

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: Waldwege im Werdenberg gestern und heute
Autor: Trümpler, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-892992>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Waldwege im Werdenberg gestern und heute

Jürg Trümpler, Sevelen

Über die Nutzung der Wälder im Werdenberg und damit auch über deren Erschliessung sind aus den vergangenen Jahrhunderten nur wenige Aufzeichnungen vorhanden. Im 18. Jahrhundert, als sehr viel Holz für das Eisenbergwerk Gonzen gebraucht wurde, sind erste Forstordnungen aufgestellt worden. Von dieser Zeit an finden sich auch erste Aufzeichnungen über die Erschliessung unserer Wälder. Jeder holte sich das Holz dort, wo es am leichtesten erreichbar war. Waren Stämme am Steilhang geschlagen worden, liess man sie an der steilsten Stelle zu Tale. Das Holz wurde dabei oft stark beschädigt und war nicht mehr viel wert. An einigen Orten begann man, die Holzabfuhr zu regeln. Es mussten bestimmte Rinnen benutzt werden, in denen Steine und Unebenheiten entfernt wurden. So entstanden die ersten Erdriesen oder Reistzüge. In grösseren Bächen wurde auch im Kanton St.Gallen das Holz geflösst. Wie weit dies, abgesehen vom Rhein, auch im Werdenberg der Fall war, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. Eine Verbesserung der Abfuhr brachten die Drahtseilriesen, Vorläufer der heutigen Seilkrananlagen. Fest installierte Seilbahnen brachten das Holz zu Tale. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden in ebeneren Gebieten erste Wege für die Holznutzung im Wald erstellt. Es ist wohl möglich, dass die Redewendung, jemand sei «auf dem Holzweg», damals geprägt worden ist und dass damit nicht nur eine Sackgasse, sondern vielmehr sehr schlechte Wege gemeint waren.

Die guten Dienste, welche die Berg- und anderen Strassen bereits damals leisteten, liessen auch die Waldbesitzer aufhorchen. Verschiedene Waldbesitzer begannen, Schlittwege zu bauen, und bemerkten, dass sie schon durch diese einfachen Bauten höhere Holzpreise erzielen konnten. Mit den steigenden Holzpreisen stellten aber Käufer je länger je mehr höhere Anforderungen an die Holzqualität. Gereistetes

Holz geriet gegenüber dem auf guten Wegen aus dem Wald gebrachten Material in Nachteil. Es mussten allerdings noch einige Widerstände überwunden werden, bis mit dem Bau von befestigten Wegen in den Wald begonnen werden konnte. Damit setzte dann aber zunehmend auch eine geordnete Waldwirtschaft ein. Oberförster Bavier formulierte dies in seinem Buch «Unser Wald» sehr schön: «Auf allen diesen neuen Waldwegen, seien es kunstvolle Strassen oder einfache Schlittwege, fährt nicht nur das Holz zu Tale, nein, auf ihnen schreitet auch eine gute Waldwirtschaft in die entlegensten Forste. Es sind im wahrsten Sinne des Wortes die Adern, in denen – wirtschaftlich gesprochen – das Leben des Waldes pulsiert...»

Die Zeit des Waldwegbaus

So wurden auch bei uns gegen Ende des letzten Jahrhunderts Waldwege gebaut. Als Beispiel sei das Wartauer Strassennetz erwähnt, welches bereits damals bis auf die Alp Palfris erstellt wurde – insgesamt

22 687 Meter mit einem Kostenaufwand von 339 858 Franken.

Aber erst mit dem 1902 revidierten Forstgesetz, das Beiträge von bis zu 20 Prozent an Abfuhrwege vorsah, setzte die eigentliche Erschliessung des Waldes mit Wegen ein. Während des Ersten Weltkrieges und vor allem in den Jahren danach wurde der Forst- und Güterwegbau als ein gutes Mittel zur Arbeitsbeschaffung betrachtet. In der Kartei des Kreisforstamtes sind folgende Schlitt- und Forstwege aus dieser Zeit aufgeführt:

Ortsgemeinde Sennwald: 1920 Mühlbach-Gersteren; 1921 Strick-Bergmühle; 1921 bis 1924 Hintertobel.

Ortsgemeinde Frümsen: 1932 Frümsen-Tobelegg.

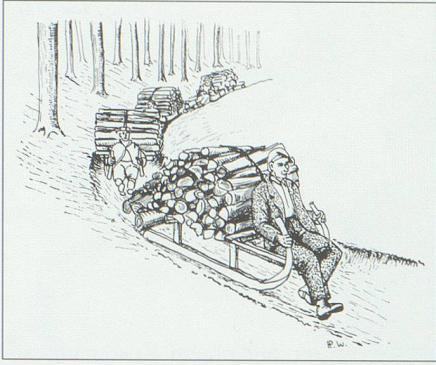
Ortsgemeinde Sax: 1921 Augen; 1928 Guferen.

