

inz



Historische Verkehrswege in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausserrhoden

AI AR



Titelseite
Aspekte der historischen Verkehrslandschaft in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausserrhoden: Strassenbild beim Alten Steig in Herisau (links); Weidemauer, welche die Ebenalp gegen Wasserauen abgrenzt (Mitte); Konstruktionskunst alter Holzbrücken (rechts). Unterlegt ist die Darstellung von Appenzell aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Rückseite
Ausschnitt aus der Erstausgabe der «Topographischen Karte der Schweiz», der so genannten Dufourkarte im Massstab 1 : 100 000, Blatt IX, erschienen 1854 .

Bildnachweis
Die Herkunft der Bilder ist am Schluss der Bildlegenden in Klammern angegeben. Reproduktion der Kartenausschnitte mit Bewilligung von Swisstopo (BAxxxxxx).

Die im Text in Klammern gesetzten Nummern (z.B. AR 2.2) verweisen auf die Strecken im IVS.

Impressum

Historische Verkehrswege
in den Kantonen Appenzell
Inner- und Ausserrhoden

Texte
Thomas Specker, Mitarbeiter
am IVS 1987–2000

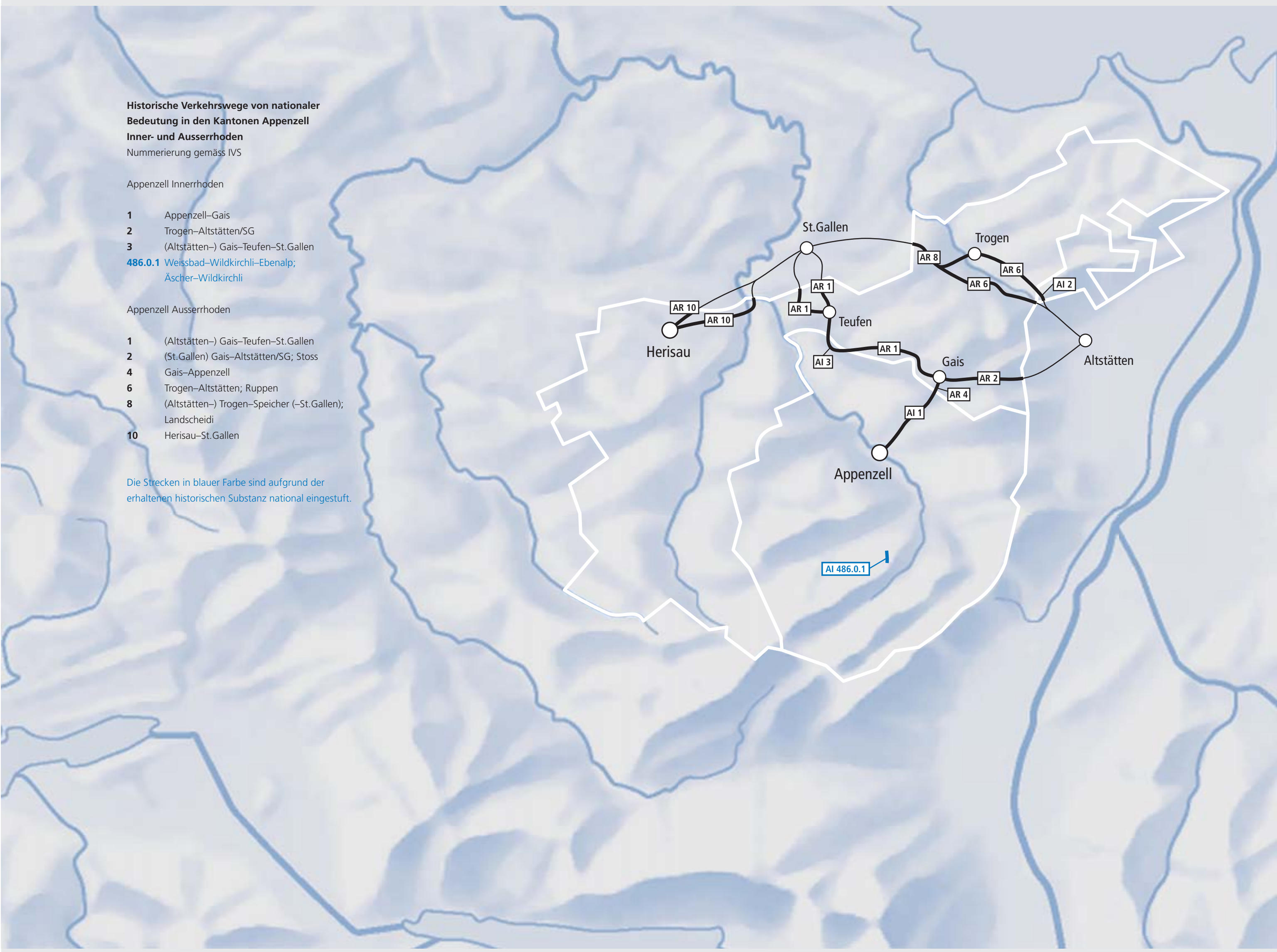
Redaktion, Layout, Kartografie
Steiner & Buschor, Ingenieure und
Planer AG, Burgdorf

Eine Publikation zum
Inventar historischer Verkehrswege
der Schweiz IVS, herausgegeben
vom Bundesamt für Strassen
(ASTRA)
www.ivs.admin.ch

Konzept
Arbeitsgemeinschaft Landschaft
und Geschichte, Zürich

© ASTRA, Bern 2007

...



Geleitwort aus dem Kanton Appenzell Innerrhoden

Via est vita. Eine Strasse ist Leben. Die Erkenntnis der Römer hatte in unserem Kanton während sehr langer Zeit keine allzu grosse Bedeutung im Sinne einer Chance zur Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Wege für Saumpferde und den Viehtrieb sind wohl seit alter Zeit bekannt. Ein Strassenbau im Auftrag und Interesse der Öffentlichkeit war bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts nur in geringem Umfang erwünscht, der Unterhalt der bestehenden Wege und Brücken aus heutiger Sicht völlig ungenügend gesichert. Wohl oder übel begnügten die Menschen sich mit den Wegen und Brücken, die sie hatten. Immerhin war die Öffentlichkeit für eine Handvoll Brücken – einerseits relativ teure und andererseits gefährdete Bauwerke – verantwortlich.

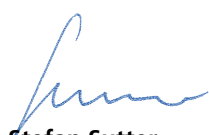


Die erste mit Kutschen befahrbare Strasse im Kanton Appenzell Innerrhoden führte von Urnäsch nach Appenzell und weiter nach Gais. Bezeichnenderweise wurde genau diese Strecke viele Jahrzehnte später in das Hauptstrassennetz des Bundes aufgenommen. Damit beteiligte sich der Bund beim späteren Ausbau dieser Strasse finanziell.

Zur Zeit stehen wir an der Schwelle zur Neuaufteilung der Strassen in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz als Bedingung für eine (Mit-)Finanzierung durch den Bund. Es scheint, dass dieser Strecke ihr Status aberkannt wird, der Kanton wird sie dann selber tragen müssen. Mit dieser Abstufung soll keineswegs ihre Bedeutung geschmälert werden. Im Laufe der Jahrzehnte hat aber die direkte Verbindung nach Hundwil, Herisau und damit zur Autobahn eine grössere Bedeutung erhalten und diese Strecke wird aus heutiger Sicht Aufnahme in das neue Grundnetz finden.

Via est vita. Es wird sich zeigen, welche Veränderungen aufgrund dieser Umklassierungen vor sich gehen werden. Die Nähe zu einer guten Verkehrsanbindung ist für die Bevölkerung wie auch für die Wirtschaft von grosser Wichtigkeit. Im Unterschied zu unseren Vorfahren nehmen wir diese Bedeutung ganz bewusst wahr, versuchen sie zu stärken und nachteilige Erscheinungen zu minimieren.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen des Heftes. Es gibt Vieles zu entdecken, Altbekanntes und dennoch Neues.



Stefan Sutter

Bauherr Kanton Appenzell Innerrhoden

Geleitwort aus dem Kanton Appenzell Ausserrhoden

Der Autobahnzubringer Appenzellerland, die Aufhebung der Zahnradstrecke St.Gallen-Riet-
hüsli der Appenzellerbahnen oder die Feinpartikel- und CO₂-Belastung durch die Motorfahrzeuge sind aktuelle Verkehrsthemen, die uns heute beschäftigen. Themen die sich mit der Leistungsfähigkeit und der Umweltbelastung des Verkehrs auseinandersetzen. Moderne Themen also. Die Herausforderung, Menschen zu verbinden und Güter rasch und sicher zu bewegen, ist aber alles andere als neu. Seit der Besiedlung des Appenzellerlandes stellen Erschliessung und Transportwege einen Hauptfaktor der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Blüte dar. Keine leichte Aufgabe, wenn man sich die Hügel- und Tobellandschaft des Appenzellerlandes vor Augen hält! Begonnen hat die Erschliessung schon früh. Bereits im 9. Jahrhundert war die Schwägalp von Gossau her zugänglich. Ausser Brücken wurden zunächst kaum Strassen oder Wege gebaut. Die Wege, allesamt Saum- oder Fusswege entstanden schlicht durch Benutzung und gelegentlichen Unterhalt. Viele dieser Wege und Verbindungen sind Zeugen der Entstehung und Besiedlung unserer Heimat. Viele dieser Wege werden aber heute nicht mehr benutzt und geraten in Vergessenheit oder drohen zu verschwinden.



Es ist also wichtig, eine historische Grundlage zu haben, damit dieses Erbe nicht verloren geht. Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) enthält die geschichtlich bedeutsamen Verkehrsverbindungen der ganzen Schweiz und somit auch in unserem Kanton. Das vorliegende Begleitheft würdigt die Entstehung des Appenzeller Verkehrsnetzes in seinen historischen Zusammenhängen. Text und Bilder führen uns die Besiedlung unseres Landes nochmals eindrücklich vor Augen. Zahlreiche der inventarisierten Verkehrswege und Bauten können selbstverständlich noch heute vor Ort bestaunt werden. Der St.Galler Brückenweg oder die neu eröffnete Ausserrhoder «Kulturspur» führen entlang der jahrhundertealten Handwerks- und Baukunst.

Das IVS ist ein Arbeitsinstrument für Behörden, Planer, Touristiker und Historiker. Es ist ihre Aufgabe, die bedeutsamen und inventarisierten Verkehrswege und Bauten zu erhalten, zugänglich und erlebbar zu machen.

Eine wichtige Aufgabe. Denn wir sollten auch in Zukunft noch verstehen, wie viel Mut und Ausdauer unsere Vorfahren benötigten, um das Appenzellerland zu besiedeln!

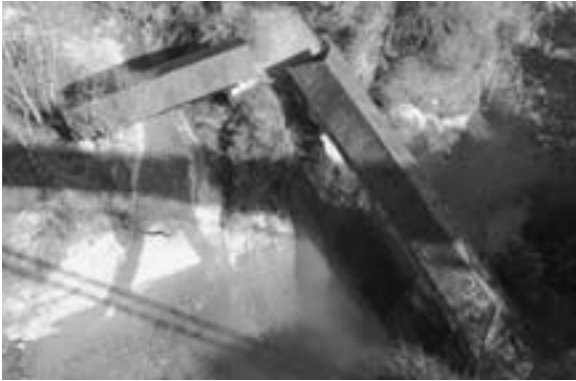
Für die sachkundige und umfassende Arbeit danken wir der Fachorganisation ViaStoria und den beteiligten Fachautoren.



Jakob Brunnschweiler

Regierungsrat





Linke Seite: Die Streusiedellandschaft von
Schwarzenegg östl. Schwende.
(T. Specker, 2006)

Links oben: Die beiden Holzbrücken über Sitter
und Wattbach bei Zweibruggen
(AR 330.1.1) vom Fussgängersteg aus.
(T. Specker, 2006)

Links unten: Alpweg auf die Altenalp
(Al 487) mit Weidemaier und fast schon
monumentalem Durchgang. (T. Specker, 2006)

Rechts unten: Durch die Felsrippe gesprengter
Hohlweg bei Münz (Al 205.1) nördlich von
Appenzell. (T. Specker, 2006)



Inhalt

7 DIE VERKEHRSWEGE

8 Einleitung

Über ruppige Tobel und sanfte Hügel (Thomas Specker)

10 Verkehr und Geschichte im Appenzellerland

Eine Übersicht über Weggeschichte und Wegformen (Thomas Specker)

18 Informationsquellen für die historische Wegforschung

Quellen im Gelände, Quellen im Archiv (Thomas Specker)

24 Sehenswertes im Appenzellerland

Perlen und regionale Besonderheiten (Thomas Specker)

27 Appenzellerland – Brückenland

Von Hüslibrücken, Bogenbrücken, Gitterbrücken und Betonbrücken
(Thomas Specker)

30 Pilgerstrassen, Wallfahrtsrouten und Kirchwege

Auf den Spuren von Pilgern und Kirchgängern (Peter Witschi)

32 Besondere Wegformen und Strassen

Auf Sonder- und Nebenwegen durchs Appenzellerland (Thomas Specker)

40 Holznutzung in Urnäsch

Von Köhlerwegen, Holzwegen und Bahrenwegen (Hans Hürlemann)

43 DAS INVENTAR

44 Das IVS in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausserrhoden

Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausserrhoden immerhin 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet, und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für die Kantone Appenzell Inner- und Ausserrhoden, deren provisorische Fassung im Jahr 2002 abgeschlossen worden ist.



Über ruppige Tobel und sanfte Hügel

Einleitung

Die Verkehrsentwicklung des Appenzellerlandes ist geprägt von der zerklüfteten Topographie mit tief eingeschnittenen Schluchten und Tobel. Verkehrsgeschichte im voralpinen Hochland beginnt im Mittelalter und ist nirgends geprägt von «grossen», bedeutenden Verbindungen. Wichtig waren vielmehr die innere Erschliessung und der Zugang zu den ausserhalb des Landes gelegenen Zentren.

Dieses Kantonsheft soll einen Zugang zum Inventar der historischen Verkehrswege bieten und den Einstieg ins eher technische Inventar erleichtern. Wo inventarisierte Objekte beschrieben sind, steht immer ein Verweis mit den Nummern von Strecke, Linienführung und Abschnitt (z.B. AI 3.1.2).

Beim IVS-Inventar liegt das Schwergewicht auf den wichtigen, nationalen Verkehrsverbindungen und auf gebauten Wegen mit aufwändiger Substanz. Zu den typischen appenzellischen Formen der älteren Verkehrs-

wege gehören aber Alperschliessungen, Wege zwischen Einzelhöfen, Stege und Brücken. Diese Wegarten (ausser den Brücken) erforderten jedoch nur gelegentlich grösseren baulichen Aufwand. Dieses Kantonsheft stellt daher auch einige Wege und Besonderheiten dar, die im Inventar mit geringer Bedeutung oder gar nicht erscheinen. Die Vielfalt der Wegformen ist gross und lässt sich in einem kurzen Heft nicht voll ausschöpfen. Der Bilderbogen auf diesen Seiten mag einen ersten Eindruck davon geben.





