

Zeitschrift: Oberberger Blätter
Herausgeber: Genossenschaft Oberberg
Band: - (1966)

Artikel: Strassen- und Verkehrsverhältnisse im alten Gossau
Autor: Staerke, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946566>

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: 08.02.2025

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

Straßen- und Verkehrsverhältnisse im alten Gossau

Paul Staerke

Es hält schwer, für die Zeit bis zum 18. Jahrhundert einen Ueberblick über das Straßen- und Verkehrswesen des Fürstenlandes und der Gemeinde Gossau im Besondern zu erhalten. Es stehen uns in der Hauptsache zwei Wege zur Verfügung. Der erste Weg stützt sich auf Urkunden und will vor allem das Dasein von Straßen und Wegen feststellen. Nun aber enthält das für uns in Betracht kommende Urkundenbuch der Abtei St. Gallen bezüglich dieser Momente sozusagen nichts. Da dieses Werk mit dem Frühling des Jahres 1463 abschließt, entsteht die Frage, ob nicht für die spätere Zeit bis zum Bau der neuen Landstraße unter Fürststab Beda (1774–1778) mehr Material zu finden wäre. Gewiß ließ sich allerlei Stoff aus den Stadtarchiven von St. Gallen, Bischofszell, Arbon und Wil schöpfen: Prozesse und Streitigkeiten über den Unterhalt von Straßen und Wegen. So viele Belege auch zu gewinnen wären, so könnten sie doch niemals ein Gesamtbild bieten. Ueber einen Ausschnitt hinaus käme man nicht.

Das sollte uns nicht abhalten, die Existenz von Straßen urkundlich festzuhalten, um zu erfahren, wie das spätmittelalterliche Verkehrswesen beschaffen war. Vorgängig dieser Untersuchung

könnte man die Geschichtsschreiber des Klosters, Konrad von Pfäfers und Christian Kuchimeister, befragen, ob in ihren Erzählungen über die Kämpfe der Abtei gegen ihre Gegner im 13. und 14. Jahrhundert nicht Mitteilungen über Straßen und Wege zu treffen wären, auf denen die Kriegsscharen durchzogen. Man wird jedoch außer der Schlacht im Breitfeld (1208) keine Anhaltspunkte finden. Was die Reimchronik des Appenzellerkrieges (1400–1404) betrifft, vermag höchstens das Treffen bei der Hueb vom 29. November 1403, wo die Söldner des Dompropstes Albrecht Blarer von Konstanz über eine Gruppe von Appenzellern herfielen und sie in einem Hause verbrannten, einige Aufklärungen zu verschaffen:

Es war ain gut spil
Wie es ze Hub gangen ist;
Sie kament hinzu mit list,
Als ich üch betütte.
Sy giengent by der Rüte
Uff dem tobel hinan
Und giengent da bym rain
Und kament an den weg.
Sy hattend glich pflug,
Als ob sy von Herisow kämint.
(Vers 2728–2737)¹

(Es wird hier erzählt, wie die Konstanzer als Gegner der Appenzeller an die Feinde heranschlichen: Sie gingen bei der Rüte, wobei man offenbar an das herisauische und nicht an das gossauische Rüte zu denken hat, das Tobel hinauf und gelangten an den Weg, der von Herisau nach Gossau führte. Hier stellten sie sich, als ob sie von Herisau kämen, um die Feinde zu überraschen). Es ist hier das einzige Mal, wo direkt auf eine Verkehrsader Bezug genommen wird, nämlich die Straße von Herisau über die Hueb nach Gossau.

Was nun die Urkunden anbelangt, so vermögen sie uns nicht vollständig zu befriedigen. Für unsern Zweck markieren sie die Oertlichkeiten in den meisten Fällen nur mangelhaft, so daß man Mühe hat, sie zu lokalisieren. Im 6. Band des *Urkundenbuches der Abtei St. Gallen*² findet sich das älteste Dokument, wo von einer Straße in Gossau unmittelbar die Rede ist. Sie trägt das Datum vom 23. Januar 1458. Es handelt sich hier um einen Acker, genannt «Vallenthürly», den ein Eglolf Lutz an den Spital der Stadt St. Gallen verkauft hat. Dieser «stosset an die Lantstrass zu zwain sidten» und an des Spitals Güter. Eine genaue Ortsbestimmung fehlt.

In der Urkunde vom 18. Dezember 1458 fertigen Ulrich Langenauer und Fides Heim den Verkauf eines Zinses aus verschiedenen Grundstücken des Hofes Wilen in der Pfarrei Gossau, u. a. ist die Rede von einem Bruggacker, «stosset an die Lantstrass und an der Haymen güter» und von einem «Egertly», «stosset an die strauss» und an des Ritters Gut. Es handelt sich wohl um zwei verschiedene Straßen, die eine verbindet Mettendorf mit Andwil, die andere Wilen mit Geretschwil oder einem andern Weiler.

Liegenschaftsbeschriebe geben Aufschluß

Das *Lehenbuch* von Gossau, das die lehenbaren Güter der Pfarrei Gossau von 1412–1580 umfaßt, enthält für die Zeit ab 1463 außerordentlich viele Liegenschaftsbeschriebe mit Angabe der Anstößer.³ Wir bringen eine Auslese, die uns eine gewisse Uebersicht über das damalige Straßennetz von Gossau verschafft durch die Angabe der Jahreszahl und die Bezeichnung der Liegenschaft mit der nähern Ortsbestimmung und den Anstößern:

