

**Zeitschrift:** Appenzellische Jahrbücher  
**Herausgeber:** Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft  
**Band:** 38 (1910)  
  
**Artikel:** Das appenzellische Strassen- und Postwesen  
**Autor:** Diem, Heinrich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-266755>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

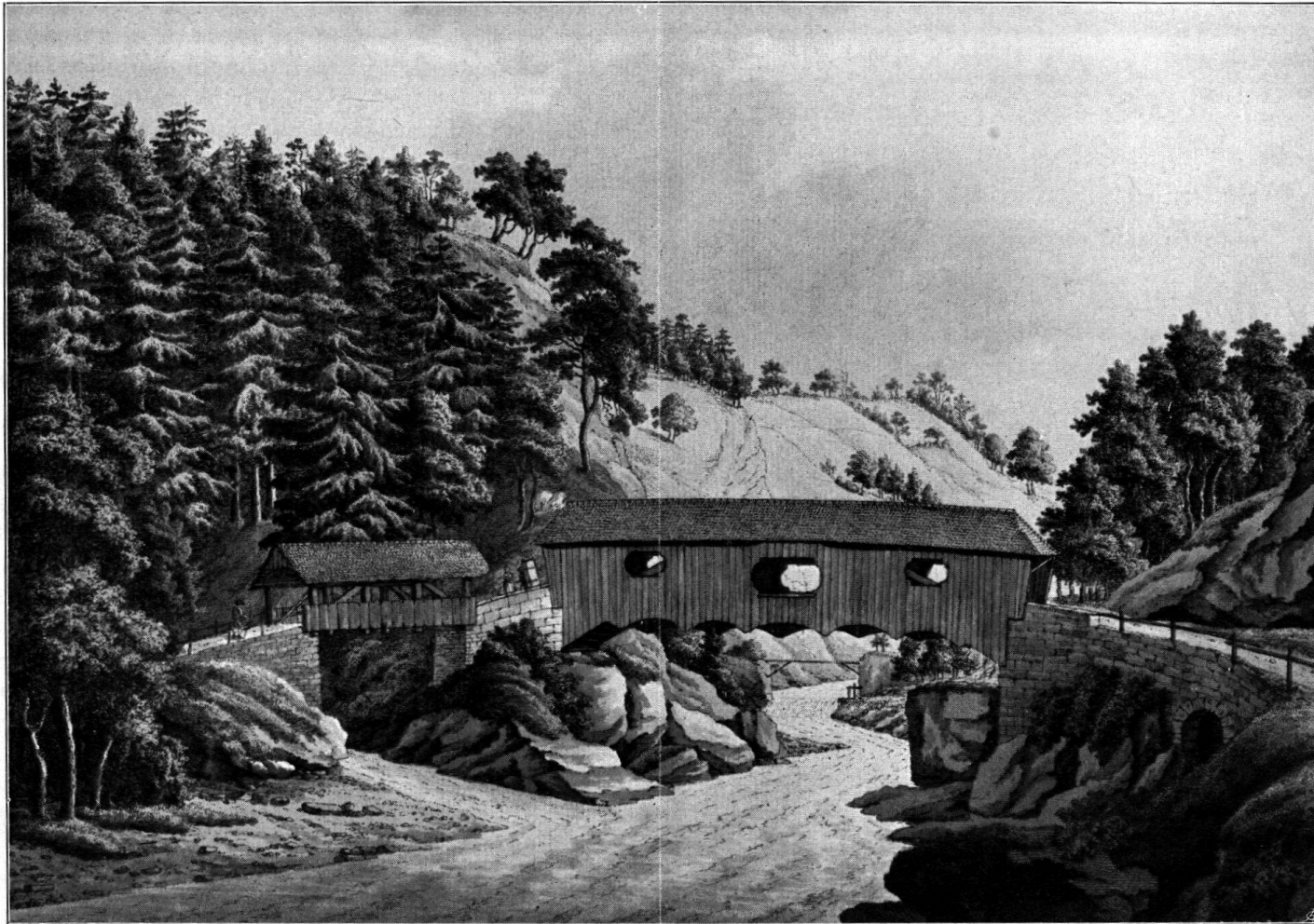
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 06.02.2026

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



Alte Brücke über die Sitter bei Zwei-Bruggen.

Nach einem kolorierten Stich von Thomann, im Besitz der Kantonsbibliothek.

# Das appenzellische Strassen- und Postwesen

von seinen ersten Anfängen bis zur Eröffnung der Appenzellerbahn (1875).

Von **Heinrich Diem**, Herisau.

---

Die Verkehrsgeschichte eines jeden Staatswesens veranschaulicht zugleich den kulturellen Fortschritt desselben. Wir gewinnen deshalb, wenn wir den Aufbau und Ausbau des appenzellischen Verkehrswesens verfolgen, zugleich ein Bild der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons. Keiner unserer appenzellischen Historiker ist auf eine ausführlichere Beschreibung der Verkehrsverhältnisse eingetreten. Wohl aber bieten alle vereinzelt Notizen, welche in ihrer Gesamtheit den Werdegang von Verkehr und Handel deutlich erkennen lassen und die nun die Grundlage zu dieser Abhandlung gebildet haben. Eine ausführlichere Quellenangabe findet sich am Schlusse derselben vor.

## Die Strassen von ihren Anfängen bis 1798.

Ueber die ersten Anfänge der Strassen finden wir keine genauen Nachweise in der Geschichte. Die ursprünglichsten Verkehrswege, Pfade, folgten ausgetrockneten alten Flussläufen oder natürlichen Talbildungen. Sie entstanden durch fortwährendes Betreten während mehrerer Generationen, ohne dass ihre Anlage irgendwelche Arbeit erforderte. Ganz allmählich erhielten sie dann festere Form und Gestaltung.

Die römische Kaiserzeit ist die Periode, in welcher die Entwicklung des schweizerischen Strassenwesens beginnt. Zwar bestanden nachweislich schon einige Jahrhunderte vor Christi verschiedene Saumpfade über die Alpen. Deren Benutzung war aber infolge mangelnder Beaufsichtigung, Steinschlag und Lawinen oft mit Lebensgefahr verbunden. Die Römer legten nun durch Helvetien eigentliche Kunststrassen an. Die Strassen hatten einen wohlgepflasterten, leicht gewölbten Unterbau, auf welchen eine mit tonhaltigem Sand gemischte Kiesdecke festgestampft wurde. Diese zweckmässige Anlage erleichterte erheblich den Unterhalt. Es kamen nur wenige Zerstörungen durch Abrutschungen und Wildbäche vor, wie sie später durch unverantwortliche Walddevastationen und der daherigen Verwitterung der Gebirgsabhänge in grosser Zahl verursacht wurden. Das ausgedehnte Strassennetz, welches die Römer in der Schweiz anlegten, finden wir in den sogenannten Breitinger'schen Tafeln, einer Art Distanzenzeiger, entstanden ums Jahr 393, eingezeichnet. Aus derselben erschen wir, dass ums Jahr 400 n. Chr. folgende Verbindungen in der Ostschweiz existierten. Von Vindonissa (Windisch) führte eine Hauptroute über Acquæ Helvetiorum (Baden), Vitodurum (Winterthur), ad fines (Pfyn) nach Arbor Felix (Arbon) und Brigantium (Bregenz). Dieses letztere war durch eine Strasse über Feldkirch, Vaduz und Magia (Mayenfeld) mit Curia (Chur) verbunden. Auf dem linken Rheinufer bestand eine Verbindung zwischen St. Margrethen, Monstein, Heerbrugg, Altstätten, Werdenberg, Sargans und Ragaz. Nach „Schäfers Materialien“ führte von Arbon ein wichtiger Kommunikationsweg über St. Gallen, Krätzern, Bild (Winkeln) den sogenannten Mauchler hinauf nach der Kreuzhöhe und endigte dann in einer Hohlstrasse, die sich hinter der heutigen Neugasse zum Dorf-



platze Herisau hinaufwand. Der jetzige Kirchturm Herisau wäre nach Schäfer ehemals ein römischer Wachturm gewesen. Diese Angaben werden aber von dem appenzellischen Geschichtsschreiber Joh. Casp. Zellweger bestritten. Nach dessen Ausführungen ist die Besiedelung der Gegend erst bedeutend später erfolgt. Im Jahre 496 waren die Alemannen in der Schlacht bei Zülpich, unweit Köln, von den Franken besiegt worden. Viele der freiheitsliebenden Männer wollten sich aber nicht einer fremden Herrschaft fügen. Sie verliessen ihren bisherigen Wohnsitz und suchten sich im Gebirge eine neue Heimat zu gründen. Sie folgten den gefrorenen Flussläufen und kamen so bis in unsere damals noch von Urwäldern bedeckte Gegend. Sie liessen sich in Wegewil, Wolfetschwil, Dietenschwil, Edletschwil (Weilern in der Gemeinde Herisau, an Bächen, die in die Glatt münden, gelegen), nieder. Sie drangen der Urnäsch nach bis Hundwil vor. Sie bauten sich ihre Heimstätten am Almansberg, in Ober- und Unterwilen und in Büriswilen (in den Gemeinden Oberegg und Walzenhausen). Der Glockenturm Herisau soll nach dieser Version erst im 10. Jahrhundert zum Schutz und Trutz in den damals wütenden Kämpfen zwischen Kaiser und Papst entstanden sein.

