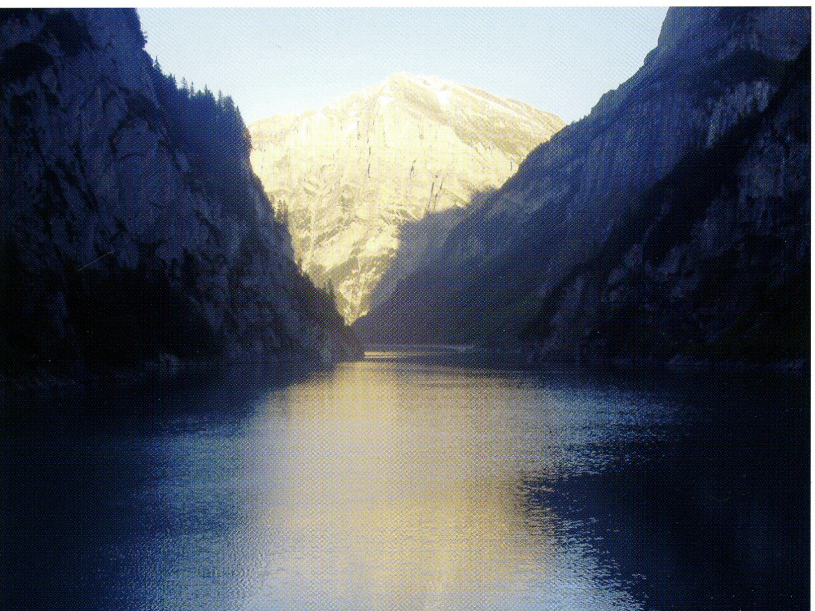
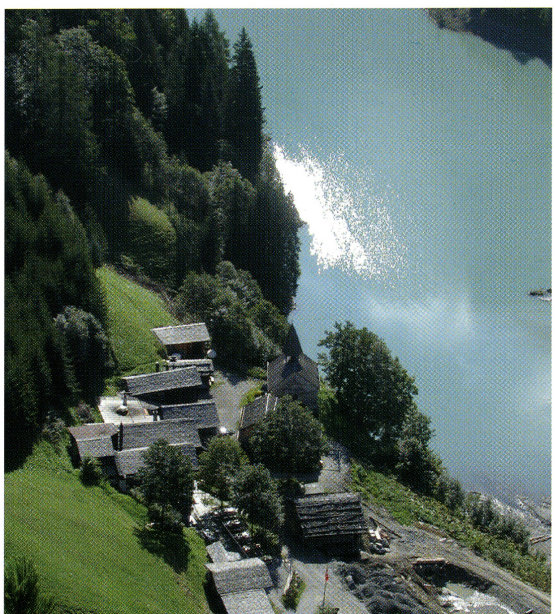


100 Jahre

Calfeisental-Strassenunternehmen









100 Jahre Calfeisental-Strassenunternehmen



Beginn der Strasse in Vättis

Herausgeber	Strassenunternehmen Calfeisental Mai 2008	
Text	Hans Jäger Überarbeitet und ergänzt von Beat Jäger	
Benutzte Literatur	Josef Riederer	Die freien Walser im Calfeisental
	Dr. Emil Bächler	Das Drachenloch
	Theophil Nigg	Das Strassenwesen der Politischen Gemeinde
	Theophil Nigg	St. Martin im Calfeisental
	Karl Zai	Vo Ragaz zu des Heiligen Berg
	Ortsgemeinde Vättis	Archiv
	Calfeisentalstrassenunternehmen	Protokollbücher
Fotos	Jakob Bonderer, Beat Jäger, Erich Kressig Alte Aufnahmen zur Verfügung gestellt von Robert Jäger	
Gestaltung/Druck	Sarganserländer Druck AG, 8887 Mels	

Südkultur

Das Calfeisental wird bewohnt





Das Calfeisental galt lange Zeit als unproduktives und nicht einträgliches Gebiet. Erst Ende des 13. Jahrhunderts wurde das Calfeisental von Freien Walsern von Graubünden her für ca. 400 Jahre besiedelt. Durch Urbarisierung und Waldrodungen entstanden ca. zwölf Heimwesen. Mit Ausnahme einer Siedlung auf der Vorderen Ebne waren alle Walserhöfe auf der linken Talseite anzutreffen, also auf der Sonnenseite. Der tiefste Sonnenstand verläuft in etwa entlang der jetzigen Waldgrenze, zwischen 1800 und 1900 Meter. Auch ist die linke Talseite besser bewaldet, so dass notwendiges Holz für Erstellung und Unterhalt von Gebäuden und Weidezäunen sowie zum Bezug von Brennholz in nächster Nähe war.

Diese Talseite ist weniger steil und dadurch weniger Lawinenzügen ausgesetzt als entlang der Ringelkette. Die grösste Besiedlung erlebte die Walserkolonie um das Jahr 1400. Rund ein Dutzend Walserfamilien mit ca. 100 Personen verteilten sich auf die jetzigen Alpen Sardona, Gamserälpli, Malanseralp, Egg und Brändlisberg. Erstmals wurde die Walsersiedlung im Calfeisental in einem Lehenbrief des damaligen Klosters Pfäfers im Jahre 1346 erwähnt. Aus dieser Zeit dürfte auch das Kirchlein in St. Martin stammen.

Schon sehr früh verliessen die ersten Walser mit ihren Familien das karge Calfeisental wieder, um sich im vorderen Taminatal oder in der näheren Umgebung niederzulassen. Die erste Abwanderung ist im Jahre 1385 nach dem Hof Tschenner erwähnt. Die Reihen der Walser im Calfeisental lichteten sich im Laufe der Zeit immer mehr. Es mögen in erster Linie wohl wirtschaftliche Gründe gewesen sein, die die Freien Walser auf der Suche nach günstigeren Lebensbedingungen ins Tal hinauszogen und sie so die raue Scholle im Calfeisental aufgaben. Der strenge Winter im Jahre 1624, in welchem 18 Menschen den Lawinentod fanden, dürfte der Walserkolonie Calfeisen den Todesstoss gegeben haben. Als letzte Walser verliess die Familie Sutter, Witwe Ursula Sutter mit ihren beiden Söhnen Ulrich und Hans, das Calfeisental im Jahre 1652.

Bild oben rechts: Bau Schermen auf Brennboden.
Bild unten: Malanseralp Obersäss





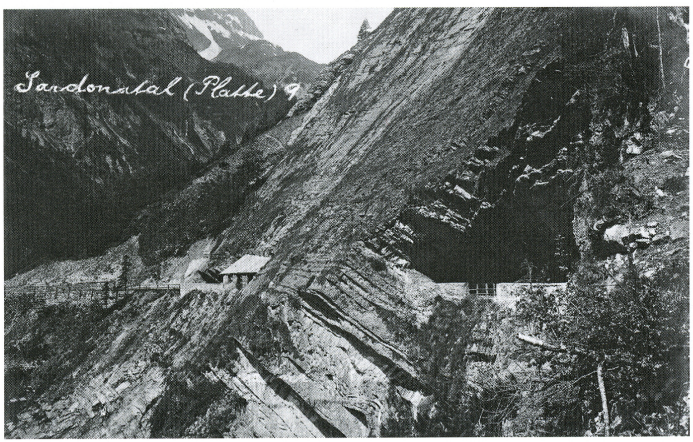




Bild oben: Gigerwald 1938.
Bild links: Gigerwaldtunnel vor der Staumauer.
Bild rechts: Judenhüttli, heute im Stausee verschwunden

Besitzverhältnisse

Idylle auf Alp Sardona





Mit der Auswanderung der Freien Walser aus dem Calfeisental änderten sich auch die Besitzverhältnisse. Die Walserhöfe, einst Erblehen des Klosters Pfäfers, wechselten durch Verkauf oder Abtausch die Besitzer. So erhielten verschiedene Gemeinden und Privatpersonen Besitztum im Calfeisental und nutzten die einstigen Heimwesen der Walserfamilien als Alpen.

Alp Sardona: Schon im Jahre 1477 kam die Gemeinde Zizers in den Besitz der Alp Sardona. 1488 hatten auswärtige Personen 298 Alpstösse in Hintersardona.

Gamserälpli: Die Gemeinde Gams kaufte im Jahre 1535 die beiden Höfe in der Vorderen Sardona und zwei Jahre später Alpstösse auf der Chrazeri. Diese Güter wurden zu einer Alp zusammengefasst, dem heutigen Gamserälpli. In welcher Zeit das Gamserälpli an das damalige Kloster Pfäfers kam, ist nicht ersichtlich.

Mit der Aufhebung des Klosters im Jahre 1838 kamen die Alpen Gamserälpli, Ebni und Schräa durch die Liquidationskommission zur Versteigerung. Das Gamserälpli kam an die Gemeinde Fläsch und an Privatpersonen von Jenins. Schon 1845 wurde Max Dürr aus Gams Besitzer dieser Alp. Im Jahre 1907, also zur Zeit des Strassenbaus ins Calfeisental, kaufte die Gemeinde Pfäfers das Gamserälpli.

Alp Platta: Die Alp Platta weist keine Walsersiedlungen auf. Sie wurde in dieser Zeit als Alp bewirtschaftet. Im Jahre 1524 ging sie an diverse Bürger von Vilters über.

Malanseralp: Auf der Malanseralp, damals noch Alp Calfeisen, waren fünf Walserhöfe anzutreffen: „Bertschis Hof im Riet" (Ammesboden, Ammeshalden, und Biggerried mit der Alp Windegg, Gebiet des heutigen Chüetales), „Cläwi Tönis Hof" (direkt anschliessend talauswärts), „Zumpenhof" (heute hintere Hütte des alten Untersässes), „Dürr Büel" (auswärts Zumpenhof) und „Pantlingenhof" (vorderes, altes Untersäss bis Malanserbach).

Noch vor 1534 verkaufte Ammann Töni in Calfeisen seine Hofgüter und Alpen an die Gemeinde Malans. Damit der Kaufvertrag gültig wurde, musste er von den Landesherren der Eidgenossenschaft genehmigt werden. Diese verweigerten aber die Zustimmung. Sie wollten den Boden wohl nicht an „Ausländer" verkaufen. (Das Sarganserland war damals Untertanenland der Eidgenossenschaft. Malans hingegen gehörte zu den drei Bünden.) Erst im Jahre 1550 gestattete der damalige Landvogt Jos. Yberg von Schwyz „us ernstlichem, flissigem pitten und begehren, deren uss Galfeissen" den Verkauf. So kam die Gemeinde Malans im Laufe der Zeit doch noch zu ihrer Alp im Calfeisental.

Alp Egg: Die Alp Egg ist in Privatbesitz. 60,5 Alpstösse gehören der Korporation Erasmus, Fontnas Sevelen. Die restlichen Alpstösse sind auf verschiedene Eigentümer verteilt.

Brändlisberg: Der Brändlisberg (des Heiligen Berg) gehörte ursprünglich zur Walserkirche St. Martin. Im Jahre 1557 wurde Hauptmann Brändli Besitzer dieser Alp. Daher auch der Name Brändlisberg. Am 24. November 1614 kaufte die Ortsgemeinde Ragaz diese Alp von den Erben des Hauptmanns Brändli.

Alp Ebni: Die Vordere und die Hintere Ebni kamen aus dem Nachlass des Klosters Pfäfers zur Versteigerung und so in den Besitz der Ortsgemeinde Pfäfers.

Alp Panära: Im Protokoll der Grundbesitzer des Calfeisentals vom 2. Juni 1903 ist als Vertreter der Alp Panära Herr Georg Stricken aus Grabs als nicht anwesend erwähnt. An der Versammlung vom 23. April 1904 hat für die Alp Panära Herr Fl. Rohner, ebenfalls aus Grabs, teilgenommen. Im Jahre 1928 war die Alp Panära im Besitz von Herrn Albert Good, Wangs. Mit dem Kraftwerkbau ging die Alp Panära an die Kraftwerke Sarganserland KSL über und wechselte vor wenigen Jahren wiederum in Privatbesitz zu Herrn Kurt Utzinger von Vadura.

Alp Schräa und Gigerwald: Wie die Alp Schräa zur Walserzeit bewirtschaftet wurde, ist nicht ersichtlich. Der Gigerwald war schon sehr früh durch Freie Walser als Erblehen des Klosters Pfäfers besiedelt. Im Jahre 1436 kaufte ein Jäckli Giger die Hälfte des Gutes zum Wald. Daher stammt wahrscheinlich der Name Gigerwald.

Im Jahre 1838 wurde das Kloster Pfäfers aufgehoben. Zu diesem Zeitpunkt war das Kloster im Besitz folgender Liegenschaften im Calfeisental: die Alpen Ebni, Gamserälpli, Schräa, Gigerwald, Gelbberg und die Waldungen im Gstüd, auswärts Tersolbach, und eine Abteilung auf dem Stein ob Vättis. Laut Genossenversammlung (Bürgerversammlung) vom 16. Dezember 1839 kaufte die Gemeinde Vättis vom Kanton St. Gallen, vertreten durch Liquidator Hofstetter, die Alp Schräa, den Gigerwald und den Gelbberg für 13'167 Gulden (rund 27'900 Franken). Für diesen Kauf entlehnte die Gemeinde einen Neuntel bei Herrn Meinrad Schneeli von Mühlehorn. Im Jahre 1842 löste die Gemeinde die Beteiligung von Herrn Schneeli wieder aus.
Die Hoffnungen der Ortsgemeinde Vättis, aus diesen Liegenschaften einen hohen Zinsertrag abschöpfen zu können, erfüllten sich nicht. Nach wenigen Jahren wurde verschiedentlich versucht, die Alp Schräa und den Gigerwald zu verkaufen. Nach verschiedenen Verhandlungen, unter anderem mit den Gemeinden Flums Grossberg, Rodels (Graubünden) sowie mit Herrn Christian Schlegel, Werdenberg, fand die Ortsgemeinde in der Person von Christian Flütsch aus Lutzenrain in Schiers im Jahre 1848 einen Käufer.