Ortsgemeinde Gams: 1931/32 Schützenhalde-Gasenzenbach.

Ortsgemeinde Grabs: 1907–10 Studnerberg; 1915–17 Impelwiza-Kalkofen; 1921 Gupfen-Blutlosen (durch etwa 30 arbeitslose

Winterlicher Holztransport mit Pferden.





Brennholztransport mit Hornschlitten.
Zeichnung: Hanspeter Widrig-Herold.

Sticker), 1921–23 Salen–Strickeren; 1922/23 Strickeren–Kaltenbach; 1923 Kreuzwald; 1925/26 Schwendi–Stutz.

Ortsgemeinde Sevelen: 1913/14 Munterdun; 1916/17 Tussen–Munterdun; 1918–21 Tobelwald.

Ortsgemeinde Wartau: 1914–17 Oberschan–Vermärsch; 1917/18 Liverenalp–Buchbodenbord; 1917/18 Ulmenloch–Buchbodenbord; 1918 Eichwald–Gauenweg; 1918/19 Schollberg; 1919 Torkelbaumrank–Leuebach; 1919/20 Dürstein–Trunaries; 1920 Hübschenwaldboden–Trübbachbord; 1920/21 Böschengütli–Trübbachtobel; 1920 bis 22 Crestalta; 1921/22 Verplanx–Scharnerschwemmi.

Korporation Labrie: 1922 Letzi–Hansjoos.

Der Bau der Buchserberg-Strasse im Jahr 1908 erfolgte noch in schwerer Handarbeit. Vorne rechts Akkordant Bartholet aus Flums; Dritter von rechts der damalige Buchser Revierförster Führer.



Waldstrassenbau Oberschwendi–Fadura in Gams (1964/65). Baudiskussion im Hundskennel.



Waldstrassenbau im Kalkofen nördlich des Steinbruchs Buchserberg im Herbst 1949.

Bau im Akkordbetrieb

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg war der Waldwegbau für kurze Zeit nochmals eine willkommene Arbeitsbeschaffung, bevor der Bauboom der fünfziger Jahre anzog. Dies geht aus einer Aufzeichnung von Kreisoberförster Josef Widrig zum Strassenbau Ölberg in Grabs hervor: «In den Jahren 1948–50 bildete es einer unter Vorarbeiter Florian Vetsch geleiteten Regiegruppe von 10 bis 15 Mann eine willkom-

mene Beschäftigungs- und Verdienstmöglichkeit. Weil aber innerhalb der Arbeiter Spannungen und Streitigkeiten auftraten und die besseren Arbeiter immer mehr vom Baugewerbe gesucht und besser bezahlt wurden, somit der Ortsgemeinde nurmehr die schlechteren Arbeiter verblieben, entschloss man sich zur Umstellung auf Akkordbetrieb. 1951 wurde das ca. 1 Kilometer messende Wegstück zur Fertigstellung und Bekiesung der Firma



Waldstrassenbau «Oberschwendi III» im Lauzug Fadura in Gams (1966). Damit mit dem Trax gearbeitet werden konnte, musste der Baugrund (Flyschboden) mit Prügellagen stabilisiert werden.

Schwendener und Rothenberger in Akkord übergeben. 1952 folgte die Ausschreibung des 915 m langen zweiten Bauloses und Vergebung an Baugeschäft Leonhard Gantenbein. Der Baufortschritt litt stark unter der Überbeschäftigung im Baugeverbe, so dass das 1956 vergebene letzte Baulos erst im Sommer 1957 zur Vollen dung gelangte.»

Kreisoberförster Josef Widrig trieb in seiner Amtszeit von 1946 bis 1980 den Waldwegbau im Werdenberg zügig voran. Er plante in sämtlichen Forstrevieren des Werdenbergs eine gute generelle Erschliessung. Das heisst, sämtliche möglichen Wald- und Alperschliessungen durch den Wald wurden so auf Plänen festgehal-

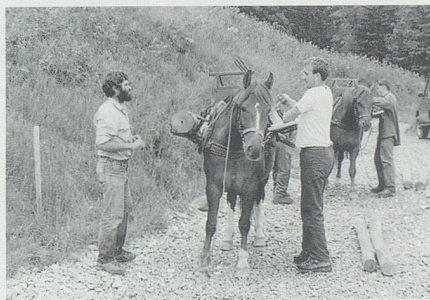
Waldstrassen dienen häufig zugleich der Alperschliessung, wie hier die imposante, 1927–38 gebaute Strasse zur Alp Rohr (Sennwald). Mittels zweier Tunnels überwindet sie eine exponierte Stelle am Fuss der Kobelwand.



ten, dass nicht planlos Wege gebaut wurden. Wo immer möglich, war damals das Ziel, Holz mit Hilfe eines Traktors mit Seilwinde auf eine fahrbare Strasse bringen zu können.

