**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender

**Band:** 236 (1957)

**Artikel:** Auf alten Saum- und Fahrtwegen im sanktgallisch-appenzellischen

Grenzgebiet

Autor: Nef-Schlegel, Max

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-375592

### 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: 22.10.2025** 

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

# Auf alten Saum, und Jahrwegen im sanktgallisch-appenzellischen Grenzgebiet

Von Max Nef:Schlegel

ie unaufhaltsame Entwicklung des motorisiere ten Straßenverkehrs während des letzten Viereteljahrhunderts hat den Fahrverkehr mit Pferdebes spannung, vor allem in unsern Städten, aber auch auf unsern Überlandstraßen, beinahe zum Verschwins

den gebracht. Im Mitstelpunkt der Verkehres probleme der Gegenswart steht der Zau eines Systems von Autostraßen, das in den kommenden Jahren, unter Einsatz großer sinanzieller und technischer Mittel,

auch in der Oftschweiz zur Verfehrsentla: stung gebaut werden soll. Es fann nicht Aufgabe dieser Betrachtung sein, sich mit diesen Projekten aus. einanderzusetzen. Das Blickfeld des Ges schichts, und Heimat, freundes richtet sich vornehmlich auf die Bergangenheit. So sei hier jener Zeiten als gedacht, Maultiere und Pferde die unentbehrlichen Helfer in der Güter, und Personenbeförs berung waren, also jener ruhigeren Zeits läufe, in denen noch feine dröhnenden Mos

torräder oder vorbeiflitzende Autos den Fußgänger gefährdeten. Diesen heute schon fast vergessenen Zeisten und Verhältnissen nachzugehen, ist der Zweck diesser, nicht zuletzt aus Liebe zum Pferd, niedergelegten Rückschau.

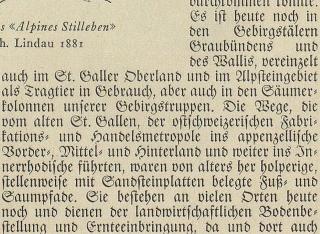
### 1. Vom Saumverkehr

Der Warentransport auf dem Rücken von Saumtieren war in unserem gebirgigen, schluchten, und paßreichen Land die älteste Urt der Güterbeförderung, wenn man von den durch Menschen getragenen Lasten absieht. Als Saumtiere dienten

Maultiere und Pferde, die auf dem Pack oder Bastsattel gewöhnlich eine Oberlast und zwei Seistenlasten trugen. Die gleichmäßige Gewichtsversteilung gab den Tieren, die je nach Jahreszeit und Gelände mit dem geeigneten Hufbeschlag versehen

wurden, den sicheren Stand und Halt. Die Saumtiere trugen fleine Rollschellen und das heimelige Glöffeln fleinerer oder größerer Saumfolonnen war in der Stille der Landschaft schon von weitem hörbar.

Die Unfänge des Saumverfehrs reis chen weit zurück. Der st. gallische Leinwand. handel, vom 13. bis ins 18. Jahrhundert binein vorwiegend ein Exportaeschäft weit über unsere Lans desgrenzen hinaus. gehenden Beziehuns gen, bediente sich mit besonderer Vorliebe des zähen, aus dauern den und genügsamen Maultiers, das auch bei primitivsten Wegverhältnissen überall durchfommen fonnte. Es ist beute noch in Gebirgstälern des Wallis, vereinzelt



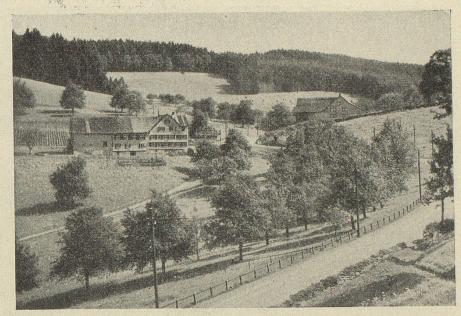


Stich von Rittmeyer aus «Alpines Stilleben» von J. B. E. Rusch. Lindau 1881

als beliebte Reit, und Bander, wege. Sie führten in ihrem Berlauf tief hinab in die felsi. gen Tobel der Sitter, des Watte baches, des Rotbaches und der überquerten Urnäsch, Blußläufe auf Stegen, um dann am gegenseitigen Abhang, oft in erschreckender Steilheit, wieder der Höhe zuzustreben. Reuchend und stemmend verrichtes ten die schwerbepackten Maultiere oder Saumpferde ihre harte Arbeit, desgleichen die sie begleitenden Säumer, die mit dem Reff oder der landesüblis chen Krenze leichtere Zusatze lasten trugen.