Die Alemannen waren ein rauher, kriegerischer Volksschlag. Sie zerstörten die römisch-helvetischen Niederlassungen; die Bevölkerung rotteten sie teilweise aus oder trieben sie zur Flucht. Mit dem Volke, das die Gegenden bewohnte, verschwand auch die Kultur, die es dem Lande gegeben. Mit ihr verloren auch die Verkehrswege, die durch die benachbarten Gebiete führten und wohl auch den ersten Bewohnern unseres Kantons gedient haben mochten, ihre Bedeutung.

Allein nachdem das Christentum mehr und mehr durchdrang, traten Verhältnisse ein, die wieder be-

stimmten Verbindungen riefen. Im „Arboner Forst“, wo der fromme Gallus seine Zelle gebaut hatte, entwickelte sich bald ein lebhafter Verkehr. Um das Gotteshaus bauten sich Handwerker und Handelsleute ihre Wohnsitze. Kloster und Stadt St. Gallen entstanden, die bald den Verkehrsmittelpunkt der ganzen Umgegend bildeten. In der ersten Epoche stellten sich der Ausdehnung von Handel und Verkehr noch fast unüberwindliche Hindernisse entgegen. Erstens waren die Bedürfnisse der damaligen Landbewohner äusserst gering und sodann war es Sitte, dass in jedem wichtigern Gehöfte die Weiber die zur Anfertigung der Kleider nötige Leinwand selbst herstellten. Ferner betrachtete man es als Wucher, Waren teurer zu verkaufen, als man sie angekauft hatte. Die Handelsleute wurden deshalb mit der grössten Verachtung behandelt.

Aus den ältesten Aufzeichnungen in den Chroniken des Klosters St. Gallen erhalten wir Kunde von den Strassen und Wegen, deren sich unsere Ahnen zur Zeit des Mittelalters bedienten. Wir ersehen daraus, dass von der Zentrale St. Gallen aus verschiedene Verbindungen mit den einzelnen Teilen unseres Kantons hergestellt wurden. Im 9. oder 10. Jahrhundert liess das Kloster zur Erleichterung des Verkehrs mit dem Rheintal und dem Vorderland die Martinsbrücke über die Goldachschlucht erbauen<sup>1)</sup>.

Der älteste Hinweis auf diese Brücke begegnet uns im 11. Jahrhundert. Ekkehart IV. berichtet nämlich in seinen *Casus S. Galli*, dass eine Fuhr Botzener Weines,

---

<sup>1)</sup> Ueber die unbegründete Ueberlieferung, welche Notker Balbulus und die Dichtung der Antiphone „*Media vita*“ mit diesem Brückenbau in Zusammenhang brachte, s. Bächtold, *Geschichte d. d. L. in der Schweiz* S. 28, und Scherrer, *Verzeichnis der Handschriften der Stiftsbibliothek* S. 165 f.

den Bischof Ulrich von Augsburg (gest. 973), dem Kloster geschenkt hatte, mitsamt den Zugochsen von der sogen. „hohen Brücke“ (pons altus), die nicht weit von St. Gallen über ein tiefes Tobel führe, hinabgestürzt, aber unbeschädigt wieder hinaufgebracht worden sei. Demnach muss um die Mitte des 10. Jahrhunderts die Martinsbrücke vorhanden und unter dem Namen Pontalt bekannt gewesen sein <sup>1)</sup>. Aus einer Urkunde vom Jahre 890 (Wartmann, Urkundenbuch Nr. 680) geht ferner hervor, dass das Kloster St. Gallen seine Schweineherden zur Mast in die Wälder des Rheintales zwischen Au und Oberriet treiben liess. Alles das berechtigt zur Annahme, dass damals die Strasse von St. Gallen in diese rheintalischen Gebiete nicht über Rorschach, sondern über die jetzigen Ortschaften Grub, Heiden, Oberegg und Berneck führte. Es scheint auch ausser Zweifel, dass diese Verbindung später einem regen Handel diene. Man verfertigte in unserer Gegend leinene und wollene Zeuge. Durch Tausch fanden nun Pfeffer, alexandrinische Stoffe, „Saris“ genannt, sowie halbseidene Zeuge, „Tamoserica“ Eingang.

Aus dem Jahre 1212 datieren die ersten Nachrichten über die Existenz eines Weges von St. Gallen über Trogen nach Altstätten. In diesem Jahre zog nämlich, wie Conrad de Fabaria in seiner *Continuatio casuum S. Galli* meldet, Kaiser Friedrich II. in der Begleitung des Abtes über den Ruppen (montem qui Ruggebain nominatur) nach dem Kloster St. Gallen, und Vadian in seiner *Chronik der Aebte* fügt hinzu, sie seien „über das Ruggbein durch den Brüderwald für Trogen har“ in die Stadt gelangt <sup>2)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Vergl. Von Arx, *Geschichte des Kts. St. Gallen*, Bd. I, S. 229, und *St. Gallische Geschichtsquellen*, herausgegeben von Meyer von Knonau, III., S. 218.

<sup>2)</sup> Vergl. *St. Gallische Geschichtsquellen*, hrsg. von Meyer von Knonau IV S. 176, und Göttinger, *Vadians Chronik* I S. 256 f.

Ein ziemlich vollständiges Bild der damals existierenden Verkehrswege und deren Leistungsfähigkeit gewinnen wir aus den Schlachtenberichten der Appenzeller Freiheitskriege. Wir hören, wie in der Schlacht bei Vögelinsegg die Truppen des Abtes und des Städtebundes mühsam durch den dichten Wald, der von einem Hohlweg durchschnitten war, die Anhöhen zu gewinnen suchten. Der Hohlweg war meistens so tief, dass ein Reiter mit seinem Haupte nicht über den Rand zu beiden Seiten emporragte und so schmal, dass kümmerlich zwei Pferde nebeneinander gehen konnten. Der Mangel eines guten Einfalltores war ein schätzbarer Bundesgenosse im ersten schweren Kampfe, den die aufstrebende Freiheit zu bestehen hatte. Die äbtischen Truppen hatten beabsichtigt, nach Appenzell vorzudringen. Wir ersehen dann aus dem gleichen Berichte weiter, dass ihnen hiefür auch ein Weg von Herisau nach Appenzell zur Verfügung stand, der aber noch viel grössere Schwierigkeiten bot und für Reiterei gar nicht brauchbar war. Noch weniger konnten sie den Weg von St. Gallen über Engenhütten wählen, da man über die Felsen bei Zweibrücken mit Leitern klettern musste. Auch die Verbindung über Watt bei Nederteufen mögen unüberwindliche Hindernisse verwehrt haben. In der Schlacht am Stoss suchten sich die Feinde bei Gais, im Treffen am Hauptlisberg bei Wolfhalden den Eingang ins Land zu erzwingen, weshalb anzunehmen ist, dass auch an diesen Punkten Strassen den Anmarsch erleichterten, wenn wir Vieh- oder Saumpfade so nennen dürfen.

So unzulänglich der Zustand war, in dem sich das Strassenwesen zu dieser Zeit befand, so scheuten Behörden und Private dennoch jegliche nicht unumgängliche Ausgabe zu dessen Hebung. Wir finden während den nächsten Jahrhunderten nur einige wenige Nachrichten über erfolgte Reparaturen und Verbesserungen.

1468 war der Steg über die Goldach schadhaft geworden. Man entschloss sich zur Erstellung einer hölzernen Brücke. Die neue Martinsbrücke erhielt eine Lichtweite von 33 m, eine Breite von 4,05 m und befand sich 28,8 m über dem Wasserspiegel. Bei Reparaturen waren die benachbarten Landleute gehalten, das Holz unentgeltlich zu liefern. 1557 verdingte man eine Reparatur der Brücke gegen eine Entschädigung von 60 fl. Lohn, 1½ Saum Wein und 20 fl. Trinkgeld. Josua Kessler beschreibt in seiner „Chronologie der st. gallischen Begebenheiten“, wie 1566 eine neue Renovation notwendig, dieselbe aber mit grosser Sorglosigkeit durchgeführt wurde. Er erzählt, dass „ein Hauptsaul sammt anderm mehr, hinab ins Tobel gefallen, welches das andere Gerüst, worauf etliche Maurer gestanden, zerschlagen, infolge sieben Knecht herab ins Wasser gesprengt worden, wovon zwei an der statt todt geblieben.“

Die Roode Teufen war bis zum Jahre 1479 nach St. Gallen-Laurenzen kirchgenössig. In diesem Jahre wandten sich deren Vorsteher mit einer Bittschrift an den Abt, in welcher sie mit rührender Einfachheit das Bedürfnis einer eigenen Kirche und Pfarre nachwiesen. Wegen des langen und beschwerlichen Weges, besonders zur Winterszeit, schrieben sie, seien schwangere Frauen Frühgeburten ausgesetzt, und führten einen solchen Fall, der eine Frau auf dem Kirchwege betroffen, an. Kinder starben oft, ohne das Sakrament der heiligen Taufe empfangen zu haben, und zwei Männer verschieden vor der letzten Oelung. Diese Klagen, verursacht durch die mangelhaften Wegverhältnisse, bewogen den Abt, zu entsprechen und in Teufen ein neues Kirchspiel zu gründen.