Es ist das Verdienst von Kreisoberförster Josef Widrig, dass unser Werdenberger Wald schon bald einmal recht gut erschlossen war. Nach 1980 wurden die generellen Planungen überarbeitet und auf die in der Zwischenzeit neuen Techniken in der Holzgewinnung mit Mobilseilkranen und Langstreckenseilkranen ausgerichtet. Damit sind weniger Wege nötig als mit dem alten System. Gerade rechtzeitig konnte so von einer dichteren Erschliessung unserer Wälder abgesehen werden. Es waren wohl

Sowohl zum Holzrücken als auch für den Transport in schwierigem Gelände werden heute noch Pferde eingesetzt. Holztransport für den Bau von Dreibeinböcken gegen das Schneegleiten im Gebiet Gletti in der Gemeinde Wartau.



Beim Bau der Hübschenwaldstrasse 1988 in Sax.

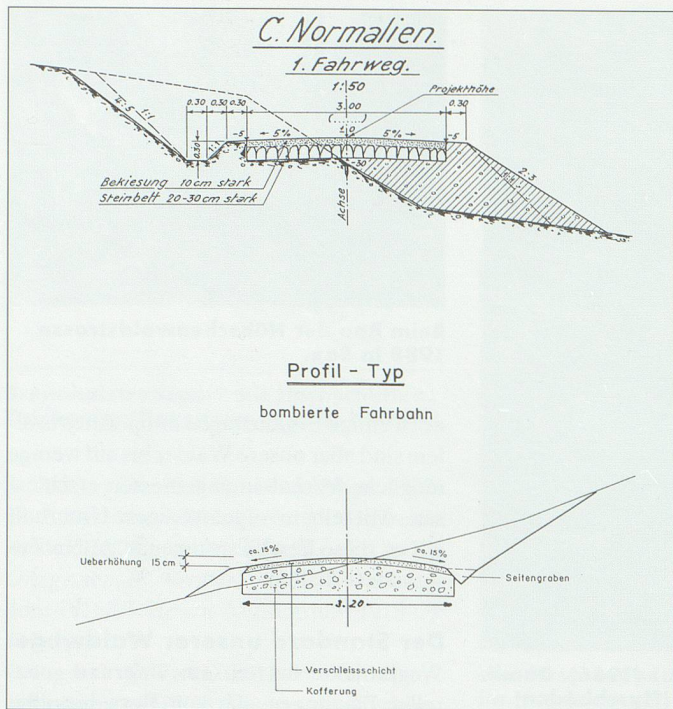
noch einige Ergänzungen nötig. Alles in allem sind aber unsere Wälder bis auf wenige mögliche Vorhaben angemessen erschlossen. Mit einem regelmässigen Unterhalt gilt es, diese Erschliessungen in gutem Zustand zu erhalten.

Der Standard unserer Waldwege

Wegprojekte durften nur aufgrund genereller Planungen, die von Bern bewilligt werden mussten, ausgearbeitet werden. Schon früh in diesem Jahrhundert wurden für jeden geplanten Weg detaillierte Aufnahmen und Pläne erstellt: Situation, Längenprofil, Querprofile und Massenprofil gehörten zum Standard. Je länger je mehr wurden auch gründliche Abklärungen über die Naturverträglichkeit mit einbezogen und Bewilligungsverfahren auferlegt, zu denen alle Betroffenen Stellung nehmen konnten.

Nach den Erdwegen wurden mit Steinen ausgelegte Wege erstellt. Diese wurden durch die sogenannten «Jeepwege» abgelöst, 2,5 Meter breite Wege mit Steinbett und darüber eine Ausgleichsschicht. Dann folgte die Ausrichtung auf Lastwagen: Die Wege wurden drei Meter breit und später auf 3,2 Meter ausgebaut. In den fünfziger Jahren wurde das Steinbett von einem Schotterkoffer abgelöst, der mit einer Verschleisschicht, meist Rüfeschutt, versehen wurde. Diese Bauweise ist auch heute noch aktuell.

