

Statistische Mitteilungen über die Strassenbauten im Kanton Appenzell A. Rh. in den Jahren 1850-1880

Autor(en): **Sturzenegger, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzellische Jahrbücher**

Band (Jahr): **15 (1883)**

Heft 11

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-258739>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Statistische Mitteilungen über die Straßenbauten im Kanton Appenzell A. Rh.

in den Jahren 1850—1880.

Von Regierungsrat J. Sturzenegger in Reute.

Nachdem in den 1840er Jahren von mehreren appenzellischen Gemeinden sowohl neue Straßen gebaut, als auch verschiedene Straßenkorrekturen ausgeführt worden waren, z. B. bei den Linien Herisau-Waldstatt-Peterzell, Speicher-Trogen-Ruppen, Heiden-St. Gallen, Rehetobel-St. Gallen, erwachte ungefähr in der Mitte unsers Jahrhunderts im ganzen Lande das Bedürfnis nach bessern Kommunikationswegen. Mit welchen Schwierigkeiten das Projekt eines kantonalen Straßengesetzes anfangs zu kämpfen hatte, steht bei denjenigen, welche jene Zeit miterlebt haben, noch in lebhaftem Andenken, aber trotz voraussichtlich enormen Kosten für Staat und Gemeinden entschied sich die Landsgemeinde in Hundwil am 27. April 1851 für Annahme eines ihr vorgelegten Entwurfs zu einem Straßengesetz, welchem die heutige Generation ihre nun allseitig befriedigenden und allen Bedürfnissen möglichst entsprechenden Straßenverbindungen verdankt. Dieses Straßengesetz teilte sämtliche Straßen in 3 Klassen ein, in Straßen erster Klasse, Breite 20', Maximalsteigung 7% (die sogenannten alten Weggeldsstraßen), in Straßen zweiter Klasse, Breite 16', Maximalsteigung 9%, und in Straßen dritter Klasse, Breite 14', Maximalsteigung 11% (Gemeindestraßen). Als weitere in diesem Gesetze enthaltene allge-

meine Grundsätze können bezeichnet werden: die Verpflichtung der Gemeinden, die auf ihr Gebiet fallenden Straßenstrecken mit Ausnahme der bereits früher schon dem Staate angehörenden Brücken zc., unter Normirung von gesetzlichen Beiträgen des Staates an die Baukosten, selbst zu bauen. Ferner bürdete das Gesetz den Unterhalt der Straßen dritter Klasse, unter Zusicherung eines bestimmten Beitrages, den betreffenden Gemeinden auf; der Unterhalt der Straßen der beiden ersten Klassen dagegen wurde vom Gesetz dem Staate überbunden. Dreißig Jahre nach Annahme des ersten Straßengesetzes, im April 1881, wurde dann in zweiter Revision des bezüglichen Gesetzes der Grundsatz adoptirt, daß der Staat auch den Unterhalt der Straßen dritter Klasse zu bestreiten habe, wodurch mehreren Gemeinden eine drückende Last abgenommen worden ist.

Wohl mancher Steuerpflichtige in unserm Lande erinnert sich noch an die enormen Baukosten, welche die Erstellung des Straßennetzes erforderte. Während die meisten Gemeinden diese Kosten längst gedeckt haben, sind einige andere mit der Amortisation ihrer Straßenschuld heute noch nicht fertig, so hat z. B. Walzenhausen noch eine Schuld von zirka 39,000 Fr., Wolfthalen eine solche von zirka 49,000 Fr., Reute eine solche von 54,000 Fr. zc.

Um der Mit- und Nachwelt ein Bild sämmtlicher Straßenaufbaukosten in unserm Lande geben zu können, hat Einsender dieses sich die Mühe genommen, nach offiziellen Berichten aus allen Gemeinden eine Zusammenstellung zu fertigen, die gewiß von jedem Bürger unseres Landes, der sich für das öffentliche Wohl interessirt, gerne gelesen werden und der Nachwelt zeigen wird, was ein kleiner Kanton mit vereinten Kräften zu leisten im Stande ist. Wir geben in mitfolgender Tabelle Kenntniß von den durch die Gemeinden getragenen Kosten der verschiedenen Straßenklassen, dann eine Zusammenstellung der Leistungen der Gemeinden im ganzen und per Kopf der Bevölkerung

auf Grundlage der 1870er Volkszählung, und endlich noch einige Notizen über die Unterhaltskosten sämtlicher Staatsstraßen, welche heute in einer Länge von 166 Kilometer als solche figuriren.

