

## DIE ENTWICKLUNG DER VERKEHRSWEGE

TEIL 1

Militärkarte «Grüniger Quartier und angrenzende Landschaften» 1644/1660



Ausschnitt aus dem Werk des grossen Zürcher Kartographen Hans Conrad Gyger (1599 – 1674) Daraus gehen die zu jener Zeit wichtigsten Wegverbindungen u.a. auch in der alten Grafschaft Uznach hervor.

### «Die alten Strassen noch...»

So lautet der Titel eines altbekannten, vertrauten Männerchorliedes, das selbst im Wunschkonzert von Radio DRS als Dau-

erbrenner immer wieder gewünscht wird. Diese Liedüberschrift bildete denn auch den Aufhänger für eine weitere Ausgabe des Neujahrsblattes.

### In dieser Ausgabe:

Seite

Ausschnitt aus der Gyger-Karte 1644/1660	1
175 Jahre Rickenstrasse + 175 Jahre Aatalbrücke Neuhaus	2
Wegverhältnisse im Mittelalter	2
Rapperswil strebt den Ausbau seiner Stellung als Verkehrsknotenpunkt an	3
Eine direkte Strasse über den Ricken	4
Projekt und Kosten	5
Der Gatterkrieg	6
Die Aatalbrücke – Kernstück der neuen Strecke	6
Richard La Nicca - ein bekannter Projektverfasser	8
Franz Spiller – der Erbauer der Aatalbrücke	8
Ausbau der bestehenden Rickenverbindung von Schmerikon über Uznach und Gommiswald	9
Auftakt für den öffentlichen Verkehr	10
Neuhaus als Kreuzungspunkt – Vier Brückengenerationen	11
Der Ausbau der Strassen geht weiter	12



Mit dem Zerfall des Römischen Reiches zerfiel auch das ausgeklügelte Verkehrssystem, das die Kolonialmacht aufgebaut hatte. Die gut angelegten Landstrassen wurden nicht mehr unterhalten. Im ganzen Mittelalter erwies sich der Landverkehr als äusserst mühselige Angelegenheit, erschwert durch zahllose Zollstationen und einen erbärmlichen Zustand der Wegverhältnisse.

Nur Warentransporte wurden mit Wagen besorgt. Die Menschen gingen zu Fuss oder ritten. Ochsen und Pferde zerrten die Fuhrwerke über Naturstrassen, die stellenweise mit Steinen, Holzbohlen oder Reisig verbessert wurden. Waren die Karrengelise allzu tief, wichen die Fuhrleute ins angrenzende Feld aus. In Dörfern und Städten dienten die Strassen vor allem als Werk- und Markt- platz und waren erst in zweiter Linie für den Verkehr bestimmt.

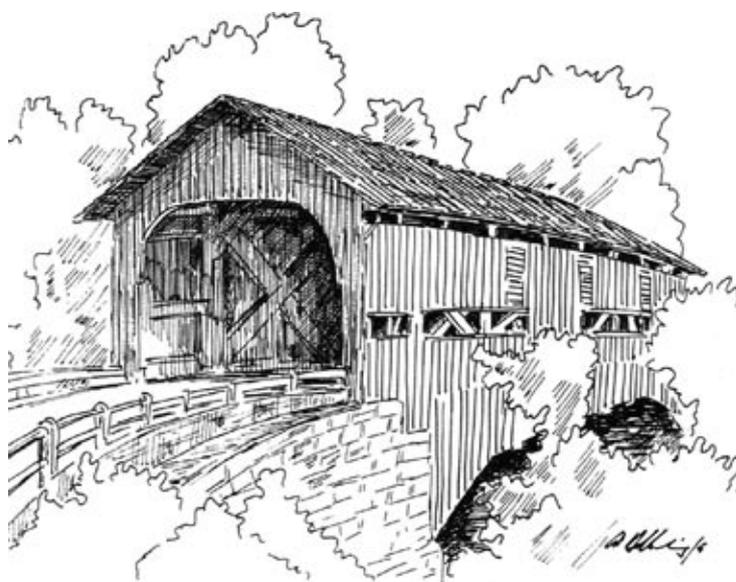
Auch in unserer Gegend war das öffentliche Wegnetz sehr dürftig. Es beschränkte sich wohl auf die wichtigsten Achsen zwischen den bekanntesten Siedlungen und Dörfern, wie dies alte kartographische Werke beweisen.

Bis zum Inkrafttreten der Kantonsverfassung von 1831 bildeten Strassenbau und -unterhalt nur zu einem geringfügigen Teil Aufgabe des Staates. Gemeinden und private Wegpflichtige hatten für die Strassenkosten aufzukommen. Die Benützer der Strassen selber mussten dafür Zölle und Weggelder bezahlen.

Veranlassung zur Themenwahl der diesjährigen Ausgabe des Neujahrsblattes gab ein fast vergessenes Jubiläum, nämlich

## 175 JAHRE RICKEN-STRASSE + 175 JAHRE AATALBRÜCKE NEUHAUS

Anno 1830 erfolgte mit dem Bau der gedeckten Holzbrücke über den Aabach in Neuhaus der entscheidende Schritt für eine durchgehende Strassenverbindung zwischen Rapperswil und dem Ricken und weiter Richtung Toggenburg, dem Fürstenland und St. Gallen.



Damit jährt sich dieser stolze Brückenschlag zum 175. Mal. Grund genug, um einerseits auf ein für die damalige Zeit und für die ganze Region denkbar wichtiges Ereignis Rückschau zu halten, und anderseits der Geschichte und Entwicklung des Strassenwesens in unserer Gemeinde etwas nachzugehen.