Abb. 1 (linke Seite): Alpgassenähnlicher Weg bei Wasserauen. Links eine Weidemaier unter prächtigen Wiesenblumen, rechts ein Stopzaun. Der Weg führt Richtung Ebenalp (o.I.N.). (T. Specker, 2006)

Abb. 2 (oben links): Einfacher Grasweg zwischen Kuenishus und Gmündertobelbrücke (o.I.N.). Solche Wege, an sich ideal zum Wandern, sind heute durch Unverständnis stark gefährdet. (T. Specker, 2006)

Abb. 3 (oben Mitte): Gut erhaltenes Stück der Pflasterung am Alpweg nach der Ebenalp (AR 480). (T. Specker, 2006)

Abb. 4 (oben rechts) : Hauptstrasse bei Waldstatt. Angelegt im 19. Jahrhundert, Ausbaustandard 20. Jahrhundert (AR 120.2). (T. Specker, 2001)

Abb. 5 (links): Fast schon «städtisches» Strassenbild beim Alten Steig in Herisau (o.I.N.). (T. Specker, 2001)

Eine Übersicht über Weggeschichte und Wegformen

Verkehr und Geschichte im Appenzellerland

Das Appenzellerland besitzt eine besondere, zerklüftete und begrenzende Topographie. Die Geschichte des Landes ist aber durchaus nach aussen gerichtet. Das Appenzellerland ist ein Hochland, es liegt fast nirgends unter 700 Meter.

Das Klima ist durch Höhenlage, Nordexposition und Abschirmung gegen Süden rau und daher eher für Milch- und Viehwirtschaft geeignet. Die Kalkfalten im Süden und die Molasseschichten im Norden bilden Längstäler in West-Ost-Richtung. Zusätzliche Schluchten durchfurchen das Gebiet in Nord-Süd-Richtung. Im mittleren Massstab sind die Geländeformen allerdings nicht so zerklüftet. Dadurch stehen recht grosse, wenig steile Flächen zur Verfügung.

Historische Übersicht

Erste Siedlungen sind im Frühmittelalter in den tieferen Lagen um Herisau nachweisbar. Im Hochmittelalter wurden die höheren Lagen erschlossen. Von Anfang an waren Vieh- und Alpwirtschaft bedeutend. Seit dem Spätmittelalter erfolgte eine noch stärkere Verlagerung zur Viehwirtschaft. Die Viehwirtschaftsprodukte konnten

auf die wachsenden Stadtmärkte exportiert und die Güter des täglichen Bedarfes importiert werden.

Besonders wichtig für die Verkehrsgeschichte des ausgesprochenen Streusiedlungsgebietes ist die späte Entwicklung von grösseren Dörfern. Viele der heutigen Kirchdörfer entwickelten sich erst nach dem 15. Jahrhundert. Einige sind sogar erst nach 1600 entstanden, oft um eine neue Kirche. Erst im 18. Jahrhundert besaßen alle wichtigen Orte einen Markt.

Eine Quelle zum Streit zwischen Appenzell und St.Gallen um den Garnverkauf von 1579 illustriert sehr schön die wirtschaftlichen Wechselbeziehungen zweier Regionen: Die Appenzeller machen geltend, «das nitt jedes arm wib mit irem garn selbs [selbst] ainen so witten, ettwo ungebanten [unwegsamen] weg ... uss den bergen ... [nicht] selbs liuffen ... möge». Schliesslich hätten die Appenzeller «schmaltz, käss, holtz, kool, vich und garn» ohne Auflagen nach St.Gallen verkauft.
(AUB II, Nr. 3478, S. 614 u. S. 616)

Abb 6: Konstruktionskunst alter Holzbrücken (AR 10.1.2). Brücken waren das einzige Mittel, die tiefen Tobel zu überwinden. An wichtigen Verbindungen musste daher solcher Bauaufwand in Kauf genommen werden. (T. Specker, 2006)





Seit dem 15. Jahrhundert wurde neben der Landwirtschaft das Leinwandgewerbe zu einem wichtigen Wirtschaftszweig. Eine eigenständige Produktion einschliesslich Bleiche und Handel konnte sich erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts zuerst in Herisau und Trogen etablieren. Das Appenzellerland, vor allem die stadtnahen Teile, wurde zu einem prototypisch industrialisierten Gebiet, das zu den am dichtesten besiedelten Gegenden Europas gehörte.

Bis ins 20. Jahrhundert blieben die Produktionsstandorte grossteils ebenso verstreut wie die Siedlungen: verteilt auf Heimindustrie und kleinere Fabriken an Bächen. Erste Fabriken waren seit dem frühen 19. Jahrhundert Spinnereien (1804 am Säglbach in Trogen, Firma Zellweger). Auch für die mechanische Grobstickerei (Plattstich) wurden ab ca. 1840 kleine Fabriken errichtet. Grosse Webereien konnten sich in Appenzell praktisch nicht etablieren. Im Stickereiboom nach 1866 dominierten dann erneut die «Einzelsticker».

Kleine Verkehrsgeschichte

Gewiss gab es seit der ersten Besiedlung des Appenzellerlandes eine Vielzahl von Verkehrsverbindungen: Beispielsweise war die Schwägalp schon im 9. Jahrhundert von Gossau her zugänglich. Zu Siedlungen und Höfen führten Wege, es mussten Naturalabgaben transportiert werden. In den riesigen Pfarreien waren lange Kirchwege zu bewältigen: Ums Jahr 1100 lagen, ausser in Herisau und Appenzell, alle Kirchen ausserhalb des Landes. Auch wenn der Selbstversorgungsgrad hoch war, waren doch gewisse Güter auf den städtischen Märkten zu beschaffen oder zu verkaufen.

Viele der frühen wichtigen Saumwege verliefen nicht in den Tälern, sondern in möglicher Kürze über die Höhen. Bei einigen davon kennen wir gewisse Fixpunkte des Verlaufs: so die direkte Verbindung von Gais nach St. Gallen in der Höhe östlich an Bühler und Teufen vorbei



Abb. 7 (oben links): Gais vor 1780, Zeichnung von Ulrich Schellenberg. Das typische heutige Bild mit Dorf und dicht besetztem Umland ist schon gut entwickelt. (Gais, S. 83)

Abb. 8 (oben rechts): Das Innerrhoder Landbuch von 1585 listet Landstrassen und Brücken auf. Hier abgebildet die Abschrift im «Semmler», einer systematischen Gesetzesammlung ab 1608:

«Folgende brugen und gbäu müssen
Meine Herren erhalten
die dekt brugg in schwendi - (...)
die dekt brugg an der loos.
die dekt brugg zu überi brugg
die deckt brugg bey der Metzi im dorff
[Appenzell]
die Kessels brugg
die brug - - Zentlen
die 2 brugg in (...) Zwissli bach genant»

(Semmler, Blatt 540; Abb. Natalie Büsser, Appenzeller Rechtsquellenedition)

oder auch der alte, direkte Saum- und Kirchweg zwischen Goldach und Marbach, oder etwa die Strecke Appenzell–Leimensteig–Teufen und weiter nach St. Gallen (AR 1, AI 101) mit den Brücken in Appenzell.

Im Alltag mindestens ebenso wichtig waren die übrigen Verbindungen. Da gab es einfache Hof-zu-Hof-Wege quer über Wiesen und Weiden, es gab die Wege zur Mühle, zum Landsgemeindeort.

Abb. 9: Unterhalt als Strassenbau in heutiger Zeit: Dieser Seitengraben bei Kubel (AR 10.1) bildet mit einfachsten Mitteln ausgeführten Strassenbau. Er besteht aus fugenlos stossenden Bodenplatten, einer hangseitigen, niedrigen, zweilagigen Trockenmauer. Das Brett gegen den Weg (links) ist neu und notwendig geworden, weil das Wegniveau durch Abspülung zu tief liegt. (T. Specker, 2006)

Ausser Brücken und ihren Zufahrten wurden zunächst kaum Strassen oder Wege gebaut. Die Wege, allesamt Saumwege oder Fusswege, entstanden schlicht durch Benutzung und gelegentlichen Unterhalt. Es ist daher bezeichnend, wie sich 1479 wegen des langen und beschwerlichen Kirchwegs nach St.Gallen der Vorsteher der Rhode Teufen an den Abt wandte: Er wollte nicht etwa einen Wegbau, sondern einen Kirchenbau.

Etwa ab dem 15. Jahrhundert wurden vermehrt Wege eigens gebaut. Als frühe Wegbauten lassen sich die an den ausser Landes führenden Wegen errichteten Letzinen (Abwehrmauern) mit Wegsperren und Wegdurchlass ansehen. Vor allem aber beginnt jetzt der Bau von Brücken, häufig schon als gedeckte «Hüslibrücke». Viele der Übergänge erscheinen nun in den Landesrechnungen. Bereits 1504 ist von einer «Ausbesserung» der «Strasse» im Bruederbachtobel (Ruppenstrasse) die Rede, so «dass man si wol geriten und gefaren möge» (Appenzeller Urkundenbuch I, Nr. 1'526).

Bis in die frühe Neuzeit mussten Brücken und Wege von den Gemeinden (Rhoden) und Anstössern unterhalten werden. Eigens eingesetzte Wegmeister in den Rhoden überwachten dies. Einige wichtigere Übergänge wurden auch vom Land getragen. Zudem legte die Obrigkeit eine Anzahl von wichtigen «Strassen» fest. Ein systematischer Strassenbau war aber nicht die Regel und die jeweiligen Anstösser oder Gemeinden (Rhoden) erledigten ihren Anteil eher minimalistisch.

Eine besondere Wegform stellten die Alperschliessungen dar. Diese Wege waren wichtig und wurden daher auch aufwändiger unterhalten. Die etwa im 16. Jahrhundert entstandene Alpengenossenschaft der Schwägälp unterhielt zum Beispiel spätestens seit dem 17. Jahrhundert mit grossen Kosten die Rossfallbrücke über die Urnäsch, um so den schwierigen Weg auf die Alp offen zu halten.

Im Verlauf der Frühen Neuzeit veränderte sich das Verkehrssystem grundlegend. Wichtige Wegverbindungen verlagerten sich in die neuen Siedlungszentren hin-



Eine interessante weggeschichtliche Quelle bilden «Urfehd-Urteile» gegen Mörder. Dabei wurden die Täter (zusätzlich zur üblichen Strafen) häufig auch dazu verurteilt, den Angehörigen der Opfer lebenslang aus dem Weg zu gehen. Damit sollte auch die private Rache unterbunden werden. Gelegentliche genaue Vorschriften über erlaubte Wege verbieten dem Täter, die üblichen Wege zu benutzen. Beispielsweise wird dem Konrad Kapennhan in seiner Urfehd Folgendes vorgeschrieben: Er darf von Appenzell aus nach Gais nicht über Zwislen gehen (AI 1). Ins Rheintal muss er über den Hirschberg (AI 466) oder durch Eggerstanden (AI 226) gehen, darf aber weder über das Rietli [Gais] noch durch Gais (d.h. Stoss) gehen. (AUB II, Nr. 2544, S. 311)

ein. Die sich zu Kirchorten oder Gewerbezentren entwickelnden Dörfer wie Appenzell, Trogen, Gais, Teufen usw. ziehen den Verkehr an sich. Durch den allmählich anlaufenden Bau von Strassen verfolgten einzelne Gemeinden aktiv dieses Ziel, zum Beispiel Gais mit einer neuen Brücke im Jahr 1564. Ein sehr deutliches Beispiel ist die Verlagerung der Ruppenstrasse nach Trogen (AR 6). Dadurch verloren die älteren Saumwege dort an Bedeutung, wo sie als Höhenweg angelegt waren. Beispielsweise Gais–St.Gallen oder Marbach–Goldach. Mehr und grössere Dörfer und eine stärkere Bedeutung der Verkehrsanschliessung für die Importe und Exporte der Textilindustrie und der Landwirtschaft erforderten auch



Abb. 10: Der Projektvorschlag von Ingenieur Alois Negrelli von 1836. Schön erkennbar sind die vielen Schleifen, um eine geringe Steigung zu erhalten. Dadurch wurde die Strecke viel länger als die Stossstrasse, ganz unten im Bild. (ZBZ Kartensamml.: 4 JI 45: 1 und 11 JI 46: 1)

Mit diesen Strassenbauten hat es eine besondere Bewandnis. Nachdem 1774–78 Abt Beda Angehrn die neue Strasse Rorschach–Wil angelegt hatte, weigerten sich die Appenzeller zunächst, für die Benutzung Zölle zu entrichten. Der Abt erlaubte ihnen auch, weggeldfrei die alte Strasse über das Martinstobel zu benutzen. Schliesslich anerkannten die Appenzeller doch noch die Zollrechte. Im Gegenzug legte der Abt auf eigene Kosten die Strassen von Gossau nach Herisau (AR 12), von Chräzern nach Herisau (AR 10) und nach Speicher (AR 8) neu an. Die beteiligungsunwillige Stadt St. Gallen kaufte sich bei der Gelegenheit für 10'000 Gulden von allen Unterhaltspflichten an diesen Strassen los. (Krapf 1983, S. 14)

vermehrte Investitionen in Brücken- und Wegbau, um die Verbindungen zu verkürzen.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts setzte ein reger Strassenbau ein. Als erste Strassenzüge wurden die Verbindungen von St. Gallen nach Trogen (AR 8.1) und von Herisau nach St. Peterzell (SG 21.1) im Jahr 1789 so angelegt, dass sie von Kutschen befahren werden konnten. Es folgten verschiedene Bauten an der Stossstrasse und an der Ruppenstrasse.

In der Helvetik und bis zum Strassenbaugesetz von 1851 in Ausserrhoden resp. von 1876 in Innerrhoden waren die Gemeinden, Bezirke und Anstösser immer noch für den Strassenbau verantwortlich.

Am Ende des 19. Jahrhunderts begann trotz der schwierigen Topographie eine erstaunliche Blüte des Bahnbaus – eine weitere Appenzeller Besonderheit. Die Bahnen schufen allerdings keine neuen Verbindungen oder ein neues Netz, sondern wurden praktisch ausschliesslich unmittelbar neben den «Kunststrassen», grossteils sogar als Strassenbahn angelegt.

DIE WICHTIGSTEN VERBINDUNGEN

Ehemalige Verbindungen mit überregionaler oder gar in-

ternationaler Bedeutung gibt es im Appenzellerland keine. Dennoch haben die im Inventar mit nationaler Bedeutung eingestuft Strecken eine interessante Geschichte.