Anmerkungen zu nebenstehender Tabelle.

1) Die Summe von Fr. 277,000 bei der Gemeinde Herisau dürfte eher zu niedrig als zu hoch angegeben sein. Herisau baute nämlich die Straße über das Gebiet von Waldstatt und Schwellbrunn nach Schönnengrund-Peterzell auf eigene Kosten, wozu noch beträchtliche Privatbeiträge kamen. Es können daher die wirklichen Erstellungskosten dieser Straße nicht genau angegeben werden. Die Gemeinde Waldstatt gab an diesen Bau einen Beitrag von fl. 1000.

2) Vom Staate sind nachstehende Bauten direkt ausgeführt worden:

	Klasse.	Fr.
1) Zwei Brücken im Watt, Gemeinde Teufen, gebaut anno 1859—1860	I.	29,335
2) Goldibachbrücke in der Nähe des Zeughauses in Teufen, 1852—1855	I.	31,800
3) Weißbach- und Steigbachbrücke, Gemeinde Bühler, 1854—1855	I.	13,400
4) Rothenhaldenbachbrücke in Bühler, 1852	I.	4,600
5) Widenbrücke in Herisau, 1854—1855	I.	970
6) Zwei neue Brücken in Gais, 1864 bis 1865	I.	20,740
7) Brücke in Gmündertobel, zwischen Stein und Teufen, eiserne Gitterbrücke, 1859 bis 1860	II.	184,000
8) Saienbrücke in Arnäsch, 1854—1855	II.	19,000
		<hr/>
	Uebertrag	303,845

	Klasse.	Fr.
	Uebertrag	303,845
9) Mösfernbrücke mit Dammbauten in Urnäsch, 1854—1856	II.	35,900
10) Mühlsstattbrücke in Urnäsch, 1853	II.	1,480
11) Brücke über die Urnäsch bei Hundwil, zwischen Waldstatt und Hundwil, Aus- bau und Reparatur, gedeckte hölzerne Brücke, 1853—1856	II.	14,750
12) Brücke über die Goldach bei Klus- gonten, Grenze Rehetobel und Speicher, 1845—1847	III.	13,025
Total der vom Staate getragenen Baukosten		369,000

3) Die höhere Ziffer der Baukosten per Kilometer bei Straßen zweiter Klasse (29,853 Fr.) gegenüber Straßen erster Klasse (22,139 Fr.) hat darin seinen Grund, daß bei Straßen zweiter Klasse große Kunstbauten ausgeführt werden mußten, z. B. die Mösfernbrücke in Urnäsch, die Hundwilerbrücke, die Gmündertobelbrücke, zwei Brücken in Trogen, die Brücke in Wolfshalden zc.

Es wurde also die Summe von 3,585,000 Fr. für die Erstellung sämtlicher, heute dem kantonalen Straßennetze einverleibten Staatsstraßen ausgegeben. In dieser Summe sind nicht mitberechnet die Erstellungskosten von Gemeindestraßen, z. B. die der Roßfallstraße in Urnäsch, der Eggstraße und anderer Straßen in Herisau, der Gäbrisstraße in Gais, der Lobenschwendisstraße in Rehetobel, der Hub-Bühlisstraße in Wolfshalden zc. Die jährlichen Unterhaltskosten dieser Straßen betragen in den Jahren 1875—1880 durchschnittlich 133,500 Fr. Es dürfte diese Summe, wenn nicht unvorhergesehene Katastrophen eintreten, auch für die Zukunft als das Maximum der jährlichen Unterhaltskosten betrachtet werden, zumal wir ja heute auch im Appenzellerlande Eisenbahnen haben und

von einem weitem Projekte eben jetzt gesprochen wird, wodurch die Unterhaltskosten der bezüglichen, wohl am stärksten befahrenen Straßenstrecke, derjenigen von Teufen nach Gais, sich einigermaßen reduzieren dürften.

Große Summen sind verwendet worden und eine große Summe erfordert jährlich der Unterhalt, aber wer ließe sich diese Straßen wieder nehmen? Niemand. Ohne Kommunikationsmittel kein Verkehr, und ohne Verkehr keine Verdienstquellen. Den Gründern und Förderern des ersten Straßengesetzes gebührt der Dank und die Anerkennung auch der jetzigen Generation.

Statistik der materiellen Leistungen des Staates und der Gemeinden an die Straßen im Kanton Appenzel A. Rh.

(Abdruck aus dem für die schweizerische Landesausstellung in Zürich ausgearbeiteten Strassenatlas 1883.)

