

Zum Bau und zur Geschichte der ersten eidgenössischen Strasse

Autor(en): **Ackermann, Otto**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **26 (2013)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-893547>

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.

Zum Bau und zur Verkehrsgeschichte der ersten eidgenössischen Strasse

Otto Ackermann

Im Verlauf des 15. Jahrhunderts wurde die hochadlige Landesherrschaft im Zug der Herrschaftsverdichtung im voralpinen und inneralpinen Raum abgelöst. Gleichzeitig übernahmen effizientere politische Organisationsformen den Ausbau zur Territorialherrschaft: Städte und ländliche Eidgenossenschaften gingen Bündnisse ein zum Schutz gemeinsamer Interessen und zur gegenseitigen politisch-militärischen Absicherung. In diesem Rahmen vollzog sich auch das Ausgreifen der eidgenössischen Orte, die am voralpinen Raum nördlich der Walensee-Furche interessiert waren.

Während die wichtigere Grafschaft Sargans bereits 1483 eidgenössische Landvogtei geworden war, erlebte die

Grafschaft Werdenberg (Grabs, Buchs, Sevelen) noch fast vier Jahrzehnte Besitzerwechsel. Dabei kann man vorübergehend auch den Einfluss von Luzern oder von mit Luzern verbundenen Adligen feststellen, was auf gesteigertes Interesse am Rheintal und am West-Ost-Verkehr schliessen lässt. Weiter nördlich waren die Freiherren von Sax mit Zürich verbündet, besaßen die Appenzeller seit 1460 die Herrschaft Rheintal, und nach dem Rorschacher Klosterbruch von 1489 wurde Rheineck Herrschaftsmittelpunkt der Landvogtei Rheintal: «Offenkundig wollte man das linksseitige Rheintal in den Einflussbereich der Eidgenossenschaft bringen.»¹

Auf wirtschaftliche Interessen der Eidgenossenschaft hin deutet ein Ver-

bot von Spekulationskäufen zur Unterbindung der Teuerung im Jahr 1491.² Dabei spielte der Getreideimport aus Süddeutschland in den immer stärker auf Vieh- und Milchwirtschaft umstellenden Alpenraum die kleinere Rolle als der Import von Salz, das vor allem aus Hall im Tirol eingeführt wurde. «1491 versuchte die Tagsatzung, Spekulationskäufe und Teuerung im Salzhandel zu unterbinden. Es durfte kein Salz mehr auf Bestellung oder mit geliehenem Geld gekauft werden», schreibt Fritz Rigendinger in der *Sankt-Galler Geschichte 2003* zur Bedeutung der Walensee-Route als Importweg und für den Wasserweg bis Rapperswil.³

Projektierung und Bauverhandlungen

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts gewann also die Kreuzung der Nord-Süd-Route mit dem Ost-West-Verkehr an Bedeutung. In diesem Zusammenhang gehört der Ausbau einer fahrbaren Strassenverbindung von Sargans aus ins linksufrige Rheintal. Über die Verhandlungen zum Bau der Strasse sind wir sehr gut informiert, hingegen lassen sich nach heutigem Forschungsstand keine eigentlichen «Promotoren» herausheben, die explizit ihre Interessen formuliert hätten.

Bereits drei Jahre nachdem am 2. Januar 1483 Graf Jörg in Rapperswil die Grafschaft an die sieben eidgenössischen Orte Zürich, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug und Glarus (ohne Bern) um 15 000 Gulden verkauft hatte, begann an der Tagsatzung

Die Vielfalt der Verkehrsformen in der frühen Neuzeit widerspiegelt sich im Titelbild von Andreas Ryffs Reisebüchlein aus dem Jahr 1600.

