

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 10 (1997)

Artikel: Die Strasse vom Rheintal ins Toggenburg : der Ausbau des st. gallischen Staatsstrassennetzes im 19. Jahrhundert am Beispiel der Wildhauserstrasse
Autor: Kessler, Noldi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-892987>

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: 03.04.2026

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

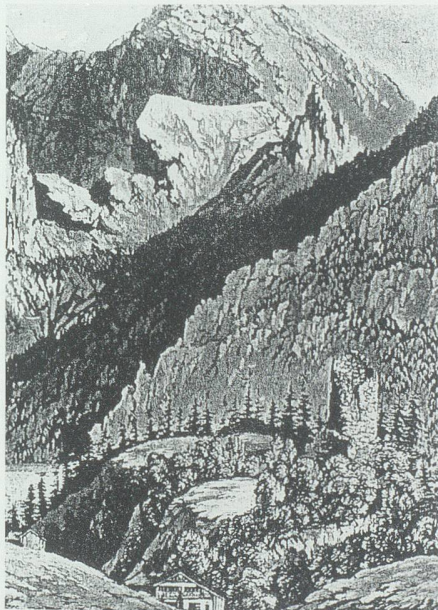
Die Strasse vom Rheintal ins Toggenburg

Der Ausbau des st.gallischen Staatsstrassennetzes im 19. Jahrhundert am Beispiel der Wildhauserstrasse

Noldi Kessler, Gams

Der Passübergang vom Werdenberg ins Obertoggenburg wurde zweifellos schon im vorigen Jahrtausend beschritten, bezeugen doch etliche toggenburgische Hochalpen mit ihren Namen (Gamplüt, Gräppelen, Gulmen, Iltios, Selun), dass sie ursprünglich vom romanischen Rheintal aus bestossen wurden.¹ Wie gross aber die Bedeutung dieses Weges für den Fernverkehr oder für den Warentransport im Hoch- und Spätmittelalter war, ist umstritten. Wiederum sind es sprachliche Relikte, welche die Auslegung zulassen, dass er einst Teil einer gut gesicherten Ost-West-Route gewesen sein könnte, denn die Flurbezeichnungen Burstel und Gästelen, die sich zwischen der Burg Gams und der Wildenburg finden, deuten auf ehemalige Wehranlagen. Überzeugende Belege dafür, dass diese Befestigungen dem Schutz einer wichtigen Salzstrasse von Hall über Feldkirch nach Zürich dienten, liegen indessen nicht vor.

Die Ruine Wildenburg im Schönenboden, einstiger Saxer Wehrbau zur Pass-Sicherung. Stich aus dem 19. Jahrhundert von R. Iselin.

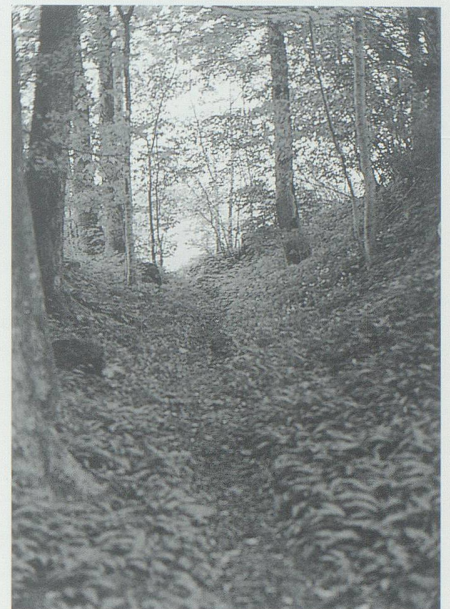


Schon früh erscheint die Wildhauserstrasse² auch im Rahmen der regionalen Kirchengeschichte: als Bindeglied zwischen dem Kloster St. Johann im Thurtal und seinen Besitzungen in Vorarlberg, als Kirchweg der Obertoggenburger in die Mutterpfarre Gams sowie als Abschnitt des Pilgerwegs von Südtirol nach Einsiedeln bzw. aus der Schweiz nach Rankweil.

Alte Strassenzustandsberichte

Als Glarus und Schwyz 1497 das Amt Gams als Gemeine Herrschaft übernommen hatten, dauerte es nicht mehr lange, bis das ganze St.Galler Rheintal in eidgenössischer Hand war. Die neuen Herren waren bestrebt, ihre linksrheinischen Ländereien verkehrsmässig besser zu erschliessen. Ihr Hauptaugenmerk richteten sie dabei aber nicht auf die Wildhauserstrasse, sondern aus militärischen Überlegungen auf den Rheinübergang bei Maiefeld und den Schollbergweg, den sie schon 1492 zu einer brauchbaren Passage verbessert hatten. Die Bevorzugung der Walenseelinie als Zugang zum Osten ist also offensichtlich. Für die Wildhauserhöhe brachte auch der Aufschwung des Rorschacher Kornmarkts keinerlei Verkehrszunahme, weil sich die Strasse über den Ricken für die Innerschweizer Bedürfnisse als geeigneter anbot.

Wie der Wildhauserweg aussah, als er unter eidgenössische Obhut kam, ist seit 1461 im ältesten Gamser Urbar, dem sogenannten Gangbrief, festgehalten: «...durch das dorff gamps hin vff vnd den berg hin vff durch die kolgruob hin vff vnd durch den wald hin vff vntz an das letzi tobil vnd sol mit geding die selb lantstrauß achtzächen schuo wit sin [...] anders denn zuo berg wert wa als ruch wäri das man sy so wit nit machen könd noch möcht so sol man sy so wit vnd jn der witi machen vnd in eren haben das brut vnd bar alda wol faren vnd wandlen mögi on all böß geferde vnd vsser der obgenannten lantstrauß so sol durch gästilen ain ander weg gon durch Cuonrats



Die «Landstrasse» bei der Au.
Bild 1993: Michael Dürr, Gams.

swendi vnd durch die heg hinuß als denn von alter her komen jst vngevarlich.» Daraus erhellt sich immerhin, dass der Weg ins Toggenburg, zumal lokal gesehen, bevorzugt klassifiziert war und sich dadurch von den weiteren im Gangbrief bezeichneten Bergpfaden abhob. Die Bezeichnung «Landstrasse» galt am Gamserberg nur für ihn, und das Mass von 18 Schuh (= ca. 5,50 Meter) zeichnete ihn gegenüber allen anderen um die doppelte Breite aus. Die Einhaltung dieser Norm war freilich nicht durchgehend möglich.

¹ Schon die sogenannte Berengar-Schenkung von 835 (Urkunde II/122 im Stiftsarchiv St.Gallen) erwähnt den Alpbesitz des damaligen Gamser Grundherrn. Und 1313 klammerten die Herren von Sax beim Verkauf ihrer Obertoggenburger Gebiete an die Grafen von Toggenburg die Alp Tesel vertraglich aus. Die Ortsgemeinde Gams scheint also seit ihrem Bestehen ununterbrochen Eigentümerin der drei Alpen Fros, Tesel und Grueb (nördlich und nordöstlich von Wildhaus) zu sein.

² Der Name Wildhauserstrasse ist hauptsächlich in Gams gebräuchlich. In Wildhaus wird sie Hauptstrasse, seltener Gamserstrasse genannt.

Die Strasse hatte in Gams mehrere Zugänge, die im einzelnen nicht mehr genau zu bestimmen sind. Abgesehen von höchst unsicher gewordenen Geländepunkten wie «des Kessilis boden», «des Wesiners stadel» oder «des Schöben guot» sind in über 500 Jahren auch topographische Veränderungen eingetreten und etliche Flurnamen erloschen. Die Hauptachse erstreckte sich vom Hof vermutlich über Bruedermähl-Gensrüti in die Wannens und weiter über Aggerbach, Au, Koretschwendli und Letzitobel in den Schönenboden. Ein zweiter, aber nur halb so breiter Einstieg führte vom Marktplatz über die Vorburg und den Afasteig in die Wannenstrasse, und eine Variante vom Chretzbach über Hardegg, Chamm, Heeg und Walenbrand dürfte bei der Gästelen in den Schönenboden gemündet haben. Dann gab es seit jeher auch Abzweigungen nach Grabs, einerseits vom Brüggli über Sägenboden, Bluetlosen und Bädli, andererseits im Schutzgunten. Grenzpunkt zwischen Gams und dem Toggenburg war die ehemals der Wildenburg zugehörige «Zapfende Müli» im Letzitobel.

Die Organisation des Strassenunterhalts beruhte (wie das Wuhrwesen) auf der Zuständigkeit der Anstösser. Im Gangbrief heisst es für die Landstrassen: «...und wer daran stoust der sol sy in eren haben das man sy varen vnd wandlen mögi...» Das lässt vermuten, dass der Weg nur minimal gepflegt wurde. Es ging einfach ums Offenhalten in der verlangten Breite. Waren aber beispielsweise nach schweren Wettern, Überschwemmungen, Murgängen usw. Grosseinsätze erforderlich, hatten auch die Nachbarn mitzuhelfen, «dem Wasser die Richtung [zu] geben» und die Strassen wieder zu erstellen. Eigentliche Bauarbeiten werden aber nicht oft angefallen sein, da diese Wege im Gegensatz zu den Römerstrassen über kein festes Bett verfügten, auch wenn alte, teilweise noch sichtbare steinerne Pflasterungen dies vermuten lassen.

Dass das «Befahren» dennoch gebührenpflichtig war, muss anfänglich als Tribut für Ortsfremde, als Entgelt für die Säumer, und erst viel später auch als Beitrag an die Aufwendungen gesehen werden. Der mündlichen Überlieferung zufolge gab es in Gams zwei Zollstationen. Die eine soll auf der Bsetzi eingerichtet gewesen sein, im 1965 abgebrochenen Haus «Tirolers», das noch lange Zeit später «kleiner Zoll» genannt worden sei. Dort habe man die Waren von

Karren auf Saumtiere umgeladen. Vereinzelt wollen sich alte Gamser sogar noch an das entsprechende Schild erinnern können. Auch die alte Vorburg, beim zweiten Einstieg, soll ein Zollhaus, und das ebenfalls abgerissene Gebäude linkerhand davon eine Sust mit Pferdestall gewesen sein. Noch um die Jahrhundertwende habe eine hiesige Familie auf den Übernamen «s Säumers» gehört. Sollte es im Dorf Gams tatsächlich zwei Einnehmereien gegeben haben, dann dürfte dies wohl weniger auf eine organisatorische Trennung als auf ein zeitliches Hintereinander zurückzuführen sein. Der jeweilige Zolltarif war natürlich nicht nur für die Toggenburgerstrasse gültig, sondern auf jedem Durchgang im ganzen Amt. Die Bedeutung der Umladestation Gams wird nicht sehr gross gewesen sein und kann Orten wie Oberriet, Salez und Trübbach nicht gleichgesetzt werden. Bis zum Bau der Rheintaler Hauptstrasse zwischen Sennwald und Buchs, die nicht mehr über Gamser Gebiet führt, war für die Gemeinde allerdings auch der Nord-Süd-Verkehr noch von etwelchem Belang.

Im 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts

Generell lässt sich sagen, dass die Wirtschaft im Raum des heutigen Kantons St.Gallen traditionsgemäss von drei Faktoren bestimmt war: der Getreideeinfuhr über Rorschach, den Textilexporten sowie dem Transitgeschäft im Rheintal und auf der Walensee-Zürichsee-Linie. Der Lokalverkehr erfuhr eine Ausweitung erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, als sich die Textilindustrie in räumliche Arbeitsteilung und Spezialisierung zergliederte.

Zunehmender Verkehr auf dem Wildhauserweg ist seit 1787 feststellbar, nachdem unter Abt Beda die Gasse von Wattwil ins Obertoggenburg zur Fahrstrasse ausgebaut worden war. Die Märkte von Lichtensteig und Sidwald (= Neu St.Johann) lockten nicht nur Rheintaler, sondern auch Händler aus entfernteren Gegenden wie dem Aostatal und dem Tirol an. Der Warenfluss über Wildhaus aber blieb verhältnismässig gering, einerseits der hohen Saumkosten wegen, die von Stein bis ins Rheintal gut und gern einen Viertel des Warenwerts ausmachen konnten, andererseits war es die Beschaffenheit des Weges, der die Toggenburger vornehmlich über den Umweg Ricken - Walensee transportieren liess: Kartoffeln, Mais, Getreide,

Mehl, Gemüse, Obst und Wein als Importgüter; Milchprodukte, Holz, Pferde, Vieh, Häute und, mit dem Aufkommen der Webereien und Baumwollspinnereien, Textilien zum Verkauf.

Von der Qualität her dürfte sich die Strasse ins Toggenburg während der gesamten eidgenössischen Herrschaftszeit nicht wesentlich verändert haben. Unterhaltsarbeiten wurden stets nur minimal getätigt. Glarus verlangte zwar, «die bösen Strassen dermassen zu machen, dass biderbe Leuth sie gewandlen mögen», von erfreulichen Resultaten ist aber nie zu vernehmen, so dass mit Fug gesagt werden darf, bezüglich der Strassen habe das Mittelalter erst im 18. Jahrhundert geendet.

Es gibt einige Zeugnisse über den alten Wildhauserweg, die diese Ansicht unterstreichen. Ulrich Bräker, der «arme Mann im Tockenburg», wanderte 1793 von Wildhaus durch den «blutlosen Wald» nach Grabs und klagte, dass der Weg «nur vor gute Fussgänger zu gehen ist. Auf der andern Seite des ungeheuren Tobels gegen Gams zu ist der Weg besser. [...] Nirgends hat die Natur die Grenzlinie von unserm Vaterland [= Toggenburg] anschauernder gezogen als von dieser Stelle. Da sind gähe Berge, ungeheure Töbler, Wälder und Wüsteneien, wo viel Holz verfault, sichere Grenzfestungen, Pässe, wo hundert Mann ganze Armeen zurückhalten und mit Steinen totwerfen könnten.»

Johann Gottfried Ebel, ein deutscher Mediziner und Reiseschriftsteller, schrieb 1797: «In einer guten Stunde steigt man auf einem sehr holperichten Steinwege von

Gamser Zolltarif, erlassen von Schwyz und Glarus, 1803 übernommen vom Kanton St.Gallen. Abschrift im Staatsarchiv St.Gallen.

Distrikt	Ort	Waren	Zoll
Toggenburg	Gams	1. Bal. Wein	1
		1. Pfund Wein	1
		1. Pfund Wein	1
		1. Pfund Wein	2
		1. Pfund Wein	1
		1. Pfund Wein	1/2
		1. Pfund Wein	2
		1. Pfund Wein	1
		1. Pfund Wein	1/2
		1. Pfund Wein	1
		1. Pfund Wein	2
		1. Pfund Wein	1/2
		1. Pfund Wein	1
		1. Pfund Wein	1/2
		1. Pfund Wein	1

Wildhaus ins Thal nach Gambs nahe bei Werdenberg herab.»

Im Rückblick auf sein politisches Leben erinnerte sich Regierungsrat Gall Jakob Baumgartner an seine erste Begehung des Wegs, zu der er 1828 als Staatsschreiber mit seinem nachmaligen Ratskollegen Bartholomé Mayer aufgebrochen war: «Nie vergesse ich das Abenteuerliche dieser ersten Wanderung durch die Schlucht, welche die stürmende Simmi in das Gebirge zwischen den Gamser und Grabser Alpen und Waldungen gegraben; es ging buchstäblich über Stock und Stein, so dass Mayer von Anfang her auf diesen Weg verzichtet und den alten Saumweg über die Berghöhe zwischen Gams und Wildhaus ausgewählt hatte.»

Ende des 18. Jahrhunderts und auch im jungen Kanton St.Gallen erlebte der Pass eine ausgiebige Nutzung für Viehtriebe. Viele Toggenburger Bauern sömmeren ihr Vieh im Bündnerland und trieben regen Handel mit Italien. In diesem Zusammenhang war der ungeliebte Weg nach Werdenberg noch aus einem anderen Grund gefürchtet: Die Händler mit ihren prallen Geldkatzen sollen im Blutlosen mehrmals überfallen und ausgeraubt worden sein. Eine sagenumwobene Räubergestalt, der «Blutlosen-Köbi», geisterte über lange Zeit als Kinderschreck für Grabser wie für Toggenburger durchs Simmitobel.

Kriegswirren und frühe Ausbaupläne

Kriege warten keine Strassenbauten ab. Als im Schwabenkrieg das Rheintal zur Frontlinie geworden war, lief aus der Innerschweiz «alles, was Stab und Stangen tragen mochte, über Wildhus ins obere Rheintal» zur Schlacht von Frastanz, wie Baur 1992 nach einer alten Chronik zitiert. Derartige Aufzeichnungen sollten nicht dazu verleiten, die strategische Bedeutung des Wildhauserwegs zu überschätzen. Dass etwa die Heeresdurchzüge im Franzosenjahr 1799 so gewaltig gewesen sind, wie es die Volksmeinung haben will, ist nicht anzunehmen. Danach wären die Franzosen bei ihrem Einmarsch von einer Gamser Gemeindeabordnung an eben diesem Weg, wo übrigens auch die Sage vom Franzosenloch³ spielt, offiziell begrüsst worden, und der Abzug der Soldaten soll wiederum übers Toggenburg erfolgt sein, weshalb ältere Gamser den Afasteig noch heute «Franzosenweg» nennen. Dazwischen seien



Das 1965 abgebrochene Haus «Tirolers» (links) auf der Bsetzi war der mündlichen Überlieferung zufolge ein ehemaliges Zollhaus. Bild in der Sammlung Karl Haldner, Gams.