Im Jahre 1874 wechselte die Alp Schräa an den Alpenverein Berneck und 1881 zur Gemeinde Jenins. Im Jahre 1917 kaufte der Kanton St. Gallen die Alp Schräa zur Bewirtschaftung der Psychiatrischen Klinik St. Pirminsberg, Pfäfers.

Ca. im Jahre 1874 wurde die Familie Kühne aus Vasön Besitzerin des Gigerwaldes. Später kaufte ihn Otto Grünenfelder aus Bad Ragaz und im Jahre 2006 kaufte ihn Bonifaz Kühne von Vasön.

Der Gelbberg blieb Eigentum der Ortsgemeinde Vättis. Den Wald zwischen dem Gstüd und dem Tersolbach sowie eine Waldparzelle auf dem Stein tauschte die Ortsgemeinde Vättis mit dem Kanton St. Gallen gegen den Stegwald ein.

Erster Zugang ins Calfeisental

Tunnel hinter Gigerwald



Mit der Besiedlung des Calfeisentals durch die Freien Walser gewann eine Verbindung nach Vättis immer mehr an Bedeutung. Die Übergänge über die Trinserfurka (auf 2492 m ü.M.) nach Graubünden oder über den Heitelpass (auf 2388 m ü.M.) nach Weisstannen waren nur in den Sommermonaten begehbar. Jedoch bestand schon sehr früh ein Fuss- und Saumweg zwischen Vättis und St. Martin auf der rechten Talseite. Er führte ab dem Dorf Vättis über den Bannwald, Luterzug, Höhi, Zeigertobel, Fluhtobel zum Judenhüttli und von dort nach St. Martin. Eine weitere Verbindung bestand auf der linken Talseite von Vättis aus über Gauis, Gwölb, Roter Herd zum Gigerwald und weiter über die Gigerwaldplatte zum Hochbach. Dort führte der Weg weiter über die Naturbrücke auf die rechte Talseite in den auf dieser Seite bestehenden Weg. Mit diesen Zugängen war die Walsergemeinde im Calfeisental zur Winterszeit je nach Witterung und Schneehöhen oft für längere Zeit von der Aussenwelt gänzlich abgeschnitten.

Nach dem Niedergang der Walsergemeinde wurden die ehemaligen Walserhöfe von Gemeinden und Privatpersonen bewirtschaftet. Über die Zuständigkeit der Unterhaltspflicht des Weges gab es jedoch oft Meinungsverschiedenheiten zwischen den einzelnen Grundbesitzern. So kam es am 15. Juni 1745 im „Hof zu Ragaz" zu einem richterlichen Entscheid zwischen der Gemeinde Malans einerseits und den Gemeinden Vilters und Ragaz andererseits. Am 29. Mai 1852 fand die erste gemeinsame Versammlung der Alpbesitzer betreffend des Weges von Vättis nach St. Martin statt.

Protokollauszug:

Abgeordnete sämtlicher Alpbesitzer in Kalfeisen versammelten sich am bezeichneten Tage in Ragaz, um endlich den Unterhalt des Alpweges von Vättis bis zur St. Martinskapelle in Kalfeisen definitiv zu regulieren. Die Vertreter von Vilters erklären, dass sie keine Wegpflicht zu haben glauben und wünschen, dass man sie von der anno 1832 aufgebürdeten Pflicht ganz oder teilweise entlasse.
Nach stattgefundener Diskussion wurde beschlossen: Es soll die Übereinkunft von 1832, nach welcher die Wegkosten auf sämtliche Alpen repartiert sind, fortan Gültigkeit haben und in Anwendung kommen. Am Schlusse der Verhandlung wird die Unterhaltung des Weges für 6 Jahre dem Anian Jäger übertragen, jährlich für 25 Gulden (für Fr. 52.50) mit der Bestimmung, dass der Wegmacher das Betreffniss von jedem Alpeigentümer selbst einzuziehen hat.

Am 6. Dezember 1852 fand wiederum eine diesbezügliche Versammlung statt. Folgende Beschlüsse wurden gefasst:

I. Es soll eine Summe von 700 Gulden – respektiv neue Währung Fr. 1470.-- – von allen Anteilhabern des Kalfeisen- und Sardonatales nach Verhältnis ihrer Anteilhaberschaft ausge-





Bild links: Brennboden ca. 1940.
Bild rechts: Sardonaalp in den 40er Jahren

mittelt werden, um dann aus den betreffenden Zinsen die jährlichen Reparaturen des Weges bestreiten zu können.

II. Als Grundlage wird folgendes Verhältnis angenommen und es verpflichten sich an bemerkte Summe zu bezahlen: fl. = Gulden, kr. = Kreuzer

	fl. kr.	*Fr. Rp.*
Max Dürr, Besitzer des Gamserälplis	*96.33*	*202.76*
Die Ortsgemeinde Pfäfers für die Vordere und Hintere Ebne	*68.58*	*144.83*
Christian Flütsch, Besitzer der Alp Schräa	*34.29*	*72.41*
Die Gemeinde Zizers	*80.41*	*168.00*
Die Gemeinde Malans	*165.39*	*346.50*
Die Gemeinde Ragaz	*90.00*	*189.00*
Die Gemeinde Vilters	*30.00*	*63.00*
Die Privaten von Sevelen und die Korporation Fontnas	*83.00*	*174.30*
Die Privaten von Gams und Sax	*28.00*	*58.80*
Christian Sewi von Bonaduz als Besitzer der Panära	*24.00*	*50.40*
	700.00	*1'470.00*

III. Für das ausgeschiedene Unterhaltskapital haften die mit dieser Wegservitut belasteten Alpen als vorstandfreies Unterpfand, wovon der abfliessende Zins zu 5 Prozent jährlich zu entrichten ist.

IV. Wenn durch ausserordentliche Naturereignisse die Zinsen durch die jährlichen Reparaturen überstiegen werden sollten, so verpflichten sich alle in diesem Vertrag begriffenen Alpenbesitzer nach vorstehender Grundlage diese abzutragen.
A n m e r k u n g : Es folgt nun die Repartition der Wegunterhaltskosten an Anian Jäger von fl. 25.-- (25 Gulden = Fr. 52.50), der den Unterhalt für die nächsten 6 Jahre übernommen hat.

Mit dieser Eigentümerversammlung war der Grundstein für ein weiteres gemeinsames Vorgehen bei Unterhalt und Verbesserungen am Weg gelegt.

Das Taminatal wird erschlossen





Bild links:
Eine Originalmauer aus dem Baubeginn 1806, 500 Meter hinter Vättis.
Bild rechts:
rechts die 1969 erstellte Strasse, daneben die alte, 1806 erstellte Strasse, praktisch unverändert und seit Jahren fast nicht mehr befahren

Schon zur Römerzeit führte ein Fuss- und Saumweg über die Porta Romana nach Pfäfers, Vättis und über den Kunkelspass ins Bündnerland. Zuständig für den Unterhalt und die Verbesserungen dieses Weges war damals das Kloster Pfäfers und teilweise auch die Gemeinden, Genosssamen oder Nachbarschaften, wie sie damals genannt wurden. Das Kloster förderte den Ausbau oder Verbesserungen dieser Wege durch finanzielle Unterstützung. Die Leistungen der Gemeinde bestanden meistens in Form von Arbeit in Gemeindewerktagen. Der Weg von Ragaz nach Pfäfers wurde vollumfänglich durch das Kloster unterhalten.

Kurz nach der Aufhebung des Klosters Pfäfers im Jahre 1838 wurde mit dem Strassenbau im Taminatal begonnen. So wurde 1842 die Strasse Ragaz–Pfäfers erstellt und in den Jahren 1857 bis 1866 die Strasse von Pfäfers Dorf bis Vadura. Naheliegend war der Wunsch der Vättner Bevölkerung, die Strasse bis Vättis weiterzuführen. Im August 1872 begann man mit dem Bau der Strasse Vadura–Vättis. Einige Alpbesitzer des Calfeisentals unterstützten finanziell diesen Strassenbau (Gemeinde Malans Fr. 1'000.–, Alpkorporation Egg Fr. 304.– und Max Dürr mit Fr. 500.–). Für die Ortsgemeinde Vättis war ein Betrag von Fr. 37'938.– vorgesehen. Anstelle dieses Betrages wurden ihr Fr. 89'237.– aufgebürdet. Zur Tilgung dieser Schuldenlast holzte die Ortsgemeinde Vättis eingangs Calfeisental den ganzen Bann- und Stegenwald ab.



Fluhlawine 1917





Bild oben: rechts alter Walserweg,
links neu erstellte Strasse 1906/08.
Bild links: St. Martin mit Kirchli

Linienführung und Bau der Calfeisental-Strasse





Bild links: Hinter den „Läuizüg", Strasse ist noch nicht aufgeräumt.
Bild rechts: „Blaue Rüfe" nach vielen Sanierungen,
seit rund 10 Jahren nicht mehr befahren. (Fotos Mai 2008)

Schon vor dem Jahre 1900 wurde von auswärtigen Gemeinden und Alpbesitzern des Calfeisentals oft die Anregung gemacht, das Calfeisental mit einem Fahrsträsschen zu erschliessen. So lud die Ortsgemeinde Vättis die Interessenten auf Pfingstmontag, den 30. Mai 1898, zu einer Versammlung ins Hotel Schweizerhof nach Ragaz ein. In den Jahren bis 1903 musste Ingenieur Wäspi ein Vorprojekt entworfen haben. Dieser Plan wurde jedoch nicht verfolgt. Die Vorarbeiten für eine Erschliessung gingen nur schleppend vorwärts. Am 29. März 1902 ist im Sitzungsprotokoll der Ortsgemeinde Vättis folgender Eintrag zu finden:

Das Komitee für das Kalfeisen-Strässchen wird aufgemuntert, die Sache nicht einschlafen zu lassen. Es wird die Anregung gemacht, es sei die Angelegenheit auch dadurch zu fördern suchen, dass die Firma Simon, Ragaz, und der Alpenklub per nahmhaften Beitrag begrüsst werden.

So fand am 2. Juni 1903 eine Versammlung statt:

Protokollauszug:
Nach stattgefundener Wegbegehung ins Calfeisental haben an der heutigen Versammlung im Hotel Lerche in Vättis teilgenommen:
Es sind alle Alpbesitzer sowie die Kirchligutbesitzer, der Staatswald Gigerwald und die SAC Sektion St. Gallen, vertreten durch David Kohler, Hüttenwart, anwesend:

Vorsitzender: *Arnold Jäger, Präsident, Vättis*
Protokollführer: *Robert Jäger, Kreisförster, Vättis*

Verhandlungen:

Herr Präsident Jäger eröffnet die Versammlung und es werden die Stimmenzähler gewählt: Bezirksförster Hilti und Präsident Hitz.

Es wird für jede Corporation oder jeden Interessenten eine Stimme berechnet und es sind somit 11 Stimmberechtigte.

Die Diskussion ist eröffnet und Herr Kulturingenieur Schuler beantragt: 1. das Technische und 2. das Administrative zu behandeln.

Dieser Antrag wird angenommen.

Herr Kulturingenieur Schuler erläutert in vortrefflichem Referat das Technische der zwei in Frage stehenden Linien.

Herr Bezirksförster Hilti erklärt, vom Oberforstamt, bezw. vom Staat St. Gallen keine definitive Vollmacht zu haben, glaubt aber, dass der Staat für die dem Staatswald erwachsenden Vorteile auch entgegen kommen wird.

Präsident Kohler, Pfäfers, ist der Ansicht, das Tracè in erster

Linie von der Langgasse Vättis bis St. Martin rechte Seite – Bannwald–Höhe – und von St. Martin linke Seite zu wählen. Breite an schwierigen Stellen 2 m, an besseren 2,50 m.

Präsident Locher unterstützt obiges und die Linie soll in zwei Teilen von den Interessenten entsprechend behandelt werden: 1. von Vättis nach St. Martin, 2. von St. Martin nach Sardona.

Präsident Hitz unterstützt die beiden Vorredner.

Herr Joh. M. Dürr wünscht nur obbenannte, rechtsseitige Linie (bis St. Martin) auszustecken, aber so bald als möglich, noch in diesen Sommermonaten.

Herr Kulturingenieur Schuler betont, dass beide Linien schon wegen der Vollständigkeit zu studieren seien.

Es wird der Antrag zur Abstimmung gebracht: „Es sei ein Weg mit Tracè und Gefälle wie heute besprochen in einer Breite von 2 bis 2½ m und 10–11 % Steigung aufzunehmen."

Dieser Antrag wird mit 10 gegen keine Stimmen angenommen.

Herr Kulturingenieur Schuler beantragt: „Es sei an obige Aussteckung eine Garantiesumme von Fr. 2000.-- zu gewähren, für den Fall, dass das Projekt in zwei Jahren nicht in Angriff genommen werde."

Dieser Antrag wird mit 11 Stimmen angenommen.

Als engere Commission für die Aussteckungsarbeiten bezw. Vorarbeiten (Material, Messgehülfen etc.) werden die Commissionsmitglieder von Vättis bezeichnet.

Das verlesene Protokoll wurde genehmigt, welches bescheinigen:

Vättis, den 2. Juni 1903 *Unterschriften*

Im Sommer 1903 wurden durch Kulturingenieur Schuler die beiden Linien bis St. Martin sowie die unumstrittene Linie St. Martin–Sardona ausgesteckt und der Kostenvoranschlag erstellt. So wurde auf den 23. April 1904 vormittags 10.00 Uhr erneut zu einer Interessentenversammlung im „Ochsen" in Ragaz eingeladen. An dieser Sitzung waren alle Grundeigentümer des Calfeisentals anwesend und das Strassenprojekt wurde samt Kostenvoranschlag zur Einsicht und Beschlussfassung vorgelegt.