1466 Klosterhof zu *Engetswil*. Zelg gen Langenfeld und Gossau, stoßt an die Landstraß gegen Gossau.⁴

1463 Hof auf dem *Buech*, «stoßt an des Richsstraß, zu der andern Seite an die Lezti ufem Buech». Mit dem Wort «Richsstraß» wird der öffentliche Charakter des Verkehrsweges betont. Die Reichsstraße ist die öffentliche Heerstraße, die der obersten Reichsgewalt zuständig ist. Sie hat etwas Heiliges an sich, weshalb deren Gefährdung mit doppelter Strafe belegt wurde. Meistens begegnet uns der Ausdruck Landstraße, was in vielen Fällen dasselbe bedeuten mag.⁵

1470 *Weiermühle* zu Niederdorf, stoßt an die Wannan, zur andern Seite an die

Landstraß und an des Liners Gut am Bühl. Diese Landstraße kann aber mit der Reichsstraße, die von Gossau über Galgenrain und Höfrig nach Oberglatt führte, nicht identisch sein.⁶

1492 Hof *Bühl*, stoßt an die Landstraß, an Gossauer Güter und den Bach. Hier handelt es sich um die nämliche Strecke wie zuvor.⁷

1478 Das *Weibelgut* zu Mettendorf stoßt an die Landstraße und an das Widumgut, das der Pfarrkirche gehörte. Teile des Wieslands stoßen «an die zelg hinus an den fuossweg, an Schildknechtgüter und an die landstraß».⁸

1492 Der *Gaisbüchel* ennet dem Bach (heutiges Bahnhofquartier) stoßt an die Mühle (Dorfmühle), an die Landstraße und an den Kellhof. Hier wird die heutige Herisauerstraße gemeint sein.

Das Gut im *Watt* stoßt an die Landstraß, Meldegger- und Schultheissen-Hof, redet auch ans Moos und an das Gemeinmerk (Scheffenegg, Bischofszellerstraße).⁹

1503 *Oberdorf*. Der Lehenrevers für die drei Höfe daselbst, nämlich den Mayer-, von Grundstücken, die an die Landstraße grenzen, vom Mayerhof 10 Juch. Ackerland «hinder dem bomgarten» und 4 Juch. «an der staig», vom Meldeggerhof Grundstücke im Geren etc.

Der Dorfbezirk kann am besten anhand eines Lehenbriefes um den Kellhof erfaßt werden. Dieser hatte drei weit voneinander liegende Zelgen oder Felder, die Zelg gegen Girsbüchel, die mit Breite benannte Zelg und die obere Zelg gegen «Stattbühel».¹⁰

1522 Lehenbrief um den *Kellhof*. «In der Zelg genannt Girspühel – by vier jucharten felds und stost an Martins Halden, zuo zwain enden und an die Lantstraß. 2 juch. felds im andern Girspühel und stossent an die straß, die in Wilerholtz gat und an das Töbeli, och zur dritten sitten – an die straß, so usser der Wart gat.» (Die Wart, ein abgange-

ner Name, wird wohl in der Gegend um Wildhaus zu verlegen sein.) «Zelg genannt Braitli, 6 juch. acker, stost an Caspar Horbers acker, och an die Lantstraß und obnen an die straß gegem *Zechentstadel* (altes Zollhaus) – Ober Zelg 3 juch. am Stattbühel, stossent an die straß und uffen wurgraben.»¹¹

1503 *Dorfmühle*, stoßt an Kellhof, an die Landstraße zu zwei Seiten – und an die Kilchenwies.¹²

1492 *Niederarnegg*. An die Landstraße grenzen die Liegenschaften der Els Teller, der Els Knüfli, die Schmitte Hans Helfenbergers und der Hof Verena Leners.¹³

1507 Hans Schildknecht, der Müller zu *Mettendorf*, empfängt zu Lehen Wiesen und Aecker zu Mettendorf gelegen, «stoßt an Kelenbach und an die straß, so gen Neuchlen gat».

Eine Knacknuß bietet die Umgrenzung des Hofes Rüti ob Niederdorf; man wird am besten an den Straßenzug denken, der zur Tobelmühle führt.¹⁴

1507 Liegenschaft Klein Hans Zahner, stoßt an *Helfenberg*, an Schowingergüter, an die Straße und an Hans Koch. Liegenschaft Klein Büebli Zahners, stoßt an die Landstraß, an Seckel sel. Gut und wieder an die Landstraß.¹⁵

1509 *Gfenn*. Hieronymus Schowingers Weid stoßt an die Landstraß, an Kellers Hänslis Acker, an die Landstraß und an des Klosters Kellhof.¹⁶

Wir kehren nochmals zum Dorf zurück. Aus der Zeit von 1496–1532 stoßen wir auf folgende Besitzer, deren Haus an die Reichs- oder Landstraße grenzte: Hans Heim genannt Totz, Otmar Heim, Verena Herschi, Anton Wirt, Elsa Heim, Konrad Helfenberger, Hieronymus Schowinger, der Bäcker, offenbar wohnten sie alle gegenüber der Pfarrkirche, vor der Einmündung der Herisauer- in die St.Gallerstraße, im eigentlichen Dorfkern.¹⁷

Betreff *Andwil* stehen uns nur wenige Angaben zur Verfügung und zwar erst aus den Jahren 1514 und 1521. Anno 1532 besitzen folgende Andwiler Häuser an der Landstraße, die durch das Dorf führte: Haini Weber, Hans Schwitzer, Hans Jünger (Uebername), Heinrich Lener, Debus Langenauer, Gallus Weber, Debus Senn, Hans Weber und Jakob Herschi, Ammann zu Andwil.¹⁸

1532 *Albertswil*. Konrad Schildknechts von Albertswil Haus, Stadel und Speicher stoßt an die Landstraß und an Spitaler Güter. Dieser Eintrag führt zur Vermutung, daß die Straße von Gossau nach Arnegg mitten durch den Hof Albertswil hindurchgegangen ist.¹⁹

1532 *Geretswil*. Bastli Kollers und Heinrich Kollers Haus stoßen an Hans Koller und an die Straß, resp. Landstraße.²⁰