– wen wundert's? – auch der österreichische Feldmarschall von Hotze und der russische General Korsakow mit ihren Truppen über die Wildhauserhöhe ins Gasterland vorgerückt. Diesen Aussagen ist mit Vorsicht zu begegnen. Der Saumweg kann von kleineren Formationen wohl begangen worden sein, nicht aber von ganzen Armeen mit ihrem Wagentross. Abgesehen davon, dass mit dem Ausdruck «übers Tog-

Der «Franzosenweg» unter dem Afasteig. Bild 1993: Noldi Kessler, Gams.



genburg» auch «über den Ricken» gemeint sein kann, ist der Wildhauser Übergang auf keiner militärgeschichtlichen Karte der Franzosenzeit eingezeichnet, und lediglich ein einziges Mal finden wir das Obertoggenburg in diesem Kriegsjahr als bedeutsamen Faktor erwähnt, in einem nicht ausgeführten Plan General Massénas, nach welchem er Hotze aus dem Linthgebiet dorthin hatte abdrängen wollen.⁴

Dass der Zustand des Wildhauserwegs den steigenden Anforderungen nicht mehr gewachsen war, erkannten neben den Anwohnern schon früh auch die regierenden Glarner und Schwyzer. Bereits Mitte des 17. Jahrhunderts ersuchten die Gamser die beiden Orte, den Ausbau der Strasse an die Hand zu nehmen. Schwyz, dem Anliegen bedeutend freundlicher gesinnt als Glarus, veranlasste eine Planung, bemängelte daran aber 1669, dass «die durch das gedacht Tobel gehende Straß auff wenig Schritt besser oben alß sie daß bedeute proiect hinstellen will, auffgericht werden solle».

1785 wurde das Vorhaben einer «chaussemässigen» Strasse von Wildhaus nach Gams an einer Sitzung erneut beraten, denn die jetzige sei «bey Tag, geschweige bey der Nacht nicht mehr zu befahren möglich». Glarus wandte sich aus finanzi-

³ Kessler 1991, S. 51.

⁴ Vgl. Feldmann/Wirz 1915, Bd. 3, Heft 8, S. 61 ff.

ellen Gründen dagegen, man befürchtete eine zu geringe Kostenbeteiligung der armen Rheintaler. Schliesslich stimmte auch Schwyz in die Bedenken ein. Kurz vor der französischen Invasion ergaben sich für die beiden Orte andere Prioritäten, und 1793 bedankte sich Glarus bei Schwyz für die Ablehnung eines Strassenbaus ins Toggenburg, denn «die fondierende Machung der Straß werde für die Gambser zu kostspielig sejn [weshalb] nicht wohl dem gemacht ansuchen entsprochen werden könne». Damit war das Ansinnen zurückgestellt und geriet dann bis zum Ende der eidgenössischen Herrschaft über Gams endgültig in Vergessenheit. Auch in der Helvetik gehörten Strassensanierungen nicht zu den vordringlichen Zielen. Für unsere Gegend forderte General Masséna zwar noch eine linksufrige Walensestrasse, deren Verwirklichung damals aber auch nicht zustande kam und später, mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt (1836), vom Kanton St.Gallen ganz bewusst nochmals verzögert wurde. Realisiert wurde in unserer Region um die Jahrhundertwende einzig die Stossstrasse.

Der St.Galler Strassenbauboom

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts lassen sich im Verkehrswesen deutliche Schwerpunktverlagerungen feststellen. Wurden die Güter bisher, wo immer es ging, auf dem Wasserweg befördert, widmete sich der Kanton St.Gallen zunächst den Strassen, dann der Dampfschiffahrt und, in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts, der Anlage eines Eisenbahnnetzes. Eine Konkurrenz erstand der Eisenbahn erst in unserem Jahrhundert wieder mit dem motorisierten Strassenverkehr.

Nach seiner Entstehung im Jahre 1803 wurde der Kanton sofort oberster Strassenmeister auf seinem Hoheitsgebiet. Dies aber nur aufgrund der politischen Autorität, denn ein Staatsstrassennetz gab es noch gar nicht. Praktisch alle Strassen gehörten den Gemeinden, Korporationen und Privaten. Ausnahmen waren einige Erbstücke, die der Kanton vom Kloster St.Gallen und der Eidgenossenschaft übernommen hatte: die Fürstenlandstrasse, die Strassen Gossau–Oberglatt, St.Gallen–Vögelinsegg, Chräzeren–Herisau, Sargans–Ragaz und der Schollbergweg.

Im wesentlichen ist der Aufschwung im st.gallischen Strassenbauwesen in der kurzen Zeitspanne von 1820 bis 1840 festzustellen, eigenartigerweise also in der soge-

nannten Restaurationszeit, die im übrigen mehr durch Erschlaffung und Stagnation, durch die konfessionelle Trennung, die Hungerjahre, die Sarganserwirren usw. gekennzeichnet war. Die Hauptgründe, weshalb der Kanton sein Strassennetz unverzüglich verbessern wollte, waren mit Blick auf den Transitverkehr und die industrielle Investitionstätigkeit einerseits wirtschaftlich-ökonomischer Art, entsprangen andererseits aber auch staatspolitischen Überlegungen. Die Verschmelzung der neu zusammengewürfelten Gebiete zu einer Einheit sowie mit der Hauptstadt war ein vordringliches Postulat. Kennzeichnend für diese zwei Jahrzehnte sind die Anwendung verbesserter Baumethoden, die Entstehung eines modernen Gesetzes sowie der Ausbau des Zoll- und Weggeldwesens zu wichtigen Verwaltungszweigen.

Erebttes Vorbild für den weiteren Strassenbau war Abt Bedas Fürstenlandstrasse, erstes kantonales Prunkobjekt die steinerne Chräzerenbrücke westlich der Hauptstadt, beides Beispiele, dass wirklich grosse Planungen nur unter zentraler Führung verwirklicht werden konnten. Mit der Brücke über die Sitter hatte sich die Regierung allerdings böse verrechnet. Veranschlagt auf 50 000 Gulden, kostete sie schliesslich über 300 000 Gulden, und andere Vorhaben mussten ihretwegen zurückgestellt werden. Das hagelte Proteste aus dem ganzen Kanton und war mit Auslöser für einen künftig raumgerechteren Einsatz der Mittel.

Die Rheintalstrasse⁵

Der kümmerlichen Nord–Süd-Verbindung durchs Rheintal – sie war auf Befehl der Tagsatzung letztmals 1777 in ihrer ganzen Länge als genügende Fahrstrasse hergestellt worden – schenkte man höchste Aufmerksamkeit, denn ohne linksrheinische Strasse lag die Kontrolle des Durchgangsverkehrs in liechtensteinisch-österreichischer Hand. Schon 1821 wurde deshalb mit der neuen Schollbergstrasse, deren Anlage auf ins 18. Jahrhundert zurückreichende Ideen beruhte, das grösste Hindernis überwunden. Vorher hatte man auf dem Weg nach Süden die Postwagen in Werdenberg stehen lassen und auf kleinere Gefährte umsteigen müssen. Und oftmals war die Post in Altstätten statt zwischen 7 und 8 Uhr erst um 11 oder 1 Uhr angekommen. Begreiflicherweise fürchteten die Liechtensteiner an diesem Eingriff am Schollberg nicht nur eine Verengung des Rhein-

betts, sondern zu Recht auch um die Konkurrenzfähigkeit ihrer einträglichen Hauptstrasse und legten ihrerseits gleichzeitig ein schnelleres, nie verwirklichtes Ellhorn-Projekt vor, dank dem sich der Umweg über die Luziensteig erübrigte hätte.

Beim Vorhaben Rheintalstrasse wurde erstmals erkannt, dass Staatsbeiträge für den Strassenbau nicht zu umgehen waren. Der Kanton war zunächst nämlich absolut nicht willens, sich mit dem Strassennetz finanziell zu belasten; er lieferte üblicherweise «nichts als Papier und Dinte». Der Kleine Rat lenkte jetzt aber ein: «Wir sind überzeugt, dass der Staat keine Beytragspflicht an dieser Landstrassenverbesserung habe. [...] Diesem Grundsatz ungeachtet, werden sich ein oder zwey Fälle ergeben, wo der Staat, wie zum Beyspiel am Hirschsprung, für das Strassenwesen, aus Rücksicht der Wichtigkeit des Baus und der Armuth der betreffenden Gemeinde, zu etwelcher Mitleidenschaft in Anspruch genommen werden möchte.»⁶ Durch die Eigenfinanzierung von schwierigen Schlüsselstrecken war der Staat dann aber auch besser autorisiert, mit Härte Nachfolgeleistungen der Gemeinden zu verlangen.

Misslich war der Umstand, dass etliche Gemeinden unverhohlenen Minimalismus betrieben und ausserdem anstelle von Fachpersonal nur Gemeinwerker aufbieten konnten. Froneinsätze aber waren bekanntermassen mühselige Unterfangen, begleitet von ständigem Kampf gegen Absenzen, Widersetzlichkeiten und Faulheit sowie der Androhung und Verhängung empfindlicher Strafen. Wenn ausserdem ein Auftrag – wie derjenige im Rheintal – den Vorstellungen der meisten Einheimischen völlig zuwiderlief, war eine korrekte Ausführung ohne handfeste staatliche Unterstützung überhaupt nicht denkbar. Diese Meinung vertrat übrigens auch die sogenannte Neunerkommission, die im Auftrag des Grossen Rats Bericht erstattete und Antrag stellte. Für den Abschnitt Sennwald–Werdenberg beantragte sie einen Kredit von 15 000 Gulden, der bewilligt wurde.

Die Rheintal-Hauptstrasse war von der Situationsplanung her im Werdenberg heftig umstritten. 1828 wurde sie von Ingenieur Richard La Nicca gebaut, ihrer Fertigstellung aber war ein etwa 20jähriger Streit vorausgegangen. Buchs, Grabs, Gams, Sax und Frümsern befürworteten kräftig eine «obere Strasse» durch ihre Dörfer; Salez

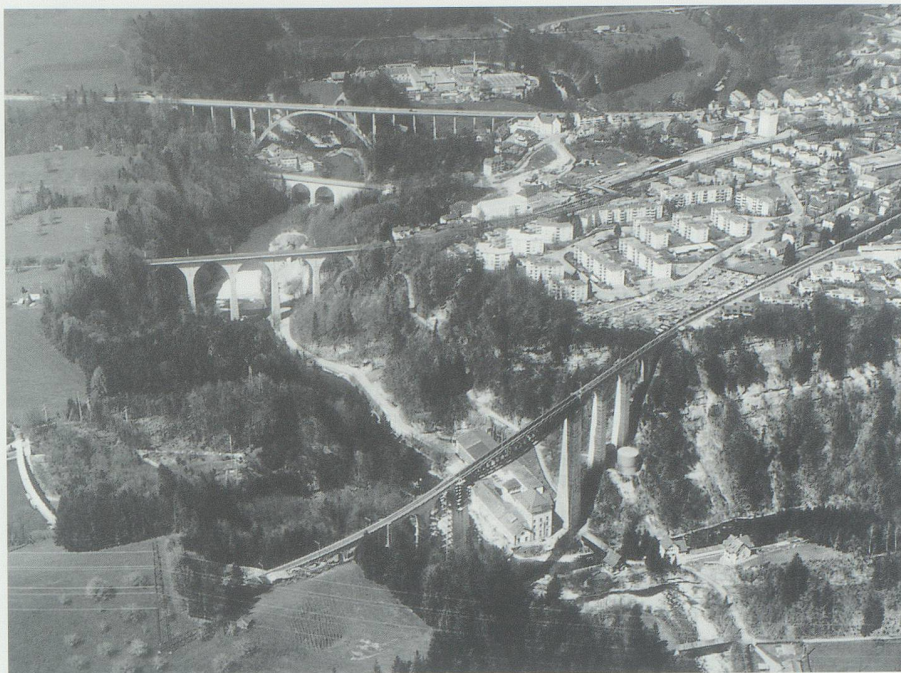
und Haag traten ebenso vehement für eine Rheinstrasse ein. Gründe für und wider die graduelle Aufwertung des bestehenden «Blumenweges»⁷ im Ried brachten beide Seiten mühelos bei: historische, bauliche, markt- und siedlungsbedingte, militärische, finanzielle. Einige Argumente: Die Unsinnigkeit, sich Unterhaltskosten von zwei nahen, parallelen Strassen aufzuladen, der schnellere Transport dank einer Streckenverkürzung um 4881 Schuh, der Arbeitsverlust von Fuhrleuten, ein neues Bollwerk als Damm gegen den Rhein, Gefahren einerseits des Rheins und andererseits des Bergs für Passanten, der unnötige Kulturlandverlust, die Wegelagerei im schwach besiedelten Ried usw. Schliesslich obsiegten die Rheindörfer, wobei sie aber auch tatkräftige Opfer brachten. Haag zum Beispiel veräusserte zur Finanzierung des erwünschten Werkes sogar Genossenboden. Hauptbefürworter aber war der Kanton selbst.

Mehr zugunsten einer begradigten Verkehrsader durchs Rheintal hätte zweifellos eine direkte Verbindung Oberriet–Widnau gebracht, die aber an der entschiedenen Abwehr Altstätens scheiterte. Einerseits agierten für die Interessen dieses wichtigen Marktortes politisch gewiefte Bürger (wie Baumgartner oder Wilhelm Matthias Näff, der nachmalige Bundesrat) als Fürsprecher; und ganz anders als im Falle der Werdenberger «Bergdörfer» konnte man es sich hier zudem leisten, den in Aussicht stehenden Staatsbeitrag kalt zurückzuweisen.⁸

Es gab indessen ausser dem Staat noch andere solvente Geldgeber, die Interesse an einem möglichst leistungsfähigen Verkehrsfluss bekundeten: Als bei der Forstegg die Dammaufschüttungen im Sumpf versanken, steuerte das Kaufmännische Directorium sofort 1650 Gulden zur Behebung des Schadens bei.

Die Wildhauserstrasse

Der Ausbau des Saumweges Gams–Wildhaus wurde 1827 an die Hand genommen und gelangte in den Jahren 1829/30 zur Ausführung. Aus Sicht der Anstösser waren das ein paar ungünstige Jahre zu früh, denn erst die Verfassung von 1831 erklärte den Bau und Unterhalt von Haupt- und Handelsstrassen zur Staatssache, und erst 1834 wurde das Strasseninspektorat geschaffen und traten die Gesetze über das Strassenwesen in Kraft. Für die vorher fertiggestellten Strassen hatte sich der Kan-



Die Chräzerebrücke. Einst Meisterwerk der Strassenbaukunst, heute die kleinste der St.Galler Steinbrücken. Bild: Verkehrsbüro der Stadt St.Gallen.

ton im allgemeinen nicht übermässig verausgabte. Primär hatten dafür die Gemeinden und Private aufzukommen, an die im nachhinein von den Benützern jedoch auch wieder Weg- und Brückengelder zurückflossen.

Hauptinitianten für eine fahrbare Verbindung vom Rheintal ins Toggenburg waren nicht etwa die Gamser oder Grabser, sondern die Neutoggenburger und die St.Galler Regierung, allen voran der erste Staatsschreiber und spätere Regierungsrat Gall Jakob Baumgartner. Dieser erzählte später, er habe in seine vom Kleinen Rat verlangte Botschaft «die ganze Wärme [s]eines Strebens» hineingelegt und rechtfertigte den Staatsbeitrag mit den Worten, «dass der Gegenstand die wichtigsten Interessen der halben Bevölkerung des Kantons beschlägt». Baumgartner und Regierungsrat Mayer waren es denn auch, die die Trasse-Festlegung nach persönlichem Augenschein definitiv bestimmten.

Zahlreiche Briefe aus den Toggenburger Kreisen und Gemeinden drängten seit Jahren zur Ausführung. Die genannten Gründe waren immer etwa die gleichen: der schlechte Zustand des Saumweges, dessen Begehung für Fussgänger, Vieh und Saumpferde mit grösster Gefahr verbunden sei; die relative Leichtigkeit des Ausbaus, da es sich lediglich um eine Distanz von zwei Stunden Länge handle, der Vor-

teil, dass genügend Baumaterialien sich an Ort und Stelle fänden und keine teuren Kunstbauten vonnöten wären. Die Sackgasse Toggenburg sei sieben Stunden lang, aber die Nachbargemeinden Gams und Wildhaus lägen für Pferdegefahrte 20 Stunden auseinander, was den lebensnotwendigen Warenaustausch unerträglich hemme. Dieser Umstand war natürlich auch für die Rheintaler prekär. Hauptsächlich des Transports wegen litt die Ausfuhr

5 Dieser kleine Exkurs ist lediglich zum besseren Verständnis des regionalen Zusammenhangs eingefügt. Eine ausführliche Darstellung der Baugeschichte der Rheintalstrasse legt Hans Jakob Reich in diesem Buch vor.

6 Die wörtlichen Zitate im Zusammenhang mit dem Strassenbau im 19. Jahrhundert werden nicht einzeln belegt. Sie sind den Briefen und Dokumenten im Staatsarchiv St.Gallen sowie der Lokalpresse entnommen.

7 Der Ausdruck ist abschätzig gemeint. Als Blumenwege bezeichnete man die Erschliessungssträsschen zu den Gemeindeteilen im Ried. Weil beidseits dieser Wege je ein schmaler Streifen nicht bepflanzt werden durfte, wuchsen dort allerlei Blumen.