Auszug aus dem Protokoll:

Verhandlungen:

Präsident Jäger eröffnet die Versammlung.

Als Stimmenzähler werden gewählt: Hitz, Malans, und D. Kohler, Vättis.

Die Pläne liegen zur Einsicht vor und werden auf Wunsch erläutert und erklärt.

Der Vorsitzende ersucht Herrn Schuler, Bericht zu erstatten.

Herr Kulturingenieur Schuler erläutert in vortrefflichem und ausführlichem Vortrag die Projektaufnahmen im Allgemeinen, betont, dass eine beidseitige Aufnahme Vättis–St. Martin durch die Ergebnisse vollständig gerechtfertigt wurde. Er hebt die Licht- und Schattenseiten beidseitig hervor und kommt zum Schluss, dass er das linksseitige Projekt nicht nur wegen dem minderen Kostenvoranschlag, welcher nicht ausschlaggebend sei, sondern aus technischen Gründen und voraussichtlich leichterem Unterhalt anempfehle. Der Kostenvoranschlag setzt sich wie nachstehend aufgeführt zusammen:

	Vättis–Höhi–St. Martin	*St. Martin–Sardona*	*Vättis–Gigerwald–St. Martin*
I Aushub	*22'454 Fr. 50*	*13'480 Fr. 50*	*26'771 Fr. 30*
II Mauerwerk	*56'202 Fr. 00*	*36'912 Fr. 00*	*36'198 Fr. 00*
III Brücken	*3'871 Fr. 80*	*4'715 Fr. 40*	*7'143 Fr. 60*
IV Kastenwuhre	---	*1'480 Fr. 00*	---
V Pflästerung	*530 Fr. 00*	*2'730 Fr. 00*	---
VI Entwässerung	*326 Fr. 00*	*1'259 Fr. 00*	*16 Fr. 00*
VII Rüfi Verbauung	---	*1'280 Fr. 00*	*1'920 Fr. 00*
VIII Bezäunung	*1'810 Fr. 00*	*1'268 Fr. 00*	*1'946 Fr. 00*
IX Bekiesung	*2'000 Fr. 00*	*3'000 Fr. 00*	*2'000 Fr. 00*
	87'194 Fr. 30	*66'124 Fr. 90*	*75'994 Fr. 90*

	Hauptprojekt Bannwald	Variante Gigerwald
Vättis–St. Martin	87'194 Fr. 30	75'994 Fr. 90
St. Martin–Sardona	66'124 Fr 90	66'124 Fr. 90
Reine Baukosten	**153'319 Fr. 20**	**142'119 Fr. 80**
Aufsicht	6'000 Fr. 00	6'000 Fr. 00
Projekt	7'000 Fr. 00	7'000 Fr. 00
Unvorhergesehenes	12'680 Fr. 80	11'880 Fr. 20
Total	**179'000 Fr. 00**	**167'000 Fr. 00**

Es wird für jede Corporation oder Interessenten eine Stimme berechnet und ergibt sich 13 Stimmen.

Die Diskussion wird eröffnet.

Kohler Martin beantragt die Linie Vättis–Höhi–St. Martin zu wählen, wie es an der letzten Versammlung der Wunsch der Mehrheit der Alpbesitzer gewesen sei.

Diesem Antrag schliessen sich an die Herren Hitz, Johanni, Hagmann, Dürr und Kohler, Pfäfers. Johanni (Alp Schräa) wünscht, dass ein Anschluss bis in ihre Alp projektiert werde.

Thuli, Vilters, wünscht vorerst zu erfahren, wie viel Bundes- und Staatsbeitrag erhältlich sei.

Präsident Grest wünscht keine neue Weganlage.

Widrig führt an, Ragaz, bezw. Ortsgemeinde für die Alp Brändlisberg habe durch eine neue Weganlage keinen Nutzen und die Kosten kämen bedeutend höher als im Kostenvoranschlag. Beides wird von Herrn Schuler trefflich widerlegt, da Ersteres unrichtig und Letzteres zum Voraus nicht behauptet werden kann.

Kressig Robert, Vättis, gibt zu bedenken, dass die linke Seite nicht bloss billiger, sondern auch technisch besser empfohlen und für den Unterhalt leichter sei.

Hilti, Bezirksförster, erklärt, dass der Staat für seine Waldung Gigerwald an der rechtsseitigen Linie kein Interesse habe. Auch ist er der Ansicht, es dürfte, um Kurven und Mehrkosten zu ersparen, bis zu einer Steigung von 15 % gegangen werden.

Kohler Martin führt an, dass ein Übergang über die Tamina, bezw. Anschluss an den Staatswald Gigerwald leicht und billig auszuführen sei.

Hilti, Bezirksförster, widerlegt diese Angabe und führt an, dass ein Brückenbau nicht billig und der Anschluss zu weit hinten erstellt werden müsse.

Jäger, Förster, empfiehlt linke Seite (Sonnenseite), weil trockener, günstigere Gesteinslage und kein Gegengefälle. Auch falle für den Unterhalt zu Ungunsten der rechten Seite die „Fluhläui", die für Räderfuhrwerk jährlich zu öffnen und die Brücke abzulegen sei, weg, was am meisten für Malans in Betracht falle.

Präsident Jäger, Vättis, führt an, es sei im Gigerwald Steinschlag zu befürchten, die Einmündungsstrasse nur für das halbe Dorf Vättis sei, und empfiehlt die rechte Seite.

Ingenieur Schuler erläutert nochmals Licht- und Schattenseite beider Projekte und empfiehlt die linke Seite. Er hatte schon eingangs die Steigungsverhältnisse erwähnt, die auf beiden Seiten günstig, im Maximum 10,8 % sind. Linke Seite ohne Gegengefälle, eine Strecke 0 %. Rechte Seite ca. 1200 m mit 2 % Gegengefäll, dass es eines der schönsten Wegprojekte und ganz ohne Nebeninteressen zu behandeln sei.

Kressig Robert empfiehlt den Ingenieuren alles Zutrauen entgegen zu bringen und wünscht die für rechtsseitige Linie stichhaltige Gründe zu hören.

Hitz, Malans, entgegnet, dass sie den Herren Ingenieuren das vollste Zutrauen entgegen bringen, aber der Ansicht seien, dass die rechte Seite für die Weganlage richtig sei.

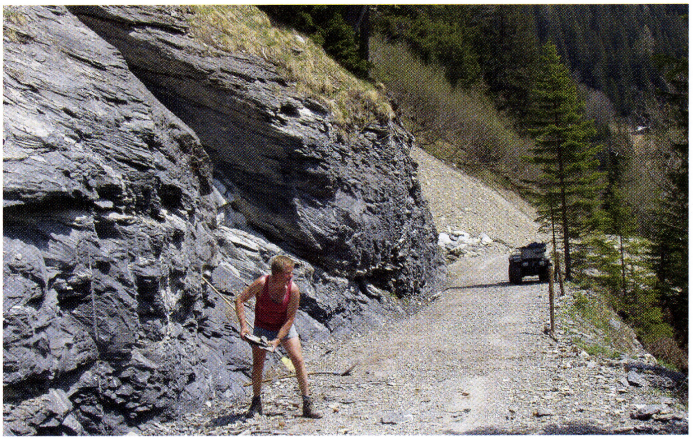
Es sprachen noch Kohler David und Kreisförster Scherrer, Vilters, für die linke Seite. Dürr, Gams, und Kohler Martin für die rechte Seite, dann wird zur Abstimmung geschritten und es stimmten für rechts, –Höhi–St. Martin: Ragaz (Brändlisberg) / Hagmann (Egg) / Malans (Calfeisen) / Dürr (Gamserälpli) / Pfäfers (Ebne) / Jenins (Schräa) / Rohner (Panära) / Kohler (Kirchligüter).

Für Vättis–Gigerwald–St. Martin (linke Seite): Vilters (Platta) / Zizers (Sardona) / Hilti, Bezirksförster (Staatswald Gigerwald) / Kohler David (Sekt. St. Gallen SAC). Vättis enthält sich der Stimme.

Mit 8 gegen 4 Stimmen und einer Enthaltung wird die rechtsseitige Linie gewählt.

Bild links: Alois Gort, Vättis. Er ist Strassenmeister seit 1980, alleine verantwortlich für den Strassenunterhalt.
Bild rechts: Dickste Fichte der Welt.
Bild unten links: Gigerwald mit Staumauer.
Bild unten rechts: Aufstieg zum Malanserbach









Folgt die Abstimmung über Ausführung des Projektes und wird folgendes der Abstimmung mit Ja oder Nein unterbreitet: „Es sei unter Vorbehalt der Genehmigung der Gemeinden und für den Fall, dass an freiwilligen Beiträgen von Staat und Bund ein Beitrag von wenigstens 50 % erhältlich sei, die grundsätzliche Ausführung der Weganlage beschlossen."

Obiger Antrag wurde mit 11 gegen 2 Stimmen angenommen.

Der Antrag, es sei die Ratifikation der Gemeinden bis 20. Mai 1904 nachzusuchen und der engeren Commission Bericht zu erstatten, wird zum Beschluss erhoben.

Nachdem Herrn Schuler seine grosse Arbeit und sein vortrefflicher Vortrag verdankt wurde, wird die Versammlung aufgehoben.
Ragaz, den 23. April 1904

Die Stimmenzähler:
1. Johann Heinrich Hitz
2. David Kohler

Der Vorsitzende:
Arnold Jäger

Der Aktuar:
Robert Jäger

25. November 1905. Vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen ist die Zusage eingetroffen, das Calfeisentalsträsschen bei einem Kostenvoranschlag von Fr. 186'000.– mit einem Beitrag von 25 % zu unterstützen. Der Bund legte seinen Beitrag auf 26 % fest.

An der Versammlung vom 13. Mai 1905 in Ragaz waren sämtliche Beteiligten vertreten mit Ausnahme von Joh. Dürr aus Gams. Es wurde einstimmig die jetzige Strassenlinie Vättis–Bannwald–Gigerwald–St. Martin–Sardona gewählt. Eine Begründung, was den Ausschlag für diese Linienführung entgegen dem Beschluss vom 23. April 1904 gab, ist nicht zu finden.

Am 28. Mai 1905 stimmten die Ortsbürger von Vättis diesem Projekt Vättis–Sätteli–Trög–Bannwald–Eiserne Brücke–Gigerwald zu. Am folgenden Tag erhoben 14 Vättner Bürger gegen diesen Beschluss der Strassenführung beim Regierungsrat schriftliche Einsprache. Sie verlangten den Anschluss ins Calfeisental auf der linken Talseite über Gams–Gruscha –Gwölb–Roter Herd bis zum Gigerwald. Der Rekurs wurde vom Regierungsrat am 1. September 1905 abgewiesen.

Im Herbst 1905 lag vom Gemeinderat Pfäfers ein provisorischer Kostenverteiler (Perimeter) vor. Dieser wurde 1908 abgeändert und in Kraft gesetzt.

Interessenten:	Jahr 1905	Jahr 1908
1. SAC-Sektion St. Gallen	5 %	14 %
2. Alp Sardona, Gemeinde Zizers	13 %	12,5 %
3. Alp Gamserälpli, Ortsgemeinde Pfäfers	8 %	8 %
4. Alp Platta, Ortsgemeinde Vilters	8 %	22 %
5. Alp Calfeisen, Gemeinde Malans	20 %	8 %
6. Alp Egg, Sevelen	8 %	4 %
7. Alp Brändlisberg, Ortsgemeinde Ragaz	4 %	3,5 %
8. Kirchligut	3 %	2 %
9. Gigerwaldgut	2 %	0 %
10. Staatswald Gigerwald (vor Abtausch)	9 %	0 %
11. Ortsgemeinde Vättis (vor Abtausch)	10 %	0 %
12. Ortsgemeinde Vättis (nach Abtausch)		20 %
13. Alp Panära	2,5 %	2 %
14. Alp Schräa, Gemeinde Jenins	3,5 %	4 %
15. Alp Ebne, Ortsgemeinde Pfäfers	4 %	0 %
	100 %	**100 %**

So konnte im Frühjahr 1906 mit dem Strassenbau begonnen werden.

Das Protokollbuch der Calfeisental-Strassenunterhaltskommission wurde erst im Jahre 1908 eröffnet, so dass über den eigentlichen Strassenbau nur ein paar spärliche Eintragungen im Sitzungsprotokoll der Ortsgemeinde Vättis sowie einzelne Zeitungsausschnitte zu finden sind: Bauunternehmer war die Firma Ackermann, Bärtsch und Cie, Mels.

2. Juni 1906: *Es ist während des Strassenbaues Vättis–St. Martin zur besseren Wahrung der Ordnung von St. Gallen aus die Abordnung eines Polizisten nach Vättis bewilligt worden. Die Ortsgemeinde wird im sogenannten Armenhaus ein Arrestlokal zur Verfügung stellen. Die innere Einrichtung ist Sache der Polizeikasse Pfäfers.*

15. Oktober 1906: *Die Firma Ackermann und Bärtsch möchte aus der Gstüd-Waldung Bettlaub beziehen. Ohne jede Kontrolle kann dies nicht gestattet werden. Es wird deshalb jedwede Sammlung von Bettlaub und Streue im Gstüd untersagt. Der Firma Ackermann kann eventuell Bettlaub per Sack unter amtlicher Aufsicht abgegeben werden, ansonsten kann dieselbe das nötige Material durch Private beziehen.*
(Das Buchenlaub wurde im Herbst in grosse Säcke gefüllt und für ein Jahr als Liegestätte verwendet.)