Der Ruppenübergang

Die Verbindung von St. Gallen über Speicher–Trogen–Ruppen nach Altstätten (AR 8, AI 2, AR 6, SG 2, SG 21) ist im Hochmittelalter entstanden. Im Jahre 1212 wurde sie von Kaiser Friederich II. verwendet. Ihr Verlauf scheint sich kaum wesentlich verändert zu haben. Diesbezügliche Verschiebungen gab es bei Trogen. Die vermutlich älteste Linienführung (AR 6.1) lief westlich am Ort vorbei und querte das Bruederbachtobel bei der oberen Brücke. Um 1600 bestand bereits eine Variante (AR 6.2, AR 8.1), welche den Bruederbach näher bei Trogen überquerte. Daneben gab es auch eine östliche Variante über die Bruggmüli (AR 6.3). Der sich entwickelnde Ort Trogen vermochte also die Verbindung an sich zu ziehen.

Nach Teilausbauten schon im 18. Jahrhundert sowie einem erfolglosen Versuch um 1804 ergriff die Gemeinde Trogen 1830 die Initiative. Nach jahrelangen Verzögerungen startete 1836 der Bau (AR 6.4); das Stück zwischen Vögelinsegg und der Landmark am Ruppen (AR 8.2) war 1838 vollendet. Die neue Ruppenstrasse überquerte den Bruederbach mit einer Steinbrücke bei Brugg. Nach Vollendung auch des St. Galler Teils konnte ab Mai 1842 die Eilpost von St. Gallen nach Altstätten und Feldkirch verkehren.

1903 wurde das Trasse der Kunststrasse um das Trasse der elektrischen Strassenbahn von St. Gallen nach Trogen verbreitert.

Abb. 11 (links): Der alte Weg im Fels und die neue Strahlholzstrasse von 1808. Radierung/Aquatinta um 1839. (Kürsteiner Nr. 110)

Abb. 12 (rechts): Auf der sog. «Hundwiler Leiter» stieg man aus dem Wattbachtobel nach Haggen hinauf. Diese Abbildung um etwa 1830 von Joh. Bapt. Isenring ist wohl ungefähr naturgetreu. Der Ort lässt sich aber immerhin als etwas östlich der Hüslibrücken bestimmen. (Kürsteiner Nr. 330)



Die Stoss-Strasse

Die Verbindung von St.Gallen über Teufen, Gais und den Stoss nach Altstätten (AR 1, AR 2, AI 1) war gegenüber der Ruppenverbindung (St.Gallen–Trogen–Altstätten) lange Zeit weniger bedeutend.

Zwischen St.Gallen und Teufen gibt es vier Varianten, die sich chronologisch aber nicht zuverlässig differenzieren lassen. Die möglicherweise älteste Linienführung (AR 1.2) führte direkt über den natürlichen, flachen Pass des «Watt».

Eine weitere Linienführung (AR 1.1), welche im Brandtobel den Wattbach überquert, wird erst im 18. Jahrhundert als «Landstrass im Tiefentobel» bezeichnet. Sie dürfte zeitweise als Kirchweg nach St.Georgen gedient haben und war teilweise befahrbar.

Im 18. Jahrhundert entwickelte sich der Talweg (teilw. AR 1.3). Lokale Bedürfnisse, der vielen Mühlen und Fabriken am Rotbach oder des Molkekurorts Gais, boten jeweils Anstösse zum Ausbau von Teilstücken. Durch die schluchtartige Engstelle des Strahlholzes zwischen Gais und Bühler war spätestens in der zweiten Jahrhunderthälfte ein Strässchen in den Felsen gesprengt worden.

Zwischen Teufen und Steigbach bestanden Varianten. Die schwierige Stelle unterhalb Schwendi konnte einerseits über die untere und die obere Rotbachbrücke (erstmal 1534 und 1479 erwähnt) oder über die Goldbrugg mit einer Gegensteigung bei Schwendi nach Steigbach umgangen werden. Die Verlegung ins Tal bei Schwendi (AR 1.3, AI 3) erfolgte 1806/07.

Die dritte Linienführung (AR 1.3, AI 1.3), die «alte Landstrasse», ist als Fahrstrasse am Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts entstanden. Frankreich ver-

langte zur Zeit der Französischen Revolution einen Ausbau des Übergangs von St.Gallen ins Rheintal über Teufen, Bühler und Gais. Teilweise musste dazu ein neuer Verlauf für die Strasse gesucht werden. Der Stossweg stellte so bis zur Eröffnung der neuen Ruppenstrasse 1842 eine Alternative zur Ruppenstrasse dar.

Regionale Verbindungen

Die regionalen Verbindungen bildeten ein sehr ausge-dehtes Netz. Wichtig waren gewiss die jeweiligen Verbindungen nach St.Gallen. Berühmt ist der Weg von Hundwil nach Haggen, der über die grosse und die kleine Brücke bei Zweibruggen und dann die sogenannte «Hundwiler Leiter» fürstbäbliches Gebiet erreichte. Dieser nördliche Brückenzugang ist heute im Gelände kaum mehr begehbar, aber noch erkennbar. Es scheint sogar zwei Varianten zu geben.

Ein Beispiel für einen ehemals wichtigen Saumweg ist die erwähnte direkte Verbindung von Gais nach St.Gallen, welche auf der Höhe östlich von Bühler und Teufen verlief und diese beiden Orte nicht berührte.

Auch der alte, direkte Saum- und Kirchweg zwischen Goldach und Marbach, der keinen grösseren Ort berührt, verlor mit der neuen Kirche in Trogen und später in Rehtobel an Bedeutung und ist lediglich in einigen Hofverbindungen erhalten (teilweise AR 320).

DER STRASSENBAU IM 19. JAHRHUNDERT

Gegenüber den anderen ostschweizerischen Kantonen, welche ab 1803 meist energisch den Aufbau eines kantonalen Strassennetzes in Angriff nahmen, geschah dies in Ausserrhoden und Innerrhoden mit grosser Verspä-



Abb. 13 (oben): Von der kleinen Brücke bei Zweibruggen (AR 330.1.1) aus führt noch der Weg nach Norden (o.I.N.) zur ehemaligen „Hundwiler Leiter“. Er wird aber bald durch einen Erdrutsch unterbrochen, wodurch die Brücke eigentlich funktionslos geworden ist. (T. Specker, 2006)



Abb. 14 (unten): Kleine Bogenbrücke bei der Starchenmühle (o. I. N.), die mehr schlecht als recht mit Beton renoviert wurde. (T. Specker, 2006)

tung. Durchgehend für den Wagenverkehr geeignete Strassen wurden erst spät gebaut.

Gemeinden und Private bauen Staatsstrassen

In Ausserrhoden ergriffen vor allem Privatleute, Unternehmer und Gemeinden die Initiative und legten neue Strassen an, vorzugsweise nach St.Gallen, Altstätten, Gossau. Sie wollten gute Verbindungen zu den Absatzmärkten und für auswärtige Gäste. Beispielsweise finanzierten 1826/27 Private den Ausbau der Strasse Herisau–Winklen (AR 10.2).

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden beteiligte sich bis 1840 (abgesehen von den Brücken) lediglich am Unterhalt von drei Strassen, die er 1846 ganz übernahm: Winklen–Herisau–Grenze bei Schönengrund (AR 10.2, AR 400.2), Watt–Teufen–Stoss (AR 1.4) und Herisau–Gossau (AR 12). Eine wichtige, vom Kanton übernommene Verbindung war die Ruppenstrasse von St.Gallen über Trogen nach Altstätten (AR 6.4). Auch hier leisteten Private und Gemeinden erkleckliche Beiträge.

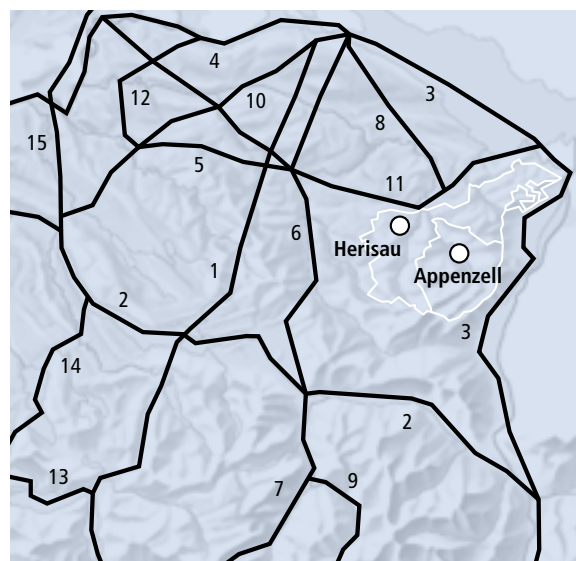
Das erste Ausserrhoder Strassengesetz von 1851

Die Bundesverfassung von 1848 hob Binnenzölle und Weggelder auf. Ausserrhoden erhielt als Ersatz dafür

Das Appenzellerland im Verkehrsnetz der Ostschweiz

Die Karte gibt einen Überblick der wichtigsten überregionalen Verkehrsachsen der Ostschweiz wie sie sich etwa im 18. Jahrhundert darstellten. Die Linien deuten die Verläufe nur an, denn jede der Achsen bestand aus verschiedenen Varianten, die sich auch immer wieder veränderten.

- 1 Konstanz–Einsiedeln; Pilgerweg
- 2 Limmat–Zürichsee–Linth–Walensee–Bündnerpässe; See- und Landverbindung
- 3 Konstanz–Bündnerpässe; Schifffahrt und Strassen im Rheintal
- 4 Basel–Konstanz–Bodensee; Schifffahrtsweg
- 5 Zürich–St.Gallen–Bodensee
- 6 Konstanz–Weinfelden–Toggenburg–Innerschweiz
- 7 Glarus–Reusstal; Klausenpass
- 8 Konstanz–St.Gallen/Herisau
- 9 Glarus–Vorderrheintal; Panixerpass
- 10 Zürich–Frauenfeld–Konstanz
- 11 St.Gallen–Wil–Frauenfeld–Schaffhausen
- 12 Zürich–Stein am Rhein
- 13 Basel–Gotthard–Tessin
- 14 Zürich–Zug–Gotthard
- 15 Zürich–Schaffhausen





jährlich rund 38'000 Franken aus Bundesgeldern und begann nun energisch mit dem Strassenbau.

Das Strassengesetz von 1851 übertrug den Bau aller Strassen den Gemeinden, den Unterhalt der Strassen I. und II. Klasse dem Kanton und derjenigen III. Klasse den Gemeinden. Die Projektierung der Strassenzüge wurde vom Kanton vorgenommen. Strassen erster Klasse mussten eine Fahrbreite von mindestens 20 Fuss (knapp 7 m) aufweisen, die Steigung durfte maximal 7 Prozent betragen. Für Strassen zweiter Klasse betrug die Mindestbreite 16 Fuss (ca. 4.8 m), die Maximalsteigung 9 %. Für den Bau resp. die «Korrektion» der fünf «kantonalen Weggeld-Strassen» hatten die Gemeinden drei Jahre, für die übrigen zwölf Jahre Zeit.

Im Strassengesetz wurde erstmals mit der sogenannten «Mittellandstrasse» eine Strassenverbindung II. Klasse innerhalb des Kantons festgelegt, welche die drei Regionen Hinterland, Mittelland und Vorderland über die Schluchten von Urnäsch, Sitter und Goldach verband.

Die neuen Strassen, als «Kunststrassen» bezeichnet, wiesen eine ganz neue Art der Trassierung auf. Zu grosse Steigungen wurden mit Serpentina gemildert. Man scheute sich nicht, hangparallel zu bauen und die so angeschnittenen Hänge mit teils massiven Bauwerken zu stabilisieren. Bemerkenswert sind die gewaltigen Dimensionen der Brücken: Die (erste) Gitterbrücke über das Gmündertobel wies eine Spannweite von ca. 120 m auf, die neue Betonbrücke von 1908 besass mit 80 m einen Betonbogen mit der damals weltweit grössten Spannweite.

Innerrhoden

Bis zur Jahrhundertwende waren auch in Innerrhoden die Bezirke für den Bau von Strassen verantwortlich, welche aber nur geringes Interesse an Durchgangsstrassen zeigten. Nicht zuletzt auf ausserrhodischen Druck und wegen der Aussicht auf Strassenzölle begann der Kanton selbst mit dem Strassenbau.

Die Verbindung von Urnäsch via Appenzell (AI 110.1) nach Gais (AI 1.1) war erst auf Veranlassung der helvetischen Regierung um 1800 für Wagen befahrbar gemacht worden. Zuvor war der Saumweg nur im Winter mit Schlitten befahrbar. 1806–1809 wurde die Strasse schliesslich – auch auf ausserrhodischen Druck – neu angelegt und dabei wohl auch die schöne Kesselisbrugg gebaut. Diese Strasse war die erste überhaupt mit Kutschen befahrbare Landstrasse Innerrhodens und bis in die 1840er-Jahre die einzige Innerrhoder «Landstrasse» überhaupt. Die eidgenössische Tagsatzung bewilligte daraufhin 1810 Wegzölle bei Gonten, Kesselisbrugg und Gais.

Die Tagsatzung erlaubte 1804 die Erhebung von Weggeldern zur Finanzierung des Strassenbaus. In Innerrhoden wurden daher einige Strassen zu Weggeldstrassen erklärt, darunter die Strassen nach Urnäsch (AI 110.1) und nach Gais (AI 1.1).



Einen Einblick in die prekären Verkehrsverhältnisse vor dem modernen Strassenbau gibt das Beispiel Urnäsch. Vor dem Bau der Appenzeller Bahn 1875 war Urnäsch abseits der Durchgangsrouten, was erklärt, dass der Strassenbau erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzte. Pfarrer Johann Rudolf Steinmüller schrieb im Jahre 1804:

«Noch vor wenigen Jahren waren die Strassen im ganzen Land so schlecht beschaffen, dass gar alle Produkte, welche man ausführte, und alle Bedürfnisse, welche man einfuhrte, von Pferden getragen werden mussten.» Der Urnäscher Chronist Christoffel Frehner bestätigt das in seinen Bemerkungen über die üppige Zeit im Jahre 1724, als Überfluss herrschte. Damals versorgten jede Woche gegen 15 Saumrosse Urnäsch mit gutem Wein. Vierrädrige Wagen waren auf den meisten Wegen nicht verwendbar, schwerere Fracht konnte im Winter auf Schlitten verladen werden und wurde dann wohl mehr neben als auf den Wegen gezogen. Im Sommer aber brauchte man sogenannte «Schleipfen», zweirädrige Karren mit langen Stangen, die hinten bis zum Boden reichten. Die ungünstigen topographischen Verhältnisse und die politische Struktur verhinderten lange einen Ausbau der Landstrassen.

In den 1850er-Jahren wurden verschiedenste Projekte teils von der Kantonsregierung, teils von einzelnen Bezirken verfolgt. Die fehlende Gesetzesgrundlage verlieh der kantonalen Strassenbaupolitik allerdings ziemliche Unstetigkeit. So wurde zwar ein teures Projekt für eine Strasse von Appenzell über Eggerstanden nach Oberriet SG ins Auge gefasst (und deswegen andere Verbindungen hintangestellt), dann aber erst nach 1904 (!) ausgeführt.