8 Auch andere reiche Gemeinden verzichteten auf finanzielle Unterstützung, um einer Einnischung des Staates zu entgehen. 1827 etwa die Stadt Rapperswil: «Wir glauben zwar, dass für unser Unternehmen so gut als für die Wildhauserstrasse wegen seiner Gemeinnützigkeit, Kantonalhülfe in Anspruch genommen werden dürfte; indessen anerkennt sich Rapperswil, ohne solche den Aufwand zu bestreiten.»

ins Toggenburg unter starker Konkurrenz anderer Kantone, der Absatz des Weins etwa, der wegen der teuren Mautforderungen in Österreich ohnehin schon erschwert genug war. Weitere Gründe entsprangen militärischen Überlegungen, und selbst die Pfäferser Badegäste wurden ins Feld geführt, denen die neue Strasse die Unbill der Walenseeschiffahrt ersparen würde. Der Standpunkt der St.Galler Regierung lässt sich am schönsten ausdrücken mit den Worten Landammann Zollikofers, die nicht nur wirtschaftlich geleitet, sondern von staatspolitischer, ja geradezu landesväterlicher Art waren: «Als noch die gewerbefleissige Landschaft Toggenburg unter der Regierung des menschenfreundlichen Beda, die Grafschaft Werdenberg unter der Herrschaft des eidgenössischen Standes Glarus, Sax unter seiner zürcherischen Administration,⁹ die fruchtbaren Ländereien von Sargans und Rheintal unter ihren wechselnden Bothmässigkeiten standen, zur Zeit also noch, wo die verschiedenartigsten und abweichendsten Interessen der Bewohner und Beherrscher dieser ebenfalls verschiedenen Landschaften sich ohne politische Sünde gegenseitig abstossen und durchkreuzen durften und mussten.[...] Die Völkerschaften aller der vorgenannten Gegenden sind nun zwar durch die Mediationsakte und die zweite Verfassung des Kantons St.Gallen Theile eines und desselben Ganzen geworden. Die ungünstigen Lokalitäten aber sind geblieben und es hängt von der Erschliessung der jetzigen souveränen Behörde eben dieses Kantons ab, ob wesentliche, durch Naturhindernisse getrennte Theile desselben in fernerer Vereinzelung verbleiben, ob er daher nur auf der geographischen Karte und in der Konstitutionsurkunde ein scheinbar Ganzes bilden oder aber durch die einzig noch zu bewerkstelligende Verbindung, als ein wirkliches, aller jener ökonomischen und politischen Vortheile theilhaftig werden soll, die das Terrain gestattet.»

Nach Grabs oder nach Gams?

Die Baugeschichte umfasst Berge von Akten. Ob die neue Strasse nach Gams oder nach Grabs geführt werden solle, war anfänglich völlig offen. Ausserhalb des Bezirks wurde in diesem Zusammenhang das kleinere und unbedeutendere Gams meist überhaupt nicht genannt. Noch 1840 (!) gelangte in Deutschland eine Reisekarte zum Verkauf, auf der die

Fahrstrasse von Wildhaus nach Grabs führt. Beide Gemeinden waren mausarm, und die absehbaren Lasten bewirkten, dass um die Streckenführung nicht gestritten wurde. Im Gegenteil, Grabser wie Gams hätten sich die weitere Verfolgung dieses Traktandums gegenseitig nicht ungerne überlassen. Die letzteren zeigten aber im ganzen gesehen doch ein grösseres Interesse, besonders als das Vorhaben sich als unumgänglich abzeichnete. Sie wünschten aber nur eine Billigvariante, eine Öffnung «der alten Gass nach» und betonten, auf ihrem Territorium sei der bestehende Weg grösstenteils in gutem Zustand, die Mängel herrschten nur auf der Wildhauser Seite.

1826 tönte es anders. Die Gamser beschwerten sie sich bei Landammann Müller-Friedberg über ein Projekt, das ihr Gebiet nur eine Wegstunde lang bestrich und dann schon nach Grabs abschwunkte. Sie pochten auf die historische Tatsache, dass Gams als alter Marktflecken mit seinem vierzehntäglichen Markt seit jeher das Dorf am Pass gewesen sei und betonten, dass ihr Boden festeren Baugrund aufweise als der in Grabs. Wenn solches nicht berücksichtigt werde, verwahre sich die Gemeinde gegen jede Unterhaltungspflicht. Innerhalb weniger Jahre wurden die Gamser zu zielstrebigem Befürwortern, scheuten dabei aber die Mitfinanzierung wie der Teufel das Weihwasser. Ihr hervorragender Repräsentant war der Gemeinde- und spätere Kreisammann Michael Anton Hardegger, dessen tatkräftiges Engagement selbst Regierungsrat Baumgartner Bewunderung abrang.

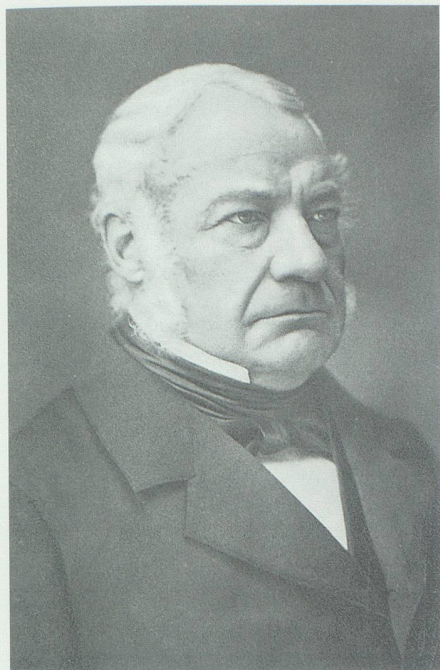
Ganz ähnlich wollten die anderen unmittelbar Betroffenen, die Wildhauser, noch 1809 nichts wissen von einem Neubau. Sie betonten, dass die Gemeinden überhaupt keine derartig überdimensionierten Verbindungen bräuchten. Wenn der Kanton solche wolle, solle er sie selbst bezahlen. Nur zehn Jahre später aber haben auch sie die Strasse bereits «sehnlichst erwünscht». Diesem Umschwung war eine intensive Regierungstätigkeit vorausgegangen, deren Erfolg weitgehend dem als Vermittler eingesetzten Appellationsrichter Johann Jakob Kappeler aus Wattwil zu verdanken war. Er trat als konzilianter Verbindungsmann auf, nahm Abklärungen an Ort und Stelle vor, erreichte ein einiges Auftreten der Region Toggenburg, kämpfte mit Bettel- und Goodwill-Aktionen in Senwald, Grabs, Sevelen und Mels für eine breitere

Abstützung der Lasten auf die Nachbargemeinden und -kreise.

Die Gemeinsamkeit der Toggenburger war nicht ohne Schwachstellen. Etliche Lichtensteiger bangten um ihren florierenden Markt, die Bürger von Stein reichten eine Petition gegen die Strasse ein, und auch die Sammelaufrufe brachten nur klägliche Ergebnisse. Wildhaus konnte zunächst überhaupt kein Geld und nur «wenig kraftvolle Männer zur Mitarbeit» anbieten. Wie Gams offerierte es schliesslich «4 à 5000 Mannstagwerke und 1000 Gulden baar», dazu das Versprechen, auf der Toggenburger Seite zusätzliche Pflichten talabwärts zu übernehmen, so wie Gams es für die noch zu erstellende Haagerstrasse vorsah. 1826 schliesslich beliefen sich die Zusagen aus dem Toggenburg auf gesamthaft 6530 Gulden, Gams und Grabs wollten je 1000 Gulden beitragen, und der Staat sah der Deckung eines Mankos von 26 000 Gulden entgegen.

Über Grabs schrieb Kappeler 1826, dass dort «die Gleichgültigkeit aus unpolitischer Feindseligkeit nicht gerne weichen wolle». An einer Bürgerversammlung lehnten die Grabser die Variante Wildhaus-Grabserberg mit grossem Mehr ab. Bekannt ist der angebliche Ausspruch des Sonnenwirts Vetsch, der erklärt habe, er wäre dafür, das Toggenburgerloch vollständig zu vermauern, damit die Toggenburger nicht mehr nach Grabs kommen könnten. In Wirklichkeit aber waren laut Kappeler eben dieser Kantonsrat Johann Vetsch und der damalige Posthalter Hilty die einzigen Grabser Befürworter «mit Einfluss». Nachdem dann jedoch gemäss aktuellem Plan feststand, dass ihr Dorf zum zweitenmal von einem Hauptverkehrsfluss abgeschnitten werden sollte, beklagten immer mehr weitsichtige Einwohner von Grabs, wie etwa Johann Vetsch zum «Leuen»,¹⁰ das Fehlen eines «leitenden Stabs» für ihre Interessen, gerade jetzt, wo sich ihre «schlummernde Industrie dem Erwachen» näherte.¹¹ Die Passivität der meisten Grabser basierte aber ganz einfach auf der Angst vor den Kosten, denn allein der Anschluss an den Simmirank hätte 4000 Gulden betragen und eine Unterhaltungspflicht auf 1500 Metern Strasse gebracht.

Dieser mögliche Zubringer von Grabs her bereitete den Gamsern schweres Kopfzerbrechen. Sie wehrten sich mit Händen und Füssen dagegen, die Strasse zum Sim-



Landammann Gall Jakob Baumgartner. Bild aus Dierauer 1903.

mirank hinaufzuführen. Offiziell darum, weil so das Dorf «nur auf einer unbedeutenden Strecke» berührt werde und etliche habliche Einwohner deswegen von Spenden absehen würden. Sie forderten stattdessen – unterstützt von Regierungsrat Reutti – eine Linie Kreuz-Markt-platz-Vorbürg, die mit acht Kurven der Wannan zuführen sollte. Kappeler schrieb: «Hr. Kreisammann Hardeker hat seine Unterschrift verweigert, womit die Vermuthung sich bestätigt, dass Gams sich in den Kopf setzt, seinen Willen ohne Rücksicht durchzusetzen.» In Wirklichkeit befürchteten die Gamsler einfach, dass sich der «Grabser Arm» zum Hauptstrang mausern würde. Dann nämlich läge ihr Dorf abseits einer Strasse, deren Belastungen zum weitaus grössten Teil dennoch sie zu tragen hätten. Dass dem nicht so sei, liess man sich in Gams zweimal offiziell schriftlich bestätigen. Nach einem Augenschein verwarf die Regierung jedoch die Variante Marktplatz als zu lang, zu unnatürlich und zu teuer. Trotzdem mussten Richtung Dorfeingang zwei Möglichkeiten ausgesteckt werden, weil Gams noch einen dritten Vorschlag geprüft haben wollte: ab der Wannan in acht «gezwungenen» Kehren (zwei davon auf der Bsetzi) zum Dorfplatz. Sie hatte ein Gefälle zwischen 7 und 10 Prozent und wurde als ebenfalls ungeeignet bald wieder fallengelassen.

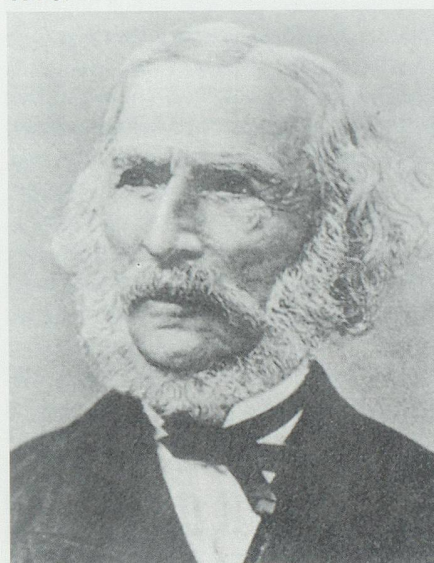
Die Grabser ihrerseits machten jeden Beitrag an die neue Strasse von einem eigenen Zugang abhängig. Dieses Begehren war sogar nach der Fertigstellung der Strasse noch lebendig: 1842, als sie ihre Gemeindestrasse Buchs-Gams ausbauten, schrieben sie nach St.Gallen, sie wären «sehr geneigt, vom untersten Kehr der Gamserstrasse gegen Wildhaus Grabs zu eine Verbindungsstrasse anzulegen, welche aber ca. 600 bis 700 Fuss weit durch Gamser Territorium ginge, um dadurch das Herabführen von Langholz vom Berge und Walde zu erleichtern». 1898 hingegen beschloss die Gemeinde auf einen entsprechenden Antrag Nichteintreten, und erst 1921/22 wurde die Strecke Lehn-Bädli-Tobelsäge gebaut.

Die Erfolglosigkeit der Grabser Initianten hatte sichtliche Konsequenzen. Sie leistete nicht nur dem Aufschwung des Dorfes Haag und seiner bis heute wichtigen Stellung im Ost-West-Verkehr Vorschub, sie trug auch, wie früher schon die Entscheidung für die Rheinnähe der neuen Talstrasse und später der Eisenbahn, zu einer weiteren Abnahme der einstigen Grabser Dominanz im Werdenberg bei.

Richard La Nicca (1794–1883)

Der Gedanke, die Wildhauserstrasse zugunsten eines möglichst gleichförmigen Gefälles teilweise ganz an die Simmi und durch die enge Schutzguntenschlucht zu führen, also genau das zu tun, wovon die Schwyzer 70 Jahre zuvor abgeraten hatten, darf als kühn bezeichnet werden. Es war

Richard La Nicca. Bild aus Wanner 1990.



indessen auch ein besonderer Mann, dem Planung und Ausführung anvertraut wurden: Richard La Nicca.¹²

Der Bündner Pfarrerssohn hatte in Tübingen und Italien Mathematik studiert und diente in jungen Jahren als Offizier im piemontesischen Schweizerregiment von Planta. Nach seinem Abschied trat er als Bauingenieur von geradezu europäischem Format in Erscheinung. Für den Kanton Graubünden baute er z. B. die Festung St.Luzisteig und die Julieroute, legte die erste Alpenbahnstudie über den Lukmanier vor und zeichnete für Wasserbauprojekte im In- und Ausland. Sein berühmtestes Werk ist die Juragewässerkorrektion. Der Kanton St.Gallen hatte La Nicca 1822 zunächst den Bau der Schollberg- und dann auch der Rheintalstrasse übertragen. Dass die St.Galler ihr Manko an Fachleuten nach und nach ausserordentlich gut ausglich, zeigt sich auch darin, dass 1832 als erster Strasseninspektor Alois Negrelli¹³ angestellt wurde, gerade rechtzeitig, um die fertige Wildhauserstrasse abzunehmen. Die grosse Bedeutung, die man einer kantonalen Ingenieurstelle beimass, ist schon daraus zu ersehen, dass 1831 dafür ein Jahresgehalt von 1100 Gulden veranschlagt worden war. (Ein Regierungsrat verdiente 1200 Gulden.)

Bei Vorhaben wie der Wildhauserstrasse gab sich die Regierung einigermaßen kooperativ, indem sie als Aufsichtspersonen sogenannte Dreierkommissionen aus örtlichen Politikern einsetzte. Das förderte die Popularität, weil die Berücksichtigung der lokalen Interessen gewährleistet war.¹⁴ Der

9 Gams wurde vergessen.

10 Das Interesse der Wirte an der Verkehrsentwicklung und ihr grosser Einfluss auf lokaler und regionaler Ebene ist für diese Zeit auffällig und bezeichnend.

11 Dasselbe bedauerte übrigens Kappeler auch für Gams.

12 Der Kanton St.Gallen verfügte in seinem Departement des Äusseren, dem der Strassenbau zunächst unterstand, damals noch über kein Amt mit Fachleuten. Solche wurden je nach Aufgabenstellung berufen. Im Strassenbau bedeutete das, dass die Ingenieure nicht beim Staat angestellt waren, sondern von Fall zu Fall beigezogen werden mussten.

13 Der Österreicher Negrelli, laut La Nicca «der beste Ingenieur der Schweiz», wurde Mitte des Jahrhunderts weltberühmt, nachdem der Suezkanal nach seinen Plänen geschaffen worden war.

14 Beim Bau der Rheintalstrasse hingegen war dieses Vorgehen bewusst vermieden worden, weil die Lokalinteressen zugunsten des Fernhandels zurückgebunden werden sollten.

Bau wurde gesamthaft unter Leitung des Kleinen Rates, aber nicht als Ganzes von La Nicca übernommen, sondern in drei Akkorde aufgeteilt. In der Vergebung der Arbeiten wurde normalerweise das kostengünstigste Prinzip der Versteigerung angewendet, wobei man von den Unternehmern eine zehnpromzentige Kautio verlangte. Allerdings spielte aus Mangel an Interesse die Konkurrenz überhaupt nicht, so dass immer etwa die gleichen Unternehmer berücksichtigt werden mussten.

Das oberste Baulos von Wildhaus zur Löchlismühle¹⁵ war Sache der Wildhauser, die bei der Festlegung des Ausgangs aus dem Toggenburg erfolgreich eingegriffen hatten. Wohl wollte man diesen vom Schönenboden ins Dorf verlegen, aber das Wo war nicht zum vorneherein gegeben. Nach ersten Plänen sollte die Strasse vom Lisighaus durch das Munzenriet dem Luckentobel (= Letzitobel) zuführen, also «von Unterwasser der Tiefe nach gegen Gams». Die ortskundigen Gemeindebehörden konnten das schliesslich verhindern mit der Begründung, dass Schnee und Wind diese Strasse im Winter immer wieder unpassierbar machen würden. Diese Meinung scheint auch Negrelli geteilt zu haben, der anlässlich der Bauabnahme die Ausführung als glücklich und gelungen würdigte.

Das mittlere, technisch schwierigste Stück von der Löchlismühle bis zur Aggerbrugg übertrug man La Nicca persönlich, weil hier «ein Kunstverständiger unerlässlich» war. Das unterste, vom Aggerbach bis zur Schmittenbrugg (Gamser Dorfplatz), übernahm der Tessiner Gaudenzio Gamma. Dieser hatte den Kostenvoranschlag um 800 Gulden unterboten. Die Gamser mussten deshalb zum Schluss immer wieder hören, sie hätten ein gutes Geschäft gemacht, was natürlich nur bedingt stimmt, weil ihr Beitrag zum voraus fixiert war. Im Vertrag mit Gamma ist u. a. folgendes festgehalten: «[...] 2. verpflichtet er sich, zu dieser Strassenarbeit, in hiesiger Gegend wohnende Bürger, soviel sich derselben vorfinden, anzunehmen und jedem derselben eine billige Belohnung, das heisst nach Verhältnis der Arbeit zu geben. Jedoch solle, im Falle in Betreff der Belohnung unter hiesigen Bürgern Unzufriedenheit sich zeigt, eine Kommission bestellt werden, welche dann nach Untersuchung oder Befund der Sache jedem einen billigen Taglohn schöpfen soll. [...] 4. solle er als Akkord-Übernehmer für 1500 Gulden Bürgerschaft leisten, welche spätestens bis nach-



Auf der «Reisekarte der Schweiz» von J. E. Woerl, Karlsruhe und Freiburg 1840, verbindet die Wildhauserstrasse Wildhaus mit Grabs.

dem die hohe Regierung den Akkord genehmigt hat, bestellt werden soll und diese Bürgerschaft soll dauern bis nach hergestellter Strasse.»

