sie aber ausgereicht hätte, eine Strasse vollständig neu zu bauen, wage ich zu bezweifeln. Sie kann auch zu einem grosszügigen Ausbau einer bestehenden Strasse oder eines Saumwegs nötig gewesen sein.[52]

40 Die Erben Varnbühlers suchten ihre Ansprüche auf die konfiszierten Vermögen in einem jahrelangen Rechtsstreit am Reichskammergericht durchzusetzen und erreichten, dass 1496 die Reichsacht ausgesprochen wurde; dadurch konnten sich die Söhne Varnbühlers an St.Galler Leinwandfuhren schadlos halten. Der ganze Handel war einer der Auslöser für den Schwabenkrieg von 1499. Vgl. Thürer 1953, S. 348f.

41 Hilty 1907, S. 5–8; Peter 1960, S. 527–543; im Anschluss daran verschiedene Artikel in der Lokalpresse *(Sarganserländer* und *Werdenberger & Obertoggenburger)*.

42 EA 3, Abt.1, 274 b, 25. Juni 1486.

43 EA 3, Abt.1, 389 a, 21. Juni 1490.

44 EA 3, Abt.1, 395 d, 15. Sept. 1490.

45 EA 3, Abt.1, 399 v, 9. Okt. 1490.

46 EA 3, Abt.1, 401 h, 28. Okt. 1490.

47 EA 3, Abt.1, 402 g, 17. Nov. 1490.

48 EA 3, Abt.1, 403 p, 6. Dez. 1490.

49 Staatsarchiv Luzern, A.A.C. 32.

50 Ich bedanke mich bei Hans Angehrn, Sargans, Hans Stricker, Grabs, und Valentin Vincenz, Buchs, für die Hilfe bei der Transkription.

51 Viel hängt davon ab, wie der Ausdruck «die erwähnte Strasse zu machen» zu verstehen ist: Bedeutet «machen» zwingend «neu erstellen» oder nur «herrichten, ausbauen»?

52 Man kann dazu Vergleichszahlen heranziehen: Im Jahr 1491 ergaben die Landvogtsrechnungen der Landvogtei Rheintal einen Ertrag von 320 Gulden und zusätzlich 70 Gulden für den verkauften Wein; aus dem Sarganserland kamen 911 Gulden. (EA 5, 412 s.) – Der Verkauf des Hauses von Bürgermeister Varnbühler wegen des Klosterbruchs in Rorschach ergab 600 Gulden (EA 5, 418 w.). Im Jahre 1506 legte der neue Landvogt von Sargans einen Accord wegen Neubauten am Schloss vor, der aber zu hoch schien. Die Stände berieten, ob man dem Vogt eine Anleihe von 200 bis 300 Gulden behufs dieses Baus und der Schollbergstrasse gestatten solle (EA 3, Abt. 1. 237 h, vom 3. Febr. 1506 in Luzern).

Rechnet man damit, dass im Bereich der Felspartien das Trassee gemauert werden musste, so dürfte sich der gesamte Aufwand im Ausmass bewegt haben, der etwa zum Bau einer Burg notwendig war. Mehr Aufschluss geben könnte nur eine genaue Inspektion des Terrains; dieses ist aber gerade in den entscheidenden Partien der kleinen Hohwand, das heisst im Bereich des Steinbruchs und der Festung, vollständig verändert; die grosse Hohwand weist eine gemauerte Auffahrtsrampe auf, die aber in dieser Form erst später entstanden sein dürfte.[53]

Jedenfalls scheinen die eigentlichen Schwierigkeiten für das geplante Unternehmen in der Finanzierung gelegen zu haben, so dass man bereit war, auch Naturalien dafür einzusetzen. Nach Ausführung des Werks gaben aber sowohl die finanziellen Abmachungen als auch die vereinbarten Leistungen Anlass zu Streit.

Die Ausführung des Strassenbaus

Im Verlaufe des Jahres 1491 wurde die Strasse dann offenbar gebaut, obwohl der erste Termin für den Beginn noch im Herbst 1490 (?) nicht eingehalten werden konnte. Aber erst Ende August 1492 inspizierte eine Delegation der Tagsatzung die neue Strasse und stellte bezüglich der Finanzierung fest, dass jeder beteiligte Ort noch rund 18 Gulden für die Bezahlung schulde.[54]

Laut Vertrag hatte Meister Prentel das Recht, sich im Lande auf Kosten der Eidgenossen aufzuhalten; ausserdem klagte er, er habe wegen des schlechten Wetters einen Schaden von 200 Gulden erlitten.[55] Zusätzlich meldeten Güterbesitzer Schäden an, die sie durch den Neubau erlitten hätten. Das Geschäft wurde auf die Tagsatzung in Baden vertagt.

Auch zu Beginn von 1493 meldete Luzern, dass der Schollbergweg diesseits und jenseits desselben an einigen Orten zu nieder und zu eng sei, so dass sich die Kaufleute beklagten, dass man mit den Güterballen nicht richtig durchkomme.[56] Man schrieb den Vögten zu Sargans und im Rheintal, sie sollen den Weg machen lassen, dass man mit Wollballen und anderem Kaufmannsgut da fahren könne, in Baden solle über den Zoll beraten werden.

Ist es Zufall, dass gerade Luzern im Zusammenhang mit diesem Strassenbau immer wieder erscheint? Immerhin besass die Stadt damals die Grafschaft Werdenberg. Was aber war der Grund, dass Luzern in diesem gleichen Jahr die Grafschaft Werdenberg an die Herren von Castelwart weiterverkaufte? Gerne wüssten wir mehr über die Interessen und Verbindungen derjenigen Kreise, die den Bau der Schollbergstrasse vorangetrieben hatten.

Im folgenden Jahr (1494) wurde die Klage von Michel Prentel abgewiesen.[57] Nach wie vor war man aber mit dem Ergebnis nicht zufrieden. Im Jahre 1496 beschäftigt sich die Tagsatzung in Walenstadt[58] und später in Zürich[59] mit dem Unterhalt der teuren Strasse: Dieser solle einem ehrbaren Manne übertragen werden, welcher dafür ein angemessenes Weggeld einziehen dürfe. Von da an waren die Oberaufsicht und der Unterhalt den Landvögten als Aufgabe zugewiesen.

Überhaupt scheint es, dass die von Prentel gebaute Strasse keineswegs ein einmaliges und abgeschlossenes Bauwerk gewesen ist. Bereits wenige Jahre später hören wir von Klagen der Kaufleute, die Strasse sei zu schmal und zu niedrig für Warentransporte. Bedeutende Beträge mussten in den folgenden 20 Jahren immer wieder bewilligt werden. So erscheint 1507 in der Landvogtsabrechnung von Hans Vogt in Baden die Summe von 4790 Pfund für die Wiederherstellung des Schlosses und einer Brücke und der Schollbergstrasse: Dieser Betrag ist etwa gleich hoch wie derjenige, der 1490 für den Strassenbau bewilligt worden war![60]

Bautechnik an der Schollbergstrasse

Meist nimmt man an, dass fehlende technische und finanzielle Mittel vor 1490 das Bestehen einer «Kunststrasse» am Schollberg unmöglich machten. Wenn man sich vor Augen hält, in welchem Ausmass im 12. und 13. Jahrhundert Burgen und Schlösser unter schwierigsten topographischen Verhältnissen erstellt wurden, zerfällt dieses Argument. Die Festigung des Trassees vor allem im abschüssigen Gelände zwischen Vild und dem Schollberg stellte wahrscheinlich das grössere Problem dar als die Linienführung im Fels; diese erstere Aufgabe blieb die gleiche oder war noch grösser für einen Fahrweg über Matug.