## WEGVERHÄLTNISSE SEIT DEM MITTELALTER

Beidseits des Rickens war das Kloster St. Gallen Besitzerin von zahlreichen Ländereien und Höfen. Daraus lässt sich schliessen,

dass über diesen Höhenzug schon damals ein verhältnismässig reges Hin und Her herrschte. Der Weg führte aber weitgehend nicht entlang des heutigen Trasses der Rickenstrasse. So vor allem von St. Gallenkappel über Rüeterswil und Walde nach dem Ricken, von dort über die Laad oder den Schönenberg nach Wattwil. Auch der Verlauf über den Hummelwald ist schon früh belegt.

Ein erster grösserer Strassenbau ennet dem Ricken erfolgte auf Befehl des St. Galler Abtes Leodegar. Dieser wies um 1700 die Wattwiler an, den Hummelwald-Karrenweg zu einer fahrbaren Strasse auszubauen. Gleichzeitig wurde von der Schwyzer Regierung als einer der beiden Obrigkeiten der Grafschaft Uznach veranlasst, dass diese die «herwärtige» Strasse von Uznach bis zum Ricken zu verbessern habe, was mit Frondiensten unverzüglich auch geschah.

In der Folge wurden verschiedene Vorstösse unternommen, die Strasse weiter auszubauen. Da-

bei spielten militärische Gründe (Rivalitäten zwischen den katholischen Ständen St. Gallen und Schwyz und dem protestantischen Zürich) ebenso mit, wie wirtschaftliche Überlegungen (Korn- und Salzhandel von Rorschach nach der Innerschweiz, Handelsverbindungen der aufkommenden Baumwollindustrie des Toggenburgs und im Glarnerland). Weder diese Interessen noch der Kirchenbau im Ricken (1771), als geistliche Zwischenstation für die Pilger gedacht, konnten die damals für den Strassenbau verantwortlichen Gemeinden bewegen, in dieser Richtung weitere Schritte zu unternehmen.

Erst nach 1780 fand man sich bereit, nun doch etwas für eine bessere Verbindung zu tun. Dabei handelte es sich allerdings um die Strecke Uznach-Ernetschwil-Ricken. Die Aufgaben wurden den verschiedenen Tagwen zugeteilt, die einzelne Abschnitte auszuführen oder aber zu finanzieren hatten. Mit wenig Lust gingen auch die Toggenburger ans Werk. Um die grossen Kosten zu decken, wurde ein Weggeld festgelegt, das nach folgendem Tarif erhoben werden durfte:

Von jedem Zugtier 2 Kreuzer, von Reitpferden 2 Schilling, von Säfthen und Kutschen 4 Kreuzer, je Stück Grossvieh 3 Angster. Einheimische hatten nur die halbe Taxe zu bezahlen.

Die Wegverbindung von Eschenbach nach Rapperswil führte ursprünglich über Churzhaslen-Uetenberg und dann im Einschnitt des Gerenbächleins nach Wagen und von dort weiter Richtung Jona:



Ausschnitt aus der historischen Siegfried-Karte 1888



Uetenberg  
Westlich des Gehöfts lässt sich die alte Wegführung im Gelände bis zum unteren Waldrand noch leicht erkennen.

## RAPPERSWIL STREBT DEN AUSBAU SEINER STELLUNG ALS VERKEHRSKNOTENPUNKT AN

Mit der Holzbrücke über den See nach Hurden verfügte Rapperswil über eine rege benützte Verbindung für den Pilger- und Warenverkehr Richtung Innerschweiz. Im Gegensatz zu Uznach und Schmerikon, die von der bereits vorhandenen Strasse zum Ricken profitierten, fehlte für Rapperswil ein solcher Anschluss fast gänzlich, zumal sich die Warentransporte bis zum Schmerkner Hafen per Schiff einfacher abwickeln liessen. Die bestehenden Verkehrswege ins «Hinterland» wiesen Hohlwege und Karrengassen auf, die teils nur mit

hölzerner Achse befahrbar waren. Dazu gesellten sich Hindernisse, wie etwa der Jonafuss, über welchen lediglich ein hölzerner Steg für Fussgänger führte, derweil Fuhrwerke die Durchfahrt über eine Furt durch das Flussbett suchen mussten. Weitere für den Fahrverkehr völlig ungeeignete Klippen bildeten das Aabachtobel in Neuhaus und das Stegmühletobel in St. Gallenkappel.

Den kriegerischen Auseinandersetzungen während der Französischen Revolution fiel 1799 auch die Holzbrücke nach Hurden zum Opfer. Bei ihrem Rückzug vor den kaiserlichen Truppen zerstörten die Franzosen die Seebrücke hinter sich, so dass für den Transport

zwischen den beiden Ufern wieder ein Fährverkehr eingerichtet werden musste. 1804 wurde die Brücke wieder hergestellt und schon 1818 durch eine Neukonstruktion ersetzt.

Auf der Landseite entsprach die Situation auch nicht mehr den wirtschaftlich und militärisch veränderten Verhältnissen. Die einzige Strassenverbindung in die Stadt führte von der Kreuzkapelle zum Stadttor, derweil sich die Zufahrten vom rechten Seeufer, und vom Zürcher Oberland ausserhalb der Stadt trafen und somit in bedeutendem Abstand vor deren Toren vorbeiführten. Kurz vor der Französischen Revolution wurde noch die Strasse nach Bollingen und bis an die Grenze zur Grafschaft Uznach gebaut.

## EINE DIREKTE STRASSE ÜBER DEN RICKEN

Rapperswil trachtete nun darnach, den Verkehr vermehrt an sich zu ziehen. Zu diesem Zweck wurde eine direkte Strasse von Jona her in die Stadt gebaut und gleichzeitig die Schliessung der «alten» Jonastrasse nach Kempfaten angestrebt. Zu diesem Zweck wurde dem Kleinen Rat des Kantons St. Gallen ein entsprechendes Gesuch eingereicht. Die Regierung wies in ihrer Antwort auf den Plan hin, eine neue Strasse vom Ricken über St. Gallenkappel und Eschenbach so anzulegen, dass dieselbe durch die Stadt führen würde und machte ein weiteres Eintreten auf das Rapperswiler Gesuch von der Verwirklichung dieses Projektes abhängig.

