

**Zeitschrift:** Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =  
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =  
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

**Herausgeber:** geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und  
Landmanagement

**Band:** 113 (2015)

**Heft:** 1

**Artikel:** Die alte Schollbergstrasse : vom archäologischen Befund zum  
regionalen Wanderweg

**Autor:** Doswald, Cornel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-513874>

### **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:** 15.01.2026

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

# Die alte Schollbergstrasse – vom archäologischen Befund zum regionalen Wanderweg

Die Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse (IVS SG 3.1.3) ist ein Projekt, das mit einem Gesamtaufwand von rund 1,5 Mio. Franken zu den grösseren Instandstellungsprojekten für IVS-Objekte gehört. Das komplexe interdisziplinäre Projekt, das sich nicht auf die Instandstellung der vorhandenen Wegsubstanz beschränkt, erfordert das koordinierte Zusammenwirken von Spezialisten verschiedener Fachrichtungen. Projektdauer und Aufwand machen ausserdem eine solide politische Verankerung und eine kontinuierliche Information der Öffentlichkeit erforderlich. Während der Abschnitt der Gemeinde Wartau SG in den Jahren 2009–2014 fertiggestellt werden konnte, befindet sich der Abschnitt der Gemeinde Sargans SG noch in Planung. Er soll im Frühjahr 2017 eröffnet werden, die Zustimmung der Bürgerversammlung vorausgesetzt. Unterstützt werden die Gemeinden vom kantonalen Tiefbauamt, dem Bundesamt für Strassen, dem Fonds Landschaft Schweiz und verschiedenen Stiftungen.

*La reconstruction de l'ancienne route de Schollberg (IVS SG 3.1.3.), projet dont le devis se monte à environ 1,5 million de francs est un des plus importants objet IVS remis en état. Ce projet interdisciplinaire et complexe ne se limitant pas à la reconstruction de la substance existante du chemin requiert une collaboration coordonnée de divers spécialistes. La durée et l'ampleur du projet nécessitent en plus un ancrage politique solide et une information constante du public. Alors que le tronçon situé sur la commune de Wartau SG a pu être réalisé durant les années 2009-2014 le tronçon de la commune de Sargans SG se trouve encore au stade de la planification. Il est prévu de l'ouvrir au printemps 2017 sous réserve de l'approbation de l'assemblée communale. Les communes sont soutenues par le service des ponts et chaussées, l'Office fédéral des routes, le Fonds Suisse pour le Paysage ainsi que par diverses fondations.*

Il ripristino della vecchia Schollbergstrasse (IVS SG 3.1.3) è, con il suo costo complessivo di 1,5 mio di franchi, uno dei principali progetti di ripristino di un oggetto dell'inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera. Questo complesso progetto interdisciplinare, che non si limita al riassetto del percorso esistente, richiede un'azione coordinata di specialisti di branche diverse. La durata del progetto e il suo costo richiedono inoltre un solido supporto politico e un'informazione continua dell'opinione pubblica. Negli anni 2009-2014 si è ultimato il troncone del comune di Wartau (SG), mentre è ancora in fase di progettazione la tratta del comune di Sargans (SG) che dovrebbe però essere aperta nella primavera 2017, previo consenso da parte dell'assemblea comunale. I comuni sono sostenuti dalla Divisione cantonale opere e costruzioni stradali, dall'Ufficio federale delle strade, dal Fondo svizzero per il paesaggio nonché da altre fondazioni.

C. Doswald

## Die eidgenössische Strasse am Schollberg

Die alte Schollbergstrasse wurde in den Jahren 1490–1492 als erste Strasse im

Auftrag der eidgenössischen Tagsatzung gebaut. Sie erlaubte erstmals das Passieren des kahlen Felshangs am linken Rheinufer zwischen dem Sarganser Weiler Vild und Obertrübbach, an dessen Fuss der Alpenrhein anprallte (Abb. 2). Während die nördlichen und

südlichen Anfahrtswege als Rampen mit verhältnismässig bequemen Steigungen angelegt werden konnten, musste die Strasse am Schollberg über eine längere Strecke in den Fels gebaut werden (Abb. 3). Dafür musste sie hangseitig vielerorts aus dem Fels gebrochen und talseitig auf Stützmauern fundiert und mit Geländern oder Brüstungsmauern gesichert werden. Es entstanden auch einige Halbgalerien und kleinere Brücken (Abb. 4). Über den Atschabach bei Vild, eine steile, felsige Trockenrinne, die bei Starkregen zum reissenden Bach wird, führt eine mächtige, trocken aufgemauerte Furt.