Offenbar wurde auch wenig darauf geachtet, eine gleichmässige Erschliessung aller Kantonsteile zu erhalten. Die Bezirksstrasse nach Haslen/Schlatt war erst 1882 fertig, Oberegg war von Appenzell aus kaum erreichbar. Die Gemeinden mussten jeweils um eine finanzielle Beteiligung des Landes kämpfen.

Das erste Innerrhoder Strassenbaugesetz von 1876

Einen ersten Schritt zu einem systematischen Innerrhoder Strassenbau bildete das Enteignungsgesetz von 1834, welches erstmals Enteignungen für den Strassenbau ermöglichte. Ein Strassenbaugesetz erhielt der Kan-

Abb. 15 (linke Seite, oben links): Stützmauer an der neuen Bruederbachobelstrasse bei Trogen. Die Trockenmauer hält seit mehr als 150 Jahren und sieht immer noch gut aus. (T. Specker, 2006)

Abb. 16 (linke Seite, unten): Westliches Widerlager der Gitterbrücke über das Gmündertobel von 1861. (o. I. N.) (T. Specker, 2006)

Abb. 17 (linke Seite, oben rechts): Der erhaltene Weg westlich der Kesselsbrugg zeigt noch den typischen Verlauf einer älteren Linienführung zwingend als Hangweg. (T. Specker, 2006)

Abb. 18 (oben): Der Neubau der Bruederbachbrücke stürzte im Sommer 1838 ein und musste durch eine zweibogige Steinbrücke ersetzt werden, von der Teile in der bestehenden Brücke noch erhalten sind; ein Teil des östlichen Bogens mit dem Mittelpfeiler. (T. Specker, 2006)

ton erst 1876. Das Gesetz unterschied zwei Strassenkategorien: Strassen erster Klasse wurden vollständig vom Kanton gebaut und unterhalten, am Bau der Bezirksstrassen beteiligte sich der Kanton mit einem Drittel und leistete Unterhaltsbeiträge.

Literatur

Appenzeller Geschichte: Zur 450-Jahrfeier des Appenzellerbundes 1513–1963. Hg.v. den Regierungen der beiden Halbkantone. Appenzell. Bd. I: Das ungeteilte Land (von der Urzeit bis 1597). Bd. II: Appenzell Ausserrhoden (von 1597 bis z. Gegenwart). Bd. III: Appenzell Innerrhoden (von der Landteilung 1597 bis ins 20. Jahrhundert). Herisau 1964–1993.

Bavier, Simon: Die Strassen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer historischen Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes. Zürich 1878.

Dubach, Philipp: Gesetz und Verfassung: die Anfänge der territorialen Gesetzgebung im Allgäu und im Appenzell im 15. und 16. Jahrhundert. Tübingen 2001.

Fischer, Rainald: OFM Cap. Die Kunstdenkmäler des Kantons Appenzell Innerrhoden. Basel 1984.

Fuchs, Thomas et. al.: Mahlen – Bläuen – Sägen. 250 Mühlen im Appenzellerland. Herisau 2006.

Krapf, Bruno: Der Strassenbau im Kanton St.Gallen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Liz. Arbeit Univ. Zürich, 1983.

Schläpfer, Walter: Wirtschaftsgeschichte des Kantons Appenzell Ausserrhoden bis 1939. Hg. v. d. Appenzell-Ausserrhodischen Kantonalbank. Herisau 1984.

Steinmann, Eugen: Die Kunstdenkmäler des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Bd. I–III. Basel 1973–81. (Besonders wertvoll die Ortseinleitungen mit Übersicht zu den Verkehrswegen)

Tanner, Jakob: Spulen – Weben – Sticken. Die Industrialisierung in Appenzell Ausserrhoden. Zürich 1982.

Weishaupt, Achilles: Geschichte von Gonten. 2 Bände. Gonten 1997.

Weishaupt, Achilles und Rechsteiner, Karl: Geschichte der Gemeinde Gais. Gais 2002.

Informationsquellen für die historische Wegforschung

Die heute im Gelände noch auffindbaren historischen Verkehrswege sind eine wichtige Informationsquelle. Neben der Auswertung von Literatur und schriftlichen Dokumenten stellen Karten die wohl wichtigsten Quellen der Verkehrsgeschichte dar.

Wir können in Karten den exakten Verlauf von Verkehrslinien im Appenzellerland erst seit dem 19. Jahrhundert erkennen. Ältere Karten erlauben aber einen guten Überblick. Bis ins 18. Jahrhundert wurden grossmassstäbliche Karten nur

teilweise vermessen. Vielmehr versuchte man durch Auswerten aller verfügbaren Karten und Textinformationen die Informationen möglichst richtig zu platzieren. Durch dieses sogenannte «Kompilieren» entstanden natürlich zahlreiche Fehler und Namensentstellungen.



St.Gallisch-Appenzellische Grenzkarte um 1650

«Dess Fürstlichen Gottshauses Sant Gallen Landschafft ein Theil, der Usseren Roden dess Landts Appenzäll ein Theil.»

Diese Hans Conrad Gyger zugeschriebene Karte ist die älteste Detailkarte des Landes Appenzell (Massstab ca. 1:12'000). Sie zeigt einen West-Ost-Streifen beidseits der immer wieder umstrittenen Landesgrenze. Das Strassennetz ist darin detailliert dargestellt. Die Karte ist filigran gezeichnet und schon stark verblasst.

Abb. 19: Kleiner Ausschnitt aus der Karte.
Unten die Stadt St.Gallen.
(Original im Museum Herisau)



Älteste gedruckte Karte des Landes Appenzell in der Chronik von B. Bischofberger, um 1682

Geländeformen sind nur schematisch dargestellt, stark betont sind die Gewässer. Einigermassen lagerichtig verteilt werden die Ortschaften und mit teilweise wohl realistischen Veduten dargestellt. Brücken erscheinen vollzählig, aber leider keine Strassen.

Abb. 20: Karte Bischofberger.
(Rusch 1999, Nr. 8)



Fürststädtischer Grenzatlant 1730

Der Grenzatlant der Alten Landschaft der Fürststätt St.Gallen von ca. 1730. Faksimile herausgegeben von Werner Vogler und Hans-Peter Höhener. Langnau a.A. 1991. Diese Karte bietet einen guten Querschnitt aller Strassen und Wege, welche die nördliche Grenze des Appenzellerlandes queren.

Abb. 21: Blatt 10 aus dem Grenzatlant um 1730.
(Rusch 1999, Nr. 12)



Landkarte von Gabriel Walser 1754

«Pagus Helvetiae Abbatisellanus [Appenzell] cum Comitatus Interioribus. (...)»

Die farbige Landkarte zeigt wichtige Landstrassen und Brücken. Im Appenzellerland sind keine Landstrassen dargestellt. Brücken und Stege scheinen vollständig, auch kleinere Nebenbäche sind nicht vergessen.

Abb. 22: Zentraler Ausschnitt der Walserschen Karte. (Appenz. Gesch. III, S. 88/89)



Canton Saentis 1798

Der Canton Saentis nach seiner einstweiligen Districts Eintheilung. Im Juli Ao. 1798.

In der Helvetik entstanden 1798 solche und ähnliche Kantonskarten. Dieses Beispiel zeigt neben den Gebietsgliederungen nur noch die Strasse Rorschach–Gossau–Wil. Offenbar mussten rasch vereinfachte, skizzenhafte Darstellungen beschafft werden.

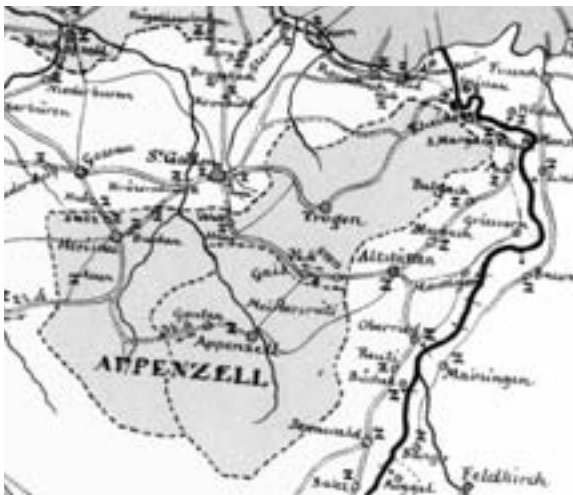
Abb. 23: Die Karte von 1798 ist im Original farbig. (Rusch 1999, Nr. 24)



Strassenbaupläne im 19. Jahrhundert

Die Strassenbauten des 19. Jahrhunderts brachten viele Pläne und Übersichtskarten hervor. Deutlich wird, wie viel genauer diese grossmassstäblichen Vermessungskarten sind.

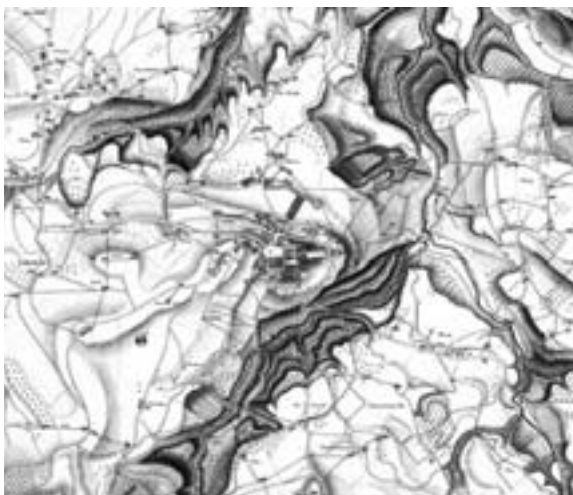
Abb. 24 : Beispiel: Die nordorientierte Schraffenkarte von Ludwig Merz aus dem Jahre 1841 zeigt die «Neuestrasse» vom Dorfzentrum Herisau Richtung Nordosten. (Rusch, Nr. 51)



Zollkarte der Schweiz 1825

Zellweger, Johann Kaspar und Keller, Heinrich. Die Zollkarte der Schweiz, 1825. Manuskript. Faksimile. Murten 1996. Diese Übersichtskarte zeigt, welche ein Durcheinander der Zölle und Weggelder damals Transporte erschwerten und verteuerten.

Abb. 25: Der Ausschnitt zeigt die Vielzahl der um 1825 zu entrichtenden Strassenzölle («Z»). Gelegentlich auch beidseits der Kantonsgränze. Pfeile zeigen, dass hier Vorspann nötig war. (Zollkarte)



Fitzi, Manuskriptkarte 1826

Die Manuskriptkarte von J. U. Fitzi von 1826 liegt zwischen alter und moderner Kartographie. Sie stellt das Gelände recht anschaulich und genau dar, weist aber erhebliche Lagefehler auf. Um eine Verkehrsverbindung in eine aktuelle Karte zu übertragen, muss man sich an den Ortsbeschriftungen orientieren.

Abb. 26: Ausschnitt mit Trogen und Umgebung. (Rusch 1999, Nr. 39)



Eschmannkarte 1841–1854

Eschmann Johannes, Topographische Karte des Cantons St.Gallen mit Einschluss des Kantons Appenzell. Blatt Nesslau. Winterthur 1841–54. Die Eschmannkarte ist die erste «moderne», grossmassstäbliche (1: 25'000) Karte, welche auf einer Gesamtvermessung und einer sorgfältigen Erhebung des gesamten Karteninhalts beruht. Sie ist eines der vielen in dieser Zeit entstandenen kantonalen Kartenwerke. Für Verwaltungszwecke sind Verkehrswege besonders differenziert erfasst.

Abb. 27: Ausschnitt aus der Eschmannkarte, Blatt Altstätten-Appenzell, mit Gais und Umgebung.



Topographischer Atlas 1878–87

Der Topographische Atlas der Schweiz bildet das erste einheitliche, grossmassstäbliche Kartenwerk (Massstab 1:25'000/1:50'000) für die ganze Schweiz. Er bot eine bisher unerreichte Genauigkeit und Anschaulichkeit. Die schwerfälligen Schraffen wurden durch Höhenkurven ersetzt. Die Blätter zeigen die Kulturlandschaft vor den grossen neuzeitlichen Veränderungen.

Abb. 28: Ausschnitt aus dem Topographischen Atlas, Blatt 224 Appenzell, 1886. (ZBZ Kartensammlung)

Literatur

Appenzeller Urkundenbuch: Bearbeitet von T. Schiess unter Mitwirkung von A. Marti. 2 Bände, Trogen 1913, 1934.

Der GrenzAtlas der Alten Landschaft, ca. 1730: Der GrenzAtlas der Alten Landschaft der Fürstabtei St.Gallen von ca. 1730. Faksimile herausgegeben von Werner Vogler und Hans-Peter Höhener. Langnau a.A. 1991.

Kürsteiner, Peter: Appenzell Ausserrhoden auf druckgrafischen Ansichten. Verzeichnis der Druckgrafik des 17. bis 19. Jahrhunderts. Herisau 1996.

Rusch, Gerold: Das Appenzellerland in vergangener Zeit. Darst. auf topographischen Karten inkl. Vademecum. Appenzell 1999.

Rusch, Gerold: Appenzell Innerrhoden. Ortsansichten und Landschaft in handwerklichen Drucken des 16. bis 19. Jahrhunderts. Appenzell 1993.

FORMEN HISTORISCHER WEGSUBSTANZ IM APPENZELLERLAND

Neben den zahlreichen Brücken weist das Appenzellerland eine grosse Vielfalt der Wegformen auf. Davon seien im folgenden Bilderbogen einige dargestellt.

Wieswege

In der Einzelhoflandschaft spielen und spielten einfache Wege von Hof zu Hof eine grosse Rolle. Vielfach sind es einfache Graswege, nur gelegentlich durch einige flach gelegte Steine und durch die Zauburchgänge fixiert. Der Verlauf ist durchaus nicht beliebig, sondern durch



Herkommen und Wegrechte abgesichert. Bei angepasster Nutzung sind diese Wege ideale Wanderwege. Die Durchgänge durch die Zäune mussten für Personen passierbar sein, aber das Vieh zurückhalten. Davon gibt es auch heute noch eine grosse Anzahl mit teils originellen Konstruktionen.

Hohlwege

Hohlwege entstehen durch intensivere Wegnutzung bei unbefestigter Wegsohle. Die Schäden durch Hufe, Räder und Bremschuhe fördern die natürliche Erosion und lassen den Weg sich allmählich eintiefen. Im Appenzellerland sind Hohlwege nicht so häufig wie im Mittelland.

Eine besondere Form von Hohlwegen bilden Schlittwege, welche der Abfuhr des Holzes dienen. Sie werden auch Ries- oder Reistwege genannt.

Alpwege

Alperschliessungen sind wohl die älteste Form von Wegen, welche eigens gebaut wurden und nicht bloss durch den Gebrauch entstanden. Eigentliche Alpgassen mit beidseitigen Trockenmauern oder Zäunen, die ein Ausbrechen der Viehherden verhindern, sind im Appenzellerland selten.