1545 hören wir das erste Mal von der alten Hundwilerbrücke. Diese Verbindung musste aber schon längere Zeit vorher bestanden haben. Es erschienen nämlich



zwei Abgeordnete der Appenzeller vor dem Kleinen Rate in St. Gallen und zeigten an, dass dieselben die Brücke bei Hundwil und deren Zufahrtsstrassen hatten ausbessern lassen. Da der Abt und die Stadt St. Gallen sie bisher bei der Ausführung solcher Arbeiten unterstützten, baten sie, die Stadt möchte auch diesmal wieder einen Drittel der Kosten übernehmen. Der Kleine Rat stellte hierauf fest, dass die Stadt den Appenzellern bei derartigen Bauten zuweilen Arbeitsgeschirr geliehen oder geschenkt hatte, woraus sich aber kein Recht, Unterstützung zu verlangen, ergebe. Er erklärte sich dann aber dennoch bereit, geschenksweise an die Kosten beizusteuern.

1546 erschienen wieder Abgeordnete der Appenzeller in der Stadt mit der Klage, die Strasse im Sittertobel sei so zerfallen, dass sie nicht mehr benützt werden könne. Der Fürstabt, unter dessen Oberhoheit das Gebiet stand, wurde um Abhülfe ersucht.

Während Jahrhunderten bildete die Strasse von Altstätten nach dem Bruderwald und Trogen einen Zankapfel zwischen den anstossenden Gemeinden. Keine Ortschaft wollte den Unterhalt der Strasse übernehmen. 1504 entschieden Landammann und Rat den Streit und verpflichteten die Höfe Altstätten, Marbach und Balgach zur Unterhaltung der Strecke bis zu dem Gatter auf Bruderhalden, den Besitzer der Liegenschaft Bruderwald aber zu deren Fortsetzung bis zum Bruderbach. Die Strasse sollte in einen Zustand gebracht werden, der Fahren und Reiten gestattete. Hieraus entstanden neue Streitigkeiten, da die Marbacher und Balgacher sich weigerten, den Altstättern beim Bau behülflich zu sein. Der rheintalische Landvogt entschied zu Gunsten der Gemeinde Altstätten.



Noch in demselben Jahrzehnt bestimmte eine obrigkeitliche Verordnung, dass die Strassen so breit angelegt werden sollen, dass darauf geritten und gefahren werden könne. Neben der Fahrbahn sollte man nur in den drei kalten Monaten fahren dürfen. Weiter wurde jeder Besitzer eines Gutes, durch welches Strassen führten, zum Unterhalte derselben verpflichtet. Alljährlich im Frühjahr hatte der Hauptmann jeder Rood mit dem Wegmeister die Strassen zu besichtigen und für Ausführung der notwendigen Verbesserungen zu sorgen. Wurden diese anbefohlen, aber durch die Pflichtigen nicht ausgeführt, so verfielen sie in eine Busse von 5 Pfund. Zudem wurde dann die Strasse auf deren Unkosten von Amteswegen ausgebessert.

An der Tagsatzung vom Jahre 1581 beschwerte sich der appenzellische Landammann bei den Eidgenossen über die Rheintaler. Letztere hatten einige Strassen verbessert und die entstandenen Kosten aus dem Vermögen der „Pfründe der lieben Frau“, auf welches auch Appenzell Anrecht hatte, gedeckt. Der Landammann begehrte, dass diesem Verschwenden des Pfrundvermögens Einhalt geboten werde.

Als 1596 die Kirchhöri von Appenzell den Beitritt zum sogen. spanischen Bunde beschloss, suchte sie auch die äussern Rooden hiezu zu bewegen, mit der Begründung, wenn Frankreich keine Jahrgelder bezahle, gerate das Land immer weiter in Schulden und doch sollten Strassen und Brücken ausgebessert werden etc. Die Behörden waren somit von der Notwendigkeit, bessere Verkehrswege zu schaffen, durchdrungen, nur fehlte der opferfreudige Wille, welche deren Ausführung bedingte. Nach der Landestrennung verständigten sich die beiden Stände bezüglich der Brücken, welche gemeinschaftlich unterhalten werden mussten.

Wie oben gezeigt worden ist, lief der älteste Weg zwischen St. Gallen und Altstätten über das „Loch“,

Vögelinsegg, Bendlehn, Sägli und dann über Thrüen oberhalb Trogen weiter durch den Ast, bei der grossen Säge über den Bruderbach und durch den Bruderwald dem Ruppen zu. Die Strecke von St. Gallen bis zur grossen Säge am Bruderbach musste die Stadt St. Gallen unterhalten; aber da ihre Saumseligkeit in der Ausbesserung der Strasse zu vielen Klagen Veranlassung gab, so übernahm der Kanton Appenzell im Jahre 1609 gegen eine Auslösungssumme von 400 fl. den Unterhalt dieser Strecke<sup>1)</sup>.

Im Abschiede (Protokoll) einer Konferenz der Regierungen vom Jahre 1667 finden wir folgende Verpflichtung aufgenommen: „Es ist angenommen und beschlossen worden, dass man in beyderseits Oberkeiten Landschafft, die Straassen und Wege verbessern und angäntz machen solle, sobald die Wärme kommen wird, dass also jedermänniglich solche Straassen besser reiten und fahren möge.“ Die Behörden erliessen deshalb an ihre Landleute einen scharfen Befehl, Strassen und Wege in guten Ehren zu halten und notwendigenfalls auch die Winterwege zu verbessern und zu öffnen.

1786 wird zum ersten Mal die Anwendung des Radschuhs befohlen.

1789 verbesserten Herisau und Trogen ihre Verbindungen mit der Stadt St. Gallen. Mit Ausnahme dieser letzteren, welche mehr chausseenähnlich angelegt war, bestand zu Ende des 18. Jahrhunderts der grössere Teil der appenzellischen Strassen nur aus ausgefahrenen engen Graben, sogen. Hohl-gassen. Sie waren oft mit Holz, statt mit Steinen besetzt und dienten nur Fussgängern, Saumpferden und Bauernwagen.

Die Bevölkerung stand diesen Verhältnissen gleichgültig gegenüber.

---

<sup>1)</sup> Vergl. Tanner, Geschichte von Speicher, S. 317 f., wo auch die Urkunde über diese Abmachung abgedruckt ist.

## Das Postwesen vor 1798.

Die nächste Folge dieses Fehlens von guten Verkehrswegen war ein Mangel an Verkehrsmitteln und Verkehrsgelegenheiten. In keinem einzigen Kanton der Schweiz waren die Regierungen während Jahrhunderten so wenig um die Hebung des Postwesens besorgt wie in Appenzell A. Rh. Noch in den vierziger Jahren des letzten Jahrhunderts mussten die kantonalen Postverhältnisse als ganz ungeordnete bezeichnet werden. Der Rückblick auf deren langsame Entwicklung bis zur Zeit der Helvetik ist deshalb kein erfreulicher. Schon die ältesten Kulturvölker, von denen wir Kenntniss haben, besaßen einen gut organisierten Nachrichtendienst. Mit dem Zerfall des Staatswesens verschwand aber stets auch das Verkehrswesen, das sie geschaffen. Um die Zentralgewalt selbst mit den entlegensten Provinzen des Weltreiches immer in Verbindung zu bringen, schufen die Römer auf dem Strassennetz, das sie in ihren Landen und auch in Helvetien angelegt hatten, regelmässige Kurse, eine Art Staatspost. Beim Zusammenbruch des Reiches ging diese Organisation ebenfalls ein.

Als Stammväter unserer modernen Verkehrsanstalten dürfen in der Schweiz wohl die sogen. „Städteboten“ betrachtet werden. Die Landgemeinden bedienten sich der Landläufer. Es waren dies geschworne Boten, welche vor allem obrigkeitliche Schreiben zu bestellen hatten. Neben diesen amtlichen Funktionen war es ihnen gestattet, auch für Privatpersonen ähnliche Besorgungen zu übernehmen.

Es ist typisch für das Postwesen jener Zeit, dass die Schaffung ausreichender Verkehrsgelegenheiten fast ausschliesslich privater Initiative überlassen war. Zur Blütezeit der Klöster standen dieselben untereinander und mit ihren geistigen Obern in einem regen Austausch der

Gedanken und Nachrichten. Wie andere reiche Klöster, so schuf auch das Kloster St. Gallen zu diesem Zwecke regelmässige Botenverbindungen, die gegen geringes Entgelt von jedermann benutzt werden durften.

Eine eigentümliche Verkehrseinrichtung, deren man sich in Süddeutschland und der angrenzenden Schweiz bediente, waren die „Metzgerposten“. Die Schlächter waren durch ihren Beruf gezwungen, oft weite Reisen ins Land zu unternehmen und beförderten bei dieser Gelegenheit Briefschaften und Pakete gegen mässige Entschädigung von Ort zu Ort.