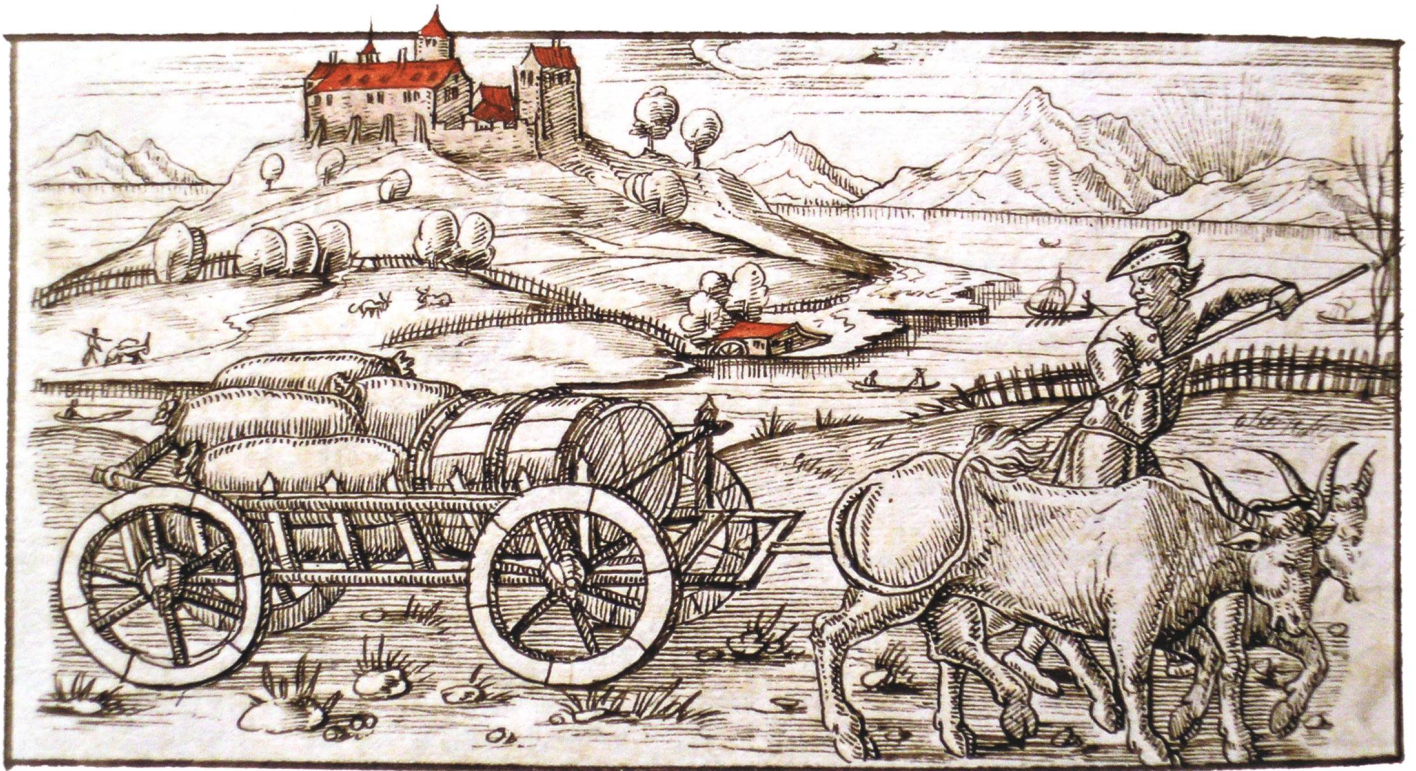
Universitätsbibliothek Basel



1 Graber 2003, S. 72.

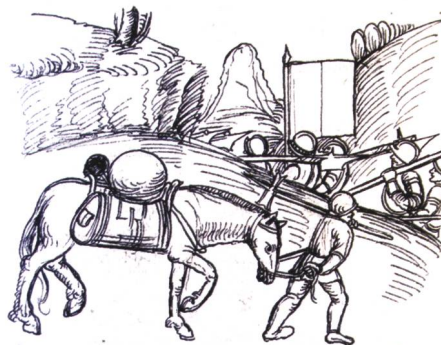
2 Nach Rigendinger 2003, S. 190.

3 Rigendinger 2003, S. 190. – Zum Fernverkehr im Rheintal und speziell zum Salzhandel von Hall im Tirol über den Arlberg vgl. Bilgeri 1987, S. 115–117.



Von Ochsen gezogener Leiterwagen, beladen mit einem Fass und Warenbündeln, aus Christoph Silberysens «Grosser Schweizerchronik» von 1576. Aargauische Kantonsbibliothek, MsWettF 16:1, S. 890

vom 25. Juli 1486 im Sarganserland – also vermutlich mit Augenschein – die Diskussion um den Ausbau der Strasse am Schollberg.⁴ Gleichzeitig wurde auch eine Kommission zur genauen Festsetzung der Grenzen zwischen Werdenberg und Sargans eingesetzt und es gab Verhandlungen über die Zollbefreiung für Glarner und Schwyzer «*oberhalb der Steinbrücke*».⁵ Darauf hören wir für mehrere Jahre nichts mehr vom Strassenbauprojekt; erst im Herbst 1490 wurden die Verhandlungen zu Ende geführt. Im Juni 1490 gab man ein Gutachten «*mit Meister Albrechten*» über die «*Wege und Strassen am Schollberg*» sowie eine Kostenschätzung in Auftrag.⁶ Diese wurde Mitte September den beteiligten Orten vorgelegt.⁷ Im Oktober war dann eine Mehrheit der sieben Orte gegen den gemeinsamen Bau, gestattete aber einzelnen bauwilligen Orten den Ausbau mit der Übernahme der Zollerträge.⁸ Bereits drei Wochen später waren nur noch Zürich und Unterwalden dagegen,⁹ und Mitte November beschloss man den gemein-



Saumtier einer Reisläufertruppe, beladen mit grossen Packtaschen, einem Kochkessel und einer Pfanne, aus Band 3 von Wernher Schodolers Schweizerchronik, um 1510–1535.

