

Bau und Unterhalt der werdenbergischen Staatsstrassen : vom Pferdefuhrwerk zum Powerliner

Autor(en): **Schmidt, Hans**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **10 (1997)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-892993>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Bau und Unterhalt der werdenbergischen Staatsstrassen

Vom Pferdefuhrwerk zum Powerliner

Hans Schmidt, Buchs

Wer Strassen baut, der kann etwas erzählen», lautet ein abgewandeltes Sprichwort. Die Beschreibung der Geschichte des Strassenbaus in unserer Region seit den Anfängen des motorisierten Verkehrs bis zu dessen Überdrüssigkeit in unseren Tagen möchte das belegen. Diese Epoche war geprägt durch eine nie voraussehbare Entwicklung und eine damit einhergehende Bautätigkeit wie kaum zuvor.

Schon Anfang der fünfziger Jahre wurde lautstark der Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes gefordert,¹ ebenso der Bau von Trottoirs in den Dörfern und, als Neuerung, auch der Bau eines leistungsfähigen Netzes von Autobahnen und Autostrassen.² Wie auch andernorts hatte sich im Kanton St.Gallen der Motorfahrzeugverkehr im Zeitraum von nur zehn Jahren – von 1951 bis 1961 – verdreifacht, so dass Verbesserungen an den Durchgangsstrassen unbedingt nötig wurden. Unsere damaligen Landstrassen waren dieser aus heutiger Sicht eher bescheidenen Zunahme des Verkehrs nicht mehr gewachsen.³ Sie vermochten weder in ihrer Breite und ihrer Trassierung noch in bezug auf ihre Tragfähigkeit den Bedürfnissen eines schneller und schwerer werdenden Verkehrs zu genügen. Dass der Bundesrat als oberste Behörde im Strassenwesen zum Handeln gezwungen war, ist daher begreiflich. Er bestellte bereits im Jahre 1954 eine Kommission, die sich mit den Fragen des Ausbaues und der Neuanlage von Hochleistungsstrassen sowie dem Problem der Finanzierung zu befassen hatte.⁴ Damit wurde der erste und entscheidende Schritt zu einem modernen schweizerischen Strassennetz auf allen Stufen getan.

Auch der Sektor Strassenunterhalt musste dieser Entwicklung folgen. Die Zeit des traditionellen Wegmachers, der veralteten, auf staubige Landstrassen ausgerichteten Werkzeuge und Geräte war schon Ende der fünfziger Jahre endgültig vorbei. Zwar

hielten sich einige alte Bräuche, an die man sich jahrzehntelang gewöhnt hatte, noch einige Jahre hartnäckig. Nachdem aber das Verkehrsvolumen in unerwarteter Masse weiter angestiegen war, mussten alte Traditionen aufgegeben und zeitgemässe Arbeitsmethoden eingeführt werden.

Ortsumfahrungen – pro und kontra

Vor dem Ausbau des Strassennetzes war allerdings die Frage von Ortsumfahrungen ernsthaft zu prüfen. Unter Fachleuten und auch seitens der Automobilverbände drang eher die Einsicht durch, Umfahrungen zu bauen, um die Dörfer optimal vom Verkehr zu entlasten und allzu starke Eingriffe in die gewachsene Bausubstanz zu vermeiden. So einleuchtend diese Betrachtungsweise auch sein mochte – einfach zu realisieren war sie nicht. Es wurden damit ort- und regionalpolitische Probleme angeschnitten, die man allgemein unterschätzt hatte.

Schwer ins Gewicht fiel der Landver-schnitt, der ohne gleichzeitige Landumlegungen oder gar Güterzusammenlegungen nicht zu kompensieren war. Die Kenntnis enormer Schwierigkeiten und Erfahrungen, die man mit Um- und Zusammenlegungen bereits gemacht hatte, war oft allein schon Grund genug zur Resignation. Auch bei den Gemeindebehörden formierte sich die Gegnerschaft. Die Bedenken, dass es zu grossen Verzögerungen kommen könnte, waren nicht unberechtigt. In einzelnen Hinterköpfen mochte wohl auch die Angst mitgespielt haben, es müssten dann die innerörtlichen Trottoirbauten durch die Gemeinden selbst finanziert werden, was kaum zu verkraften gewesen wäre. Dazu wurden auch Einwände gemacht, dass Umfahrungsstrassen wegen ihrer flüssigen Linienführung zu eigentlichen Rennbahnen ausarten könnten, so dass der querverlaufende und vorwiegend landwirtschaftliche Verkehr mit ernsthaften Sicherheitsproblemen belastet würde.

Die noch nicht geteerte Staatsstrasse bei Salez/Bremstel im Jahr 1933 mit den damaligen Brücken über den Leimbach (vorne) und den Werdenberger Binnenkanal (hinten).



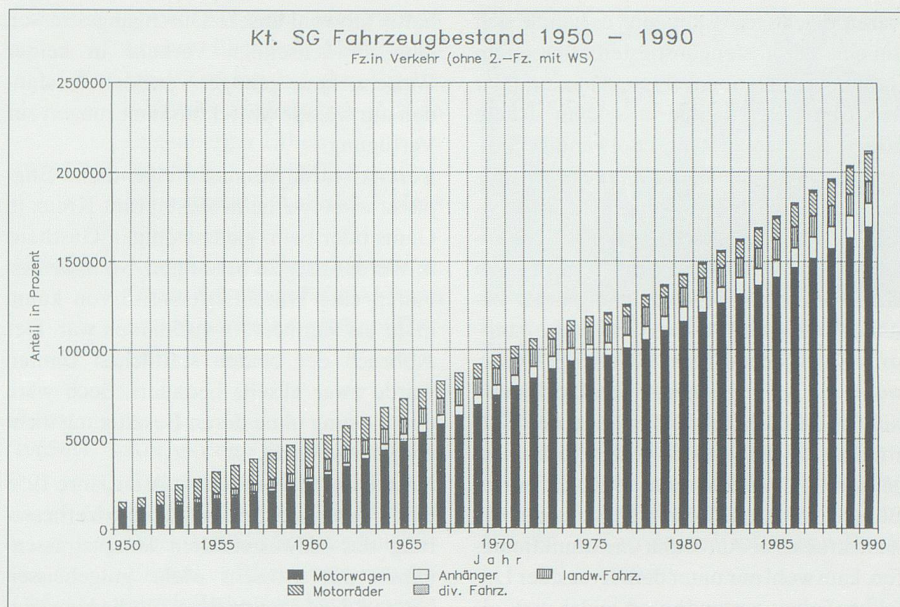
Schliesslich resignierte ebenfalls die Kantonsregierung, nicht zuletzt auch aus finanzpolitischen Gründen, die Entscheidungen immer mitbeeinflussen. Zwar waren seitens des Bundes recht hohe Beträge an die Umfahrungsstrassen zu erwarten, doch wären die Restkosten in Anbetracht der jeweils grossen Objektkosten nicht zu finanzieren gewesen. Zudem drangen berechnete Bedenken durch, an sich dringende Sanierungen würden auf die lange Bank geschoben, was im Hinblick auf die ständig zunehmenden Verkehrsfrequenzen nicht zu verantworten war.

So kam es mehrheitlich zum Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrten, im Wissen zwar, dass auch diese Lösung mit Nachteilen behaftet war. Immerhin drang die Überzeugung durch, damit allen Verkehrsteilnehmern Verbesserungen anbieten zu können. Der Vollständigkeit halber seien hier die nicht realisierten Studien und Projekte für Ortsumfahrungen im Werdenberg kurz erläutert:

In der Gemeinde Gams hatte man sich schon früher – im Vorfeld des Autobahnbaus erneut – mit einer leistungsfähigeren Verbindung Richtung Toggenburg befasst. Mit der Neuanlage entlang der Simmi, beginnend bei der Simmibrücke an der Haagerstrasse, sollte das Dorf grossräumig umfahren, die Strasse Gams–Grabs in der Gegend der Simmibrücke Wieden erfasst und die Einführung in die Wildhauserstrasse im Bereich Chrottensprung bewerkstelligt werden.

Grosse Pläne hegte man auch mit der Umfahrung von Grabs. Wegen der zwischen Werdenberg und Grabs/Feld weitgehend geschlossenen Überbauung längs der Strasse musste ein völlig neues Trasse zwischen Werdenberg und Gams/Wieden gesucht werden. Diese für damalige Begriffe sehr grosszügige Variante scheiterte dann aber an den eingangs erwähnten Argumenten des Landverschnittes und darf heute als endgültig gescheitert betrachtet werden.

Während für Buchs aufgrund der talquerenden Überbauung Umfahrungsvarianten kaum Aussicht auf Erfolg haben konnten, waren in Sevelen anlässlich der vor der Ausführung stehenden Melioration ernsthafte Planungen für eine Umfahrung im Gange. Beginnend im Langengraben, via äussere Bahnhofstrasse, sollte die Wiedereinführung auf das alte Trasse in der Chalberweid erfolgen. Diese rund zwei Kilometer lange Neubaustrecke war aber doch



Die Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs im Kanton St.Gallen.

ein allzu grosser Brocken und hätte neue Probleme geschaffen, so dass schliesslich auch diese Idee schubladisiert werden musste. Immerhin bot die Güterzusammenlegung Gelegenheit, die Linienführung zwischen Oberrävis und Sevelen zu verbessern, obwohl die bauliche Ausführung der Bodenzuteilung um Jahrzehnte hintennachhinkte.