Der Rat zu Rapperswil stellte fest, dass sich beide Pläne miteinan-

der verbinden liessen, sofern die Stadt als einziger Stapelplatz in hiesiger Gegend erklärt werde und einzig und allein an ihren Landungsstellen aus- und eingeladen werden dürfe. In diesem Falle werde Rapperswil bedeutende Opfer zur Unterstützung der zwei Gemeinden Eschenbach und St. Gallenkappel beim Strassenbau bringen.

Die Forderung betreffend Stapelplatz brachte die an der bestehenden Rickenstrasse liegenden Gemeinden gegen den Plan auf. Namentlich Schmerikon – das um seine Stellung als Umschlagsplatz bangte – und Uznach wehrten sich vehement gegen den Zwang, durch Rapperswil fahren zu müssen; nicht nur der für sie unbequemen Strecke wegen, sondern auch wegen des zu entrichtenden Stadtzolles.

Als im Herbst 1825 der berühmte Ingenieur La Nicca die Planungsarbeiten für die neue Rickenstrasse aufnahm, organisierte sich erneut der Widerstand gegen das Projekt. Es waren vor allem die Schmerkner und die Uznacher, weil sie ihre wirtschaftlichen Interessen bedroht sahen. Sie hätten lieber einen Ausbau der Strecke Ricken-Uznach via Gommiswald oder Ernetswil gesehen. Um allen weiteren Umtrieben zuvorzukommen, genehmigte die Regierung – noch bevor die detaillierten Gegeneingaben von Uznach und Schmerikon eingereicht wurden – die Begehren von Rapperswil und erteilte im Mai 1827 die provisorische Baubewilligung. Zur Bedingung hatte die Regierung gemacht, dass die Gemeinden, welche die Strasse berühre, zufriedengestellt, ein genügender Fonds für den Bau

geschaffen und annehmbare Bedingungen für den Unterhalt getroffen würden. Im Frühjahr 1828 sprach die Gemeindeversammlung von Rapperswil trotz beträchtlicher Opposition eine Summe von 37000 Gulden, verbunden mit der Hoffnung, einen grösseren Verkehr aus dem Toggenburg anzuziehen sowie den Kornmarkt von Lichtensteig zu erhalten.

Zunächst musste nun mit den vom Strassenbau betroffenen Gemeinden verhandelt werden. Mit Eschenbach war man schnell einig. Die neue Strassenverbindung sowohl nach Rapperswil als auch über den Ricken ins Toggenburg brachte für die Gemeinde nur Vorteile. Nicht gerade begeistert zeigte sich St. Gallenkappel, wo eine Gemeindeversammlung tumultartig verlief. Dies vor allem, weil sich die Dörfer Rüeterswil und Walde vernachlässigt vorkamen und sich beklagten, dass man eine neue Strasse bauen wolle, derweil die Verbindung zwischen ihren Dörfern nicht einmal fahrbar sei. In Jona erregte die beabsichtigte Strassenschliessung böses Blut. Die Bürger liessen sich erst beruhigen, als die Freigabe der alten Strasse für die Joner versprochen und die Erstellung und der Unterhalt der Brücke über die Jona durch Rapperswil übernommen wurde.

Am 18. September 1828 fasste die Regierung den definitiven Baubeschluss zugunsten der Strecke Rapperswil-Ricken nach den Plänen von La Nicca. Damit verknüpft war die Verpflichtung Rapperswils, die Kosten für die neue Strasse bis Jona zu übernehmen, für den Bau und Unter-

halt der Jonabrücke aufzukommen und 25000 Gulden für den Bau der Aatalbrücke und Bodenentschädigungen in bar zu leisten.

Übergang über das Aatal in Neuhaus:

Eine der Schlüsselstellen beim Bau der neuen Rickenstrasse.



Die Bilder zeigen ein Teilstück des überlieferten Pilgerweges über den Ricken nach Einsiedeln mit der St. Jakobuskapelle oberhalb des Aabachtobels in Neuhaus. Eine Passage mit Fuhrwerken war hier praktisch unmöglich.

## PROJEKT UND KOSTEN

Der Auftrag der Rapperswiler Stadtbehörden an Ingenieur La Nicca in Chur für die Planung des neuen Strassenzuges enthielt die Bedingung, dass die Steigung sieben Prozent nicht überschreiten sollte und dass die Bachübergänge über das Aabachtobel in Neuhaus und bei der Stegmühle in Gebertingen durch höher gelegene Brücken überspannt werden mussten. Die Kosten für die ganze Strecke berechnete La Nicca auf 66'000 Gulden, allerdings ohne Bodenentschädigungen.

Die Tagsatzung bewilligte erneut ein Weggeld: Pro Fuhrwerk 3 Kreuzer, Reit- und Kutschenpferd 4 Kreuzer, je Haupt Vieh 3 Kreuzer und je Stück Schmalvieh 1 Kreuzer.

Von der Stadt Rapperswil standen 25000 Gulden zur Verfügung. Für die restlichen Kosten hatten die Anstössergemeinden aufzukommen. Vielfach brachten diese die notwendigen Mittel über die Strassensteuern aus eigener Kraft nicht auf. Deshalb mussten die Bürger zu persönlichen Arbeitsleistungen aufgeboten werden und konnten so ihre Steuerlast abverdienen.

