

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1941-1944)

Artikel: Das Oberste Toggenburg
Autor: Widmer, Otmar
Kapitel: 4: Verkehr
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092095>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

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

Verkehr

Verkehrslage und Verkehrsentwicklung

Das *Toggenburg* ist, trotz seiner zentralen Lage im Herzen des Kantons St. Gallen, keine Durchgangs- oder Verkehrslandschaft, denn es wird eingeschlossen von schwer durchgängigen Gebirgen, dem Töbtaler und dem Appenzeller Bergland und der Thurgruppe der Alpen (Säntis und Churfirten). Das Toggenburg ist vielmehr ein verkehrsunünstig gelegenes Gebiet, eine Insel, die von den großen Verkehrsströmen umflutet wird. So zogen in alten Zeiten der große Nord-Süd-Verkehr Deutschland-Italien einerseits über Schaffhausen-Winterthur-Zürich, anderseits durch das Tal des Alpenrheins vom Bodensee über Chur, der Ost-West-Verkehr auf der Linie Walensee-Zürichsee im Süden und auf der Strecke Bodensee-Winterthur im Norden daran vorbei. Der einstige Verkehr auf der alten Römerstraße Arbon-Pfyn-Winterthur-Zürich wurde im frühen Mittelalter durch die blühende Klosterstadt St. Gallen angezogen und ging dann von Rorschach über St. Gallen und Goßau, teilweise durch das Untertoggenburg, nach Wil und Winterthur oder über den Ricken. Der nunmehr das Toggenburg durchziehende kleine Fernverkehr verbindet Teile des Thurgaus und Fürstenlands einerseits mit dem Zürcher Oberland, dem Zürichsee und der Innerschweiz, anderseits mit dem st. gallischen Rheintal (Werdenberg) und mit Graubünden, ferner auch St. Gallen und das Appenzellerland mit dem oberen Zürichseegebiet.

Es ergibt sich ein fiederförmiges Verkehrsnetz dadurch, daß die Hauptverkehrsader, das gegen Wil offene Thurtal, durch Querverbindungen, abwechselnd nach Osten und Westen streichende, zu den von der Natur vorgezeichneten Paßübergängen Hulftegg, Ricken, Wasserfluh führende Abzweigungen, gekreuzt wird. Im mittleren Toggenburg, im Raume der zentralen Hauptsiedlung Lichtensteig-Wattwil, wo die Tallinie von der Route Wasserfluh-Ricken gequert wird, lag schon von jeher ein wichtiger Schnittpunkt von Verkehrsrichtungen.

So bildeten die zwei ältesten Hauptverbindungen der Landschaft, die Talstraße von Wil ins Toggenburg und der Weg vom Werdenberg ins oberste Thurtal, mit den erwähnten Straßenzügen die Grundlage des heutigen toggenburgischen Straßennetzes, das allmählich seinen Ausbau im Hinblick auf die Erfordernisse des Wirtschaftslebens und die Versorgung der Landschaft mit Nahrungsmitteln erfahren hat.

Zwingende Umstände, vor allem die Hungersnot 1770/71, führten dann zwecks Verbindung der Getreidehäfen am Bodensee mit dem Fürstenland, dem Toggenburg, Glarus und der Innerschweiz, statt durch die steilen, 4 Fuß (= 1,22 m)³⁴¹ breiten Karrenwege, zum Bau der 14 Fuß (= 4,28 m) breiten *Kunststraßen*: Staad–Rorschach (1773/74)–St. Gallen (1774/75)–Goßau (1775/76)–Oberbüren–Wil (1776/78); Goßau–Flawil–Uzwil–Schwarzenbach–Wil (1787); Wattwil–Hummelwald–Ricken–Uznach–Schmerikon und Gommiswald–Kaltbrunn (1784/86; korrigiert 1830/34) und der Toggenburger Straße Wil–Wattwil (1784/86), fortgesetzt gegen Wildhaus (1787)^{34, 35, 145, 197, 202}.

Das *Obertoggenburg* stellte fast eine Sackgasse dar, wo der Verkehr von Stein abwärts gegen Wattwil, von Alt St. Johann und Wildhaus gegen das Rheintal tendierte, Beziehungen, die schon auf die urältesten Zeiten zurückgehen; allerdings hat es auch vorübergehend einmal einen gewissen Durchgangsverkehr getragen, so als hier im Mittelalter (um 1380) die durch die Festen Wildenburg und Starkenstein bewachte Heerstraße der Habsburger von Feldkirch nach ihren schweizerischen Besitzungen führte, deren Ausbau 1411 ins Werk gesetzt wurde; nach dem Walensee- und Amdener Gebiet und dem Appenzellerland gab es nur beschwerliche Paßwege. Dem Verkehr nach dem Rheintal stand keine durchgehende Straße, sondern stellenweise nur ein Karrenweg oder Saumpfad zur Verfügung. Von Stein ging der Weg sehr steil hinauf zur «Burg» (Ruine Starkenstein) und auf der anderen Seite etwas weniger abschüssig hinunter nach Starkenbach. Von Wildhaus führte nur ein äußerst schlechter Saumpfad nach Gams und ein nicht viel besserer nach Grabs; so klagte man⁸⁵ 1819 über den zwei Stunden, bergauf drei Stunden weiten, von Jahr zu Jahr schlechteren, morastigen, für Menschen und Saumtiere kaum gangbaren, durch Diebsbanden gefährdeten Weg durch den Wald nach Grabs; auf diesem mußten die Leute die schweren Lasten, Erdäpfel und Obst aus dem Rheintal, ganze Läger Oberländer, Veltliner oder Tiroler Wein, auch

