

Zeitschrift: Appenzellisches Monatsblatt
Band: 12 (1836)
Heft: 8

Artikel: Geschichte des neuen Strassenbaues von St. Gallen über Trogen und den Rupen nach Altstädten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-542127>

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: 06.10.2024

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

Appenzellisches
M o n a t s b l a t t.

Nro. 8.

August.

1836.

Die Welt wird schöner mit jedem Tag;
Man weiß nicht, was noch werden mag.

Uhländ.

555007
Geschichte des neuen Straßenbaues von St. Gallen
über Trogen und den Ruppen nach Altstädten.

Erster Abschnitt.

Es begegnet dem Menschen gar zu leicht, daß er sein Zeit, alter herabwürdigt, oder überschätzt. Auch die Geisterwelt, wie das leibliche Auge, ist dem optischen Betrüge unterworfen, daß ihr Erscheinungen in der Nähe viel größer und wichtiger vorkommen, als andere aus der Ferne, die in der Wahrheit jenen an Größe und Wichtigkeit durchaus nicht nachstehen. Die Sache ist leicht zu erklären. Bald ist es die Freude, bald ist es die Bitterkeit, die unser Urtheil bestechen; beide haben ihr Gebiet vorzüglich in dem Kreise unserer eigenen Erfahrungen und beide ihren Hohlspiegel, in dem sie uns die Sachen vergrößern und unser Lob, wie unsern Unmuth zu Uebertreibungen steigern.

Wir glauben aber doch, alle Uebertreibung abgestreift zu haben, wenn wir von der Regsamkeit unserer Zeit behaupten, sie habe einen wenigstens höchst seltenen Grad erreicht. Andere Zeitalter haben allerdings in einzelnen Richtungen auch eine merkwürdige Thätigkeit entwickelt; wir kennen aber keines, das nach so vielen Seiten angeregt und aufgeräumt, alten Unrath weggefegt und neue Schöpfungen hingestellt hätte, wie die gegenwärtige Zeit

Wir erinnern an ihre Bestrebungen für religiöse und bürgerliche Freiheit, an ihre großen Leistungen für die Schule und an die riesenmäßigen Fortschritte der Gewerbe; wir erinnern namentlich an ihre Erfindungen, von denen diejenigen, die sich auf die Benützung des Dampfes beziehen, allein hinreichen, eine neue Epoche zu begründen. Wenn Ahasverus noch in der Welt herumzieht, so ist er zu beneiden, denn es tritt ihm, wie schnell er auch reise, überall unablässig der Reiz der Neuheit entgegen.

Es sind besonders die Straßen, die allerorten der Welt eine andere Gestalt geben. Napoleon hat dießfalls unter den Handlangern der Zeit das höchste Verdienst. Seit er den kühnen Gedanken der Simplonstrasse verwirklichte, ist kein Berg mehr so hoch und steil, der sich nicht hergeben müßte, wenn es darum zu thun ist, den völkerverbindenden Faden bequemer Wege überall hin fortzuspinnen. Tausend Fuß höher, als die Zinne unsers Säntis, zieht sich über das stillser Joch eine Straße, auf der man bequemer fährt, als in unserm bevölkerten Außerrohden die halben, oder ganzen Stündchen von einem Dorfe zum andern.

Außerrohden hat dem Geiste der Verbesserung manches schöne Opfer gebracht; mit seinen Straßen aber stund es bis auf die neueste Zeit fast unverzeihlich zurück. Es gehört zu den bevölkertsten Ländern der Erde, und aus seinen Straßen sollte man schließen, es wäre fast eine Einöde, in der es nicht der Mühe werth wäre, dem seltenen Wanderer einen guten Weg zu bahnen. Die Gewerbe sind seine vornehmste Nahrungsquelle, und doch lähmt man sie durch erbärmliche Verbindungsmittel. Wir sahen es von jeher gerne, wenn Fremde unser Land ihrer Aufmerksamkeit würdigten, und doch verscheuchen wir sie mit fast halbsbrechenden Zugängen. Die Revolutionszeiten zwangen uns, Straßen zu bauen, weil fremde Heerführer es haben wollten; es ist aber nichts gespart worden, ihnen den Durchzug durch unser Land so abschreckend, als möglich zu machen.