Zeitungsausschnitt:

Kalfeisental. Die neue Strasse von Vättis aus in dieses herrliche, fruchtbare und von Naturschönheiten reiche Tal schreitet rüstig voran. Diesen Herbst noch wird die Teilstrecke bis auf Gigerwald vollendet und dem Betrieb übergeben. Die Strecke von den „Trögen" weg, durch den Bannwald ist eine prachtvolle Partie, welcher in weitem Umkreis einzig die Strasse von Ragaz nach Bad Pfäfers gleichkommt. Hernach führt die Strasse eine gute halbe Stunde lang in ganz mässiger Steigung durch schattige Buchen- und Tannenwälder bis auf die Alp Gigerwald – wieder ein Spazierweg erster Güte.
Die Strasse erfordert sehr viel Arbeit und Geld! Aber die Bauunternehmer Ackermann und Bärtsch sorgen für tadellose, solide Ausführung. Jeder Sprengschuss findet gewaltigen, imposanten Widerhall. Das ist ein Dröhnen und Zittern und Krachen, als ob die Herbstmanöver hier stattfänden. Für Passanten aber ist eine Tour ins Kalfeisental auch an Wochentagen dennoch ganz ungefährlich, da der alte Saumpfad über die „Höhe" ganz ungefährdet begangen werden kann.
Und eines ist auch schön in diesem Tal: Die Sennen sind die Freundlichkeit selber; und was die Küche und Keller bieten können, wird dem hungrigen und durstigen Wandersmann aufgestellt:

Bald fahren Ross und Wagen
Auf die stolze Sardona hin.
Möge dann aus alten Tagen
Verbleiben der biedere Sinn!

Am 23. März 1907 finden wir folgenden Zeitungsausschnitt:

Seit dem 1. Dezember haben wir Schnee und beständigen Schlittweg bis nach Ragaz. In den ersten Märztagen schien es, dass wir endlich der gewaltigen Schneemassen nach und nach los werden; aber am Freitag, den 8. März begann der Winter erst recht, und es schneite, staubte und wirbelte unaufhörlich. Am Samstag, den 16. trat starkes Tauwetter ein. Ohne Unfall war während des ganzen Winters an dem Gigerwaldplattentunnel, 1 Stunde hinter Vättis, gearbeitet und dasselbe durchbrochen worden. Als am genannten Tage ein 20 jähriger Jüngling, Enrico Baserga aus Tavernerio, Como, (Italien), damit beschäftigt war, Schutt zu einem im Tunnel sich befindlichen Lichtstollen hinaus zu werfen, von einer Lawine in die Tamina hinunter gerissen wurde.

Herr Dr. Haselbacher von Ragaz, der bald zur Stelle war, konstatierte schwere innerliche Verletzungen und der junge Mann starb Sonntags infolge innerer Verblutungen. Unter grosser Teilnahme des Volkes wurde er am Mittwoch beerdigt.

20. August 1908:

- Vättis: Bis zu Beginn des Bergwinters wird das von der jungen Tamina durchflossene, wildromantische Calfeisental von Vättis (950 m ü.M.) bis hinauf zur Sardonaalp (1750 m ü.M.) von einer solid angelegten Fahrstrasse durchzogen sein. War die untere Talhälfte bis zum alten, von einem verwitterten Felskegel, der Teufelskanzel, beherrschten und von einem halben Dutzend tiefbrauner Berghütten umstandenen Kirchlein St. Martin schon letztes Jahr für das Rad geöffnet, so folgt nun diesen Sommer die obere Hälfte nach. Ein Arbeiterheer, meist Italiener, ist seit dem Frühjahr mit der Weiterführung des Talweges beschäftigt. Fliegende Werkstätten, Schlaf- und Wirtschaftsbaracken sind unter dem Schutze alter Wettertannen und morscher Felstrümmer errichtet. Jeden Tag weckt der dumpfe Knall der Sprengschüsse ein vielfaches Echo an den wilden Flühen des schneegekrönten „Ringelspitz". In langen Serpentinen und zahllosen kurzen Biegungen, an hohen Stütz- und Schutzmauern vorüber und über ein Dutzend tosender Wildwasser hinweg begleitet nun der neue Fahrweg fünf Stunden lang den Fluss, der hier stellenweise noch ungestümer und in einem felsigeren Bett dahintreibt als in der weltberühmten Schlucht zwischen Pfäfers-Bad und Ragaz.

Der aus Staats-, Gemeinde- und Privatmitteln erstellte „Calfeisenweg" wird nach seiner Vollendung für das im Winter zwar längst nicht mehr bewohnte „Tal zu St. Martin" eine grosse Errungenschaft bedeuten. Die prächtigen Alpweiden auf der sonnigen Terrasse des Tales werden der Niederung beträchtlich näher gerückt. Die Holzabfuhr, die sich ehedem überaus beschwerlich gestaltete, wird nunmehr selbst in schneereichen Wintern glatt vonstatten gehen können. Der schon jetzt während der Sommermonate lebhafte Touristenverkehr nach dem Sardonagebiet und weiter nach dem Bündner Oberland, ins Sernf- und Weisstannental wird einen starken Aufschwung nehmen.

Die meisten „Alpen" des Calfeisentals sind Besitztum einiger grosser Gemeinden im Rheintal. Auf rauhen, unsicheren Pfaden musste bis anhin das Vieh von Vättis aus, wo die Poststrasse von Ragaz ihr Ende nimmt, viele Stunden weit zur Sommerweide „gefahren" werden. Für die in den grossen Sennhütten gewonnenen Produkte war der Transport zu Tal ebenfalls recht beschwerlich. Eine für die interessierten Gemeinden und Genossenschaften ausserordentlich wichtige Erleichterung wird nun durch das neue Fahrsträsschen geschaffen. Vom Endpunkt des neuen Weges selbst aus ist die das ganze Jahr hindurch stark besuchte, im Sommer bewirtschaftete Sardonaklubhütte der Sektion St. Gallen des Schweizer Alpenklubs (2250 m ü.M.) in einer starken Stunde erreichbar. Nur wenige Schirmhütten in dieser Meereshöhe erfreuen sich des Vorteils, dass ein dem Rad zugänglicher Pfad bis an den letzten kurzen Aufstieg heranführt.

Gewiss wird der neue „Calfeisenweg", der schon beim Eingang in die Felsenklamm einen prächtigen Rückblick auf das in grünen Matten gebettete Bergdorf Vättis und seinem wildzerklüfteten Wächter, den trotzigen Calanda, gewährt und weiter bei jeder Biegung neue Überraschungen und Bilder erstehen lässt, nicht nur den regen lokalen Verkehr in neue Bahnen leiten, sondern ganz besonders auch auf die Touristenwelt eine starke Anziehungskraft ausüben.

Am 8. Oktober 1908 fand nach 3-jähriger Bauzeit die Einweihung der Calfeisentalstrasse statt. Darüber ist wiederum nur ein mehrseitiges Loblied über das Calfeisental und die neue Strasse in der Zeitung zu finden:

Letzten Donnerstag, den 8. Oktober 1908, an einem herrlichen, klaren Herbsttag, ist die neue Strasse durch das Calfeisental von der Bauunternehmung den Interessenten abgegeben worden. Die Korporationen und die Privaten, die in dem weitausgedehnten Alpental Besitzungen haben, wie Zizers, Malans, Vilters, Ragaz, Pfäfers, Vättis usw. haben in Einmut das Werk beschlossen und in Opfermut es durchgeführt.
Der Kostenvoranschlag von Fr. 200'000.– ist allerdings erheblich überschritten worden und das ganze Werk dürfte gegen Fr. 300'000.– kosten. Aber es ist jeden Rappen wert, denn durch diese Strasse haben die Alpen ganz bedeutend gewonnen. Viel schlagfähiger Wald kann nun gebührend verwertet werden, der Transport von Vieh, Inventar und Molken ist nun ungefährlich und billiger. Was an Holz bisher aus dem inneren Calfeisental gefällt wurde, musste durch die Tamina hinausgeflösst werden. Dabei war Gesundheit und Leben zu riskieren, ein magerer Arbeitslohn zu erwerben, für das Holz selbst jedoch konnte man nichts rechnen. Schon im letzten Winter aber bewährte sich der Nutzen der Strasse, indem an der Egg und in der Malanseralp grosse, gut bezahlte Holzschläge erfolgten und die Holzabfuhr bei vortrefflichem Schlittweg famos ablief.
Links an der Strasse liegt der Bannwald, ein junges, wächsiges Revier, wo aber noch 100 Jahre verstreichen müssen, bis die Axt des Holzschröters hier ansetzt. Rechts liegt die Tamina, die da rauscht und purzelt und gurgelt, dass man sein eigen Wort kaum hört.
Was das für imposante Mauern sind, welche da die Strasse stützen und schützen, Prachtsmauern aus Riesensteinen. Aber wie die Würste bei einem neuen Metzger zuerst gross sind und dann immer kleiner werden und wie die Mutter, wenn sie ihren 12 Kindern Brot abschneidet, immer kleinere Stücklein macht, so geht es mit den Mauern an der Calfeisenstrasse: sie werden immer dünner wie eben auch der Geldsäckel immer dünner wurde.
Etwa 20 Minuten hinter dem Eingang kommt die erste Eisenbrücke über die Tamina und von da an erlaubt sich die Strasse 5/4 Stunden rechts von der altehrwürdigen Tamina zu marschieren. Nach zurückgelegter halben Stunde führt die Strasse über

den tiefen, wilden Tersolbach, der durch ein imponierendes Steingewölbe überbrückt ist. Nun tut sich eine schöne Welt auf, eine Oase im Calfeisental, die Gigerwaldalp, ein einzig schöner Fleck Erde. In 5 Minuten ist die kleine Privatalp durchschritten und das Auge erblickt die trotzige Gigerwaldplatte. Früher führte ein schmales Geissweglein hinüber, nun aber ist die Felswand durchbrochen mit einem Tunnel. Er wurde im Winter 1906/1907 durchbrochen und bildet die interessanteste Partie der ganzen Linie.

Bald nach dem Tunnel beginnt der rauheste und unwirtschaftlichste Teil des Calfeisentals, die „Flueh" genannt. Die Strasse ist in Felsen eingesprengt, grad unten ist die Tamina und über dieser erheben sich die Orgeln, eine stolze, gewaltige Gebirgsformation, aufgebaut wahrhaftig wie ein gewaltiges Orgelwerk. Die Strasse springt freudig über die Tamina, vorbei am Judenhüttli und wiederum über die Tamina nach St. Martin.

Doch die neue Calfeisenstrasse hat hier erst wohl die Hälfte ihres Laufes vorbei. Grad unter St. Martin ist sie über die Tamina gehüpft und bleibt nun beständig rechts. Sie durchschneidet zuerst die Alp Egg, ist aber hier eine Strecke weit nicht gerade stolz auf ihre Solidität. In ziemlicher Steigung lenkt sie ein in die Malanseralp und wagt es, das Malansertobel (Malanserbach) zu überwinden, wo wieder eine solide Verbauung ausgeführt ist. Nachher hört die Strasse wieder auf merklich zu steigen. Die Strasse selber geht durch die breite und noch viel längere Malanseralp, dann über die Plattenalp. Ab dem Brennboden wendet sich die Strasse aufwärts durchs Gamserälpli. In einigen ziemlich scharfen Serpentinen erreicht die Strasse die nötige Höhe und trampt dann gemütlich der Sennhütte in der Alp Sardona zu.

Es stehen noch keine Meilensteine, aber es wird ungefähr 15 Kilometer, fast 4 Stunden lang werden. Sie ist 2 Meter 40 breit und soll mehr als 10–11 Prozent nirgends Steigung haben. Stolz fahren jetzt Zweispänner hinein und der Velofahrer rast am Abgrund der Tamina vorüber, denn überall ist mit Mauern und Holzzäunen sichere Brüstung. Die stinkenden Automobile aber werden in ihrem eigenen Interesse nie diese herrliche Alpenluft verpesten.

Dank gebührt den Männern, die seit Jahrzehnten das Unternehmen angeregt. Ehre den Gemeinden und Privaten, die friedlich und opferwillig einander zum Gelingen die Hände gereicht und bei Staat und Bund achtungswerte Mithilfe gefunden; Anerkennung den Bauunternehmern Ackermann und Bärtsch in Mels, welche 1906 und 1907 und den Bauunternehmern Hobi und Cie. in Mels, welche mit gleichem Geschick 1908 die Arbeit vollführten, nebst den Ingenieuren und Bauführern; Hut ab endlich vor den wackeren, sonnenverbrannten Italienern und hiesigen Arbeitern, die mit ihrem Schweiss vollbracht haben, was als segensreiches Werk noch die kommenden Geschlechter loben werden.

Velofahrer, heute kein seltenes Bild mehr



Schlussabrechnung und Unterhalt





Bild links: Tunnel dem See entlang.
Bild rechts: Strassenteerung Vättis–Gigerwald, 1969/71

An der Interessentenversammlung vom 2. Juli 1908 im Hotel Lattmann in Ragaz wurde unter der Leitung des Gemeinderates Pfäfers beschlossen, für die Beaufsichtigung und Durchführung des Unterhaltes fraglicher Strasse eine fünfgliederige Kommission zu wählen: Die Wahl fiel auf die Gemeinden Malans, Zizers, Ragaz, Pfäfers und Vättis. Die Ortsverwaltung von Vättis wurde beauftragt, die Wegmacherstelle auszuschreiben und nach deren Bewerbungszeit eine Kommissionssitzung einzuberufen. Als Kommissionspräsident wurde Herr Präsident Riederer, Ragaz, und als Aktuar und Kassier Herr Josef Sprecher zur Tamina bestimmt.
Als erster Wegmacher wurde Josef Flavian Kohler gewählt. Seine Anstellung wurde wie folgt festgelegt: Taglohn Fr. 3.50, Arbeitszeiten von morgens 06.00 Uhr bis abends 07.00 Uhr = 13 Stunden, abzüglich je ½ Stunde Znüni und Vesper und 1 Stunde Mittagszeit = 11 Arbeitsstunden.