Korn aus Italien und andere Lebensmittel mühsam hinauftragen; an Trägerlohn wurden für den 5–6 Stunden langen Marsch vom Rheintal bis nach Stein $\frac{1}{2}$ Gulden (= Fr. 1.55), für ein Lägel Wein $\frac{1}{2}$ Kreuztaler (zu 2 Gulden 42 Kreuzer = Fr. 4.17) bezahlt. Vor allem zur Zeit der Blüte des Baumwollgewerbes Ende des 18. Jahrhunderts wäre es schon günstig gewesen, hätte man die genannten Produkte aus dem Rheintal, dem Oberland und aus Italien über Wildhaus beziehen und die Fabrikate, Textilien, Landesprodukte (Butter), Holz und Vieh auf diesem Wege, statt über den Ricken und den stürmischen Walensee, nach dem Oberland, nach Chur, Graubünden, Italien, Feldkirch, Vorarlberg und Tirol spedieren können. Erst auf Grund jahrzehntelangen Drängens einsichtsvoller Persönlichkeiten (Pfarrer Franz in Mogelsberg, Dr. med. J. H. Oberteuffer in Wattwil, Gemeinderat Bernhard Kuhn in Wildhaus), vor allem nach der Hungersnot 1816/17, wurde endlich der Ausbau der Straße Wattwil-Wildhaus-Gams in Angriff genommen.

Man wollte mit dem Ausbau der Wildhauser Straße⁴¹⁷ der Verwirklichung des dann 1827–30 ausgeführten Gotthardstraßenprojektes und des bis heute unausgeführt gebliebenen Projektes einer Wasserstraße durch die ganze Schweiz Genf–Basel–Zürich–Walensee zuvorkommen. Man erwartete von der Heerstraße durch das Toggenburg, welche an die 1820–27 erstellte Schollbergstraße im Rheintal anschließen sollte, außer strategischen Vorteilen eine Förderung der toggenburgischen Wirtschaft, der «Fabrikation», durch erleichterte Einfuhr und Ausfuhr, Steigerung des Erlöses für Molken, Futter, Holz und Vieh und damit eine Aufwertung des Grundbesitzes. Ebenso versprach man sich neben lebhaftem Waren-Transitverkehr damals schon einen Verkehr von Reisenden, welche das landschaftlich schöne, historisch interessante Gebiet besuchen möchten und von Kranken, die, statt über den Walensee, durch das Toggenburg nach den Bädern Pfäfers, Fideris, St. Moritz reisen wollten. Auf Veranlassung von Wildhaus (1819), unterstützt durch die übrigen oberen Gemeinden, interessierte sich die Regierung (Landammann J. L. Meßmer) für die Angelegenheit und ließ 1823 durch den Bündner Ingenieur La Nicca (1794–1883) ein Projekt ausarbeiten, nach dem 1826 bei Starkenstein die Straße in die Felsen der Thurschlucht eingesprengt wurde³⁵. 1827/30 erstand die Kunststraße von Unterwasser über die Wildhauser Paßhöhe der Simmi entlang nach Gams, mit 7 %, maximal 12 % Gefälle, 1836 ergänzt durch die Straße Gams–Haag zur Rheinbrücke nach Liechtenstein

und Feldkirch. Damit war eine fahrbare Verbindung von Wattwil über Wildhaus nach dem Rheintal und nach Feldkirch geschaffen, die dann verbessert und bis 1862 noch weiter ausgebaut wurde. Wirtschaftlich fördernd wirkten dann die im Zuge der großen Straßenbauperiode (Straßenbaujahr 1834, Gesetz 1836) des jungen Kantons St. Gallen erstellten oder verbesserten zahlreichen Anschlußstraßen: die abkürzende Straße Ricken–Rapperswil (1828 bis 1832), neben der alten Wildhaus–Uznach–Glarus; Wattwil–Hummelwald–Ricken–Gommiswald–Uznach (1834/35); Gommiswald–Kaltbrunn (1830/37); Wil–Lütisburg (1834/35); Wil–Flawil (1834/73); Lichtensteig–Wasserfluh–St. Peterzell–Schönengrund–Herisau (1840/41); Mühlrüti–Hulftegg–Steg (1866/67); nach dem Jahre 1880 die Hemberger und die Schönenberger Straße. Durch das Aufkommen der Eisenbahn (1847/1856) erfuhr der weitere Ausbau des Straßennetzes ab 1859 einen Unterbruch und wurde in größerem Maßstab erst wieder im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Motorfahrzeugverkehrs aufgenommen.

Im Obertoggenburg konnte nach dem Bau der Fahrstraße über die Wildhauser Paßhöhe der Fuhrwerk- und Reisendenverkehr seine ordentliche Entwicklung nehmen, wovon die großen Einkehrgasthöfe mit Fuhrhaltereien aus der damaligen Zeit zeugen. Man war ursprünglich auf den privaten Fuhrwerkverkehr angewiesen, bis dann, zuerst kantonale, dann 1850 eidgenössische Pferdepostkurse eingerichtet wurden, deren Führung private Fuhrhalter übernahmen. Mit der Eröffnung der Toggenburger Bahn Wil–Ebnat 1870 setzte der Fremdenverkehr, sowie erhöhter sonstiger Reiseverkehr ein. Es zeigte sich bei der damaligen Organisation deutlich die doppelte Orientierung des Verkehrs des Untersuchungsgebietes nach dem übrigen Toggenburg und nach dem Rheintal. Die Pferdepost verkehrte 1 mal, später 2 mal täglich auf der Strecke Ebnat–Neßlau–Wildhaus–Haag, mit Anschluß nach Feldkirch, seit 1874 von Wildhaus nach Buchs. Der zunehmende Fremdenverkehr machte dann eine Reihe von Erweiterungen nötig. Die bisherigen 2 Kurse Neßlau–Wildhaus wurden mit Eröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) Romanshorn–Wattwil ab 1. Oktober 1910 auf 3 vermehrt. Die Aufnahme des Betriebes der BT-Strecke Ebnat–Neßlau am 1. Oktober 1912 brachte die Einstellung der Postkurse auf dieser Route; zur Bewältigung des nunmehr erhöhten Verkehrs wurden seit Mai 1913 4 Kurse (im Sommer 5) auf der Linie Neßlau–Wildhaus, 2 Kurse (im Sommer 3) auf der Linie