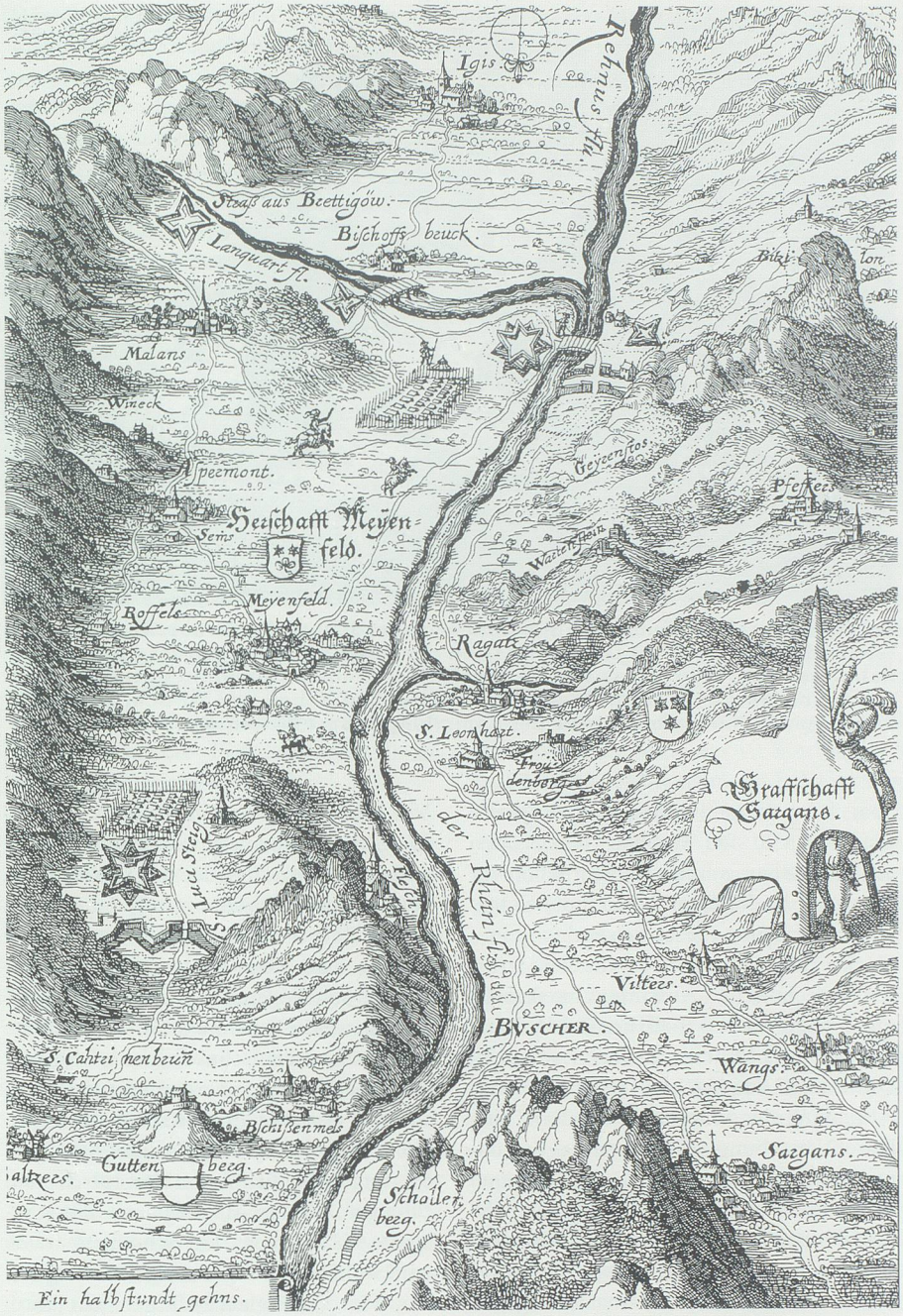
Der oben zitierte Bauvertrag gibt nur eine vage Vorstellung von der Strasse, die 1491 gebaut bzw. nach meiner Auffassung nur ausgebaut worden ist. Wir dürfen aber annehmen, dass sie dem damaligen Ausbaustandard entsprochen hat und können so aus gleichzeitigen Strassenbauten eine ungefähre Vorstellung gewinnen.

Einen Hinweis auf das Aussehen der Strasse liefert die Klage der Kaufleute unmittelbar nach der Eröffnung der Strasse, sie sei für Kaufmannsgüter nicht passierbar. Ich verstehe das am ehesten so, dass der Raum über dem Weg im Fels zu wenig hoch war, so dass höhere Fuhren behindert wurden, das heisst, dass er als Halbgalerie ausgeführt war. Dies legt auch die heute noch zu beobachtende Stelle an der grossen Hohwand nahe.[61] Reste solcher Halbgalerien sind von der Via Mala (eventuell sogar aus römischer Zeit) und vom Gemmipass bekannt.[62] Es lohnt sich deshalb, näher darauf einzutreten. Ausserdem sind wir dabei nicht auf die Interpretation heutiger Überreste angewiesen. In der Mitte des 17. Jahrhunderts hat der Holländer Jan Hackaert sowohl am Schollberg wie auch in der Via Mala den Strassenverlauf grossformatig und detailgetreu gezeichnet, so dass seine Zeichnungen für Aussehen und Zustand der Strasse herangezogen werden können.

Die zwei Zeichnungen von Jan Hackaert aus dem Jahre 1655

Der Niederländer Jan Hackaert aus Amsterdam (1628 bis ca. 1700) bereiste sieben Jahre nach dem Dreissigjährigen Krieg während 14 Monaten die Schweiz. Gleich zu Beginn machte er eine viermonatige Alpenreise und schuf dabei ein ganzes Programm von topographisch exakten, grossformatigen Landschafts- und Gebirgszeichnungen. Dies war für die damalige Zeit im Alpenraum unerhört und hat erst gegen 1800 und später Nachahmer gefunden. Anregungen dazu sind in der seit der Renaissance aufgekommenen Landschaftsmalerei und von den Italienreisen der Künstler zu suchen. Hackaert reiste im Auftrag des holländischen Kartensammlers Van der Hem zunächst einmal in die Quellgebiete des Rheinstromes. Darüber hinaus ist ein gewisses handelspolitisches und eventuell sogar militärisches Interesse seiner Auftraggeber wahrscheinlich gemacht worden, auch wenn die These meines Erachtens zu weit geht, Hackaert habe sozusagen spionagemässig oder nachrichtendienstlich gearbeitet.[63]

Vom Schollberg hat Hackaert zwei Zeichnungen angefertigt. Ein kleiner Entwurf, der nicht fertiggestellt wurde, findet sich auf der Rückseite eines Blattes, das er später im Schams wieder verwendet hat. Er



Diese ausgezeichnete Vogelschaukarte aus der Zeit kurz nach 1630 überrascht durch die Zeichnung der Schollbergstrasse als «Leiterweg», was entweder eine Umsetzung der Begriffsbedeutung von «Mons Scalae» ist oder aber eine schematische Darstellung der «Kunststrasse». Ausserdem führt eine direkte, bisher noch nirgends beschriebene Strasse vom Schollberg über Baschär nach Ragaz, was für die Interpretation der Bedeutung der Strasse im Nord–Süd-Verkehr wichtig ist. Originalformat 12,4 x 18,3 cm. Erschienen im «Theatrum Europaeum», Bd. II, Frankfurt 1637.

zeigt die relativ schmale Strasse unter einem imposanten Felsen; nur die Identifizierung der Berge im Hintergrund als Mittagsspitze erlaubten erst in jüngster Zeit die Lokalisierung des Entwurfs am Schollberg. Sehr bekannt ist hingegen das Blatt mit der Auffahrt an der Hohwand. Wir sehen im Vordergrund die Strasse durch einen faschinenartig geflochtenen Schutzzaun geschützt, der im Bereich der Felsen durch eine steinerne Mauer abgelöst wird. Im Mittelpunkt steht der Bogen einer Hangbrücke an der Felswand, der im Innern durch ein Brett (Reste einer Restauration?) verbunden ist. Auf der Strasse sind vier Saumtiere zu erkennen. Eindrücklich sind die offenen Wasserflächen der Rheinebene; im Vordergrund bildet die Saar Flachgewässer. Der relativ hohe Wasserstand stimmt bestens mit dem aus den schriftlichen Eintragungen Hackaerts erschlossenen Zeichnungsdatum vom 20. Juni überein. (Vgl. auch die Reproduktion auf dem Umschlag dieses Buches.)