Pflasterung

Die Pflasterung einer Wegoberfläche ist aufwändig und wurde in grösserer Masse zuerst nur lokal eingesetzt. Man belegte die Wegoberfläche mit groben, fast un bearbeiteten Steinen. Im 19. Jahrhundert wurden dann die typischen «Bsetzisteine» grossflächig verwendet.

Pflasterungen mit groben Blöcken, häufig flach verlegt, müssen einst sehr verbreitet gewesen sein, denn Reste finden sich auffällig häufig. Oft lassen sie sich nur schwer von einer extrem groben und kompakten Schotterung unterscheiden.

Zäune

Zäune begrenzen Wege und Strassen an vielen Stellen. Früher waren es häufig Staketenzäune. Für diese wurden Holzstecken kunstvoll diagonal ineinander gesteckt, eigentlich verflochten. Der Zaun liess sich auch umklappen. Zäune mit eingeschlagenen Pfosten und angestellten Brettern sind jünger.

Abweissteine und Geländersteine

Abweiser verhinderten an exponierten Ecken, dass Hausfassaden durch Fuhrwerke beschädigt wurden. Manch einer versieht auch heute noch diesen Dienst.

Geländersteine bildeten vor allem an den neuen Strassen des 19. Jahrhunderts ein charakteristisches Element, oft repräsentativ ausgestaltet. Die eiserne Geländerstange wurde entweder durch Löcher im Stein geführt oder mit einem auf der Oberseite eingelassenen Ring gehalten.

Seitengräben/Querabschläge

Seitengräben und Querabschläge dienen der Entwässerung des Wegkörpers. Am Hang verhindern sie auch die Vernässung durch Quellwasser. Das im Abschnitt «Verkehrsgeschichte» abgebildete Beispiel bei Kubel weist sogar eine Grabensohle mit Steinplattenbelag auf.



Oben v. links n. rechts:

Abb. 29: Wiesenweg bei Haslen mit einem einfachen Zaundurchgang. (T. Specker, 2006)

Abb. 30: Alpweg vom Wildkirchli nach der Altenalp. Hier wurde der Weg etwas in den Felsen eingetieft. (T. Specker, 2006)

Abb. 31: Eine verkehrshistorische Rarität. Dieser Fussweg in der Altenalp weist eine gut erhaltene Pflasterung von nur 30 cm Breite auf! Er diente nicht als Viehweg, sondern bot den Älplern eine direkte Verbindung zur Nachbaralp. (T. Specker, 2006)

Abb. 32: Falscher Unterhalt einer Pflasterung (Chli Bütten, AI 480): Die losen Pflasterungssteine wurden teilweise entfernt, die Stufen durch Blechprofile ersetzt. Ohne stabile Randreihe und Steinsteufen zerfällt eine solche Stelle rasch. (T. Specker, 2006)



Abb. 33: Seitengraben und Querabschlag bei Kubel (AR 10.1). Hinter dem Querabschlag ist der Weg trocken. (T. Specker, 2006)

Abb. 34: Verschiedene Zauntypen auf einer Aquatinta von J.B. Isenring um 1831 (im Hintergrund Appenzell). Sichtbar sind links und rechts ein Staketenzaun, hinten ein Bretterzaun, rechts hinten ein Lattenzaun. (Rusch, Gerold: Appenzell Innerrhoden. Ortsansichten und Landschaft in handwerklichen Drucken des 16. bis 19. Jahrhunderts. Appenzell 1993, Nr. A 38)



Abb. 35 (oben links): Zaun mit einfachem Stieg vom Weg in die Wiese bei Nieschberg. (T. Specker, 2006)

Abb. 36 (oben rechts): Rest der Zufahrt zur Gmündertobelbrücke von 1861 (AR 132.2). Zwei massive Geländersteine mit Lochführung für zwei Stangen. (T. Specker, 2006)

Sehenswertes im Appenzellerland

Mancher historischer Weg lohnt auch heute noch eine Wanderung, auf der wir uns ein wenig in die vergangenen Verkehrszustände zurückversetzen können.

Die Wege von Weissbad zur Wildkirchlihöhle und auf die Ebenalp/Altenalp (AI 486, AI 487) dienten als Zugang zu den Innerrhoder Gemeinalpen. Die Einsiedelei in der Höhle entstand 1658 und war bis 1853 bewohnt. Bereits die ersten Eremiten bewirteten Besucher und führten sie durch die gefährlichen Wegstellen. Aber erst mit dem Aufblühen des Tourismus im Kurhaus Weissbad im 19. Jahrhundert wurden die Einsiedelei und die Ebenalp zum beliebten, international bekannten Ausflugsziel. Der exponierte Weg in der Felswand zwischen Gasthaus Äscher und Ebenalp (486.0.1) erfuhr in der Folge verschiedene Ausbauten. Der Weg ist teilweise aus dem Felsen gehauen; um einen Weg durch die Höhlen zu gewinnen, wurde eigens ein kurzer Tunnel als nördlicher Ausgang ausgebrochen.

Vor allem der kurze Steg ist eindrücklich. Zunächst gab es in der Schwindel erregenden Felswand nur einen geländerlosen Steg, der dann allmählich mit Seilgeländer, dann Holzgeländer immer sicherer gemacht wurde. Um 1840 wurde schliesslich der heutige, eingeschaltete Wildkirchlisteg gebaut. Seither fanden keine grössere Veränderungen mehr statt.

Zur Berühmtheit hat auch die prähistorische Höhlensiedlung beigetragen, die ab 1903 vom Forscher Emil Bächler archäologisch untersucht wurde.

Ein Hangrutsch am Stoss

Von der Rheintaler Seite her frisst sich der Widenbach nach Westen und lässt am Stoss den Wegen, die hier die weite Gaiser Talmulde verlassen, nur zwei schmale Ge-

Abb. 37: Das berühmte Wildkirchli-Brüggli, welches in die steile Felswand gehängt wurde. (AI 486.01, T. Specker, 2006)





Abb. 38 (oben links): Ein Stück einer alten Stützmauer von 1852/53 östlich von Starchenmüli (AR 2.2) in Trockenmauerteknik. Daneben stehen auch lange Betonmauern ohne Armierung, wohl etwa von 1900. (T. Specker, 2006)

Abb. 39 (links): Im Wald östlich von Starchenmüli präsentiert sich die Anlage von 1853/52 (AR 2.2) als sehr gerade Waldstrasse. Talseits finden sich ältere Stützmauerreste, bergseits eine Betonmauer etwa aus dem frühen 20. Jahrhundert. (T. Specker, 2006)

Abb. 40 (oben rechts): Der Weg zum Wildkirchli um 1875 in einer Radierung von G. L. Hartmann. Der Steg ist noch offen, lediglich ein kurzes Schutzdächlein steht schon. (Rusch, Gerold: Appenzell Innerrhoden. Ortsansichten und Landschaft in handwerklichen Drucken des 16. bis 19. Jahrhunderts. Appenzell 1993, D 2)

länderterrassen übrig. Die alte Stossstrasse (AR 2.1), wohl auch der mittelalterliche Saumweg, nahmen hier grössere Steigungen in Kauf, hielten sich dafür möglichst von der Erosionskante des Baches fern. Im 19. Jahrhundert mussten die Strassen gleichmässige, möglichst geringe Steigungen aufweisen. So wagte sich der Ingenieur Alois Näf mit seinem Projekt bei der Starchenmüli in den Hang vor. Die 1852–53 gebaute Strasse (AR 2.2) konnte die Kantonsgrenze 40 m tiefer als die alte Strasse queren.

Hier hat sich die für das 19. Jahrhundert typische Trassierung allerdings nicht bewährt. 1930 unterbrach ein gewaltiger Hangrutsch die Strasse und erzwang eine Neuanlage wieder näher bei der alten Strasse. Dadurch hat sich hier aber ein seltenes Stück einer solchen Neuanlage erhalten.

Zwischen Gais und Rietli wählte der Ingenieur ebenfalls eine typische neue Trassierungsart: lange, schnurgerade Stücke mit wenigen, kurzen Kurven. Höhenunterschiede wurden mit Dämmen, Einschnitten und Böschungen ausgeglichen.

Auf Höhenwegen von Herisau nach St. Peterzell

Der (nicht inventarisierte) Höhenweg von Herisau nach St. Peterzell fällt im Kartenbild durch seine Linienführung auf. Die historische Bedeutung des Weges kann indirekt

erschlossen werden. Er lag zwischen den beiden alten Talstrassen von St. Gallen–Herisau nach Schönenegrund (AR 120 und AR 400), welche seit dem 17. resp. 18. Jahrhundert (um 1648, 1762) bestanden.

Chronikalische Belege sprechen vom Verbindungsweg von Herisau «über das Högg und über den Nieschberg». «Von jeher führte eine Verbindungsstrasse aus dem Toggenburg (...) über die Höhe nach Herisau» (Witschi, Pilgerweg, S. 64). Der Höhenweg diente in älterer Zeit nicht exklusiv als Durchgangsverbindung, sondern auch als Erschliessung der Landschaft des Nieschberg bis Degersheim SG. Bis weit in die frühe Neuzeit gab es hier keine Dörfer, sondern eine locker besiedelte und nach Herisau orientierte Hoflandschaft. Schwellbrunn als Zentralfdorf entstand erst nach dem Kirchenbau 1648.

In den 1780er-Jahren wurde die Strasse über Waldstatt als eine der ersten Strassen für Kutschen ausgebaut. Das löste einen Ausbau der Konkurrenzvariante über Schwellbrunn aus.

Auf Saumwegen von Appenzell nach Teufen

Das Landbuch von 1585 listet als wichtige «Strasse» diejenige von Appenzell nach St. Gallen auf. Da im 13. Jahrhundert der äbtische Meier von Appenzell in der Lanksass, gab es wohl schon damals eine Verbindung. Die



Abb. 41 (oben links): Oberhalb Wiler verläuft der Weg zwischen Zäunen und immer entlang der Hangkante. (T. Specker, 2006)



Abb. 42 (oben Mitte): Einfacher Grasweg bei Högg. (T. Specker, 2006)



Abb. 43 (oben rechts): Der alte Saumweg von Appenzell nach Teufen weist zwischen Holz und Bildstock viel alte Pflasterung auf. Hier ein Stück bei Holz. (T. Specker, 2006)

Abb. 44 (rechts): Schöne Trockenmauer im Aufstieg von der Lank (AI 101.1), die wahrscheinlich auf einen Ausbau im 19. Jahrhundert zurückgeht, der auch Felsböschungen hinterlassen hat. (T. Specker, 2006)



Mettlenbrücke über die Sitter in Appenzell ist seit dem frühen 15. Jahrhundert nachweisbar.

Es gibt zwei zeitlich nicht sicher differenzierbare Linienführungen. Die wahrscheinlich ältere führte direkt über Leimensteig (AI 101.1) zur Rotbachbrücke (16. Jh.). Die längere, aber flachere Linie verlief über Haslen (AI 101.2) zur Lochmühlbrücke (18. Jahrhundert).

Der Weg über Leimensteig ist heute grossteils ein angenehmer Wanderweg. Er weist an bemerkenswert vielen Stellen alte Pflasterung auf. Das ist kein Zufall, denn weite Fusswege waren bis zum Ende des 19. Jahrhun-

derts Alltag: Wer von Appenzell nach St.Gallen zu Markte wollte, ging zu Fuss. Lasten wurden getragen oder gesäumt. Daher waren stabile, kurze Wege wichtig, Steigungen eher nebensächlich.

Von Schlatt über die Höhe bis Göbsi führt ein Schotterweg, häufig begleitet von Böschungen und Hecken. Das Wegkreuz bestand schon um 1728. Bis Teufen ist der alte Verlauf noch stückweise erhalten, v.a. bei der Rotachbrücke (ohne Inv. Nr.). Die heutige Brücke ist eine moderne Konstruktion.

Appenzellerland – Brückenland

Das Appenzellerland ist sehr reich an Brücken. Es werden einige ausgewählte Brückensituationen dargestellt. Das Schwergewicht liegt für einmal nicht auf den Holzbrücken und der Grubenmann'schen Baukunst, sondern auf neueren Konstruktionen.



Abb. 45: Die hölzerne Metzibrücke in einem Stich um 1815. Deutlich wird die exponierte Lage von Kirche und Brücke. (Rusch, Gerold: Appenzell Innerrhoden. Ortsansichten und Landschaft in handwerklichen Drucken des 16. bis 19. Jahrhunderts. Appenzell 1993, A 59)

Die beiden grossen Sitterbrücken im Dorf Appenzell waren so wichtig, dass sie seit dem 15. Jahrhundert nach jedem Hochwasser immer wieder neu errichtet wurden; die Reihe der Hochwasserjahre von 1427, 1480, 1617, 1669, 1750, 1765, 1846 ist nicht einmal vollständig! Die letzte Brücke bei der Kirche (Metzibrücke) wurde schliesslich 1845 als solide Doppelbogenbrücke mit Wellenbrecher gebaut und hielt dem Hochwasser 1846 stand. Hingegen musste die Mettlenbrücke 1846 stark repariert werden.

Grosse Betonbrücken

Besonders bemerkenswert sind einige grosse Betonbrücken. So baute man die für die innere Verbindung der beiden Ausserrhoder Landesteile wichtige Gmünderbrücke über die Sitter 1908 mit dem damals grössten Betonbogen: Spannweite 80 Meter. Die 1924 eingeweihte elegante Brücke über den Rotbach bei Teufen wies ebenfalls beträchtliche Ausmasse auf. Sie besteht nicht mehr.

Rotbachbrücke (AR 1.3.1, AI 3.0.1)

Im Jahre 1814 erstellte das Land Ausserrhoden eine gedeckte Holzbrücke über den Rotbach zur Überführung der 1806 angelegten Landstrasse von Bühler via Obere Lochmühle nach Teufen. Gemäss dem Vertrag vom 16. Juli 1814 lieferte der Kanton Appenzell Innerrhoden 2 Tannen und Bauholz sowie 24 000 Schindeln und überliess das Bauwerk dem Kanton Appenzell Ausserrhoden. Die Brücke wurde 1862 von Baumeister Remigius Seif durch eine neue Holzkonstruktion nach System Town ersetzt. 1971/72 wurde die alte Brücke bei der Oberen Lochmühle über den Rotbach wieder aufgerichtet.

Schwänbergbrücke

Die zwischen Egg SG und Schwänberg AR liegende Schwänbergbrücke über den Wissbach (AR 101.1.1) diente einer «Landstrasse» Herisau–Degersheim. Sie wird erstmals in der Landrechnung von 1534–37 erwähnt.