Man könnte die Nachforschungen in ähnlicher Weise auch auf die *Höfe* ausdehnen, die der Stadt St.Gallen, besser gesagt, ihrem Spital gehört haben wie Degenau, Herzenwil, Niederdorf, Mettendorf, Oberdorf etc. Es genügt jedoch zu zeigen, welchen Niederschlag die Verkehrsverhältnisse in den Liegenschaftsbeschrieben des Lehenarchivs gefunden haben:

Gossau bildete schon im 9. Jahrhundert ein wichtiges Zentrum der äbtisch-st.gallischen Verwaltung. Gegen 40 Urkunden reden von der alten Pfarrei und Mark Gossau. Jeder Hof besaß selbstredend seine Wege und Stege, seine Gatter und «Stigleten». Das forderte der landwirtschaftliche Betrieb. Die Pfarrkirche verlangte Kirchwege, der uralte Gerichts-ort Verbindungen, die es dem Bürger gestatteten, dem Gerichte beizuwohnen. Im Hochmittelalter kam in der Stadt St.Gallen das Marktwesen auf; es entwickelte sich die st.gallische Leinwandindustrie, die die ganze Ostschweiz, somit auch Gossau, in den Bann zog. Der

Transport der Waren gehörte zu den Lebensadern des neuen Erwerbszweiges; wie dieses Problem gelöst worden ist, entzieht sich meinen Kenntnissen. Die Kulturgeschichte erzählt von großen Schwierigkeiten, die sich den Fuhrleuten in den Weg stellten. Die Stadt schenkte dem Transportwesen ein großes Maß von Interesse und Hingabe.

Zwei Straßenstränge kreuzten sich bei der Pfarrkirche: Wil—Rorschach und Herisau—Bischofszell—Konstanz. Diese Tatsache erhob Gossau schon früh zu einem Verkehrszentrum. Dem Merkur des Handels folgte Mars als Gott des Krieges. Wozu wurde das Schloß Oberberg erbaut, warum wurde die Burg Rosenberg errichtet? Um die Straßenverbindung über die Sitter zu überwachen. Unsere Auszüge aus dem Lehenarchiv des Stiftes St.Gallen sind Zeugen eines ausgedehnten, uralten Straßennetzes, das in seinen wesentlichen Formen auch von der Neuzeit übernommen worden ist. Wir haben kein zusammenhängendes Bild vor uns, sondern lediglich das Bruchstück eines immerhin interessanten Werkes.

Kartenwerke orientieren über Straßenzüge

Ein zweiter Weg, der uns einen Blick in die Straßen- und Verkehrsverhältnisse von Gossau verschaffen könnte, ist das Studium diesbezüglicher Karten. Wohl gibt es solche, die schon im 16. Jahrhundert Gossau und Schloß Oberberg nennen, wie die Schweizerkarte von Aegidius Tschudi. Von Straßen und Wegen unserer Gegend kündet erstmals die Schweizerkarte Hans Konrad *Geigers* vom Jahre 1620, die im Staatsarchiv Zürich aufbewahrt wird.

Ein kleinerer Ausschnitt von Gossau und Umgebung weist folgende Straßenzüge auf: Breitfeld—Gossau—Fischweiher

—Höfrig—Oberglatt, sodann Gossau—Arnegg (Arnig) — Ober-Andwil — Reckenhueb—Waldkirch, und schließlich Winkeln—Herisau. Sie zeigt aber noch mehr. Unterhalb des Dorfes Gossau steigt — man beachte den weißen Strich — ein Weg nördlich in das Appenzellerland bis an die Glatt, von ihm zweigt, was mit schwarzen Punkten angedeutet ist, ein anderer Weg, der zur Tobelmühle führt. Es fehlt also die Landstraße von Gossau nach Herisau, wie wir sie früher schon angetroffen haben. Sie ist in ihrem Lauf nicht identisch mit der jetzigen. Wie ich auf Grund der Urkunden annehmen darf, ging der Straßenzug damals nicht über Gfenn, sondern über Buech und Hueb. An Oertlichkeiten sind auf der Geigerkarte neben Gossow (Gossau) noch Arnig (Arnegg) und Schloß Oberberg vermerkt, welches letzteres Geiger mit Oberdorf verwechselt hat, weshalb er Oberberg mit einer Reihe von Häusern gezeichnet hat. Was der Kartograph mit Ober-Andwil gemeint hat, entzieht sich unserer Kenntnis, offenbar handelt es sich doch um die Andwiler Gegend. Nach Geiger besitzt Arnegg eine Kirche mit Turm. Wollte er damit vielleicht den vermutlichen Dachreiter auf dem Ammann-Haus der Elser zu Niederarnegg hervorheben, das ehemals offenbar eine Hauskapelle, wie das Elser-Haus zu ErLEN und das Bossart-Haus zu Niederwil, besaß?

Der Plan, der um das Jahr 1731 für die *Aufteilung* der alten *Pfarrei* Gossau von einem Unbekannten geschaffen wurde (vgl. P. Staerkle, Geschichte von Gossau, S. 250), wollte in erster Linie die Entfernung der einzelnen Weiler und Höfe von der Pfarrkirche darstellen und deshalb die verschiedenen Wege zum Gotteshaus aufzeigen. Er will sich nur soweit mit den Straßen- und Verkehrsverhältnissen befassen, als sie die Pfarrkirche berühren. Er verzichtet daher auf die Wieder-

gabe der durch die Pfarrei gehenden Landstraßen und verwendet für die Verbindungslinien lediglich kleine Striche. Daher leidet der Plan an Uebersichtlichkeit und geographischer Genauigkeit.