Die bautechnischen Details der Strasse im Vergleich mit der Via Mala

Im Mittelpunkt der Schweizer Zeichnungen Hackaerts steht jedoch nicht der Schollberg, sondern die Via Mala. Von ihr hat er innerhalb von sechs Wochen zehn arbeitsintensive Zeichnungen angefertigt. Von diesen gelten sieben Zeichnungen einem kurzen Abschnitt von 300 Metern, dem eigentlichen Kernstück der Via Mala. Hackaert scheint – wie wir heute noch – aufs stärkste beeindruckt gewesen zu sein von den steilen Felswänden und der Wegtechnik in solchem Gelände. Dieses Interesse mag ihn auch zu einem Abstecher auf die Schollbergstrasse veranlasst und zu «unserer» Schollbergansicht geführt haben.

Die Via Mala war während des ganzen Mittelalters begangen worden, bekanntlich aber, wie oben erwähnt, knapp 20 Jahre vor der Schollbergstrasse ausgebaut worden.[64] Vereinzelte Nachrichten deuten dar-

53 Vermutlich 1604, vgl. unten im Abschnitt «Die baulichen Verbesserungen von 1604».

54 EA 3, Abt.1, 443 a, 28. August 1492 im Sarganserland.

55 EA 3, Abt.1, 447 e.

56 EA 3, Abt.1, 452 i, 21. Januar 1493. – Zur Bedeutung dieser Stelle für das Aussehen und die Technik der Strasse vgl. unten den Abschnitt «Ausbau der Strasse».

57 EA 3, Abt.1, 481 l, Ende Mai 1494.

58 EA 3, Abt.1, 547 c, 24. Okt. 1496.

59 EA 3, Abt.1, 549 c, 20. Nov. 1496.

60 EA 3, Abt. 2, 278 k, 15. Juni 1507. Vgl. auch EA 3, Abt. 2, 237 h, aus dem Jahre 1506.

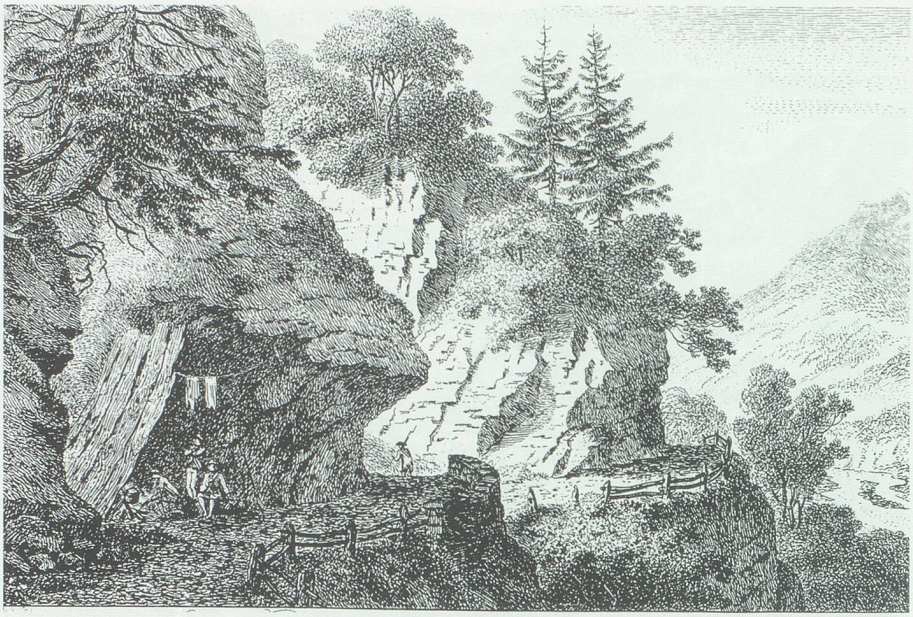
61 Unterhalb des grossen Bogens auf der südlichen Auflagestelle sind m. E. Mauerreste einer älteren Konstruktion erhalten.

62 Abbildung einer ausgehauenen Weganlage auf Felsenuntergrund am Grimselweg. Abb. 101.1 in: Saumpfad 1979. Vgl. Lit. dazu: KLAUS AERNI, *Gemmi, Loetschen, Grimsel.* Jahrb. Geogr. Gesell. Bern 51, 1973–74, S. 34–35.

63 Solar 1981, S. 17f.

64 Der nördliche Zugang bzw. die Umgehung des Verlorenen Lochs am Nordausgang der Schlucht war schon 1420 von Graf Rudolf von Werdenberg erneuert worden, um eine im Süden geraubte Viehherde sicher heimzubringen. Nach Solar 1981, S. 50.

auf hin, dass die Strecke bereits vor dem Ausbau von 1473 befahren werden konnte, wahrscheinlich nur mit zweirädrigen Karren.[65] Dieser Befund ist erstaunlich, nachdem man immer geglaubt hatte, dass erst der Ausbau von 1473 eine einfache Fahrstrasse eröffnet hatte. Wahrscheinlich war aber der Unterschied zwischen einem gut ausgebauten Saumweg und einem Pfad für einfache Karren ohnehin sehr gering. Ausserdem dürfte die Wagentauglichkeit auch von der Witterung oder den Instandstellungsarbeiten abhängig gewesen sein. Ferner nimmt man an, dass das Säumen seit dem Mittelalter bis weit in die Neuzeit hinein im Gebirge die übliche Transportart gewesen ist.



Halbgalerien, Holzzäune und Steinmauern zum Schutz der Strassenbenützer wie in der Via Mala hat Ludwig Hess an der alten Schollbergstrasse gezeichnet. Dieser Abschnitt muss sich im Bereich der kleinen Hohwand unweit der schon von Hackaert gezeichneten Stelle befunden haben und ist dem Steinbruch zum Opfer gefallen. Aus der Sammlung Albert Bicker, Grabs.

Die SCALAE in der Via Mala und am Schollberg

In bezug auf unseren Schollberg wird dadurch jedoch die Diskussion um eine «Felsenstrasse» am östlichen Abhang erweitert. Die Erkenntnis über den frühen Ausbau der Via Mala erlaubt die Vermutung, dass dies auch für die Schollbergstrasse möglich war. Dies wird gestützt durch eine bautechnische Besonderheit und ihre sprachliche Benennung. Bereits ein halbes Jahrhundert vor dem erwähnten Ausbau der Via Mala von 1473 ist urkundlich eine SCALA in der Via Mala bezeugt. Viel später, im Jahre 1599, berichtet der Basler Kaufmann Andreas Ryff von seiner Durchfahrt durch die Via Mala: «Gantz sorgliche, von holtz gemachte stroßen, so ahn die felsen gekleibt sind, so do der lenge noch gar hoch ob dem wasser des hinderen Rihns ahn den felsen kläben wie ein schwalmennäst an einem trom, und sind nit breiter dan dass bloß ein soumroß passieren kan.»[66] Aus dieser anschaulichen und genauen Schilderung kann man sich ohne weiteres einen «stiebenden Steg» in der Via Mala vorstellen. Trotz der von Ryff erwähnten Enge gilt aber für diese Strasse der Karrenverkehr als gesichert. Technisch bestehen kaum Schwierigkeiten, da ein beladenes Saumross mindestens so breit gewesen sein dürfte wie ein Karren.

Es leuchtet ein, dass man in diesen hölzernen Strassen die urkundlich überlieferten SCALAE erkennen kann. Genau solche Halbgalerien und hölzerne Kunstbauten scheinen Jan Hackaert besonders fasziniert zu haben: Er fand sie am Schollberg und in der Via Mala, und an beiden Stellen hat er sie gezeichnet. Wenn diese Annahme richtig ist und solche Holzstrassen dem Berg beziehungsweise der Strasse zwischen Vild und Trübbach den Namen gegeben haben, müssen sie aber schon vor dem Ausbau der Strasse durch die Eidgenossen vorhanden gewesen sein!