Letzten Endes blieb auch das Dorf Weite von Umfahrungsvarianten nicht verschont. Mit Beginn bei der Lonza sollte in gestreckter Linie das Dorfende im Scherm erreicht werden. Diese Idee wurde ebensowenig realisiert wie in Trübbach, wo Studien für eine Strassenführung entlang dem Rofenbord, vom Wächtergut bis zur Trübbachbrücke, erfolglos blieben.

Alle Umfahrungsvarianten aber wurden übertroffen von den schon Anfang der fünfziger Jahre leidenschaftlich verfochtenen Idee einer Grossumfahrung – bekannt als «Rheinstrasse». Waren es vorerst Einzelgefechte seitens Robert Voglers, des damaligen Strassenkreisinpektors in Buchs, oder seitens Andreas Thommens, Wirtschaftsredaktor in St.Gallen, so kam unter dem damaligen Chef des Baudepartementes, Regierungsrat Simon Frick, schon bald eine starke politische Komponente dazu.⁵ Vielleicht war es eine glückliche Fügung, dass eben zu dieser Zeit die Planung eines schweizerischen Autobahnnetzes in Angriff genommen wurde. Die Bestrebungen mussten demnach dahin gerichtet werden, die Rheinstrasse ins schweizerische Autobahnnetz einzubinden, denn ohne nam-

hafte finanzielle Unterstützung des Bundes war dieses Grossvorhaben niemals zu realisieren.

Wer sich an diese Zeit zu erinnern vermag, weiss, dass es ausserordentlich schwer war, Bern und die hierfür eingesetzte Kommission für das grosse Werk zu gewinnen. Man bagatellierte die Verkehrsentwicklung im Rheintal, bemängelte, dass es sich um eine Strasse am Rande des Landes handle und Vorarlberg mit Liechtenstein die Profiteure

1 Wie die Abbildungen aus den dreissiger Jahren in diesem Aufsatz belegen, waren Strassenkorrekturen selbstverständlich schon vor dem Zweiten Weltkrieg bei Bedarf ausgeführt worden.

2 Den Anstoss dazu dürfte wohl das bereits vor und während des Zweiten Weltkrieges in unserem nördlichen Nachbarland realisierte Schnellstrassenetz gegeben haben.

3 Das damalige Verkehrsaufkommen machte aber nur gerade 10 Prozent der heute im Verkehr stehenden Fahrzeuge aus.

4 Der sogenannten Kommission Hürlimann verdanken wir Werdenberger beispielsweise die Schliessung der Autobahnücke Haag–Trübbach. Kommissionspräsident Hürlimann hatte sich vor Ort über die Notwendigkeit des vierspurigen Ausbaus überzeugen lassen, so dass der Bau der Strecke 1975 in Angriff genommen und das Werk am 27. Juni 1980 dem Verkehr übergeben werden konnte.

5 Der Sennwalder Bürger Dr. iur. Simon Frick hatte im Jahre 1950 Einsitz in die St.Galler Regierung genommen. Er leitete das Baudepartement von 1951 bis 1972, nachdem er vor seiner Wahl als Sekretäradjunkt des Baudepartementes tätig gewesen war. Seiner Initiative und Tatkraft ist es zu verdanken, dass sowohl im Ausbau des Staatsstrassennetzes als auch im Bau der Nationalstrassen entscheidende Schritte unternommen wurden. Zum Bau der N 13 vgl. die Beiträge von Max Boller u. a. in diesem Buch.

wären. Wichtige Argumente, es handle sich um eine der kostengünstigsten Strassen im Rahmen des Nationalstrassenbaus, und mit der Materialentnahme aus dem Rhein könnte eine damals längst notwendige Sohlenabsenkung des Talflusses realisiert werden, verfehlten ihre Wirkung nicht. Schliesslich brachte es Regierungsrat Frick zusammen mit den St.Galler Vertretern in Bern durch mühevollen Überzeugungskraft zustande, dass uns wenigstens eine Autostrasse längs des Rheins zugebilligt wurde, womit ein Anfang gemacht war. Doch sollte sich schon nach Inbetriebnahme der Teilstrecken zeigen, dass eine nicht richtungsgetreunte Zweispurstrasse einen zu hohen Blutzoll forderte. Die spätere Einsicht, die Autostrasse zur Autobahn umzufunktionieren, kam wohl nur unter dem Druck der Unfallhäufigkeit zustande und leider erst, als schon im ganzen Lande von der «Rheintaler Todesstrecke» gesprochen wurde.

Heute, wo die Rheintal-Autobahn endlich der Fertigstellung naherückt, sind wir den Verfechtern der ursprünglichen Rheinstrassen-Idee zu grossem Dank verpflichtet. Es wäre kaum vorstellbar, wenn die heutige Verkehrsmasse der N 13 mit rund 23 000 Fahrzeugen pro Tag (Mittel der Zählung 1995 in Trübbach) zu den rund 14 000 Fahrzeugen, wie sie an der Carl-Hilty-Strasse in Buchs gezählt werden, hinzukäme! Es darf damit überzeugt festgestellt werden, dass es ein weiser Entscheid war, die st.gallische Politik auf die Grossumfahrung N 13 auszurichten.

Aus den vorstehend beschriebenen Abklärungen resultierten dann die verschiedenen Ausbau- und Verbesserungsprogramme für das Staatsstrassennetz. Mit den Entscheiden auf Bundesebene standen die notwendigen finanziellen Mittel bereit. Es kam der Wille der kantonalen und kommunalen Behörden dazu, unsere Staatsstrassen den veränderten Verhältnissen anzupassen. Damit setzte im Strassenbau eine Entwicklung ein, die vorerst der Bauwirtschaft willkommene Beschäftigung brachte, später, in der Hochkonjunktur, mit Abnützungerscheinungen behaftet war und schliesslich mit Rezessionsmerkmalen endete.

Ausbau und Korrektion der werdenbergischen Staatsstrassen

Eine erste, in den Jahren 1948/49 durchgeführte eidgenössische Verkehrszählung belegte erstmals genau, in welchem Masse der Motorfahrzeugverkehr zugenommen

hatte. Obwohl unsere Durchgangsstrassen dem anwachsenden Verkehr in keiner Weise mehr zu genügen vermochten, standen nur wenige Mittel für Sanierungen zur Verfügung.

Vorerst wurde versucht, eigentliche Engpässe wie etwa beim Restaurant Kreuz in Gams oder beim gleichnamigen Gasthaus in Werdenberg zu beseitigen, wo in beiden Fällen eine Durchfahrtsbreite von kaum mehr als vier Metern vorhanden war. Der Abbruch der beiden stattlichen Bauten wurde zwar allseits bedauert, doch wäre eine Lösung ohne deren Beseitigung nicht möglich gewesen.⁶

Nachdem das Schweizervolk im Jahre 1958 einen Verfassungsartikel für eine Verbesserung des schweizerischen Hauptstrassennetzes mit grossem Mehr gutgeheissen hatte und eine solide Basis für die Finanzierung gesichert war, begann auch in unserer Region eine emsige strassenbauliche Tätigkeit. In einem Zeitraum von rund 30 Jahren wurde im Rahmen st.gallischer Strassenbauprogramme Etappe um Etappe verwirklicht, wobei nicht unerwähnt bleiben soll, dass die jeweiligen Strassenanstösser nicht nur grosse Opfer, sondern auch sehr viel Verständnis für die zu treffenden Massnahmen aufbringen mussten. Es war nicht die Zeit der vielen Einsprachen und Interventionen; man hatte selbst bei Härtefällen die Einsicht, dass etwas zu geschehen hatte. Die folgende gemeindeweise geordnete Auflistung der Baumassnahmen auf den werdenbergischen Staatsstrassen möchte zusammen mit den eingeflochtenen Aufnahmen ein Bild dieser grossen Veränderungen vermitteln und Vergangenes vergegenwärtigen.

Gemeinde Sennwald

- um 1950 – Korrektion der Ruggeller-Kurve/Abzweigung Hofstrasse
- 1953 – Erneuerung des Strassenkörpers samt Belag Fohlenweid-Haag/Kreuz infolge Frostschäden
- 1954 – Abbruch Liegenschaft Weder beim Adler mit Teilkorrektion und Parkplatz
- 1963 – Abbruch Stall und Scheune Berger-Hanselmann in der Verzweigung Staatsstrasse/Gemeindestrasse in Salez (Übersicht)
- 1963/65 – Neubau Rheinbrücke Haag-Bendern samt Zufahrtsrampen als Ersatz für die alte Holzbrücke



Bau der Steinenbach-Brücke in Sennwald (1935).