Am 24. Juli 1831 beschloss die Strassenkommission der Gemeinde Eschenbach in diesem Zusammenhang folgenden

## Erlass

1. Jeder wird durch einen von der Strassenkommission aufgestellten Plan zum Tagwerk aufgefordert, dass er zur Strassenarbeit erscheinen solle.
2. Keiner kann sich beim Anzeiger entschuldigen, sondern er muss mit mündlicher oder schriftlicher und gründlicher Entschuldigung beim Gemeinderatsschreiber selber vorsprechen.
3. Jeder, der nach Abs. 1 aufgefordert wird und nicht erscheint und nach Abs. 2 sich nicht entschuldigt hat, soll für jeden verbleibenden Tag bezahlen:
  - als Mitglied der Kommission 1 Gulden
  - als Handarbeiter 30 Kreuzer
  - für eine Grienfuhr 1 Gulden und 30 Kreuzer
  - für eine schwere Fuhr 2 Gulden
 und dies soll ihm nicht abgerechnet werden, sondern anstatt seiner solle ein anderer bestellt werden.
4. Jeder, der sich erfrecht und Grobheiten gegen die Kommission oder einzelne Mitglieder sich erlaubt, verfällt in eine Busse von 2 fl, zum zweitenmal 7 fl.
5. Diese Strafe solle aber von der Strassenkommission mit kurzem Rechtstrieb bezogen und zum Strassenbau verwendet werden.
6. Diese Bestimmungen sollen jedem bekannt gemacht werden.

Beim eigentlichen Strassenbau traten überall Schwierigkeiten auf. Die Brücken und ein an La Nicca vergebenes 2880 m langes Stück waren bereits erstellt, während in den oberen Gemeinden kein Fortschritt festgestellt werden konnte. Offenbar machte sich der frühere Widerstand noch immer bemerkbar. Im grössten Rückstand befanden sich die Arbeiten im Gebiet von Ernetschwil und St. Gallenkappel. Erst im November 1832 konnte Strasseninspektor Negrelli die gesamte Strecke Rapperswil-Ricken begutachten und abnehmen.

Die Inbetriebnahme der soeben neu angelegten Rickenstrecke über Eschenbach und St. Gallenkappel ging nicht ohne grössere Nebengeräusche vonstatten. Denn als es soweit war und Rapperswil gestützt auf die von der Regierung abgegebene Zusicherung seine Forderung in die Tat umsetzte und die alte Jonastrasse schloss, regte sich der Widerstand erneut und führte zum sogenannten

## «GATTERKRIEG»

Am 29. Juni 1833 sammelten sich 23 der angesehensten Männer aus dem Gaster, Uznach und Schmerikon mit Zuzügern von überall. Sie überfielen die Absperrung (eben den Gatter) an der alten Strasse bei Jona und zertrümmerten sie mit Sägen und Äxten. Nach den damaligen Berichten soll es einen bemühenden Eindruck gemacht haben, dass Männer «in der Reife ihrer Jahre», in bevorzugter gesellschaftlicher Stellung, ein bubenstreichartiges Unterfangen anzettelten und vollführten. In der Stadt Rapperswil führten der Unwille und die Auf-

regung ob solch gewalttätigem Vorgehen gar zur Zusammenstellung einer Mannschaft zur Abwehr. Nur der Vermittlung besonnener und verständiger Männer von Rapperswil soll es zu verdanken gewesen sein, dass der Zusammenstoss nicht zu einer blutigen Auseinandersetzung ausgeartet sei.

Die Regierung ihrerseits sandte zur Untersuchung der frechen «Höhnung» ihrer Anordnungen einen Spezialkommissär. Gegen 25 der Anführer fand eine Strafuntersuchung statt. Am 25. Februar 1835 wurden diese vom Kantonsgericht in Strafe und Kosten verurteilt, obwohl unmittelbar vorher sämtliche Akten durch Angeklagte auf frevelhafte Weise vernichtet worden waren.

Der Erfolg, den Rapperswil von der neuen Strasse erhofft hatte, blieb indessen hinter den Erwartungen zurück. Der gewünschte Kornhandel, für den 1833 ein eigenes Gebäude errichtet worden war und längere Jahre umsonst erhalten wurde, musste aufgegeben werden.

## DIE AATALBRÜCKE – KERNSTÜCK DER NEUEN STRECKE

Der neue Übergang über das Aabachtobel in Neuhaus bildete zweifellos das schwierigste und kostspieligste Stück der ganzen

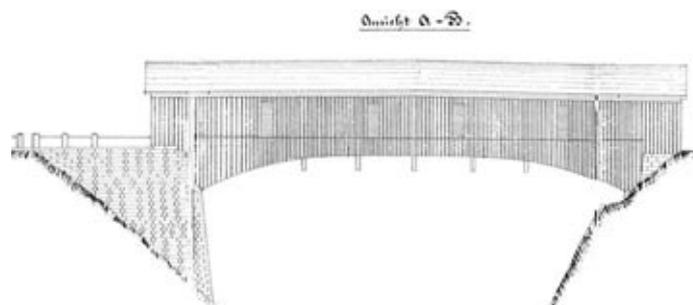
Strasse über den Ricken mit folgenden technischen Daten: 25.60 m über dem Bachbett, 43.90 m Länge, 5.00 m Fahrbahnbreite, 4.64 m lichte Höhe

Die Vergabe der beiden Brücken im Aatal und in der Stegmühle erfolgte für 6'700 Gulden im Akkord. Allein die Holzarbeiten für die Aatalbrücke kosteten 4'400 Gulden.