Bei der raschen Entwicklung des Handels konnten aber diese Verkehrsmöglichkeiten bald nicht mehr genügen. Es waren darum besonders Korporationen von Kaufleuten, die mit regem Interesse und grossen Opfern für die Hebung des Botenwesens eintraten. Schon im 15. Jahrhundert bestanden Posteinrichtungen, die von der st. gallischen Kaufmannschaft ins Leben gerufen worden waren. Es handelte sich dabei vorerst nur um Beförderung von Briefen und Waren, später aber auch um den Transport von Personen auf weiten Strecken. Der Gebrauch von Wagen war auf den Strassen des 14.—17. Jahrhunderts noch vollständig ausgeschlossen. Es hielt schon oft schwer, dieselben für berittene Boten, die an die Stelle der Fussboten traten, passierbar zu machen. Als allmählich die Beförderung von Briefschaften und Waren sehr einträglich wurde, richtete man besondere Transporte ein. Auf den Strassen traf man lange Züge von im Schritt sich bewegenden Pferden und Maultieren, mit Waren aller Erdteile beladen. Auf andern Tieren ritten Passagiere, welche mit derartigen Warenzügen reisten. Die Aufsicht über dieselben, welche von einigen Knechten zu Fuss begleitet wurden, führte der städtische Bote, der Wappenschild und Mantel in den Stadtfarben trug. Da diese

Botenposten an bestimmten Tagen und Stunden abgingen, hiessen sie die „Ordinari“. Das st.gallische kaufmännische Direktorium organisierte solche Kurse nach Nürnberg und Lyon, mit welchen Städten St. Gallen in regen Handelsbeziehungen stand. Das Direktorium war einsichtig genug, die Benutzung dieser Post auch Kreisen, die nicht der Korporation angehörten, zu gestatten. Sie erfreute sich deshalb einer regen Frequenz und bildete infolgedessen bald eine willkommene Einnahmequelle für die Gründer. 1684 musste wegen Proklamierung des Postregals für das habsburgische Gebiet, dem Bayern zu jener Zeit angehörte, das „Nürnberger Ordinari“, d. h. der Botenritt nach Nürnberg aufgehoben werden. Durch Verträge mit andern Postverwaltungen gelang es aber dem Direktorium, sich das Recht zur Ausführung der Postkurse nach der Westschweiz zu sichern und bis zur Zeit der Helvetik zu erhalten.

Das Hirtenvolk, das unsere appenzellisehen Höhen bewohnte, hatte sich in seinen ersten Zeiten von Landwirtschaft und Viehzucht ernährt. Bald begannen aber Leinwandfabrikation und Leinwandhandel zu wichtigen Erwerbszweigen der Gegend zu werden. Im Jahre 1274 liess der äbtische Vogt Ulrich von Ramschwag Landleuten, welche mit der Entrichtung der Steuern und Abgaben gesäumt hatten, Leinwand von der Bleiche wegnehmen. Es erhellt daraus, dass schon damals „Bleichen“ und „Walken“ bestanden haben. Aus Urkunden ist auch festgestellt, dass die Leinwand mit „Reifen“<sup>1)</sup> gemessen wurde und dass der Besitz diesses Masses als ein wichtiges äbtisches Privilegium galt. Dies ist entschieden ein Zeichen, dass die Leinenzeuge nicht nur für den Hausgebrauch angefertigt wurden, sondern in den Handel

---

<sup>1)</sup> Der Reif war ein 10 Ellen langes, in Leder eingenähtes Seil, auf welchem die einzelnen Ellen bezeichnet waren.



kamen. Trotzdem nun St. Gallen, um die eigenen Fabrikanten zu begünstigen, lange Jahre den appenzellischen Handel durch lästige Durchfuhrbestimmungen, Kontrolle etc. erschwerte, begann doch für denselben eine Blütezeit. Daraus erwuchs einzelnen Gemeinden die Notwendigkeit, auch für bessere Verkehrsverbindungen einzutreten, denn nur dadurch konnten sie mit Erfolg der Konkurrenz die Stirne bieten. Zu schwach, um selbst eigene Postanstalten ins Leben zu rufen, suchten sie Anlehnung an die Organisation des kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen. Die Kaufmannshäuser von Speicher, Trogen und Herisau schickten eigene Boten nach St. Gallen bezw. Gossau, um die für sie mit den st. gallischen Posten eintreffenden Postsendungen abzuholen. Speicher und Trogen ordneten schon 1764 auch Boten ab, um ihre Briefe vom Reich in Lindau in Empfang zu nehmen.

Den Botendienst von Herisau nach Gossau besorgte 1765 ein gewisser Bossart. Er sollte in Gossau auch die für Herisau eingegangenen Geldsendungen übernehmen. Deren Aushändigung wurde aber verweigert, bis der Vogt auf Schloss Oberberg bei Gossau mit Repressalien und Proklamierung des Postregal für sein Gebiet drohte.

Neben diesen Beauftragten wirkten noch eine Anzahl privater Nebenboten, die in Wirts- oder Privathäusern in St. Gallen ihre Niederlagen besaßen und in keinerlei Verbindung mit dem städtischen Postamte standen.

Wir fügen nun die Kurse bei, welche das kaufmännische Direktorium kurz vor der Helvetik ausführen liess und bringen auch ein Verzeichnis der Nebenboten, welche neben denselben dem Verkehre unserer appenzellischen Gemeinden dienten.



*Verzeichniss der Ankunft und des Abganges der Posten  
in St. Gallen.*

(Dem helvetischen Kalender von Gessner für 1791 entnommen).

Zu St. Gallen kommen an:

Am Sonntag Nachmittag: der Lindauerbote mit d. Reichsbriefen.

Am Montag, morgens um 6 Uhr: die Post von Zürich, Bern, Solothurn, Genf, Piemont, Burgund, London, Frankreich, Basel und Schaffhausen.

Am Dienstag, morgens 6 Uhr: ein Bote mit Briefen und schweren Sachen, so von und über Zürich kommen.

Am Dienstag, nachmittags 2 Uhr: die Post von Bregenz, mit Briefen von Chur, Mailand, Innsbruck, Bozen, Venedig und ganz Italien.

Am Mittwoch Nachmittag: der Lindauerbote mit Briefen aus dem Reich, von Innsbruck, Tirol und Venedig.

Am Donnerstag, morgens 6 Uhr: die Post von Schaffhausen.

Am Freitag, morgens um 5 Uhr: die Post von Zürich mit Briefen wie am Montag.

Am Samstag Nachmittag: die Post v. Bregenz m. Briefen a. Italien.

Am Samstag Abend: d. Bote v. Lindau m. Briefen wie am Mittwoch.

Zu St. Gallen gehen ab:

Montag, mittags 1 Uhr: die Post nach Bregenz.

2 Uhr: die Briefe nach Graubünden und ganz Italien.

Dienstag, morgens 8 Uhr: der Lindauerbote mit Briefen ins Reich, Innsbruck, Tirol und Venedig.

Dienstag, nachmittags 3 Uhr: die Post nach Zürich, Bern, Genf, Frankreich, Schaffhausen und Basel.

Donnerstag, nachmittags 2 Uhr: die Post nach Schaffhausen.

Freitag, morgens um 7 Uhr: der Bote nach Lindau mit Briefen wie am Dienstag.

Freitag, mittags um 1 Uhr: die Post nach Bregenz, wie am Montag.

Freitag, nachmitt. 3 Uhr: die Post nach Zürich, wie am Dienstag.

Freitag, abends 6 Uhr: ein Bote nach Lindau, mit den Reichsbriefen.

Samstag Abend: ein Bote m. Briefen u. schweren Sachen n. Zürich.

Nach dem Distanzenzeiger benötigten die Boten zur Zurücklegung der einzelnen Strecken folgende Zeiten:

St. Gallen-Zürich  $15\frac{3}{4}$  Stunden, Zürich-Bern  $24\frac{3}{4}$  Stunden, Zürich-Genf  $48\frac{3}{4}$  Stunden, Zürich-Basel  $16\frac{1}{2}$  Stunden, Zürich-Bellinzona  $37\frac{1}{2}$  Stunden und Zürich-Schaffhausen  $9\frac{1}{2}$  Stunden. Die Strecke Zürich-Gossau konnte in  $13\frac{3}{4}$ , Zürich-Herisau in 15, Zürich-Hundwil in 16 und Zürich-Appenzell in 17 Stunden zurückgelegt werden. Zur prompteren Beförderung der Postsachen und auch von Reisenden wurde wenige Jahre später eine zweirädrige Cabriole in den Verkehr eingestellt, die zweimal wöchentlich die Strecke St. Gallen-Zürich befuhr.

*Verzeichnis der Nebenboten, die in Wirts- oder Privathäusern in St. Gallen ihre Niederlagen haben.*  
(1798).

Die Boten von			
Appenzell kommen und gehen	Dienstag, Donnerstag u. Samstag		
Heiden	„	„	Mittwoch und Samstag
Wolfhalden	„	„	„ „ „
Wald	„	„	Dienstag, Mittwoch, Freitag und Samstag
Rehetobel	„	„	Mittwoch und Samstag
Teufen	„	„	alle Tage ohne Sonntag
Gais	„	„	Dienstag, Mittwoch, Freitag und Samstag
Speicher	„	„	alle Tage ohne Donnerst. u. Sonntg.
Trogen	„	„	alle Tage ohne Donnerst. u. Sonntg.
Stein u. Hundwil	„	„	Mittwoch und Samstag
Herisau	„	„	alle Tage ohne Sonntag, am Dienstag und Freitag jeden Tag zweimal.

### Die Reformen von 1798—1848.

Im letzten Jahrhundert hat unser Kanton das in der frühern Epoche Versäumte reichlich nachgeholt und sich ein gut ausgebautes und sorgfältig unterhaltenes Strassennetz geschaffen. Die während der Helvetik unserer Gegend

auferlegten, fast unerschwinglichen Kriegssteuern hatten das eine Gute, dass ein Teil der Gelder auch zum Bau von Strassen verwendet wurde. So hatte der Distrikt Herisau (Herisau, Urnäsch, Schwellbrunn, Waldstatt, Schönengrund) für Strassenbau eine Auslage von 53,831 fl. Auch die Strasse Gais-Altstätten wurde in dieser Zeit erstellt <sup>1)</sup>).