- 1964/65 – Korrektion Krone bis Schäfli, Sennwald, mit Abbruch Stall Göldi-Inhelder bei der Kirche; Abbruch Haus Wohlwend Paula; Kanalisation Schulhaus-Tuchfabrikstrasse
- 1965/66 – Korrektion Schäfli-Spinnerei Saxer, Sennwald
- 1967/68 – Korrektion Spinnerei Saxer-Eugstisriet
- 1980/82 – Korrektion Krone-Böfelbach
- 1985/87 – Korrektion Dorf Salez mit neuer Kanalisation

Gams

- um 1950 – Abbruch Restaurant und Saal zum Kreuz, Gams, mit provisorischen Anpassungen
- 1953/54 – Korrektion Dorfplatz-Kirchweg
- 1953/55 – Korrektion Kirchweg-Simmirank
- 1955/56 – Korrektion Dorfplatz Gams mit Felsbachüberdeckung
- 1956/57 – Korrektion Dorfplatz-Madrusen
- 1968 – Neubau Simmirbrücke Haagerstrasse
- 1973/75 – Korrektion Dorfplatz-Gemeindegrenze Grabs mit Abbruch der alten Schmitte Hätterschwiler-Schöb

Strasse Gams-Wildhaus: Untergrundverstärkung am Gamserberg im Jahr 1933.





Sanierung der Strasse Grabs-Gams im Jahr 1933: Ein Steinbett wird eingebracht.

Grabs

- 1964/66 – Korrektur Krankenhausstrasse-Unterstädtli Werdenberg; Abbruch Haus und Stall Eggenberger-Haueter beim Grütl; Abbruch Liegenschaft W. Gantenbein, Schreiner; Abbruch und Verlegung von Stall und Scheune J. und M. Eggenberger; Abbruch Haus Stricker-Meyer Erben; Abbruch Scheune vis-à-vis Konsum Werdenberg
- 1968/70 – Neuanlage Kreuzung Werdenberg; Abbruch Restaurant Kreuz und Handlung Müntener um 1946; Abbruch Stall und Scheune zum Rössli
- 1968/71 – Korrektur Schulhaus Feld bis Schäfli; Abbruch Restaurant Löwen; Abbruch Haus Schertenleib, Coiffeur; Abbruch Querbaute Haus Rohner; Abbruch Haus Rohner vis-à-vis Konsum; Abbruch Haus Schertenleib, Velos; Abbruch Liegenschaft Alte Linde, Bezirksammann Eggenberger; Abbruch Remise Grob, Eisenwaren (Einlenker Wassergasse); Abbruch Vorbauten Ettlín-Vetsch, Reis-

Grabs: Links die Remise Grob, Eisenwaren; rechts ehemalige «Linde» des Christian Eggenberger, Bezirksammann. Beide Objekte kurz vor dem Abbruch im Jahr 1968.



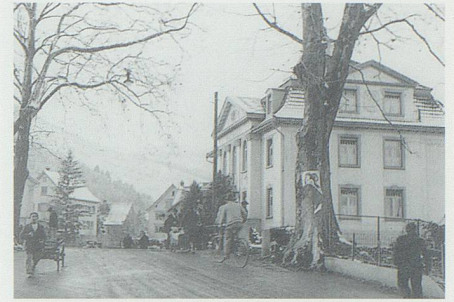
- serei; Abbruch Liegenschaft Locher, Bäckerei; Abbruch altes Pfarrhaus bei der Kirche; Abbruch Liegenschaft Adrian Eggenberger Erben
- 1976/77 – Korrektur Schäfli-Krankhausstrasse: Abbruch Haus Hilty-Légéret
- 1980/82 – Korrektur Gemeindegrenze Gams-Schulhaus Feld: Abbruch und Neuerstellung Schopf Dutler⁷

Buchs

- 1963/64 – Korrektur Schönfeldstrasse-Kreuzgasse: Abbruch Haus Ski-Schwendener; Teilabbruch Werkstatt Ski-Schwendener; Einlenker Rheinaustrasse: Abbruch Wohnhaus Schapper
- 1969/71 – Überführung SBB und Fussgängerunterführung: Abbruch Werkhof Gebrüder Gantenbein; Abbruch Restaurant Arlberg; Abbruch Garage und Schopf Strassenverwaltung mit Wiederaufbau durch Familiengärtner-Verein an der Langäulistrasse⁸
- 1970/73 – Korrektur Neuräfis-Oberräfis: Abbruch Liegenschaft Heinrich Senn beim Wiesental (1968)
- 1974/75 – Korrektur Kreuzgasse-Flös
- 1975/77 – Neubau Rheinbrücke Buchs-Schaan⁹
- 1979/80 – Korrektur Rössli Werdenberg-Bezirksamt¹⁰

Sevelen

- 1959 – Kurvenkorrektur Histengasse: Teilabbruch Scheune/Stall Litscher und Liegenschaft Giger
- 1961 – Abbruch alte Turnhalle «Drei Könige» mit provisorischer Anpassung
- 1967/68 – Trottoir Bahnhofstrasse mit Ausbau Kreuzung; Abbruch Wohnhaus/Scheune Dorothea Spreiter; Abbruch Wohnhaus/Scheune Schön-Litscher
- 1973/74 – Korrektur/Trottoir Valsli bis Chalberweid¹¹
- 1975/76 – Korrektur Gärtlistrasse-Konsum, Überdeckung des Sevelerbaches
- 1976 – Korrektur/Trottoirbau Konsum-Traube



Buchs 1935: Der «Eselrücken» beim Rathaus (heutiges Bezirksamt).

- 1978/79 – Rheinstrasse Bahnübergang-Binnenkanalbrücke, Trottoir nordseits mit anschliessendem Rad-/Gehweg
- 1983/84 – Korrektur/Trottoirbau Rietli-Veltur

6 Das Gasthaus Kreuz bei Werdenberg wurde 1946, dasjenige in Gams um 1950 abgebrochen.

7 Aus den vorliegenden Aufzeichnungen ist ersichtlich, dass diese Korrekturen insbesondere für den Dorfkern von Grabs einige sehr schmerzliche Eingriffe brachten, die das Dorfbild stark verändert haben. Der Abbruch so behäbiger Bauten wie des Restaurants Löwen und des alten Pfarrhauses wurde seitens der Bevölkerung sehr bedauert, doch gab es kaum Alternativen. Im Falle des Restaurants Löwen wurden Varianten studiert; doch hätten diese starke Eingriffe auf der Gegenseite und ausserdem ungünstige Verhältnisse in der Linienführung gebracht. Einige der entstandenen Narben konnten durch Neubauten gemildert werden; einzig die Bresche beim ehemaligen Löwen ist nach wie vor sichtbar.

8 Ein Unterführungsprojekt hatte bereits unmittelbar vor Kriegsausbruch 1939 baureif vorgelegen. Nach dem Zweiten Weltkrieg musste mit Rücksicht auf die Verkehrsentwicklung eingesehen werden, dass mit dessen Realisierung viele neue Probleme geschaffen würden. Dem neuen Projekt waren sehr hitzige Debatten vorausgegangen. Die unhaltbaren Verhältnisse am barrieregesicherten Niveauübergang drängten jedoch zu Taten. So wurde die heute bestehende Überführung relativ rasch Wirklichkeit und darf allgemein als gute Lösung taxiert werden. Mit der Erstellung des Anschlusses N 13 auf der Querachse Buchs-Schaan wurde allerdings ein folgenschwerer verkehrspolitischer Fehler begangen, der der Gemeinde Buchs wohl auch künftig noch einige Sorgen bereiten dürfte.

9 Ein schwarzer Tag war der 14. August 1970: Einsturz der Rheinbrücke, einer Stahlkonstruktion aus dem Jahre 1929. Die erste Pfeilerfundation auf der Buchser Seite wurde unterspült und sackte ab, so dass der Einsturz unaufhaltsam war. In kürzester Zeit wurde 1970/71 eine Notbrücke aus Schalenelementen erstellt, welche die Zeit bis zum Neubau zu überbrücken hatte.

10 Die Erstellung einer Ufermauer (Spundung) verletzte das alte Wuhr, bestehend aus einem wilden Durcheinander (Faschinenwerk) von Bäumen, Geäst und Steinen, und führte zum vermehrten Absinken des Werdenbergsees.

11 Die Kurve bei der Chalberweid wurde bereits im Rahmen der Melioration Anfang der fünfziger Jahre ausgebaut.



Tieferlegung der Staatsstrasse beim Buchser Rathaus (1935/36).

Wartau

- 1956 – Trübbach: Korrektur südl. Dorfausgang mit Neubau der Trübbachbrücke
- 1972 – Weite/Scherm–Seidenbaum, Rad- und Gehweg
- 1972/74 – Trübbach: Korrektur/Trottoir im Dorf mit Umbau Verzweigung Azmooserstrasse (Roduner)
- 1974 – Weite, Trottoir Lonna–Schulhaus
- 1975/77 – Seidenbaum/Balzers AG, Ausbau Verzweigung Azmooserstrasse, Signalanlage und Trottoirbau infolge Neubaus des Oberstufenzentrums Seidenbaum
- 1977/78 – Weite, Schulhaus–alter Konsum, Trottoirneubau
- 1979/80 – Weite, alter Konsum–Scherm, Trottoirneubau
- 1981/82 – Trübbach–Schollberg, Kurvenkorrektur Gufalons, Kurvenkorrektur beim Steinbruch Sulser

Zu all diesen Ausbaurbeiten muss abschliessend auch ein Wort zu deren Finanzierung gesagt werden. Strassenkorrekturen und Trottoirbauten wurden im Rahmen der vom Grossen Rat beschlossenen Strassenbauprogramme aus Mitteln der Motorfahrzeugsteuern und Beiträgen des Bundes aus Erträgen der Treibstoffzölle und der Zollzuschläge finanziert. An den Ausbau von Alpenstrassen – die Strecke Rheinbrücke Buchs–Grabs–Gams–Wildhaus gehört zu dieser Kategorie – leistete der Bund eine Subvention von 60 Prozent. An die Trottoirbauten hatten die betreffenden Gemeinden einen Drittelsanteil an die Nettokosten zu leisten. Mit Ausnahme der Gemeindebeiträge an diese Trottoirbauten wurden demnach alle Baumassnahmen aus Mitteln finanziert,

welche die Benutzer von Motorfahrzeugen aufgebracht hatten. Die oft gehörte und irri- gige Meinung, es wären hierfür allgemeine Steuergelder in Anspruch genommen worden, trifft damit keineswegs zu.