Hackaert hat sich vor allem für diese strassenbautechnischen Abschnitte interessiert und nicht etwa den Blick in die Abgründe der Rheinschlucht darzustellen versucht. Die Tafel 22 von Hackaert gibt uns mit der Abbildung der unteren Halbgalerie eine klare Vorstellung vom Aussehen der damaligen Kunstbauten. Nur auf wenigen Metern führt die Strasse durch einen Felsausschnitt, gleich danach ist sie durch ein Holzdach gegen Steinschlag geschützt. Tafel 23 zeigt die obere Halbgalerie gegen Norden. Der Weg wird durch einen Holzzaun abgesichert und verläuft wieder unter einem kurzen Überhang. Gleich dahinter wird offenbar eine Runse durch einen Bretterweg überbrückt; weitere solche Konstruktionen finden sich in der anschliessenden Partie. Auf Tafel 25 befindet sich genau im Zentrum des Blattes eine Halbgalerie; hinter ihr ist die fünfte SCALA sichtbar; sie hat eine nur geringe Steigung und eine Querlattung.

Unschwer lässt sich nachvollziehen, dass die steilen Abhänge am Schollberg ein vergleichbares Gelände boten, das mit ähnlichen Mitteln überwunden werden musste. Wenn aber solche Vorrichtungen in der Via Mala spätestens im frühen 15. Jahrhundert vorhanden gewesen sein müssen und wenn ausserdem der strassentechnisch vergleichbare Schollberg seit mindestens dieser Zeit die Bezeichnung SCALAE für eben solche Kunstbauten trägt, ist der Schluss naheliegend, dass er ähnlich ausgebaut gewesen sein muss. Wo sich solche SCALAE befunden haben, ist nicht auszumachen; sie sind aber nur am Ostabhang sinnvoll, da nur hier eine solche Strassen- oder Wegführung eine flachere Streckenführung ermöglichte und den rutsch- und rüfengefährdeten Aufstieg nach Matug ersparte.[67] Und von der Schollbergstrasse wird wohl auch das gleiche gelten, was von der Via Mala glaubhaft gemacht wird: Trotz der wiederholten Klagen über den schlechten Zustand war die Via Mala im 16. und 17. Jahrhundert so gut unterhalten, dass sie für Karren passierbar blieb.

So ist auch das deutliche Bild, das Hakkaert von der Schollbergstrasse überliefert hat, ein weiteres Indiz für das frühe Bestehen einer Kunststrasse, mindestens aber für die Technik des Ausbaus von 1491. Die eidgenössische Schollbergstrasse wäre dann kein eigentlicher Neubau, sondern ein relativ einfacher Ausbau oder eventuell eine teilweise Verlegung und Sanierung der Strasse im Rahmen der allgemeinen Verkehrserschliessung. Neu daran war höchstens, dass sich die Eidgenossen als

Herren von Landvogteien gemeinsam mit solchen Strassenausbauplänen befassen mussten und die Verhandlungen darüber schriftlich aufgezeichnet wurden sowie dass diese Aufzeichnungen die erste ausführliche Quelle darstellen.[68]
Wichtiger war den damaligen Bauherren wohl die handelspolitische Bedeutung. Leider haben wir auch in diesem Punkt bis jetzt nur verstreute Nachrichten und können daraus nur vermutungsweise ein Gesamtbild skizzieren.

Eine Handels- und Salzstrasse zwischen Tirol und der Innerschweiz?

Ein Hauptartikel des Imports in den Alpenraum war über alle Zeiten hinweg das Salz. Für den Salzimport aus Tirol war Feldkirch schon seit dem Hochmittelalter eine bedeutende Zwischenstation. Von grösster Bedeutung für diese Salzeinfuhr dürfte die Schollbergstrasse gewesen sein, und dies für die ganze Innerschweiz. Hier konnte man die Eidgenossenschaft an einem Lebensnerv treffen.[69]
Am 30. Mai 1491, also während der Bauzeit der Schollbergstrasse, entwarfen die eidgenössischen Abgeordneten in Luzern Bestimmungen zur Abstellung von Missbräuchen im Salzhandel: Das über den Arlberg hereinkommende Salz soll nur noch in Zürich, Schmerikon und Weesen verkauft werden. Diese Bestimmung war nötig, weil es zu Vorverkäufen gekommen war, «da ettlich biß an den Arliberg dem salcz engegen louffen, das kouffen old bestellen, oder das sy geltt dar uff geben oold lichen, da mit das salcz tûr wirtt, das dem gmeinen moenschen schwer und schedlich ist».[70] Auch wenn in diesem Text die Schollbergstrasse nicht ausdrücklich genannt wird, so ist doch anzunehmen, dass die erwähnten Transporte über sie geführt wurden; jedenfalls bezeugt der Text das handelspolitische Interesse Luzerns an der Ost–West-Verbindung. Im besprochenen Vertrag selbst können wir einen kleinen Schritt hin zum staatlichen Salzmonopol erblicken, das sich offenbar zu bilden begann.[71] Noch mehr als bisher wurde der Salzhandel zu einem Politikum, dessen Kontrolle in den Händen der Städte lag: «Seit dem 16. Jahrhundert erfüllten die wirtschaftlich tonangebenden Städte ihre Salzverträge in klingenden Goldmünzen – und dabei handelte es ich um Kontrakte mit grossem Volumen.»[72] Hier spielte Zürich eine wichtige Zwischenhändlerrolle für das Halleiner Salz, das in die Innerschweiz weitergeleitet wurde. Liegt in dieser Interessenslage ein Schlüssel zum Verständnis des Strassenbaus am Schollberg nach 1490?
An einer sicheren und «billigen» Transportroute über den Schollberg waren ganz besonders auch die Glarner interessiert, vor allem seit sie 1517 die Grafschaft Werdenberg gekauft hatten. Die Ausrichtung ihrer Wirtschaft auf Viehzucht brachte sie in Abhängigkeit von Getreide- und vor allem Salzimporten. Dabei gerieten natürlich das Interesse an möglichst günstigen Transportpreisen, das heisst der grösstmöglichen Befreiung von Zöllen, und der Anspruch, dass eine Strasse über die Zölle Gewinn abwerfen sollte, in Konflikt. Die Glarner erreichten es, dass sie an der Schollbergstrasse keine Durchgangszölle zu bezahlen hatten und sogar das zünftisch straff organisierte Rodfuhrwesen im Sarganserland durchbrechen konnten.[73]
Die Bedeutung des Salzmonopols wird noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts aus den Aufzeichnungen der Salzfaktoren Geel aus Sargans deutlich. Sie mussten das über die alte und ab 1822 über die neue Schollbergstrasse importierte Salz im Sarganserland verteilen und verkaufen und verdienten dabei recht gut.