Bei näherem Zusehen läßt sich doch die Hauptstraße von West bis Ost ziemlich deutlich verfolgen. Der Straßenzug beginnt bei dem durch einige Bäume ange deuteten Höfrigwald, den die Legende zum Plan mit Nr. 24 bezeichnet, er geht dann am Galgen (Nr. 22) und an dem großen Fischweiher (Nr. 23) vorbei, den Abt Ulrich VIII. von St.Gallen in den 60er Jahren des 15. Jahrhunderts angelegt hatte, und mündet beim Zehntstadel oder beim alten Zollhaus, wo ein großes Kreuz stand, ins Dorf ein. Von der Pfarrkirche geht es weiter zum Hirschberg (89), wo wieder ein Kreuz den Wanderer, Reiter und Fuhrmann zu ernst Besinnung einlädt. Mit Oberdorf (90) endet die Darstellung der Hauptstraße nach St.Gallen.

Die Straße vom alten Zollhaus nach Flawil wird nur durch zwei Weiler festgehalten: Niederdorf (13) und Chreßbrunnen (19). Zwischen Haslenmühle (15) und Weiermühle (14) geht von der Hauptlinie ein Sträßchen nach Rüti (18), das in der Nähe des Espels (17) nach Helfenberg (21) abzweigt. Offenbar handelt es sich bei diesem Sträßchen um die Verbindung mit der Tobelmühle. Vom Bühl (11) geht ein Kirchweg am Fischerhaus (10) vorbei zum Gotteshaus.

Die dritte Straße, die vom alten Zollhaus ausgeht – wir dürfen sie wohl die Niederwilerstraße nennen – läßt der Zeichner merkwürdigerweise über die äußere Degenau (27) und Ufhofen (29) durch den Wald nach Niederwil (35) ziehen, vor welchem Dorfe uns ein großer Weiher (34) mit einem Kreuze überrascht.

Das ganze Gebiet der «Höfe» wurde vom Schöpfer des Planes zu stark nach Norden, Arnegg (65) und Andwil (86)

hingegen zu sehr nach Westen gerückt. Es ist nicht uninteressant, die Kirchwege von Hof zu Hof zu verfolgen und mit der heutigen Verkehrslage zu vergleichen.

Von der Watt (25) gehen Wege nach der innern Degenau (26) und Nutzenbuch (48), auch nach Engetswil (50) und Albertswil (56). Von Engetswil zweigt ein Weg nach Moosgarten (51), Brühwil (52) und Henessenmühle (54) ab, ein anderer nach Rüegetswil (47), Vorderwil (38) und Oberhaus (39). Den Kirchweg nach Erlen (59) hat der Verfasser über Weid (57) und Herzenwil (58) gezeichnet. Niederarnegg (65) wird über Weid (57) und Loo (64) erreicht; Andwil (86) von Schwartobel (81) her. Von Mettendorf, das merkwürdigerweise nicht angegeben ist, zieht ein Weg, der uns schon früher begegnet ist, über Neuchlen (88) und Anschwil (93) nach Tal (80), das damals noch zur Pfarrei Gossau gehörte und heute der Pfarrei Andwil zugeteilt ist, obwohl es in politischer Hinsicht zur Gemeinde Waldkirch gehörte und heute noch gehört.

Da von Geretswil (63) bis Andwil (86) keine direkte Verbindung gezeichnet ist, können wir es begreifen, daß der 1732 von der Mutterpfarrei losgelöste Weiler sich nur zögernd und widerwillig der neuen Kirchhöre Andwil anschloß. – Das Gebiet südlich der Pfarrkirche Gossau weist keine durchgehende Verbindung auf, auch da wird keine Grenze markiert und keine Durchgangslinie gezogen. Gegen Stadtbühl zu läßt sich ein Hauptzug feststellen, der sich in einer Gabelung verliert, die Hauptlinie geht nach Fenn (7) und Zellersmühle (8), von ihr zweigt ungefähr beim Stadtbühl ein Weg nach Hochschoren (9) ab, ein anderer nach Geißberg (2), das durch ein Kreuz charakterisiert wird und weiter nach Neuhaus (5) und Hueb (6). Eine besondere Verbindungslinie bedient die