Im Februar 1830 übertrug Ingenieur La Nicca die Arbeiten für die beidseitigen Fundamente der Aatalbrücke dem Rapperswiler Maurermeister Helbling. Scheinbar sind aber Zweifel an dieser Auftragserteilung aufgekommen, denn im Gemeinderatsprotokoll von Eschenbach heisst es am 9. August 1830:

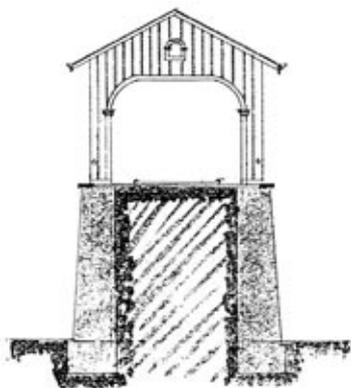
*«Maurermeister Brendlj von Rapperswil beantragt, die Brug im Odel in 12 Tagen mit Quadern zu machen, und nicht, wie der Akkord vorsehe, mit geringeren Steinen, wenn Eschenbach ihm für 12 Tage ein Paar Ochsen und Fuhrwerk zur Verfügung stelle.» Und weiter: «Die Strassenkommission beschloss Zustimmung».*

Da stellt sich die Frage, ob nun Helbling oder Brändli die Fundamente ausführte. Aus weiteren Akten, einen Prozess wegen Kostenüberschreitung betreffend, geht indessen eindeutig hervor,

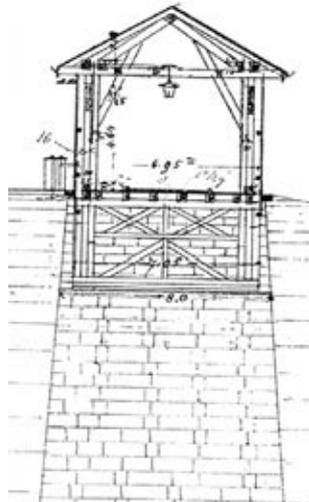


dass Helbling zum Zuge kam: Baumeister Helbling nämlich gelangte zur Überzeugung, dass die Widerlager tiefer eingesetzt werden müssten, als La Niccas Plan vorsah. Diese abgeänderte, d.h. verbesserte Ausführung bewirkte eine massive Verteuerung von fast 1500 Gulden, was einen langen Streit zwischen La Nicca, Helbling und der Regierung nach sich zog. Dabei war einmal gar die Rede, dass die drei Mitglieder der Strassenkommission mit je 500 Gulden zu belangen seien. Schlussendlich beglich die Staatskasse den Betrag.

Das Steinmaterial (Sandsteinquader) wurde aus der Nähe des Bauplatzes geholt. Die Widerlagerkronen hatten eine obere Breite von 20 Fuss, am Fundament 24 Fuss. Die Mauern wurden auf den Felsen aufgesetzt, welcher sorgfältig ausgeebnet und nach einwärts geneigt war.



Die Holzarbeiten wurden dem Zimmermeister Franz Spiller aus dem Allgäu zugesprochen, der seit 1823 in Rapperswil wohnte. Laut den Berechnungen von La Nicca sollte sie auf 4400 Gulden zu stehen kommen. Mit Spiller wurde ein äusserst detaillierter Bauakkord abgeschlossen, dessen wichtigste Bestimmungen lauteten:



1. Die Konstruktion der Brücke wird von Tannenholz und in allen Teilen genau nach dem von Hr. La Nicca entworfenen Plan und nach seiner Anleitung gemacht. Nur die Tragriegel des Brückenwegs, die ersten paar Hängesäulen beim Ein- und Ausgang und die Querschwellen der Widerlager bestehen aus Eichenholz.

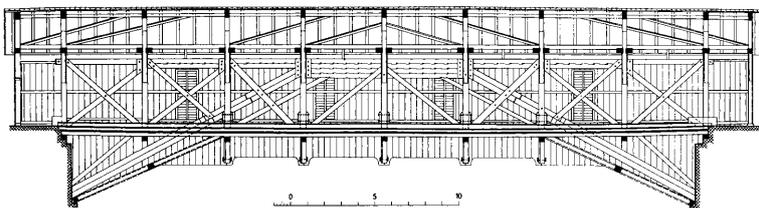
2. Die Öffnung dieser Brücke soll 140 Fuss, ihre Breite im Licht 18 Fuss halten, mit einem doppelten Ziegeldach gedeckt, mit Blitzableiter versehen und sorgfältig verschalt sein.

3. ...Meister Spiller verpflichtet sich, beim Zusammenfügen des Holzes alle Sorgfalt und Genauigkeit anzuwenden, und die allfälligen Weisungen der Direktionskommission sowie des bauführenden Ingenieurs zu befolgen. Für diese Holzarbeit hat Meister Spiller allein Garantie zu leisten.

4. Die Zahlung der 4'400 Gulden Kantonswährung sollen in folgenden Raten geleistet werden: 1000 fl. bei Auswechslung des gegenwärtigen Accords 1000 fl. nach dem das zum Bau erforderliche Holz beschlagen ist 1400 fl. sobald die Brücke vollendet sein wird 1000 fl. bleiben als Garantie zurück, welche Mr. Spiller auf die Dauer von 1 Jahr für die feste und vorschriftsgemässe Erbauung dieser Brücke zu leisten hat.

Wenn man sich vergegenwärtigt, was für technische Hilfsmittel vor 175 Jahren zur Verfügung gestanden hatten, fordert das Unternehmen noch heute alle Hochachtung ab. Zweifellos war das Arbeiten gut 25 m über dem Bachgrund damals nicht jedermanns Sache.