An der Sitzung vom 1. November 1908 wurde Rückschau gehalten auf die stattgefundene Collaudation (Abnahme) der fertig erstellten Calfeisentalstrasse unter der Leitung von Herrn Kulturingenieur Schuler, dem Gemeinderat Pfäfers, der Unterhaltskommission und weiteren Interessenten. An der anschliessenden kurzen Besprechung in Vättis wurde die gute und solide Ausführung der Strasse anerkannt und Herrn Schuler sowie dem Bauführer Herrn J. Fuchs die grosse Arbeit verdankt.

Ingenieur Schuler machte die Anregung, das Unternehmen sollte auf der Hochegg eine Hütte für den Wegmacher erstellen. Diesem Vorschlag wurde zugestimmt und entsprechende Offerten eingeholt. Der Hüttenbau auf der Hochegg konnte für Fr. 250.– von Wilhelm Kohler, Zimmermeister in Vättis, erstellt werden. Die Gemeinde Malans trat den benötigten Boden unentgeltlich ab und lieferte das Bau- und Schindelholz für Fr. 75.15.

An der Interessentenversammlung vom 27. März 1909 konnte Herr Schuler die Abrechnung über den Strassenbau vorlegen. Die Gesamtkosten der Strasse inklusive Projektaufnahmen und Bauaufsicht kamen auf Fr. 286'000.– zu stehen, Fr. 91'000.– höher als der Kostenvoranschlag. Dies war unter anderem zurückzuführen auf die gestiegenen Materialpreise und Arbeitslöhne sowie auf ganz bedeutende, im Projekt nicht vorgesehene Sicherungsarbeiten. Nach Abzug der Subventionen mussten die Interessenten Fr. 150'000.– für den Strassenbau bezahlen. Auf der vorgelegten Kostenabrechnung war ersichtlich, was jeder noch nachzahlen muss und mit welchem Prozentsatz er sich an den Unterhaltskosten beteiligen muss.

Name der Interessenten	Baukosten %	Einbezahlt Franken	Noch zu bezahlen	Total Betrag	Unterhalt %
Vättis Ortsgemeinde	20,5	20'000.–	10'750.–	30'750.–	20,0
Gigerwald, Kühne	2,1	2'000.–	1'150.–	3'150.–	2,2
Kirchligut, Kohler	3,3	3'300.–	1'650.–	4'950.–	3,2
Brändlisberg, Ragaz	4,3	4'500.–	1'950.–	6'450.–	4,2
Egg, Sevelen	8,8	8'700.–	4'500.–	13'200.–	8,5
Malanseralp, Malans	23,8	23'500.–	12'200.–	35'700.–	21,0
Platta, Vilters	6,7	6'800.–	3'250.–	10'050.–	8,4
Gamserälpli, Pfäfers	11,0	11'300.–	5'200.–	16'500.–	12,6
Sardona, Zizers	13,0	13'200.–	6'300.–	19'500.–	13,7
Schräa, Jenins	3,8	4'000.–	1'700.–	5'700.–	3,7
Panära, Stricker	2,7	2'700.–	1'350.–	4'050.–	2,5
	100,0	**100'000.–**	**50'000.–**	**150'000.–**	**100,0**

Die Unterhaltskosten für das erste Jahr inkl. Bau der Wegmacherhütte betrugen Fr. 1'708.95.
Die Anschaffung von verschiedenem Werkgeschirr, drei Stosskarren, Sprengwerkzeug und etwas Vorrat an Sprengstoff wurde an dieser Versammlung ebenfalls genehmigt.

Protokollauszug vom 19. Juli 1909: *Die Staatswirtschaftliche Kommission sei am 7. Juli von Weisstannen über den Heitelpass kommend in Sardona zur Besichtigung der Calfeisenstrasse eingetroffen und von dort unter Begleitung durch Herrn Kulturingenieur Schuler mit Fuhrwerk abgeholt und nach Vättis geführt worden. Herr Schuler beantragt, die Kosten für dieses Fuhrwerk (3 Einspänner) durch den Strassenunterhalt zu übernehmen, und zwar aus dem Grunde, diese Kommission für die Nachsubvention an die Mehrkosten für den Strassenbau günstig zu stimmen. Was um so dringlicher sei, da einzelne Mitglieder der Regierung nicht grosse Sympathie für dieses Unternehmen tragen.*

Die Versammlung beschloss, diese Kosten im Betrage von Fr. 27.– wie auch die Kosten von Fr. 16.– für die heutige Fahrt aus dem Unterhalt zu bezahlen. Aufgrund der Einladung durch Herrn Schuler haben ausser der Unterhaltskommission auch die Herren Bundesrat Forrer und Nationalrat Lutz aus Zürich an der Strassenbesichtigung teilgenommen.

Grosse Unwetter vom 15. und 16. Juli 1910 verursachten an der Strasse an Wuhren der Tamina enorme Schäden. Die Judenhüttlibrücke wurde stark unterspült. Weitere Schäden entstanden beim Ammannstobel und an der Brücke beim Brennboden. Hinter der Hochegg wurde die Strasse verschüttet und es mussten verschiedene Holzkasten eingebaut werden. Die Wuhrarbeiten an der Tamina wurden im „Oberländer Anzeiger" zur Offerteingabe ausgeschrieben und die Arbeiten für Fr. 700.– vergeben.

Am 23. Februar 1912 lag endlich die definitive Schlussabrechnung über den Strassenbau vor. Die Rechnung wurde durch den Gemeinderat Pfäfers geführt, und er präsentierte nachstehende Zusammenstellung:

Baukosten	Fr. 264'546.–	
Bauleitung	Fr. 12'049.–	
Messgehilfen	Fr. 1'620.–	
Verwaltungskosten	Fr. 2'906.–	= Fr. 281'121.–
Mehrkosten gegenüber dem Kostenvoranschlag		Fr. 86'700.–
Durch die Interessenten bezahlt	Fr. 153'000.25	
Subventionen Bund und Kanton	Fr. 93'370.–	= Fr. 246'370.25
Restschuld bei der Bank Ragaz		**Fr. 34'366.78**

Die Restschuld war durch Zins und Zinseszins bis 31. Dezember 1911 auf Fr. 44'366.– angewachsen.

Kulturingenieur Schuler teilte mit, dass bis jetzt die Stimmung beim Regierungsrat des Kantons St. Gallen für die Nachsubventionierung sehr ungünstig gewesen ist. Er verspricht aber, sich bei der Grossratssitzung im Mai diesbezüglich einzusetzen.

Immer wieder wurde in der Folge an den Sitzungen der Unterhaltskommission sowie an den Interessentenversammlungen die Nachsubventionierung angesprochen. So auch am 29. November 1914:

Es liegt die Abrechnung von der Bank Ragaz über die Restschuld des Strassenbaues pro 30. Juni 1914 im Betrag von Fr. 50'688.– vor. Kantonsrat Bislin berichtet hierüber, dass in der Grossratssitzung vom 14. November 1914 unter dem Traktandum über Subventionen nichts vorgelegen habe und dass ihm auf hierüber gestellte Anfrage vom Vorsteher der Regierung die Mitteilung gemacht wurde, es sei dem Regierungsrat von einem Nachsubventionsgesuch an der Calfeisentalstrasse nichts bekannt. Es müsse dem Volkswirtschaftsdepartement ein solches eingereicht werden.

An der Sitzung vom 18. Juni 1915 war Kulturingenieur Lutz anwesend. Er stellte sich als Nachfolger des zwischenzeitlich verstorbenen Kulturingenieurs Schuler vor.

Trotz den damaligen Kriegsjahren wurde immer wieder versucht, an die Restschulden noch Beiträge zu erhalten. So konnte an der Interessentenversammlung vom 23. Januar 1917 über den Eingang der restlichen Nachsubventionierung berichtet werden:

Bauschuld inkl. Zins bei der Bank Ragaz	Fr. 56'876.10	
Nachsubventionen Kanton St. Gallen	Fr. 21'250.00	
Bund, Restzahlung Subventionen	Fr. 4'244.00	
Nachsubventionen vom Bund	Fr. 21'250.00	Fr. 46'744.00

Der Restbetrag von Fr. 10'132.10 wurde auf die Interessenten verteilt. So konnte diese Angelegenheit schliesslich neun Jahre nach Abschluss des Strassenbaus beendet werden.

Die Strassenbegehung vom 3. Juli 1917 bis nach St. Martin zeigte, dass der strenge Nachwinter bedeutende Schäden an der Strasse verursacht hatte. Sehr viele grosse Lawinenniedergänge hinterliessen einmal mehr grosse Schäden. Die Stützmauer unterhalb der Strasse hinter der Galerie im Gigerwald war dem Einsturz nahe und musste so schnell als möglich erstellt, respektive umgebaut werden.
Die Lawine bei der Fluh war derart hoch, dass ein Freiwerden der Strasse bis in den Spätherbst gar nicht möglich erschien. Das Überfahren dieser Lawine war so gefährlich geworden, dass beschlossen wurde, einen Tunnel durch die Lawine zu bohren. (Eine rote Markierung ca. 30 Meter oberhalb der Strasse war bis zum Kraftwerkbau als Lawinenrand sichtbar.)
Eine weitere grosse Lawine war in den Chirchlizüg hinter dem Judenhüttli niedergegangen. Über eine grosse Strecke lag die Strasse tief unter dem Schnee, doch konnten hier keine Strassenschäden festgestellt werden.
Beim Tellerbach bei St. Martin waren durch den Druck einer weiteren grossen Lawine die Eisenbalken der Brücke eingedrückt und derart verbogen worden, dass eine Holzbrücke mit Lärchenbalken erstellt werden musste. Die Brücke in der Blauen Rüfe war ebenfalls wie jene beim Vorderen Plattenbach zerstört worden.

Sitzung vom 7. Dezember 1919: Mit Zweispännern wurden im Herbst Holzfuhren gemacht und dadurch die Strasse stark beschädigt. Es wurde hierauf beschlossen, auf nächstes Frühjahr ein Verbot zu erlassen, wonach es nicht mehr gestattet ist, mit Zweispännern Holz zu führen. Dieses Verbot soll publiziert und auch eine entsprechende Verbotstafel bei den Trög angebracht werden.

Am 27. Dezember 1921 beantragte die Ortsgemeinde Vättis, für die Unterhaltkosten der Calfeisenstrasse einen neuen Verteiler auszuarbeiten. Dieser Antrag wurde jedoch abgewiesen.







Bild oben und unten links:
Schneeräumung entlang des Stausees.
Bild unten rechts:
Lawinenverbauung im Zeigertobel

Im Mai 1925 wurde anlässlich der Strassenbegehung festgestellt, dass auswärts der Wegerhütte in der Blauen Rüfe die Strasse auf einer Länge von rund 40 Metern 3 bis 4 Meter abgerutscht war. Das austretende Wasser wurde gefasst und die bergseitige Mauer abgebrochen und damit der Strassenkörper aufgefüllt.

Ende August rutschte dieser Strassenabschnitt bei einem starken Regenwetter auf rund 100 Metern fast gänzlich ab. Am 18. Mai im darauffolgenden Jahr fand eine Begehung mit Herrn Kulturingenieur Lutz statt. Gemäss dessen Vorschlag soll die Strasse wieder an der gleichen Stelle mit starken Verbauungen erstellt werden. Er empfahl, im Nachsommer 1926 die Strasse abzustecken und im Frühjahr 1927 mit der Instandstellung zu beginnen.

Am 9. Juni 1927 fand die Strassenbegehung der Interessenten statt, an welcher der Plan und die Kostenberechnung für dieses Rutschgebiet vorgelegt wurden. Der Kostenvoranschlag belief sich auf Fr. 16'000.–. Geplant war, bergseits eine grosse Stützmauer zu erstellen. Mit diesem Vorschlag war die Kommission nicht einverstanden. Allgemeine Bedenken gegen die Erstellung einer schweren Stützmauer wurden vorgebracht. Im August fand eine weitere Begehung mit Kulturingenieur Lutz statt. Es wurde vereinbart, die Strasse ohne Mauer zu sanieren. Dafür musste sie aber bedeutend verbreitert und in gerader Richtung ausgezogen werden. Herr Lutz gibt auch die Zustimmung, dass mit Holzverbauungen nachgeholfen werden kann. Nach drei Jahren konnte 1928 die Strasse wieder bis Sardona befahren werden.

Eine lange Interessentenversammlung fand am 6. Mai 1928 im „Rössli" in Ragaz statt. Unter Traktandum 3 wurde diskutiert, ob Autos und Motorräder die Strasse befahren dürfen. Die Mehrheit der Gemeindevertreter sprach sich gegen eine Freigabe der Strasse für den Motorfahrzeugverkehr aus. Als Hauptgrund wurde aufgeführt, dass es fast keine Ausweichstellen gibt und dass die Unterhaltskosten steigen würden.
Guntli, Vilters, möchte die Strasse freigeben und pro Fahrt eine Taxe von Fr. 15.– erheben (zum Vergleich: Lohn des Strassenmeisters = Fr. 6.50 pro Tag). Ebenfalls wünscht er die Anschaffung eines Viehtransportwagens durch die Korporation, welcher allen Interessenten bei Bedarf zur Verfügung stehen soll. Nach langem Hin und Her wird der Antrag von Präsident Locher, Ragaz, angenommen: **Die Strecke Vättis–Sardona soll für den Auto- und Motorradverkehr für diesen Sommer geschlossen bleiben. Die Anschaffung eines Viehtransportwagens wurde fallen gelassen.**

Am 6. Januar 1929 erhielt der Präsident den Auftrag, bei der Telegrafenverwaltung abzuklären, ob die Möglichkeit bestünde, das Telefon bis nach St. Martin zu erstellen. Am 25. März 1930 teilte der Präsident mit, dass mindestens zwei Abonnemente einbezogen werden müssten, Taxe pro Abonnement Fr. 60.–. Die Telegrafenverwaltung würde die Leitung auf ihre Kosten erstellen, während die Installation Sache der Abonnenten wäre. Die Mehrheit befürwortete die Erstellung des Telefons. Die Abonnementsbeträge für Gigerwald und St. Martin sollten in die Strassenunterhaltskosten aufgenommen werden.