Zur Zeit der Helvetik stand das gesamte Strassenwesen unter dem Departement der Künste, Wissenschaften und Bauten. Die Oberaufsicht war einem geschickten Ingenieur Guison aus Avenches, Generalinspektor der Strassen und Brücken, übertragen.

Mit wesentlich geringerem Eifer aber, wenigstens in den vier ersten Dezennien, haben in unserem Kanton die Landesbehörden für die Schaffung eines ausreichenden Postwesens gesorgt, dessen Hebung immer noch der Initiative Privater und den einzelnen Gemeinden überlassen blieb.

Die vielbeschäftigte Zentralregierung, das Direktorium, hätte jedenfalls auch nicht so rasch eine Neuordnung des Postwesens durchgeführt, wenn sie nicht vom Vertreter Frankreichs darauf aufmerksam gemacht worden wäre, dass die fahrenden Postknechte, trotz der proklamierten Einheit, noch die kantonalen Farben trugen. Solchem Unterfangen musste vorgebeugt werden.

Bereits am 30. Juni 1798 erschien ein Erlass des Direktoriums, welcher die Inbetriebsetzung neuer Posten, Messengerien und Landkutschen im Umfange der Republik untersagte, bezw. von der Genehmigung des Direktoriums abhängig machte. Ein weiteres Dekret vom 3. September

---

<sup>1)</sup> Vergl. Schläpfer, Gemeinde Waldstatt, S. 260, und Schäfer, Materialien 1811 S. 10.

gleichen Jahres erklärte das gesamte Postwesen im Gebiete der Eidgenossenschaft als Staatsregal der einen und unteilbaren Republik und unterstellte es dem helvetischen Finanzministerium.

Eine Hauptaufgabe der neuen Zentralpostverwaltung war die Ausarbeitung eines einheitlichen Tarifes. Auf die Unvollkommenheit des frühern Systems werfen folgende zwei Beispiele ein grelles Licht. Ein Brief von Appenzell nach Lausanne, der durch St. Gallen, Thurgau, Zürich, Aarau, Bern und Freiburg transitierte, war am Bestimmungsorte mit 6 Transittaxen und 7 Auslagebeträgen belastet. In Freiburg kostete ein Brief von Zürich 9 Kreuzer, in Zürich ein solcher von Freiburg 4 Kreuzer und in den zürcherischen Landgemeinden 8 Kreuzer. Ein Tohuwabohu, wie man es kaum ausgeprägter finden konnte! Die neue Zentralpostverwaltung arbeitete nun einen einheitlichen Tarif aus, der 8 Distanzenzonen vorsah. Das Minimalgewicht eines Briefes wurde auf  $\frac{3}{8}$  Unzen = 11,7 Gramm festgesetzt. Ein einfacher Brief kostete je nach der Entfernung seines Bestimmungsortes  $\frac{1}{2}$ , 1,  $1\frac{1}{2}$ , 2,  $2\frac{1}{2}$ , 3,  $3\frac{1}{2}$  oder 4 Batzen. Bei Korrespondenzen schwereren Gewichts erfolgte die Berechnung nach Achtel Unzen. Viel billiger als die Briefporti waren verhältnismässig die Taxen im Reisendenverkehr. Sie betrugen 4—6 Batzen pro Wegstunde. Für Tagblätter, Zeitschriften, broschiierte Bücher und periodische Veröffentlichungen betrug das Porto im Maximum und ohne Unterschied der Entfernung 3 Rappen für die halbe und 5 Rappen für die ganze Druckseite. Die Postverwaltung war berechtigt, besondere Taxbegünstigungen eintreten zu lassen. Die Regierung machte hievon gerne Gebrauch, um, nach ihrer Ansicht nützlichen Pressorganen eine allgemeine Verbreitung zu verschaffen und zu ermöglichen.

Den kräftig fortschrittlichen Wind, der seit der Invasion der Franzosen durch das ganze Schweizerland wehte, wollte die Kaufmannschaft Herisau nicht unbenutzt verziehen lassen. Sie gründete im Dezember 1801 ein fünfgliedriges Handlungskomitee, das sich mit „Verkehrsfragen befassen und die Verhältnisse im Botenwesen regeln sollte.“ Dieses Komitee, unter dem Vorsitze von Senator Thörig, schickte sofort Boten nach Bern, die sich bei den Oberbehörden dafür verwandten, dass künftig die Postdiligence, die seit einigen Jahren zwischen Zürich und St. Gallen verkehrte, und, ohne Herisau mit seinen wichtigen Handelsinteressen zu berühren, direkt von Gossau nach St. Gallen fuhr, künftig durch Herisau geführt werde. In einem Schreiben wurde die Regierung daran erinnert, dass schon 1798 ein Gesuch, es seien die schweren und leichten Posten von St. Gallen nach Zürich und zurück über Herisau zu leiten, von ihr unter der Bedingung bewilligt worden sei, dass vorerst die Strasse von Herisau nach Gossau in einen leicht fahrbaren Zustand gestellt werde, damit die Diligence ungehindert und ohne Gefahr passieren könne. Trotz den hohen Kosten, die in dieser unruhigen Zeit doppelt drückend waren, hatte die Gemeinde diese Vorschrift gerne erfüllt. Dessen ungeachtet hatte die Zentralpostdirektion dennoch nicht den Durchgang der Posten durch Herisau veranlasst. Bürger Dolder, Minister der Finanzen, sicherte den Delegierten Entsprechung ihres Gesuches zu. Er forderte die Gemeinde Herisau auf, ein eigenes Postbureau einzurichten und einen tauglichen und vertrauten Mann zur Besorgung der Geschäfte anzustellen. Die Kaufmannschaft mietete nun ein Haus, um darin das Postlokal zu installieren und wählte weiter als ersten Postbesorger mit dem Titel „Postsekretär“ Joh. Mart. Tribelhorn. So schienen die Herisauer Kaufleute endlich ihre



langjährigen Postulate und Wünsche berücksichtigt und verwirklicht sehen zu können. Bald hofften sie sich im Genusse der mannigfachen Vorteile, welche die Lage an einer grösseren Verkehrsrouten mit sich bringt, als freundschaftliche Bemühungen einsetzten, um alle erreichten Zusicherungen wieder rückgängig zu machen. Kaum hatte nämlich das kaufmännische Direktorium in St. Gallen vom Vorgehen Herisau Kunde erhalten, so sandte es ebenfalls Abgeordnete nach Bern, die heftig gegen den Durchgang der Posten durch Herisau protestierten und behaupteten, dadurch werde der Anschluss der Transit-sendungen in Lindau um einen ganzen Tag verspätet. Weiter stellten sie die Strassen Herisau als immer noch in schlechtem Zustande befindlich dar. Der Kleine Rat in Bern hob seine frühere Verfügung wieder auf und ordnete einen Augenschein durch Experten an. Die Besichtigung, im Mai 1802 vorgenommen, verlief resultatlos.

Bei Beginn der Mediationszeit 1803 erklärte die Tagsatzung das Postwesen als Regal und Eigentum der Kantone in ihrem ganzen Umfange. Nach Wiedereinsetzung des Kantons Appenzell Ausserrhoden in seine alten Rechte blieben die Anregung und die Wünsche Herisau vollends auf sich beruhen. Im Kanton St. Gallen verblieb das Postwesen zunächst wieder in den Händen des Kaufmännischen Direktoriums. Erst 1836 richtete dieser Kanton eine eigene Postverwaltung ein, an welche sich bald Herisau, Speicher und Trogen anlehnten. Appenzell hatte kein Monopol; St. Gallen besorgte gegen Fr. 3000 zwei Kurse über appenzellisches Gebiet. In den übrigen appenzellischen Gemeinden besorgten wie früher Private das Botenwesen.

Wenn sie auch keine grossen Fortschritte auf dem Gebiete des Post- und Botenwesens zeitigten, so bedeuten dennoch die dreissiger und vierziger Jahre des



letzten Jahrhunderts Marksteine in der Entwicklung des kantonalen Strassennetzes. Im Osten und Westen, in allen drei Bezirken regten sich weitsichtige Männer, die Strassenverbesserungen befürworteten und durchführten. In der Rechnung über Einnahmen und Ausgaben des Kantons, die im „Appenzellischen Monatsblatt“ gedruckt erschien, finden wir 1829/30 einen Posten von fl. 2890. 44 als Ausgaben für Brücken und Strassen, für 1830/31 einen Betrag von fl. 2960. 50, der demselben Zwecke diente. In letzterem Rechnungsjahre wurden hingegen für das Schulwesen nur fl. 467. 30 verausgabt, bei einer gesamten Kassabewegung von fl. 48773. Bezeichnend für die gute alte Zeit und die damaligen Polizeiverhältnisse ist eine Beschwerde, die der Grosse Rat in Trogen 1832 behandelte. Die Gemeinden Teufen und Bühler klagten, dass die Strasse, die von der Rothenbrücke bis zur Lustmühle über innerrhodisches Territorium führt, immer von Bettlern besetzt sei. Dieselben häuften sich dort im Vertrauen auf den Mangel an innerrhodischer Polizei und durften von den ausserrhodischen Polizeidienern nicht belästigt werden. Der Rath erledigte die Klage, indem er bestimmte, die Hauptleute von Teufen und Bühler sollen sich erkundigen, ob nicht ihre Polizei die Strasse, welche Innerrhoden selbst nicht frei hielt, von dem dort hausenden Gesindel säubern dürfe. 1833 kam vor den Rat eine Strassenstreitigkeit, die schon 17 Jahre währte. Den Gegenstand des Zwistes bildete eine Strasse, die von Berneck über Reute, Oberegg und Heiden nach Wald führen sollte. Mit grossen Opfern hatten die erstern Orte die Strasse bis nach Oberegg fahrbar gemacht. Als man hierauf Heiden mahnte, das Verbindungsstück, das auf sein Gebiet zu liegen kam, die Strecke von Holzerswald bis nach Langeneck zu erstellen, weigerten sich dessen Vorsteher, den Bau zu ver-

anlassen. Der Grosse Rat ordnete die vollständige und baldige Fahrbarmachung der Strasse durch die Gemeinde Heiden an, da schon früher ein Säumerweg, der schlecht unterhalten wurde, bestanden habe.