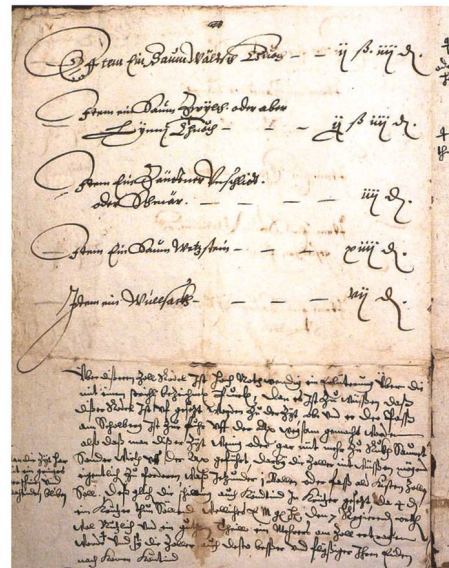
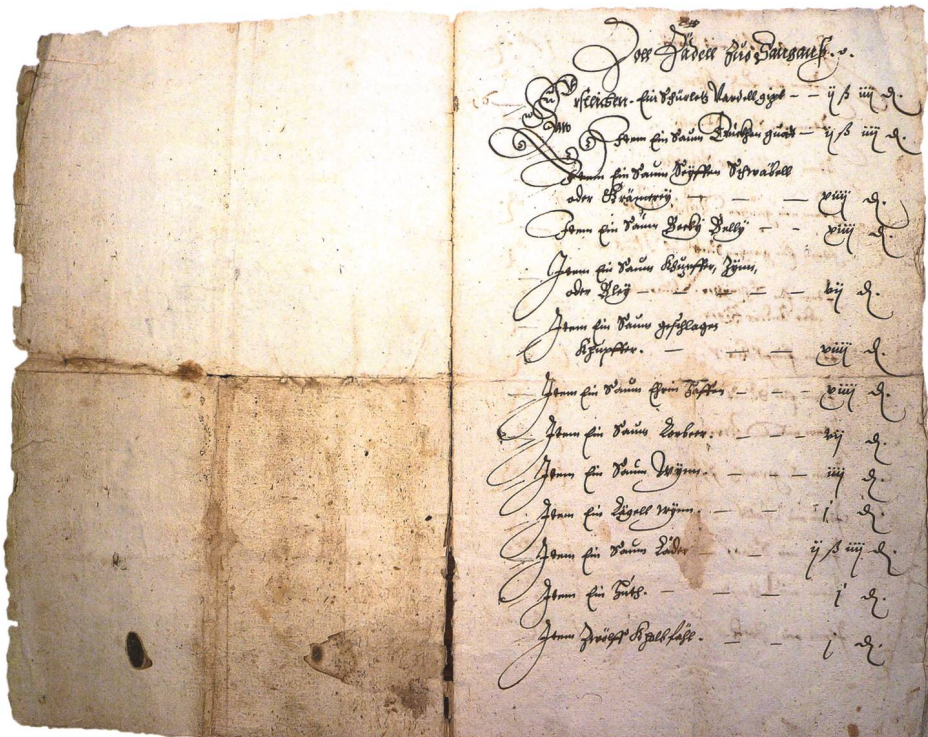
Aargauische Kantonsbibliothek, Ms. Bibl. Zurl. 18, Bl. 86 recto.

samen Ausbau mit der Klausel, dass Orte, die allenfalls nicht mitmachen, künftig nur den bisherigen Zollertrag erhalten sollten, aber an den erwarteten Mehreinnahmen nicht beteiligt wären.¹⁰ Der eigentliche Baubeschluss wurde am 6. Dezember 1490 in Luzern gebilligt in Anwesenheit von Landvogt

Hans Sitter, «*genannt Hutmacher*», der den Bauvertrag mit Meister Pechtel vorlegte.¹¹ Der vereinbarte Baubeginn am St.Gallustag (16. Oktober) dürfte damit wohl nicht eingehalten worden sein, da der Entschluss zum Bau der Strasse ja erst danach fiel.

Im Staatsarchiv Luzern liegt das Originalmissiv vom 10. November 1490, also die Weisung an den Tagsatzungsgesandten. Es enthält Angaben, wie der Sarganserländer Landrat und die benachbarten Machtträger sich zum Projekt der Schollbergstrasse stellten. Allen voran stimmte der Abt von Pfäfers in der Erwartung zu, dass anschliessend auch die Kunkelsstrasse entsprechend ausgebaut würde. Flums und Sargans machten voll mit, Walenstadt war dagegen, wollte sich aber anschliessen; der Vogt von Werdenberg sah keine Probleme einer Kostenüberschreitung.¹²

Der Bauvertrag, ausgehandelt vom Zürcher Ratsherrn und damaligen Landvogt in Sargans Hans Suter sowie Hans Sunnenberg, dem luzernischen Stadtrat und damaligen Landvogt zu



Landvogt Hartmann (Hofmeister) notierte 1659 auf dem alten Exemplar Probleme für eine Neuordnung der Zolltarife.

Staatsarchiv St.Gallen, AA 4 A 7-1

Der «Zoll-Zädell zuo Sargans» aus der Mitte des 17. Jahrhunderts listet die zu verzollenden Waren und Tarife auf. Staatsarchiv St.Gallen, AA 4 A 7-1

Werdenberg, mit «dem erbren Meister Michel Prentel von Pfuntz aber der Etsch» ist noch im Wortlaut vorhanden¹³ und regelte den Ausbau der «berürten strasz vnd weg der lenge nach durch den Schallberg zumachen von dem dorff zü Vill bis an den Trübenbach, zechen güter werch schü wit mit vier vstellinnen, da dz aller füglichen ist», unter anderem auch Sicherheitsmassnahmen, «wo es notdurfftig oder sorgklich ist, da sol er die mur vflassen gan völlklich ein jeden man der brust oben». Mit andern Worten: Es war eine talseitige Mauer von 1,20 bis 1,40 Meter Höhe verlangt.

Im Weiteren wurden festgelegt:

- die Gesamtkosten von 1200 Gulden mitsamt den Teilzahlungen,
- Materiallieferungen durch den Landvogt sowie Verpflegung («bedarf von korn, win, saltz, smaltz, fleisch, roszen»), letzteres unter Kostenfolge für den Baumeister,
- die Bauzeit von ungefähr einem Jahr bis Oktober 1491 mit dem Vorbehalt einer Fristverlängerung bei verspätetem Beginn, falls er «mit ratt vnd willen der

zwey lantfögten den anfang des werchs langer strackten»,

- die Abnahmeprozeduren.