An der Strassenbegehung vom 28. Mai 1930 lag folgendes Gesuch vor: *Malans gedenke bei der Hütte Hochegg eine Säge* (angetrieben nicht wie dazumal üblich mit Wasser, sondern mit einem Motor) *zu erstellen und ersucht um Zuleitung des Wassers hinter der Hütte. Es wird dieses Gesuch als erheblich erklärt, ob das Strassenunternehmen bereit sei, einen kleinen Beitrag an die Erstellung der Wasserleitung zur Hütte zu leisten.*

Am 28. Mai 1932 stürzte vor dem Gigerwaldtunnel die grosse Stützmauer ein. Kulturingenieur Lutz besichtigte die Stelle und erstellte einen Plan samt Kostenberechnung für die Wiederherstellung. Die Projektkosten beliefen sich auf Fr. 6'000.–. Die Stützmauer sollte mit langen Steinen und gutem Zement gepflastert werden, im Fundament 150 cm und oben noch ca. 80 cm dick. Laut Kulturbüro sind 50 % Bundes- und Staatsbeiträge erhältlich. Für die Offertenstellung fand am 3. Oktober eine Begehung der Baustelle unter der Leitung von Bauführer Walser statt. Es wurden Bauunternehmer von Pfäfers, Vasön, Wangs, Sargans und Vättis eingeladen. Am 10. Oktober wurden die Arbeiten im Akkord pro m^3 Mauer für Fr. 33.– an Kalberer, Wangs, und Albert Jäger, Vättis, ver-

geben. Die Entfernung des Abrutschmaterials und der Fundamentaushub erfolgten in Regie zu folgenden Stundenansätzen: Polier Fr. 1.60, Maurer Fr. 1.40, Handlanger Fr. 1.–. Zum Vergleich: Der Strassenmeister bezog für einen 11-Stunden-Tag einen Taglohn von Fr. 6.50.

Auf die Ausschreibung der Strassenmeisterstelle im Frühjahr 1933 gingen neun Bewerbungen aus Vättis ein. Das widerspiegelt die damalige Arbeitslosigkeit.

An der Interessentenversammlung vom 9. April 1933 stellt die Unterhaltskommission den Antrag, die Bauschuld für die Mauer innerhalb von drei Jahren zu amortisieren, mit dem Zusatz: Interessenten, welche ihr Treffniss im ersten Jahr bezahlen, werden mit Bankzinsen nicht mehr belastet.
Ebenfalls wurde an dieser Versammlung die Autofrage erneut diskutiert und wiederum stand die Einführung einer Fahrtaxe im Raum. Kantonsrichter Gabathuler aus Sevelen wies auf die Ungesetzlichkeit einer Taxerhebung hin. Zudem würden allfällige Taxen und Bussen ohnehin in die Staatskasse fallen. Die Versammlung beschloss, am allgemeinen Fahrverbot festzuhalten, ausgenommen in besonderen Fällen für Interessenten, Kommissionen und Tierärzte.
An dieser Versammlung wurde beschlossen, Interessentenversammlungen nicht wie bisher nur alle fünf Jahre abzuhalten, sondern alle drei Jahre und bei besonderen Ereignissen nach Bedarf.

Im Frühjahr 1936 wurde festgestellt, dass die Strasse bei der Blauen Rüfe erneut auf einer Länge von rund 100 m gänzlich abgerutscht war. Die Unterhaltskommission beschloss, einfach die Strassenachse etwas bergwärts zu versetzen und mit dem Böschungsabtrag den Strassenkörper aufzufüllen.

Immer wieder gab es in diesen Jahren grosse Diskussionen innerhalb der Unterhaltskommission sowie an den Interessentenversammlungen über das Autofahrverbot. Nebst verschiedenen Interessenten wünschten die SAC-Sektionen St. Gallen und Piz Sol und vor allem die Jagdgesellschaft Sardona, die Strasse befahren zu dürfen. Letztere offerierte, an die Unterhaltskosten einen jährlichen Beitrag zu leisten: bei Aufhebung des Fahrverbotes bis St. Martin Fr. 70.– und bei Aufhebung bis Sardona Fr. 300.–.

So wurde auf den 11. Juli 1937 eine Interessentenversammlung einberufen und folgende Beschlüsse gefasst:

1. *In Anbetracht, dass Zizers diesen Sommer eine Hütte baut, können Interessenten die Strasse so weit befahren, als es ihre Interessen verlangen.*
2. *Den Jagdpächtern Sardona, welche an den Strassenunterhalt jährlich Fr. 70.-- bis St. Martin und Fr. 300.-- bis Sardona offerieren, wird die Bewilligung bis Sardona erteilt.*
3. *Der Schweizer Alpenklub hat die gleichen Bedingungen wie die Interessenten, sofern es sich um Angelegenheiten handelt, welche ihren Grundbesitz betreffen.*

Aufgrund dieses Beschlusses ist anzunehmen, dass weiterhin keine Autos die Strasse **ab Vättis** befahren durften, ausser Grundbesitzer oder Jäger.

Lawinenkegel bei St. Martin



Lawinen und Steinschlag im Calfeisental





Bild links: Strasse hinter der „Eisernen Brücke" im März 1999.
Bild rechts: Strassenräumung bei der „Eisernen Brücke" am 25. März 1999

Die ersten Aufzeichnungen über Lawinenniedergänge im Calfeisental finden wir im Jahre 1624. In verschiedenen Lawinen fanden 18 Personen den Tod. Nach der Walserzeit bis zum Beginn des Strassenbaus wurde das Calfeisental im Winter nur spärlich begangen, so dass in dieser Zeit über Steinschlag und Lawinenabgänge keine Aufzeichnungen zu finden sind.

Im Raume Vättis datieren die ersten Eintragungen von grösseren Lawinen auf einer Karte aus dem Jahre 1888. Seit 1900 wurden die Lawinenabgänge mit Wald- oder Kulturschäden durch das zuständige Forstamt laufend nachgeführt. Im Herbst 1962 wurde über das Tamina- und Calfeisental ein gut dokumentierter Lawinenkataster erstellt und laufend nachgeführt. Ebenso sind die Steinschläge und Murgänge darin eingezeichnet.

Von Vättis bis Sardona sind nicht weniger als 23 Lawinenzüge im Ereigniskataster aufgeführt. 14 davon haben schon ein- oder mehrmals die Calfeisentalstrasse verschüttet, Brücken beschädigt, grössere oder kleinere Waldschäden verursacht.

In Abständen von 10 bis 30 Jahren wurde das Calfeisental von strengen Wintern mit Schadlawinen heimgesucht. So in den Jahren 1917, 1924, 1935, 1944, 1951, 1961, 1968 und 1999. Grosse Niedergänge der Tellerbachlawine bei St. Martin sind noch bekannt aus den Jahren 1944 und 1999 sowie die beiden Lawinenabgänge in den Jahren 1961 und 1968 in der Malanseralp mit Abbruchstelle am Seezberg. 1961 wurden die schönen Alpgebäude im Obersäss, die Sennhütte und zwei Schermen, total zerstört.

1968 hatte wiederum ein Lawinenabgang am Seezberg verheerende Gebäude- und Waldschäden angerichtet. Auf etwa 2200 m ü.M. war die Abbruchstelle der Lawine auf einer Breite von mehr als einem Kilometer. Sie teilte sich schliesslich in vier Arme: Schwamm, Malanserbach, Hochegg und Ammannsbach. Diese Lawine riss rund 4'000 fm Holz mit, zum grössten Teil bis in die Tamina. Einige Gebäude wurden völlig zerstört, wie die 1908 erstellte Wegerhütte auf Hochegg, die 1930 gebaute Hocheggsäge der Gemeinde Malans und der im Untersäss stehende Heuschopf. Beschädigt wurden das Wildhüterhüttli und der neue Alpstall im Obersäss.

Auf dem Brennboden wurde erstmals 1951 ein sehr alter und ein neuerer Alpstall durch eine Lawine weggerissen. Ein neuer Alpstall wurde hinter dem Plattenbach erstellt. In den Jahren 1970 und 1999 wurde der vordere Teil dieses Alpstalles weggerissen. Beide Male entstand das gleiche Schadenbild.

Über den Lawinenwinter 1951 ist im Protokoll der Kommissionssitzung vom 18. Februar 1951 nachstehender Eintrag zu lesen: *Der Präsident gibt in kurzen Worten Aufschluss, wie das Calfeisental von den Lawinen fast zu einer Wüste gemacht wor-*





Bild oben: St. Martin am 26. April 1999.
Bild links: Lawine „Eiserne Brücke", 28. März 1999

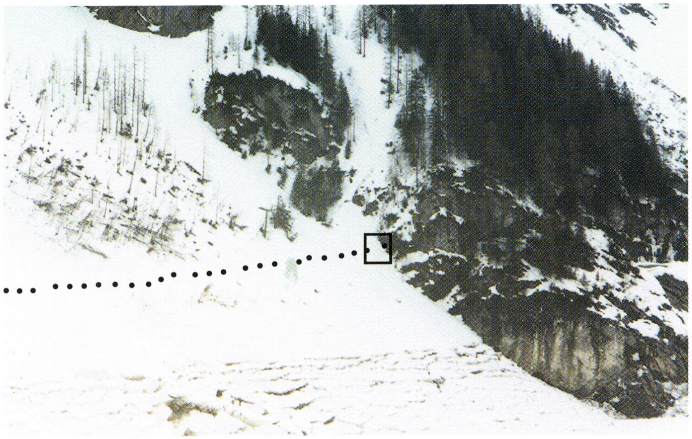


Bild links: Strasse nach St. Martin mit Tunneleingang.
Bild unten: Strassenbesichtigung durch die Korporationsmitglieder am 11. Mai 1999.
Bild ganz unten: Strasse dem See entlang am 26. April 1999

den sei. Von der Eisernen Brücke bis Sardona sei eine Lawine nach der andern. Holz liege in grossen Massen am Boden, auch der schöne Schermen auf dem Brennboden sei kurz und klein geschlagen, er glaubt, dass uns dieses Jahr viel Arbeit erwartet.

Eine grosse Lawine war am 20. Februar 1999 im Roten Herd und bei der Eisernen Brücke bis in die Tamina vorgestossen. Mit Hilfe von Holztransportseilbahnen und Baumaschinen musste alles Holz und auch die Wurzelstöcke aus der Tamina entfernt werden. Bei der Eisernen Brücke war die Calfeisentalstrasse 12 bis 15 m hoch mit Schnee, Holz und Steinen überschüttet.

Ein schwarzer Tag für das Strassenunternehmen und für die betroffenen Familien war der 26. Juni 1953. An einem regnerischen Morgen begaben sich die Strassenarbeiter auf den Weg, um die Strasse wenigstens bis St. Martin zu öffnen. Während des Räumens im Stegenzug, heutige Steinschlaggallerie vor der Eisernen Brücke, setzte erneut Steinschlag ein. Ein Arbeiter musste mit schweren Verletzungen ins Spital gebracht werden. Ihm wurde ein Unterschenkel amputiert. Der damals 21-jährige Vättner Sebastian Jäger wurde von einem Stein in die tosende Tamina gerissen. Während des ganzen Sommers waren viele Suchtrupps im Einsatz, um den Verschwundenen zu suchen, jedoch immer ohne Erfolg. Erst im März des folgenden Jahres fand man die Leiche unter einem Wurzelstock unweit der Unfallstelle.





Statuten

Jahrelang versuchte man, Statuten aufzustellen. Am 6. April 1952 legte der Präsident der Versammlung endlich einen Entwurf vor. Nach verschiedenen Anpassungen wurden sie mit folgendem Wortlaut genehmigt.