Abb. 46: Die Gmündertobelbrücke von 1908.
(T. Specker, 2006)

1615 und 1782 wurde die Brücke neu gebaut, also etwa alle 150 Jahre. Seit 1853 ist die Schwänbergbrücke gemeinsamer Besitz der Gemeinden Herisau und Flawil. Durch den Neubau der Strasse 1840/43 via Talmühle (AR 101.2) verlagerte sich die Verbindung ins Toggenburg und das Bauwerk entging der Modernisierung. Die Konstruktion von 1782 besteht aus fünffeldrigen Stabpolygonen mit zusätzlichen Zügen bei den Widerlagern. Die Quergebinde zeigen scherenförmig gekreuzte Streben, mit oberem und unterem Verband.

Brückenlandschaft Kubel–Zweibruggen

Zwischen der Fürstenlandbrücke (SG) und der Wattbachbrücke bei der ehemaligen Nordmühle erstreckt sich eine absolut einmalige Brückenlandschaft mit Brücken aus dem 18. bis ins 20. Jahrhundert. Sie ist als St.Galler Brückenweg gut markiert.

Das Zusammentreffen von mehreren Flusstobeln, der historischen Landscheide und der Notwendigkeit, Zugänge zwischen Mittel- und Hinterland und zur Stadt St.Gallen zu gewährleisten, haben grösste Anstrengun-

gen im Brückenbau erzwungen. Im Mittelalter konnten die tief in den Tobeln liegenden Brücken nur auf teilweise steilen Wegen erreicht werden.

Auf Appenzeller Gebiet gibt es zwei Brücken, welche in West-Ost-Richtung Urnäsch und Sitter überqueren und so Mittel- und Hinterland verbinden: Die «Hüslibrücke» über die Urnäsch (AR 10.1.1) aus dem Jahre 1780 ist das letzte Bauwerk des Zimmermeisters Hans-Ulrich Grubenmann (1709–1783) und eine der wenigen grossen Appenzeller Brücken, die nicht auch Grenzbrücke sind. Die «Grosse Brücke» bei Zweibruggen über die Sitter wurde 1787 durch Werkmeister Hans Jörg Altherr von Speicher gebaut.

Die Kesselisbrugg

Die wohl 1810 gebaute Kesselisbrugg (AI 110.1.1) stellt ein – für das Appenzellerland seltenes – Beispiel einer Steinbogenbrücke dar. Sie wurde in der ersten Bauphase des Kantons an der Weggeldstrasse von 1810 (AI 110.1) errichtet und ist die älteste erhaltene Appenzeller Steinbogenbrücke.



Abb. 47 (oben links): Die 1971 zur Lochmühle versetzte Gitterbrücke von 1862. (T. Specker, 2006)

Abb. 48 (oben rechts): Die Ansicht von unten zeigt die grosse Höhe der Brücke über dem Fluss. (AR 101.1.1, R. Bösiger, 2002)

Abb. 49 (oben): Die Nordmühle-Brücke von 1876 (AR 330.1.2). Man beachte, dass St.Gallen (links) und Appenzell (rechts) den Unterhalt am Bogen verschieden auffassen! (T. Specker, 2006)



Abb. 50 (Mitte): Die Kesselisbrugg (AI 110.1.1) von ca. 1800. (T. Specker, 2006)

Abb. 51 (unten): Sehr schön gearbeitete, gut erhaltene östliche Brüstungsmauer der Kesselisbrugg. (T. Specker, 2006)



Literatur

Egli, Emil et. al.: Flugbild der Schweiz. 200 Flugaufnahmen der Swissair. Begleitender Text von Emil Egli, Peter Meyer, Walter Robert Corti, Eduard Imhof. Zürich 1949.

Rusch, Carl: Die alten Brücken und Stege in Appenzell Innerrhoden. Appenzell 1989.

Stadelmann, Werner: Holzbrücken der Schweiz – ein Inventar. Chur 1990.

Auf den Spuren von Pilgern und Kirchgängern

Pilgerstrassen, Wallfahrtsrouten und Kirchwege

Das Appenzellerland ist eingebunden in überregionale Pilgerstrassen, reich an Wallfahrtswegen von lokaler Bedeutung und weist eine Reihe kantonsübergreifender Kirchwege auf.

Über Zugänge vom Bodensee und vom Arlberg durchziehen mehrere alte von Deutschland und Österreich herführende Pilgerwege das Appenzellerland Richtung Einsiedeln und Santiago de Compostela. Einer der beiden Hauptäste bildet der 1998 von Rorschach bis Rapperswil reaktivierte Jakobsweg. In Appenzell Ausserrhoden tangiert diese Route die Hinterländer Gemeinden Herisau, Waldstatt und Schwellbrunn. Ein durch Archivquellen dokumentierter Etappenort bildete das seit 1529 reformierte Herisau, wo laut Ulrich Bräkers Tagebuch noch Ende des 18. Jahrhunderts eine Pilgerherberge stand. Ostseits des Fleckens verläuft der Jakobsweg auf mittelalterlichen Zugangswegen. Vom «alten Zoll» führt die Route über den Kreckelweg, die Kreuzstrasse und im markanten Graben der alten Bachstrasse zur Dorfmitte. Und über den noch bestehenden Brunnen beim altherwürdigen Gasthaus Taube weiss die Lokalhistorie zu berichten: «kein Einsiedlerpilger zog fürbas, ohne sich am untern Brunnen erlabt zu haben». In südwestlicher Richtung geleiten die Schmiedgasse und die Alte Steig vom Dorf ins Glatttal hinunter. Bald danach zieht der Weg, chronikalisch belegten Verläufen folgend,

über die Anhöhen von Waldstatt und Schwellbrunn Richtung St. Peterzell im Neckertal.

Näher dem Alpstein durchzieht in Ost-West-Richtung der grenzüberschreitende Pilgerweg Innsbruck–Einsiedeln das Appenzellerland. Die vom Vorarlberger Wallfahrtsort Rankweil und dem Rheinübergang bei Oberriet SG herführende Route erreicht auf der Neuenalp (990 m.ü.M.) das Kantonsgebiet von Appenzell Innerrhoden und führt über Appenzell und Urnäsch nach Schönengrund, wo sie Richtung St. Peterzell auf Sanktgaller Gebiet überwechselt. Diese als Via Regio 44 taxierte Fernwanderoute verläuft abschnittsweise auf durch das IVS ausgewiesenen Verkehrswegen. Über ein Dutzend Kapellen, Klöster und Kirchen bilden die religiösen Wegbegleiter. In Tradition und Gegenwart stehen drei Andachtsorte in direkter Verbindung mit Jakobus dem Älteren: Eine Apostelfigur aus dem 17. Jahrhundert schmückt die Wegkapelle Halten zwischen Eggerstanden und Appenzell, eine Glasmalerei in der Pfarrkirche Gonten zeigt Jakobus als Sennenpatron und für die Kirche Urnäsch ist 1518 das Patrozinium Philippus und Jakobus bezeugt. Im Auf und Ab des Pilgerfernweges einbezo-



gen sind Wallfahrtsziele von lokaler Bedeutung wie Maria-Hilf im Bildstein auf Neuenalp, St. Antonius in Rinkenbach und Maria-Trost in Gonten.

Die Stosswallfahrt

Die Stosswallfahrt bildet seit 600 Jahren einen der Hauptpfeiler des Innerrhodischen Festkalenders. Laut Überlieferung gelobten die Appenzeller unmittelbar nach der siegreichen Schlacht vom 17. Juni 1405, «auff den nemmlichen Tag alljährlich ein Ambt und Dankpredigt zu halten und nachher mit dem ganzen Volckh nach Marbach zu creutzen und wallfahrlen». Später wurde die so genannte Stossfahrt auf den Bonifatiusstag (14. Mai) verlegt und seit 1970 findet sie am Sonntag vor oder nach diesem Termin statt. Bis zum Jahr 1862 hatte die Stossfahrt das rheintalische Marbach zum Ziel. Seither führt die Wallfahrt von der Pfarrkirche Appenzell über den Sammelplatz zum Hebrig und dann entlang der Landstrasse Gais–Altstätten zur Kapelle am Stoss. Fixpunkte sind der Sammelplatz in Meistersrüte, wo der Fahrtbrief verlesen wird und die Schlachtkapelle, wo die Messfeier mit Festpredigt gehalten wird.

Kirchwege

Einzelne gut erhaltene Kirchwege im Mittelland und Vorderland gehen auf mittelalterliche Zeiten zurück. Sie ermöglichten den Zugang der appenzellischen Kirchgenossen zu den ihnen zugeordneten rheintalischen und sanktgallischen Gotteshäusern. Die Verbindung zwischen Teufen und St. Gallen weist auf weiten Strecken beachtliche historische Substanz auf (AR 1.1).

Bis die Rhode Teufen 1479 eine eigene Kirche erhielt, mussten die örtlichen Kirchgänger den beschwerlichen Kirchgang über die Egg nach St. Georgen unternehmen. Zwischen Egg und Brand hat die einstmalige «Landstrass im Tiefentobel» als geschotterter Feldweg überlebt.

Aufgrund der Inventarbefunde erwähnenswert sind ferner die im 17. Jahrhundert abgelösten Kirchwege zwischen Walzenhausen und St. Margrethen SG (AR 717.1) sowie Reute und Marbach SG (AR 770.1).

Literatur

Tiefenthaler, Helmut: Der Pilgerweg Rankweil–Einsiedeln durch das Appenzellerland. Bregenz 2006.

Witschi, Peter: Wandern auf dem Jakobsweg. Vom Bodensee zum Vierwaldstättersee. Herisau 2002.



Abb. 52 (linke Seite, links): «Bachstrasse» in Herisau (AI 486). Im Graben der von St. Gallen herführenden alten Landstrasse zwischen den alten Gasthäusern Adler und Taube.
(Foto: Staatsarchiv Appenzell A.Rh.)

Abb. 53 (linke Seite, rechts): «Jakobskapelle Halten». Wegkapelle an der Strasse von Eggerstanden nach Appenzell mit Jakobusfigur aus dem späten 17. Jahrhundert.
(Foto: Staatsarchiv Appenzell A.Rh.)

Abb. 54 (oben): «Stosswallfahrt». Die Spitze des Innerrhodischen Wallfahrtszuges am Anstieg von der Landstrasse Gais–Altstätten zur Schlachtkapelle am Stoss.
(Foto: Kulturstad Appenzell A.Rh.)

Abb. 55 (unten): «Tüüfner Kirchweg». Abschnitt des Fahrsträsschens von Teufen nach St. Georgen (AR 1.1) mit dem ehemaligen Schulhaus zwischen Schäfliegg und Brandtobel.
(Foto: Staatsarchiv Appenzell A.Rh.)

Besondere Wegformen und Strassen

Für besondere Nutzungen haben sich manchmal auch besondere Wegsysteme ausgebildet. Durchgangsverkehr, Alperschliessung oder der moderne Tourismus brachten je eigene Verbindungen hervor.

Die Stoss- und die Ruppenstrasse sind die beiden durch das Appenzellerland laufenden Durchgangsverbindungen.

Der Ruppenübergang ins Rheintal bot eine kurze Verbindung zwischen St.Gallen zum wichtigen äbtischen Besitz Altstätten. Sie war sozusagen eine «äbtische Strasse». Als solche wurde sie schon im Jahre 1212 von Kaiser Friederich II. und dem Abt benutzt. Bis 1573 mussten die Höfe Balgach und Marbach im Rheintal den Ruppenweg bis zum «Bruedergatter» (nahe Bruederwald) unterhalten. Auch die Stadt St.Gallen hatte Baupflichten an der Strasse. Für diese Zeit hat man sich einen Saumweg vorzustellen, der 1504 «wol geriten» werden kann (Appenzeller Urkundenbuch I, Nr. 1526). Ursprünglich reichte der kirchliche und rechtliche Einzugsbereich von Altstätten fast bis Trogen. Die Teile innert der Landscheidi lösten sich erst in den 1460er Jahren von der Kirchgemeinde Altstätten. Noch 1495 wurde von Altstätten her im Bruederwald eine neue Alp erschlossen.

Allmählich wandelte sich die Verbindung eher zu einer Appenzellischen Strasse. Deutlich wird das mit den Versuchen der rheintaler Höfe, sich ab 1508 von ihren Baupflichten zu lösen. Der Abt verhinderte dies bis 1573. Die Stadt St.Gallen kaufte sich 1609 resp. 1789 von ihren Verpflichtungen los.

Um 1600 bestanden im Bruederbachtobel drei Varianten: Die ältere überquerte den Bruederbach bei Bruederwald und führte weit südlich an Trogen vorbei direkt nach Speicher (AI 6.1). Eine jüngere Variante überquerte bei der Bruggmüli die Goldach und führte über den Bruederbach nach Trogen (entspricht AI 6.3). Eine weitere Variante führte von Trogen nach Neuschwendli (AR 6.2). Der sich entwickelnde Ort Trogen vermochte offenbar die Verbindung an sich zu ziehen: Die Kirchgemeinde bildete sich nach 1463. 1597 war Trogen neuer Hauptort von Ausserrhoden geworden. Um die gleiche Zeit be-



gann die Entwicklung des Ortes zu einem Textilhandelszentrum.

Ab dem 18. Jahrhundert war die Ruppenstrasse vor allem für Trogen wichtig. Daher gingen die meisten Bauanstösse von hier aus. Nach unsystematischen Teilausbauten zwischen Trogen und St.Gallen sowie einem erfolglosen Versuch um 1804 durch die Ausserrhoder Regierung ergriff die Gemeinde Trogen 1830 erneut die Initiative. Widerstände kamen aus den Gemeinden Gais und Oberriet, die um ihre Verbindung fürchteten, denn die Stossstrasse war zwischenzeitlich besser ausgebaut worden. Der Kanton St.Gallen beteiligte sich ebenfalls nicht und die Stadt St.Gallen verwies auf ihren Loskauf von Unterhaltspflichten. 1836 war die Finanzierung doch



gesichert und es konnte dem Ingenieur Negrelli ein Projektierungsauftrag erteilt werden. Die Finanzierung wurde massgeblich von Altstätten sowie Privatleuten aus Trogen und Speicher getragen.

1837/38 war das Stück zwischen Trogen und der Landmark am Ruppen (AR 6.4) gebaut, 1837 das Teilstück Vögelinsegg–Trogen (AR 8.2) vollendet. Die neue, durchgängige Ruppenstrasse überquerte den Bruederbach mit einer neuen Steinbrücke bei Brugg. Erst nach Vollendung auch des Sanktgaller Teils konnte endlich ab Mai 1842 die Eilpost von St.Gallen nach Altstätten und Feldkirch verkehren.

Die zweite Verbindung von St.Gallen ins Rheintal über Gais und den Stoss nach Altstätten (AR 1, AR 2, AI 1) war gegenüber der Ruppenverbindung weniger bedeutend.

Den ältesten Teil der Verbindung bildeten der direkte mittelalterliche Saumweg von St.Gallen via Gaisweg–Gais nach Altstätten sowie die Verbindung Appenzell–Altstätten. Auch die Talverbindung zwischen Gais und Teufen dürfte schon im späten Mittelalter bestanden haben, wie die erstmals 1534 und 1479 erwähnten Rotachbrücken zeigen.