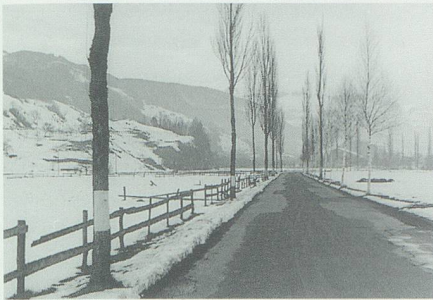
Wandlungen im Unterhalt der Staatsstrassen

Das geschilderte Verkehrsaufkommen hatte logischerweise auch für den Unterhalt der Strassen Folgen. Ältere Leute werden sich bestimmt noch an die Zeiten der «klassischen» Wegmacher vor dem Zweiten Weltkrieg erinnern, wie sie mit eisenbereifter Galliotte¹², Pickel, Schaufel und Reisigbesen der Strasse entlangmarschierten. Damals waren die Landstrassen noch bekiebt oder «chaussiert». Die Probleme, die der Wegmacher zu bewältigen hatte, waren viel-

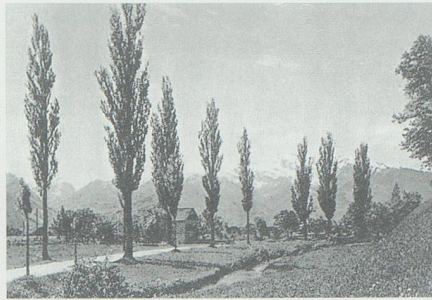
fältiger Art und erforderten viele Kenntnisse, wollte er «seine» Strecke in einiger- massen gepflegtem Zustand erhalten.¹³ Es muss bedacht werden, dass die Trag- fähigkeit der damaligen Strassen sehr un- unterschiedlich war. Vor allem ausserorts be- stand die tragende Schicht aus einer sehr ungleichen Stärke an kiesigem Material, meist Rheinkies, oft auf lehmiger Unter- lage liegend. Mit der ständigen Aufkiesung und dem Einziehen des am Strassenrand liegenden Materials entstand in der Stras- senmitte eine Verstärkung, während die Randpartien nahezu unverändert blieben. Vor allem bei Regen- oder Tauwetter erga- ben sich für die Wegmacher fast unlösbare Probleme. Weil aus Gründen der Bindung meist Mergel oder lehmhaltiger Kiessand verwendet wurde, entstand schon bald eine

Sevelen um 1930: Wegweiser bei der «Temde».





Pappel-/Birkenallee in Sevelen/Chalberweid.



Strasse Weite-Seidenbaum vor der Korrektur (um 1933).



Korrektion von Strasse und Mühlbach beim Seidenbaum im Jahr 1935.

Aufweichung, die den damaligen Verkehr mit den eisenbereiften Wagen und bereits bedeutenden Lasten des öftern zum Erliegen brachte. Die Fahrzeuge sanken manchmal bis zur Achse ein und waren nicht so schnell wieder flottzukriegen. Vorkommnisse dieser Art, die dem Wegmacher oft harsche Kritik eintrugen, mögen die Obrigkeit unter anderem dazu bewogen haben, Mindestbreiten für eisenbereifte Wagenräder vorzuschreiben.

Erst mit dem kantonalen Strassengesetz und der dazugehörigen Vollzugsverordnung aus dem Jahre 1930 wurde in Sachen Unterhalt von Staatsstrassen eine Ordnung geschaffen, welche auf verbesserte Strassenverhältnisse schliessen lässt und in verschiedenen Bereichen des Strassenunterhaltes auch heute noch anwendbar wäre. Diese «staatliche Unterhalts-Organisation» teilte das gesamte Strassennetz mit rund 550 Kilometern Länge gemäss

damals schon bestehender Ordnung in fünf Strassenkreise ein. Dabei wurde weder auf Bezirks- noch auf Gemeindegrenzen geachtet, sondern in der Regel einzig und allein auf die Kilometrierung.¹⁴ Bei jedem vollen Kilometer waren früher schwere, rechteckige Kilometersteine mit Angabe der Distanz – für unsere Gegend ab Rorschach – angebracht worden. Noch heute sind einzelne dieser Exemplare zu sehen, sozusagen als Erinnerung an eine Zeit, in der ein Kilometer noch etwas bedeutete! Für das heutige Strassenkreisspektorat Buchs, der früheren «Kantonalen Strassenverwaltung, Kreis Sargans in Buchs», ergab sich eine Strassenlänge von rund 140 Kilometern, beginnend bei Kilometer 30 in Heerbrugg. Die einzelnen zu betreuenden Strecken waren die folgenden:

- Strasse Nr. 1: Heerbrugg–Altstätten–Buchs–Sargans–Bad Ragaz–Tardisbrücke,

inkl. die Abzweiger Sevelen–Rhein, Trübbach–Rhein und Bad Ragaz–Maiefelderstrasse.

- Strasse Nr. 7: Sargans–Walenstadt–Mühlehorn.
- Strasse Nr. 13: Gams/Zollhaus–Gams–Haag–Rhein.
- Strasse Nr. 22: Altstätten–Gais (Stoss-Strasse).
- Strasse Nr. 34: Altstätten–Trogen (Ruppen-Strasse).
- Strasse Nr. 35: Gams–Grabs–Buchs–Rhein.
- Strasse Nr. 41: Berneck–Heerbrugg–Widnau–Diepoldsau.

Für die Betreuung dieses Strassennetzes standen um 1950 etwa 60 Mann zur Verfügung. Heute ist dieser Bestand als Folge von Motorisierung, Mechanisierung und Rationalisierung auf rund 36 Mann geschrumpft. Die Detail-Organisation beruhte auf dem sogenannten Streckensystem. In der Regel wurde einem Wegmacher und seinem Gehilfen eine Strecke von vier bis sechs Kilometern zur selbständigen Betreuung zugewiesen. Dieses System hatte zu jenen Zeiten, als der Verkehr sich noch in Grenzen hielt, gewisse Vorteile. Jeder verantwortungsbewusste Wegmacher machte sich eine Ehre daraus, seine Strecke in möglichst klaglosem Zustand zu halten und vor allem auch in den Dörfern für gute Ordnung zu sorgen. Es war ihm ein Bedürfnis, darauf zu achten, dass möglichst wenige Reklamationen über mangelhaften Strassenzustand an die Obrigkeit gelangen.

Bei schlechter Witterung waren die Männer nicht zu beneiden. Wo noch chaus-

¹² Grossrädiger Stosskarren mit zwei Holmen, Frontladen abnehmbar zum Kippen des Inhalts.

¹³ Vergleiche auch den Beitrag über die Wegmacher von Hansjakob Gabathuler in diesem Buch.

¹⁴ Früher waren die Strassenstrecken nach Wegstunden berechnet worden.

Walzarbeiten in Weite in den dreissiger Jahren.





Beim Löwen, Trübbach, vor der Korrektur von 1972.

sierte Strassen bestanden, war es besonders arg, denn es gab schon damals vernünftige und unvernünftige Autofahrer. Gar manchmal waren die «Diener der Strasse» geradezu beschlagen mit Dreck und Schmutz. Unverständlicherweise trug man früher durchwegs dunkle Kleider, selten Überkleider, dazu bei Regenwetter lange, schwarze Lodenmäntel und schwarze, breitkrepelige Hüte, so dass der Strassendreck von Fuss bis Kopf besonders gut sichtbar war. Wer wollte es diesen Leuten verargen, wenn unter diesen schmutzigen Umständen des öfters ein derber Fluch über die Strasse fegte!

Neben der Hauptbeschäftigung, dem Unterhalt der Fahrbahn, war auch das Abhacken, das «Frisieren» der Strassenränder, eine zeitraubende Angelegenheit. Wochenlang wurde mit speziellen Strassenhauen längs gespannter Zwirnschnüre gehackt und dabei besonders auf eine per-

fekte Linie geachtet, wofür es bei Kurven ein gutes Auge brauchte.

Anfangs der fünfziger Jahre sah sich der frischgebackene Regierungsrat Simon Frick auf der Durchfahrt einmal die Arbeit der Wegmacher aus nächster Nähe an. Eben war ein Grüppchen mit der Wegrand-Hackerei beschäftigt, was dem Magistraten gar nicht gefiel. «Das muss aufhören», befahl er, solch sinnloses Tun sei nicht die Aufgabe eines Staatsangestellten. Mit der Anweisung, die Leute mit nutzbringenderer Arbeit zu beschäftigen, gab er den Anstoss zu unternehmerischer Tätigkeit – nicht eben zur Freude der Wirtschaft, da nun auch bauliche Arbeiten, beispielsweise kleinere Trottoirs, durch die Wegmacher in eigener Regie erstellt wurden.