Der von La Nicca bewältigte Auftrag zeigte sich als Meisterwerk der Strassenbaukunst. Er kostete auch am meisten: 30 000 Gulden. Neben der Bewältigung anderer Schwierigkeiten (wie der Umgehung der sogenannten Sprechersegg ob der Tobelsäge) musste die Simmi mit acht Brücken von drei bis acht Metern Länge überquert werden, zweimal musste ihr Lauf umgeleitet werden (im Hollen- und Bluetlosentobel), und es waren mehrere Aufdämmungen und Stützmauern sowie 35 künstliche Wasserabzüge zu errichten. Dennoch ereigneten sich während der Bauzeit erstaunlich wenige Pannen. Ein eher kleines Missgeschick rief die Grab-

ser auf den Plan. Weil die Strasse zweimal kurz über ihr Territorium geführt wurde (im Bluetlosen und in der Sprechersegg), fällten die Arbeiter das erforderliche Holz ohne böse Absicht im Grabser Wald – und prompt kam es zum Prozess wegen Holzfrevels. Eine Witwe Anna Stricker erhielt recht und musste mit 30 Gulden entschädigt werden. Die Gemeinde verweigerte zudem für die fraglichen Strassenabschnitte jede Unterhaltspflicht, obwohl ihr vorgehalten wurde, sie wolle nur profitieren und nichts beitragen. Solch widersetzliches und kleinmütiges Verhalten war freilich innerhalb des ganzen Kantons weit verbreitet. Es beruhte auf dem inzwischen bereits landläufigen Wissen, in Bälde übernehme ja der Staat die Strasse, und dies erwies sich schliesslich als erfolgreich.

Kurz nach Abschluss der Arbeiten ereignete sich dann aber ein schwerwiegender Vorfall, der zeigte, dass sich auch der berühmte La Nicca verrechnen konnte: Im Schutzgunten hatte am 9. Juli 1831 die Simmi nach einem heftigen Unwetter die fertige Strasse teils stark beschädigt, teils ganz aus den Fundamenten gerissen. Der Gemeinderat beschuldigte die Verantwortlichen, sie hätten die Lage falsch beurteilt. Das Unwetter sei für unsere Gegend nicht einmal ausserordentlich gewesen, eine Hangstützmauer hätte das Unglück verhindern können. Um die Haftpflicht gab es ein langes Hin und Her wegen der Frage, ob die fertige Strasse bereits abgenommen sei oder nicht. Schliesslich war La Nicca der Leidtragende. Der Staat vergütete ihm nur etwa 600 Gulden an die Schadenssumme von 1000 Gulden und betonte erst noch, dass er diesen Beitrag freiwillig ausrichte. Der Bau war Ende 1830 vorschriftsmässig hergestellt und wurde als Haupt- und Handelsstrasse zweiter Klasse klassifiziert. Die Unterscheidung in erste und zweite Klasse hatte übrigens «keinen anderen Zweck, als den Maßstab der Breite zu bezeichnen» (22 bzw. 18 Fuss, ohne Seitengräben). Als einziges Zugeständnis musste wegen des schwierigen Terrains im Schutzgunten eine Überschreitung des vorgegebenen Höchstgefälles von sieben Prozent notgedrungen toleriert werden; ansonsten aber wurde La Nicca und seinem Werk von der Regierung höchstes Lob gezollt: «Aber gerne verlässt man die Schluchten des Symithals und den dunklen Gamser Wald und freut sich beim Anblick des weiten Rheinthals und des schönen Geländes bei Gams. [...] Der geschickte Ingenieur hat Sorge getragen, etwas vorwärts der Ackerbrücke die Strasse neben einer vorspringenden Terrasse hinzuführen, die eine ausgezeichnet schöne Fernsicht gewährt.»

Die Kosten

Die reinen Baukosten für die 33 333 Fuss (= 10 Kilometer) lange Strecke betragen schliesslich 40 500 Gulden. Zu diesem Zeitpunkt hätten eigentlich, wie erwähnt, die Eigentümer grundsätzlich für die gesamte Summe allein aufkommen müssen, denn das kantonale Strassenfinanzierungsmodell basierte noch auf dem Gedanken, dass die beteiligten Gemeinden ihren Anteil an den Planungs-, Bau- und Landkosten voll übernehmen und dafür später aus dem anfallenden Weggeld ent-

schädigt werden sollten. Deshalb hatten sie «um möglichst niederen Zins» Geld aufzunehmen. Staatsbeiträge gedachte man erst dann auszuschütten, wenn Aussicht auf absolute Zahlungsunfähigkeit bestand oder wenn aktiver und passiver Widerstand die Bautätigkeit zu hemmen und die Qualität zu drücken drohte. In unserem Fall leistete der Kanton jedoch mit 25 000 Gulden, also 62 Prozent, für damalige Verhältnisse in ausserordentlich hohem Masse Hilfe. Der Staatsbeitrag, je zur Hälfte der Staatskasse und dem Salzfonds entnommen, mag denn auch dahin gewirkt haben, dass die Arbeiten relativ schnell vonstatten gingen.¹⁶

Wie der Restbetrag von 15 500 Gulden zusammenkam, ist nicht bis ins Detail klar. Die versprochenen Spenden aus dem Toggenburg konnten zum Schluss nur zu drei Vierteln flüssig gemacht werden,¹⁷ und im Bezirk Sargans, zu dem damals auch das Werdenberg gehörte, «hat ausser Gams niemand einen Heller beigesteuert». Auch der Gamser Beitrag floss nicht problemlos. 70 Bürger erhoben in einer Bittschrift Einsprache dagegen, und die Hintersassen weigerten sich, mitzuzahlen. Die vorläufige Schlussabrechnung lautete 1836:

Staat	25 000 fl.
Toggenburger Spenden	4 000 fl.
Wildhauser Baubeitrag	2 500 fl.
Barbeitrag Wildhaus	1 000 fl.
Gamser Baubeitrag	2 500 fl.
Barbeitrag Gams	1 000 fl.
Defizit	4 500 fl.
Total	40 500 fl.

In dieser Rechnung fehlen einzelne Positionen, z. B. die Kommissionskosten (ca. 1000 Gulden für Kantonsrichter Kappeler, alt Kantonsrat Schwander, Bezirksrichter Kuhn, Posthalter Hilty und Kantonsrat Hardegger) und die unvorhergesehenen Auslagen für nachträgliche Unwetterschäden. Zusätzlich fielen auch für die Gemeinden noch weitere Lasten an, die nicht aufgeführt sind: Holz, Steine und Kies, Expropriations-Entschädigungen usw. Nach langen Streitereien blieb dem Staat zum Schluss jedenfalls nichts anderes übrig, als das Defizit zu übernehmen und «diese Summe in die Staatsrechnung vom Jahr 1836 aufzutragen».

Expropriationen

Die Entschädigung der Grundeigentümer war damals noch nicht geregelt, weil weder

die Verfassung noch die Gesetze entsprechende Definitionen enthielten. Vor 1831 entschied der Kanton recht grosszügig über die Köpfe der Beteiligten hinweg. Gemeinden und Besitzer von Allmenden hatten den Boden samt dem sich darauf befindlichen Holz überhaupt gratis abzutreten, und über privates Grundeigentum verfügte der Staat nach Belieben. Die Aufgaben der dreiköpfigen Direktionskommission waren in dieser Hinsicht ziemlich vage umschrieben: «Die Strassenlinie zu bezeichnen und auszustecken, dabei aber ohne Berücksichtigung irgend eines Partikular-Interesses, und ohne auf eigennützige Vorstellungen von Privaten Rücksicht zu nehmen. [...] Dieselben Kommissionen werden die Ausmessung des zur Strasse abzugebenden Bodens veranstalten, und dann mit dessen Eigenthümern über die gehörige Entschädigung einen gütlichen Versuch machen, fruchtlosen Falles aber soll die eidliche Schätzung eintreten.»

Die staatlichen Ansätze für den Bodenkauf in Gams können heute nicht mehr viel aussagen: Für ein Quadratklafter von 6 Schuh wurden Wiesen mit 8 bis 16 Kreuzern, Weideland mit 2 bis 8 Kreuzern, öde Heiden gar nicht entschädigt. Für Ackerland und Wiesboden unter dem Gamserwald, wo sie am fruchtbarsten sind, gab es immerhin bis 30 Kreuzer. Gefällte Bäume wurden durch 2 bis 6 Jungbäume ersetzt. Waldbesitzer jedoch, für die die Strasse eine Erleichterung brachte, erhielten nichts. So erstaunt nicht, dass der Amtsbericht von 1835 festhält, dass sich unter den Betroffenen «mannigfache Missstimmung [breitmache] durch die ungeheuren Anstrengungen und Opfer, die sie sich

15 Eine Löchlismühle gibt es heute nicht mehr, wohl aber den Flurnamen Löchli im Sägenboden zwischen dem Bären und der ARA.

16 Diese neue Grosszügigkeit im Einsatz von Staatsbeiträgen basierte auf Vorschlägen Negrellis, die auf Druck von Gall Jakob Baumgartner Verbindlichkeit gewannen: Der Staat, wenn er als Generalunternehmer aufträte und die Gunst des Publikums brauche, komme in Härtefällen nicht um gezielte Finanzspritzen herum. Auf der anderen Seite aber stehe es den Gemeinden frei, den Bau «gegen Vergütung des Kostenschlages» ganz an den Staat abzutreten. – Beim Ausbau der Strasse durchs Toggenburg, wo weniger Subventionen in Aussicht standen, wurde – anders als bei der Wildhauserstrasse – ganz offenkundig Zeit geschunden, weil bereits absehbar war, dass der Staat innert kurzem die Hauptstrassen ohnehin übernehmen würde und dann auch selbst zu unterhalten habe.

17 Wildhaus wurde vom Kantonsgericht davor geschützt, den Fehlbetrag aufzubringen.

nach den Beschlüssen gefallen lassen mussten und durch die Störungen in Eigentums- und Gewerbsverhältnissen». Die Landenteignungen zugunsten der Wildhauserstrasse zogen einen Rattenschwanz von Prozessen und Begehren nach sich, ebenso die geforderten Unterhaltungspflichten der Ortsgemeinden und der Anstösser. Letztere beklagten sich vor allem darüber, dass sie das Holz zum Zäunen selbst beisteuern mussten, dass die Wegmacher beim Steineschlagen ihr Land beschädigten und über den vermeintlichen Unsinn, dass der Wald beidseits der Strasse 20 Schuh weit abgeräumt werden musste. Ein Beispiel staatlicher (und persönlicher) Selbstherrlichkeit lieferte 1832 Landammann Baumgartner in unserer Nachbarschaft gleich selbst. Bei einer Inspektion in Wildhaus stellte er Saumseligkeit fest: Ein Herr Forrer hatte seine Remise nicht verlegt, wozu er auf eigene Kosten verpflichtet gewesen wäre. Nun verlangte Baumgartner vom Gemeinderat schriftlich, dass dies sofort nachzuholen sei, und zwar innerhalb eines Tages. Der Gemeinderat gewährte daraufhin Forrer zur Ausführung eine grosszügigere Frist von einem Monat. Nach wenigen Tagen aber erschien Baumgartner in Begleitung von Arbeitern und Landjägern erneut und schlug mit der Spitzhacke gleich selbst zu. Nach seiner Rückkehr in die Pfalz warf er im Kleinen Rat die Frage auf, ob gegen den Wildhauser Gemeinderat ein Strafverfahren wegen vorsätzlicher Nichtbefolgung einer Weisung einzuleiten sei. Rückblickend war das staatliche Vorgehen vor 1831 juristisch fragwürdig. Es wurde mit einer Art Gewohnheitsrecht begrün-

det: «Wie die Oberherren und Vögte vor der Revolution. [...] In Erwägung, dass es in den Pflichten jeder Regierung liege, für den guten Unterhalt der öffentlichen Landstrassen vorzüglich zu sorgen, indem sowohl der allgem. Commerz als jeder Privatverkehr wesentlich dadurch erleichtert wird.» Besonders die Gesetze aus der Zeit der Helvetik dienten offenbar weiterhin als Richtschnur: «Der Landammann der Schweiz kann nöthigenfalls Aufseher zur Untersuchung der Heerstrassen, Wege und Flüsse absenden. Er ordnet dringende Arbeiten, die dahin gehören an, und lässt sie im Falle der Noth unmittelbar und auf Kosten dessen, dem es zukommen mag, ausführen, wenn sie in der vorgeschriebenen Zeit nicht angefangen oder vollendet sind.»

Übergang ins Staatseigentum

Die Ungleichheiten der Lastenverteilung beim Ausbau des Hauptstrassennetzes trugen dem Kanton laufend Reklamationen und Forderungen ein. Auch die Werdenberger und Oberländer Gemeinden sehnten sich nach Vereinheitlichung und betonten 1828 in einer Adresse an den Kleinen Rat: «Vorsteher und Bürger unseres Bezirks wünschten schon lange, dass die Heerstrassen im Canton, von staatswegen übernommen und von diesem auch die Weggelder bezogen und realisiert werden möchten.»

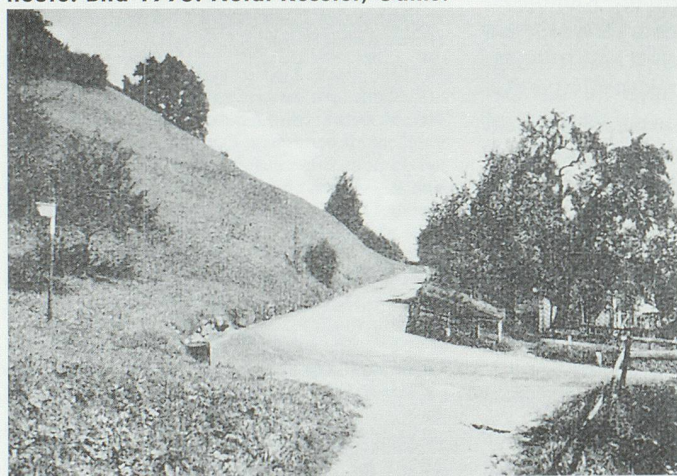
Genau so weit kam es dann schliesslich mit der Verfassungsänderung von 1831 bzw. dem Strassengesetz von 1834, und damit verschwand auch der unglaubliche Wirrwarr unterschiedlicher Zölle und Weggelder in unserem Kanton, der neben dem

Aargau am berüchtigtsten dafür war. Allerdings übernahm der Staat keine über-grosse Last. Der Gesetzesartikel 23 verlangte lediglich, «eine Haupt- und Handelsstrasse vom Hauptort durch alle Bezirke in Verbindung mit denjenigen Strassen der angrenzenden Kantone aufzustellen und zu übernehmen, welche dem Transit der Kaufmannsgüter auswärtiger Strassen ebenfalls notorisches Bedingniss sind». Dazu gehörte «die Strasse von Wattwyl, über Wildhaus, nach Gams, und deren Fortsetzung auf die Strasse vom Bodensee nach Bünden, in der Richtung nach dem Rhein, nach künftigen diesfallsigen Beschlüssen des Grossen Raths». (Die Riedstrasse Gams–Haag war also schon ins Gesetz aufgenommen worden, bevor sie überhaupt bestand!)

Bezeichnenderweise wurde im kantonalen Inspektionsbericht betreffend die Abtretung von Strassen an den Staat bei fast allen Gemeinden Nichtübernahme empfohlen, weil die ausbedungene vorherige Instandstellung mit offensichtlicher Hinauszögerungstaktik nicht erfolgt war. Abwarten hiess die Devise. Man hätte ja Aufwendungen machen können, die dann doch nicht genehm gewesen wären; also lieber im nachhinein dem Staat die Ausbesserungen bezahlen. Eine nachträgliche Pflasterung (besonders innerorts) verlangten aber wohlweislich nur einzelne wohlhabende Gemeinden, da die Mehrkosten dafür voll in Rechnung gestellt wurden.

Das Staatsstrassennetz hatte im Jahre 1835 schliesslich eine Länge von 64 Stunden (ca. 300 Kilometer). Alle 600 Meter wurden Achtelsteine und alle 4800 Meter schön behauene Stundensteine gesetzt. Der Stun-

Links: Der «erste Kehr ob Gams» (Simmirank) hatte vor dem Ausbau in den dreissiger Jahren noch keine bergseitige Stützmauer. Im Vordergrund das Weglein zum Haus Bühler. Bild aus «Strasse und Verkehr» 1944. Rechts: Der Simmirank heute. Bild 1996: Noldi Kessler, Gams.



denstein von Gams stand im Chrotten-sprung. Die protzigen Wegmarken trugen dem Kanton anfänglich Kritik ein, doch rechtfertigte sich die Regierung: «Man würde sich irren, wenn man glauben wollte, die Stundensteine seyen blos da zu eitlen Gepränge und zur Bequemlichkeit für die reisenden Fremden. Sie dienen zur Regulierung der Strassenverwaltung und zu genauer Ausmittlung der Distanzen in amtlichen Geschäften und Vorfällenheiten.»

Das Weggeld

So schwer sich die Gamser mit dem Bezahlen taten, so leicht wandten sie sich der Weggeldangelegenheit zu. Kaum war die Strasse einigermaßen befahrbar – schon 1829 konnte man darauf «ohngefährdet mit 4 Pferden 18 à 19 Lägel Wein von Gams bis Wildhaus» führen –, richteten sie beim «Weissen Kreuz» eigenmächtig eine Zollstation ein und behielten sämtliche Einnahmen für sich.¹⁸ Umgehend beschwerten sich als erste die Obertoggenburger. Wohl zögen die Gamser Zoll ein, aber die Strasse, die bereits wieder stark beschädigt sei, unterhielten sie nicht. Die Gamser stützten sich auf ihren oben erwähnten alten Zolltarif, der nie angemessen abgelöst worden sei, und vertraten die Meinung, bis der Staat die Strasse übernehme, sei das Weggeld allein ihre Angelegenheit. Auch ihre alten Zollstätten an den Gemeindegrenzen gedächten sie demzufolge wieder zu eröffnen. Nun musste des langen und breiten abgeklärt werden, ob das rechtens wäre. Nachforschungen förderten die Tatsache zutage, dass in Gams ein Weggeld schon lange nicht mehr erhoben worden sei und letztmals in der Helvetik pro Jahr netto 26 Gulden eingetragen habe, und auf der Rheintal-Strasse im Distrikt Werdenberg habe es früher Zölle nur in Trübbach, Sevelen, Buchs, Salez und Sennwald gegeben. Die Regierung pfiff deshalb die Gamser von ihrem Vorhaben zurück. Sie vertrat die Ansicht, dass erstens an der gleichen Strasse nicht mehrmals Zoll eingefordert werden dürfe und zweitens die Gemeinde Gams aus den neuen Einnahmen ausreichend entschädigt werde. Den alten Zolltarif betreffend wurde 1830 ausdrücklich bestimmt: «Die bis dahin der Gemeinde Gams zugestandene Zoll- und Weggeldsberechtigung hört mit der Einführung des neuen Weggeldes auf und ist für immer als erloschen erklärt.»