Bereits sehr früh bemühte sich Gais um eine Verlegung zum Ort hin. Zunächst lag nämlich bis um die Mitte des 16. Jahrhunderts die nach dem Innerrhoder Landbuch von 1585 wichtige «Strasse» von Appenzell nach



Abb. 56 (linke Seite): Verlauf der «Landstrasse» zwischen Buechen und Hebrig, östlich Gais, 1796 die «gegenwertig neu angelegte landstrass» (AR 2.1). Wahrscheinlich verlief etwa hier schon im 16. Jahrhundert der Saumweg. (T. Specker, 2006)

Abb. 57 (oben links): Typische Tannenhecke mit eng gesetzten Rottannen am Aufstieg bei Bruederwald (AR 6.1). Eine ähnliche Hecke findet sich auch auf der Westseite. (T. Specker, 2006)

Abb. 58 (oben rechts): Durch die Engstelle am Stoss zwischen Berghang und Schlittertobel zwängen sich heute viele Infrastrukturen: Bahn, Strasse, Weg, Leitungen. (T. Specker, 2006)

Abb. 59 (unten): Pflasterung unbekannter Datierung am westlichen Abstieg nach der Grossen Säge. (T. Specker, 2006)

Altstätten (AR 2.1, AI 1.1) südlich von Gais. Der «Grosse Zweifache Landrat» genehmigte 1564 eine Subvention «an die gewelppte brug (Steinbogenbrücke) ob der müli» für die jetzt von Buechen her neu durch Geis hindurch verlaufende «Strasse». Allmählich hat sich in der Folge das System St.Gallen–Altstätten und Appenzell–Altstätten zum System der Stossstrasse umgelagert.

Ab Ende des 18. Jahrhunderts entstand dann stückweise eine durchgehende «Stossstrasse». 1783 mandatierte die Obrigkeit, dass die «Landstrasse» durch Gais 12 Schuh (ca. 3.5 m) breit anzulegen sei. Durch die schluchtartige Engstelle des Strahlholzes zwischen Gais und Bühler war spätestens in der zweiten Hälfte des

Abb. 60: Weidemauer, welche die Ebenalp gegen Wasserauen abgrenzt. (T. Specker, 2006)



18. Jahrhunderts ein fahrbares Strässchen in den Felsen gesprengt worden. Die Gaiser starteten 1791 eine (erfolglose) Initiative, um die Strasse bis Altstätten befahrbar zu machen.

Weil Frankreich einen Ausbau des Übergangs von St.Gallen ins Rheintal über Teufen, Bühler und Gais verlangte, wurde die «alte Landstrasse» 1799 als Fahrstrasse teilweise mit neuem Verlauf angelegt (AR 1.3, AI 1.3). Die Verlegung ins Tal bei Schwendi geschah 1806/07, 1808/09 erfolgte ein weiterer Ausbau und 1840–53 eine vollständige Neuanlage (AR 2.2). Die rasche Anlage von 1799 war zwar wenig solide. Dennoch bot die Stossstrasse bis zur Eröffnung der neuen Ruppenstrasse 1842 die bessere Nord-Süd-Verbindung.

Alpwege

Das Appenzellerland ist auch Alpenland. Alp- und Viehwirtschaft bildeten seit dem späten Mittelalter die dominierende Form der Landwirtschaft. Bereits im Frühmittelalter finden sich Belege für eine weiträumige Alpwirtschaft, etwa auf der Schwägalp. Seit dem Hochmittelalter erfolgte eine weitgehend vollständige Aufgabe des Ackerbaus. Dafür verkauften die Appenzeller Vieh, Käse, Butter und Ziger auf zum Teil weit entfernten Märkten. Es entwickelte sich im Alpsteingebiet ein besonderes Alpnutzungssystem mit Arbeitsteilung zwischen Alphirten und Talbauern. Die Alphirten sömmeren eigenes und fremdes Vieh auf eigene Rechnung. Ihre Herden überwinteren sie in den Höfen der Tal- oder Heubauern gegen Entgelt.

Ein schönes Beispiel bilden die Alperschliessungen von Appenzell aus. Die Siedlungskammer um Appenzell ist seit dem 11. Jahrhundert aus einer gezielten Ausbaupolitik des Klosters St.Gallen entstanden (Kirche 1069, Ort 1071 genannt). Bereits vor 1200 bezog das Kloster aus den zugehörigen Alpen grosse Mengen von Käse, rund 50 Stück. Noch um 1400 erhielt das Kloster von der Meglisalp Käse als Naturalabgabe.

Die Gemeinalpen Seealp, Gartenalp und Meglisalp entstanden wohl nach 1400 durch Usurpation von Klosterbesitz. Bis ins 17. Jahrhundert besaßen auch noch die Leute aus Gais Nutzungsrechte auf der Meglisalp: die Distanz beträgt volle 15 Kilometer!

Die Nutzung solcher Alpen bedingte entsprechende Wege. Bereits gemäss einer frühen Regelung der Gemeinalpennutzung sollten die Alpmeister «in der alp [und] daruss steg und weg machen und beseren» (Appenzeller Urkundenbuch, Nr. 2209, 1546), also den Zugang vom Talboden her und die Wege innerhalb der Alp. Der eigentliche Zugangsweg zur Alp musste so angelegt sein, dass er dem Abtransport des Käses und der Butter mit Saumpferden dienen konnte. Die Arbeiten wurden von den Nutzungsberechtigten in Fronarbeit ausgeführt. Die Bussgelder für übermässiges Bestossen deckten die Baukosten. Auch in der Alpordnung von Urnäsch von 1539 spielen die Wege eine grosse Rolle, der «Chef» heisst sogar «Wegmeister oder Alpmeister».

Auffallend ist der ausgedehnte Wegfächer, ausgehend von Appenzell und Weissbad, mit teilweise langen Alpwegen. Beispielsweise der Zugang zur Meglisalp: Auf



Abb. 61 (oben links): Die verschiedenen Alpstufen werden jede mit einem eigenen Weg vom Tal her erschlossen und nicht von Stufe zu Stufe. Hier zeichnet sich der Weg zur Meglisalp als schmaler Schneestreifen unter den mächtigen Felswänden ab. (T. Specker, 2006)

Abb. 62 (oben rechts): Der Alpweg nach der Ebenalp in der Chatzensteig (AI 480). Mehrere Serpentinien sind aus dem Fels geschlagen. (T. Specker, 2006)

Abb. 63 (unten): Saumzug eines Gremplers. Ähnlich mag auch der Käsetransport von der Alp ausgesehen haben. (Schläpfer, Walter: Wirtschaftsgeschichte des Kantons Appenzell Ausserrhoden bis 1939. Herisau 1984, S. 164)

der Ostseite des Schwendibaches verläuft zwischen Kirche Schwende und Station Wasserauen ein sehr schöner Weg, der aufgrund seiner Lage und Ausprägung einer der alte Wege von Appenzell her zur Chatzensteig sein könnte.

Der Aufstieg zwischen der alten Weide- und Alpmauer bei der Chatzensteig bis zur zweiten Weidemauer bei Chlihütten (AI 480) weist einen grossen Reichtum auf. Der Weg ist teilweise in den Fels geschlagen. Grössere Geländehindernisse wurden durch zwei tiefe Hohlweg durchdrungen. In längeren Partien liegen noch leidlich erhaltene Pflästerungen.

Die Fortsetzung bis in die Meglisalp bietet Pflästerungen, Trittstufen und Felsböschungen. Solcher Aufwand wurde seit Jahrhunderten an diesem wichtigen Weg getrieben, um auch schwierigste Geländehindernisse überwinden zu können. Der heutige Zustand ist das Ergebnis eines dauernden Unterhaltes, der auch immer wieder kleinere Verschiebungen mit sich brachte.

Auch das Beispiel der Schwägalp zeigt, dass für die Alpnutzung teilweise extrem lange und aufwändige Wege in Kauf genommen wurden. Die Alp wurde in den Befreiungskriegen gemeinsam von Hundwilern und Urnäschern «beschlagnahmt». Durch die Verselbständigung der Rhode Hundwil entstand prompt ein Grenzstreit auch um die Alp, der 1478 schliesslich entschieden wurde. Die vor 1551 entstandene Alpgenossenschaft regelte

neben der Nutzung auch die Hagpflichten und den Unterhalt der gedeckten Rossfallbrücke. Der Weg in die Schwägalp (AR 500.1, AR 623.1) war vor allem für die Hundwiler sehr lange. Die Rossfallbrücke bildete eine jahrhundertelange Problemstelle, welche den Alpgenossen grosse Aufwendungen abverlangte. (Die Rossfallbrücke diente bis 1933 auch dem alten Chrätzeren-Saumweg ins Toggenburg (AR 625, SG 506)).

Voralpine und alpine Wegsysteme

In tieferen Lagen entwickelten sich durch die Streusiedlung verkehrsgeschichtlich interessante, typische Wegsysteme. Die Verbindungen zwischen den verstreut liegenden Talhöfen und von diesen zum Haupt-, Markt- und Kirchort bildeten ein dichtes Netz von Fusswegen. Diese konnten ohne grosse Bauaufwendungen einfach durch die Benutzung entstehen und erhalten werden. Lediglich für die Zaudurchgänge waren Gatter, Stiegel oder ähnliche Konstruktionen zu schaffen. Leider wissen wir über die Rechtsstellung dieser Wege noch zu wenig.

Diese für ein Weide- und Graswirtschaftsland mit Streusiedlung typischen traditionellen Wege unterscheiden sich deutlich von neuzeitlichen Fahrstrassen: Als

Abb. 64 (oben): Ein heutiger Zaundurchgang. Die Konstruktionsvielfalt der meistens selber gebauten Durchlässe ist überraschend. (T. Specker, 2006)

Abb. 65 (unten): Prächtiger Brunnen aus genieteten Blechen bei Rotloch (Gais). Das Brunnenbecken ist auch vom Weg her für Tiere zugänglich. (T. Specker, 2006)

Fusswege vermeiden sie unnötige Umwege und Längen, sind kurz, notfalls auch steil. Dies prädestiniert sie heute besonders als Wanderwege. Viele Bauern schätzen diese moderne Nutzung aber gar nicht, denn allzuoft verhalten sich die Wanderer nicht angepasst: Statt im Gänsemarsch gehen sie nebeneinander und irgendwo über die Wiesen. Dadurch entstehen unnötige Schäden am Gras.

Touristenwege

Die traditionelle Bäderkultur ist eine frühe Form von Tourismus, die teilweise auf den Beginn der frühen Neuzeit zurückgeht. In einem der ältesten Badeorte, Gonten Bad, wurde schon 1576 gebadet. Bis 1787 besaßen die Kuranstalten Oberbad, Gontenbad und Weissbad ein ausserordentliches Privileg, welches die Bedeutung des Badetourismus unterstreicht: Sie durften den Gästen auch in der Fastenzeit Fleischspeisen servieren.

Seit dem späten 18. Jahrhundert wurden die Alpenwege nicht mehr nur für die Alpwirtschaft verwendet, sondern auch von Touristen begangen. Hier spielte die zunehmende Alpenbegeisterung gebildeter Schichten eine Rolle. Aber auch die alten Bäder boten mehr als nur Badekuren. So war der Ausflug vom Weissbad zum wildromantischen Wildkirchli (AI 480) eine der bekanntesten Touren.

Aus diesen ersten Formen von Bergtourismus entwickelte sich im 19. Jahrhundert allmählich ein eigentlicher Bergwandertourismus.

Als erstes Berggasthaus baute der initiative Jakob Dörig 1846 eine einfache, einräumige Unterkunft auf dem Säntis. Derselbe Dörig baute 1850 eine steinerne Schutzhütte. Seine Neffen Restoni und Sebedoni bauten



den einfachen Säntisbetrieb weiter aus. Beide gingen wie ihr Onkel auch in die Geschichte anderer Berggasthäuser des Alpsteins ein: Restoni war vor der Übernahme des Säntis Gastwirt und Senn auf der Ebenalp und Sebedoni erwarb 1862 vom Säntis aus das Berggasthaus Meglisalp, das er rund 45 Jahre bis zu seinem Tod im Jahre 1909 führte.

In dieser frühen Zeit waren nicht nur die Touristen auf gangbare Bergwege angewiesen. Genauso brauchten die Wirte der Berggasthäuser solche. Beispielsweise

musste bis zum Bau der Schwebebahn (1935) alles zum Leben Notwendige in stundenlangen und oft gefährlichen Fussmärschen auf den Säntisgipfel getragen werden. Der Weg (AI 480, AI 482) wurde daher wohl recht fleissig ausgebessert. Einige der bekannten Säntisträger bezahlten ihren strapaziösen Einsatz für das Wohl der Gäste auf dem Säntis dennoch mit dem Leben.

Appenzeller Bahnen

Im Appenzellerland ist der Bahnbau enger mit dem Strassenbau verbunden als anderswo, denn viele der Schmalspurbahnen wurden als Strassenbahnen angelegt oder orientierten sich stark am Verlauf der Strassen.

Als erste Bahnlinie wurde in zwei Teilen 1875 die Strecke St.Gallen-Winklen bis Urnäsch und 1886 bis Appenzell eröffnet. Sie konnte dank der verhältnismässig geringen Geländeschwierigkeiten fast gleich wie die Strasse von 1853/1856 (AR 124.2) trassiert werden, wenn auch oft in einigem Abstand und mit weiteren Bögen. Die grosse Steigung und die vielen Kurven weisen aber deutlich auf das «Prinzip Strassenbau». Ab Jakobs-

bad wird das Trassee deutlich geradliniger, behält durch die vielen Querungen aber engen Kontakt zur Strasse. Nur die Rampe nach Appenzell mit der grossen Brücke über den Kaubach weist ein vollständig eigenständiges Trassee auf.

Von Anfang an als «Strassenbahn» plante man die Bahn von St.Gallen über Gais nach Altstätten. Hier hätte eine kleine Projektänderung mit längeren Eigentrassees bei St.Gallen und Gais das Projekt fast gefährdet. Jenseits des Stosses nimmt die Bahn praktisch den gleichen Weg wie der alte Saumpfad resp. der Karrenweg von 1799 (SG 20.2), wenn auch etwas geradliniger. Eine der Projektvarianten von 1890 wollte die neue Strasse von 1859 (SG 20.3) verwenden, eine andere sogar genau die alte Stossstrasse (SG 20.2).

Es existierten mehr nicht verwirklichte Projekte als gebaute Bahnstrecken. Eines der bekanntesten Projekte ist wohl die «Säntisbahn», von welcher man sich eine mächtige touristische Erschliessung erhoffte. Von 1887 bis fast in die 1920er-Jahre verfolgte man den Plan einer Säntisbahn von Wasserauen aus. Verwirklicht wurde nur



Abb. 66 (oben links): Das Gasthaus Jakobsbad heute. (T. Specker, 2006)

Abb. 67 (oben rechts): Molke trinken im Kurhaus Weissbad. Aquatinta, evtl. von Johannes Ruff (1813–1886). (Histor. Verein Appenzell/ Appenzeller Geschichte, Bd. III, S. 373)

Abb. 68 (links): Der Weg unterhalb vom Wildkirchli zeigt noch Spuren seiner vorzüglichen Anlage. Hier eine Trockensteinmauer, die eine Serpentine stützt. (T. Specker, 2006)



die Sektion Appenzell–Wasserauen. Die Eröffnung der Seilbahn von der Schwägalp 1935 beendete dann endgültig die Wasserauer Sântisbahnpläne.