Die Landstrasse, die von St. Gallen über Herisau und Peterzell ins Toggenburg führte, war in den drei ersten Jahrzehnten sehr belebt; Postwagen und Privatfuhrwerke befuhren sie täglich, da sie die beste Verbindung mit dem industriellen Toggenburg und Seebezirk bedeutete. Da die Gemeinden aber ihren Unterhalt vernachlässigten, die Strasse von Flawil-Lütisburg-Lichtensteig hingegen erheblich verbessert worden war, begann erstere Route allmählich zu veröden. Wenn man ihr den Verkehr erhalten wollte, musste eine durchgreifende Korrektur der Strecke vorgenommen werden. Den Impuls zu derselben bildete der Umstand, dass Präsident Schiess zur Rose die Liegenschaft zur Emdwiese in Herisau kaufte. Die Strasse von Herisau nach Waldstatt wies bisher einige ausserordentlich schwierige Stellen auf. Wohl der schwierigste Punkt war an der Schmidgasse, mitten im Dorfe Herisau, der bei einer Breite von nur  $10\frac{1}{2}$  Fuss ein Gefälle von 15 % besass. Man legte nun am belebtesten Punkte des Fleckens einige Häuser nieder, entzog zweihundert Klafter langen ununterbrochenen Häuserreihen die uralte Landstrasse und führte sie in ihrem Rücken durch oben genannte Liegenschaft. Man verbesserte ferner die Strasse bis zur Landesgrenze. Alle Kosten mussten durch freiwillige Beiträge aufgebracht werden. Die erheblichen Opfer trugen bald reichliche Früchte. Kaum waren die Verbesserungsarbeiten beendet, so ordnete das st. gallische Zentralpostamt die Führung eines täglichen Eilwagenkurses via Herisau nach Uznach an, der am 1. Juni 1839 zu zirkulieren begann. Für die Behörden war dieser Zeitpunkt günstig, um

neuerdings um Eröffnung eines eigenen Postamtes in Herisau einzukommen. Und wirklich waren die Anstrengungen diesmal von Erfolg gekrönt. Durch Verständigung mit der st. gallischen Postdirektion und dem bisherigen St. Galler Boten J. U. Bondt konnte im Hause des letztern eine Postniederlage eröffnet werden, die Postgegenstände in Empfang nahm und abgab. Am 1. September 1839 wurde dieses erste appenzellische Postbureau dem Betrieb übergeben.

Es waren ebenfalls Strassenbauten, die die Eröffnung von zwei weitem appenzellischen Postämtern veranlassten. Obwohl einer der ältesten Verkehrswege im Lande, war dennoch die Ruppenstrasse zu Anfang der Dreissiger Jahre stellenweise so verfallen, dass ihre Spuren kaum mehr sichtbar waren. Sie konnte nicht mehr für Fuhrwerke benutzt, sondern nur noch von Saumpferden begangen werden. Der Grosse Rat erteilte deshalb den Gemeinden Speicher und Trogen die Bewilligung zur Neuerstellung. Trotz grossen Schwierigkeiten (während des Baues stürzte die Brücke über das Tobel bei Trogen ein und verursachten die dadurch nötig gewordenen Verbesserungen eine Ausgabe von fl. 5778), gelang die Korrektur. Die Gesamtkosten beliefen sich auf fl. 66,390 (fl. 175,000 von Altstätten bis nach St. Gallen). 1841 war die neue Kunststrasse vollendet. 1842 begann auf Veranlassung des st. gallischen Zentralpostamtes die sogen. „Mallepost“ ihre täglichen Fahrten über den Ruppen. Diese Mallepost hatte die wichtige Aufgabe, das Brieffelleisen zwischen Paris und Wien auf dem kürzesten Wege zu befördern. Mit dem Durchgange dieser Posten war die Eröffnung zweier neuer Postbureaux in Speicher und Trogen verbunden. Jeden Nachmittag traf die Postkutsche auf dem Wege nach Feldkirch um 1 Uhr beim Postbureau Speicher ein und passierte am Morgen um 8 Uhr auf der Tour

nach St. Gallen Trogen. Diese Verbindungen ergänzte ein Fussbote, der jeden Vormittag die Briefe, Zeitungen, Pakete und Valoren nach Speicher und Trogen brachte. Neben dieser doppelten täglichen Verbindung hatte der Vertrag mit St. Gallen auch bedeutende Erleichterungen in den Auslagen für Porti zur Folge. Für Postgegenstände nach Speicher und Trogen, wie auch für diejenigen nach Herisau, mussten keine höhern Vergütungen bezahlt werden, als für die nach der Stadt St. Gallen bestimmten Sendungen. Vom 1. März 1842 an benutzte auch der Kurier von Zürich nach Mailand, der früher über den Gotthard gereist war, nun aber den Weg über den Splügen einschlug, die neue Verbindung über den Ruppen, ohne sich jedoch auf appenzellischem Boden aufzuhalten.

Ein Gesamtbild der ausser- und innerrhodischen Postverhältnisse dieser Jahre erhalten wir, indem wir dem Amtsberichte der Postkommission des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen pro 1841, die auf Appenzell bezüglichen Stellen entnehmen. Der Berichterstatter führt aus: „Der Umstand, dass der Kanton Appenzell ein Postregal nicht kennt, erklärt allein, warum trotz der engsten Berührung beider Kantone in allen übrigen Beziehungen, in postalischer Hinsicht nur das lockerste Band besteht. Wir taten was wir konnten und gaben Herisau einen tüchtigen Tageskurs und hielten es in allem gleich einer st. gallischen Ortschaft. Zum Frommen und Gedeihen der Ortschaften Speicher und Trogen geht unser Augenmerk bei Vollendung der Strasse über den Ruppen auf Errichtung des Mallepostkurses nach Feldkirch. Sobald die Gemeinden Teufen, Bühler, Gais und Appenzell es wünschen, sind wir auch zur Errichtung täglicher Postverbindungen mit Appenzell geneigt. Aber unsere Stellung gebietet, dass wir hierüber zuerst die Wünsche der Ge-

meinden abwarten, ansonst unser Diensteifer, wenn auch noch so wohlmeinend, verkannt werden könnte.

Die Wohltat des Postwesens wird aber der Kanton Appenzell in seinem ganzen Umfange erst dann geniessen, wenn er die Regalität als Grundsatz aufstellt und dann gegen eine jährliche Summe die Ausübung des Regals an St. Gallen verpachtet. Es würde dies die schönste Einnahme für den Landesseckel schaffen und die Bewohner würden zugleich an Porti jährlich wenigstens gegen 4—6000 Gulden ersparen. Des Vorteils täglicher Boten und Postkurse, welcher sich in Bezug auf die Geschäfte nach dem Werte nicht anschlagen lässt, nicht zu gedenken.

Wir hielten uns bei der entschiedenen und aufrichtigen Freundschaft, welche zwischen den Regierungen und Völkerschaften beider Kantone seit Jahren vorherrschend ist, bei dem eidgenössischen Sinn, welchen St. Gallen gegen seine Mitstände wo immer an den Tag zu legen sich zur angenehmen Pflicht macht, verpflichtet, bei den Unterhandlungen mit den Gemeinden Speicher und Trogen die Herren Landesabgeordneten hierauf aufmerksam zu machen. Wir denken, der Kanton Appenzell, welcher der einzige Kanton der Schweiz ist, welcher bis anhin nichts aus dem Postwesen gezogen hat, werde gerne den ihm gegebenen Wink benützen; der Kanton St. Gallen hingegen ein Opfer nicht scheuen, weil dadurch sein Post- und Botenwesen einen höhern Grad der Vollkommenheit erreichen kann, als es ohne die postalische Verschmelzung des Kantons Appenzell möglich wäre und weil dadurch die Verbrüderung beider Kantone noch grösser werden müsste.“

Noch volle 6 Jahre verstrichen unbenutzt, bis die appenzell-ausserrhodische Regierung einen Entwurf zu einer „Verordnung über die Verwaltung des Postwesens



im Kanton Appenzell Ausserrhoden“ ausarbeitete, um ihn dem Grossen Rate vorzulegen. Wenn auch diese im Jahre 1847 veröffentlichte Vorlage nie in Gesetzeskraft erwuchs, so ist sie dennoch von Interesse, weil sie zeigt, wie die Behörden das Postregal durchzuführen gedachten. Wir fügen sie deshalb im Wortlaute bei:

*Verordnung über die Verwaltung des Postwesens  
im Kanton Appenzell A. Rh.*

1. Die Besorgung des Postwesens wird nach Massgabe des eidgenössischen Konkordates vom 9. Juli 1818, welches dasselbe ausdrücklich als Regale und Eigentum der Kantone garantiert, ausschliesslich vom Lande übernommen.