Wildhaus–Buchs geführt. Der Kriegsausbruch 1914 zwang zu einer Reduktion auf je 2 Kurse auf den beiden Linien; ab 1915 verkehrten wieder 3 Kurse Neßlau–Wildhaus; am 1. Mai 1918 setzte der Jahresautobetrieb auf dieser Strecke ein; auf der Strecke Unterwasser– bzw. Wildhaus–Buchs fuhr das Postauto vorerst nur im Sommer, während des Winters noch die Pferdepost (1925/26 nur werktätig). 1928/29 wurde der Jahresautobetrieb auf der ganzen Strecke Neßlau–Buchs aufgenommen. Es verkehrten Neßlau–Wildhaus 5, im Sommer 6 Kurse, Wildhaus–Gams 4, im Sommer 6 Kurse, Gams–Buchs 6, im Sommer 7 Kurse, ferner die Spitalkurse Buchs–Grabs. Der jetzige Weltkrieg brachte 1944 die Einstellung des Postverkehrs an Sonntagen.

Aus diesen Angaben geht hervor, wie sich der Verkehr in diesem Gebiet zur Zeit des Pferdepostverkehrs abwickelte und daß nur zögernd der Autoverkehr auf der steilen Rampe Buchs–Wildhaus aufgenommen wurde, speziell wohl wegen der Schwierigkeiten der Offenhaltung der Straße im Winter.

Fuhrhalter waren damals meist die Gastwirte; so soll der Besitzer des «Sternen» in Unterwasser 50 Pferde, der des «Hirschen» in Wildhaus 30 Pferde gehalten haben. Ersterer holte seine Gäste mit der Kutsche in Ebnat oder Buchs von der Bahn ab, eine kostspielige Fahrt für 25 Franken, verglichen mit einem Pensionspreis von damals (1885) nur Fr. 4.50.

A. Straßenverkehr

1. Verkehrswege

Der Verkehr im Obersten Toggenburg ist, abgesehen vom Fuß-, Sport-, Bergbahn- und Skiliftverkehr, bis jetzt reiner Straßenverkehr. Ihm dienen die Hauptstraße und die Fahrwege, welche die Siedlungen mit dieser Straße und unter sich verbinden, sowie die Wirtschaftswege im Wald und Gelände zur Verbindung der Wohnstätten mit den Wirtschaftsräumen. Die Hauptstraße ist sehr gut ausgebaut, die weitere Verbesserung einzelner Teilstrecken wird sukzessive durchgeführt. Die Ausgaben für den neuen Ausbau der Strecke Neßlau–Wildhaus–Gams betragen bis 1942: 1 499 147 Fr.

Von den 167 km Kantonsstraßen in der Landschaft Toggenburg entfallen auf den Bezirk Obertoggenburg nur 28 km (= 17 % der

Straßen im Toggenburg), durchwegs Hauptstraßen I. Ordnung³³⁸. Die Straßendichte im Obertoggenburg mit 12,7 km je 100 km² oder 2,48 km je 1000 Einwohner ist außerordentlich gering; eigentlich besteht überhaupt kein Straßennetz, sondern nur eine einzige Verkehrsader, die das Gebiet durchzieht. Diese Toggenburger Landstraße Wil–Wattwil–Wildhaus–Gams ist eine Tal- und Paßstraße, welche die Hindernisse, wie die steilen Talstufen oberhalb Neßlau, oberhalb Unterwasser und oberhalb Gams durch Windungen und Kehren, die Thurschlucht von Starckenbach auf einem eingesprengten Tracé überwindet. Die Neben- und Querstraßen endigen als Sackgassen. Die als Querverbindungen interessanten Routen Neßlau–Rietbad–Kräzeren–Urnäsch resp. –Weißbad und Neßlau–Laad–Amdener Hinterhöhe–Amden–Weesen bilden Bauprojekte der Gemeinde Neßlau.

2. Verkehrsmittel

Als Verkehrsmittel³³⁸ kommen Motorfahrzeuge, Fahrräder und Pferdefuhrwerke (Gespanne) in Betracht. Die hier verkehrenden Verkehrsmittel sind im Besitze von ortsansässigen und auswärtigen Transportunternehmern, Geschäftsleuten, Landwirten oder Privaten.

Die *Zahl* der Motorfahrzeuge im Obersten Toggenburg ist wegen der geringen Einwohnerzahl und der landwirtschaftlichen Betätigung der Bevölkerung nur sehr klein. Zuzufolge der schwachen Entwicklung der Industrie sind besonders wenige Lastautos vorhanden; etwas mehr Personautos und Motorräder; diese letzteren sind relativ zahlreich in Alt St. Johann und Stein, in Wildhaus ist ihre Zahl etwas zurückgegangen. Es ist eine allgemeine Erscheinung, daß in verkehrungünstigen, hochgelegenen, wenig dicht bevölkerten Gebieten die Zahl der Motorräder meist verhältnismäßig hoch ist; denn sie erweisen sich als ein sehr geeignetes Beförderungsmittel, um dem Erwerb in einem großen Gebiet nachgehen zu können, wo die Verwendung von Autos aus wirtschaftlichen Gründen oder wegen der Wegverhältnisse weniger oder gar nicht in Betracht kommt.