Für die Erhebung von Weggeld war letztlich die Erlaubnis der Tagsatzung erforder-



Der Schutzgunten, die baulich und verkehrstechnisch heikelste Stelle der Strecke. Bild 1996: Noldi Kessler, Gams.

lich. Auf unserer Strecke wurde sie ohne weiteres erteilt. Auf Geheiss der Regierung mussten zwei Häuschen gebaut werden, das eine am Eingang in die Burgstrasse in Alt St.Johann,¹⁹ das andere «an einer schicklichen Stelle zwischen der Ackerbrücke und der Wanne in der Gemeinde Gams». Bis aber dieses letztere stand, erfolgte der Einzug ein halbes Jahr lang «ob dem ersten Kehr der neuen Strasse gegen die Wanne, am sog. unteren Bühl». Die schickliche Stelle wurde dann ermittelt oberhalb des heutigen Restaurants Zollhaus, talseits der Strasse, auf dem ebenen Boden, der heute noch Alter Zoll genannt wird. Für das Gebäude bezahlten die an der Strasse beteiligten acht Gemeinden (Wattwil, Kappel, Ebnet, Krummenau, Nesslau, Alt St.Johann, Wildhaus und Gams) 1653 Gulden und 16 Kreuzer. Wie an jeder Weggeldstätte wurde ein Schlagbaum angebracht, der zwischen 22 Uhr und 4 Uhr (winters 5 Uhr) geschlossen blieb.

Zum Gamser Zollhaus gehörte neben der Einnehmerei auch die Wohnung des Einziehers. Dieses Amt wurde hier schon 1833 (im ganzen Kanton ab 1835) verstaatlicht und nach Auskündigung in allen acht Anstössergemeinden an einen Pächter versteigert. Die staatswirtschaftliche Kommission hatte nämlich festgestellt, dass «das Verpachten dieserartiger Einkünfte für den Staat vorteilhafter ist als wenn sie durch denselben directe bezogen werden». Als Zoller kam jeder Schweizer Bürger

«eigenen Rechts und unbescholtenen Rufes» in Frage, vorausgesetzt, dass er, wie die Mitglieder der Strassenkommission, Real- und Personalbürgschaften auszuweisen hatte. Der Pächter hatte anfänglich in jedem Quartal einen vertraglich bestimmten «Pachtschilling» abzuliefern, später konnte er 10 Prozent der Gesamteinnahmen als Lohn behalten. Ein fixes Gehalt sicherte die Regierung ihren Einnehmern nur in Ausnahmefällen zu, denn die Erhebungskosten der Weggelder und Zölle waren mit etwa 4 bis 13 Prozent des Ertrags im Vergleich zur Stempel- oder Getränkeabgabe (1 Prozent) sehr hoch.

Erster Zoller in Gams war von 1833 bis 1835 Andreas Looser, der Kronenwirt in Wildhaus. Als Meistbietender hatte er 400 Gulden bezahlt. Er richtete im Zollhaus gleich eine Trinkstube ein, die von seinem Einnehmer Mathias Zimmermann, einem Wattwiler, geführt wurde. Als der Staat 1836 das Zollhaus kaufte, verrechnete

¹⁸ Das «Weisse Kreuz» war das 1953 abgebrochene alte Restaurant Kreuz. Der irreführende Ausdruck Zoll hatte sich in der Gemeinde Gams aus vorrevolutionären Zeiten im Volksmund erhalten. Das Gesetz unterschied aber zwischen dem «Warenzoll» an der Landes-, Kantons- oder Stadtgrenze (Kriesern, Oberriet, Büchel, Haag, Burgerau, Trübbach) und dem «Weg- und Brückengeld», das pro Tier oder Fuhre erhoben wurde. Einen kantonalen Zoll gab es nur auf den wenigen staatlichen Strassen; von einer eidgenössischen oder staatlichen Zollpolitik aber konnte vorderhand noch nicht die Rede sein.

¹⁹ Bis 1839, dann zwischen Wattwil und Kappel.

Looser zusätzliche Kosten für einen selbstgebauten Stall und eine Remise, die zum Betreiben einer Wirtschaft nötig gewesen seien. Die Regierung wies dieses Begehren zurück und stellte fest, dass die Wirtschaft überhaupt ohne Genehmigung eröffnet worden und sofort zu schliessen sei. Weil Gaststätten in der Folge nicht weiter durch Dritte betrieben werden durften, führte ein Jahr später der zweite Einnehmer, Franz Josef Kessler, die Pinte auf eigenen Namen.

Das Weggeld war im allgemeinen gering, die Passanten bemängelten eher die zeitraubenden Formalitäten, die Kontrollen, die Beschränkung der Ladegewichte, die unterschiedlichen Berechnungsarten usw. Die Gebühr für das Befahren der Wildhauserstrasse musste vollständig an einer der beiden Stationen entrichtet werden. Der Tarif war an einem Pfahl angeschlagen und betrug 1833 zum Leidwesen der Gamser nicht eben viel: «Von jedem Pferd ohne Ausnahme und von jedem angespannten Zugthier 4 Kreuzer, von jedem nicht angespannten Stück Hornvieh 2 Kreuzer, von jedem Stück Schmalvieh, als: Schaf, Ziege, Kalb, Schwein 1 Kreuzer.» 1837 erliess die Regierung «statt der bisherigen ungleichen Weggelder [...] im ganzen Kanton ein für alle Landestheile gleich bestimmtes Weggeld [...] und zwar für jede Stunde Weges, die zurückgelegt wird», 1 Kreuzer für Zugtiere, 1/2 Kreuzer für weitere Pferde und Hornvieh, 1/4 Kreuzer für Schmalvieh. Der Pächter war befugt, den Tribut in «im Kan-

ton gangbaren Geldsorten» zu fordern. Falls der Passant diesen ganz oder teilweise verweigerte, hatte der Zöllner «ein Stück Vieh oder einen Theil der Ladung» in Beschlag zu nehmen, worüber er aber sofort dem Gemeindeammann Anzeige zu erstatten hatte.

Befreit vom Weggeld waren alle Fuhren für Bau und Unterhalt der Strasse, Feuerspritzen, Feuerwagen und Feuerreiter bei Brandgefahr, Gesandtschaften und Beamte der Kantone und der Eidgenossenschaft in den Standesfarben, Militär, Post, Polizei, Armen- und Leichentransporte.

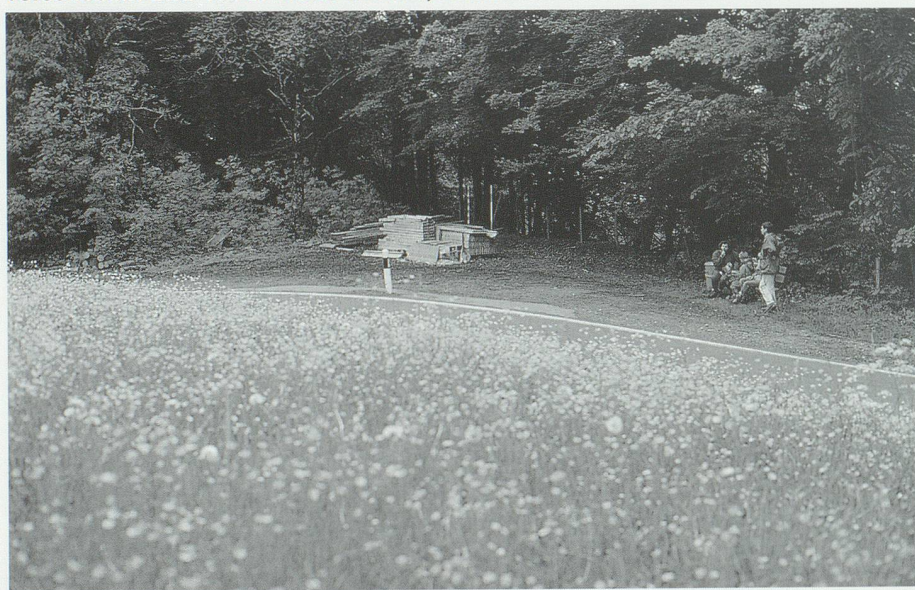
Ausnahmen für Gemeindebürger waren also nicht vorgesehen. Das liess in Gams nicht nur allerlei Tricks aufkommen, um den Zoll zu umgehen, es löste auch energische Interventionen bei der Regierung aus: Das freie Tritt- und Trattrecht werde beschnitten, Viehtränke und Holzfuhrn unzulässig belastet; es sei nicht einzusehen, weshalb allein Gams und Alt St. Johann unter solchen Schikanen zu leiden hätten. Die Gamser forderten deshalb ultimativ, entweder den Zoll an die Gemeindegrenze zu versetzen oder ganz ihnen zu überlassen, sonst würden sie den Strassenunterhalt einstellen. Allenfalls könnten sie sich als Zollstandort noch für «den ersten Kehr ob Gams» erwärmen.²⁰ Das setzte ein zähes Ringen ab. Die Regierung erklärte, dort oben im Gamserwald gebe es gar keinen Weidegang, und für Holzfuhrn sei eine Bezahlung ohnehin gerechtfertigt, weil die neue Strasse hiefür grosse Erleichterungen

bringe. Aus den vielen anderen Gemeinden mit Weggeldstationen trafen auch keine Reklamationen ein. Und was die Strassenpflichten angehe, genüge ihnen Gams ohnehin in keiner Weise. Immerhin, nachdem auch Bezirksammann Schlegel sich auf die Seite der Gamser gestellt hatte, schlug Kappeler vor, Fahrten zum Düngen der Güter, zum Tränken des Viehs und die Gänge zu und von der Weide als zollfrei zu erklären, und zwar für alle Kantonsbewohner im Umfang einer Wegstunde.

Gemessen am Unterhaltsaufwand war das Weggeld-Geschäft im ganzen Kanton bis zu 100 Prozent defizitär, wenn wir von Ausnahmen wie der Chräzerenbrücke einmal absehen. Auch der Gamser Zoll war kein lukratives Geschäft und führte im Vergleich etwa zu dem an der Strecke Rorschach–St. Gallen, wo jährlich gegen 100 000 Pferde passierten, ein höchst bescheidenes Dasein. Der erste Einnehmer bat deshalb schon bald um eine Ermässigung seiner Abgabepflicht. Er beklagte sich bei Landammann Baumgartner, in einem Monat seien nur 11 fl. 48 kr. eingegangen, und er müsse 19 fl. 43 kr. Pachtzins abliefern. Im ganzen gesehen kämen auf 60 Gulden Einnahmen 100 Gulden Ausgaben vierteljährlich. Ausserdem leiste er eine Wirtschaftsabgabe von 18 Gulden pro Jahr. Das Wasser müsse er eine halbe Stunde weit herschleppen, und zum Pflanzen habe er «keinen Tisch breit» Boden. Zimmermann verschwieg auch nicht, dass er von den Gamsern klar hintergangen werde: «Wohl wird mit Pferden Holz gerückt, aber dasselbe unter dem Schlagbaum von Hand durchgezogen. Wie will man auf diese Weise Zoll einziehen?» Nach seinem Dafürhalten sei es auch nicht in Ordnung, dass die Post, die ab Anfang Januar 1835 verkehrte, keinen Zoll bezahlen müsse.

Verschont blieben die Einnehmer, die mit dem Ausfüllen der Passierscheine, dem Ermitteln der Wegstunden, den monatlichen Abrechnungen mit dem Bezirksammann usw. doch einen ziemlich grossen Papierkrieg zu bewältigen hatten, auch nicht vom bürokratischen Gewieher des Amtsschimmels: «Der Einnehmer hat alle bezüglichen Stellen des Weggeldscheines, die nicht gedruckt werden konnten, gehörig und schnell auszufüllen. Zu diesem Ende hat er dafür zu sorgen, dass, von Tag zu Tag, die leeren Räume der Weggeldscheine, wie z. B. das Datum und die Nummern, so weit wie möglich, augenblicklichem Bedürf-

Der Alte Zoll. Hier wurde nach Fertigstellung der neuen Strasse 1833 das Zollhaus gebaut, später wegen Abrutschgefahr aber an den heutigen Standort verschoben. Bild 1993: Noldi Kessler, Gams.



nisse vorgängig, ausgefüllt sind. Zu mehr Beförderung ist ihm auch erlaubt, solches mit Rothstift gleich auf der Strasse zu thun. Um jedoch deutlich und schleunig genug schreiben zu können, müsste der Einnehmer sich eines kleinen hölzernen Täfelchens bedienen, auf welchem der Weggeldschein auszufüllen wäre. Dieses Mittel kann vorzugsweise bei grossem Zudrang der Fahrenden, zur schnellen Abfertigung, gebraucht werden; für gewöhnliche Fälle ist es zweckmässiger, wenn der Schein mit Dinte ausgefüllt wird.»

So kam es nicht von ungefähr, dass schon 1835 den Gamser Zoll niemand mehr ersteigern mochte, trotz der Erhöhung der Taxe um einen Kreuzer pro Pferd. Schliesslich übernahm ihn Looser doch nochmals, aber nur noch um 335 Gulden. Ein Jahr später aber zog das Geschäft wegen der inzwischen fertiggestellten Haagerstrasse wieder an, und Franz Josef Kessler übernahm es um 600 fl. Auch er beschwerte sich aber öfters darüber, dass die Viehtreiber meist den alten Weg benützten. 1843 ersteigerte als letzter Pächter der Ochsenwirt, Lieutenant Jakob Stieger, das Weggeld.

Die Bundesverfassung von 1848 hob alle Binnenzölle auf. Für den zunehmenden Verkehr muss das eine enorme Erleichterung bedeutet haben, wenn wir uns vor Augen halten, dass 1837 allein im Kanton St.Gallen 63 verschiedene Zolltarife und in der Schweiz um die 500 Einnahmebüros gezählt wurden. Noch 1833 war der Kanton überhaupt ausserstande, eine detaillierte Zollstätten- und Gebührentabelle zu publizieren. Das schweizerische Zollsystem war dermassen kompliziert, dass Spediture ihre Waren von St.Gallen nach Genf oftmals über Deutschland und Frankreich transportiert hatten. – Die Ausfallentschädigung übernahm der Bund mit «4 Batzen pro Kopf» und weiteren spezifischen Vergütungen aus den Grenzzöllen. Von dieser Pflicht wurde er erst durch die Verfassungsrevision von 1874 wieder entlastet.

Das Gamser Zollhäuschen wurde 1850 versteigert und von Georg Stricker, der 1818 das Bad Grabserberg eröffnet hatte, um 1060 Gulden erworben. Wegen Abbruchgefahr musste es ein paar Jahre danach umplaziert werden. Der Volksmund will wissen, dass dies «auf vielen Rollen» (Baumstämmen) geschehen sei, wobei die jeweils hinterste immer wieder habe vorne untergeschoben werden müssen. Der Um-



Weggeldschein aus dem Jahre 1842 für die Strecke Haag-Wildhaus. Bild im Archiv W&O.

zug sei sehr langsam und vorsichtig vons-tatten gegangen, er habe eine ganze Woche lang gedauert. Während dieser Zeit sei die Wirtschaft aber offen gewesen, was sehr viele Schaulustige angelockt habe.²¹ Wann dies geschah, ist nirgends vermerkt, auf dem Simmiperimeter 1885 steht das Haus jedenfalls bereits rechts der Strasse am heutigen Standort. Hier ist die Anlage dann bald grosszügig ausgebaut worden, gelangte doch anlässlich einer Versteigerung im Jahre 1891 das «Zollhaus samt Mostereieinrichtung, Mühle, Presse und 2 Stickmaschinen» unter den Hammer.

Unterhalt und erste Verkehrsgesetze

Die Beaufsichtigung der neuen Strasse oblag in den ersten Jahren einer dreiköpfigen, vom Kleinen Rat ernannten Strassenkommission. Diese hatte zweijährlich vor einem Ausschuss von acht Mitgliedern (aus den acht anstossenden Gemeinden) Rechenschaft abzulegen. Den Vorsitz und allenfalls Stichentscheid des Ausschusses hatte der Kreisammann, in dessen Kreis die Versammlung stattfand.