S t a t u t e n des Calfeisentalstrassenunternehmens

1. *Unter dem Namen Calfeisentalstrassenunterhalt besteht eine Korporation.*
2. *Die Korporation hat für den Unterhalt des Alpweges Vättis –Sardona zu sorgen.*
3. *Die Korporation setzt sich aus allen Gemeinden und Privaten, die im Calfeisental Besitz haben, sowie der Anstalt St. Pirminsberg zusammen.*
4. *Aus diesen Besitzern wird jeweils eine 7 Mitglieder zählende Kommission bestimmt. Dieser Kommission liegen folgende Obliegenheiten ob:*
   a) der Unterhalt der Strasse
   b) Führung des Rechnungswesens
   c) Bestimmung der Löhne etc.
   d) Bestellung des Strassenmeisters
5. *Alle 3–4 Jahre hat eine Interessentenversammlung stattzufinden. Diese wählt jeweils den Präsidenten und die Unterhaltskommission. Die Versammlung bestimmt auch den für den Unterhalt notwendigen Kredit und erteilt allfällige Prozessvollmacht.*
6. *Zur Deckung der Unterhaltskosten ist ein Kostenverteiler aufgestellt:*

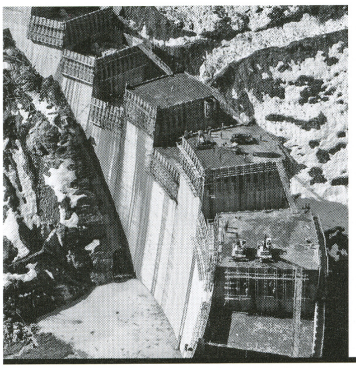
Gemeinde Malans	*21 %*
Ortsgemeinde Vättis	*20 %*
Ortsgemeinde Pfäfers	*12,6 %*
Gemeinde Zizers	*13,7 %*
Ortsgemeinde Vilters	*8,4 %*
Ortsgemeinde Ragaz	*4,2 %*
Alpkorporation Egg, mit Sitz in Sevelen	*8,5 %*
Privatgut Gigerwald, Grünenfelder Otto	*2,2 %*
Privatgut St. Martin, Gebr. Kohler	*3,2 %*
Alp Panära, Good Albert, Wangs	*2,5 %*
Alp Schräa, Anstalt St. Pirminsberg	*3,7 %*

7. *Auf 31. Dezember hat jeweils der Rechnungsabschluss zu erfolgen. An einer vom Präsidenten einzuberufenden Kommissionssitzung prüfen 3 Mitglieder des Strassenunterhalts die Jahresrechnung und erstatten hierüber Bericht. Das jährliche Kostentreffnis wird durch die Kommission bestimmt.*
8. *Die rechtsverbindliche Unterschrift für die Kommission führen der Präsident und der Aktuar.*
9. *Die in den Statuten aufgeführten Mitglieder des Calfeisentalstrassenunterhaltes verpflichten sich für unbeschränkte Haftbarkeit für allfällige Schulden. Das Treffnis wird nach dem Kostenverteiler bestimmt.*
10. *Allfällige Statutenänderungen sind von der Interessentenversammlung vorzunehmen.*
11. *Vorliegende Statuten wurden von der Interessentenversammlung beraten und genehmigt.*

Vättis – Ragaz, den 6. April 1952 *Unterschriften:*

Der Kraftwerkbau

Kraftwerkbau 1972–1978





An der Interessentenversammlung vom 3. Dezember 1959 wurde erstmals über den Kraftwerkbau diskutiert. Mit der Planauflage und der bevorstehenden Konzessionserteilung wurden die Interessenten zu einer Orientierung eingeladen. In verschiedenen Verhandlungen wurden viele Wünsche und Anregungen vorgebracht. Einzelne Gemeinden erhoben unabhängig vom Strassenunternehmen Einsprache. Als Vertreter des Unternehmens vertrat Herr Dr. Hobi die Anliegen der Strassenkorporation. Am 3. Februar 1960 fand eine Besprechung mit der St. Galler Regierung und Vertretern der NOK statt. Die Forderung, die NOK bzw. die KSL (Kraftwerke Sarganserland) müssten den Unterhalt der Calfeisentalstrasse bis zur Alp Sardona übernehmen, war dann doch etwas hoch gesteckt. So weit wollten die NOK dem Unternehmen nicht entgegenkommen.

Im ersten Plan war vorgesehen, die Staumauer 30 m höher zu bauen, so dass auch St. Martin im See untergegangen wäre. Im Protokoll der Strassenbegehung vom 16. Mai 1961 ist folgender Eintrag gemacht worden: *Es gab noch Meinungen, ob wir wohl bald die letzte Begehung auf dieser Strasse abhalten, und so gingen wir noch nach St. Martin, denn auch dieses muss verschwinden oder versetzt werden, wenn das Kraftwerk gebaut wird.*

An der Interessentenversammlung vom 16. Juni 1963 lag der Plan der NOK über die Strassenführung von der geplanten Staumauer bis St. Martin vor. Mehrheitlich war man der Ansicht, dass die Strasse auf der linken Talseite gebaut werden sollte. Für die Verhandlungen mit den NOK solle ein „richtiger Fachmann" und nicht ein Jurist beigezogen werden. Die Einsprache des Unternehmens gegen die rechtsseitige Strassenführung wurde von der St. Galler Regierung und auch vom Eidg. Bundesgericht abgewiesen. Die Strassenführung ab Staumauer Gigerwald bis St. Martin wurde so auf der rechten Talseite gebaut.

Ab 1969 begannen die Verhandlungen, wie die NOK oder später die KSL in den Strassenperimeter integriert werden können. Dieses Vorhaben zog sich aber noch viele Jahre hinaus. Zu dieser Zeit wird die Strasse Vättis–Gigerwald massiv verbreitert. Die Trockenmauern wurden abgerissen und durch mächtige Betonmauern ersetzt. Auf der ganzen Strecke wurde ein Teerbelag eingebaut. Die Strasse wurde sehr gut ausgebaut. Erst im Jahre 2007 musste der Deckbelag erneuert werden.

Am 28. Mai 1969 lag der neue Strassenplan über den Bau der Strasse ab Staumauer bis St. Martin vor. Erneut wurde gegen dieses Projekt Einsprache erhoben. Man war mit dem Ausbau, den Ausstellplätzen und der Sicherung gegen Steinschlag und Lawinen nicht einverstanden. Trotz hitziger Diskussionen kam man bezüglich der Sicherheitsmassnahmen auf dieser Strasse zu keiner Einigung. Ein diesbezüglicher Entscheid



wurde erneut auf die St. Galler Regierung abgeschoben. Später mussten die Kraftwerkbetreiber zu Gunsten der Sicherheit dem See entlang immer wieder Verbesserungen anbringen. So wurde beim Zeigertobel nachträglich eine gute Lawinengalerie und einwärts des langen Tunnels ein Schutz gegen Steinschlag erstellt.

Anlässlich der Strassenbegehung vom 2. Juni 1971 wurde erstmals darauf hingewiesen, dass das Calfeisental von St. Martin einwärts unter Natur- und Heimatschutz gestellt werden soll. Begreiflicherweise wollten die Interessenten ihre traditionelle Bewirtschaftung gewahrt wissen. Gegen dieses Vorhaben trat man nicht grundsätzlich ablehnend auf, aber mit Vorsicht und Zurückhaltung. Bald darauf trat die jetzige Schutzverordnung ohne Widerstand in Kraft.

Zu Diskussionen Anlass gab immer wieder und gibt heute noch das Fahrverbot ab St. Martin, insbesondere über die Zuständigkeit für das Ausstellen von Sonderbewilligungen.

Eine willkommene finanzielle Entlastung für die Interessenten trat im Jahre 1976 ein. In diesem Frühjahr wurde die neue Strasse ab Staumauer Gigerwald bis St. Martin dem Verkehr übergeben. Den Unterhalt ab Tersolbach bis St. Martin übernahmen die KSL vollumfänglich.

Im Jahre 1978 beschloss die Interessentenversammlung, beim Gemeinderat in Pfäfers eine Perimeterkommission zu verlangen, die baldmöglichst einen neuen Kostenverteiler ausarbeitet. Neu übernahm die Politische Gemeinde Pfäfers 40 % der Unterhaltskosten. Von den restlichen 60 % übernahmen die Kraftwerke die Hälfte. So musste nur noch der Restbetrag auf die Interessenten aufgeteilt werden. Trotzdem kam es immer wieder zu Einsprachen seitens der Interessenten, so dass es vier Jahre dauerte, bis der neue Perimeter im Jahre 1982 zur Anwendung kam.

Im Jahre 1979 trat die jetzige Einbahnregelung für das Teilstück Staumauer–St. Martin in Kraft.

Im Jahre 1985 musste für Fr. 60'000.– die Stützmauer im Gamserälpli neu erstellt werden. An der Vorstandssitzung vom 17. Februar 1987 lag ein Vorprojekt für verschiedene Sanierungsarbeiten über die ganze Streckenlänge vor. Der Kostenvoranschlag für das ganze Projekt betrug Fr. 500'000.–. Etappenweise wurden jährlich Verbesserungen ausgeführt. Nach mehrjähriger Umfahrung der Blauen Rüfe wurde diese wiederhergestellt. Riesige Holzkasten wurden eingebaut, doch leider hielt auch diesmal die Strasse nicht einmal zehn Jahre.

Im Jahre 2002 mussten die Statuten überarbeitet und den neuen gesetzlichen Bestimmungen angepasst werden.



Am 27. Mai 2005 fand die letzte Unternehmensversammlung in der seit 1982 bestehenden Form statt. Seit Mitte der Neunzigerjahre wurde immer wieder über eine Umklassierung des Strassenteils Vättis–Gigerwald diskutiert. Im Jahre 2004 wurde dieser Strassenabschnitt von einer Gemeindestrasse 3. Klasse in eine Gemeindestrasse 2. Klasse umklassiert. Dadurch konnten folgende Mitglieder aus dem Strassenunternehmen und damit aus dem Perimeter aussteigen:

– KSL / NOK
– Gigerwald, Albert Grünenfelder
– St. Martin, Christian Lampert
– Panära, Kurt Utzinger
– Tersol, Bonifaz Kühne
– Kirchgemeinde Vättis
– Ortsgemeinde Vättis
– Ortsgemeinde Bad Ragaz
– Politische Gemeinde Pfäfers (ist nicht perimeterpflichtig, trägt aber 40 % der Unterhaltskosten)

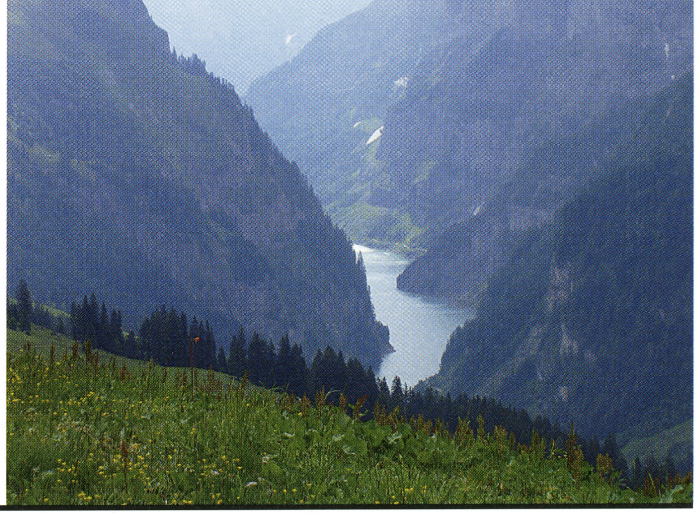
Die Ortsgemeinden Vättis und Bad Ragaz waren aber bereit, als perimeterpflichtige Institutionen am Strassenunternehmen dabeizubleiben. Die Ortsgemeinde Vättis war seit dem Strassenbau ab Vättis immer dabei, stellte fast durchwegs den Präsidenten und war auch für den Strassenbau hauptverantwortlich. Die Ortsgemeinde Bad Ragaz ist Besitzerin der Alp Brändlisberg und möchte sich durch die Mitgliedschaft das Fahrrecht bis zur Alp Egg erhalten.

Innerhalb eines Jahres wurden ein neuer Perimeter und neue Statuten ausgearbeitet. Trotz fünf Einsprachen konnten der Perimeter und auch die Statuten im Jahre 2006 genehmigt werden. Seit dieser Umklassierung besteht das Strassenunternehmen noch aus folgenden Mitgliedern, welche für den Unterhalt der Strasse St. Martin–Sardona aufkommen müssen:

• Gemeinde Malans, Malanseralp
• Ortsgemeinde Pfäfers, Gamserälpli, Ebni
• Gemeinde Zizers, Alp Sardona
• Ortsgemeinde Vilters, Alp Platta
• Alpkorporation Egg, Sevelen, Alp Egg
• Kohler, Hälg und Graf, Hütte Ebni
• Claus A. Bon, Zürich, Hütte Sardona
• Kanton St. Gallen, Alp Schräa
• SAC-Sektion Zindelspitz, SAC-Hütte
• Finanzdepartement St. Gallen, Schutzhütte Malanseralp
• Ortsgemeinde Bad Ragaz, pauschal
• Ortsgemeinde Vättis, pauschal

Vorausgesetzt, es entsteht kein aussergewöhnlicher Strassenschaden, belaufen sich die jährlichen Kosten auf rund Fr. 20'000.– für diesen Strassenteil.



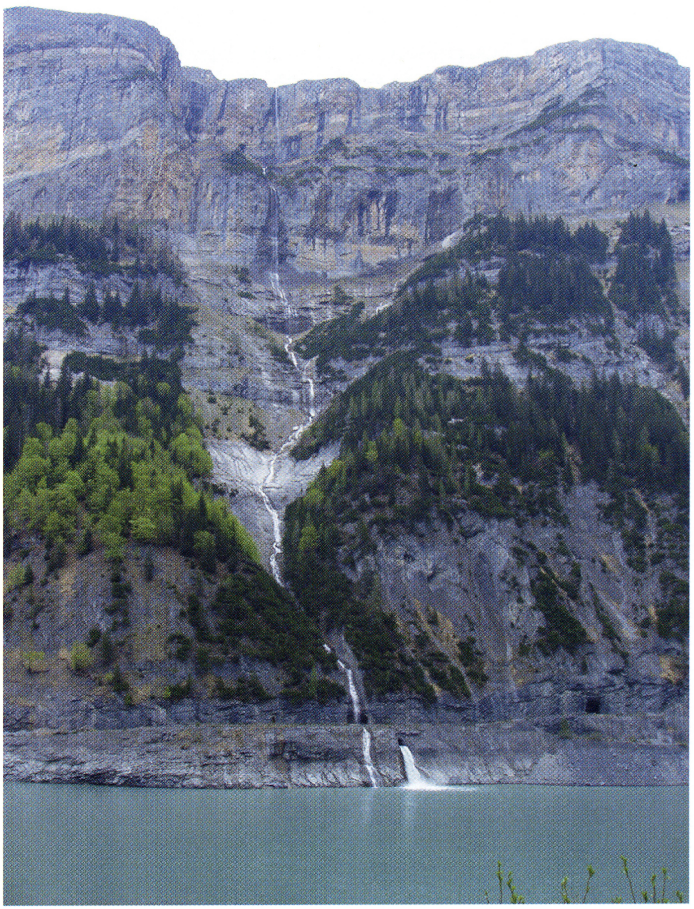


Schlussbemerkungen

So schön sich das Calfeisental bei schönem Wetter dem Wanderer und Naturfreund präsentiert, so hart können sich Naturgewalten zur Sommers- und Winterszeit bemerkbar machen.