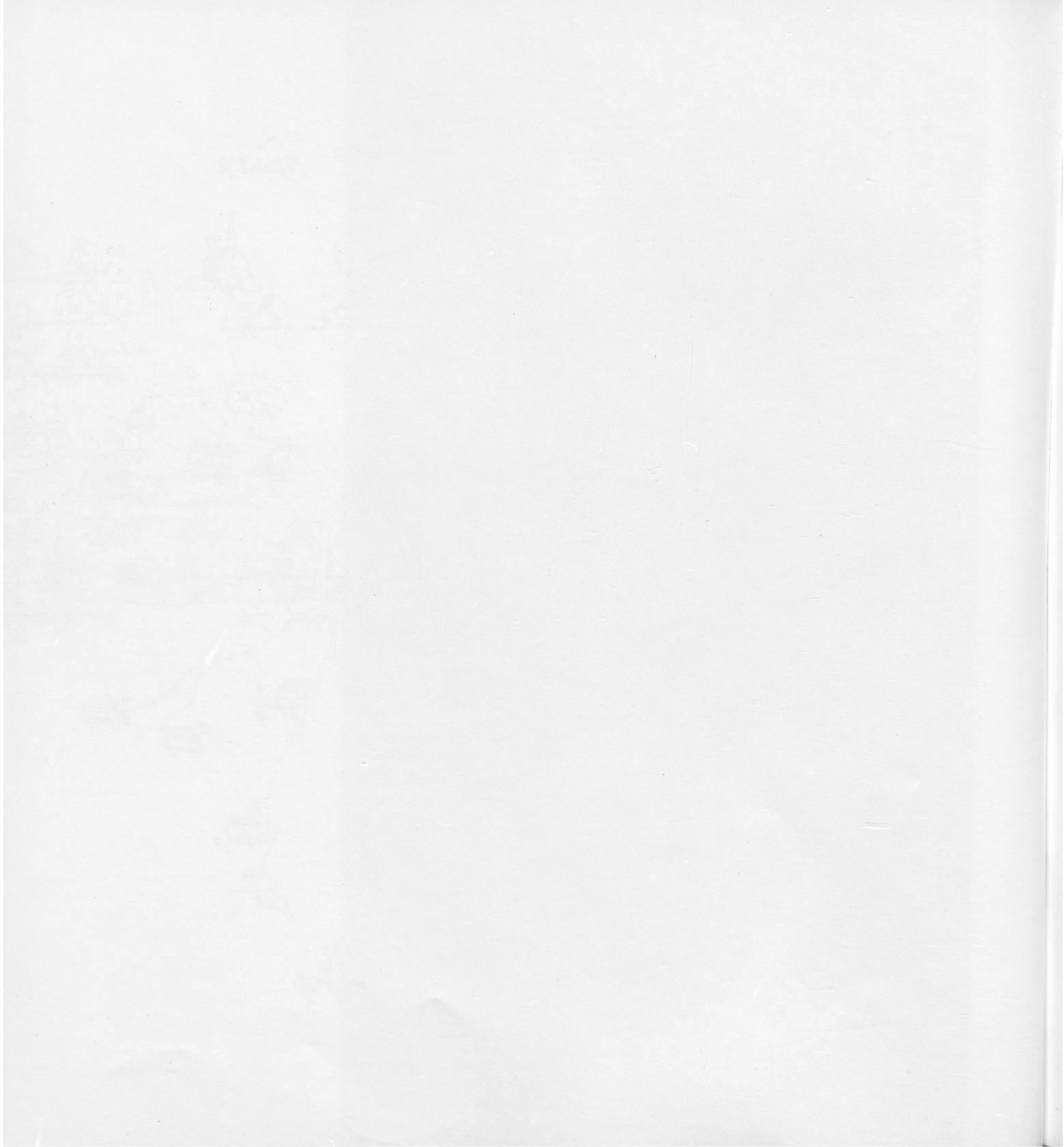
andern Höfe «auf den Bergen», wie diese Gegend früher genannt wurde. Oben verzweigt sie sich nach Buech (3) und Rain (4).

Obwohl kein Zweifel darüber besteht, daß der Entwerfer dieses Planes vor der Zeichnung sich von kompetenter Seite informieren ließ, wird der genaue Kenner der Wegverhältnisse vielleicht manches zu korrigieren haben. Im großen und ganzen kommt der Karte eine gewisse lokale Bedeutung zu.

Abt Beda baut neue Straßen

Angeregt durch die in der Hungersnot von 1770/71 zutage getretenen Transportschwierigkeiten der Lebensmittel und durch die Gefahr, es könnte durch einen Markt zu Arbon der Hafentort Rorschach vom Verkehr abgeschnitten werden, trug sich Fürstabt Beda Angehrn (1767–1796) mit dem Plan, das gesamte Straßennetz der fürstlichen Lande neu zu gestalten und anstatt der «hohlen Gassen», in welchen das Fuhrwerk nur mit Mühe fortkommen konnte, eine «Heerstraße» zu bauen.

Die Fürstenländer brachten für dieses große Werk kein Verständnis auf und gaben ihren Boden für die neue Straße von Staad nach Wil nur unwillig und gegen einen überforderten Preis ab.²¹ Mit der Erneuerung des Straßennetzes ging die Reform des Fuhrwesens Hand in Hand. Schon im Jahre 1730 hatte Bischof Franz von Konstanz namens des Schwäbischen Kreises an Abt Josef von St.Gallen geschrieben, sie hätten beschlossen, die Gabelfahren abzustellen und die «Teixel» einzuführen, um so den besseren Zustand der Straßen zu gewährleisten. Am 28. März 1774 erinnerte Landvogt Weber von Frauenfeld den Abt von St.Gallen an die Schäden, welche die Gabelfahren an den Straßen anrichteten, es sollte «die Diexel mit dem



weiten Geleis aller orthen eingeführt werden», wofür eine Erweiterung und Verbesserung der Straßen nötig sei. Abt Beda antwortete am folgenden 13. April, es sei bereits für die an den Thurgau angrenzenden Gegenden eine Renovation geplant; der Landvogt möge sich gedulden, übrigens seien im Thurgau die von ihm erwähnten Gabeln noch nicht überall abgeschafft worden. Ins gleiche Horn stieß auch der st.gallische Obervogt Zollikofer zu Bürglen (TG). In seinem Brief an Obervogt Zweifel zu Oberberg erklärte er, seine Untertanen dürften laut Mandat vom 23. Juli 1774 die Gabel nicht mehr gebrauchen, sondern müssten das «weite Geleise» brauchen, was eine Verbreiterung der Straße heische. Da im kommenden Herbst viele nach St.Gallen fahren wollten, möchte er befehlen, daß die Landstraße von Hauptwil bis nach «Mädendorf» um einen Schuh breiter gemacht werde. Zweifel antwortete am 11. September, er habe diesbezüglich keine Befehle erhalten. St.Gallen schloß nicht. Am 1. April 1775 erging ein Mandat, wonach auf der neuen Straße von Staad nach Rorschach statt der Gabeln die Deichselfuhr einzusetzen habe.