Über den Bestand an Fahrrädern 1943 (1933) und an Motorfahrzeugen 1938 (1929) nach dem letzten zugänglichen Verzeichnis der Halter von Automobilen und Motorfahrzeugen und über die Motorfahrzeugdichte je 1000 Einwohner orientiert Tabelle 35.

Aufschluß über die Verwendung der Motorfahrzeuge gibt zum Teil der Beruf ihrer Besitzer bzw. Halter (1938)⁵²²:

- Personenautos: Hoteliers und Gastwirte 5, Metzger 4, Bäcker 2, Ärzte 2, Mechaniker 2, Maler 1, Kaufmann 1, Chauffeur 1.
- Lastautos: Transportunternehmer 1, Sägereibesitzer 1, Kaufmann 1.
- Motorräder: Mechaniker, Spengler, Elektriker 6, Holzarbeiter 3, Gastwirte 3, Metzger 2, Landwirte 2, Beamter 1, Maler 1, Schuhmacher 1, Kaufmann 1, Coiffeur 1.

Eine große Rolle für den öffentlichen Verkehr spielen selbstverständlich die hier verkehrenden 11–15 Personenautobusse der Eidg. Postverwaltung, welche in Neßlau, zum kleinen Teil in Gams garagiert, bzw. in Wildhaus über Nacht untergebracht sind.

Die *Fahrräder* sind ein außerordentlich stark benutztes Volksbeförderungsmittel geworden und erfreuen sich besonderer Beliebtheit im Untersuchungsgebiet; ihre Zahl betrug 1933: 666, 1943: 898.

Die *Pferde* waren früher für die Fuhrhaltereien von großer Bedeutung und im Obersten Toggenburg in sehr großer Zahl vorhanden; nun sind sie durch die Motorfahrzeuge im Zusammenhange mit der fast völligen Aufgabe des Ackerbaues vor dem Krieg weitgehend verdrängt worden und in ihrer Zahl stark zurückgegangen. Der Pferdebestand ist im Untersuchungsgebiet von 55 Pferden (1901) auf 10 Pferde (1944) gesunken (7 in Wildhaus, 3 in Alt St. Johann). Heute macht sich der Mangel bei den landwirtschaftlichen Arbeiten besonders seit der Wiederaufnahme des Ackerbaues sehr empfindlich bemerkbar. Pferdefuhrwerke spielen sonst noch eine Rolle in der Waldwirtschaft für den Abtransport des Holzes aus den Waldungen auf den fahrbaren Waldwegen und den Straßen. Gegenwärtig werden Pferdefuhrwerke für den Personenverkehr ausnahmsweise verwendet, für Festanlässe usw., zum Teil bedingt durch die Verkehrseinschränkungen für Autos.

3. Verkehrsarten

Der Verkehr gliedert sich in Personen- und Güterverkehr.

Personenverkehr

Zum Personenverkehr gehört, abgesehen vom ständigen internen Verkehr der Bauernschaft zwischen Wohn- und Wirtschaftsstätte, die zufolge der früher geschilderten Betriebsweise oft ziemlich weit

auseinander gelegen sind: der tägliche Pendelverkehr der Einwohnerschaft zwischen der Wohnstätte und der Arbeitsstätte oder der Schule, die sich häufig nicht in der gleichen, sondern in einer anderen, bisweilen weit entfernten Ortschaft oder Siedlung befinden; ferner der Verkehr der einheimischen Bevölkerung nach den Märkten und Städten; schließlich, und zwar in großem Umfange, der Fremden- (Kurgast-, Touristen-, Ausflugs-, Sport-), Geschäfts- und Dienstreiseverkehr mittels Postauto, Privatauto, Motorrad, Fahrrad und Fuhrwerk oder zu Fuß. Vom Obersten Toggenburg aus tendiert der Verkehr nach den näher oder weiter gelegenen Wirtschafts-, Bildungs- und Vergnügungszentren. Der Personen-Durchgangsverkehr ist im Touristenverkehr sehr bedeutend wegen der beliebten Rundfahrtmöglichkeiten: Wattwil–Wildhaus–Buchs–Sargans–Walensee–Zürichsee–Ricken–Wattwil oder Wattwil–Wildhaus–Buchs–Rheintal–(Eggerstanden, Stoß, Ruppen oder Rorschach)–St. Gallen–(Wil, Oberrindal–Lütisburg oder Wasserfluh)–Wattwil.

Güterverkehr

Zielpunkte des Güterverkehrs sind, soweit es sich um Import- und Exportgüter handelt, die für das hiesige Gebiet in Betracht kommenden großen schweizerischen Grenz- und Einfuhrstationen: Basel, Schaffhausen, Kreuzlingen (Konstanz), Romanshorn, Rorschach, St. Margrethen, Buchs, für sonstige Produkte die Wirtschaftszentren St. Gallen, Wil, Winterthur, Zürich und Basel, im landwirtschaftlich bedingten Verkehr das st. gallische Rheintal, der Thurgau und das Zürichgebiet.