Das Werk lobt den Meister, der sich verdienstermassen am Kehl- balken des südlichen Brücken- portals mit folgender Inschrift verewigt hat:

*«Dis Brücke ist Gebaut durch den wohlensamen Baumeister Frantz Spiller von Lindenbergr im Landgericht Weiler im Königreich Baiern Anno 1830»*

Als Hinweis auf die sorgfältige Planung darf wohl die Installation eines Blitzableiters gewertet werden. Zu jener Zeit dürfte eine derartige Schutzeinrichtung eher Seltenheitswert gehabt haben. Der Kollaudationsbericht von Bauinspektor Kaspar Stadler aus Zürich lobte den gelungenen Brückenbau mit folgenden Worten:

*«Die über den Aabach neuerbaute hölzerne Brücke überspannt eine Öffnung von ca. 128 Fuss und lehnt sich mit kunstgerechter Holzverbindung vermittels der angebrachten Streckbalken, Häng- und Sprengwerke an zwei steinernen Widerlagern an. Die Breite derselben beträgt vorschriftsgemäss 18 Fuss im Licht. Die Holzverbindung ist im Ganzen mit Fleiss und Sorgfalt ausgeführt und gewährt die erforderliche Festigkeit für die Tragung des eigenen Gewichtes vom Holzwerk, sowie für die Durchfahrt jeder nicht allzu übermässigen Last. Diese Zimmermannsarbeit darf daher als eine gelungene mit den Vorschriften des Accords übereinstimmende Arbeit angesehen werden.»*

## **RICHARD LA NICCA – EIN BERÜHMTER PROJEKTVERFASSER**

Ingenieur La Nicca war ursprünglich tschechischer Herkunft. Er wuchs in bäuerlichen Verhältnissen im Safiental auf. Nach der Schulzeit studierte er in Tübingen Mathematik. Grosses Interesse zeigte er an technischen Einrichtungen. In Oberitalien studierte er die vielen Kanalbauten. Um 1818 bewarb er sich um eine Anstellung beim Bau der San Bernardinostrasse. Mit 29 Jahren wurde er zum bündnerischen Oberingenieur ernannt. Seine Tätigkeiten lassen sich in vier Gebiete gliedern, wobei ein paar wichtige Projekte aus seiner Hand namentlich zu erwähnen sind:

### **Strassen- und Brückenbau**

- Neubau der Strasse von Alt St. Johann über Wildhaus nach Werdenberg 1828/29
- Neue Strassenverbindung von Chur über den Julier und Maloja ins Bergell 1836
- Bau der Prättigauerstrasse 1841
- Neue Berninapassstrasse 1850

### **Flussbauten**

- Korrektion des Rheins von Bad Ragaz bis zum Bodensee
- Korrektion unterer Linthlauf mit Einmündung in den Zürichsee
- Korrektion des Domleschgerheins und Gründer einer AG hiezu
- Korrektion der Reuss im Urnerland bis zur Einmündung in den Vierwaldstättersee

## **Eisenbahnbau**

Höchst interessiert war La Nicca am aufkommenden Eisenbahnbau. Schon früh schwebte ihm ein wirtschaftlich vorteilhaftes, gesamtschweizerisches Projekt vor. Bereits 1838 erschienen erste Pläne für einen Splügentunnel. Er reiste nach Österreich, wo die ersten Bahnen in gebirgigen Gegenden gebaut wurden, um Erfahrungen zu sammeln und entsprechende Kenntnisse zu erwerben. Projekte für eine Lukmanierbahn entstanden 1845/47. Um den Bau zu verwirklichen wurde zwischen den Kantonen Tessin, Gaubünden und St. Gallen und dem Fürstentum Piemont ein Staatsvertrag abgeschlossen. Nach 20-jährigen Bemühungen ist diese Idee dann doch nicht realisiert worden.

## **Militär**

Eine wichtige Stellung in seinem Leben nahm auch die militärische Laufbahn ein. Bereits 1814, gut 20-jährig also, beteiligte er sich an einem Feldzug ins Veltlin. Dann trat er als Offizier in piemontesische Dienste. 1827 wurde er eidgenössischer Geniehauptmann. 1831 plante und leitete er Verbesserungen der aus den Jahren 1702-05 stammenden Wehranlagen auf St. Luziensteig und wurde dann Direktor dieses strategischen Punktes. Am 21. August 1883, kurz nach seinem 90. Geburtstag, starb Richard La Nicca. Er war wohl zu seiner Zeit jener schweizerische Ingenieur, den man bei der Lösung schwieriger hydraulischer und strassentechnischer Fragen in unserem Lande zu Rate zog.

## **FRANZ SPILLER – DER ERBAUER DER AATALBRÜCKE**

Über den Erbauer der Holzbrücke über den Aabach sind einige



wenige Lebensdaten bekannt. Franz Spiller wurde am 28. Januar 1795 in Lindenberg (Allgäu) geboren. Angesichts des Alters von knapp 35 Jahren war er beim Brückenbau schon ein gewiegter Meister seines Fachs. Er wohnte von 1823 bis 1846 in Rapperswil, wo er Magdalena Bleuler, eine Bürgerin der Stadt, heiratete. Beim Wegzug Spillers schrieb der damalige Stadtbeamte als Randbemerkung: «1846 machte er Konkurs und nachher machte er sich aus dem Staube!»

Nachforschungen im Lindenberg Stadtarchiv sollen ergeben haben, dass Franz Anton Sales Spiller als eines von 13 Kindern eines Landwirtes geboren wurde. Wer sein Lehrmeister war und wo er vor seiner Reise nach



Die Konstruktion der Aatalbrücke – Zeuge der Zimmermannskunst

Rapperswil tätig war, ist nicht bekannt. Ebenso wenig weiss man über seinen Aufenthalt nach dem Konkurs. Franz Spiller starb am 2. März 1861, jedoch nicht an seinem Heimatort.

Aus seiner immerhin 23 Jahre dauernden Rapperswiler Zeit sind als Werke von Bedeutung nur gerade die Brücke über die Jona (1829) und jene über den Aabach (1830) bekannt. Weiter soll er die Konstruktion des Dachstockes am Heiliggeistspital in Rapperswil ausgeführt haben.