Nachdem unsere frühern, mehr für Saumpferde, für Reiter

und Sänften, als für Fuhrwerke berechneten Wege kurz vor der Revolution und während derselben in Straßen verwandelt worden waren, sahen wir die erste Verbesserung dieser anfangs sehr fehlerhaften, fast nur mit Berücksichtigung der kürzesten und über alle Berge hin möglichst geraden Richtung angelegten Straßen in Teuffen und Herisau. An beiden Orten wurden die Straßen nach St. Gallen im dritten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts beträchtlich verbessert; an beiden Orten waren aber die Correctionen noch in die Schranken bloßer Privatunternehmungen gewiesen, und ihr Umfang konnte schon darum kein durchgreifender sein.

Eine umfassendere Straßenverbesserung, bei der zuerst in Auserrolden die Fortschritte der neuern Straßenbaukunst in Anwendung kamen, wird seit einigen Jahren für den Straßenzug von St. Gallen über Speicher und Trogen nach Altstädten betrieben. Ein nicht unbedeutender Theil dieser Correction, die Straße von der Landmarke unter Bögelsäck bis zum Dorfe Trogen, ist bereits so gut als vollendet; die Fortsetzung derselben bis nach Altstädten und ihre Vollendung auf dieser Seite bis 1838 ist durch die neulichen Beschlüsse der Gemeindeversammlung in Altstädten gesichert. Dieser Zeitpunkt dürfte daher nicht ungeeignet sein, unsern Lesern einstweilen den ersten Abschnitt der Geschichte des neuen Straßenbaues mitzutheilen.

Die Straße von St. Gallen über Trogen nach Altstädten gehört zu den ältesten im Lande. Als im Jahre 1212 Kaiser Friedrich II. zum Kampfe gegen seinen Gegenkaiser Otto von Italien her nach Deutschland zog, holte ihn der damalige Abt von St. Gallen in Altstädten ab und führte ihn über den Ruxen und den Bruderwald, also auf dieser Straße, nach seinem Kloster. — Im Jahre 1635 sehen wir einen nicht unbedeutenden französischen Heerhaufen auf dieser Straße nach Bünden vorrücken. Es hatten nämlich Basel, Bern und Zürich und dann auch die übrigen betreffenden Orte dem Befehlshaber desselben, dem Herzog von Rohan, der den Bündnern Hülfe gegen die Spanier bringen sollte, den Durchzug bewilligt. Mit 6000 Mann Fußvolk und 1000 Reiteru, die

Mehrheit aus schweizerischen Söldlingen bestehend und unter diesen auch 200 Mann von Außerrohden, zog dann der Herzog um Ostern über St. Gallen, Speicher und Trogen nach Altstädten. In St. Gallen wurden „der Herzog und seine Hohe Officierer in der Stadt in der ansehnlichen Behausung Fr. Hieronymus Hochreutiners seel. Frau Wittib, unden an Speiser Gass, wol beherberget und stattlich tractirt, die Kriegs- Völcker aber auf dem grossen Bruel gelägeret und mit allen erforderlichen Lebens- Mittlen versehen.“ Der Zug durch unser Land fand am Osterfeste selber statt; in den Gemeinden Speicher und Trogen wurde daher das heil. Abendmahl unterlassen, zumal die Männer sehr in Anspruch genommen wurden, Munition und Bagage des Herzogs auf Saumpferden nachzuführen. — Wenn aber auch dieser Strassenzug von jeher die Rechte einer Landstrasse hatte, so wurde er doch erst im letzten Jahrzehn des vergangenen Jahrhunderts von St. Gallen bis Trogen fahrbar gemacht, nachdem Außerrohden eine Reihe von Jahren gegen den Abt hiefür gekämpft und auch die Unterstützung der Tagsatzung öfter nachgesucht hatte; von Trogen nach Altstädten blieb die Strasse bis auf die neueste Zeit fast nur Säumerweg, der überdies zur Winterszeit häufig gar nicht benützt werden konnte.