Als Transportgüter spielen eine Rolle für die Zufuhr: Lebensmittel (Mehl, Gemüse, Obst, Getränke), Futtermittel (für Schweinemast und Geflügel), Stroh, Saatgut, Kunstdünger, Baumaterialien, Brennstoffe, Benzin und andere Bedarfsartikel; für die Lieferung die Produkte der Vieh-, Milch-, Holzwirtschaft, der Steinbruch- und Torfstichbetriebe, sowie der Heimindustrie: Rahm (täglich nach Goßau), Butter, Nutz- und Brennholz, Straßenschotter, Kies, Sand, Torf, Textilien. Jung- und Kleinvieh wird mit dem Auto transportiert, Großvieh muß getrieben werden. Obst- und Gemüsehändler beliefern mittels Auto oder Fuhrwerk die hier wohnenden Geschäftsleute und auch die private Kundschaft direkt. Von großer Wichtigkeit ist ferner der Holztransport innerhalb des Gebietes aus den Waldungen an die großen Verkehrsstraßen, wofür

Autos, Zugtiere und Handschlitten Verwendung finden, ferner nach den Bahnstationen oder direkt nach den Bestimmungsorten. Der Güter-Durchgangsverkehr ist naturgemäß gering.

4. Größe des Personen- und Güterverkehrs

Über die Stärke des Verkehrs geben die beiden Verkehrszählungen⁴²⁹ von 1928/29 und 1936/37 (Tabelle 36), sowie die Frequenzen der Postautokurse (Tabelle 38) Aufschluß. Die 1. Verkehrszählung wurde durchgeführt vom März 1928 bis März 1929 an 14 gleichmäßig über das ganze Jahr verteilten Tagen, darunter an einem Sonntag im Februar und einem im August, während wenigstens 12 Stunden, unter Ausschaltung des lokalen Innerortsverkehrs; es wurde der Verkehr auf offener Landstraße gezählt, die Gesamtlast und Nutzlast nach einem bestimmten Schlüssel errechnet. Die 2. Zählung wurde ganz analog durchgeführt vom 1. März 1936 bis 28. Februar 1937, ebenfalls an 14 Tagen während wenigstens 12 Stunden, aber unter Außerbetrachtlassung der Pferdefuhrwerke. Die Verkehrssteigerung von der 1. zur 2. Zählung wird im Durchschnitt für die ganze Schweiz mit 65 %, für den Kanton St. Gallen mit 55 % angenommen; im Untersuchungsgebiet beträgt die Steigerung des Motorfahrzeugverkehrs auf den Strecken Neßlau–Wildhaus 93 % und Wildhaus–Gams 117 %. Der Anteil der ausländischen Motorfahrzeuge wird für die Schweiz auf 4,6 %, für den Kanton St. Gallen auf 3,7 % geschätzt. Wie sehr der Verkehr im Obersten Toggenburg saisonbedingt ist, ergibt sich daraus, daß die Steigerung der Zahl der auf der Straße verkehrenden Verkehrsmittel im Sommer 1928 auf der Strecke Neßlau–Wildhaus auf 85 %, Wildhaus–Gams auf 82 % über dem Jahresdurchschnitt geschätzt werden kann. Der Anteil des sommerlichen Fahrradverkehrs am Gesamtstraßenverkehr, der in den einzelnen Kantonen zwischen 20 % und 61 % variiert, dürfte im Kanton St. Gallen 50 % betragen.

Als Standorte für die zwei erwähnten Strecken wurden bei beiden Verkehrszählungen Starkenbach und Sägenboden gewählt, um den Innerortsverkehr möglichst auszuschalten. Man errechnete als Durchschnitt in *Starkenbach* 1928/29: 122 Fahrzeuge (*im Sommer* 226), davon 114 (211) Motorfahrzeuge, und zwar 69 (128) Personenautos, 14 (26) Autoomnibusse, 13 (24) Lastautos, 18 (33) Motorräder, ferner 73 (135) Fahrräder pro Tag; in *Sägenboden*: 91 (166) Fahrzeuge, davon 78 (142) Motorfahrzeuge, und zwar 50 (91)

Personenautos, 8 (14,5) Autoomnibusse, 8 (14,5) Lastautos, 12 (22) Motorräder, ferner 28 (51) Fahrräder. 1936/37 ergaben sich als Durchschnitt in *Starkenbach*: 220 Motorfahrzeuge, davon 146 Personenautos, 22 Autoomnibusse, 28 Lastautos, 24 Motorräder, 122 Fahrräder; in *Sägenboden*: 169 Motorfahrzeuge, davon 105 Personenautos, 11 Autoomnibusse, 20 Lastautos, 33 Motorräder, ferner 54 Fahrräder.

5. Postauto- und Privatautoverkehr

Der *Postautoverkehr* ist der Hauptträger des Personenverkehrs. Er spielt sich auf der Haupttalstraße von 30 km Länge zwischen den beiden Bahnstationen Neßlau und Buchs über den Wildhauser Sattel mit einer Scheitelhöhe von 1094 m ü. M. ab. Über die einzelnen Distanzen, Fahrzeiten und Taxen geben die Tabellen 37 und 44 Auskunft. Die Strecke Neßlau–Wildhaus von 14,9 km wird in 60 Minuten, die Strecke Wildhaus–Buchs von 15,1 km abwärts in 57, aufwärts in 72 Minuten zurückgelegt; diese Fahrzeiten könnten vermindert werden, sobald die wegen der Pneuschonung angeordnete Geschwindigkeitsherabsetzung von 45/55 km auf 30 km aufgehoben wird.