## **AUSBAU DER BESTEHENDEN RICKENVERBINDUNG VON SCHMERIKON ÜBER UZNACH UND GOMMISWALD**

Weil die Regierung der neuen Verbindung auf den Ricken den Vorrang gegeben hatte und dieses Projekt – wo immer es anging – auch begünstigte, bekundeten die beiden Gemeinden Schmerikon und Uznach ihre liebe Mühe, für den Ausbau der bestehenden Rickenstrasse die vorgeschriebene Baugenehmigung zu erhalten. Dabei bildete die Uneinigkeit, ob nun die Strecke über Gom-

miswald oder über Ernetschwil ausgebaut werden sollte, ein weiteres Erschwernis.

Um die betroffenen Gemeinden gefügig zu machen, verfügte der Kleine Rat des Kantons St. Gallen – kaum war die neue Rickenstrasse betriebsbereit – am 24. Oktober 1832 die Schliessung der Verbindungsstrasse über den Uznaberg nach Neuhaus «gegen die Versuche von Schmerikon, die Rickenstrasse für die Verbindungen nach dem Toggenburg benutzen zu wollen, für allen und jeden Verkehr von Waren und Reisenden, die vom Toggenburg hin oder her fahren».

Dagegen verwahrte sich der Gemeinderat von Schmerikon in einer Eingabe vom 17. Februar 1833 an den Grossen Rat des Kantons St. Gallen. Am 25. Februar darauf baten die betroffenen Gemeinden den Grossen Rat, er möchte die Korrektur der Strasse als «Staatssache» anerkennen, um die Expropriation erfolgreicher durchführen zu können und um eine kunstgerechte Bauausführung zu gewährleisten. Beide Petitionen wurden im Grossen Rat am 4. März 1833 behandelt und an die Regierung zur Berichterstattung gewiesen.

Die Eingabe von Schmerikon scheint irgendwie «unter der Hand» erledigt worden zu sein, denn es war von ihr weiter nicht mehr die Rede. Dagegen beschloss der Grosse Rat in bezug auf die Strassenkorrektur «der Regierung angelegentlich zu empfehlen, die Bitten der Gemeinden zu berücksichtigen und die Sache beförderlichst zu erledigen». Die Regierung änderte in der Folge ihre Taktik und gab via Bezirksamt den Gemeinden



Rickenpostkutsche vor dem «Ochsen» Neuhaus – wo auch das erste Postbüro untergebracht war.

Schmerikon, Uznach und Gommiswald die Bedingungen bekannt, unter welchen sie geneigt wäre, die Strassenkorrektur als «Staatssache» anzuerkennen. Schon am 15. März 1833 vereinbarten die betroffenen Gemeinden Zustimmung zu den regierungsrätlichen Forderungen und sicherten ihre Kostenanteile von je 7000 Gulden zu. Schmerikon anerbot sich sogar, allfällige Mehrkosten zu übernehmen.

Dieses Interesse am Ausbau der bestehenden Rickenstrecke über Uznach und Gommiswald ist nicht zuletzt auf die Tatsache zurückzuführen, dass aufgrund des im Entwurf vorliegenden neuen Strassengesetzes die Gefahr bestand, die Strasse könnte von der Aufnahme in die Kategorie der Staatsstrassen ausgeschlossen werden, nachdem die Regierung ihre Vorliebe für die Rapperswiler Route mehr als einmal zu erkennen gegeben hatte. Die Korrektur nahm einen sehr raschen Verlauf, denn schon im November 1833 konnte die Strasse befahren werden und am 21. Mai des folgenden Jahres fand die amtliche Kollaudation durch den kantonalen Strasseninspektor statt.

## AUFTAKT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR



Die Rickenpostkutsche von Uznach auf dem Rickenpass

Kaum war die neue Rickenstrasse dem Verkehr übergeben, wurde ein direkter Pferdepostkurs von Rapperswil über Lichtensteig nach St. Gallen eingeführt. Von der Postverwaltung in der Hauptstadt wurde dieser Kurs als beispiellos gut

besucht gerühmt und als Perle von Nacht-Eilwagenkurs bezeichnet. Postillon war Melcher Morger aus Eschenbach. Ab 1871 – nachdem um 1859 die Bahn Rapperswil-Uznach-Glarus eröffnet war – ging der Kurs nur noch auf den Ricken, wo die Passagiere auf den Postwagen Uznach-Wattwil-St. Gallen umzusteigen hatten. Und schon 1877 erfuhr der Kurs eine weitere Reduktion: Der Wagen fuhr nur noch bis St. Gallenkappel.

Ein erster Versuch mit Postautos wurde im Jahre 1905 unternommen. Nach rund zweijähriger Vorarbeit eines Initiativkomitees, welches täglich mindestens drei Retourfahrten zwischen Rapperswil und St. Gallenkappel-Betzikon mit zwei Omnibussen und Anschluss an die wichtigsten Verbindungen morgens, mittags und abends vorsah, erfolgte am 26. Januar 1905 im «Sternen» Eschenbach die konstituierende Generalversammlung der neu gegründeten Aktiengesellschaft. Der Betrieb konnte dann am 31. Juli 1905 eröffnet werden. Die Vehikel sollen auf allen Stationen freudig begrüsst worden sein. Doch die Freude war nicht von langer Dauer. Denn schon am 6. Januar 1906 berichteten die beiden Lokalzeitungen, dass die Automobilunternehmung ihren Betrieb wieder einstellen werde und



Einweihungsfeier des Automobilkurses Rapperswil-St.Gallenkappel

die Fahrzeuge vom Lieferanten zurückgenommen werden. Damit soll es möglich gewesen sein, bei der Liquidierung der Gesellschaft wenigstens einen Teil des Aktienkapitals zu retten.