Die Transporte auf der Schollbergstrasse

Zwischen Walenstadt und der Fähre in Trübbach liegt eine knappe Tagesetappe für Rodfuhren; sie waren von Walenstadt aus organisiert.[74] Noch nicht untersucht worden ist der Verkehr zwischen Feldkirch und Trübbach–Walenstadt bzw. Feldkirch–Balzers–Walenstadt. Unklar bleiben unsere Vorstellungen auch über die Menge der transportierten Güter. In einer Arbeit zum Rodwesen wird für das Jahr 1500 in Feldkirch ein Warentransit von 9200 Zentnern angegeben, davon wurden rund 6400 Zentner südwärts Richtung Maienfeld transportiert. Bei einer angenommenen Ladekapazität eines Karrens von 300 bis 400 Kilogramm ergibt dies weniger als 1000 Ladungen im Jahr oder ungefähr drei Wagen pro Tag.[75] In der zitierten Arbeit wird ein Rodvertrag aus dem Jahr 1499 bzw. seine Erneuerung um 1556 für die Feldkircher Rodleute analysiert: diese führten die Waren hinab bis zum Bodensee und hinauf bis nach Maienfeld. Eine Abzweigung in Balzers Richtung Walensee wird jedoch nirgends erwähnt, doch sprechen, wie wir sehen werden, einige Gründe dafür.
Im Jahre 1517 bewilligten die regierenden Orte der Landvogtei Sargans der Gemeinde Ragaz auf Antrag des Ammanns Thye den Bezug eines Haus- oder Sustgeldes und eine Gebühr auf transitierende Waren, «welche über den Schallberg gehen», weil die Ragazer eine Sust oder ein Kaufhaus gebaut haben. Man kann das so verstehen, dass Ragaz als Sustort an der Walenseeroute Anstrengungen unternommen hatte, auch den Nord–Süd-Verkehr, der sich nun vermehrt über den Schollberg abwickelte, an sich zu ziehen und sich daraus neue Einnahmen von der Schollbergroute zum Schaden von Maienfeld und Chur und der mit ihnen verbundenen Transportorganisationen erhoffte.[76] Immer wieder werden im 16. Jahrhundert in den Eidgenössischen Abschieden Auseinandersetzungen um die Sust in Ragaz erwähnt.
Wenige Jahre nach 1515 widerspiegeln sich diese Anstrengungen im Bau der bekannten Tardisbrücke bei Landquart im Jahr 1529. Diese erste bekannte Brücke über den Rhein lag im besonderen Interesse der Linie Chur–Walenstadt und damit der Ragazer und schädigte zugleich die Maienfelder. Diese suchten daher den Brückenbau rückgängig zu machen, indem sie die neuerstellte (Privat-)Brücke kurzerhand kauften und sie in der Nähe der Fähre zwischen

65 Solar 1981, S. 51.

66 Zitiert nach Solar 1981, S. 52.

67 Ebenfalls im Bereich einer Schollbergstrasse (im Gegensatz zum Weg über Matug) befindet sich der Richtbühl genannte Geländekopf, der auf eine Richtstätte hinweist, welche bekanntlich immer an den Durchgangsstrassen lagen.

68 Eine genaue Sichtung der Quellen, insbesondere der Briefwechsel der beteiligten Interessengruppen am Schollbergverkehr wie auch detaillierte Geländeuntersuchungen könnten vielleicht näheren Aufschluss über die tatsächliche Linienführung und die Motive des Ausbaus geben.

69 Schindler 1986, S. 198 f., bringt eine Belegstelle für die Zeit um 1500: Man könne die Eidgenossenschaft durch die Unterbindung der Salzeinfuhr im Raume Maienfeld lahmlegen!

70 Quellen zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte. Zürich 1937. Bd. II. Nr. 1496. = EA 3, S. 386, Nr. 413.

71 Bergier 1991, S. 185.

72 Bergier 1991, S. 191.

73 Schindler 1986, S. 199.

74 Nach Gubser 1982 und nach mündlichen Angaben des Autors.

75 Schatzmann 1995, S. 24.

76 EA 3.2 Nr. 612 aa, 17. Juni 1515.

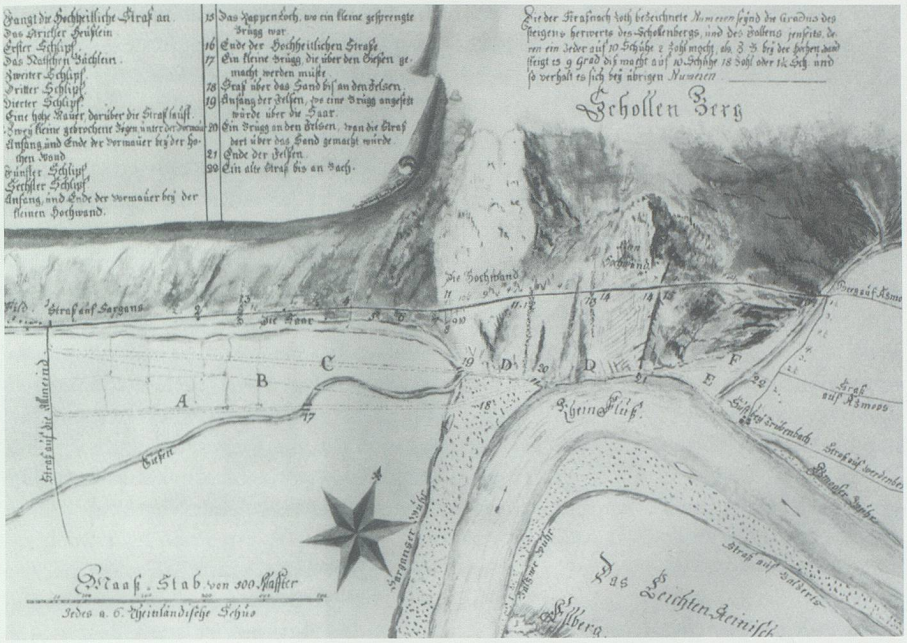
Maienfeld und Ragaz erneut aufstellen wollten. Diese Angelegenheit beschäftigte mehrfach die Tagsatzung, da gegenseitige Beschuldigungen erhoben wurden, die gegnerische Partei habe durch falsches oder unterlassenes Wuhren die Brücke in Gefahr gebracht.[77] Natürlich wehrte sich das Sarganserland gegen die Verlegung der Brücke, da der Umweg über Maienfeld gar nicht in seinem Interesse liegen konnte.[78]

Aus den gleichen Jahren gibt es nun Nachrichten, dass eine ähnliche Konkurrenz auch am Schollberg zu Auseinandersetzungen und Verhandlungen führte. Im Jahre 1507 meldet der Landvogt Hans Küng, er habe unter anderem 1490 Pfund für die Wiederherstellung der Brücke und der Schollbergstrasse ausgegeben. Dies lässt sich, wie aus nachfolgendem deutlich wird, am besten so verstehen, dass damit nebst den Unterhaltsarbeiten eine Brücke über den Rhein wiederhergestellt worden ist.[79] Am 3. Februar 1526 verhandelte die Tagsatzung in Sargans über eine Klage, dass der Zoll bisher am Schollberg diesseits des Rheins eingezogen worden sei, jetzt aber habe der Graf Rudolf von Sulz «glich enhalb» einen Zoll eingesetzt und erst noch auf eidgenössischem Gebiet laut der Briefe und Siegel, welche «Caspar von Mülinen als Obmann zwischen den VIII Orten zu Einsiedeln bewortet sind».[80] Sechs Jahre später wurde an der Tagsatzung vom 31. Mai in Sargans vorgebracht, dass der Zoller, welcher an der Rheinfähre am Schollberg sein Amt versehe, dieses aufgeben wolle, weil der Vogt oder Zoller von Vaduz seinen Ertrag schmälere, indem er auf dem Gebiet der Eidgenossen Zoll beziehen wolle.[81] In denselben Jahren vermelden zwei Eintragungen, dass eine Brücke am Schollberg gebaut wurde.[82]

Es ist schwierig, den Zusammenhang dieser verstreuten Nachrichten zu verstehen. Nach dem Vorbild der Tardisbrücke, die auf private Initiative und in Zusammenarbeit mit den interessierten Gemeinden errichtet worden war, verkauft werden konnte und an anderer Stelle erneut aufgebaut werden sollte, kann man annehmen, dass wenigstens zeitweise die Schollbergstrasse bei Trübbach mittels einer Brücke den Rhein oder einen Seitenarm überquerte.[83] Der Streit mit dem Grafen Rudolf von Sulz, dessen Ausgang in den Eidgenössischen Abschieden nicht auszumachen ist, zeigt, dass er zwischen Trübbach und Balzers, wo der Rhein sein Bett laufend verschob, aufgrund älterer Abmachungen auf seinem Territorium Zölle erhoben hat, die am ehesten als Weg- oder Brückengeld (für Brückenbauten neben den üblichen Fährgebühren?) zu verstehen sind.[84] Die Eidgenossen beanspruchten diesen Boden aber als zu Wartau gehörig, da der Rhein sein Bett ostwärts verlegt hatte. In welchem Zusammenhang der Zoll beim Fahr am Schollberg mit dem Sarganser Zoll in Vild steht, ist nicht auszumachen.