Auf der Strecke Neßlau–Wildhaus hat der Jahres-Postautobetrieb am 1. Mai 1918, auf der Strecke Wildhaus–Buchs der Sommer-Postautobetrieb am 1. Juni 1918 eingesetzt; der durchgehende Jahresbetrieb auf der ganzen Strecke begann erst mit dem Winter 1928/29. Anfangs benützte man 20plätzig Autos mit Vollgummibereifung und führte das Gepäck auf dem Wagendach mit, dann kamen größere 100-PS-Autos mit 37, 45 und 47 Plätzen, davon 25 bzw. 30 Sitzplätzen, und kleinen Anhängern für das Gepäck; jetzt fahren moderne, 100 Personen fassende Anhängerzüge, bestehend aus einem Zugwagen mit 8-Zylinder-Motor von 140 PS für 47/50 Personen mit 32 Sitzplätzen und einem Anhänger für 50 Personen mit 28 Sitzplätzen. Der Aufschwung des Fremdenverkehrs brachte eine enorme Steigerung des Postautoverkehrs. Die Strecke Neßlau–Buchs wurde dadurch, abgesehen von der Surbtallinie mit ganz andern Verhältnissen, zum stärkstoffrequentierten sämtlicher Postautokurse der Schweiz; das Teilstück Neßlau–Wildhaus dient vor allem dem Fremdenverkehr, das Teilstück Gams–Buchs dem sehr starken Lokalverkehr. Im Jahre 1943 wurden fast 300000 Reisende befördert, zum großen Teil im Stoßbetrieb an Wochenendtagen mit

Massenandrang. Die Eidg. PTT-Verwaltung schenkt dieser Linie alle Aufmerksamkeit hinsichtlich Kurszahl, Fahrplangestaltung, Wagenstellung usw. Ein großer Teil der dennoch auftretenden mannigfachen Unzukömmlichkeiten liegt in der Natur dieser Beförderungsart und kann daher trotz entsprechender Bemühungen nicht behoben werden⁴⁴¹.

Die Frequenztabelle (38) zeigt das außerordentlich starke Ansteigen der Passagierzahlen, zum Teil mitbedingt durch den Ausfall des Privatautoverkehrs, von 58 775 (1919) bzw. 150 509 (1938) Passagieren auf 278 905, bzw. nach der offiziellen Angabe auf 289 904 (1943). Die offiziellen Zahlen weichen von den tatsächlichen etwas ab, weil sie wegen der erst vierteljährlich im nachhinein durchgeführten Abrechnung der Bahn-Post-Billette nicht genau auf die einzelnen Monate und daher auch nicht auf das Kalenderjahr abgestimmt sind. Nach Zählung der Postverwaltung (1943) sollen in beiden Fahrrichtungen zusammengerechnet 140 865 Reisende (= 48,6 %) Teile der Strecke Buchs–Wildhaus befahren, und somit bei einer Gesamtfrequenz von 289 904 Reisenden 149 036 (= 51,4 %) auf Teile der Strecke Neßlau–Wildhaus entfallen. Nach Angabe der BT (1943) beträgt die Zahl der mit der Bahn in Neßlau angekommenen Reisenden 147 878, der abreisenden 144 909, zusammen 292 787. Wenn man die Zahlen der Post- und der Bahnverwaltung in Einklang bringen will, muß man annehmen, daß nur gegen die Hälfte der mit der Bahn Reisenden das Wildhauser Postauto benützt, der Rest nach Abzug der Reisenden nach Rietbad und Schwägälp im Gebiet von Neßlau bleibt (auswärts arbeitende Einwohner von Neßlau, Besucher der Umgebung usw.). (Tabellen 38 und 42.)

Von besonderem Interesse ist die relative Verteilung der Reisenden auf die einzelnen Monate des Jahres, welche bei ständigem Ansteigen der Monatsfrequenzen von Jahr zu Jahr nur leichte Verschiebungen aufweist. Die stärkstfrequentierten Monate sind die Wintermonate Januar, Februar, März und, diese bisweilen noch übertreffend, die Monate Juli und August; einen Tiefstand zeigen jeweils die Frühlingsmonate April, Mai, Juni; schwach frequentiert sind auch die Herbstmonate September, Oktober, November, mit leichtem Anstieg im Dezember, im Zusammenhang mit den Weihnachtsfeiertagen. Die Verkehrsspitzen entfallen in erster Linie auf die Strecke Neßlau–Wildhaus. Das Maximum der in einem Monat beförderten Fahrgäste betrug 32 370 (Januar 1943), das Minimum 7242 (November 1938). Eine Übersicht über die Tagesfrequenzen

würde die überaus hohen Beförderungszahlen an einzelnen Tagen, besonders an Wochenendtagen, zumal vor aufeinanderfolgenden Feiertagen zeigen. Der hier stationierte Wagenpark von 11–15 Postautos reicht für den gewöhnlichen Verkehr aus und muß nur an Wochenenden um einige Wagen vermehrt werden. Massenbeförderungen werden von der Postverwaltung so gut als möglich durchgeführt durch Heranziehung von zusätzlichen Wagen aus der Ostschweiz (St.Gallen, Uznach, Urnäsch, Chur, Frauenfeld usw.). Öfters können für Gesellschaftsreisen verwendete Wagen während des Aufenthaltes der Reisenden im Gebiet für ergänzende Kursfahrten verwendet werden. Ein Rekord war die Beförderung der Reisenden anlässlich der Schweizerischen Skimeisterschaften in Unterwasser im März 1939, zu welchem Anlaß 40 Autos bereitgestellt waren; zu Weihnachten 1942 wurden 2300 Passagiere befördert.