Offenbar rechneten die Parteien mit Zahlungsproblemen: Falls die Bauherren nicht zahlten, sollte der Baumeister im Lande bleiben «so lang vnd vil bis er um sin vsstendig summ schuldend, an alle sinen costen vnd schad vssgericht vnd bezalt worden ist». Der Vertrag wurde eingehalten, denn 1492 fand die Besichtigung der Strasse statt, dabei wurde vermerkt, dass die einzelnen Orte

noch je 17 Gulden und 17 Schilling Beiträge zu bezahlen hätten, ebenso machte der Baumeister höhere Kosten von 200 Gulden – immerhin gegen 20 Prozent der Bausumme – wegen des Wetters und höhere Spesen wegen der Teuerung geltend und ersuchte um einen Beitrag der Orte.¹⁴ Allerdings beklagten sich bereits 1493 Kaufleute über die zu enge Strasse, worauf die Landvögte in Sargans und Rheineck angewiesen wurden, die Strasse so verbreitern zu lassen, «dass man mit Woll-

4 EA 3/1,274b. – Breit dargestellt bei Peter 1960, S. 531ff.

5 Wohl die «steinerne Brücke» bei Kaltbrunn.

6 EA 3/1,389a.

7 EA 3/1,395d.

8 EA 3/1,399v.

9 EA 3/1,401h.

10 EA 3/1,402g.

11 In meinen bisherigen Arbeiten zur Schollbergstrasse habe ich nachzuweisen versucht, dass es sich um den Ausbau eines bereits vor-

handenen Saumweges zur wagengängigen Fahrstrasse handelte. An dieser Stelle möchte ich nicht auf diese Diskussion eintreten.

12 Nach einem Typoskript in meinen Unterlagen, unbekannter Herkunft. Überschrift: «Luzern 1490. 10. oder 17. November». Vgl. Abschiede III, S. 373, Nr. 401h.

13 Als Abschrift StALU, AKT A1 F1, Sargans, Sch. 389, Aktenband 83, Landvogtei Sargans und Werdenberg, bisher veröffentlicht an diversen Orten, demnächst in der Rechtsquellenammlung Sarganserland.

14 EA 3/1, 443a.

ballen und anderm Kaufmannsgut da fahren könne».¹⁵

Saum, Lägel, Ballen – Transportgüter auf der Schollbergstrasse

Wenn die Wanderer heute den steilen Aufstieg in der Hohwand hinaufsteigen und sich oben auf der Ruhebänk hinsetzen, steigen Bilder auf vom Verkehr auf der historischen Schollbergstrasse: Fussgänger, Saumtiere mit ihren Ballen, Lastkarren oder Mennis, Kutschen, Einheimische unterwegs zu den Dörfern und beschäftigt mit dem Warentransport im Rodsystem, dazwischen Eil- oder Strackfuhren, Einzelhändler sind auf Wegen neben Vertretern der grossen Handelsgesellschaften. Für die Menschen war früher dieser Verkehr so selbstverständlich, dass er nur in Ausnahmefällen in Wort oder Bild festgehalten wurde.

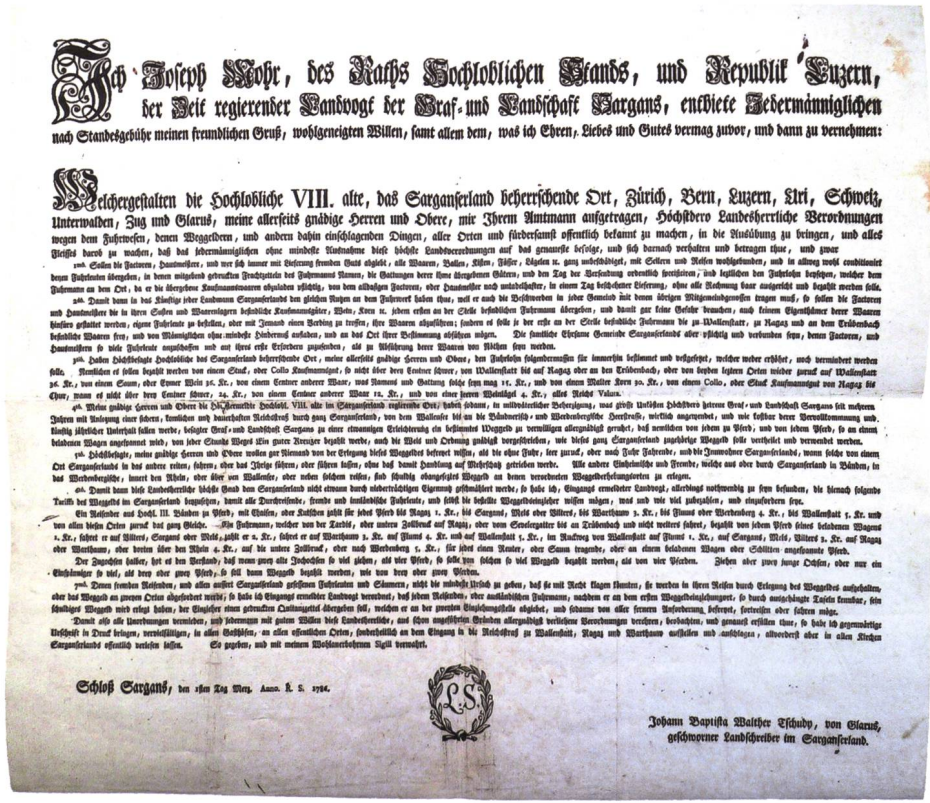
Im Schlussheft seiner *Werdenberger Chronik* hat Nikolaus Senn eine umfangreiche Zoll- und Weggeldordnung der Glarner Landvogtei Werdenberg

transkribiert.¹⁶ Auf die Festlegung, wie die Zollerträge für die nächsten zehn Jahre verteilt werden sollen, folgt eine Tarifabelle, die als Abschrift der Neuordnung von Landvogt Fridolin Schindler aus dem Jahr 1760, die ihrerseits Zollbestimmungen aus dem Jahr 1690 enthält, angehängt wird.¹⁷ Die aufgelisteten Güter sind in zwölf Gruppen eingeteilt. Nach heutigen Bezeichnungen sind dies in dieser Reihenfolge: Weine, Getreide, Milchprodukte, Vieh, Metallwaren, Textilien, Fasern, Leder, Fischereiartikel, Chemikalien, Salz, Vermischtes. Insgesamt sind 116 Posten vermerkt. Als Transportgebilde erscheinen für Flüssigkeiten Saum¹⁸, Lägelen¹⁹, Seiten-Fuder; für Getreide oder Fleischwaren Sack, Ledi²⁰, Tonnen, Zentner, Fass, für Textilien auch Ballen. Die Zollbeträge werden in Batzen, Kronen und Pfennig angegeben. Im Anschluss an die Tabelle wird sozusagen eine Gebrauchsanweisung gegeben und es werden die Ausnahmen für die einheimische Bevölke-

rung und den Binnenverkehr aufgelistet. Als Nachtrag kommen drei Bestätigungen der Zollverordnung aus den Jahren 1577, 1620 und 1664, was von der Langlebigkeit der Zolltarife zeugt.²¹