## Der Zustand der Strasse vor Baubeginn

Alle erhaltenen Strassenteile besitzen auch heute noch traditionelle Bausubstanz, im Sinn des IVS teilweise sogar viel Substanz. Dies war zur Zeit der IVS-Geländeaufnahme nicht mehr erkennbar, lässt sich aber heute geländearchäologisch eindeutig nachweisen.

Nach der Eröffnung der neuen Rheintalstrasse im Jahr 1823 wurde die alte Schollbergstrasse allmählich aufgelassen. Lediglich die als Bewirtschaftungswege genutzten Zufahrten von Vild und Obertrübbach blieben weitgehend intakt. Auf den restlichen Strassenflächen sammelte sich Hangschutt an, der stellenweise dichten Bewuchs trug. Einzelne Runsen zerschnitten das Trasse oder schütteten Schwemmkegel auf. Die trocken gemauerten Stützmauern zerfielen vielfach, und die gemörtelte Stützmauer der Hohwand verlor ihre Brüstung (Abb. 5). Die grössten Unterbrüche im Strassenverlauf entstanden aber durch zwei ausgedehnte Steinbrüche nördlich der Hohwand und in der kleinen Hohwand (Abb. 2: Position 6 und 7). Auch durch den Ausbau der Festungswerke Schollberg 2 und 3 wurden Teile der Strasse zerstört.

## Die Ziele des Projekts

Die Gemeinden Sargans und Wartau verfolgen mit dem Instandstellungsprojekt vier zusammenwirkende Ziele:





Abb. 1: Die alte Schollbergstrasse in der grossen Hohwand nach der Wiederherstellung (Cornel Doswald, 2012).

Die baulichen Überreste der alten Schollbergstrasse sollen in Übereinstimmung mit dem historischen und archäologischen Befund und in Übereinstimmung mit einer korrekten denkmalpflegerischen Praxis instand gestellt werden. Gemäss den Grundsätzen der Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege» bedeutet das, dass unberührte archäologische Strukturen und gut erhaltene Bauteile erhalten und wo nötig konserviert werden. Zerfallende Bauteile werden ergänzt und soweit erforderlich in traditioneller Handwerkstechnik erneuert. Unterbrochene Abschnitte werden dagegen nicht rekonstruiert, sondern im Sinn einer funktionalen Wiederherstellung in zeitgemässen Techniken ergänzt (Abb. 7).

Die prominenten Kunstbauten der Strasse, namentlich die Atschabachfurt und die Hohwand mit den anschliessenden Strassenstücken und ihre nähere Umgebung, sollen durch Auslichten des Waldes, durch Waldrandpflege und standortgerechte Einpflanzungen als Lebensräume von Licht und Wärme liebenden Pflanzen und Tieren aufgewertet werden. Diese Massnahmen werden auch durch die konstruktiv bedingte Wiederherstellung von Trockenmauern gefördert. Die Strasse soll dadurch ihrer prominenten Lage und einstigen Verkehrsbedeutung

Diese Nutzung ist unverzichtbar, sie legitimiert die Massnahmen und sichert den zukünftigen Unterhalt der Strasse.