Ab 1834 übernahm der kantonale Strasseninspektor die Oberaufsicht. Ihm unterstand für jeden Strassenkreis (hier der Kreis Rheintal) ein Strassenmeister, welchem wieder für jede Wegstunde ein Wegmacher zugeordnet war. Diese waren im Taglohn für 36 bis 48 Kreuzer angestellt. Sie konnten auf eigene Rechnung aber weitere Gehilfen bestimmen, denn ihr Pflichtenheft war recht umfangreich. Es umschrieb vor allem Unterhaltsarbeiten wie zwei Bekiesungen pro Jahr, die Offenhaltung der Strasse im Winter usw. Die

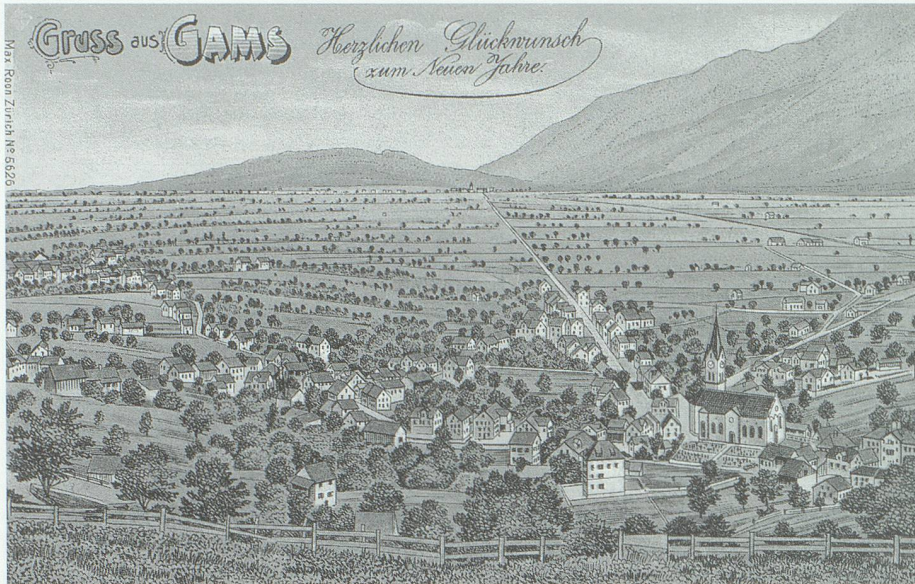
Wegmacher waren Amtspersonen und hatten auch Aufsichtspflichten. Artikel 12 der Wegmacher-Instruktion von 1835 sagt: «Damit sich niemand entschuldigen könne, er habe den Wegmacher nicht gekannt, und damit jeder demselben allfällige momentane Gebrechen an der Strasse anzeigen könne, erhält jeder Wegmacher einen messingenen Brustschild, mit dem Kantonswappen versehen, welchen Schild er alle Mal, wenn er auf die Strassenarbeit geht, an der linken Seite zu tragen hat.»

Form und Gehalt der ersten strassenpolizeilichen Vorschriften mögen ein paar Beispiele verdeutlichen: «Wer auf Brücken und Bollwerken mit Vieh und Pferden zum Ställen (Harnen) Halt macht; wer sich erlaubt, Holz, Steine, Schutt oder andere Dinge abzulegen; wer sich erlaubt, auf den Landstrassen Dünger zu machen; wer was immer für Vieh in die Gräben an den Strassen treibt; Eigenthümer von Dachrinnen, die auf die Strasse ableiten; wer die lebendigen Häge die Höhe von 4 Schuh übersteigen lässt; wer in näherer Distanz als von 15 Schuhen Bäume pflanzt, wird mit Strafe von 2 bis 16 Franken belegt.»

Die «Vorschrift für die Fuhrleute», gleichsam das erste Strassenverkehrsgesetz, enthält u. a. folgende Gebote: «Alle Kutscher, Fuhrknechte, Reiter und Säumer sollen die Strasse nur in der Mitte befahren; noch dürfen sie, weder mit Pferd noch Rad, die Seitenwege, welche einzig für die Fussgänger bestimmt sind, berühren, sie dürfen

20 Das wäre im Simmirank gewesen. Dort hätte sich ein Zoll natürlich mühelos umgehen lassen.

21 Nach der Hauschronik des heutigen Hotels Zollhaus am Gamserberg.



Einzige massgebende Geländepunkte für den Bau der schnurgeraden Haagerstrasse waren die Kirchtürme von Gams und Bendern. Chromolithographie aus der Jahrhundertwende.

ihre Pferde und Zugthiere nicht verlassen, oder hinter den Karren hergehen, sie dürfen nicht auf den Wagen oder Karren sitzen oder liegen, und ihre Pferde nicht an förmlichen Leitseilen führen, sie dürfen nicht stärker und schneller als in dem kleinen Trab fahren, die gegen einander kommenden Wagen sollen, in genugsam früher Zeit, sich jederzeit auf rechte Hand ausweichen. [...]» Weitere Bestimmungen betrafen die Radschulpflicht, das Verhältnis der Radfelgenbreite zum Ladegewicht und dergleichen mehr. Eine der vielen Strafanordnungen richtete sich gegen vorsätzliche Tarifprellerei: «Wer die Vorschriften übertritt, gleichviel, ob er nachträglich den Zoll entrichten wolle oder nicht, wer Gewicht und Zahl der Gattung unrichtig angibt, wer über die zurückzulegende Weglänge, zum Nachtheil des Staates, eine falsche Angabe macht, wer eine Seitenstrasse benutzt, und dadurch eine Weggeldstätte umgeht, wer Weggeldscheine missbraucht [...] verfällt in eine Busse von 30 Kreuzer für jeden an der Weggeldgebühr nicht geleisteten Kreuzer.»

Die Strasse war nach ihrer Fertigstellung immer wieder ein Sorgenkind, nun allerdings auf Kosten des Staates. 1851 wurde sie im Simmitobel erneut zerstört, was Reparaturen und neue Stützmauern im Betrag von über 4000 Gulden erforderte. Sie blieb monatelang geschlossen, was für den Früchte- und Viehhandel erhebliche Konsequenzen zeitigte. 1888 lag sie nach einem Sturm so tief unter dem Schnee,

dass 48 Mann mit acht Pferden und zwei Ochsen sie vier Tage lang nicht zu öffnen vermochten, wogegen die PTT heftigen Protest einlegte.

Die neuesten Sicherungsarbeiten sind eben erst abgeschlossen worden: Im Schutzguten mussten 1995/96 auf einer Länge von 80 Metern etwa 33 000 Kubikmeter gelockertes Erd- und Felsmaterial abgetragen werden. Mittels Terrassierung, eines Betonriegels sowie grossflächig verlegter Drahtseil- und Kunststoffnetze wurde die akute Erdrutsch- und Steinschlaggefahr gebannt. Kostenpunkt: ca. zwei Millionen Franken.

Gams-Haag

Die Fahrstrasse Wildhaus-Gams war natürlich nicht ins Leere hinaus geplant, sondern schon 1835/36 bis zum Rhein weitergeführt worden. Die beiden Etappen waren in finanzieller Hinsicht ein Junktim, indem der Staatsbeitrag an die Kosten der Wildhauserstrasse erst gesprochen wurde, als Gams sich bereit erklärt hatte, die Strecke bis an den Rhein weiterzuziehen. Auch Liechtenstein und Österreich war sehr an dieser Ergänzung gelegen. Dort plante man gleichzeitig die Fortsetzung nach Nendeln, damit das Fürstentum neben derjenigen von Burgerau-Vaduz eine zweite Querverkehrsader erhielt. Hätte man im Werdenberg nämlich anstelle der Rheintalstrasse den Weg entlang der Bergdörfer ausgebaut, wäre das Fürstentum mit einer Umfahrung

Sennwald-Nofels-Feldkirch – die dazu noch doppelt so teuer zu stehen gekommen wäre – buchstäblich links liegen gelassen worden. Grabs hingegen forderte verständlicherweise in einer dringenden Petition ein Fallenlassen der Haagerstrasse zugunsten einer Weiterführung der Toggenburgerlinie in Richtung Grabs-Buchs-Burgerau. Die Regierung lehnte das aber ab mit der Begründung, diese Zufahrt zur Talstrasse sei zu lang und der Rheinübergang bei Burgerau für «die unteren Teile» zu weit entfernt. Die drei Länder hatten das Unternehmen genau koordiniert bis hin zum Abkommen, dass alle gleich hohe Weggelder verlangen mussten.

Die Verbindung des Toggenburgs mit der Hauptstrasse Staad-Ragaz bzw. zur Fähre nach Bendern war nicht so leicht zu realisieren, wie es heute den Anschein macht, denn weder die Simmi noch der Rhein waren damals reguliert. Es gab zwar schon seit jeher ein Strässchen von Gams nach Haag, das entlang dem Dorfbach von der Matten zur Simmi führte und dann ungefähr dem Flusslauf folgte. Die nunmehrige Situation erforderte aber eine gänzliche Neuanlage. Es sind zwei Pläne bekannt. Während der eine noch etwa drei leichte Wegbiegungen vorsah, wurde schliesslich dem Strich mit dem Lineal der Vorzug gegeben. Als Fixpunkte dienten die beiden Kirchtürme von Gams und Bendern. Da Haag «weder einen Kirchturm, ein Gewerbe noch ein Wirtshaus» hatte, erübrigte sich jedes Abweichen von der Ideallinie. Lediglich zuunterst war ein kleiner Schwenker zur bestehenden «Schiffahrt» nötig.

An die Erstellung dieser Strasse machten sich die Gamser ohne jede Begeisterung. Der staatliche Vorschlag sah bei Totalkosten von 8000 Gulden folgende Anteile vor: von Gams 4000, von Sennwald 300 und vom Staat 3700 Gulden. Unter der Last der Bauschulden und angesichts der grossen Unterhaltungspflicht an der Wildhauserstrasse erklärten die Gamser ihre komplette Zahlungsunfähigkeit. Sie seien ausserstande, selbst ihren seinerzeit versprochenen Obolus von 2000 Gulden an die Riedstrasse zu übernehmen, «dass wir zu keiner Zeit die Rietstrasse übernehmen werden noch übernehmen können. [...] Wir sind durch den Bau der Bergstrasse so erschöpft und verarmt, dass wir nicht noch eine neue Strasse bauen können.» Die Abneigung der Gamser gegen die Haager-

strasse hatte aber noch einen anderen Grund: Nach ihrer Meinung war diese nur wegen einer Fehlplanung des Kantons – nämlich der Linienführung der Talstrasse entlang dem Rhein – überhaupt nötig geworden.

Also übernahm zwangsläufig der Staat die Kosten. Gebaut haben aber trotzdem die Gamser, weil zwei einheimische Wegmacher die günstigste Offerte eingereicht hatten. Der Strasseninspektor misstraute den Brüdern Christian und Josef Anton Lenherr zunächst, weil sie die Arbeiten um nur 7330 Gulden ausführen wollten, obwohl der Kostenvoranschlag bei 8300 Gulden angesetzt war. Man stellte den beiden dann zur Sicherheit einen «Mann vom Fache», einen Herrn Haltiner aus Altstätten, als Strassenmeister zur Seite, der seinerseits den Bau um den Betrag von 8000 Gulden ebenfalls gerne übernommen hätte. Als Aufseher schaute überdies Hauptmann Grob aus Gonzenbach zum Rechten. Die Kosten betragen zum Schluss 7910 Gulden. Die Gemeinde Gams hatte lediglich das Land, das Aufschüttmaterial aus den Seitengräben und 100 Pappeln beizutragen. Die Kollaudation im Dezember 1836 fiel zu allseitiger Zufriedenheit aus.

Doch gab es auch hier nachträgliche Schereereien. Es zeigte sich bald, dass die Simibrücke «widernatürlich» gestellt worden war. In den 1840er Jahren wurde sie weggerissen, und nach ihrem Wiederaufbau verursachte sie mehrere Überschwemmungen und dauernde Versumpfung, weil sie alte Wasserabzüge blockierte. Dadurch wurde zeitweise auch der Postverkehr verunmöglicht. – 1867 drohte Gams, den Staat gerichtlich einzuklagen, weil die Gemeinde die Grabenarbeiten auf eigene Kosten ausführen sollte. Man vertrat die Ansicht, dass dafür der Kanton zuständig sei, nachdem dieser sich bereits mit dem Anspruch auf den Materialaushub und durch die geforderte Funktion der Gräben als Wasserabzüge als deren Besitzer betrachte. Und wieder lenkte die Regierung schliesslich ein.

Die erste Rheinbrücke wurde 1867/68 gebaut, brannte aber schon 1894 ab. Die zweite Holzkonstruktion erlitt 1964 das gleiche Schicksal. Gams war – ein Kuriosum – noch bis 1931 mit einer Unterhaltspflicht an diese Brücke belastet, obwohl sämtliche Zufahrten Staatseigentum waren und die Benützung des Rheinübergangs seit dem Zollvertrag mit Liechten-

stein (1924) keine Einnahmen mehr abwarf.

Schlittelzeit

Wenn über die Vergangenheit der Wildhauserstrasse heute noch fast wehmütig geredet wird, handelt es sich meist um die Postkutschen- und Schlittenzeit. Wann auf dieser Bergstrecke das Schlitteln als kurzweiliger Zeitvertreib aufgekommen ist, ist nirgends festgehalten, ausgiebig gefrönt hat man ihm aber noch vor 40 Jahren. Meist waren es junge Leute, die nach Feierabend ihre «Davoser» bis nach Wildhaus hinaufzogen, um dann mit Halli und Hallo wieder talwärts zu sausen. Nur Besergestellte haben sich mit der Benützung des letzten Postautokurses den anstrengenderen Teil des Vergnügens ersparen können. An schönen Winterabenden war das Restaurant Sonne als Treffpunkt in Wildhaus jeweils gerammelt voll von Gamsern. Mit dem Aufkommen des Autoverkehrs auch zur Nachtzeit, der gründlichen Schneeräumung und eines strengen Strassenverkehrsgesetzes ging dann diese Epoche zu Ende. Erst in den letzten Jahren ist die Wildhauser Schlittenabfahrt für Familien und ganze Schulklassen wieder in Mode gekommen, allerdings nicht mehr auf der Hauptstrasse, sondern von der Gästelen über den Roten- und Müntschenberg bis zur Vorburg hinunter. Ein besonderes Wintergefahrts aber war der alte Pfadschlitten, der von acht Pfer-

den (der Werdenberger Lehrer Alfred Kästli erinnerte sich gar an zwölf) gezogen und von vier Fahrern begleitet wurde. Die Schneeräumung vergab der Staat schon früher an Private. 1865 etwa war es Kreuzwirt Johann Scherzinger, der die Strasse von Unterwasser bis Gams offenzuhalten hatte. In der Krisenzeit bot sich das Schneeschaukeln aber auch als Arbeitsbeschaffung an. In strengen Wintern sollen auf der ganzen Strecke gelegentlich 150 Mann gleichzeitig im Einsatz gewesen sein. Sie hatten die Aufgabe, die Mahden beidseits der Strasse über den Rand zu «schöpfen».

Anfang und Entwicklung des Reisepostverkehrs

Das Postwesen wurde in der Helvetik Bundes Sache, gelangte in der Mediation aber wieder unter kantonale Hoheit, wobei es gesamtschweizerisch jedoch durch ein Konkordat verbunden blieb. Bevor es ein st.gallisches Zentralpostamt gab, hatte bis 1836 das Kaufmännische Directorium die Post in Regie betrieben. Das war ein florierendes Geschäft und trug auch dem Kanton als Entschädigung für die Abtretung des Regals etwas ein.

Die Postkutschenzeit auf der Wildhauserstrasse begann 1835. Bis die Haagerstrasse erstellt war, endete die Linie von Wil-Lichtensteig her in Gams oder Buchs, danach führte sie weiter über Haag nach Feldkirch. Gams besass ein Postbüro mit

Gamser Schlittler starten beim Bellevue in Wildhaus. Bild um 1940 von Ernst Brun, Hägglingen.



einem Kontrolleur (Posthalter) und einen dem Postbüro Haag zugeteilten Briefträger. Erste Posthalter in Gams waren stets die jeweiligen Kreuz- oder Schäfliwirte. Das Toggenburg bis Wildhaus wurde bereits seit 1830 mit Kutschen bedient, und zwar «mittwochs und samstags hinauf, donnerstags und sonntags hinunter». 1856 gab es in der Schweiz bereits 244 Postkurse mit einer Netzlänge von 5486 Kilometern; allein im Postkreis St.Gallen wurden 124 250 Reisende befördert. Das eidgenössische Postdepartement schloss Postführungsverträge mit Postpferdehaltern ab. Bei uns war im genannten Jahr der Haager Kreuzwirt Johannes Hagmann «für Kursfahrten, Extraposten und Stafetten» zuständig.

Der Aufschwung des Reiseverkehrs war enorm. Die Toggenburg–Werdenberg-Linie zählte 1881 rund 15 000 Fahrgäste, 1910 bereits über 45 000. Die Strecke Wildhaus–Haag wurde damals talwärts in 1 Stunde 25 Minuten, bergwärts in 2 Stunden 25 Minuten bewältigt, «Erfrischungshalte für Rosse und Wagenlenker eingerechnet».

Strenge Richtlinien

Um den Reisenden gute Bedingungen zu sichern, waren die Postpferdehalter an strenge Richtlinien gebunden. Ein Beispiel aus dem Jahre 1841: «Wir machen den respektiven Postreisenden hiemit bekannt, dass es den Posthaltern des Kantons St.Gallen strenge untersagt ist, andere Gefährte für den Postdienst zu verwenden, als reinlich gehaltene, bequeme und in Federn hängende Chaisen, und solche, in denen der Reisende vor Nässe und Kälte gänzlich

geschützt ist. Wir ersuchen daher Jedermann, uns, entweder direkte oder mittelst dem nächstgelegenen Postbüro, sofort in Kenntniß zu setzen, wenn sogenannte Bernerwägelchen etc., oder andere unpostalisch beschaffene Gefährte als Beiwagen gebraucht würden, indem wir uns verbindlich machen, in solchen Fällen das bezahlte Passagiergeld, auf Rechnung des betreffenden Posthalters, den Reisenden wieder zurückzuerstatten.»