Schottertränkung und Schlaglochserien

Seit etwa 1950 waren in unserer Gegend fast alle Staatsstrassen mit staubfreien Belägen versehen. Damit glaubte man, allen Strassenbenützern eine Erlösung bereitet zu haben. Auch die Wegmacher durften aufatmen, denn Staub und Dreck waren gebändigt. Es sollte aber eine Täuschung sein. Mit der starken Zunahme des motorisierten Verkehrs, vor allem aber mit dem aufkommenden Lastwagenverkehr, stellten sich zunehmend neue Probleme ein.

Die durchwegs in Leichtbauweise erstellten Beläge – Schottertränkungen von drei bis vier Zentimetern Stärke – hielten den

Verkehrslastungen nicht überall stand. Eine echte Sorgenzeit war jeweils die Auftauperiode im Frühjahr. Bitter rächte es sich, dass anlässlich der Belagerstellung keine Verstärkung der Fundationsschicht vorgenommen worden war, da dazu die Finanzen gefehlt hatten. Die Leichtbeläge vermochten die Bewegungen, die der Auftauprozess auslöste, nicht aufzufangen. Es entstand vorerst die sogenannte Elefantenhaut, eine spinnennetzartige Rissbildung. Nur noch wenig brauchte es dann, und das vom Autofahrer so gefürchtete Schlagloch war da. In unangenehmster Erinnerung sind etwa der totale Zerfall des Belages im Dorf Salez, wo die Anstösser über längere Zeit unhaltbaren Zuständen ausgesetzt waren, aber auch die Strecke Sargans–Bad Ragaz, wo ähnliches passierte. Hier kam als verstärkendes Element dazu, dass noch der gesamte Verkehr Zürich–Chur auf diese Strasse angewiesen war und Umleitungen ausser Betracht fielen. Ein Ausweichen vor den schadhafte Stellen war auf der engen Fahrbahn mit der angrenzenden Pappelallee völlig unmöglich. Bei diesen Verhältnissen geschah es öfters, dass Schnellfahrer die prekäre Situation unterschätzten, die Herrschaft über ihr Fahrzeug verloren und beim Aufprall auf eine Pappel schwer verletzt wurden oder gar ums Leben kamen. Es kann deshalb nicht verwundern, dass heute von der einst prächtigen Allee nur noch Bruchstücke vorhanden sind, denn stark beschädigte Pappeln faulen rasch und mussten beseitigt werden.

Die Schlaglochserien verursachten auch den Fachleuten einiges Kopfzerbrechen. Versuche, die Schäden im althergebrachten Tränkverfahren¹⁵ zu beheben, scheiterten in der Regel, weil der ständig rollende Verkehr dem Bindemittel keine Zeit zum Abbinden liess. Erst als findige Köpfe das auch heute noch gebrauchte Kaltmischgut¹⁶ auf den Markt brachten, war eine Besserung in Sicht. Das Mischgut, das maschinell aufbereitet und in Säcken gelagert wurde, eignete sich für Reparaturarbeiten bei jeder Witterung, selbst bei Frost. Es konnte aber keine Lösung von Dauer bringen.

Das Kaltmischgut war der Vorreiter eines Kies-Bindemittel-Gemisches, das sich seit seinem Aufkommen in den sechziger Jahren bis zum heutigen Tag bestens bewährt und aus dem Belagsbau nicht mehr wegzudenken ist: die Heissmisch-Tragschicht, HMT. Wie der Name sagt, soll sie die tragende Schicht zwischen der Kieslage der

Teersiederei um 1935 – eine harte, ungesunde und schmutzige Angelegenheit.





«Sand-Köbi» (Jakob Eggenberger, 1899–1959), der allseits bekannte Chauffeur der kantonalen Strassenverwaltung.

Foundationsschicht und den Verschleisschichten bilden oder aber die beschriebenen, zu leichten Tränkebeläge verstärken. Damit wurde nun Kilometer um Kilometer Strassen verstärkt, Senkungen ausgeglichen und Profilverbesserungen ausgeführt. Es herrschte ein eigentlicher HMT-Boom. Ein weiterer Vorteil lag auch darin, dass die Verstärkungen fast ausnahmslos als Hocheinbau erstellt, das heisst, auf die bestehenden Beläge aufgestockt werden konnten. Günstig war ferner, dass das HMT-Gemisch sich sowohl maschinell als auch von Hand einbauen liess und sich insbesondere für die Eindeckung der vielen Aufbrüche bestens bewährte. Dass mit dem neuen Mischgut auch moderne Einbaumaschinen und Verdichtungsgeräte –

Schneeräumung mit Pferde- und Manneskraft – Personalabbau war noch kein Thema.



Vibrations- und Pneuradwalzen – in Betrieb genommen wurden, die der Komprimierung der eingebauten Schichten dienten, war nicht mehr als eine logische Folge. Eines aber wusste man: Auch diese HMT konnte keine endgültige Lösung sein. Zwar gibt es Beispiele, wo solche Schichten ungeschützt und trotz intensivstem Verkehr über zehn Jahre durchgehalten haben. Die Erfahrung bewies aber, dass HMT-Beläge nach etwa fünf Jahren durch eine Verschleisschicht als Deckbelag geschützt werden sollten.

Belagsnachbehandlungen und hitzige Diskussionen

Hier müssen auch die früher üblichen Belagsnachbehandlungen, im Fachjargon OB genannt, erwähnt werden. Die Entwicklung dieses Verfahrens hat der Autor von A bis Z miterlebt und kennt die mühselige und recht gefährliche Art und Weise, wie man anfänglich zu Werke gehen musste. Die zur Verwendung gelangende Teer-Bitumen-Mischung¹⁷ wurde in Fässern angeliefert, in Teeröfen mittels Holzfeuerung auf eine Temperatur von ca. 120 Grad erhitzt und mit von Hand bedienten Pumpenaggregaten über ein Lanzetrohr mit Brause, die oft verstopft war, auf den Belag gespritzt. Die Dosierung war reine Gefühlssache; gab man zuviel, folgte das lästige Schweissen¹⁸, gab man zuwenig, blätterte der aufgebrauchte Splitt ab, und der beabsichtigte Zweck der Belagsverstärkung war dahin.

Schon bald erkannte man, dass leistungsfähigere Einrichtungen und besserer Schutz des Personals notwendig wurden.

Vorerst brachte die Industrie grössere, aber leider sehr schwere Teeröfen, die mit Gas geheizt wurden, auf den Markt. Motorpumpen lösten die Handarbeit ab, doch das Brausen erfolgte nach dem alten System. Die Arbeiter an der Brause mussten Gesicht und Hände mit einer speziellen Schutzcreme behandeln, um Hautverbrennungen vorzubeugen.

Mit Unterstützung der Schweizerischen Teerindustrie (STIA) als Bindemittellieferant war es später möglich, fertig aufbereitetes Teerbitumen in Lastwagentanks und in konstanter, spritzfertiger Temperatur franko Arbeitsstelle angeliefert zu erhalten. Die Handbrause wurde durch die Balkenbrause abgelöst, mit der die halbe Fahrbahnbreite gleichzeitig bespritzt werden konnte, und das Absplitten ab Lastwagen durch den sogenannten Spreeder, eine am Brückeneende angebrachte Dosiervorrichtung, ersetzt. Das war echter Fortschritt, geradezu eine perfekte Sache – so glaubte man anfänglich! Doch das Problem lag auf einer anderen Ebene. Diese Tankklaster mit jeweils 10 bis 15 Tonnen Bindemittel mussten um zwei Uhr morgens bei den Werken in Basel abgerufen werden, damit sie zu Arbeitsbeginn auf dem Platze waren. Im Wissen, dass nur bei trockener Unterlage gespritzt werden konnte, war der Entscheid, zu- oder abzusagen, jeweils eine Gratwanderung sondergleichen. Oftmals passierte es, dass nachts noch bestes Wetter herrschte, am Morgen, bei Eintreffen der Tankwagen, aber bereits Regen in Sicht war, so dass man entweder abwarten oder die Sendung gleich sofort zurückschicken musste.

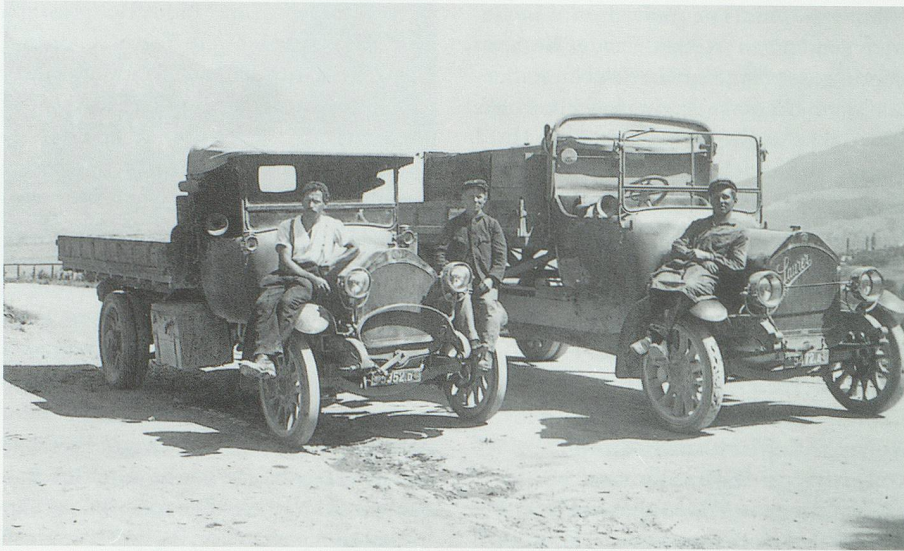
Schlimmer aber war es, wenn die Arbeiten auf gut Glück in Angriff genommen wurden. Folgte starker Regen oder gar ein Gewitter, so war die Bescherung komplett. Weil die zu behandelnden Strecken in den wenigsten Fällen abgesperrt werden konn-

15 Beim sogenannten Tränkeverfahren wurde zuerst Schotter oder Splitt eingelegt, mit Bitumen-Emulsion getränkt, abgesplittet und schliesslich angewalzt.