Ab 1906 führten wieder zweispännige Pferdewagen die Passagiere und auch die Post zweimal täglich von Rapperswil bis St. Gallenkappel. Nach einem durch den Ersten Weltkrieg bedingten Unterbruch von 1914 – 1919, wurde dieser Kurs 1923 dann ganz eingestellt und durch einen Automobilkurs der Post ab Uznach über St. Gallenkappel–Eschenbach–Rüti ersetzt.



Dank dem LinthBus-Konzept ist heute mit einem verdichteten Fahrplan u.a. auch wieder die Verbindung zwischen Rapperswil und Wattwil über den Ricken auf ihrer ganzen Länge durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wobei gerade der Rickenkurs eine der am besten frequentierten Strecken bilden soll.



## NEUHAUS ALS KREUZUNGSPUNKT – VIER BRÜCKENGENERATIONEN

Bedeutung und Alter des Aatal-Überganges zeigen sich auch darin, dass die erste Brücke



drunten im Tobel ursprünglich aus einem Steingewölbe bestand und vermutlich aus dem frühen Mittelalter stammte. 1756 musste das Steingewölbe einer hölzernen Konstruktion weichen.

Anstelle des früheren stotzigen Weges hinunter zum Aabach führte die neue Rickenstrasse mittels einer weitgespannten Holzbrücke kühn über die tiefe Bachschlucht hinweg. Diese neue Brücke vermochte – dank verschiedenen Verstärkungen und Teilerneuerungen – den gesamten Rickenverkehr bis 1971 zu verkraften. Mit dem ständig grösser werdenden Verkehrsaufkommen wurde sie jedoch immer mehr zu einem eigentlichen «Nadelöhr» auf der Rickenstrecke, zumal schon einige Jahre zuvor die äusserst enge und kurvenreiche Passage im Stegmühltobel durch eine Strassenkorrektur mit einer eleganten Betonbrücke ersetzt worden war.

1972 ist dann die vertraute Aatalbrücke mit ihrer imposanten Holzkonstruktion von der nächsten Brückengeneration, einer nördlich verlaufenden Betonbrücke abgelöst worden, nachdem noch 1964 von einer westlich der

bestehenden Brücke parallel verlaufenden Betonbrücke die Rede war und entsprechende Projektstudien vorlagen.



Mit dem Rickenanschluss an die A53 (Umfahrung Wagen–Eschenbach–Schmerikon) in Form eines Lehnviadukts entlang des Tobelrandes hat sich das Gesicht von Neuhaus als Verkehrsknoten grundlegend verändert. Dabei wirkt sich die Schliessung der alten Verbindung und die Neugestaltung des Ochsenplatzes für das Ortsbild vorteilhaft aus. Als Kreuzungspunkt zwischen

Rapperswil und dem Toggenburg einerseits und dem Linthgebiet und dem Zürcher Oberland andererseits hat die Ortschaft indessen an Bedeutung noch gewonnen.

Ein interessantes Bild ergibt sich aus dem Kostenvergleich zwischen den letzten drei Brückengenerationen hoch über dem Aabachtobel:

Die Holzbrücke kostete seinerzeit 4'400 Gulden. Die anno 1970/71 erstellte Betonbrücke kam auf 1'050'000 Franken zu stehen und für das vor wenigen Jahren in Betrieb genommene neue Lehnenviadukt sind 12'500'000 Franken aufgewendet worden.



## DER AUSBAU DER STRASSEN GEHT WEITER...

Die neu angelegte Strassenverbindung über den Ricken und die veränderten gesetzlichen Grundlagen über die Zuständigkeit für die Staats- und Gemeindestrassen zogen eine Welle von Strassenbauten nach sich. Allerdings nicht ohne finanzielle Folgen. Diese führten für die Bürgerschaft zu einer schweren Belastung.

Über die weitere Entwicklung der Verkehrswege in unserer Gemeinde soll in einer nächsten Ausgabe des «Eschenbacher Neujahrsblattes» berichtet wer-



den. Teil 2 wird dem schrittweisen Ausbau der wichtigsten Bestandteile des Strassennetzes in alle Richtungen, nämlich nach Schmerikon, Uznach, Goldingen, Wald ZH und Rüti ZH, nachgehen. Zugleich wird versucht, die heute noch sichtbaren Spuren der überlieferten, alten Wegverbindungen innerhalb der Gemeinde aufzuzeigen und im Bilde festzuhalten. Eine spannende Aufgabe zweifellos!

## SCHLUSSPUNKT



Der könnte was erzählen...

### Quellennachweis:

B. Anderes: *Kunstdenkmäler des Kantons St. Gallen, Bd. Seebezirk*; A. Curti-Motta: *Verkehrsgeschichte Rapperswils*; E. Huber: *Aus der Geschichte der Rickenstrasse*; H. Rathgeb: *Blätter zur Geschichte und Heimatkunde vom Linthgebiet*; H. Kägi: *150 Jahre Aatalbrücke Neuhaus*; *Gemeindearchiv Eschenbach: Bürgerversammlungs- und Ratsprotokolle*. Plandokumente: H.R. Gyger: *Kartenausschnitt «Das Grüninger Quartier» 1644/1660*; *Historische Siegfriedkarte 1888*.

### Impressum

Text: Arbeitsgruppe «Literatur»  
Jörg Frei  
Ital Gähwiler  
Martin John  
Gottfried Kuster  
Werner Kuster

Bilder: Christian Kuster  
Othmar Müller  
Baubüro T8/A8  
Schmidt H.

Gestaltung und Layout:  
Gottfried Kuster

Druck: Rüegg Druck Eschenbach

Auflage: 600 Exemplare

Herausgeber:  
Gemeinde Eschenbach  
Kulturkommission