Gleiches gilt von einem *«Zoll Zädel zuo Sargans»*. Gegenüber der vorher besprochenen Zollordnung ist die Liste der verzollenden Güter nur knapp halb so lang und nicht erkennbar geordnet. Mit einem *«Schürletz Vardell»*²², einem Bündel Kleiderstoff, beginnt sie; als weitere Textilien kommen vor ein Saum *«thuoch»*, offenbar aus dem Norden, denn für *«wäلتsch thuoch»* wird der gleiche Tarif von 2 Schilling und 4 Groschen erwähnt; Zwilch und Leinen, ein *«wullsackh»*, dann auch Leder und Kalbfelle. Gewichtiger sind die Metalle: Kupfer, Zinn, Blei, pro Ladung 7 Groschen, verarbeitet (*«geschlages khupfer»*) das Doppelte, Eisen, Stahl, Sensen, Becken. An Tieren kommen vor Schwein, Schaf, Ziege, Rind, ein *«gwonlich pfärdt»* wird unterschieden vom *«fäldt roß»*. Unter die Lebensmittel fallen Saum und Lägel *«wäلتsch wein»* neben gewöhnlichem *«wynn»*, Getreide (ein *«ledi khorn»*), Brot, Käse und Ziger (Schwyzer, Glarner oder andere), Schmalz, *«ein thonne häring»* oder ein Saum geräucher oder gesalzener Fisch. Auch Chemikalien, Kosmetika und Gewürze kommen vor, Seifen, Schwefel, *«krämerey»*, Lorbeer.²³

Interessant ist der angehängte Text. Es handelt sich um eine Art Kommentar, der von Landvogt Hofmeister unterzeichnet ist. Gleich der erste Satz will eine Erläuterung zu den *«mit einem strichli bezeichnete punkcte»* geben, *«dan es ist zu wüssen daß dißer rodel ist uf gesezt worden zu der zyt obe vnd ee der passß am Scholberg ist zur fuhr uff der ax wegsam gemacht worden»*, also dass die Liste auf eine Zeit zurückgehe, da noch kein Wagenverkehr am Schollberg möglich war, dass keine Weineinfuhr bestand und keine Ausfuhr²⁴, ausserdem sei der Tarif in Schilling angegeben und könne in Kreuzer umge-



1786 liess Landvogt Mohr dieses Plakat als Weg- und Zollordnung drucken und öffentlich anschlagen. Staatsarchiv St.Gallen, AA 4 A 7b-10

«Wegen dem Fuhrwesen, denen Weggeldern, und andern dahin einschlagenden Dingen ...»

Mit Datum 1. März 1786, also ein Dutzend Jahre vor dem Untergang der Landvogtei Sargans, erliess der amtierende Landvogt Joseph Mohr, *«des Raths hochloblichen Stands, und Republik Luzern, der Zeit regierender Landvogt der Graf- und Landschaft Sargans»* eine Verkehrsordnung, *«dass jedermännlichen ohne mindest Ausnahme diese höchste Landesverordnung auf das genauest befolge»*.

Der erste Paragraf verlangt, dass die Faktoren oder Hausmeister, also die Verantwortlichen einer Sust, *«alle Waaren, Ballen, Kisten, Fässer, Lägelen ec. ganz unbeschädigt»* übergeben zusammen mit einem gedruckten Formular und mit Angaben zum Inhalt und Fuhrlohn, der am Abladeort dem Transporteur bar auszuhändigen sei. Im zweiten Paragrafen wird den Wareneigentümern untersagt, selbständig Fuhrleute zu bestellen, *«damit in das Künftige jeder Landmann Sarganserlands den gleichen Nutzen an dem Fuhrwerk haben thue»*, sollen zu *«Wallenstatt, zu Ragaz und an dem Trübenbach»* die Faktoren dem jeweils anstehenden Fuhrmann die Waren übergeben; umgekehrt müssen *«sämtliche Ehrsame Gemeinde Sarganserlands aber pflichtig und verbunden sein»*, die nötige Anzahl der Fuhrleute zu organisieren. Im dritten Abschnitt werden die Transportpreise zwischen Walenstadt und Ragaz und Trübbach festgelegt: ein Stückgut bis 3 Zentner, ein Saum oder *«Exmer»* Wein kostet 36 Kreuzer, ein Malter Korn 30 Kreuzer, übrige Waren bis 1 Zentner Gewicht 15 Kreuzer.

Die *«gnädige Herren und Obere die Höchstvermeldte Hochlob. VIII. alte im Sarganserland regierende Ort»* gestatteten *«in mildväterlicher Beherzigung»* als Entgelt für den aufwendigen Ausbau und Unterhalt der Durchgangsstrassen bis an die bündnerische und werdenbergische Heeresstrasse den Einzug von einem Kreuzer von jedem Reiter und auch Zuggpferd pro Wegstunde;



Im Gebiet der kleinen Hohwand haben Steinbruch und Festungsbau das Trasse ver-schwinden lassen: Die erhaltene Strecke nach Trübbach beginnt hinter dem liegenden Baum rechts oben. Foto Otto Ackermann, Fontnas

der Erlös solle dann in den Gemeinden verteilt werden.