Im Jahre 1776 war das erste Teilstück der Straße nach Wil vollendet, nämlich die Strecke von Staad bis zu den Mauern der Stadt. Am 2. September schrieb Abt Beda in sein Tagebuch: «Heut hat die Stadt St.Gallen und Gemeind Straubenzell die neue Straße von St.Gallen gegen Gossau anfangen zu machen.» Es handelte sich um das Stück von der Westgrenze der Stadt bis zur Papiermühle in Kräzern. Am 27. September ritt der Fürst zur Besichtigung der «neu angefangenen Straße gegen Gossau» aus. Schon am 13. desselben Monats schloß das fürstlich st.gallische Bauamt im Namen der Gemeinden Gossau, Waldkirch, Andwil, Niederwil und Oberdorf mit Caspar

Heer und Johann Weiß einen Vertrag wegen Fortsetzung «der Neuen Landstraße von der Papiermühle (bei Kräzern) bis Oberglatt an die Brugg» ab. Es wurden folgende Bedingungen festgesetzt:

1. Es soll die Straße eine Breite von 20 Nürnberger Schuh haben, auf beiden Seiten sollen Gräben von 2–3 Schuh breit aufgeworfen werden, damit die Straße zur erforderlichen Höhe gelange.
 2. Heer und Weiß übernehmen alles Geschirr auf ihre Kosten, die ca. 20 vom fürstlichen Bauamt entlehnten Schieb-Karren haben sie in gutem Zustand wieder zurückzugeben.
 3. Sie haben das Kies, das zum Bau der Straße bereit liegt, zur nachherigen Verwendung abseits zu legen.
 4. Was der Straße nicht zuträglich ist, soll weggeräumt werden, wie Bäume, Häge, Hügel, im übrigen sollen die Liegenschaften möglichst geschont werden.
 5. Da die beiden Wegmeister verschiedene Leute angestellt haben, sind sie so zu überwachen, daß sich weder die Einheimischen noch die Durchziehenden über sie zu beklagen haben.
 6. Wo infolge des Umbruches die alte Straße unbrauchbar geworden, sollen die Arbeiter die durchfahrenden Fuhrleute nach Bedürfnis und Möglichkeit unterstützen.
 7. Außer dem zusätzlichen Trinkgeld von 60 Gulden, die man ihnen wegen Mehrarbeit zugesprochen, wird ihnen von der Ruthe von 12 Wiener- oder 13 Nürnberger-Schuh ein Gulden und 20 Kreuzer wöchentlich vom Bauamt nach Proportion ausbezahlt.
- Man wird vielleicht fragen, wie hoch damals der Geldwert gewesen und wie die Ruthe und der Schuh zu berechnen seien. Wenn wir den Wert des damaligen Guldens oder Florins bemessen wollen, fragen wir, um wenigstens ein Beispiel zu erwähnen, was damals das Vieh kostete. Laut Handbuch der Statthalterei Sankt

Gallen vom Jahre 1776 wurden für einen Stier damals ungefähr 54 Gulden bezahlt, in der gleichen Rubrik wurden für 5 Stiere 258, für 8 Kälber 102 Gulden verausgabt. Für 336 Pfund Käse, das Pfund zu 12 Kreuzern, zahlte die Statthalterei für die klösterliche Haushaltung 67 Gulden und 3 Batzen. (Bd. 149, S. 63, 65, 73). Nach dem Schweizerischen Idiotikon (Bd. 6, S. 1827 f.), d. h. nach dem eidg. Konkordat von 1835 und dem Bundesgesetz von 1851 (gültig bis zur Einführung des metrischen Systems 1874) bildeten 10 Fuß eine Rute. Nach der kleinen Schrift «Das metrische Maß- und Gewicht-System» von Josef Neff (Appenzell 1876) sind $3\frac{1}{3}$ Fuß ein Meter, eine Rute ist gleich 10 Fuß oder 3 Meter. Diese Notizen dürften genügen, um sowohl den damaligen Geldwert im Verhältnis zu heute als auch die Breite und Beschaffenheit der neuen Straße von und nach Gossau zu erklären.

Wir kehren zum Vertrag zurück. Am Schluß desselben wurde die Bedingung angeknüpft, daß, wenn die neue Straße nicht «durch den Hüflich» fortgeführt werde, die Abmachung «nur bis nach Gossau zu vollziehen seye.» Damit werden die Schwierigkeiten angetönt, welchen Abt Beda bei der Fortsetzung des Straßenbaus durch das Toggenburg begegnete. Zum 1. Oktober 1776 schrieb er in sein Tagebuch, er sei über das Wileramt nach der Aebtestadt geritten und habe für die Gossauerstraße eine andere Fortsetzung nach Wil gesucht, «dan die Toggenburger haben mir wegen einer neuen Straße durch das Toggenburg unterschiedliche verdrieslichkeiten verursacht, und bald diese bald jene Bedingung vorschreiben wollen, habe mich auf den Rat anderer entschlossen, dem Toggenburg gänzlich auszuweichen und durch Erbauung einer Brugg über die Thur die neue Straße gänzlich in der alten Landschaft bis auf Wyl zu machen.»