## Vorgehen in Etappen

Nach Vorbereitungsarbeiten wurden in den Jahren 2010–2012 die Arbeiten im Bereich zwischen Hohwand und Steinbruch Schollberg auf dem Gemeindegebiet Wartau durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen. Dabei erhielt das Projekt mit der wiederhergestellten Strassenrampe durch die Hohwand ein weithin wahrnehmbares Gesicht (Abb. 1) und mit dem neuen Steg durch den südlichen Steinbruch einen neuen Anziehungspunkt (Abb. 7). In den Jahren 2013–2014 wurde mit der Durchquerung



Abb. 2: Der beinahe kahle Felsbuckel des Schollbergs mit der ausgedehnten Wasserfläche des unkorrigierten Rheins im Vordergrund, links im Hintergrund das Städtchen Sargans. Auf halber Höhe des Hangs erkennt man den exponierten Strassenverlauf («Aussicht ins Rheinthal gegen Sargans»). Johann Heinrich Schilpach 1818. Liechtensteinisches Landesmuseum, Foto S. Beham).

gemäss im Landschaftsbild wieder zur Geltung gebracht werden. Die Strasse soll schliesslich durch den Einbezug in das Wanderwegnetz und das Routennetz von Wanderland Schweiz als attraktiver historischer Verkehrsweg für Spaziergängerinnen und Spaziergänger und Wandernde reaktiviert werden.

des Steinbruchs Schollberg (Baustoffwerke Schollberg AG) die grösste Lücke im Strassenverlauf geschlossen. Dafür wurde ein Wanderwegtunnel durch die kleine Hohwand gesprengt und mit Verbindungswegen erschlossen (Abb. 8). In den Jahren 2015–2016 soll mit Instandstellungsarbeiten auf dem Gemeinde-



gebiet von Sargans das Einrichten der durchgehenden Wanderwegverbindung Sargans-Trübbach ermöglicht werden. Im Mittelpunkt steht hier die Restaurierung der eindrucksvollen, bis 6 Meter hohen Trockenstützmauern bei der Atschabachfurt und einer historischen Halbgalerie südlich der Hohwand.

## Vertiefte Vorbereitung ist zwingend

Ein Instandstellungsprojekt, das von einem mehr oder weniger fragmentierten, überwachsenen und verschütteten Befund ausgeht, lässt einen zunächst über weite Strecken im Dunkeln tappen. Um eine seriöse Kostenschätzung, einen überschaubaren Bauablauf und einen schonenden Umgang mit der historischen Substanz zu ermöglichen, ist eine gründliche Vorbereitung erforderlich, die vor Ort beginnen muss. Das Konzept für die Umsetzung der Projektziele entsteht aufgrund des Augenscheins, in dem die notwendigen Massnahmen entworfen werden, die erforderlich sind, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Damit kann auch der Aufwand abgeschätzt und ein Projektbudget zusammengestellt werden. Ausgedehnte Begehungen des Projektleiters alleine und mit den Fachstellen (Kanton, Bund, FLS) und Fachleuten (Archäologie, Bau, Forst, Ökologie) sind unverzichtbar. Trotzdem muss im Verlauf der Ausführung der Massnahmen noch Vieles vor Ort entwickelt und entschieden werden, denn die Freilegung der Wegsubstanz erfolgt erst während des Baus.

## Archäologisches Vorgehen schafft Entscheidungsgrundlagen

Als Grundlage für die Abklärung des Baubestandes und die Planung der Baumassnahmen wurde zunächst ein Polygonzug mit Fixpunkten für die archäologische Topografie und Befundreferenzierung eingerichtet. Er wurde mit Messpunkten für die Absteckung der Tunnelachse in der zweiten Etappe