Dieses Weggeld mussten grundsätzlich alle bezahlen; ausgenommen waren nur *«Dienstfahrten»* an den Ausgangsort sowie der *«private»* Binnenverkehr im Sarganserland. Darauf folgt eine spezifiziertere umständliche *«Tarifverordnung»* für die einzelnen Strassenabschnitte zwischen Ragaz, Walenstadt und Trübbach, zum Beispiel ein Kreuzer pro Reiter oder auf Kutschen Reisenden oder pro Transportpferd von Walenstadt bis Flums; 4 Kreuzer bis Wartau oder dort über den Rhein; bis zur unteren *«Zollbruck»* oder nach Werdenberg 5 Kreuzer. Interessant ist, dass ebenso die Leistungen der Zugochsen nach *«Pferdestärken»* abgegolten werden, das heisst pro Ochse das Doppelte! Zum Schluss gibt es eine Erleichterung für Durchreisende: Sie können *«an dem ersten Weggeldeinziehungsort, so durch ausgehängte Tafeln kennbar»*, für die

ganze Strecke bezahlen und erhalten dafür *«einen gedruckten Quitanzzettel»*.

Damit jedermann diese *«allergnädigst verliehen Verordnungen verehren, beobachten und genauest erfüllen thue»*, wurde sie gedruckt und am Eingang in die Reichsstrasse, an öffentlichen Orten und in Gasthöfen angeschlagen und in allen Kirchen des Sarganserlandes öffentlich verlesen.

Pläne zum Bau einer Hangfussstrasse seit dem 18. Jahrhundert

Im 18. Jahrhundert erforderte und förderte der wachsende Verkehr den planmässigen Ausbau von Kommerzialstrassen, den sogenannten Chausseen. Für die Ostschweiz zu erwähnen ist der Bau der Fürstenlandstrasse unter Abt Beda, für Vorarlberg sind es Strassenbauten im Zeitalter Maria Theresias.²⁸ Voraussetzung dazu waren aber Wille und Weitsicht eines politischen Zentrums.

Aus dem Jahr 1712 ist die Abschrift eines Schreibens erhalten, in welchem für den Abschnitt zwischen Sargans und Trübbach erstmals ein Landvogt umständlich die Idee einer Hangfussstrasse formulierte.²⁹ Eine Strasse am Fuss des Schollbergs würde nicht nur den Transport verkürzen, sondern auch das Wuhren erleichtern und brächte zusätzliches landwirtschaftlich nutzbares Land. Voraussetzung dazu aber wären Felsarbeiten im Bereich der Hohwand. In seinem Brief forderte der Landvogt die Gemeinden auf, ihre Meinung dazu kundzutun. Wie die Stellungnahmen der Gemeinden dazu lauteten, wissen wir nicht, nur dass erst gegen Ende des Jahrhunderts nach grösseren Beschädigungen der Schollbergstrasse und kostspieligen Reparaturen Gutachten entstanden, als deren Ergebnis dann 1822 durch den Kanton St.Gallen unter der Leitung des bekannten Bündner Strassenbauers Richard La Nicca die heutige Talstrasse gebaut werden konnte. Erstmals erscheint die Linienführung der Hangfussstrasse skizzenhaft in einem Strassenplan von 1770.

Aus dem Jahr 1804 ist ein Brief des Kaufmanns Mathias Sulser und Comp. an den St.Galler Regierungsrat erhalten. Darin schildert Sulser, dass nach den April-Unwettern 1802 die Schollbergstrasse unbrauchbar geworden sei; private Initiativen zur Ausbesserung der Schäden seien durch die Herren Gallati in Sargans hintertrieben worden, weil diese bei dieser Gelegenheit das Projekt einer Hangfussstrasse vorantreiben wollten. Um grössere Einbusen und ein Abwandern des Verkehrs nach Österreich zu verhindern, habe er selber die Instandstellung veranlasst und ersuche nun um eine befristete Zollbefreiung zur Deckung der Unkosten.³⁰

Aber erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die politischen und auch finanziellen Möglichkeiten zur Realisierung einer neuen Strasse gegeben. Die heutige Kantonsstrasse am Schollberg ist Teil jener Strassenbauperiode,

in welcher der Ausbau der Passstrassen die eindrucklichste Leistung darstellt.³¹ Sie war der wichtigste Teilabschnitt innerhalb des Ausbaus der ganzen Rheintalstrasse.³²

Bau der Kantonsstrasse als st.gallisches Politikum

Mit der Eröffnung der neuen Kantonsstrasse 1821 hatte die eidgenössische Schollbergstrasse ihre Bedeutung verloren, dennoch wurde sie weiterhin für lokale Bedürfnisse benutzt. Der neu erschlossene Schollberg diente als Steinbruch, zeitweise in Pacht der Ortsgemeinde Sargans, die für die Erfüllung ihrer Wuhrpflicht hier das Material besorgte. Als dann ein grösserer Abbruch auch das Trasse der alten Schollbergstrasse definitiv unterbrach, löste dies einen lange dauernden Rechtsstreit aus zwischen der Gemeinde Wartau und dem Bundesrat als oberster für den Betrieb der eidgenössischen Strasse verantwortlicher Instanz. Die Gemeinde blieb erfolglos, wie man weiss. Die historische Verkehrsverbindung wurde zum Torso, blieb in der Erinnerung Geschichtsinteressierter aber lebendig.