Eine große Unzukömmlichkeit für den Postautobetrieb im Winter ist die Abhängigkeit von der Passierbarkeit der Straße; die Offenhaltung obliegt den Organen der kantonalen Straßenverwaltung; sie wird in der Hauptsache mittels eines in Wildhaus stationierten großen Schneepfluges bewerkstelligt, der mit dem Lastauto des Steinbruchbetriebes bei Starkenbach gestoßen wird. Bei plötzlich eintretendem Schneefall kann es vorkommen, daß das Schneepflugauto erst abwarten muß, bis die Straße durch Schneeschaufler fahrbar gemacht wird, um den Pflug in Wildhaus holen zu können. Besondere Schwierigkeiten bietet das Schneefreihalten der Ostseite der Paßhöhe trotz der zahlreichen zum Schutze gegen Schneeverwehungen aufgestellten Bretterwände, welche von heftigen Sturmwinden bisweilen umgelegt werden. Die Straßenwärter (Wegmacher) haben für die Offenhaltung des ihnen zugeteilten Straßenstückes zu sorgen und stellen zu diesem Zweck die erforderliche Anzahl Leute zum Schneeschauflern ein; nach starkem Schneefall sind oft 150–200 Mann gleichzeitig an der Arbeit. Im Winter müssen bisweilen einzelne Postautokurse ausfallen, bis die Straße durch den Schneepflug wieder fahrbar gemacht ist; im Winter 1943/44 ist es einmal vorgekommen, daß das Postauto von Wildhaus nach Buchs 10 Tage hintereinander nicht verkehren konnte.

Für den *Privatautoverkehr* ist das Obertoggenburg wegen seiner reizvollen Landschaft ein sehr anziehendes Gebiet; der Autotourismus spielt hier daher eine besonders große Rolle. Er bringt die von einem Teil der Hotellerie am meisten geschätzten Kurgäste und

Passanten. Der Anteil der vor dem Kriege mit dem Auto kommenden Feriengäste der großen Hotels wurde, wie schon erwähnt, im Sommer auf 10 bis 20 %, jener der Tagesgäste auf 60 % geschätzt. Dieser Verkehr ist nunmehr durch die kriegswirtschaftlichen Maßnahmen fast vollständig lahmgelegt; er wird aber nach dem Kriege wieder mächtig aufleben, wodurch die Frequenzzahlen von Bahn und Post eine gewisse Beeinflussung erfahren werden.

B. Übriger Verkehr

1. Fußgänger- und Bergbahnverkehr

Der *Fußgängerverkehr* ist in dem kuperten, größtenteils nur durch Fußwege erschlossenen Gebiet unter der einheimischen Bevölkerung naturgemäß vorherrschend, doch wird auch das Fahrrad auf den Straßen sehr stark benützt, vielfach auch zum täglichen Milchtransport in die Zentrale. Dazu kommt noch der Spaziergängerverkehr der Gäste und die Touristik. Trotz des eifrig betriebenen Bergsports wird die Zahl der auf Touren zu Fuß in das Gebiet kommenden Fremden, die in den Gaststätten einkehren, mit nur 1–2 % bewertet, während im Winter der Skisport eine gewaltige Zahl von Besuchern bringt, welche die Schneefelder weitherum bevölkern.

Der *Bergbahnverkehr* der am 26. Juli 1934 eröffneten, derzeit von der BT betriebenen Drahtseilbahn Unterwasser–Iltios (DUI) einer 1933 gegründeten Aktiengesellschaft (Aktienkapital 300 000 Fr.) ist besonders im Winter außerordentlich lebhaft. Die horizontale Baulänge der Bahn beträgt 1129 m, die schiefe Baulänge 1209 m bei 38,4 % mittlerer und 45,7 % maximaler Steigung; sie bringt die Passagiere mit 44 Personen fassenden Wagen in 7 Minuten Fahrzeit von der Talstation in der Frühweid (914 m) zur Bergstation Iltios (1342,5 m) 428 m hoch hinauf und kann in einer Stunde 330 Personen in einer Richtung befördern. Die große Bedeutung dieser Verkehrseinrichtung lassen die Frequenzzahlen mit einem Höhepunkt (1939) von über 100 000 Passagieren erkennen (Tabelle 40). Ihr verdankt die ganze Gegend ihre Entwicklung zum Wintersportgebiet großen Stils, da ein prächtiges Skigebiet mit langdauernder Schneedecke leicht erreicht werden kann⁴⁸⁷.

Der anschließende Skilift der vom Besitzer der Bergwirtschaft Stöfeli gegründeten Schlittenseilbahn GmbH. Iltios–Stöfeli wurde 1939 an Stelle der nach 1jährigem Betrieb eingestellten Schlittenseilbahn (1385 m Länge, Maximalsteigung 60 %, Höhendifferenz 355 m) nach dem System Oehler & Co., Aarau, errichtet. Er bringt, bei einer Stundenkapazität von 300 Personen, die mittels Förderseil gezogenen Skifahrer in 9 Minuten zur Höhenstation auf fast 1700 m Höhe, zum Aufstieg auf Käserrugg und Hinterrugg und zur Abfahrt ins Tal.

In Wildhaus hat die Schlittenseilbahn der «Funi AG.» (Aktienkapital 50000 Fr.) seit 1937/38 durch die Verbindung der Talstation «Thurbrücke» (1025 m) mit der Bergstation Oberdorf (1225 m) durch Schlitten für 14 Personen das Schneegebiet der Freenalp erschlossen mit Tourenmöglichkeiten auf den Gamserrugg und an den Voralpsee und mit Abfahrten gegen Lisighaus und Unterwasser (Tabelle 41)⁴⁸⁸. — Ein an die Schlittenseilbahn anschließender Skilift auf den Gamserrugg ist geplant.