Viele Grundeigentümer haben grosse Pionierarbeit geleistet und mit grossem Aufwand vor 100 Jahren eine Strasse bis Sardona gebaut. Mit noch grösserem Aufwand wird die Strasse weiterhin unterhalten und immer wieder instand gestellt. Viele Kommissionsmitglieder und Interessenten scheuten keinen Aufwand, der Nachwelt das hintere Calfeisental in ursprünglichem Zustand mit einer schönen Naturstrasse zu erhalten.

Vättis, im April 2008 Hans Jäger



Bilder oben: Blick von der Alp Platta auf umliegende Alpen und auf den Stausee Gigerwald.
Bild unten: Aussicht auf den Gigerwaldspitz. Noch ist ein Teil der Umfahrungsstrasse aus der Zeit des Kraftwerkbaus sichtbar und der Stollen von Weisstannen.

Strassenunternehmen Calfeisental, Zeitreise





Bild links: Ein seltener Fund, ein Edelweiss.
Bild rechts: Alpsömmerung des einheimischen Viehs

1346 Erstmals wird die Walsersiedlung im Calfeisental in einem Lehenbrief des Klosters Pfäfers erwähnt.

1477 Die Gemeinde Zizers wird bereits als Besitzerin der Alp Sardona erwähnt.

1524 Diverse Bürger von Vilters kaufen die Alp Platta.

1614 Die Ortsgemeinde Ragaz kauft von Hauptmann Brändli die Alp Brändlisberg.

1652 Die letzten Walser verlassen das Calfeisental.

1745 Erster richterlicher Entscheid, wie die Unterhaltskosten des Fussweges von Vättis bis St. Martin aufgeteilt werden zwischen den Gemeinden Zizers, Vilters, Malans und Ragaz.

1839 Die Ortsgemeinde Vättis kauft die Alpen Schräa, Gigerwald und Gelbberg.

1852 Erste Interessentenversammlung der Alpbesitzer. Wahl des ersten Wegmachers, Anian Jäger. Er erhält pauschal Fr. 53.– pro Jahr (dazumal noch in Gulden) und wird für 6 Jahre gewählt. Unterhalt des Fussweges von Vättis bis St. Martin.

1852 10 Alpbesitzer überweisen aufgrund eines Verteilers Fr. 1'470.– auf die Bank (in Gulden). Das Kapital soll 5% Zins abwerfen. Ohne grösseren Schaden muss dieses Geld reichen, um den Lohn des Wegmachers zu bezahlen.

1898 Die Ortsgemeinde Vättis lädt zu einer Versammlung ein für ein Strassenprojekt Vättis–Calfeisental.

1904 Mit 8 gegen 4 Stimmen und einer Enthaltung wurde beschlossen, die Strasse durch den Bannwald–Luternzug–Höhi–Judenhüttli nach St. Martin zu bauen. Mit 11 gegen 2 Stimmen wurde beschlossen, die Strasse nur zu bauen, wenn Bund und Staat wenigstens 50 % der Kosten übernehmen.

1905 Nach fast drei Jahren Diskussion über die Linienführung wurde entschieden, die Strasse doch über den Gigerwald zu bauen. Entscheidend waren wahrscheinlich die Staatsbeiträge, da der Gstüdwald Staatswald war.

1906 Beginn des Strassenbaus und Fertigstellung bis Gigerwald.



Aussicht auf den höchsten St. Galler, den Ringelspitz mit Tristelhorn

Für die Bauzeit wird in Vättis ein Polizist eingesetzt, der für Recht und Ordnung während des Strassenbaus sorgen muss.

1907 Ein Lawinentoter im März beim Tunnelbau hinter dem Gigerwald.

1908 Einweihung der Strasse, Kostenvoranschlag Fr. 200'000.–, effektive Kosten Fr. 300'000.–.
Die Interessenten wählen fünf Kommissionsmitglieder, damit es nicht jedes Jahr eine Versammlung geben muss. Malans, Zizers, Ragaz, Pfäfers und Vättis wählen den ersten Wegmacher Josef Flavian Kohler. Taglohn Fr. 3.50, Arbeitszeit morgens 6 Uhr bis abends 7 Uhr = 13 Std. Abzüglich 1 Stunde Mittagspause und je ½ Stunde Znüni- und Vesperpause gibt 11 Arbeitsstunden.

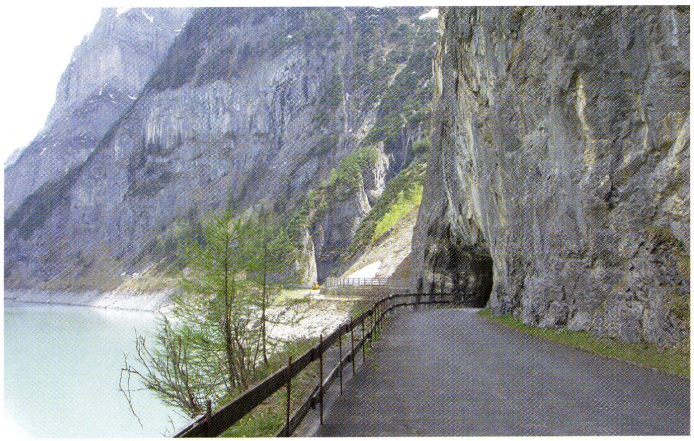
1909 Erstellung der Wegmacherhütte zum Akkordpreis von Fr. 250.– zuzüglich Fr. 75.15 für Holz und Schindeln von der Gemeinde Malans, welche den Baugrund gratis zur Verfügung stellt.

1910 Bereits die ersten grossen Unwetterschäden. Die Brücken Judenhüttli, Brennboden und Ammannstobel werden stark beschädigt.

1912 Endlich, 4 Jahre nach dem Bau kann die Schlussabrechnung erstellt werden. Es muss ein grosser Aufwand betrieben werden, bis die Regierung bereit ist, die Kostenüberschreitung zu subventionieren.

1917 9 Jahre nach Bauabschluss treffen die letzten Schlusszahlungen des Kantons ein. Die Nachsubventionierung wurde falsch eingereicht und vor allem wegen des Krieges ist wenig Geld in den Staatskassen.
Sehr grosse Lawinenschäden vor und hinter dem Gigerwald. Die Fluhlawine (geht jetzt in den Stausee) kommt von der Panära in die Tamina und staut sich mehr als 30 Meter über die Strasse hinauf gegen den Gigerwaldspitz. Die Strasse kann während des ganzen Sommers nur über die Lawine und bis im Spätherbst durch einen Schneetunnel befahren werden. Ebenfalls gab es grosse Lawinen in den Chirchlizüg, im Tellerbach, der Blauen Rüfe und im vorderen Plattenbach.

1925 Im August rutscht die Strasse bei der Blauen Rüfe erstmals auf einer Länge von ca. 100 m vollständig weg. Es dauert lange, bis man sich einig ist, wie die Strasse repariert werden soll und wer für die Kosten aufkommen muss. Erst drei Jahre später, 1928, kann die Strasse wieder befahren werden.



Der letzte Bär im Calfeisental

Ausschnitte aus dem Buch von Emil Bächler, „Das Drachenloch"

Der letzte Bär im Calfeisentale, zugleich der letzte im Kanton St. Gallen, wurde im Jahre 1805 erlegt (laut Historischem Verein St. Gallen von 1890). Nach W. Manz wurde am 23. November 1799 zufolge Weisung eines landvögtlichen Schreibens nach einer dreimonatigen Hetzjagd ein 3 Zentner schwerer Bär durch Jakob Wildhaber von Sargans, den sogenannten Klosterjäger, durch einen einzigen Schuss im Calfeisental erlegt und hierauf unter Trommelschlag und grossem Jubel aus demselben hinaustransportiert.

1928 Erste Diskussionen, ob man die Strasse ab Vättis für den Motorverkehr zulassen soll. Nur die Ortsgemeinde Vilters plädiert für ein Ja, allerdings mit einer Fahrpauschale von Fr. 15.– pro Fahrt. Damaliges Taggeld des Wegmachers: Fr. 6.50.

1930 Die Gemeinde Malans stellt ein Gesuch, um eine motorbetriebene Säge bei der Hütte Hochegg zu erstellen.

1932 Vor dem Gigerwaldtunnel stürzt eine grosse Stützmauer ein. Der Schaden beläuft sich auf Fr. 6'000.–.

1936 Nur 11 Jahre nach der Reparatur rutscht die Blaue Rüfe bereits zum zweiten Mal auf ca. 100 m vollständig weg. Es wird kurzerhand die obere Böschung abgegraben und somit die Strasse einfach etwas höher erstellt.
Die SAC-Sektionen Piz Sol und St. Gallen und vor allem die Jagdgesellschaft Sardona wünschen, die Strasse mindestens bis St. Martin befahren zu können. Die Jagdgesellschaft offeriert, jährlich Fr. 70.– bis St. Martin oder Fr. 300.– bis Sardona zu bezahlen.

1937 Die Jagdgesellschaft und die SAC-Sektionen dürfen für Fr. 300.– bis Sardona fahren; ausschlaggebend ist, dass die Gemeinde Zizers beabsichtigt, eine neue Hütte zu bauen.

1944 Sehr grosse Lawinenniedergänge, insbesondere die Tellerbachlawine.

1952 Nach jahrelangen Diskussionen werden am 6. April die ersten Statuten des Calfeisental-Strassenunternehmens vorgelegt und genehmigt. Für den Unterhalt wird ein Kostenverteiler aufgestellt.

1953 Nach grossen Niederschlägen begibt sich der Wegmacher mit einer Gruppe von Arbeitern auf den Weg, um wenigstens die Strasse bis St. Martin wieder begehbar zu machen. Beim Räumen vor der Eisernen Brücke bei der heutigen Gallerie wird ein 21-jähriger Vättner, Sebastian Jäger, durch erneuten Steinschlag getötet. Einem weiteren Arbeiter, Eduard Kohler, wird ein Bein abgetrennt.

1959 Erstmals wird in der Interessentenversammlung über den Kraftwerkbau diskutiert.

1961 Grosse Lawinenschäden, vor allem auch an Alpgebäuden. Das Obersäss auf der Malanseralp wird bis auf die Grundmauern mitgerissen.

1968 Wiederum grosse Lawinenschäden. Vom Seezberg löst sich eine Lawine von 1100 m Breite, teilt sich in vier Arme: Schwamm, Malanserbach, Hochegg und Am-

mannsbach. Ca. 4'000 fm Holz werden mitgerissen wie auch die Wegmacherhütte und die Hocheggsäge. Auf der Malanseralp wird unter anderem das neue Alpgebäude bereits wieder beschädigt.

1969 Definitiver Entscheid über die Strassenwahl ab der geplanten Staumauer nach St. Martin.

1971 Erste Bemühungen, das Calfeisental ab St. Martin unter Naturschutz zu stellen.

1978 Fertigstellung des Staudammes.

1979 Die heutige Einbahnregelung entlang dem Stausee tritt in Kraft.

1982 Beginn der Arbeiten für einen neuen Perimeter zur Aufteilung der Strassenkosten.

1984 Genehmigung neuer Statuten unter dem Namen Strassenkorporation.

1987 Für verschiedene Sanierungsarbeiten und Verbesserungen an der Strasse von Vättis bis Sardona wird ein Projekt von Fr. 500'000.– beschlossen.

1995 Erste Diskussionen, die Strasse von Vättis bis Gigerwald umzuklassieren.

1999 Sehr grosse Lawinenschäden und im Frühjahr auch noch Wasserschäden von Vättis bis zum Gamserälpli. Meterhoch sind die Lawinen bei der Eisernen Brücke, beim Tellerbach, der Blauen Rüfe und beim hinteren Plattenbach, welche auch den neuen Schermen zum zweiten Mal beschädigt.

2002 Genehmigung neuer Statuten, rechtlich gibt es den Namen Strassenkorporation nicht mehr. Es muss der Name „Strassenunternehmen" verwendet werden. Der Perimeter bleibt unverändert.

2005 Umklassierung der Strasse von Vättis bis Gigerwald. Das Strassenunternehmen besteht nur noch aus 12 Mitgliedern. Folgende Mitglieder sind aus dem Strassenunternehmen und damit aus dem Perimeter ausgeschieden:
- KSL / NOK
- Gigerwald, Albert Grünenfelder
- St. Martin, Christian Lampert
- Panära, Kurt Utzinger
- Tersol, Bonifaz Kühne
- Kirchgemeinde Vättis
- Politische Gemeinde Pfäfers

2006 Genehmigung der neuen Statuten nach der Strassenumklassierung und Genehmigung des neuen Perimeters/Unterhaltsverteilers.

2008 Kleine Feier auf dem Brennboden, 100-jähriges Bestehen der Calfeisentalstrasse.

Aktuelle Mitglieder des Strassenunternehmens:
- Gemeinde Malans
- Gemeinde Zizers
- Ortsgemeinde Pfäfers
- Ortsgemeinde Vilters
- Ortsgemeinde Vättis
- Ortsgemeinde Bad Ragaz
- Alpkorporation Egg
- Klinik St. Pirminsberg
- SAC-Sektion Zindelspitz
- Anian Kohler, Vättis
- Gaudenz F. Bon, Aarau
- Finanzdepartement des Kantons St. Gallen

Vättis, im April 2008 Beat Jäger

Umschlag vorne aussen:
oben: Eiserne Brücke; unten: Sardonamassiv

Umschlag vorne innen:
oben: Das Ende der Strasse , 15 km hinter Vättis, Alp Sardona;
unten: Strasse mit Calanda und verträumtes St. Martin

Umschlag hinten innen:
oben: Schneeräumung nach Lawinenniedergang 1999;
unten: Rundsicht Calfeisental mit Stausee

Umschlag hinten aussen:
oben: Strasse im Sommer und im Winter;
unten: Ebensandbrücke entlang dem Stausee