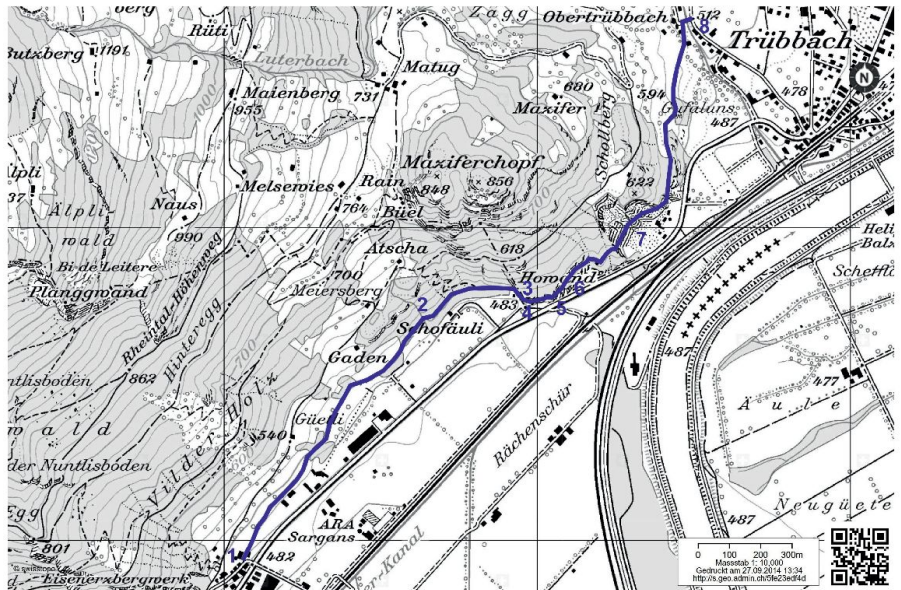


Abb. 3: Situation der alten Schollbergstrasse an der Schlüsselstelle des St. Galler Rheintals zwischen Vild (Gemeinde Sargans) und Obertrübbach (Gemeinde Wartau). 1 Weiler Vild; 2 Atschabach und 1. Ausweichstelle; 3 grosse Hohwand, 4 2. Ausweichstelle; 5 3. Ausweichstelle; 6 kleiner Steinbruch; 7 kleine Hohwand und Steinbruch Schollberg; 8 Brücke in Obertrübbach (Grafik: Cornel Doswald, nach Maja Widmer 2012; Kartengrundlage: Landeskarte der Schweiz 1:25000, aus <http://map.geo.admin.ch>).



Abb. 4: Jan Hackaerts bekannte Zeichnung der Hohwand ist die älteste bildliche Darstellung der Schollbergstrasse. Sie zeigt exemplarisch die unterschiedlichen Elemente des Ausbaus mit Halbgalerie, Brücke, Stützmauer, Brüstungsmauer oder Flechtzaun, erdiger Fahrbahn im Flachen und Pflasterung auf der Gefällsstrecke (Ausschnitt nach: JAN HACKAERT, Die Schweizer Ansichten, 1653-1656, bearb. und kommentiert von Gustav Solar. Dietikon-Zürich 1981, Tf. 14).





Abb. 5: Die eingewachsene Strassenstrecke durch die Hohwand vor Beginn der Restaurierung (Cornel Doswald, 2010).

und für die archäologische Befundreferenzierung in der dritten Etappe ergänzt. Auf dieser Basis wurde für die erste Etappe ein archäologisch-topographischer Plan im Massstab 1:500 aufgenommen, der nicht nur für die Einmessung der archäologischen Befunde, sondern auch als Grundlage für den technischen Massnahmenplan benutzt wurde. Parallel dazu wurde eine Kampagne mit archäologischen Sondierungen des Strassenquerschnitts durchgeführt. Entsprechende Sondierungen werden auch die dritte Etappe vorbereiten. Sie beschränken sich auf die Eingriffe, die für die Abklärung des Befundes erforderlich sind, und erbringen wertvolle Informationen zur Breite der Strasse, dem Aufbau des Strassenkörpers und der Stützmauern sowie der Baugeschichte. Wo die Strasse gepflastert und ihre Oberfläche intakt ist, werden keine Eingriffe unter das jüngste Pflaster ausgeführt.

Alle diese Arbeiten finden wegen des fehlenden Bewuchses und der günstigen Lichtverhältnisse im Winter und Vorfrühling statt. Dagegen wird die archäologische Baubegleitung während des Bauvorgangs durchgeführt. Sie dient der Abklärung von einzelnen Befunden,



Abb. 6: Der archäologische Befund bereitet die Rekonstruktion vor: älteres (rechts!) und jüngeres Brüstungsmauerfundament am oberen Ende der Hohwand (Maja Widmer 2011).

die dann zur Festlegung der konkreten Restaurierungsarbeiten führt (Abb. 6). Soweit noch historische Bausubstanz vorhanden ist, gilt es, laufend vom Befund zu lernen. Erst nach der archäologischen Freilegung wurden etwa das Strasseniveau und der Verlauf der Brüstungs-

mauer in der Hohwand sowie die Anlage des Steges im südlichen Steinbruch festgelegt. Das Entwickeln von angepassten Lösungen im Lauf des Bauvorgangs erleichtert es, auch unvorhergesehenen Befunden und Situationen zu begegnen. Hilfreich ist es, dafür auch zeitliche und finanzielle Reserven einzuplanen.