16 Damit wird bitumenumhüllter Splitt bezeichnet, der anfänglich in Betonmischern aufbereitet wurde.

17 Teer ist ein weiches Bindemittel, das aus der Steinkohle gewonnen wird. Bitumen wird bei der Erdöl-Destillation gewonnen und ist ein relativ hartes Bindemittel. Eine Mischung aus 20% Teer und 80% Bitumen entspricht den heutigen Bedürfnissen des Belagsbaues.

18 Bei Überdosierung und heissem Wetter quillt das Bindemittel, vor allem Teer, an die Oberfläche und wird durch die Pneus aufgerollt.



Saurer-Lastwagenmodelle 1922 und 1928 beim Zollhaus, Gamserberg – noch mit Hartgummireifen, Holzspeichen und Kettenantrieb.

ten, musste der Verkehr wohl oder übel auf der frisch behandelten Strasse zugelassen werden. Der aufgebrauchte Splitt fand wegen der Nässe keine Bindung und wurde nach allen Seiten weggeschleudert. Wenn seitens der Autofahrer der nötige Abstand nicht eingehalten wurde, waren zersplitterte Frontscheiben keine Seltenheit. Besonders ärgerlich war das Aufspulen des Bindemittels durch die Pneus und das Verschmieren des Unterflurs, der Kotflügel oder gar des ganzen Autos. Manch nobler Wagen sah erbärmlich aus, und die Haftpflichtversicherung des Staates hatte viele Schäden zu decken. Hitzige Diskussionen, die hin und wieder gar in Handgreiflichkeiten ausarteten, entstanden zwischen Autofahrern und Strassenpersonal. Auch die Obrigkeit wurde mit solchen Fällen beschäftigt, und Rügen nach unten blieben verständlicherweise nicht aus.

Was aber nach solchen Missgriffen auf der Strasse zurückblieb, war ein einziger Jammer. Tagelang musste immer wieder nachgesplittet werden, um der klebrigen Masse Herr zu werden. Dem bekannten Spruch «Ausser Spesen nichts gewesen» war dann die Berechtigung kaum abzusprechen.

Der Wegmacher wird Strassenwärter

In der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre hiess es Abschied nehmen vom alten, traditionellen Stil. Der Wegmacher wurde zum Strassenwärter umfunktioniert, und dessen Vorgesetzter, der frühere Strassenmeister, wurde Strassenkreisinspektor. Welche Würde! Die anbrechende mo-

derne Zeit ertrug solch veralteten Berufsbezeichnungen nicht mehr. So ging es auch dem althergebrachten Streckendienst an den Kragen. Vorerst wurde eine Übergangslösung gesucht, indem vermehrt auf Gruppenarbeiten gesetzt wurde, ohne allerdings die bewährte Praxis aufzugeben, den Strassenwärter für seine ursprünglich zugeteilte Strecke aus der Verantwortung zu entlassen. Der eingeführte Gruppendienst unterstand anfänglich dem Prinzip, dass derjenige Strassenwärter, auf dessen Strecke die Gruppenarbeit verrichtet wurde, die Funktion des Vorarbeiters übernahm. Weil aber nicht jeder ehemalige Wegmacher die Voraussetzungen für eine leitende Funktion mitbrachte, konnte dieses System auf Dauer nicht befriedigen und musste später durch ständige Gruppenchefs abgelöst werden, wie dies heute in etwas modifizierter Art immer noch Gültigkeit hat.

Auch rein optisch wandelte sich das Erscheinungsbild des früheren Wegmachers um einiges. Eingangs war schon einmal die Rede vom «schwarzen Mann auf der Strasse». Weshalb man früher fast ausschliesslich dunkle Kleider trug, ist nicht ohne weiteres erklärbar. Es ist aber anzunehmen, dass die Bekleidung eines Wegmachers einerseits wohl eher seine eigene Sache war, andererseits entsprang es vielleicht einem überlieferten Berufsethos, in dunkler Kleidung aufzutreten, denn dazumal war ein Wegmacher gewissermassen doch eine amtliche Respektsperson! Zudem waren die heute bestehenden Gefahren, die Dichte des Verkehrs und die

Probleme der Erkennbarkeit damals nicht gegeben. Immerhin bestanden schon vor dem Zweiten Weltkrieg Vorschriften für die Bekleidung, und es wurden seitens des Staates Lodenmäntel und die damals typischen Wegmacherhüte abgegeben. Der immer schneller und dichter werdende Verkehr rief bald einmal nach besseren Schutzmassnahmen. Zwar hielt man noch in den sechziger Jahren an der turnusgemässen Abgabe der Lodenmäntel und Hüte fest. Es kam aber doch die Pflicht zum Tragen des sogenannten «orangenen Gstältlis», eine Massnahme, die vom Personal nur unwillig aufgenommen und oft missachtet wurde. Sicher spielte die gar auffällige Kennzeichnung eines Arbeiters, wie sie in dieser Art im Baufach noch nicht üblich war, eine Rolle. Später aber erfolgte die «Orangisierung» Schritt für Schritt, und jeder Strassenwärter hat längst erkannt, dass der Nutzen dieser Uniformierung auf seiner Seite liegt.

Heute ist ein Strassenwärter weit von dem entfernt, was der frühere Wegmacher war. Mit modernsten Einrichtungen stehen ihm Hilfen zur Verfügung, die man damals wohl ins Reich der Träume verbannt hätte. Längst ist die Wischmaschine an die Stelle des Reisig- oder Stossbesens getreten, Schaufel und Pickel sind dem Bagger gewichen, und die heutigen Arbeits-, Ferien- und Freizeitregelungen wären für den Wegknecht von anno dazumal wohl nahe dem Paradies gelegen! Eines jedoch ist unverändert geblieben: die Verantwortung für die Strasse und deren Verkehrssicherheit, die Verantwortung aber auch gegenüber dem Strassenbenützer.

Winterdienst – Räumdienst

Die Schilderung über den Werdegang des Strassenunterhaltes wäre unvollständig, würde nicht auch die Entwicklung des Winterdienstes beschrieben. Man kann logischerweise die Anforderungen, die etwa in den dreissiger Jahren massgebend waren, nicht mit den heutigen vergleichen, obwohl nach allgemeiner Auffassung dazumal bedeutend strengere Winter herrscht haben sollen. Schon an den Mitteln, die früher dem Winterdienst zur Verfügung standen, erkennt man, dass andere Massstäbe angelegt wurden, indem dem fahrenden Strassenbenützer doch einiges mehr an Eigenverantwortlichkeit zugemutet wurde, als dies heute der Fall ist.

Vor dem Zweiten Weltkrieg behalf man sich weitgehend mit primitiven Holzpfli-

gen, meist mehrspännig pferdegezogen. Bei Verwehungen, wie sie etwa zwischen Buchs und Haag, zwischen Gams und Haag und im Langengraben, zwischen Oberräfis und Sevelen, des öfters vorkamen, gab es schnell Probleme. Wenn ein Weiterkommen unmöglich war, wurde mit Manneskraft geschaufelt, und die Strassenbenützer hatten entsprechende Geduld aufzubringen.

Bereits Anfang der zwanziger Jahre hatte sich der Staat zur Anschaffung von Lastwagen entschieden, zwar nicht für jeden Strassenkreis, so dass man sich gegenseitig aushelfen musste. Diese Fahrzeuge waren für strenge Winter wenig tauglich, jedenfalls war den ersten Versuchen, das Pfaden mit Motorkraft zu bewerkstelligen, wenig Erfolg beschieden. Als der weitherum bekannte Chauffeur «Sand-Köbi»¹⁹ mit dem legendären Saurer-Lastwagen, Modell 1928, und einem modifizierten Haller-Spitzpflug, einem eisenbeschlagenen Holzpflug, in Szene trat, blieb er prompt in einer Schneeverwehung stecken und musste mit Pferdekraft befreit werden. Das war für die Rössler geradezu eine Wohltat! Dieser Versuch deutet aber doch an, dass man gewillt war, nicht nur rascher, sondern auch besser zu räumen. Das Problem des früheren Pfadens bestand nämlich darin, dass sich mit jedem neuen Schneefall eine immer dickere «Brücke» bildete, weil mit den herkömmlichen Pflügen, deren Tiefenwirkung allein durch ihr Eigengewicht bestimmt wurde, ein Abschälen der festgefahrenen Schicht nicht möglich war. Es kam vor allem bei Tau- und Regenwetter zu unmöglichen Verhältnissen. Mit dem Auftauen entstanden tiefe Schlaglöcher, die für den Motorfahrzeugverkehr unhaltbare Zustände brachten und nicht selten zu schweren Unfällen führten.