2. Die Aufsicht über das Postwesen und die Leitung desselben im allgemeinen ist einer dem Grossen Rate verantwortlichen Kommission übertragen, die aus drei vom Grossen Rate gewählten Mitgliedern besteht.

3. Der Postkommission sind die verschiedenen Postämter im Kanton unmittelbar untergeordnet.

4. Die Beamten der Oberpostämter werden auf den Vorschlag der Postkommission vom Grossen Rate gewählt. Die Angestellten für die Postsammlungen der kleinern Gemeinden, sowie die Boten und Briefträger werden auf den Vorschlag der betreffenden Vorsteherchaft von der Postkommission ernannt. Alle Angestellten sind nach Verhältnis ihres Geschäftskreises und ihrer Leistungen zu entschädigen.

5. Jeder Angestellte hat eine angemessene Kautionsleistung zu leisten, die von der Postkommission festgesetzt werden soll.

6. Halbjährlich (oder vierteljährlich) gibt die Postkommission Rechnung über ihre Verwaltung und liefert die Gelder an die Staatskasse ein.

7. Die Post- und Botenkurse werden einstweilen festgesetzt wie folgt:

Oberpostamt Herisau.

- a) tägliche Fahrt des Eilwagens nach Waldstatt und Schöngengrund;
- b) ein Bote nach Urnäsch, täglich hin und her;
- c) ein Bote von Schwellbrunn über Herisau nach Hundwil, täglich hin und her.

Oberpostamt Teufen.

- a) ein fahrender Bote von St. Gallen über Teufen und Bühler nach Gais (vielleicht bis Appenzell), alle Tage hin und her;
- b) ein Fussbote über Stein und Hundwil in Verbindung mit dem Herisauer Boten;
- c) ein Fussbote über Speicher nach Trogen.

Oberpostamt Trogen.

- a) Fahrpost von St. Gallen über Speicher und Trogen nach Altstätten;
- b) ein Fussbote täglich über Wald, Rehetobel und Grub nach Heiden und zurück;
- c) ein Bote täglich von Rüti über Walzenhausen nach Rheineck und von da über Lutzenberg, Wolfhalden nach Heiden und zurück.

8. In den Gemeinden, in welchen kein Oberpostamt besteht, werden Postsammlungen errichtet. Die Inhaber derselben, sowie die Boten und Briefträger stehen unter der Leitung und Aufsicht des betreffenden Oberpostamtes.

9. Der Bote oder Briefträger darf keine höhere Taxe von den Postgegenständen verlangen als diejenige, die von dem Postbureau oder den Sammlungen auf dieselben gezeichnet wurde. Es soll dafür gesorgt werden, dass alle Postgegenstände gehörig gestempelt und taxiert werden.

10. Die Taxen für Briefe, Zeitungen und Pakete werden für das Innere des Kantons vom Grossen Rate nach einem billigen Massstabe festgesetzt. (Unmassgeblich wird für einmal der st. gallische Tarif vorgeschlagen.)

11. Obrigkeitliche offizielle Briefe sind taxfrei.

\*                      \*

Die politische Bewegung der Jahre 1847/1849 verhinderte das Inkrafttreten dieses Entwurfes, der einen schönen Ruck nach vorwärts bedeutet hätte, währenddem nun die Postverhältnisse in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Stempel der Stagnation tragen.

Wie bereits angetönt, sind hingegen in dieser Periode grosse Fortschritte beim Strassenwesen zu verzeichnen. Dessen Entwicklung nahm zwar einen etwas eigentümlichen Charakter an. Während andernorts Kammern und Räte berieten und Beschlüsse fassten, war in Ausserrhoden wiederholt die Brust irgend eines hochherzigen Mannes der Ratssaal, in welchem grosse Werke beschlossen wurden. Alt-Landesseckelmeister Joh. Ulrich Schiess zum Pfauen in Herisau, Daniel Roth und dessen Sohn Johannes Roth, Gemeindehauptmann in Teufen, waren solche Bahnbrecher, die mit grossen Opfern Strassenkorrekturen entweder ganz oder teilweise auf ihre Kosten durchführen liessen. Noch mehr waren der Edeln, die wir aber im Rahmen dieser Arbeit nicht alle nennen können.

Mit der Verbesserung der Lichtensteigerstrasse hielt Herisau sein Strassennetz noch nicht für ausgebaut, nein, sie bedeutete nur den Anfang des grossen Werkes. Die Verbesserung der Strasse nach Gossau war ebenfalls zum Bedürfnis geworden. Alt-Landesseckelmeister Schiess zum Pfauen erklärte sich 1840 in einer Zuschrift an den Grossen Rat bereit, diese Korrektion auf seine Kosten

zu übernehmen, wenn derselbe ihm den erforderlichen Schutz beim Ankauf des Bodens gewähre. Der Grosse Rat entsprach. Im Frühjahr 1840 konnte der Bau begonnen, am 3. Mai 1842 das fertiggestellte Werk vom Kanton übernommen werden.

Schon bedeutend früher hatte die Erbauung des Heinrichsbades Anlass gegeben zur Korrektur der Mauchlerstrasse. Die Korrekturen fanden ihren Abschluss durch die Erstellung der neuen Steigstrasse vom Dorfplatze Herisau bis zum Bezirk Mühle (1835), und durch den Ausbau der dort anschliessenden Strassen nach Schwellbrunn und Degersheim (1840).

In der Gemeinde Teufen war besonders die alte Strasse von Watt bis Gstalden durch eine sehr steile und gefährliche Stelle berührt. Während des Hungerjahres 1817 liessen nun einige gemeinnützige Männer, um brotlose Leute zu beschäftigen, an deren Verbesserung arbeiten. Die Arbeiter waren alle Appenzeller. Die Unternehmer führten den Bau bis an die Gemeindegrenze auf ihre Kosten durch. Noch blieb aber der grösste Teil der St. Gallerstrasse in seiner alten Schadhaftheit bestehen, bis Hauptmann Daniel Roth die Erstellung eines neuen Strassenzuges vom Gasthof zur Linde bis zum Stosswalde begann und zu einem grossen Teil auf eigene Kosten durchführen liess. 1839 war auch diese Korrektur beendet.

1835 begann die Anregung der Gemeinden Steinhundwil, eine Kunststrasse zwischen Teufen, Stein, Hundwil und Waldstatt zu erstellen, um das Hinterland mit dem Mittelland in leichtere Verbindung zu bringen, greifbarere Gestalt anzunehmen.

1837 legten sieben Gemeindegossen der beiden Orte dem Grossen Rate ein Memorial vor, worin sie den Wunsch aussprachen, es möchte der Plan einer Kunst-

strasse durch den ganzen Kanton von Schönengrund bis Thal entworfen und der Landsgemeinde vorgelegt werden. Ein Pendant zu der vor einigen Jahren angeregten Längseisenbahn.

1840 wurde das erste Verbindungsstück dieses Projektes, die Brücke zwischen Waldstatt und Hundwil, vollendet. Jedermann freute sich des wohl gelungenen Werkes, dessen Erstellungskosten sich auf 19,366 fl. beliefen.

Wohl in keiner Gemeinde befand sich das Strassenwesen in einem schlimmern Zustande, als in Rehetobel. Ein altes Rumpelgässchen führte den Wanderer über steile Anhöhen in tiefste Löcher, über Stock und Stein. Mit dem zunehmenden Gewerbefleiss erwachte auch hier immer mehr das Bedürfnis nach bessern Verkehrswegen und so wurde 1840 endlich die Herstellung einer neuen Strasse nach St. Gallen beschlossen.

Um sich eine bessere Verbindung mit St. Gallen und dem Rheintal zu verschaffen, beschloss im Jahre 1844 Wald die Korrektur der Strasse von der Grenze Trogens bis an die Grenze von Rehetobel.

Die Gemeinde Reute versprach sich einen sehr wohlthätigen Einfluss auf die Entwicklung ihres Strassenwesens durch den im gleichen Jahre gefassten Beschluss, den Unterhalt der Strassen künftig durch die Gemeinde besorgen zu lassen. Die bisher dazu verpflichteten Privaten sollten dafür in deren Kasse ein jährliches Strassengeld bezahlen.