## Durchführung des Massnahmenplans

Die Forstarbeiten bereiten den eigentlichen Bauvorgang vor. Sie befreien den Weg und seine Umgebung vom Bewuchs und ermöglichen zugleich die ökologische Aufwertung des Standorts durch gezieltes Auslichten. Anschliessend erfolgt die Baustellenerschliessung. In der Hohwand war der Bau eines Gerüsts und der Einsatz eines Krans für Materialtransporte erforderlich. In der Regel erfolgt die Erschliessung der Baustelle aber auf der Altstrasse selber. Zwischen den Steinbrüchen konnte auch eine frühere Zufahrtsstrasse des grossen Steinbruchs entbuscht und reaktiviert werden. In jedem Fall können nur kleine Baumaschinen eingesetzt werden.

Diese dienen auch dem Räumen und Freilegen des Trassees, das möglichst



Abb. 7: Das weitgehend zerstörte Strassentrassée durch den südlichen Steinbruch wurde mit einem modernen Steg überbrückt. Dieser ist wegen der durch Steinbrucharbeiten destabilisierten Felsformationen unterhalb des Trassees direkt in der Felswand verankert und schwebt so gleichsam über dem ursprünglichen Trassée (Cornel Doswald 2012).





Abb. 8: Der neue Verbindungsweg durch den nördlichen Steinbruch. Der gegen Steinschlag gesicherte südliche Stolleneingang befindet sich im Hintergrund des Bildes unter der Felswand. Der Stollen wurde zu Ehren der St. Galler Ständerätin Karin Keller-Sutter auf den Namen «Karin-Tunnel» getauft (Cornel Doswald 2014).

in seiner vollen Breite gezeigt werden soll, um die historischen Dimensionen der Strasse erfahrbar zu machen. Anschliessend erfolgt die Restaurierung der historischen Bauteile durch Ergänzun-

gen in traditioneller Bauweise, die auch mit einheimischem Gesteinsmaterial ausgeführt wurden (Abb. 1). Zuletzt werden die Lücken geschlossen, indem eine funktionale Ergänzung der historischen

Wegreste durch moderne Kunstbauten vorgenommen wird, die oben erwähnten Steg und Tunnel.

### Literatur:

ASTRA, EKD, ENHK (Hrsg.): Technische Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege». Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 8. Bern 2008.

Otto Ackermann: Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit, in: Werdenberger Jahrbuch 1997, 43–60.

Maja Widmer, Otto Ackermann: «Die Strasse ze machen»: zur Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse, in: Werdenberger Jahrbuch 2013, 320–346.

Maja Widmer, Otto Ackermann, Cornel Doswald: Erfolgreiche Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse. Die erste eidgenössische Strasse verbindet wieder Sarganserland und Werdenberg, in: Terra Plana 4/2012, 2–7.

Cornel Doswald  
Fachexperte für historische Verkehrswege  
Antonigasse 14  
CH-5620 Bremgarten  
cornel.doswald@hispeed.ch



# Vom Zirkel zum elektronischen Theodoliten

## Kern-Geschichten

von Franz Haas

172 Jahre Aarauer Industriegeschichte –  
Sammlung Kern – Zeittafeln – Kern-Geschichten, auf 132 Seiten  
mit ca. 90 Bildern – Fr. 42.– + Porto und Verpackung

Herausgeber: Heinz Aeschlimann, Kurt Egger | Bestellungen: SIGImediaAG, Postfach, 5246 Scherz | [info@sigimedia.ch](mailto:info@sigimedia.ch)