Das Bahnprojekt Appenzell–Eggerstanden–Rheintal gehört zur Reihe der nicht verwirklichten Verbindungen über diesen Pass. Betrachtet man allerdings das Gelände auf der Rheintaler Seite und die möglichen Zielorte, so muss das nicht verwundern.

Sowohl bei der Strecke Appenzell–Gais, als auch bei der ersten Etappe der Sântisbahn bis Wasserauen und beim Projekt Eggerstanden spielte die Frage der Strassenbenutzung eine bahnpolitische Rolle: Die geplante Lage auf oder eng an der Staatsstrasse diente der Innerrhoder Regierung als willkommenes Argument gegen die zunächst ungeliebten Bahnen. Handkehrum wurde dann als Einfachlösung doch ein Strassentram Appenzell–Gais in Betracht gezogen.

Durch ruppige Tobel

Bis zur Entstehung des Landes Appenzell im 15. Jahrhundert bildete der mit vielen Einzelhöfen besiedelte Gebietsteil östlich der Goldachschlucht einen Teil der Pfarrei Goldach resp. des bischöflich-konstanzer Hofes Horn. Grenze war die Goldachschlucht. Erst nach den Freiheitskriegen wird Rehetobel Teil der Rhode Trogen, auch kirchlich (1461/63); neue Grenze wird der «Landgraben». Damit gewinnt eine Überbrückung der Goldachschlucht an Wichtigkeit. Allerdings wissen wir aus dieser frühen Zeit nichts über Brücken. Für den Kirchgang genügte wohl der spätestens 1661 bestehende einfache Steg im Chastenloch (AR 324).

Die nächste Weggeneration orientierte sich stärker in Richtung St.Gallen. Zur Umorientierung hat die zunehmende heimgewerbliche Textilproduktion für Sanktgal-ler Leinwandherren (15. Jahrhundert), später ab dem

Abb. 69 (oben links): Im Strahlholz bei Gais wird 1888 die Strasse in den Fels hinein verbreitert. (Weishaupt, Achilles und Rechsteiner, Karl: Geschichte der Gemeinde Gais. Gais 2002, S. 247)

Abb. 70 (oben rechts): Die Bahn bewältigte im Strahlholz die gleichen Schwierigkeiten wie der Strassenbau. (Weishaupt, Achilles und Rechsteiner, Karl: Geschichte der Gemeinde Gais. Gais 2002, S. 248)

Abb. 71 (links): 1912 wird als erster Teil der «Sântisbahn» die «Wasserauenbahn» eröffnet. Neben der alten «Überbrugg» bei der Kapelle St. Anna entstand eine parallele Gitterbrücke über die Sitter. (T. Specker, 2006)





17. Jahrhundert für Trogen (Zellweger) beigetragen. In der gleichen Zeit (1669) entsteht das Kirchdorf Rehetobel. Da ist es kein Zufall, dass sich die beiden gedeckten Brücken ebenfalls im 17. Jahrhundert nachweisen lassen; die untere Brücke (AR 317.1.1) wurde damals erst gebaut. Von dieser Weggeneration der frühneuzeitlichen Saumwege haben sich die beiden Brücken sowie Verlauf und Anlage einigermaßen erhalten.

Die dritte Weggeneration mit zwei Varianten (AR 317.1, AR 317.2) entstand vor dem 19. Jahrhundert. Beide Varianten blieben bis ins 19. Jahrhundert Saumwege oder Fusswege, mauserten sich dann zu Fahrwegen, die nördliche sogar zu einer «Communicationsstrasse».

Die vierte Weggeneration stellt die heutige Hauptstrasse dar (AR 317.4). Sie wurde 1841–48 mit ganz neuer Trassierung angelegt. Bei Zweibruggen wurden aufwändige Brückenbauwerke erstellt (1882 vom Kanton übernommen). Sie ist heute durchgehend saniert und weist nur noch wenig ältere Substanz auf.

Diese neuzeitliche Strasse unterscheidet sich mit ihren langen Hangwegteilen deutlich von den älteren Weggenerationen. Damals bevorzugte man die Anlagen in der Falllinie zu bauen. Das brachte grössere Steigungen mit sich, vermied aber allzu aufwändige Bau- oder Unterhaltsarbeiten. Umso auffälliger ist die Ausnahme: der Aufstieg vom Aachübergang (seit 17. Jahrhundert) nach Speicherschwendi (AR 317.2). Hier ist das Tobel

Abb. 72 (links): Die seit 1739 bestehende Holzbrücke bei Oberach (AR 317.2.1). Der Übergang ist sicher noch 100 Jahre älter. (T. Specker, 2006)

Abb. 73 (rechts): Rest einer Allee an der von 1841–48 neu angelegten Strasse (AR 317.4), in der Kurve bei Tüfenschwendi. (T. Specker, 2006)

praktisch am tiefsten. Um die Hangweglänge zu beschränken, wurde dafür eine grössere Wegsteigung in Kauf genommen. Sie war einst durchgehend mit einer groben Pflasterung versehen.

Literatur

Appenzeller Wanderwege: Vereinigung für Appenzell A. Rh. Wanderwege (VAW), Heiden. Die Webseite <http://www.appenzeller-wanderwege.ch/> bietet auch eine reiche Auswahl thematischer Wanderwege mit historischen Themen.

Frehner, Otto: Das Alpbuch der Schwägalp in Appenzell Ausser-Rhoden. Hg. von Otto Frehner, Herisau. St.Gallen 1925.

Kuster, Werner: Vom Saumpfad zur «Rennstrecke»: Geschichtliches über die Stossstrasse. In: Unser Rheintal. Jb. f. d. St.Galler Rheintal, 44. Jg. 1987, S. 90–95. Au 1989.

Müller, Stephan: Die Geschichte der Appenzeller Bahnen AB/SGA/AG/SB. Zürich 1981.

Niederöst, Pius G.: Vom Saumweg zur Ruppenstrasse. Eine der ältesten Wegverbindungen der Ostschweiz. In: Unser Rheintal. Jb. f. d. St.Galler Rheintal, 46. Jg. 1989, S. 85–88. Au 1989.

A. Weishaupt und Karl Rechsteiner: Geschichte der Gemeinde Gais (v.a. S. 235 ff.). Gais 2002.

Holznutzung in Urnäsch

Die grossen Wälder im Urnäscher Gebiet waren jahrhundertlang wichtige Grundlagen der Wirtschaft, und darum wurde die Nutzung streng geregelt. Für die verschiedenen Nutzungen des Holzes haben sich besondere Wegformen ausgebildet.

Neben Bau- und Brennholz wurde auch Holzkohle produziert. Die Köhlerei ist nur lückenhaft dokumentiert und kommt vor allem in den Aufzeichnungen der Schwägalpgenossen und in den Urnäscher Bussenbüchern vor, wo ab 1668 zahlreiche Über tretungen vermerkt sind.

Schon Anfang des 17. Jahrhunderts war es nötig, den Holzverbrauch für die Köhlerei einzuschränken, auch wenn der zusätzliche Verdienst vielen willkommen war. Der Chronist Bartholome Anhorn zitiert ein obrigkeitliches Mandat um 1614, das eine Bewilligung der Gemeindebehörden für die Köhlerei verlangte: «Alle die Jenigen, so wýter Kolen wellend, die söllend es an Hauptlütten und Ráthen erlangen».

Kohlenbrennen im Alpgebiet

Am steilen Südabhang der Hochalp, oberhalb der Alp Stüblinecker, befinden sich drei ausgeebnete, fast kreis-

runde Plätze mit einem Durchmesser von ungefähr zehn Metern. Dicht unter der Grasnarbe findet man mühelos im ungewöhnlich schwarzen Erdreich kleine Holzkohlenstücke, Zeugen eines längst verschwundenen Gewerbes. Von den Meilern führte ein Weg für die Kohlenträger weg. Der erste Teil des Kohlenweges ist noch zu erkennen. Er verläuft etwa horizontal bis zur Schüssenalp, ist auf halber Strecke aber durch einen Felsabbruch unterbrochen. Wann der Abbruch stattgefunden hat und wie die Kohlenträger das Hindernis überwand, ist nicht überliefert. Ebenso wenig weiss man, bis wann auf Urnäscher Gemeindegebiet noch Holzkohle gebrannt wurde.

Die Kohlenmeiler standen, vor allem in jenen Waldgebieten, die nicht so gut erschlossen waren, in steilem Gelände. Die verhältnismässig leichten Kohlenbrocken konnte man ja, wie am Beispiel der Hochalp geschildert, auf dem Rücken wegtragen, während man für schwere Stämme Zugtiere brauchte oder einen direkten Rutsch-

Abb. 74: In diesem steilen Hang verlief der Kohlenweg, auf dem die Köhler die Kohlen säcke abtransportierten.
(H. Hürlemann, 2006)





Abb. 75 (oben): «Hochalp»-Wirt Hans Fuchs (1934) kennt die Plätze, wo man im Boden Kohlebröcklein von ehemaligen Meilern findet. Er erzählt, dass er und seine Geschwister schon als Kinder die verborgenen Kohlenplätze besuchten. Ein Gast berichtete Hans Fuchs vor Jahren, er habe in einer Chronik gelesen, dass die Kohlenträger ihre schweren Lasten in Säcken auf dem Rücken nach St.Gallen getragen hätten, wo sie die Kohle verkaufen konnten. Ein tüchtiger Träger habe die Strecke in einem Tag anderthalb Mal geschafft. Eine bemerkenswerte Leistung. (H. Hürlemann, 2006)

Abb. 76 (unten): Am steilen Südhang der Hochalp findet man noch kreisrunde Plätze, wo die Kohlenmeiler rauchten. (H. Hürlemann, 2006)

weg zur Urnäsch, wo das Holz talwärts geflösst wurde.

Holzwege, Cholwege

An der Versammlung der Schwägalpgenossen vom 24. Mai 1765 wurde dem neu gewählten Alpmeister Ulrich Wetmer, Stein, das dürre «Kolholtz» zur Verarbeitung übergeben unter der Bedingung, dass er es bis im Herbst verkohle. Dafür solle er der Genossenschaft für jeden Saum Kohle 4 Kreuzer schuldig sein. (Ein Saum ist eine Ladung für ein Saumtier, normalerweise zwei Säcke.) Die Aufzeichnungen des 19. Jahrhunderts über den für die Alpgenossen wichtigen Holzverkauf geben meist keinen Verwendungszweck an. 1839 wird für das Kalkbrennen auf der Alp Brennholz geschlagen und unverkohlt über den Alpweg nach Urnäsch abtransportiert. Die Brücken über den Tosbach und die Urnäsch mussten von den Schwägalpgenossen unterhalten werden. Von daher leiteten sie das Recht ab, von den Gremplern

(Händlern) Beiträge zu verlangen für die Benützung der Wege, und zwar galt das für den Handel mit Käse und Milchprodukten, mit Streue, mit Holz oder Kohle. Die Unterhaltskosten wurden unter den Alpgenossen nach «Anzahl Klauen» verteilt, also nach Anzahl Tiere, die auf dem betreffenden Alprecht gesömmert werden durften.

Nach mündlicher Überlieferung wurde um 1830 ein grosser Teil des Waldes im Bettenloch (zwischen Schwägalp und Urnäsch) kahl geschlagen. Das Holz wurde verkohlt, die Kohle in einem Unterstand im Sattel zwischen Petersalp und Spitzli zwischengelagert und später im Winter auf Schlitten hinunter ins Tal gefahren. Dort wurde die Kohle in der sogenannten «Chaulschopfe» (Kohlenschuppen) in der Schwantelen an der heutigen Schwägalpstrasse gelagert bis zum Abtransport. Solche Schlittrechte galten nur im Winter, denn sie führten über Weideland, das durch diese jahreszeitliche Einschränkung geschützt werden sollte. An Orten, wo ganze

Baumstämme aus den Wäldern gezogen wurden, sprach man von «Schrenzrecht». Schrenzen ist der gängige Dialektausdruck für das Holzrücken.

Besondere Wegrechte

Seit dem 17. Jahrhundert sind besondere Wegrechte für Müller belegt. So durfte nach einem Pergament von 1605 der Inhaber von Mühle und Stampfe «underem Teüffenberg» (heutige Sägerei Mühleli) entlang dem Holzkanal und Graben zum Mühlerad Unterhaltsarbeiten machen. Er musste sich verpflichten, die «Känner», die Holzkanäle, in der Nähe des Fuss- und Schlittweges zudecken, damit kein Unglück geschah. Den aus den Wasserführungen weggeräumten Unrat durfte der Müller nicht weiter als zwei Schuh weit in die Nachbarswiese werfen. Der Zugang zu Wasserfassungen wurde im allgemeinen auf Herbst oder Frühling beschränkt, damit der Graswuchs nicht geschädigt wurde.

Der Kanton übernahm bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts nur die Kosten für Brücken an den wichtigsten Zugangswegen zu den Dörfern, für alle anderen mussten die Anstösser aufkommen. Manchmal erhielten sie

dazu etwas Holz aus den Gemeindewäldern. 1806 wurde die Holzlieferung der Gemeinde für den Bau der Hintereggbrücke anstelle des alten Stegs mit der Auflage verknüpft, dass dafür die Nachbarn das Leichenrecht hätten. Der Besitzer musste also Leichentransporte zulassen; der Weg war ein Bahrenweg. Ausserdem durfte Vieh «im Notfall» über die Brücke getrieben werden, also nur im Winter oder bei Hochwasser.

Alpfahrtsrechte gestatteten den Sennen den Viehtrieb über ein fremdes Grundstück aber nur für den Alpauftrieb und die Heimkehr. Bis 1912, als die Fahrstrasse gebaut wurde, war das grosse Alpgebiet der Hochalp nur auf diese Weise zugänglich.

All diese speziellen Wegrechtsformen verschwanden in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts im Zuge der Servitutenbereinigung und der Grundbuchvermessung ausserhalb der Siedlungsgebiete.

Literatur

Hürlemann, Hans: Urnäsch – Landschaft, Brauchtum, Geschichte. Herisau 2006.

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Das IVS in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausser-rhoden

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeit-

liche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bild-dokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausserrhoden

Die IVS Dokumentationen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden wurden von 2001–2002 erstellt. Die Definition des historischen Streckennetzes, die Feldaufnahmen und die verkehrshistorische Darstellung der Strecken von nationaler Bedeutung erarbeitete der Mitarbeiter der Universität Bern/ViaStoria Ruedi Bösiger.