Benennung der Gemeinden.	Bevölkerungszahl 1870.	Steuerkapital der Gemeinden. 1880.	Klassifikation und Erhaltungskosten.						Durchschnittliche Erhaltungskosten per Kilometer.			Totale Straßenlänge jeder Gemeinde. Meter.	Zahl der Kosten jeder Gemeinde. Franken.	Kosten per Kopf der Bevölkerung. Franken.
			I. Klasse.		II. Klasse.		III. Klasse.		I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.			
			Länge Meter.	Kosten Fr.	Länge Meter.	Kosten Fr.	Länge Meter.	Kosten Fr.						
Urnäsch	2,564	3,000,000	—	—	5,130	90,500	264	13,200	—	28,540	50,375	5,394	103,800	40.48
Herrisau	9,736	22,000,000	12,945	277,000 ¹⁾	6,486	77,000	3,056	71,200	21,400	12,000	23,300	22,487	425,200	43.67
Schwellbrunn	2,139	2,010,000	—	—	—	—	10,352	100,400	—	—	10,050	10,352	100,400	46.93
Fundwil	1,519	2,030,000	—	—	4,804	136,500	5,461	78,200	—	30,410	14,319	10,265	214,700	141.34
Stein	1,705	2,200,000	—	—	5,187	97,100	—	—	—	36,720	—	5,187	97,100	56.95
Schönengrund	797	900,000	—	—	—	—	1,602	40,000	—	—	24,960	1,602	40,000	50.18
Waldstatt	953	1,740,000	—	2,000	4,479	96,500	—	—	—	23,540	—	4,479	98,500	103.35
Teufen	4,765	8,000,000	6,190	138,000	5,788	205,000	—	—	32,290	50,420	—	11,978	343,000	71.98
Buhler	1,605	4,790,000	2,050	32,000	—	—	3,000	58,000	—	24,610	—	5,050	90,000	56.07
Gais	2,552	8,010,000	7,060	123,000	—	—	—	—	20,420	—	—	7,060	123,000	48.19
Speider	3,147	5,480,000	3,220	40,000	1,518	36,000	5,116	80,000	15,530	23,720	16,930	9,854	156,000	49.56
Trogen	2,912	8,220,000	6,260	106,500	3,603	213,000	2,562	50,300	17,910	59,100	19,630	12,425	369,800	126.99
Rehetobel	2,224	1,980,000	—	—	1,209	34,000	7,606	127,300	—	28,120	17,730	8,815	161,300	69.40
Wald	1,482	1,530,000	—	—	2,469	57,500	—	—	—	23,270	—	2,469	57,500	38.80
Steub	937	1,260,000	—	—	3,713	42,500	1,751	23,200	—	11,360	13,250	5,464	65,700	70.11
Deiden	2,944	6,530,000	—	—	3,551	90,000	6,144	97,000	—	25,340	15,780	9,605	187,000	63.52
Wolfthalen	2,402	2,730,000	—	—	3,408	102,500	4,525	70,200	—	30,080	15,510	7,933	172,700	71.89
Luppenberg	1,973	1,940,000	—	—	1,620	49,000	6,359	95,500	—	30,580	15,910	7,979	144,500	134.66
Walzenhanjen	2,235	2,700,000	—	—	—	—	10,009	128,300	—	—	12,830	10,009	128,300	57.40
Reute	943	950,000	—	—	—	—	7,490	137,500	—	—	18,360	7,490	137,500	145.81
Bauten des Staates ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	48,734 <small>mit 201 C.-Kilometern.</small>	88,000,000	37,725	718,500	52,965	1,327,100	75,297	1,170,400	—	—	—	165,987	3,585,000	73.56

Zusammenstellung.

Straßen-Klasse.	Gesamtlänge.	Wegl. zulässige Maximal- Belastung.	Fahrerlosentl.	Zust. Erhaltungskosten.	Durchschnittliche Erhaltungskosten per Kilometer.	Zahl der durchschnittl. Verkehrsknoten im J. d. Jahres 1879-1880.		Durchschnittliche Verkehrsknoten per Jahr & per Kilom.
						Total.	Fr.	
I.	37,725	7	6.00—7.20	819,345	22,139	48,400	1,273	
II.	52,965	9	4.80—6.00	1,582,230	29,853 ³⁾	50,080	945	
III.	75,297	11	4.20—4.80	1,183,425	15,716	35,000	466	
Total	165,987			3,585,000		133,480		

¹⁾ Siehe Seite 117.
²⁾ " " " 117.
³⁾ " " " 118.