Sowohl die Auseinandersetzungen um die Tardisbrücke wie auch die im Anschluss daran besprochenen Probleme in Trübbach zeigen die Landvögte in einer aktiven Rolle beim kontinuierlichen Unterhalt der Strassen und der Förderung der Transportwege von Sargans nach Chur und über die Schollbergstrasse Richtung Balzers–Feldkirch![85]

Eng schmiegte sich der alte Weg im Aufstieg an die grosse Hohwand; vermutlich erst im 17. Jahrhundert wurden die mächtigen Stützmauern zur Verbreiterung des Trassees errichtet.



Um 1790, nach einem Jahrzehnt starker Niederschläge, Rüfenniedergängen und Reparaturen sowie Rheinausbrüchen, bezog man die Schollbergstrasse in Planungen für eine grosszügige Sanierung der Probleme mit ein. Dabei hielt man die Anlegung einer vollständig neuen Strasse auf Talniveau für möglich. Bis zur Realisierung 1822 durch den jungen Kanton St.Gallen sollten aber 30 Jahre vergehen. Plan von David Anton Stedelin (1791) im Staatsarchiv Zürich. Aus Peter 1960.

Der Unterhalt der Schollbergstrasse

Steinschlag ist eine übliche Erscheinung bei allen in abschüssigem Gelände verlaufenden Strassen; die jährliche Beseitigung sowie die Sicherung oder sogar Wiedererrichtung der talseits sichernden Mauern bleibt eine ständige Aufgabe. Das war so auch am Schollberg der Fall. Mehr zu schaffen gemacht hat vermutlich das kontinuierliche Abrutschen des Weges an den steilen Hängen, vor allem aber die Schlipfe und Rüfenniedergänge, besonders wenn wir bedenken, dass die Bewaldung der steilen Flanken vermutlich sehr viel geringer war als heute.[86] So war wahrscheinlich die Herstellung einer tragfähigen Unterlage und damit verbunden die Ableitung des Regenwassers das eigentliche Problem.[87]

In fast regelmässigen Abständen gibt es in den Verhandlungen der Tagsatzung Klagen über den schlechten Zustand der Schollbergstrasse, sie kommen vor allem von Kaufleuten in Rheineck und wurden von den dortigen Landvögten weitergeleitet; ausser Mahnungen an den Landvogt in Sargans konnten diese Klagen aber nichts weiter bewirken. Sie waren jeweils sicher auch ein Druckmittel gegen die Erhöhung der Zölle und Weggelder, indem die Kaufleute je nach Umständen drohten, sie würden auf die andere Talseite ausweichen, wenn man ihnen nicht entgegenkomme.[88] Zeitweise profitierte die Schollbergroute von der politischen Grosswetterlage: Während des Schmalkaldischen Krieges (1546–1547) im Deutschen Reich benutzte der Handel die sicherere linksufrige Strasse, wechselte aber nach dessen Ende wieder auf die Hauptroute.[89] Und so behielt die Schollbergstrasse vor allem als Ausweichroute eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Im Jahre 1591 berichtete Landvogt Hertenstein von Sargans von Pressionen der Leute von Feldkirch, Maienfeld und Chur, welche den Kaufleuten die Waren wegnähmen und sie zwingen würden, die Strasse auf der rechten Seite zu passieren und nicht die unter grossen Kosten erbaute eidgenössische Strasse.[90] Dies war offenbar eine Reaktion auf die Erhöhung der Zölle und Weggelder zwischen Walenstadt und Ragaz.[91] Zur gleichen Zeit beschwerten sich auch Abgeordnete des Rheintals über die Maienfelder, welche die Fuhrleute nötigten, die Strasse über Feldkirch, Vaduz und Maienfeld zu nehmen. Dadurch entstünden Schäden für den eidgenössischen Zoll in Rheineck sowie Mindereinnahmen für die Leute von St.Margrethen, Marbach, Altstätten, Oberriet und die Schiffsleute und andere.

77 EA 4.1c, 287, speziell aber EA 4.1 c, 301.

78 EA 4.1c, 724 j.

79 Nichts an der eigentlichen Schollbergstrasse deutet darauf hin, dass es eine einzelne Brücke gegeben hat. Allenfalls liesse sich ein Übergang über den Trübbach oder über die Saar für eine Strasse Schollberg–Ragaz darunter verstehen.

80 EA 4.1a, 341b. Vgl. zur Grenzziehung auch ein Schiedsgericht zwischen Wartau und Balzers vom 10. Mai 1528, nach dem die Balzner Anspruch auf westlich gelegene Gebiete erhoben. Die Urkunde ist übersetzt und kommentiert von Hans Stricker im *Werdenberger Jahrbuch 1990*, S. 23–29.

81 EA 4 1b, 723p.

82 Der Landvogt Ulrich Staub von Zug meldet am 26. August 1529 die Fertigstellung der Brücke im Schalberg (!) und ersucht um 20 Kronen Beitrag je Stand für die Baukosten (EA 4.1b, 171a.), und an der Tagsatzung des gleichen Jahres beziffert er seine Auslagen für den Brückenbau auf 1224 Pfund (EA 4.1b, 199bb).

83 Vogt 1990, S. 157. Der älteste Hinweis auf eine «Winterbrücke» bei Balzers, die man im Frühjahr jeweils wieder entfernte, findet sich nach ihm in einem Urbar von ca. 1617. Tatsächlich scheinen die Anfänge dieser Brücken fast 100 Jahre älter zu sein und in den Ausbau der Transportwege um und nach 1500 hinein zu gehören.

84 In diesem Zusammenhang müsste auch die Bedeutung der Fähre von Trübbach–Balzers diskutiert werden. Ihre Einrichtung für einen Verkehr rheintalaufwärts Richtung Luziensteig ist weniger wahrscheinlich als ihre Bedeutung für den Ost–West-Verkehr. Dass sie an dieser Stelle und nicht etwas weiter südlich etwa beim Ellhorn angelegt wurde, wo der Schollberg durch einen Weg über die (versumpfte!?) Ebene hätte umgangen werden können, ist ein Hinweis auf die frühe Existenz und Bedeutung der Schollbergstrasse, gleichgültig, ob diese über den Pass von Matug oder, wie ich es für weit wahrscheinlicher halte, an der Ostseite entlangführte.

85 Die Ansicht von Krapf 1983, S. 11, dass die Schollbergstrasse bald nach ihrer Errichtung wieder zerfallen sei oder höchstens noch als Saumtierpfad passierbar war, lässt sich im Lichte dieser Meldungen nicht halten.

86 Zumindest die Abbildungen seit Beginn des 18. Jahrhunderts und der bekannte Raubbau an den Wäldern zeigen dies deutlich.

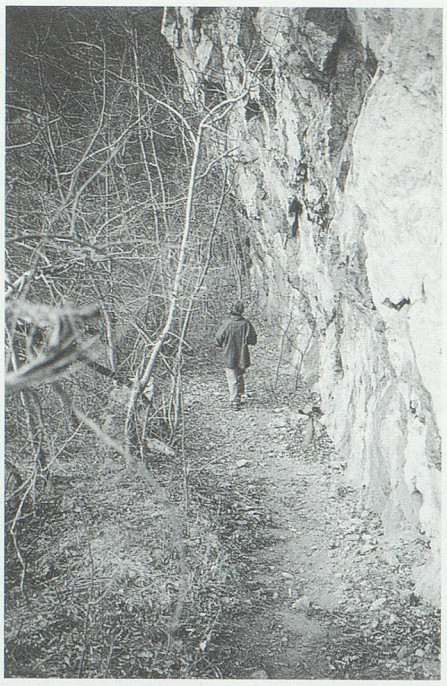
87 In einem Plan zu einem Gutachten aus dem Jahr 1790 über Verbesserungen der bestehenden Strasse oder einen Neubau in der Talebene wurden sechs verschiedene Schlipfe eingezeichnet, die sich alle im «unproblematischen» Streckenteil vor der Hohwand befinden. (Vgl. Abb. und Text unten.)

88 Das Werdenberger Archiv in Glarus ist (wie in anderen Belangen) in bezug auf Strassenbau noch nicht ausgewertet worden.