Ein erster Impuls im Jahr 1998 zur Instandstellung blieb als Aufgabe in den Schubladen – und als Projekt im Kopf des Gemeindepräsidenten Beat Tinner. 2010 gelang es ihm, Vertreter

des Inventars historischer Verkehrswege, der Kantonsarchäologie, der Wanderweg-Organisation zusammen mit örtlichen Fachleuten an einen Tisch zu bringen und in kurzer Zeit die Finanzierung und die Realisierung der ersten Etappe der Wiederherstellung zu sichern. Wie man hört, ist auch die Sicherung der übrigen Strecken und die Überwindung der Lücke im Steinbruch Schollberg auf guten Wegen. Damit wird dem verkehrstechnisch arg misshandelten Engpass am Schollberg mit der imposanten Auffahrt an der vorderen Hohwand, dem romantischen Weg im Wald und der spektakulären Durchquerung der «Wunde» des Steinbruchs ein Stück Ursprünglichkeit und ein Denkmal für die eidgenössische und regionale Verkehrspolitik zurückgegeben.

Die Kantonsstrasse, die Rheinkorrektion, massive Aufschüttungen, die Eisenbahnlinie, die Autobahn A13 und lokale Wege haben den Engpass zwischen Rhein und Schollberg in einen reinen Verkehrsstrang umgewandelt. Nur noch zeitgenössische und literarische Texte erinnern an die einstige «Magie» des Rheinknies zwischen Ellhorn und Schollberg.³³ Die lärmige, vom Verweilen abratende Situation kann ein eigentliches Lehrstück für die Verkehrsentwicklung seit dem Mittelalter sein.

28 Dazu gibt Bilgeri 1982, S. 251ff., besonders S. 255f., eine spannende Beschreibung der Konflikte um den Erhalt bzw. Ausbau der 11 Kilometer langen Strasse durch das Riet von Fussach nach Rankweil: Weil Bregenz den Nord-Süd-Verkehr neu über die Stadt führen wollte – Ausbau der Hangfussstrasse nach Feldkirch 1768–1771 –, war die Strasse vernachlässigt worden und der Warenverkehr von Lindau aus wurde über Rheineck auf die schweizerische Strasse verlagert; die Orte Rankweil-Sulz und Höchst-Fussach erneuerten bis 1780 mit grossem Aufwand die direkte Verbindung. – In die gleiche Zeit fallen im Rheintal auch die ersten Versuche, die seit Jahrhunderten von den Gemeinden erstellten Wuhre durch grössere Projekte zu ersetzen und wirksamer zu gestalten. Vgl. dazu Kaiser 1990b.

29 StASG, AA 4 A 7b 1.

30 KA R 64-3-f. Auf die weiteren Umstände und die Politik der Gallatis kann hier nicht eingegangen werden. Vgl. dazu Reich 1997, S. 75.

31 Ausbau der San-Bernardino-Strasse 1818–1823 unter massgeblicher Beteiligung des Königreichs Sardinien-Piemont geplant und ausgeführt von Pocobelli und La Nicca, die auch für die neue Kantonsstrasse am Schollberg verantwortlich waren. Ausbau der Gotthardstrasse ab 1818.

32 Zu diesem «Strassenbaujahrzehnt» und seinen politischen Auseinandersetzungen vgl. Reich 1997, S. 63–88.

33 So etwa Escher 1810, zitiert in Reich 2011, S. 42f., oder in jüngerer Zeit JÖRG GERMAN in Roman *Ellhorn*, Frankfurt a. M. 2004.