Auf Komfort wurde grosses Gewicht gelegt, ebenso auf peinliche Sauberkeit der Wagen, innen und aussen. Unangenehm war das Fahren natürlich in der Winterzeit. Gegen kalte Füsse behalf man sich mit Bodenteppichen, Stroh und Fusswärmern, und als erste Wagenheizung diente ein Kohlenrost auf dem Fussboden. Die Kutschen und Schlitten hatten normalerweise Platz für zwei bis acht Personen. Wenn mehr Passagiere warteten, kamen Beiwagenfahrer wie der Gamser Kreuzwirt Johann Lenherr zum Einsatz. Gemeinsam mit der Kutsche hatte er im Bedarfsfall einspännig nach Buchs oder zweispännig nach Wildhaus zu fahren. War es jedoch nur ein einzelner Fahrgast, der nicht mehr untergebracht werden konnte, bestanden für ihn weniger erfreuliche Aussichten, denn da hiess es unmissverständlich: «Das Placieren von Reisenden neben dem Postillon auf Bergkursen sowohl bei der Berg- als auch der Talfahrt [ist] strengstens untersagt, [und ausserdem] wird für nur einen Überzähligen kein Beiwagen geliefert. Bei gewöhnlichen Postkursen muss demnach der überzählige Reisende seinen Platz auf dem zweisitzigen Bock neben dem Postillon nehmen oder die Taxe für 2

Reisende bezahlen. Bei Bergkursen darf der überzählige Reisende seinen Platz nicht auf dem Bocksitz nehmen, er kann sich auf der Vache [Lederdecke] oder, unter der Bedingung der allseitigen Zustimmung der Mitreisenden, im Interieur placieren. Will er hievon keinen Gebrauch machen, so steht ihm frei, die Taxe für zwei Reisende zu bezahlen; in diesem Falle wird ihm ein Einspanner und bei den Bergübergängen, wo keine Einspanner geführt werden, ein Zweispänner geliefert.» Es muss indes gesagt sein, dass diese Regelungen in der Praxis durchaus nicht zuverlässig zum Tragen kamen. Während einzelne Überzählige auch auf unserer Bergstrecke sehr wohl auf dem Bock mitfuhren, blieb jenen in Vielzahl in Ermangelung von Beiwagen oft nichts anderes übrig, als sich mit Privatfuhrwerken zu behelfen oder den Weg unter die Füsse zu nehmen.

Unbotmässigkeiten der Postillone wurden streng geahndet. Häufige Vergehen waren Trunksucht und Passagierschmuggel, aber auch kleinere Delikte wie das Absteigen vom Bock oder das Anhängen der Zügel am Wagen, um einer anderen Beschäftigung nachgehen zu können; und auch die begleitenden Kondukteure, die bergwärts neben dem Wagen zu gehen hatten, benützten verbotenerweise gerne kürzere Seitenwege, um Zeit einzusparen.

Rationalisierungen

Das Aufkommen des Fremdenverkehrs im Obertoggenburg war mit der Zunahme des Strassenverkehrs gleich zwei kommunizierenden Röhren verbunden. Als 1870 die alte Toggenburgerbahn von Wil nach Ebnat eröffnet wurde, erschienen im Wild-

Postkutschen vor der ehemaligen Post Gams (heutiges Restaurant Kreuz). Bild in der Sammlung Karl Haldner, Gams.





Postkutsche vor der Post Wildhaus im Jahre 1900.
Bild: PTT-Museum, Bern.

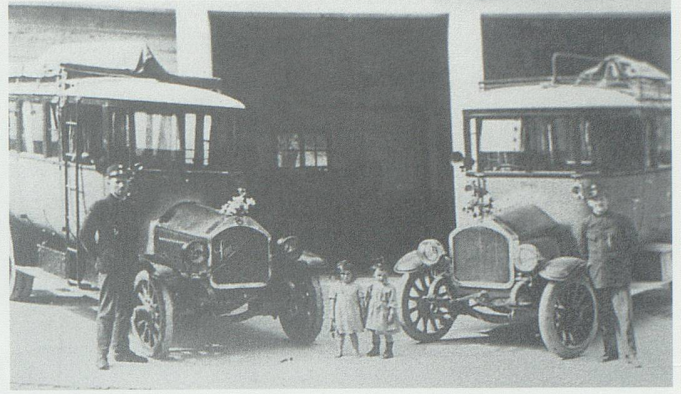
hauser Hirschen die ersten Molkenkurgäste. Von beträchtlichem Tourismus kann aber erst von der Zeit nach der Jahrhundertwende gesprochen werden, als die Bodensee–Toggenburg-Bahn, die 1912 bis Nesslau fuhr, das ihrige dazu beitrug. Die Pferdepost führte an die sieben BT-Züge vier Anschlusskurse (im Sommer fünf) nach Wildhaus und zwei (drei) bis Buchs. Nun zeigten sich auch bald Kapazitätsprobleme. In der Sommerferienzeit waren nicht selten 50 und mehr Reisende mit dem gleichen Pferdekurs zu befördern, so dass dann jeweils lange Kolonnen gelber Kutschen talein und -aus fahren mussten. Eine erste Rationalisierungsmassnahme war der Einsatz von Vierspännern. Das löste damals eine Kontroverse aus, weil im Vierspänner nur acht Personen Platz fanden, während die gleichen Pferde vor zwei Zweispännern zwölf zu befördern vermochten. Dafür wurde jedoch ein Kutscher eingespart. Die Wildhauserstrasse wurde auch mit fünf Pferden befahren, wobei drei vorgespannt waren und zwei an der Deichsel zogen.²² Als dann mehr tägliche Kurse angeboten werden konnten, wurde auch nach Wildhaus nur noch zweispännig gefahren.

In unserer Region hatte sich unterdessen einiges verändert. 1858 dampfte die erste Eisenbahn von Rorschach nach Chur. Sie war fast ausschliesslich für den Durchgangsverkehr vorgesehen und nahm im Rheintal und besonders zwischen Oberriet und Weite keine Rücksicht auf die Bedürfnisse der Dörfer. Die Station Buchs kam in eine erlenbewachsene, von Froschgequacke erfüllte Rheinau zu liegen. Die Eisenbahneuphorie zauberte zwar sogleich eine Nebenlinie für den Lokalverkehr aufs Papier, die aber, anders als im mittleren Rheintal, nie verwirklicht wurde.

1872 fuhr der erste Zug von Feldkirch über den Rhein und 1884 der erste von jenseits des Arlbergs. Damit begann der Aufstieg von Buchs als Grenzbahnhof, Verkehrsknotenpunkt und Umschlagplatz, während die Bedeutung von Haag zusehends abnahm. 1874 löste Buchs denn Haag auch ab als Endstation der Postlinie aus dem Toggenburg. Die Strecke Gams–Haag wurde mit spürbar eingeschränktem Fahrplan und vier gänzlichen Unterbrüchen noch bis 1939 aufrechterhalten, dann aber wegen Unrentabilität gestrichen. Die Initiative für diese Änderung hatte Gerichtspräsident Mattheus Eggenberger (1823–1895) aus Grabs ergriffen. Mit einer Intervention beim Bundesrat war es ihm gelungen, die Postkutsche neu über Grabs fahren zu lassen und damit dem Dorf einen Anschluss ans Bahnnetz zu sichern. Er hatte in seiner Argumentation vor allem die gegenüber Haag beträchtlich grössere gewerbliche und industrielle Bedeutung von Buchs und Grabs ins Feld geführt.²³

Im Ersten Weltkrieg wurde der Postkutschenbetrieb stark reduziert. Es fuhren so wenige Wagen, dass es an gewissen Tagen unmöglich war, ins Toggenburg und wieder zurück zu gelangen. Wenn man sich nicht stundenlang vor der Abfahrt anmeldete, war ein Platz in der Kutsche höchst unsicher. Da auch keine Beiwagenpflicht mehr bestand, sah man sogar Frauen auf dem Bock sitzen, was die Presse mit «entschieden unpassend» kommentierte.

Überhaupt dürften die Fahrten von Wildhaus nach Gams nicht immer nur vergnüglich gewesen sein. Manche Erzählung davon erinnert uns eher an die schauerliche Sage vom Geisterfuhrwerk im Schutzgunt. ²⁴ Auch Alfred Kästli schrieb: «Ich erinnere mich allerdings mit einem gewissen Schauer an eine Fahrt von Wildhaus nach



Die erste Gamser Postgarage. Bild in der Sammlung Karl Haldner, Gams.

Gams. Ein Fräulein, meine Frau und ich sassen in der schmalen Postkutsche. Doch es herrschte eine ungemütliche, ängstliche Stimmung unter uns. Der Postillon Grütter [Fritz Greuter] war bekannt für seine Ferschheit im Umgang mit Pferden. Die Wildhauser Passstrasse war noch nicht geteert und teils mit Glatteis versehen, so dass die hohe Postkutsche mit den trabenden Pferden mehrmals quer in die Strasse rutschte, so dass wir befürchteten, sie könnte an einem vorstehenden Stein der Strasse umkippen. Das Fräulein war so in Angst, dass es sich zum Fenster hinaus erbrechen musste. Ich begab mich auf den Führersitz, um nötigenfalls abspringen zu können. Doch wir kamen glücklicherweise heil in Gams an.»

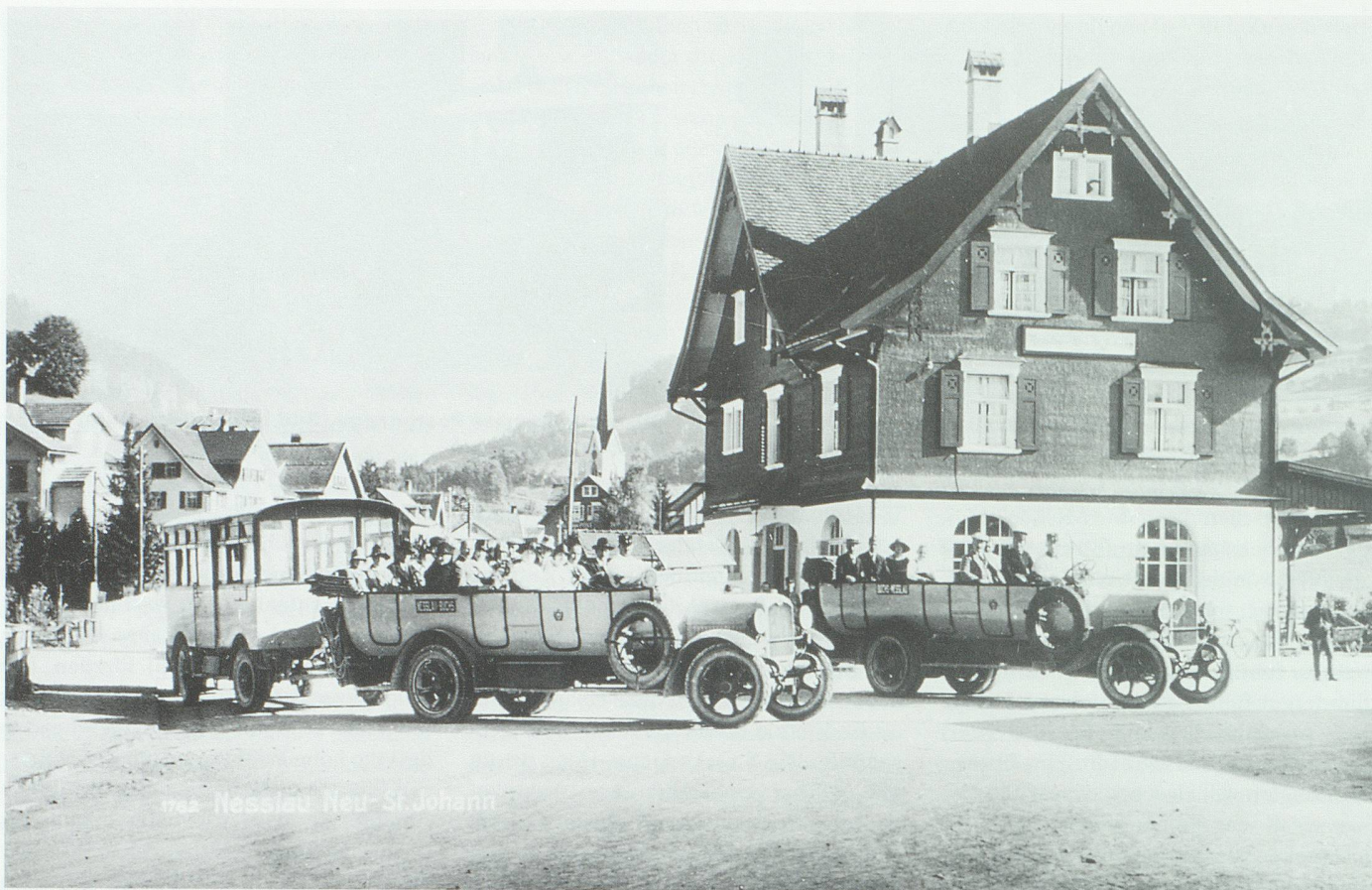
Erste Postautos – moderne Zeiten

Die letzte Peitsche eines Postillons knallte im Obertoggenburg am 1. Mai 1918, und 1919 tauchten auch in Gams die ersten Postautos auf, sowohl auf der Toggenburger wie auf der Sennwalder Linie. Dem Winter auf der Bergstrecke waren die damaligen Cars aber noch nicht gewachsen. Volle zehn Jahre lang fuhren deshalb winters weiterhin Kutschen nach Wildhaus. Letzter wichtiger Pferdehalter war Gemeindeammann Looser in Unterwasser. Er besass auch in Gams, im Haus Egli in der Halden, einen Stall, über dem in einem Kämmerchen sein jeweiliger Postillon übernachtete.

²² Ein inzwischen verstorbener Augenzeuge erzählte mir vor Jahren, dass ausnahmsweise sogar mit vier Ochsen gefahren worden sei. Gemeint war aber wohl eher die Schneeräumung als die Reise-post.

²³ Hugger 1986, S. 55 ff.

²⁴ Kessler 1991, S. 74 f.



Der sogenannte Anhängerzug (Saurer-Alpenwagen, hier 1925 in Nesselau) erregte seinerzeit viel Aufsehen. Bild im PTT-Museum, Bern.

Die ersten über hundert motorisierten Postwagen hatten die PTT von der Armee übernommen und sie mit kutschenähnlichen Karosserieaufbauten der Waggonfabrik Schlieren ausgerüstet, berechnet für 15 bis 17 Passagiere. Auf diese Idee war man gekommen, weil einige Karosserien wegen des Krieges nicht nach Württemberg hatten ausgeführt werden können und liegengeblieben waren. Überhaupt haben die Erfahrungen mit der Motorisierung der Armee eigentlich die Grundlage für den Postautoverkehr geschaffen. Unsere Strecke bediente während der ersten zwei Jahre der konzessionierte Privatbetrieb Looser in Unterwasser.

Das Publikum reagierte grösstenteils ablehnend auf die ersten Postautos. Presseberichte und Leserbriefe gaben ihrer unverhohlenen Verachtung für dieses Verkehrsmittel Ausdruck: «Die Umstellung auf die Autopost hatte bewirkt, dass die Zahl der Pferde erheblich abgebaut wurde und Privatfuhrwerke ohne Vorausbestellung kaum aufzutreiben waren. Vor der Bahneröffnung führte die Pferdepост an Pfingstmontagen an die 70 und mehr Pas-

sagiere in einem Kurse. Heute spedit man mit den «Posttanks» nur 17 Reisende. [...] Das Postauto erlitt einen Kettenbruch und blieb stecken. Die bisherigen Beobachtungen lassen befürchten, dass das Postauto nicht nur den Strassenkörper stark abnützt, sondern auch die Schlittbahn rasch ruiniert. Hoffen wir, es werde den Technikern gelingen, die Übelstände zu beheben, sonst wäre gar bald eine «bol-schewistische Stimmung» unter den Fuhrleuten und Schlittlern angefacht, und das mags nicht leiden.»

Doch liess sich die Entwicklung nicht mehr rückgängig machen, und in immer kürzeren Abständen tauchten neue, verbesserte Fahrzeugtypen auf. Als legendär gelten etwa der «Anhängerzug» aus einem Saurer-Zugwagen mit 16 Plätzen, einem Berna-Personenanhänger «Arato» mit 25 Plätzen und einem Güteranhänger für 1500 kg Nutzlast, die Dreiachser mit offenem Verdeck oder die von Sattelschleppern gezogenen Viehtransportanhänger. In Gams wurden 1918 eine vierboxige Garage erstellt und ein erster Wagenführer stationiert. Der Bau war hauptsächlich

vom örtlichen Verkehrsverein durchge-paukt worden, welcher auch erfolgreich Postautokurse nach Haag gefordert hatte, um damit Gams zum Verkehrsknotenpunkt zu erheben.²⁵

Die Bergstrecke war ihrer landschaftlichen Schönheit wegen stets beliebt, und dank des Toggenburger Erholungsangebots wurde sie auch ab und zu von illustren Persönlichkeiten befahren. 1926 war es der König von Rumänien, der sogar im Zollhaus abstieg und sich dort lobend über Land und Leute äusserte. Und als 1935 «I.M. die Königin und I.K.H. die Prinzessin der Niederlande» ihre Winterferien im Sterren in Unterwasser zu verbringen geruhten, bemühte sich die Generaldirektion der PTT eingehend um einen reibungslosen Transportverlauf. Sie schrieb nach St.Gallen: «Die ungefähr 15 Personen zählende Gesellschaft wird am 21. Februar 1935 mit Zug 77 in Buchs eintreffen und sofort mit Extrapostauto nach Unterwasser weiterreisen. Herr Kreispostdirektor Wartmann ist gebeten, den Transport Buchs-Unterwasser zu begleiten. Wir ersuchen um gef. Benachrichtigung der Kan-

tonsregierung. Wir haben angeordnet: a) Nesslau stellt auf 8.30 Uhr den 25/29 Sitzer Nr. 1934, Fahrer Carl Bösch, nach Buchs Bahnhof. Es sind 20 Decken im Wagen mitzuführen. b) Nesslau sorgt ferner für die Bereitstellung eines geeigneten Lastwagens für den Transport von ungefähr 50 Koffern.»

Vor und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Wildhauserstrasse, unter der Bauleitung sowohl des Kantonsingenieurs als auch privater technischer Büros, abschnittsweise auf 6,50 bis 7,75 Meter Fahrbahnweite erweitert und asphaltiert. Während des Krieges stellte man lediglich angefangene Teilstücke fertig, der Rest blieb vorgesehen als Arbeitsbeschaffung für eine eventuell sich einstellende Krisenzeit. Bei diesen Eingriffen wurden beim Alten Zoll auch die Löcher wieder entdeckt, worin einst der Zoll-Schlagbaum verankert gewesen war. Die einschneidendste Veränderung ergab sich 1953 im Dorf Gams, als das alte Restaurant Kreuz mit seiner am Dorfplatz dominanten spätbarocken Giebelfassade der Strassensanierung zum Opfer fiel. Der bergseitige Ausgang zwischen dem Kreuz und der Nagelschmitte von Andreas Kurer (dem heutigen Haus Odermatt) war zunehmend zu einem untragbar verkehrshemmenden Engpass geworden; das Kreuzen zweier Fahrzeuge war dort nicht möglich. Zur Diskussion standen seit 1941 vier Möglichkeiten zur Sanierung: entweder war

das Kreuz «anzuschneiden», zu verschieben oder abzurechen, oder aber die Nagelschmitte musste weichen. Der Heimatschutz sprach sich für die Erhaltung der letzteren aus, obwohl die Befürchtungen, dass Eingriffe am Michaelsberg statische Probleme bei der Pfarrkirche mit sich bringen könnten, hatten ausgeräumt werden können. Als Schlusspunkt der Platzneugestaltung wurde 1955 das jetzige Postgebäude bezogen.