Vorerst wurde versucht, diesen Problemen mit speziellen Eishobeln zu begegnen, die als Anhängerzug an den Lastwagen gekoppelt wurden. Das Gerät wies messerbe-

Streudienst mit Aufbau-Salzstreuer.



«Powerliner», wie sie heute für den Strassendienst im Einsatz stehen.

stückte, schräg zur Fahrriichtung verlaufende und höhenverstellbare Pflugscharen auf, die manuell bedient werden mussten. Das war eine äusserst gefährliche Arbeit. Das Gefährt wurde je nach dem Zustand der Eis- und Schneeschicht hin- und hergeworfen, und es kam nicht selten vor, dass ihre Bediener abgeworfen wurden. Für die Räumung waren die Vorteile dieses Gerätes zwar augenfällig, doch war die Unfallgefahr zu gross.

Später kamen Stahlpflüge mit ausstellbaren Seitenscharen zum Zuge, doch selbst dieses Gewicht genügte oft nicht, um in die Tiefe zu räumen. Ein Erfolg waren schliesslich frontangebaute sogenannte Peitl-Pflüge mit stark gewölbten und mit Messern bestückten Scharen. Diese Pflüge, die den seitlichen Auswurf begünstigten, waren besser für das Aufreissen festgefahrener Brücken, doch war ihre Räumbreite zu gering.

Nach Fehlinvestitionen in die «Franzosenpflüge» mit schiebetormässig auszufahrenden Seitenpflügen schafften solide, hydraulisch gesteuerte Einseiten-Frontpflüge mit separat angebauten, pneumatisch gesteuerten Seitenpflügen der Firma Peter AG, Liestal, den Durchbruch. Ähnliche, verbesserte Systeme sind auch heute noch in Betrieb. Mit diesen Geräten konnte der von den Autofahrern immer wieder geforderten Schwarzzäumung in Verbindung mit der Salzstreuung nähergekommen werden.

Einen grossen Fortschritt im Räumdienst brachten schliesslich die Schneefräsen und -schleudern, die nicht nur das Ausweiten der Fahrbahn, sondern auch das Verladen

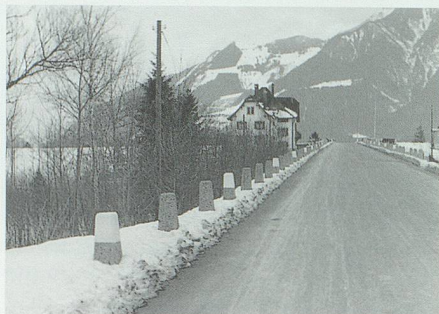
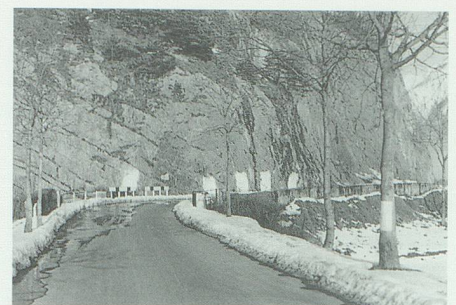
der Schneemassen auf Lastwagen ermöglichten, womit die für den Verkehr so unerwünschte «weisse Pracht» teilweise aus den Dörfern entfernt werden konnte.

Glatteisbekämpfung – der Streudienst

Noch Anfang der vierziger Jahre hielt man von einem eigentlichen Streudienst wenig. In starken Steigungen, wo Autos oft kolonnenweise hängenblieben, wurde von Hand etwas Splitt, der in den Sandkisten am Strassenrand gelagert war, eingestreut. Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen vermochte dies nicht mehr zu genügen. Als erste mechanische Einrichtung gelangten sogenannte Sandstreukarretten zum Einsatz. Über einen Streuteller wurde der Splitt zwar recht gut auf die Fahrbahn verteilt, doch lag der Nachteil darin, dass das schwere Gefährt von zwei Mann gezogen werden musste, was in der Ebene, namentlich aber in Steigungen, eine unzumutbare Beanspruchung des Personals ergab.

Die folgende Entwicklung war der «Bärttschi-Streuer», ein fest an der Lastwagenbrücke montierter Tellerstreuer, fahrzeugelektrisch gesteuert und in der Streubreite verstellbar. Technisch war diese Vorrich-

¹⁹ Jakob Eggenberger (1899–1959). Sein Übername hat nichts damit zu tun, dass Köbi öfters Sand zu transportieren hatte, sondern damit, dass sein Geburtshaus eben im «Sand», am Fuss des Studnerberges, stand. Er war – mit Prüfungsdatum 5. Februar 1921 – erster Chauffeur des ebenfalls ersten im Strassenkreis Buchs zum Einsatz gelangenden Saurer-Lastwagens mit der Polizeinummer 5472 A, der mit Holzspeichenrädern und Hartgummibanden ausgerüstet war.



Markierungen und Signalisationen von anno dazumal (von oben links): Sicherheitslinien (3 m lang, 2 m Zwischenraum) bei Pafäder, Weite; Kurvenblenden bei Pafäder, Weite; Kurvenblenden und Reflektorflecken an der Hohwand am Schollberg; Markierung der Brückenköpfe und -geländer an der Kanalbrücke bei Salez; Wehrsteine an der Rheinstrasse Buchs-Schaan; Wegweiser am Kandelaber bei der Kreuzung Ochsen, Buchs.

tung eine recht gute Lösung; sie hatte jedoch den erheblichen Nachteil, dass die Splittzuführung auf der Lastwagenbrücke manuell erfolgen musste, was aus Sicherheitsgründen nicht haltbar war.

Mit dem Aufkommen der Salzstreuung, etwa Mitte der fünfziger Jahre, kamen die Anhängestreuer zum Einsatz, die sowohl für Salz, Splitt oder Salz-Splitt-Gemisch geeignet waren. Mit der Verwendung von Streusalz kam man dem Postulat der Schwarzräumung näher, wobei damals die Einwände des Umweltschutzes noch kaum ernst genommen wurden.

Im Interesse eines rascheren Einsatzes wurden Silos für Splitt und Salz gebaut. Damit war auch die Zeit für den Einsatz moderner Aufsatzstreuer angebrochen, die eine variable Breitenstreuung sowie eine sparsamere Dosierung des Streugutes ermöglichten. Zur Beurteilung des Zeitpunktes in der Glatteisbekämpfung hat die Technik ebenfalls grosse Fortschritte gebracht, die vor allem im Unterhalt der Autobahnen nötig wurden. Brücken und andere exponierte Stellen, die für Vereisungen besonders empfindlich sind, werden heute durch Messgeräte überwacht, so dass es möglich ist, dem Schreckgespenst Glatteis rechtzeitig vorzubeugen.

Trotz all dieser beinahe bis zur Perfektion getriebenen Massnahmen wird aber immer ein Restrisiko verbleiben, das dem Stras-

senbenützer zur eigenen Beurteilung überlassen werden muss.

Signalisation und Markierungen

Zu jener Zeit, als der Motorfahrzeugverkehr noch in den Anfängen steckte, wurde den optischen Führungsmitteln wenig Beachtung geschenkt. Einzig die Baumalleen vermittelten gewisse Anhaltspunkte über den Verlauf einer Strasse. Bei hohen Böschungen und Abgründen wurden schwere Wehrsteine aus Beton aufgestellt, die später durch weiss/schwarz bemalte Holz- und Betonpfähle ersetzt wurden. Heute machen Kunststoffpfähle, die mit Reflektoren ausgestattet sind, auf solche Gefahren aufmerksam. Zudem werden exponierte Stellen durch massive Leitplanken geschützt. Auch die Wegweisung wurde lange Zeit vernachlässigt. Es bestanden zwar kleine, rechteckige Tafeln mit kleiner Schrift für Distanz- und Zeitangaben am Strassenrand, die aber nur lesbar waren, wenn man anhielt. Der wachsende Verkehr brachte dann auch hier eine einheitliche Ordnung, wenn auch vorerst in sehr bescheidenem Umfange. Im Jahre 1930 erliess der Bundesrat eine Signal-Ordnung, die sich an die Richtlinien des Völkerbundes²⁰ hielt, den Kantonen aber lediglich zur Anwendung empfohlen wurde. Sie umfasste sechs Gefahrensignale, fünf Verbotssignale, sieben Hinweissignale sowie die Ortsbezeich-

nungstafeln und schliesslich ein rechteckiges Signal für die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sofern sie tiefer als die gesetzlich vorgeschriebene verfügt werden musste.

Bedeutungsvoll wurde in den fünfziger Jahren die Verwendung reflektierender Materialien, sogenannter «Scotchligh-Folien» aus den USA, die vor allem in der Wegweisung angewandt wurden. Als weiteres vorzügliches Führungsmittel kam gleichzeitig, ebenfalls als Importartikel aus den Staaten, die Strassenmarkierung zum Einsatz. War man anfänglich dieser Neuerung eher skeptisch begegnet, so zeigte es sich mit der Verdichtung des Verkehrs, dass es sich dabei nicht nur um ein nützliches, sondern geradezu notwendiges Mittel in der Verkehrsführung handelt. Jedenfalls sind heute Verkehrsanlagen ohne solche Markierungen kaum mehr denkbar.