Literatur

- Ackermann 1997: ACKERMANN, OTTO, *Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvoogtszeit*. In: *Werdenberger Jahrbuch 1997*, 10. Jg., S. 43–60.
- Biedermann 1999: BIEDERMANN, KLAUS, *Das Rod- und Fuhrwesen im Fürstentum Liechtenstein. Eine verkehrsgeschichtliche Studie mit besonderer Berücksichtigung des späten 18. Jahrhunderts*. In: *Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein*, Bd. 97, Vaduz 1999.
- Bilgeri 1982: BILGERI, BENEDIKT, *Geschichte Vorarlbergs*, Bd. IV, *Zwischen Absolutismus und halber Autonomie*, Wien 1982.
- Bilgeri 1986: BILGERI, BENEDIKT, *Geschichte Vorarlbergs*, Bd. I, *Vom freien Rätien zum Staat der Montforter*, Wien 1986.
- Bilgeri 1987: BILGERI, BENEDIKT, *Geschichte Vorarlbergs*, Bd. II, *Bayern, Habsburg, Schweiz – Selbstbehauptung*, Wien 1987.
- Bugg 2010: BUGG, MATHIAS, *Erzabbau zwischen Mittelalter und Neuzeit*. In: Eisenbergwerk Gonzen AG (Hg.), *Gonzen. Der Berg und sein Eisen*, Zürich 2010.
- Ebel 1802: EBEL, JOHANN GOTTFRIED, *Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz*, Bd. 2, Leipzig 1802, Reprint St.Gallen 1983.
- Escher 1810: ESCHER, HANS CONRAD, *Die Schollbergstrasse*, Zürich 1. Februar 1810, Manuskript, Kopie bei Hans Senn, Azmoos.
- Graber 2003: GRABER, MARTIN, *Die Burg Wartau. Baubeschreibung, Geschichte, Rechte und Besitzungen, Urkundensammlung*, Buchs 2003.
- Gubser 1998: GUBSER, PAUL, *Es begann im Drachenloch*, Mels 1998.
- Hackaert 181: HACKAERT, JAN, *Die Schweizer Ansichten, 1653–1656: Zeichnungen eines niederländischen Malers als frühe Bilddokumente der Alpenlandschaft: zweiundvierzig Faksimilewiedergaben*, bearb. und kommentiert von Gustav Solar, Dietikon-Zürich 1981.
- Kaiser 1990: KAISER, MARKUS, *Rheinkarten und Rheinpläne aus 375 Jahren. Eine Landschaft im Wandel*. In: *Werdenberger Jahrbuch 1990*, 3. Jg., S. 30–43.
- Kaiser 1990b: KAISER, MARKUS, *Hans Conrad Romers Rheingutachten von 1769*. In: *Werdenberger Jahrbuch 1990*, 3. Jg., S. 44–67.
- Krapf 1983: KRAPF, BRUNO, *Der Strassenbau im Kanton St. Gallen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Lizentiatsarbeit Historisches Seminar der Universität Zürich, Zürich 1983.
- Leipold-Schneider 1996: LEIPOLD-SCHNEIDER, GERDA, *Schiffahrt auf dem Alpenrhein zwischen Chur und der Bodenseemündung*. In: Riedenaier 1996, S. 219–244.
- Peter 1960: PETER, OSKAR, *Wartau. Eine Gemeinde im st.gallischen Rheintal, Bezirk Werdenberg*, St.Gallen 1960.
- Reich 1997: REICH, HANS JAKOB, *Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen. «Von wegen der bösen strassen von Werdenberg ...»*. In: *Werdenberger Jahrbuch 1997*, 10. Jg., S. 60–88.
- Reich 2011: REICH, HANS JAKOB, *In 314 908 Schritten dreimal durchs Werdenberg. Eine Landschaftserkundung im Tal, an den Hängen und über alle Berge*. Dort besonders den Abschnitt *Alles Rhein – und flachgelegtes Gebirge*, S. 42ff. In: *Werdenberger Jahrbuch 2011*, 24. Jg., S. 38–71.
- Riedenaier 1996: RIEDENAUER, ERWIN (Hg.), *Die Erschliessung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Beiträge der Historikertagung der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer*, Bozen 1996.
- Rigendinger 1997: RIGENDINGER, FRITZ, *Verkehr und Verkehrssicherheit im Mittelalter*. In: *Werdenberger Jahrbuch 1997*, 10. Jg., S. 31–42.
- Rigendinger 2003: RIGENDINGER, FRITZ, *Handwerker, Schiffsleute, Eisenherren*. In: Sankt-Galler Geschichte 2003, Bd. 2, *Hochmittelalter und Spätmittelalter*, St.Gallen 2003.
- Sarganserland 1483: Sarganserländische Talgemeinschaft (Hg.), *Sarganserland 1483–1983*, Festschrift, Mels 1982.
- Schilbach 1984: SCHILBACH, HEINRICH, *Studien nach der Natur von Heinrich Schilbach, 1818*, Faksimile, kommentiert von Elsbeth und Bernd Krimmel, Hg. Stadtmuseum Darmstadt, Institut Mathildenhöhe, Darmstadt 1984.
- Schnyder 1973: SCHNYDER, WERNER, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter*, Bd. I, Zürich 1973.
- Schnyder 1975: SCHNYDER, WERNER, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter*, Bd. II, Zürich 1975.
- Sikart 2012: *Lexikon zur Kunst der Schweiz*, Online-Informationssystem des Schweizerischen Instituts für Kunstgeschichte. URL: <http://www.sik-isea.ch>
- Stricker 1981: STRICKER, HANS, *Die romanischen Orts- und Flurnamen von Wartau*, Chur 1981.
- Vogt 1990: VOGT, PAUL, *Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein*. In: *Werdenberger Jahrbuch 1990*, 3. Jg., S. 154–164.
- Vollenweider 1912: VOLLENWEIDER, OTTO, *Zur Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich–Basel. Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft*, Bd. 4, S. 385–566. Zürich-Selnau 1912.
- Weber 2012a: WEBER, BRUNO, *Hackaert, Jan*. In: *Historisches Lexikon der Schweiz (HLS)*, Version vom 22. 2. 2012, URL: <http://www.hls-dhss.ch/textes/d/D19092.php>
- Weber 2012b: WEBER, BRUNO, *Ludwig Hess*. In: *Historisches Lexikon der Schweiz (HLS)*, Version vom 22. 2. 2012, URL: <http://www.hls-dhss.ch/textes/d/D22031.php>
- Winteler 1923: WINTELER, JAKOB, *Die Grafenschaft Werdenberg und die Herrschaft Wartau unter Glarus, 1517–1798*, Glarus 1923.

Karten und Pläne

Anonym 1818: Ohne Titel [Der Rheinlauf zwischen Ellhorn und Schollberg], Staatsarchiv St.Gallen, KPG 4.

Pestalozzi 1818: *Plan der Rhein Ebene zwischen Ragaz und dem Schollberg und Aufnahme des Reliefs der Sarganser Wasserscheide zum Behuf einer Untersuchung der Verhältnisse des Rheines zur Thalfläche von Sargans und dem Wallenstat-tersee, aus Auftrag einer eidgenössischen Untersuchungs-Commission aufgenommen und gezeichnet von Ingr. Hptm. Pestalozzi von Zürich im Jahr 1818*, Zentralbibliothek Zürich, Kartensammlung, MK 386.

Schindler 1791: SCHINDLER, [?], *Der Schollberg im Sarganserland*, Staatsarchiv Zürich, A343/7, S. 122.

Siegfriedkarte: *Topographischer Atlas der Schweiz*, Blatt 268 Sargans, 1886.

Stedelin 1791: STEDELIN, ANTON DAVID, *Schollberg. Skizirt durch David Ant. Stedelin des Raths zu Schweiz 1791*, Staatsarchiv Zürich, A343/7, S. 123.