Zum 9. Oktober 1776 vertraute er seinem Tagebuch folgende Worte an: «Ist die neue straß by dem Zehendstadel (Zollhaus) zu Gossau nacher Degenau, Aufhoffen und Wyl zu (machen) angefangen worden.» Vorgängig oder nachher hatten vier Männer, Ammann Bartholome Mayer und Johann Schildknecht von Gossau, Ammann Josef Klingler und Johannes Klingler von Niederwil den Boden samt den Gräben geschätzt und hierüber am 5. November 1778 ein Verzeichnis eingegeben. Die Korporation Niederdorf hatte von ihrem «Gemeinmerk» fünf Jucharten an die Straße abgetreten, was mit 100 Gulden zu entschädigen war. Falls die Niederdorfer noch 1720 Schritt zu hagen hätten, müßten zusätzlich noch 200 Gulden bezahlt werden. Josef Bossart im Niederdorf soll 130 Gulden erhalten, der st.gallische Spitalhof daselbst wird nicht notiert (weil er offenbar Gegenstand einer besondern Verhandlung war), Hans Jörg Frick soll 40 Gulden erhalten, Josef Staub 45, Hauptmann Brugmann 40, Jakob Mauchli 50, Anton Bossart 190, dazu wegen Haberfeld und Bäumen 10, Johann Zeller 145, Bartli Schälli 60 Gulden. Die Gesamtsumme beträgt 2058 *Gulden*. Nur von Joh. Zeller liegt eine diesbezügliche Quittung vom 29. Juni 1778 vor. Wie teuer die Straße auf dem Gebiete Gossau–Niederwil zu stehen kam, kann nicht zur Genüge ermittelt werden, da die Ausgabeposten des äbtischen Rechnungsbuches und des fürstlichen Bauamtes zu wenig von einander ausgeschieden sind. Rechnet man die Ausgaben des fürstlichen Rechnungsbuches in den Jahren 1777–1781 zusammen, ergibt sich für die Strecke vom Breitfeld bis zur Oberbüerer Brücke eine Ausgaben-Summe von rund 18 316 Gulden, an welche die «Gossauer gemeind» auf dem Steuerwege 1640 Gulden beigetragen hatte. An Einnahmen verzeichnet das

fürstliche Bauamt für die Jahre 1777 bis 1779 zwei Posten, 192 und 246 Gulden, die offenbar vom Weggeld herrühren (Kreuzer und Heller wurden, wie oben, nicht einberechnet).

Unterhalt und Verkehrsvoorschriften

In einem Mandat vom 2. Dezember 1777 wurde den Untertanen die gute Behandlung des neuen Werkes ans Herz gelegt: 1. soll man nicht mehr mit den sogenannten Lanten oder Gabel-Fuhren die Straße benützen, sondern mit einer gehörigen «Tiexel» versehen sein; da zudem die Straße durch das Spannen ziemlichen Schaden erleide, soll ein jeder Fuhrmann einen Radschuh gebrauchen, 2. Nicht bloß die Kutschen, Wagen und Karren, sondern auch die Säumer sollen mit ihren Saumpferden stets in der Mitte der Landstraße fahren. 3. Wenn die Fuhren einander begegnen, so hat eine jede derselben «zeitlichen rechter hand auf die halbe Landstraß zu schlagen und also eine der andern ausweichen, hie nach sich wiederum in die Mitte der Landstraß zu begeben», was auch die Säumer zu beobachten haben. 4. Es sollen die Fuhrleute und Säumer stets bei ihren Wagen und Pferden bleiben und nicht, wie bis anhin vielfach geschehen, von solchen sich entfernen. 5. Weil das Holzschleipfen die Landstraße sehr beschädigt, so soll außer bei hart gefrorenem Schlittweg ohne Wepfen oder Hinterwagen kein Holz geschleipft noch geführt werden. 6. Für Vorspann soll das gebührende Weggeld erstattet werden. Ein späteres Mandat der fürstlichen Kanzlei vom 16. Mai 1778 bezieht sich auf die Beihilfe der Anstößer und der Gemeinden, befiehlt von den neuerrichteten Straßen Bäume und Stauden zu entfernen, setzt die Breite auf ungefähr 8 Schuhe fest, so daß ein breiter Leiterwagen und zwei Rosse nebeneinander

durchkommen könnten, gebietet den Abzug des Wassers von den Straßen und die Bekiesung derselben. Sollte der Unterhalt den Anstößern, denen er auferlegt ist, zu schwer werden, soll die Gemeinde durch Frondienst nachhelfen.

Da der Unterhalt der neuen Straßen die Untertanen allzustark zu belasten schien, befreite Abt Beda am 5. Januar 1781 die Fürstenländer vom Unterhalt derselben und von der Bezahlung des Weggeldes.

Nach dem Bau der großen Landstraße von Staad nach Wil (1774–1778) und des Verkehrsstranges durch das Toggenburg entsand die Frage des Anschlusses der übrigen Straßen mit dem neuen Verkehrsnetz. Am 20. Juni 1786 besprach sich laut Tagebuch Abt Beda mit dem Obervogt von Schwarzenbach «wegen anhenckung der straß im Höfferich und Thurlinden». Derselbe Gegenstand kam in einer Konferenz vom 23. Juni 1786 in Gegenwart des Landvogts im Toggenburg zur Sprache. Der Fürst und seine Leute gaben ihr Einverständnis zur Verbindung des Hauptzuges mit den Linien über den Höflich, gegen Thurlinden und Bazenheim, nur stellte der Landesherr die Bedingung, es sollten «die Oberglatter die straß so weit machen, so weit sie vorhero durch den Höfferich haben machen müssen».

Die neue Straße nach Herisau (1785)

Die Straße von Gossau nach Herisau hatte eine längere Leidensgeschichte durchzumachen. Man hätte glauben können, die Appenzeller würden die durch die neue Landstraße Rorschach–Wil geschaffene Erleichterung ihres Gütertransportes begrüßt und hiefür gerne ein kleines Opfer gebracht haben. Statt dessen sperrten sie sich gegen Zoll und Weggeld und erhoben wiederholt Klage bei der eidgenössischen Tagsat-

zung, so daß Abt Beda schließlich die Taxen ermäßigte.²² Noch nicht zufrieden, wollten sie sich zur Entrichtung des Weggeldes nur dann bequemen, wenn der Abt nach Herisau und Speicher Nebenstraßen bauen würde (1783). Dieser sagte zu und erklärte sich damit einverstanden, zwei Straßen nach Herisau zu bauen, die eine vom Dorfe Gossau aus, die andere von Kräzern, die dritte sollte vom Tablat nach Speicher gehen. Die interessierten Gemeinden Gossau, Straubenzell und Tablat fanden dies unnötig und stellten sich dem Plane entgegen.