Die Ausführung der Markierungsarbeiten war anfänglich eine sehr mühsame Angelegenheit, weil nur unzulängliche maschinelle Einrichtungen zur Verfügung standen. Technik und Markt fanden auch in dieser Sparte den Weg zu leistungsfähigen Markiermaschinen, wie sie heute eingesetzt werden. Auch im Materialsektor hat sich einiges gewandelt: Am Anfang waren es einfache Lacke mit geringer Haltedauer. Später kamen die Möglichkeiten der Reflexion dazu, indem man gleichzei-

tig mit dem Aufspritzen der Farbe feine Glasperlen abstreute und damit bei Nacht und Nässe eine bedeutend bessere Wirkung erzielte, vor allem bei den Sicherheits-, Leit- und Randlinien. Der Forderung nach längerer Haltedauer begegnete man schliesslich mit den Dauermarkierungen, anfänglich klebbaren Folien, später mit kunststoffmodifiziertem Material, das im Heiss- und Kaltverfahren aufgelegt wurde.

Als störend muss es der Autofahrer aber nach wie vor empfinden, dass bis anhin nicht einmal im europäischen Raum eine Einheit in den Markierfarben und in der Signalisation gefunden werden konnte. Bei uns gilt seit eh und je für Mittel- und Randlinien die weisse, für Rad- und Fussgängerstreifen die gelbe Farbe, während gewisse Nachbarstaaten gerade die umgekehrte Regel kennen.

Strassenbau im Kreuzfeuer der Kritik

Wohl auf längere Sicht wird es eine derartige Wandlung im Bereich des Strassenbaus, der Verkehrstechnik und des Strassenunterhaltes nicht mehr geben, von der Entwicklung im Sektor Verkehrsmittel ganz zu schweigen. Auch der wirtschaftliche Aufschwung in den letzten fünfzig Jahren, von der tiefsten Krise bis zur überhitzten Hochkonjunktur, wird wohl ein Ereignis bleiben, das sich nicht so schnell wiederholen wird. Wie heute über den Gang der Dinge geurteilt wird, muss jedem selbst überlassen bleiben. Bestimmt ist viel Positives, zugegebenermassen auch sehr viel Negatives zu resümieren, denn nicht allen Zeitgenossen haben diese Jahre Gutes gebracht, und gar mancher hat seine Möglichkeiten im hektischen Umfeld überschätzt. Eines aber möchte der Verfasser für sich in Anspruch nehmen: Die geschilderte Epoche strassenbaulicher Wandlungen mitzuerleben und an den Entwicklungen und Erneuerungen mitzuarbeiten war eine Erfahrung der besonderen Art!

Das eingangs erwähnte Sprichwort müsste zwar heute, den Wandlungen der Zeit entsprechend, wohl neu gefasst werden, vielleicht so, wie es ein Strassenbauer kürzlich formuliert hat: «Wer da baut an Strassen, der hat Kritiker in Massen.» Ein Körnchen Wahrheit beinhaltet es allemal, wird doch heutzutage alles und jedes kritisiert, was generell mit Bauen, sprich Verändern, zu tun hat. Jeder ist Experte, die Meinung der Fachleute hat ausgedient, denn diese haben

ja sowieso alles falsch gemacht! Selbst die Behörden haben oft nicht mehr den Mut, eine Massnahme durchzusetzen. Die rechtlichen Konsequenzen, der Zeitverlust mit der Erledigung von Einsprachen, Forderungen oder gar Referenden, derer es in dieser Zeit im strassenbaulichen und verkehrspolizeilichen Bereich zu Hauf gibt, werden gescheut²¹. Man muss sich heute des öfters fragen, wo die Vernunft noch Platz hat, wenn man weiss, dass Dörfer im Verkehr beinahe ersticken, andererseits aber Jahre verstreichen, bis endlich eine verwässerte Kompromisslösung zustande kommt. Offensichtlich besteht doch ein krasses Missverhältnis, wenn das Verfahren bis zur Baubewilligung weit mehr Zeit beansprucht als die Ausführung des Bauwerkes selbst.

Das waren noch Zeiten, als Strassenkorrekturen und Trottoirbauten beinahe ohne Einsprachen bewerkstelligt werden konnten! Damals waren nicht nur die Dorfbewohner, sondern auch die unmittelbar betroffenen Anstösser froh, wenn Engpässe und andere Gefahrenstellen saniert wurden und vor allem durch Trottoirbauten etwas für die Sicherheit der Fussgänger getan wurde.

Oft schlägt man den Sack und meint den Esel, ist es nämlich weder die Strasse noch das Motorfahrzeug, das die heutige Skepsis dem Strassenverkehr gegenüber gezüchtet hat, sondern der Mensch allein. Ihn zur Vernunft und zur Einsicht zu bringen, mit den Mitteln und Einrichtungen für den Verkehr rücksichtsvoll umzugehen, wäre ein ernstes Gebot unserer Zeit. Wenn aber jeder danach trachtet, dem andern möglichst viele Schikanen in den Weg zu legen, wird die Situation für alle nur verschlimmert.

Gegenwärtig wird beispielsweise versucht, den Hebel beim Schwerverkehr anzusetzen und gehofft, mit dessen Verlagerung auf die Schiene, aber auch mit fiskalischen Mehrbelastungen vordergründig eine Verbesserung der Luftqualität und eine Entlastung unserer Strassen herbeizuführen, hintergründig aber werden neue Einnahmen zur Stopfung der leeren Bundeskasse gewonnen. Ob diese Methode greift, scheint zumindest fraglich zu sein. Sicher aber ist, dass dies einer Verteuerung ruft, die letzten Endes wieder jeder einzelne in irgendeiner Form zu berappen hat. Was aber geschieht beim Moloch Individualverkehr? Hier liegt heute der Trend bei der stärkeren Verteuerung der Treibstoffe und der Motorfahrzeuge selbst. Diese Absich-

ten mögen rein finanziell zum Ziele führen, doch an der Überlastung unserer Strassen wird sich wenig ändern, denn wer ist schon bereit, sein Fahrzeug zugunsten des öffentlichen Verkehrs preiszugeben und damit auf individuelle Vorteile zu verzichten? Und welcher Regierung wird es gelingen, mit Zwangsmassnahmen das hochgesteckte Ziel einer Verkehrsberuhigung herbeizuführen?

20 Der Völkerbund wurde im Jahre 1919 auf Initiative des amerikanischen Präsidenten Wilson gegründet und sollte nach dem Ersten Weltkrieg der Sicherung des Weltfriedens und der Zusammenarbeit unter den 59 ihm angehörenden Nationen dienen. Die Ablösung durch die «Organisation der Vereinigten Nationen» (UNO) erfolgte 1946.

21 Ein typisches Beispiel wäre etwa die Verzögerungen beim Bau der N-13-Reststrecken; noch krasser aber ist das Gerangel um den Bau der T8/A8 im Raume Scherikon; vom St.Gallervolk 1991 wohl beschlossen, ist sie heute noch weit von der Realisierung entfernt.

Quellen und Literatur

Dok. N 13 1980: PAUL HALTER U. A., *Dokumentation über den Bau der N 13 Haag-Trübbach*, St.Gallen 1980.

SKIB 1867: Strassenkreisinsektorat Buchs, *Vertrags- und Pflichtenheft für den Strassenpacht mit Christ. Fuchs*. Handschriftlicher Vertrag, St.Gallen, 12. Januar 1867.

SKIB 1914: Strassenkreisinsektorat Buchs, *Konkordat betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern*. Hg. vom Bundesrat, Bern, 7. April 1914.

SKIB 1922: Strassenkreisinsektorat Buchs, *Reglement für die Kraftwagenführer der Strassenverwaltung des Kantons St.Gallen*. Erlassen vom Kantonsingenieur, St.Gallen, Januar 1922.

SKIB 1928: Strassenkreisinsektorat Buchs, *Vollzugsverordnung über den Motorwagen- und Fahrradverkehr*. Hg. vom Regierungsrat des Kantons St.Gallen, 20. November 1928.

SKIB 1930: Strassenkreisinsektorat Buchs, *Signalordnung für den Strassenverkehr in der Schweiz. Den Kantonen vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement zur Einführung empfohlen*. Bern, im März 1930.

SKIB 1950–1987: Unterlagen über Strassenausbau und -unterhalt der Jahre 1950–1987 im Strassenkreisinsektorat Buchs.

SSASG 1991: Strassenverkehrs- und Schiffsamt des Kantons St.Gallen, *Entwicklung der Fahrzeugbestände 1950–1990*. St.Gallen 1991.

VKZ 1990: Tiefbau- und Strassenverwaltung des Kantons St.Gallen, *Unterlagen über Verkehrszählungen*. St.Gallen 1990.

Vogler/Thommen 1955: R. VOGLER/A. THOMMEN, *Hauptstrassenplanung in der Ostschweiz*. Hg. «Aktionskomitee Rheinstrasse». St.Gallen 1955.

Bilder

Zur Verfügung gestellt durch das Strassenkreisinsektorat Buchs (SKIB): Hans Eggenberger, pens. Chauffeur, Grabs; Josef Brander, pens. Werkmeister, Wattwil.