2. Eisenbahnverkehr

Die Eisenbahn mit ihren beiden nächsten Stationen Neßlau und Buchs übt die wichtige Funktion des Zubringerdienstes für das Oberste Toggenburg aus. Mit Rücksicht auf die Bedeutung dieses Eisenbahnverkehrs für die ganze Gegend verdient seine Entwicklung eine kurze Darstellung.

Die am 23. Juni 1870 eröffnete 25 km lange Linie Wil–Ebnet der Toggenburger Bahn rückte das Untersuchungsgebiet näher an das gesamte schweizerische Verkehrsnetz heran. Die Pferdepost von Ebnet vermittelte den Verkehr ins Oberste Toggenburg und hinüber ins Rheintal zu den Stationen Haag bzw. Buchs der dort seit 1. Juli 1858 betriebenen Bahnstrecke Rheineck–Chur der «Verinigten Schweizerbahnen», welche 1859 durch die Linie Sargans–Rapperswil ihren Anschluß in der Richtung gegen Zürich fand. Eine namhafte Erweiterung des Einzugsgebietes von der Stadt Sankt Gallen und der Bodenseegegend her bedeutete es, als am 3. Oktober 1910 auf der Strecke Romanshorn–St. Gallen–Wattwil der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) der Betrieb, vorerst durch die Schweizerischen Bundesbahnen, aufgenommen wurde; damit war die direkte Verbindung des genannten Gebietes mit der Bahnlinie im

Toggenburg gegeben. Eine noch weitergehende Verkehrsverbesserung für das Untersuchungsgebiet wurde erreicht, als dann am 1. Oktober 1912 die von der BT geschaffene Verlängerungsstrecke Ebnat–Neblau in Betrieb genommen wurde, wodurch sich der Zubringerdienst auf der Straße um dieses Stück verkürzte. Die Eröffnung der Rickenbahn-Strecke Wattwil–Uznach durch die SBB 1910 war für die BT bedeutungsvoll, wenn auch ihre Hoffnung, eine Zufahrtslinie zur Gotthardbahn zu werden, vorläufig nur im Personenverkehr in Erfüllung gegangen ist. Der Betrieb auf der Linie Ebnat–Neblau wurde zunächst ebenfalls, wie auf der Hauptstrecke, von den SBB, seit 1. Mai 1917 von der BT selbst geführt, welche 1932 die Betriebsführung auf der Zwischenstrecke Wattwil–Ebnat dazu in Pacht übernahm, so daß nunmehr eine einheitliche Betriebsleitung von Romanshorn bis Neblau besteht. Die Elektrifizierung ist sukzessive durchgeführt worden; die Eröffnung des elektrischen Betriebes fand auf der Strecke St.Gallen–Neblau am 4. Oktober 1931, St.Gallen–Romanshorn am 24. Januar 1932, auf der SBB-Linie Wil–Wattwil erst am 12. Dezember 1943 statt. Somit sind nunmehr alle Zufahrtslinien von Rapperswil, von Wil und von Romanshorn–St.Gallen her elektrisch betrieben und leistungsfähig gestaltet.

Die BT ist eine Normalspurbahn, bei welcher, im Gegensatz zu den meisten übrigen Bahnen dieser Kategorie, der Personenverkehr (1918: 51,22 %, 1938: 64,84 %, 1943: 71,64 % der Transporteinnahmen) eine ganz besondere Rolle spielt und eine höhere Einnahmequelle darstellt als der Güterverkehr, an dessen Förderung der Betriebsleitung sehr gelegen ist. Diese Erscheinung ist durch die gegenwärtigen kriegsbedingten Verhältnisse im Wirtschaftsleben, z. B. das Fehlen fast aller Kohlentransporte, noch besonders verstärkt. Über die Leistungen der BT gibt die Tabelle 43 Auskunft.

An dem großen Personenverkehr der BT hat der Fremden- und Wintersportverkehr erheblichen Anteil. Diesem wird daher von seiten der Bahnverwaltung besondere Aufmerksamkeit geschenkt, durch Ausgabe von verbilligten Sportbilletten, Führung von Sportzügen usw.; dem sehr dringenden Wunsch der Reisenden nach direkten Wagen von verschiedenen Richtungen her (St.Gallen, Winterthur–Wil, Zürich–Rapperswil und evtl. Basel) wurde bisher nur in sehr bescheidenem Maße, selbst von St.Gallen her, entsprochen; bezüglich der Erfüllung wird auf die Zukunft für den Fall einer Verlängerung der Bahn bis Wildhaus verwiesen.

Die BT, der Gesellschaftsform nach als Privatbahn gegründet, der Finanzierung nach aber praktisch «st. gallische Staatsbahn», durch die Sanierung nunmehr auf gesunde finanzielle Basis gestellt, geht jetzt einer neuen Periode entgegen, um, abgesehen von ihrer Hauptfunktion in wirtschaftlicher und militärischer Hinsicht, in erhöhtem Maße ihrer kulturellen und staatspolitischen Aufgabe einer möglichst engen Verknüpfung entlegener Kantonsteile untereinander und mit der Hauptstadt St. Gallen gerecht zu werden. Es liegt daher durchaus im Rahmen ihrer Aufgabe, wenn sie sich mit besonderem Interesse dem Projekte einer Erschließung des Obersten Toggenburgs durch eine Bahnlinie zuwendet.

Dieses Projekt und dessen mögliche Auswirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung des Untersuchungsgebietes wird im folgenden Kapitel separat behandelt.