Die Wildhauserstrasse, Teil der A 16, ist heute eine bundesbeitragsberechtigte st.gallische Hauptstrasse, auf der täglich 3000 bis 4000 Fahrzeuge verkehren.

Unterschiedliche Bilanzen

Schon seit der Frühzeit der Motorisierung erwähnen die Geschäftsberichte der PTT nicht nur Erfreuliches. 1926 heisst es über die Strecke Buchs–Nesslau: «Die Ergebnisse wurden ungünstig beeinflusst, weil der Sommer wegen grossem Stossverkehr ausserordentliche Aufwendungen an Personal und Wagen erfordert, wogegen der lange Winterbetrieb verlustbringend ist.» Weil die Gemeinden bisher keinen Rappen Defizitbeitrag geleistet hatten, musste eine Fremdtaxe von 30 Rappen pro Kilometer eingeführt werden. In den vier Sommermonaten wurden damals rund 40 000 Reisende und ein Ertrag von fast 80 000 Franken registriert, in den restlichen acht Monaten aber nur etwa 30 000 Personen und 45 000 Franken Einnahmen. Die ein-

schneidendsten Tiefpunkte waren wohl die Abbaumassnahmen während des Zweiten Weltkriegs, hauptsächlich das Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen, bedingt durch den Mangel an Pneu und flüssigen Treibstoffen.

Alles in allem war die Strecke Werdenberg–Toggenburg, abgesehen von wenigen einträglichen Nachkriegsjahren, für die Post stets defizitär. Die imposanten Zahlen der Postautoregionalstelle St.Gallen–Appenzell verschweigen nicht, dass dem auch heute so ist: Angeboten werden täglich 15 Kurse, womit zwischen Buchs und Nesslau jährlich gegen 900 000 Passagiere befördert werden. 14 Chauffeure fahren zwölf Postautos mit acht Gepäckanhängern und legen pro Jahr über 650 000 Kilometer zurück. Den Einnahmen von 2,1 Millionen Franken aber stehen Ausgaben in Höhe von 3,9 Millionen Franken gegenüber, was einer Kostendeckung von nur knapp 54 Prozent entspricht.²⁶

Erinnerungen eines Postchauffeurs

«Man stelle sich vor: ein älteres 4-Zylinder-Modell, auf Holzgas umgebaut, Wagen und Gepäckanhänger voll beladen, von Gams nach Wildhaus, schwüle Temperatur! Vor der Steigung Schutzgunten musste angehalten und der Ofen durch Hin- und Herbewegen des Rostes gelüftet und auf höchste Glut gebracht werden, um im ersten Gang und erst noch mit Herzklopfen die 13 % Steigung überwinden zu können.» –

«Ich hatte den Kurs Richtung Buchs; vor der Post in Wildhaus standen mehrere Kurgäste um ein am Boden sitzendes Tier; daneben stand ein Bauer. Ich erkundigte mich nach dem Sachverhalt. Es handelte sich um ein etwa halbjähriges Kalb, das zu einer grossen Herde Vieh gehörte, welche eben vom untern Toggenburg Richtung Rheintal vorbeigezogen war, denn es war die Zeit, da das Vieh von den Alpen kam. Das Tier war von dem schon über 20 km langen Marsch so ermüdet, dass es nicht mehr imstande war, auf den Beinen zu stehen, und das Mitleid der Umstehenden war allgemein. An einen Weitertransport

25 Gams war zwar seit der Eröffnung der Postlinie über Sax und Frümisen nach Sennwald bereits seit 1891 ein Verkehrsknotenpunkt, in der fraglichen Zeit jedoch, zwischen 1917 und 1929, waren diese Kurse eingestellt worden.

26 Diese Angaben beziehen sich auf das Jahr 1994.

Der Engpass beim Haus Odermatt, der dem alten Restaurant Kreuz 1953 zum Verhängnis wurde. Bild bei Noldi Kessler, Gams.

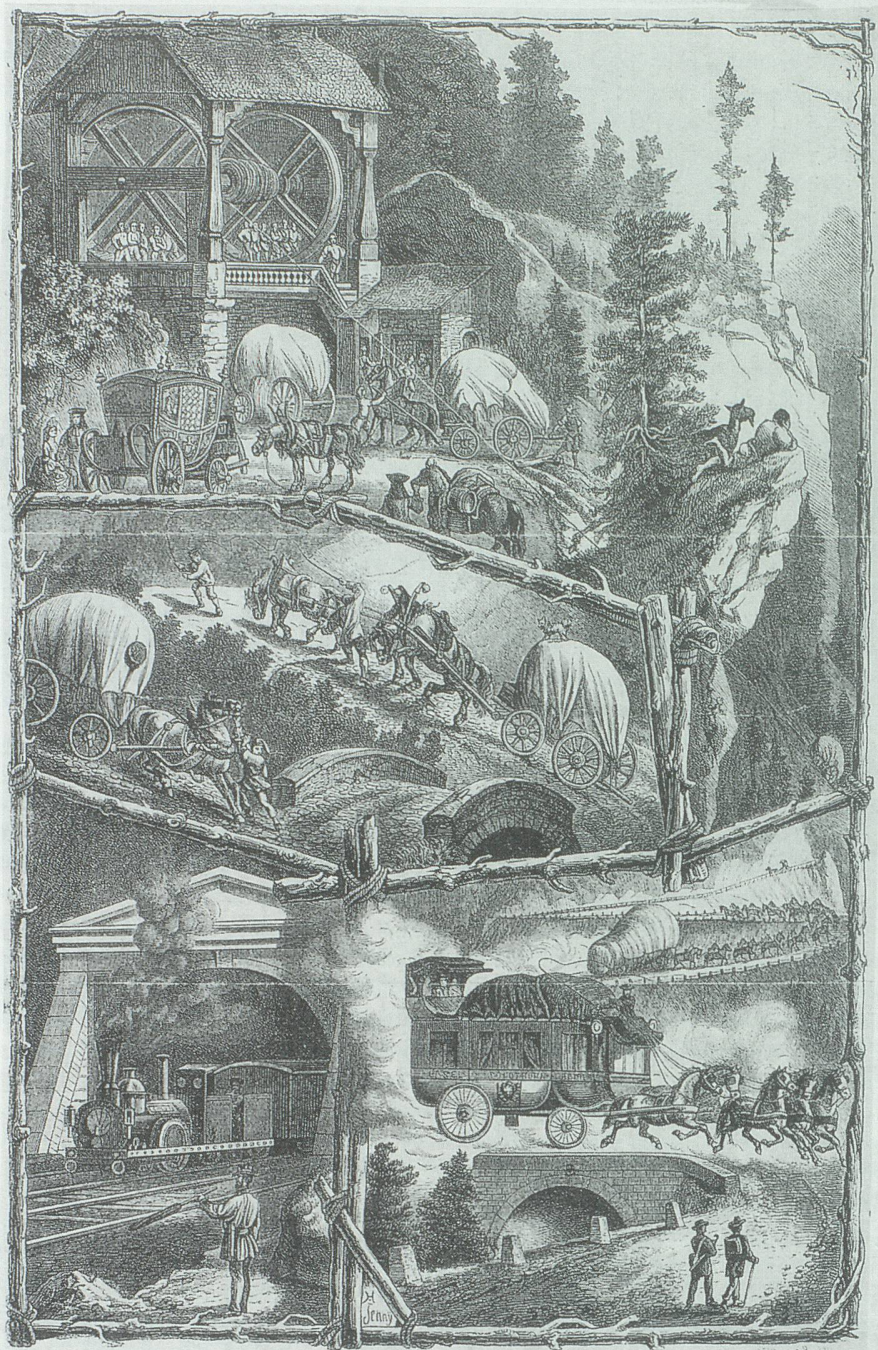


Gruss aus Gams (St. Gallen.) Gasthaus z. Kreuz Bes.: J. Lenherr.

Verlag v. Max Roon, Zürich. No. 249.

war nicht zu denken, da der Strassenverkehr lahmgelegt war, und der Senn sollte unbedingt dabei sein, wenn das Alpvieh unten im Tale an die Bauern verteilt wurde. Da für mich schon wieder Zeit zum Weiterfahren war, öffnete ich die Türe zum Gepäckanhänger, verstaute Mann samt Tier im Innern und fuhr, zum Gaudium der Anwesenden, los, um beide unten im Tale auszuladen, wo sie auf die nachkommende Viehhabe und ihre erstaunten Begleiter warteten.» –

«Ein andermal, als ich bei der Haltestelle beim Spital vorfuhr, Richtung Buchs, blieb ein Mann, nachdem alle andern eingestiegen waren, auf der Bank sitzen und bedeutete, dass er nach der andern Richtung, eben nach Wildhaus, wolle. Ich sagte ihm, dass das heute eine Halbtagsreise sei, denn ich käme erst in zwei Stunden wieder zurück, und zudem müsste er dann in Gams anderthalb Stunden auf Anschluss warten. Er sagte mir, dass ihm nichts anderes übrigbleibe, da er mit dem Gepäck, das er bei sich habe, nicht wohl zu Fuss gehen könne. Da mir die Form in der Umhüllung, es war ein gewöhnlicher Jutesack, etwas unheimlich vorkam, stieg ich aus und erkundigte mich nach dessen Inhalt. Meine Vermutung war leider wahr, es war ein kleiner Sarg mit einem toten Kind darin. Ich fuhr meinen Kurs weiter und dachte, bis ich nach mehr als zwei Stunden zurückkäme, wäre er sowieso irgendwie gegangen. Aber der Strassenverkehr war zu dieser Zeit so am Boden, dass der arme Mann immer noch am gleichen Platz sass, neben sich das traurige Gepäck, als ich wiederkam. Ohne vor den Passagieren ein Wort zu verlieren, öffnete ich die Gepäckraumtüre und legte seine Fracht hinein, um sofort weiterzufahren. Ich überlegte mir, was wohl in Gams zu machen sei, da der Mann dort umsteigen und wieder anderthalb Stunden warten musste; und das schlimmste war noch, dass gerade heute der Kurs ab Gams von einem älteren Wagenführer geführt wurde, der auf keinen Fall von der Sache erfahren durfte, da er für solche Intermezzi nicht zu haben war. Ich hatte die Lösung bald, nahm den Mann mit zur Garage, holte im nahen Spezereiladen eine leere Teigwarenkiste, legte den Kindersarg hinein, Deckel zu, Schnur darum, und die Sache klappte wie am Schnürchen. Der Mann stieg ein, während der Chauffeur sein Gepäck im Anhänger verstaute, und dann fuhren sie los – ja, es waren eben Kriegszeiten.»²⁷



Damals und heute – verschiedene Methoden des Transports. PTT-Museum, Bern.

Nicht verwirklichte Ideen

Einen faszinierenden Aspekt in der Geschichte der Werdenberg–Toggenburg-Strecke machen die nicht umgesetzten Vorschläge aus, die hier aber nur noch angetönt werden können.

In der Zeit der Eisenbahn-Hochstimmung wurden der Linie als Transit- wie als Lokalstrecke goldene Zeiten prophezeit. Nach der Einweihung der Toggenburgerbahn von Wil nach Ebnat, der Ricken-

bahn und der Bodensee–Toggenburg-Bahn lagen schon bald mehrere fertige Pläne für eine Schienenverbindung mit dem Rheintal vor. Unter ihnen hatte das Schmalspur-Projekt des St.Galler Ingenieurs Arnold Sonderegger durchaus reelle Chancen zur Verwirklichung, auch die bundsrätliche Konzession lag 1910 und 1922 dafür vor. Als unrealistischer muten uns heute die Konzepte für eine Normal-spurbahn an, die sich durch etliche Tun-



Ein moderner Mercedes-Gelenkbus der Linie Buchs-Wildhaus-Nesslau vor der Post Gams. Bild 1996: Noldi Kessler, Gams.

nels und in gewaltigen Kehren zu Tal bewegt hätte.

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs schlug ein Herr Waldvogel aus Stetten bei Schaffhausen die Anlage einer Strasse von Sax/Gams nach Brülisau vor, welche einen Tunneldurchstich unter dem Furggenfirst (bei der Saxerlücke) vorsah. Neben dieser weniger ernst genommenen Vision schwang in der Publikumsgunst kurze Zeit danach eine Trolleybus-Verbindung Rheintal-Toggenburg obenaus, die aber vor allem hinsichtlich der damals erschwerten Materialbeschaffung, zum Beispiel von Kupferfahrlösungen, wieder aufgegeben werden musste. Die längste Erfolgsaussicht aber hatte die Bahnstreckenverlängerung von Nesslau bis Wildhaus, für die 1945 die Bundeskonzession erteilt wurde. Da aber nach dem Krieg die befürchtete Arbeitslosigkeit nicht eintrat, sondern sich unerwartet schnell sogar ein Konjunkturaufschwung abzeichnete, wurden die Arbeitsbeschaffungskredite hinfällig, und damit war einer Ausführung die Finanzierungsgrundlage entzogen. Auch hatte sich unterdessen die Post vom schlechten Ruf der Kriegsjahre längst wieder erholt. So erlosch 1947 die zweimal erneuerte Konzession, und seither ist es still geworden um die einstmals heftig diskutierten Vorhaben.

27 Erzählt von Walter Dürr (Schuesters Walter), Gams, in der PTT-Zeitschrift 4/1968, S. 39f.

Quellen und Literatur

Berichte und Botschaften über die Bahnprojekte Toggenburg-Werdenberg. Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen.

Dokumente im PTT-Archiv, Bern.

Dokumente im Staatsarchiv St.Gallen, Signatur R 64 F 3.

Gesetzes-Sammlung des Kantons St.Gallen von 1803 bis 1839. Erster Band. St.Gallen 1842.

Hauschronik des Hotels Zollhaus am Gamserberg. Unveröffentlichtes Manuskript.

Sammlung der Gesetze, Dekrete und Beschlüsse des Grossen und Kleinen Raths des Kantons St.Gallen. Viertes Band 1828 bis 1832. St.Gallen o. J.

Zeitungscommentar-Sammlung im Nachlass von Caspar Brun, Hägglingen, beim Autor.

Baumgartner 1844: GALLUS JAKOB BAUMGARTNER, *Erlebnisse auf dem Felde der Politik.* Schaffhausen 1844.

Baumgartner 1868: GALLUS JAKOB BAUMGARTNER, *Geschichte des schweizerischen Freistaates und Kantons St.Gallen, mit besonderer Beziehung auf Entstehung, Wirksamkeit und Untergang des fürstlichen Stiftes St.Gallen.* Bd. 2. Zürich/Stuttgart 1868.

Baur 1992: EDWIN BAUR U. A., *Das oberste Toggenburg.* Buchs 1992.

Beusch 1975: MARTIN BEUSCH, «Strassenkrieg» am Grabserberg. – In: *Terra plana* 3/1975. Mels 1975.

Dierauer 1903: JOHANNES DIERAUER U. A., *Der Kanton St.Gallen 1803–1903. Denkschrift zur Feier seines hundertjährigen Bestandes.* Hg. von der Regierung des Kantons St.Gallen. St.Gallen 1903.

Ebel 1802: JOHANN GOTTFRIED EBEL, *Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz. Zweiter Theil. Schilderung des Gebirgsvolks vom Kanton Glarus und der Vogteien Uznach, Gaster, Sargans, Werdenberg, Sax und Rheintal, des Toggenburgs, der alten Landschaft, der Stadt St.Gallen und des östlichen Theils des Kantons Zürich.* Leipzig 1802. Reprint St.Gallen 1983.

Feldmann/Wirz 1915: M. FELDMANN/H. G. WIRZ U. A., *Schweizer Kriegsgeschichte.* 4 Bde. Bern 1915–1925.

ERNST GEEL, *Die Strassen des Kantons St.Gallen.* Nachlass von Veröffentlichungen und Manuskripten im Staatsarchiv St.Gallen.

Härry 1911: A. HÄRRY, *Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege.* 1. Teil. Frauenfeld 1911.

Hugger 1986: PAUL HUGGER, *Das war unser Leben. Werdenberger Schicksale I.* Autobiographische Texte. Buchs 1986.

Kästli 1983: ALFRED KÄSTLI, *Werdenberger-Buch. Erlebnisse und Erinnerungen.* Buchs 1983.

Kessler 1985: NOLDI KESSLER, *Gams. Ein kurzer Gang durch eine lange Geschichte.* Gams 1985.

Kessler 1991: NOLDI KESSLER, *Das Fuhrwerk im Schutzgunten. Sagen aus Gams.* Buchs 1991.

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

Moser 1930: FRITZ C. MOSER, *Das Strassen- und Schiffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter.* Frauenfeld 1930.

PTT. PTT-Zeitschrift 4/1968. Bern 1968.

Strasse und Verkehr 1944: *Strasse und Verkehr.* Offizielles Organ der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner und der Schweizerischen Vereinigung für Gesundheitstechnik. 30. Jg. Nr. 13. Solothurn 1944.

Thürer 1972: GEORG THÜRER, *St.Galler Geschichte. Kultur, Staatsleben und Wirtschaft in Kanton und Stadt St.Gallen von der Urzeit bis zur Gegenwart.* Bd. 2, 1. Halbband. St.Gallen 1972.

Wanner 1990: KURT WANNER U. A., *Berühmte Gäste im Rheinwald. Aus den Anfängen des Tourismus in Graubünden.* Chur 1990.