Das Bedürfnis, auch den Weg nach Altstädten in fahrbaren Stand zu bringen, wurde seit vielen Jahren und immer lebhafter gefühlt. Wir verweisen über die Gründe für diese Correction auf eine frühere Stelle dieser Blätter *), die einen hierauf bezüglichen Vortrag des H. Johann Kaspar Zellweger am Schranken des grossen Rathes mittheilt. Daß man schon in den neunziger Jahren daran dachte, Hand ans Werk zu legen, geht aus einem Reversbriefe hervor, welchen die außerrohdische Obrigkeit den 23. Herbstmonat 1792 dem Abte von St. Gallen ausstellte. Wir finden darin folgende

*) Jahrg. 1834, S. 21 ff.

Stelle: „Demnach sich bey mehrmahls vorgehohmenem Augenscheyn erzeiget, daß die Landstraße von den Grenzen der Loblichen Statt St. Gallen über denn Kapf in gänzlichen Zerfall gerathen, und Jene vom Taffern Wirthshause zum Bären bis an die Landscheydung beyhm Speicher allerdings vernachlässiget und beynah unbrauchbar geworden. Haben Se. Hochfürstliche Gnaden und das Fürstliche Stifft zu St. Gallen zu Freundschaftlicher Beilegung und Beendigung des damals im Wurf gelegenen Weggeld Zwists uns die Freund nachbarliche Zusage gethan, nicht nur die unverweilte Vorkehrungen zutreffen: daß die Unterthanen, und jene so zu Unterhaltung dieser Straaße Pflichtig zu einer guten brauchbaren Straaße so weit thunlich Landesherlich anzuhalten, sondern auch versprochen und zugesicheret, daß Unser Land, Unsere Landleithe samt den Ihnen eygenthümlich zugehörigen Güter und Waaren zc. zu allen zukünftigen Zeiten auf dieser Straße vom Weggeld und all anderen Beschwerden, was Rammen sie haben möchten, bes freyt seyn und bleiben sollen; Ausgenohmen und mit dem einzigen Vorbehalt: wan über kurz oder lange Zeit eine zum Waggen brauchbare Straße von Altstätten bis an die Landscheydung gegen Trogen gemacht wurde, und Unsere Landleithe gleich anderen danzumahl von denen Waaren, welche sonst ehedem nach Korschach geführt worden, zum Nachtheil der Fahrt naher Korschach gerade über Speicher geführt wurden, so ist deutlich verabredet und verstanden, daß dardurch dem Weggeld naher Korschach und denn dortigen Gefällen nicht der mindeste Abbruch geschehen solle.“

Den ersten Schritt zur Verwirklichung der Sache that im Jahre 1832 H. Statthalter Zellweger von Trogen. Damals noch Gemeinshauptmann, schrieb er den 11. Weinmonat an den H. Altregierungsrath Räß in Altstädten und entwickelte ihm ausführlich die Wichtigkeit einer solchen Correction. Das Wort war an den rechten Mann gebracht worden. Als einem Manne von ausgezeichneteter Einsicht mußte dem H. Räß die Wichtigkeit der Sache vollständig einleuchten, und sein Gewicht