89 Bilgeri 1977 zitiert S. 445, Anm. 126, einen Bericht aus dem Stiftsarchiv St.Gallen, X 102, 18, zum Jahr 1566: «Volgennds wie der Schmalkeldisch Krieg annganngen, syen alle die Güetter, so denen im Rych zugehört, von Lyndow uss gen Rynegg und gar kains mer gen Fuessach gefertiget worden. Darnach habe man dieselbigen Güetter zu Rynegg uff die Achs geladen, über den eidtgnössischen Boden über den Scholberg hinuf biss gen Khur gefüert…»

90 EA 5, Abt.1, II, 63.

91 EA 5, Abt.1, II, 64. (= Absch. 163 r.)



Der Zustand des Trassees 1996 bei der grossen Hohwand.

Sie beantragten, dass die linksrheinische Strasse eine freie und sichere Landstrasse bleiben solle. Gleichzeitig hören wir von Verhandlungen darüber, dass Rüthi und Oberriet ein Weggeld zugebilligt werden solle.[92]

Mehr noch als die physikalischen Einwirkungen von Wind und Wetter haben der Schollbergstrasse vermutlich die politischen Bedingungen zu schaffen gemacht!

Die baulichen Verbesserungen von 1604

Eigenartig ist der Zusammenhang, in welchem eine Notiz über eine bauliche Verbesserung steht: Vor 1600 wurde der Amtsantritt oder «Aufritt» des Landvogts dem allgemein üblichen Termin angepasst, er sollte also statt wie bisher auf St.Matthäus (21. September) auf den Johannistag (21. Juni) erfolgen. 1604 beantragte der Landvogt, man solle zum früheren Termin zurückkehren. Gleichzeitig berichtete er, dass ein Felsen am Schollberg herabgestürzt sei und noch andere herunterzufallen drohten, er habe sie aber durch an Seile gebundene Leute herunterholen lassen; ferner habe er statt der hölzernen Überbrückung auf dieser Strasse zur Sicherheit ein steinernes Gewölbe bauen lassen, was, wenn die Zeit des Aufritts abgeändert würde, ohne der regierenden Orte Kosten ausgeführt würde.[93] Im gleichen Jahr wurde aber auch gemeldet, dass die Landvögte ungenügende Abrechnungen über die Zolleinnahmen vorlegten, deshalb werde im Amtseid ein Absatz über den Zoll eingeführt.[94] Deutet beides darauf hin, dass die Zölle und Weggelder mindestens teilweise als private Einnahmequelle betrachtet wurden, die sich der obrigkeitlichen Kontrolle entzog? Auch diese interessante Frage bedarf noch weiterer Untersuchungen.[95]

Um 1640 klagte Landvogt Bartholomäus von Deschwanden, die hohen Kosten liessen sich nicht aus den sich vermindernden Zolleinnahmen begleichen, weil die Kaufmannsgüter von Rheineck und St.Gallen jenseits des Rheins (trotz des Dreissigjährigen Kriegs!) geführt würden. Im folgenden Jahr beschloss die Tagsatzung, die Strasse in Ordnung zu halten.[96]

Erhaltung oder Neubau der Schollbergstrasse am Ende der Alten Eidgenossenschaft?

Zwischen 1770 und 1790 häuften sich die Berichte über Unwetter und damit auch Schäden an der Strasse, dadurch stiegen auch die Aufwendungen zu deren Behebung. Es war die Zeit, da dem Strassenbau überall vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wurde und vor allem die grossen Überlandstrassen oder Chausseen ausgebaut wurden. Im Landvogtsbericht des Jahres 1778 wurde hervorgehoben, dass sich die Strasse in ziemlich gutem Zustand befinde, trotzdem mussten 1779 nochmals Reparaturen ausgeführt werden, die man für dauerhaft hielt. Aber bereits ein Jahr darauf erforderte ein Schlipf weitere Anstrengungen. 1783 mussten die Stände für die teilweise reparierte, teilweise neu angelegte Strasse 1062 Gulden verbuchen. 2617 Gulden wurden in den beiden Jahren 1785 und 1786 aufgewendet, wobei ein Abschnitt von 24 Klaftern noch nicht repariert war; dem Landvogt wurde aufgetragen, diese Stelle nur auf einfache Wagenbreite ausbauen zu lassen. Im folgenden Jahr wurde vermerkt, dass jene Stelle samt der notwendigen Mauer 707 Gulden gekostet habe. Die Schäden, die von heftigen Niederschlägen herrührten, sollten vom Landvogt laufend ausgebessert werden, damit keine schwereren Schäden mit grösseren Kosten entstünden. Der Landvogt machte aber 1790 den Vorschlag, eine ganz neue Strasse am Fusse des Berges zu bauen. Im gleichen Jahr war nämlich auch der Rhein unweit Wartau in grösserem Ausmass ausgebrochen. Diese Unwetterkatastrophe hatte bekanntlich zu einem ersten Wuhrvertrag zwischen Liechtenstein und den Eidgenossen zur gemeinsamen Abwehr der Rheingefahr geführt.[97] Im gleichen Jahr musste der Schwyzer Ratsherr und Ingenieur David Anton Stedelin dafür ein Gutachten erstellen; gleichzeitig untersuchte er auch die Schollbergstrasse und legte einen Plan mit drei neuen Strassenprojekten vor. Den Reparaturkosten von weiteren 2036 Gulden standen darin Aufwendungen für einen Neubau in der Höhe von 14 782, 14 932 und 17 331 Gulden gegenüber. Bekanntlich entschied sich die Tagsatzung für die Reparatur und die neue Bekiesung sowie für das Anbringen von Wehrsteinen zum Schutz der Mauern.[98]

Die Strassenpläne von 1790

Auf dem Strassenverlegungsplan von David Anton Stedelin ist erstmals die Steigung der Schollbergstrasse festgehalten. Sechs Schlipfe sind eingetragen, nur einer befindet sich zwischen den Felspartien der grossen und der kleinen Hohwand. Im Bereich der felsigen Abschnitte sind die Schutzmauern eingetragen. Die Schäden sind ebenfalls aufgenommen: Der Bogen an der Auffahrt zur Hohwand ist eingebrochen, und nördlich der kleinen Hohwand ist eine Brücke eingefallen. Weniger klar in den technischen Angaben, aber von der Wiedergabe der Landschaft her getreuer ist ein Strassenverbesserungsplan offenbar aus der gleichen Zeit, der ebenfalls im Staatsarchiv Zürich liegt.[99] Beeindruckend ist die Nacktheit der aufragenden Felswände des Schollbergs einschliesslich der charakteristischen Mittelrunse sowie der sich verzweigende Rheinstrom. Deutlich zu erkennen sind die Stützmauern im Bereich der grossen Hohwand und in bescheidenem Umfang bei der kleinen Hohwand. Obwohl im ganzen die Baumbestände nur summarisch angedeutet sind, scheinen Teile des Bordes unterhalb der alten Strasse bewaldet oder bebuscht zu sein. Unklar hingegen ist, wie der Zeichner die topographischen Verhältnisse des Trübbachs am rechten Bildrand erfasst hat. Die schematisch und geradlinig eingezeichnete Neubaustrecke scheint in geringer Höhe oberhalb des Flusses ganz im Fels zu liegen und sich noch vor dem Erreichen des Trübbachs zu verzweigen.

Deutlich sichtbar ist, wie der Fuss der grossen Hohwand durch das Zusammenfliessen von Saar und Giessen die neuralgische Stelle bildet, welche bei Rheinhochwasser

durch Rückstau unter Wasser geriet. Stedelin suchte sie durch eine Brücke zu überwinden oder die Strasse weiter südlich über eine Kiesbank daran vorbeizuführen. Dies hätte aber vorausgesetzt, dass diese Kiesbank durch zusätzliches Wuhren geschützt wurde.