Der Abt übergab die Sache, soweit sie das Amt Oberberg betraf, seinem neuen Obervogt Karl Müller-Friedberg. Dieser unterhandelte mit Landammann Wetter von Herisau, dem es gelang, durch Verzicht auf das übliche Markt- und Roßgeld, das die Gossauer ehemals daselbst zu zahlen hatten, den Straßenbau voranzutreiben. Laut Mandat vom 24. August 1785 waren alle Anstalten zur Auslösung der Anstößer getroffen und der Unterhalt der Straße unter obrigkeitliche Aufsicht gestellt. Das Marktgeld sollte an die Unkosten des Baues verwendet und die Abzahlung der Bausumme unter möglicher Schonung der Untertanen erfolgen.

Am 9. August 1785 kaufte das Obervogteiamt Oberberg von Hans Jakob Mauchle einen 20 Schuh breiten Strich durch seine Weid ob dem Rotholz für den Bau der Straße. Den Gatter gegen «dem Rotholz zu hängen», so oft es die Zeit erheischt, wurde Franz Högger im Buech durch einen besonderen Vertrag aufgebunden. Mehr vernimmt man nicht von Anstößern, die Boden abzutreten hatten, wie überhaupt auch für diese Strecke kein Grundriß vorhanden ist.

Im selben Monat August 1785 übernahmen laut Vertrag Rittmeister Condamin und Aidemajor Künzle den Bau der Herisauerstraße. Sie hatten in «möglichster

Bälde und aller Sparsamkeit unter obrigkeitlicher Direction» das Werk instandzustellen. Nach Ablegung der Rechnung wird ihnen ein angemessenes Honorar ausbezahlt, die Kaution von 500 Gulden wird auf das «aus der Straße fließende Weggeld versichert.» Es soll ferner ein Fond zum Unterhalt der Straße geschaffen werden.

Am 17. Dezember stellten Condamin und Künzle Rechnung, nach dieser kam der Straßenbau nach Herisau auf 4384 Gulden und 45 Kreuzer zu stehen. Für die Art der Finanzierung stehen wenige Quellen zur Verfügung. Die Obrigkeit ermangelte nicht, frühere Mahnungen zu wiederholen. Man soll der neuen Straße nicht ausweichen, wie man bereits versucht habe, man belaste damit die übrigen Gotteshausleute. Im weitern wird geboten, zum Schutz der Straße «Diechsel» und Radschuh zu benützen. Um die Kosten für die Untertanen zu verringern, erging ein Mandat an die Bewohner des Amtes Oberberg, wonach das Weggeld für die neue Herisauerstraße für sie gänzlich aufgehoben werde und auch der Obstzoll zu Herisau erlassen sei, da der Abt letztern ausgelöst habe. Jeder möge diese väterliche Fürsorge dankbar anerkennen. (29. Januar 1786). Diese Befreiung wurde laut Mandat vom 13. Februar 1786 an die Bedingung geknüpft, daß das auf die Straße verwendete Kapital samt Zinsen abbezahlt und das von den Anstößern bezogene Auslösungsgeld zum Unterhalt der Straße verwendet werde. Am 1. März 1786 berichtet Vogt Müller-Friedberg seinen Amtsangehörigen, die Dorfkorporation Gossau habe sich angeboten, den Unterhalt «des stegs im Hinderdorf» gegen ein doppeltes «gemeindwerch» (gemeinsame Arbeit der Dorfgemeinden mit Mann und Roß) auszulösen. Seine hochfürstl. Gnaden versichere, daß in Zukunft die Anstößer «von Bau-

ung und Unterhaltung dieser neuen Straße von dem Kirchenplatz zu Gossau anschließend bis an die Landmark zu Hueb gefreyt» und die Dorfgemeinde wegen der künftigen Brücke im Hinderdorf unangefochten bleiben solle.

Damit geht der Vorhang über den Szenen der Gossauer Straßengeschichte nieder. Es handelte sich um einen Versuch, auf Grund der Quellen die hauptsächlichsten Züge der Verkehrschronik zur Darstellung zu bringen, obwohl das eine und andere Moment noch der Ergänzung bedarf.

Anmerkungen:

- 1 Reimchronik des Appenzeller Krieges (1400–1404), herausgegeben von Traugott Schieß, in Mitteilungen zur Vaterländischen Geschichte, Bd. 35 (1913), S. 84
- 2 Urkundenbuch der Abtei St.Gallen, Bd. VI, S. 591, St.Gallen 1955
- 3 Lehensarchiv (LA) 55, im Stiftsarchiv St.Gallen
- 4 Stiftsarchiv Rubrik 51, Fasc. 5
- 5 LA 55, 38
- 6 Ebd. 44
- 7 Ebd. 65
- 8 Ebd. 47
- 9 Ebd. 61/67
- 10 Vgl. Anm. 4
- 11 Vgl. Anm. 4
- 12 LA 55, 113
- 13 Ebd. 78/80/81
- 14 Ebd. 155
- 15 Ebd. 144/149
- 16 Ebd. 234
- 17 Ebd. 89–430
- 18 Ebd. 439
- 19 Ebd. 439
- 20 Ebd. 491
- 21 Die hauptsächlichsten Quellen zu diesem Thema sind: Stiftsarchiv St.Gallen Rubr. 42, Fasc. 34; Bd. 283/84 Tagebücher Abt Bedas; Bd. 893 A Ausgabenbuch Abt Bedas; Bd. 908 Rechnung der fürstlichen Beamten; Ildefons von Arx, Geschichten des Kantons St.Gallen, St.Gallen, Bd. 3, S. 621
- 22 Rubr. 19, Fasc. 6; Rubr. 42, Fasc. 34; dazu von Arx Bd. 3, S. 622 f.



Kieswerk Espel, Gossau

Telefon Werk: 851559
Büro: 851551