in Altstädten war ganz geeignet, der Sache daselbst schnellen Eingang zu verschaffen. Der Gemeindrath in Altstädten legte sogleich Hand ans Werk, indem er eine Commission niedersezte, welche die Sache prüfen und begutachten sollte. Unter der Leitung des H. Präsident Joh. Heinrich Kubli trat diese Commission unverzüglich in amtlichen Briefwechsel mit den Vorstehern von Trogen und Speicher, die auch ihrerseits alsobald auf die Sache eingingen und besondere Commissionen für dieselbe niedersezten. Der erste Brief der altstädter Commission ist vom 20. Hornung 1833; schon im folgenden Monat gedieh der Briefwechsel zu einer Conferenz, welche den 25. März in Brucktobel, einem Wirthshause an der Grenze Trogen's gegen Altstädten, zwischen Abgeordneten aller drei Gemeinden unter dem Vorsitze des H. Kubli gehalten wurde.

Der Commission in Altstädten kommt das Verdienst zu, der Sache sogleich mit Einsicht und Kraft die rechte Richtung gegeben zu haben, indem sie von Anfang darauf drang, daß nichts Halbes geschehe, sondern eine wahre, vollständige Handelsstraße errichtet werde, weil die Gemeinde Altstädten die kostspielige Strecke bis auf den Ruxen nicht übernehmen könnte, wenn sie nicht alle Vortheile einer größern Landstraße dagegen zu erwarten hätte. Es wurde daher beschlossen, vorläufig einen Plan entwerfen zu lassen von einer Straße von Altstädten bis St. Gallen, die so anzulegen wäre, daß sie bequem ohne Radschuh befahren werden könnte; zu diesem Zwecke sollen sich die Commissionsmitglieder von Außerrodden an ihre Regierung wenden, um derselben anzuzeigen, daß sie zur Errichtung einer neuen Landstraße geneigt seien, und daß sie um Ermächtigung nachsuchen, einen Straßenplan entwerfen zu lassen; die Commissionsmitglieder von Altstädten sollen ihre Regierung ersuchen, den Cantonsstraßeninspector zu beauftragen, auf dem Cantonsgebiete einen vorläufigen Plan zu entwerfen; zugleich sollen sie den Gemeinderath von Altstädten anfragen, in wie weit er geneigt wäre, zum Unternehmen Hand zu bieten,

und ob er namentlich obiges Besuch an die St. Gallische Regierung unterstützen wolle; der Straßenplan solle dann durch den Herrn Straßeninspector Regrelli in Gegenwart von Commissionsmitgliedern in obigem Sinne aufgenommen und mit einem Kosten-Devisé begleitet werden.

(Die Fortsetzung folgt.)

Die wohlthätige Gesellschaft in Herisau.

1814 — 1835.

Unter den Männern, die sich in neuerer Zeit um die Gemeinde Herisau ausgezeichnete Dienste erworben haben, wird noch lange H. Landesfackelmeister Johannes Fisch (gest. 1819) mit besonderer Achtung genannt werden. Eine Reihe von Jahren war wol keine gemeinnützige Unternehmung in Herisau, zu welcher nicht die erste Anregung von Fisch ausgegangen wäre, oder zu der er nicht wesentlich mitgewirkt hätte. Beim Bau des neuen Waisenhauses war er die Seele des ganzen Werkes, und wenn auch das Gebäude selber für seinen Zweck keineswegs musterhaft ist, so darf darüber der uneigennützigte Eifer Fisch's nie vergessen werden. Bei Lehranstalten, zu denen sich die Hausväter in Herisau zusammenthaten, wie bei Wasserbehältern, die den Verheerungen des Feuers wehren sollten, stand Fisch mit Rath und That immer an der Spitze.

Er war denn auch der Stifter des Vereines, dessen Andenken diese Zeilen erhalten sollen. Unter seinem Vorsitze versammelten sich den 4. Wintermonat 1814 vier seiner Freunde, um eine Gesellschaft zu gründen, deren Zweck die wohlfeilere Anschaffung von Lebensmitteln in Zeiten der Theuerung sowol für die Mitglieder selber, als für hilfsbedürftige Bewohner der Gemeinde war.

Den ersten, in der erwähnten Sitzung aufgestellten Statu-