Der Wasserableitung wurde beim Strassenbau immer grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Vorübergehend wurden früher aber oft zu kleine Wasserdurchlässe eingebaut, sogenannte «Mauslöcher». Auch Asphaltierungen wurden im Wald in steilen und exponierten oder vielbefahrenen Teilstücken eingebaut. In der Regel werden Waldstrassen aber auch heute noch ohne festen Fahrbahnbelag erstellt. Wie Untersuchungen gezeigt haben, sind Waldstrassen mit festen Belägen auf die Dauer nicht



Bau der Hertistrasse in Grabs 1990 mit Prügelrost und Sickerleitung.



Abtransport von Sturmholz (Vivian 1990) über die Waldstrasse Cholbenböden in Grabs. Heute werden hierfür mobile Seilkrane (rechts) und Lastwagen eingesetzt.



Weil Fahrverbote oft missachtet werden, sind zur Lebensraumberuhigung zusätzlich Schranken nötig wie hier an der Cholbenbödenstrasse in Grabs.

billiger als Waldstrassen mit einer kalkwassergebundenen Verschleisschicht. Mit festen Fahrbahnbelägen gewinnt die Strasse an Komfort. Gleichzeitig wirkt sie im Landschaftsbild aber naturfremder, das Kleinklima wird verändert, es ergibt sich eine Isolationswirkung für Kleintiere, die Versiegelung fördert den konzentrierten Wasserabfluss, und der Erholungswert für Wanderer sinkt.

Mit der Qualität des Wegebaus, aber auch aufgrund der Teuerung nahmen die Wegebaukosten im Lauf der Zeit beträchtlich zu. Kostete ein Laufmeter Waldweg Anfang des Jahrhunderts oft noch unter 10 Franken, so muss heute mit 400 bis 600 Franken gerechnet werden.

Die Waldwege, wie wir sie heute haben, genügen in ihrem Komfort – mehr wäre fehl am Platz.

Vor- und Nachteile der Walderschliessung

Die Waldwege dienen in erster Linie der Bewirtschaftung des Waldes. Mit ihnen kann das wertvolle Nutzholz, aber auch das Brennholz kostengünstig genutzt werden. Die Waldwege dienen dem Abtransport des Holzes, als Zufahrt für die Waldarbeiter mit ihren Maschinen und Geräten, dem Zutransport von Material für Pflanzungen und Schutzvorrichtungen. Sie ermöglichen eine angemessene und vertretbare Pflege unserer Schutzwälder im Einzugsgebiet der

Wildbäche und Lawinenzüge. Die Wege dienen aber gleichzeitig oft auch der Erschliessung von Berggütern und Alpen. Für Bachverbauungen in allen Gemeinden und für Lawinerverbauungen wie am Gonzen dienen sie als Basiserschliessung und ermöglichen den Unterhalt dieser für die unterhalb wohnende Bevölkerung lebenswichtigen Sanierungswerke.

Immer ist ein Wegbau aber auch ein Eingriff in die Natur. Daher sind Vor- und Nachteile sorgfältig abzuwägen. Strassen können den Wasserabfluss durch verstopfte Durchlässe, Versiegelung von Oberflächen und Umleitung in andere Gräben stören. Sie können Rutschungen auslösen, wenn sie unsachgemäss erstellt werden. Vor allem aber sind sie in letzter Zeit durch Missbrauch oft zu einem Störfaktor geworden. Alles fährt, was kann, und das oft bis ans Ende eines Weges. Damit wird weit mehr Unruhe in den Wald gebracht, als er verkraften kann. Wildtiere im Wald wie Reh und Hirsch werden in ihrer Ruhe gestört und müssen ihr Verhalten anpassen, oft verbunden mit Schäden am Wald. Vermehrt bedient sich auch jedermann im Wald nicht nur mit Pilzen, sondern auch mit allen andern Produkten. So wird nicht nur Leseholz mitgenommen, sondern Sterholz gestohlen, Christbäume werden entwendet, Deckchries und Schmuckkäste werden abgeschnitten, geschützte Pflanzen mitgenommen, ja sogar

ganze Nutzholzstämmen verbotenerweise abtransportiert.

Um all diesen negativen Auswirkungen entgegenzutreten, müssen Fahrverbote angebracht werden. Weil diese oft missachtet werden, sind zusätzlich abschliessbare Schranken nötig. Um nicht allzu viele Verbote aussprechen zu müssen, setzen Waldbesitzer und Forstdienst vor allem auf Aufklärung, die in den nächsten Jahren verstärkt werden soll. – Die Waldstrassen sollen wieder ihrem ursprünglichen Zweck, der Waldbewirtschaftung, dienen.

Bilder

Archiv Kreisforstamt Werdenberg.