Wir unterschieden in Ausserrhoden bis 1848 bzw. 1863 die Strassen in solche, deren Unterhalt dem Lande (Kanton) zufiel, solche, deren Pflege den Gemeinden oblag, und solche, die von Privaten unterhalten werden mussten. In jedem einzelnen Falle bei Neuerstellung oder Korrektur einer Strasse wurde entschieden, ob dieselbe als Landstrasse klassifiziert und deren Unterhalt



vom Kanton übernommen werden solle. Um zum Unterhalte dieser Landstrassen die nötigen Gelder zu erhalten, führte man 1806 die Erhebung des Weggeldes ein. Man errichtete an den wichtigsten Eingangspunkten in den Kanton sogenannte Weggeldstätten, Zollhäuser und Schlagbäume. Der Tribut, der entrichtet werden musste, betrug z. B. für ein Pferd 2 Kreuzer, für ein Stück Grossvieh 1 Kreuzer und pro Haupt Kleinvieh  $\frac{1}{2}$  Kreuzer. 1847 hörte der Bezug des Weggeldes wieder auf, da die neue Bundesverfassung die Erhebung solcher Gebühren innert den Grenzen der Eidgenossenschaft verbot.

Der Rückblick zeigt, dass in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kraftvoll am Ausbau des ausserrhodischen Strassenwesens gearbeitet worden ist. Füglich dürfen wir deshalb diese Periode im Gegensatz zum heutigen Zeitalter der Eisenbahnen und der Flugtechnik „Aera der Strassenbauten“ nennen.

### **Das Verkehrswesen von 1848 — 1875.**

Nach schweren innern Wirren gelang es 1848, die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in unserem Gesamtvaterlande zu sanieren. Aus dem lockeren Staatenbunde entstand ein lebenskräftiger Bundesstaat. Die neue Bundesverfassung befreite von den lästigen Abgaben, Weg- und Brückengeldern. Sie verlegte die Zölle an die Landesgrenzen. Mächtig schwollen Verkehr und Handel an. Neuerdings waren die einzelnen Gemeinden zu Strassenkorrekturen und Neubauten genötigt. Wir bringen dieselben anschliessend an diesen Abschnitt in einem Verzeichnis schematisch zur Darstellung und beschränken uns hier auf eine ausführliche Skizzierung der kantonalen Strassenverhältnisse, unmittelbar vor der Eröffnung der Appenzellerbahn im Jahre 1875.

Wie heute, so stand schon zu diesem Zeitpunkte das Strassenwesen unter der Oberaufsicht der Regierung, bezw. der Landesbau- und Strassenkommission, welcher die notwendigen technischen Organe untergeordnet waren. Die Strassen wurden in 3 Klassen eingeteilt. Die Normalbreite der Strassen I. Klasse betrug 6 Meter, die Maximalsteigung 7 ‰. Die Strecken II. Klasse sollten wenigstens eine Breite von 4,80 Metern und Steigungen bis zu 9 ‰ besitzen. Die letzte Klasse wies eine Breite von 4,20 Metern auf, ohne das Gefälle zu berücksichtigen.

Nach einem Gesetze von 1863 übernahm der Staat die Unterhaltung der Strassen I. und II. Klasse. Der Unterhalt der Strassen und Brücken der 3. Kategorie lag den Gemeinden ob. Dieselben erhielten jedoch einen jährlichen Beitrag an die Kosten, der 26,6 Rappen pro Meter Länge betrug. Dieser Betrag entsprach ziemlich den Unterhaltungskosten anderer Kantone für derartige Strassen, so dass also faktisch der Staat auch für die Unterhaltung der Strassen III. Klasse aufkam. Wie aus nebenstehendem Verzeichnis ersichtlich ist, bestanden 1875 35,8 Kilometer Strassen I. Klasse, deren mittlere Unterhaltungskosten pro Kilometer 1,020 Fr., insgesamt somit 36,500 Fr. betrugen und 56,100 Kilometer Strassen II. Klasse, die pro Kilometer 695 Fr., zusammen 39,000 Fr. jährliche Kosten verursachten. Ausserrhoden liess sich den Unterhalt seines Strassenwesens jährlich über 75,000 Franken kosten, in welcher Summe die an die Gemeinden zu bezahlenden Entschädigungen für die Unterhaltung der Strassen III. Klasse noch nicht inbegriffen sind, währenddem z. B. der Kanton Zürich nur 342 Fr. bezw. 155 Fr. und der Kanton St. Gallen 613 Fr. resp. 220 Fr. pro Kilometer an Unterhaltungskosten für ihre Strassen I. und II. Klasse auswarfen. Wenn auch die Bodenbeschaffenheit unseres Kantons erhöhte Ausgaben bedingte,

so dürfen wir dennoch aus diesen Zahlen folgern, dass Ausserrhoden schon zu dieser Zeit eines der wohl-  
ausgebautesten und bestgepflegtesten Strassennetze der  
Schweiz besass.

*Verzeichnis der Hauptstrassen des Kantons Appenzell  
Ausserrhoden  
1875.*

	Bauperiode	Länge km	Breite m	Baukosten Fr.
<b>Strassen I. Klasse</b>				
Herisau-Winkeln . . . . .	1850	2,1	6	98,600
Herisau-Gossau . . . . .	1840/42	2,4	6	79,900
Herisau-Peterzell (bis Ktsgrenze) .	1838/42	8,7	6	125,700
St. Gallen-Teufen-Bühler . . . . .	1852/54	4,3	6	138,500
Bühler-Gais-Altstätten (bis Kantons- grenze) . . . . .	1839/43	8,6	6	138,600
Gais-Appenzell (bis Kantonsgrenze)	1863/64	0,2	6	9,400
Speicher-Trogen-Landmarch . . .	1835/42	9,5	6	148,600
		35,8		739,300
<b>Strassen II. Klasse</b>				
Herisau-Degersheim . . . . .	1840	6,3	5,4	115,000
Waldstatt-Urnäsch-Gonten . . . .	1853/60	8,4	5,4	122,300
Waldstatt-Hundwil-Stein . . . . .	1860/62	11,5	5,4	218,400
Gmündertobel-Teufen-Speicher . .	1860/63	10,3	5,4	205,000
Trogen-Wald-Rehetobel . . . . .	1859/61	7,3	5,4	140,000
Eggersriet-Grub-Heiden . . . . .	1860/61	4,0	5,4	76,600
Grub - Heiden - Wolfhalden - Lutzen- berg . . . . .	1858/60	8,3	5,4	140,000
		56,1		1,017,300
<b>Strassen III. Klasse</b>		72,6	4,2	un- bekannt
<b>Totale Länge 164,5 Km.</b>				

### **In postalischer Beziehung**

veranlasste die neue Bundesverfassung gewaltige Umwälzungen. Sie erklärte das Postwesen als Staatsregal der Eidgenossenschaft. Für die Abtretung der Regale hatte der Bund den Kantonen jährliche Entschädigungen zu leisten. Das Betreffnis für den Kanton Appenzell Ausserrhoden, der bisher von seinem Rechte zur Einführung des Postregals innert den Kantonsgrenzen keinen Gebrauch gemacht hatte, betrug 14285 Fr.

Die Schweiz wurde in 11 Postkreise eingeteilt. Der Kanton Appenzell, mit Glarus und dem grössten Teil des Kantons St. Gallen bildet seither den 9. Kreis, mit Sitz der Direktion in St. Gallen. Die Bemühungen der ausserrhodischen Regierung unter Landammann Tanner, diesen letztern für Herisau zu gewinnen, waren leider ohne Erfolg. Dennoch ist die Verstaatlichung nie zu bedauern gewesen. In rascher Folge erhielten die einzelnen Gemeinden selbständige Postämter. Auf den trefflichen Strassen zirkulierten Fuss- und Fahrboten. Postkutschen sorgten auch für den Transport von Reisenden. Durch Verträge mit dem Auslande und Beitritt zum Weltpostverein, der seit 1874 die meisten Staaten der Erde zu einem einzigen Postgebiet zusammenfasst, erleichterte die Postverwaltung auch den Verkehr über die Landesgrenzen hinaus. Ungeahnt war der Aufschwung wirtschaftlichen Lebens; die vermehrten Postkurse konnten dem steigenden Verkehrsbedürfnis nicht mehr genügen. Neue technische Hilfsmittel waren zur Notwendigkeit geworden. Das Zeitalter der Eisenbahnen brach an. Wo früher erst mühsam ein Maultier den steilen Abhang erklimm, dann hell das Posthorn klang, führt heute mit Pusten und Pfeifen das Dampfross oder unter schnarrendem Zischen der elektrische Tram und das rasende

Automobil die Fremden durch grüne Matten auf unsere Höhen. Wohlstand ist eingezogen in unsere schmucken Dörfer, dahin aber ist die idyllische Ruhe unserer Weiler und die erhabene Poesie unserer Berge.

---

## Quellenangabe.

---

Appenzellische Jahrbücher von 1854 an.

Appenzellisches Monatsblatt 1825—1847.

Bavier, die Strassen der Schweiz.

Furrer, A., Die Post vor der Helvetik; die Post während der Helvetik; die Post von 1803—1848.

Gessner, helvetischer Kalender 1791.

Protokoll des Handlungskomite in Herisan, Manuscript G. B. H. (1801—1817).

Näf, August, Historischer Bericht über die Entstehung, Zweck und Verhältnisse der kaufmännischen Korporation und des Direktorialfonds in St. Gallen.

Rotach, A., Das Postwesen der Stadt St. Gallen vor 1798.

Rüsch, Gabriel, Gemälde der Schweiz, Bd. XIII, Der Kanton Appenzell (1835).

Schäfer, Materialien zu einer vaterländischen Chronik.

Walser, G., Appenzeller Chronik.

Zellweger, J. C., Geschichte und Urkunden zur Geschichte des appenzellischen Volkes.

Weitere Quellen sind im Text und in den Fussnoten angegeben.

---