Die Aussagen zur Topographie der beiden Projektskizzen werden bestätigt durch die Zeichnungen, die Heinrich Schilbach als «Studien nach der Natur» im Jahre 1818 anfertigte. Von der Fährstelle bei Trübbach aus zeichnete er am 30. August die kahlen Felshänge des Schollbergs in einer Abendstimmung: Nur in den Runsen haben sich Bäume festgesetzt, von der Strasse selber ist nichts auszumachen, es sei denn, man deute die horizontale Linie auf der Höhe des Horizonts vom Hüenerikopf als (zu hoch angesetzte) Strasse.

Die beiden nächsten Zeichnungen wurden offenbar gleichentags auf der Strasse selber angefertigt: Nr. 9 blickt vom Schollberg «Eine halbe Stunde hinter Atzmos» über die relativ breite und ebene Strasse auf die Rheinebene und den Fläscherberg hin zu Pizol und Calanda im Hintergrund. Den «klassischen» Rückblick auf die Hohwand hat er «eine viertel Stunde weiter» in Nr.10 festgehalten. Im Vordergrund sind allerdings fast ebene Wiesen zu sehen; hingegen stimmt die starke Bewaldung des Steilabhangs vor der Hohwand mit dem oben besprochenen anonymen Projektblatt überein. Von der Strasse selber fällt der dunkle Bogen der Stützmauer auf, Details wie die talseitige Schutzmauer fehlen.[100]

So waren zwar in den letzten Jahren der Landvogtszeit und auch in der folgenden Helvetik Pläne für eine zeitgemässe Sanierung der Strasse vorhanden, doch es fehlten die Mittel und der Wille zur Ausführung. Wie beim Bau oder Ausbau der Schollbergstrasse am Ende des 15. Jahrhunderts blieb es neuen politischen Kräften vorbehalten, ein solches Vorhaben zu realisieren. Auch um 1800 wurde das Projekt lange diskutiert und hinausgeschoben, aber letztlich unter Ausnützung der Gunst der Zeit realisiert. 1822 hatte die alte Schollbergstrasse nach dem Bau der modernen Strasse am Bergfuss durch den jungen Kanton St.Gallen endgültig ausgedient. Noch ist ihr Trassee als etwas zu breit geratener Feldweg sowohl von Sargans her als auch aus der Richtung Trübbach bis in den Bereich der grossen bzw. der kleinen Hohwand unschwer zu erkennen und zu begehen; selbst der Aufstieg über die grossartig gebaute Rampe an der grossen Hohwand ist trotz der zunehmenden Verbuschung noch möglich. Nur der Festungsbau und die Steinbrüche haben eine tiefe Wunde geschlagen. Trotzdem wäre es lohnend, wenn die Wiederherstellung der alten Strasse als eines abenteuerlichen historischen Wanderweges durch diese Felswände die Erinnerung an eine jahrhundertealte technische Strasse wachhalten könnte.

92 EA 5, Abt.1, II, 94–96.

93 EA 5, Abt.1, II. Art. 16 (= Nr. 528 m.). Dieses Gesuch um den Aufritt, dessen Bedeutung mir nicht klar ist, wurde 1607 von Landammann Good unterstützt; die Tagsatzung beschloss so. Über das gleiche Thema wurde noch 1640 verhandelt.

94 EA. 5, Abt.1, II, 84. (= Absch. 533 e.)

95 In den gleichen Jahren wurde auf private Initiative hin ein Landweg über den Kerenzerberg ins Glarnerland ausgebaut.

96 EA. 5, Abt. 1, II, 52. Herrschafts- und Schirmortsangelegenheiten. Landvogtei Sargans. (= Absch. 931)

97 Vgl. Ospelt 1990, S.104–106.

98 EA 8, Herrschaftsangelegenheiten, 92.

99 Leider konnte ich bei der Abfassung dieses Beitrags diese Pläne nicht einsehen und war auf die Reproduktionen bei Peter 1960, Abb. 100 und 101, angewiesen. – Zu den Projekten nach 1790 vgl. den Beitrag «Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen» von Hans Jakob Reich in diesem Buch.

100 Schilbach 1818.

Bilder

Wo nicht anders vermerkt, von Otto Ackermann, Fontnas.

Literatur

Bergier 1991: JEAN-FRANÇOIS BERGIER, *Die Geschichte vom Salz.* Zürich 1991.

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

Bilgeri 1977: BENEDIKT BILGERI, *Geschichte Vorarlbergs.* Bd. III. Graz 1977.

Bolliger 1990: L. BOLLIGER RUIZ, *Die romanischen Orts- und Flurnamen von Sargans.* – In: *Vox Romanica* 49/50. 1990/91. S. 165–270.

EA: *Amtliche Sammlung der älteren Eidgenössischen Abschiede.*

Gubser 1982: PAUL GUBSER, *Heimatgeschichte Sarganserland.* Walenstadt 1982.

Hilty 1907: DAVID HEINRICH HILTY, *Weg und Steg im alten Werdenberg.* Buchs 1907.

Kaiser 1990: MARKUS KAISER, *Hans Conrad Römers Rheingutachten von 1769. Entstehung und Hintergründe.* – In: *Werdenberger Jahrbuch 1990.* Buchs 1989.

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

Leipold-Schneider 1996: GERDA LEIPOLD-SCHNEIDER, *Schiffahrt auf dem Alpenrhein zwischen Chur und der Bodenseemündung.* – In: *Unser Rheintal 1996.* S. 75–88. Au 1995.

Ospelt 1990: ALOIS OSPELT, *Die Rheinkorrektion entlang der st.gallisch-liechtensteinischen Grenze.* – In: *Werdenberger Jahrbuch 1990.* Buchs 1989.

Pauli 1980: LUDWIG PAULI, *Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter. Die archäologische Entdeckung einer Kulturlandschaft.* München 1980.

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

Pfiffner 1983: LEO PFIFFNER, *Der Schollbergpass im Lichte 500jähriger Geschichte. Ein strategisch bedeutsamer Übergang.* – In: *Terra Plana* 1983/3, S. 10–13. Mels 1983.

Rothenhäusler 1951: ERWIN ROTHENHÄUSLER, *Die Kunstdenkmäler des Kantons St.Gallen.* Bd. 1, *Der Bezirk Sargans.* Basel 1951.

Saumpfad 1978: *Vom Saumpfad zur Autobahn. 5000 Jahre Verkehrsgeschichte der Alpen.* Ausstellungskatalog. Hg. Arge Alp. München 1978.

Schatzmann 1995: DOMINIK SCHATZMANN, *Die Rodordnung von 1499. Das Transportwesen im Mittelalter im Gebiet des heutigen Fürstentum Liechtenstein.* Seminararbeit Universität Zürich 1995.

Schilbach 1818: HEINRICH SCHILBACH, *Studien nach der Natur.* Facsimile. Darmstadt 1984.

Schindler 1986: DIETER SCHINDLER, *Werdenberg als Glarner Landvogtei.* Buchs 1986.

Schnyder 1973: WERNER SCHNYDER, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien.* 2 Bde. Zürich 1973.

Schorta 1988: ANDREA SCHORTA, *Wie der Berg zu seinem Namen kam. Kleines Rätisches Namenbuch mit zweieinhalbtausend geographischen Namen Graubündens.* Chur 1988.

Schulte 1900: ALOYS SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien.* 2. Aufl. Bd. 1 u. 2. Berlin 1966.

Solar 1979: GUSTAV SOLAR, *Via Mala.* – In: *Weg und Steg.* Revue *Schweiz – Suisse – Svizzera* 9/1979. Hg. Schweizerische Verkehrszentrale.

Solar 1981: GUSTAV SOLAR, *Jan Hackaert. Die Schweizer Ansichten 1553–1556.* Dietikon-Zürich 1981.

Thürer 1953: GEORG THÜRER, *St.Galler Geschichte.* Bd. 1. St.Gallen 1953.

UBSG: *Urkundenbuch der südlichen Teile des Kantons St.Gallen (Gaster, Sargans, Werdenberg).* 2 Bde., bearbeitet von FRANZ PERRET. Rorschach 1961 und 1982.

Vogt 1990: PAUL VOGT, *Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein.* – In: *Werdenberger Jahrbuch 1990.* S.156 ff. Buchs 1989.