Der Verfasser hat sich die Mühe genommen, auf vielen Banderungen diesen alten Saumpfaden nachzuspüren, wobei ihm die Schwere und Mühseligfeit des alten Saumpverkehrs so recht zum Bewußtsein gekommen ist. Diese Banz

derungen öffneten ihm aber die Augen für unzählige, stille Schönheiten der heimatlichen Landschaft und Siedlung und für alles, "was da fleucht und freucht", entschädigten ihn so fast überreich für manchen vergossenen Schweißtropfen! Von den vielen alten Saumpfaden im st. gallisch-appenzellischen Grenzgebiet, die einst der gegenseitigen Warenbefördes rung dienten, und die heute noch deutlich als sols che erkennbar sind, können hier raumeshalber nur einige wenige genannt werden. Es seien hier nur einige Verbindungen erwähnt, die vom alten Sankt Gallen und seinem östlichen und westlichen Vorort, auf mancherlei Umwegen, Senkungen und Steigungen, nach Speicher, Teufen, Stein, Hunds wil und Herisau hinaufführten. Da war z. B. der alte Saumpfad, der von St. Fiden über Birnbaumen, Hagenbuchwald, Wiefen, Hub, Schwarzer Bären, Loch, Hohenwiesen und Bögelinsegg ins Dorf Speicher mündete, in seinem oberen Ab. schnitt das Kampfgebiet der Schlacht bei Bögelins. egg (1403) durchquerend\*. Ein anderer, viel benützter ging vom Müllertor aus übers Buch zur Mühlegg und weiter zum Dörfchen St. Georgen: bann über den Brand ins Brandtobel und hierauf mit großer Steigung auf den Grat von Schäflisegg, wo der 216: stieg übers Gremm ins Dorf Teufen erfolgte.



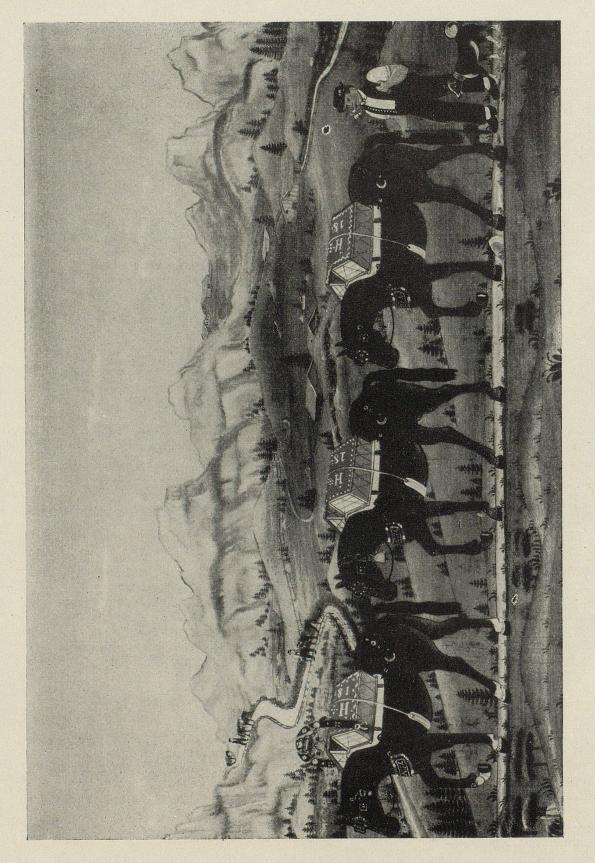
Gegend des «Schwarzen Bären»,

wo fünf Wege von St. Gallen nach Speicher zusammentreffen. Die zwei über den Kapf führenden steigen vereinigt vor dem Hause rechts herab. Links der Weg von St. Fiden über Hagenbuchwald—Wiesen—Hub

> Eine andere Saumverbindung ging vom westlichen Stadtgraben beim "Grünen Turm" vorbei, die tiefeingeschnittene Bassergasse hinauf zur Oberstraße und übers Ahorn zum Haggen. Dort schwenkte man zur Nordmühle ab, folgte dann dem Battbach bis zu seiner Einmündung in die Sitter, überquerte diese Stelle auf kleiner Brücke, um dann über Blatten, Störgel, Lehmen, Grub und Rochegg nach Stein zu gelangen. Von der Nordmühle stieg eine steile Abzweigung hinauf zur Hauteten, durchquerte das Wiesengelände von Rühnishaus und wandte sich dann über die Rüti nach Niederteufen hinauf. Eine mühsame Saumroute ging vom Nest aus beim alten Riethüsli vorbei bis zur Liebegg, folgte dann dem Wattbach, überquerte diesen an flacher Stelle und stieg dann aus bevordentlich steil und stotzig den Wald hinauf zum hochgelegenen Estalden. Hier sentte sich der Pfad hinunter zur Haid, hinüber zum Haag und Blatten und endigte, über das obere Eggli führend, im Dorf Teufen.

> Aber auch vom äußersten Westen des heutigen Stadtgebietes gingen alte Saumpfade ins Appensellerland hinauf. Es sei hier nur derzenige genannt, der von Stocken über Oberstocken ins "Rosbel" (Rubel) im Sittertobel hinabführte, an die Sinflußstelle der Urnäsch in die Sitter. Zenseits der alten "Hüslibrugg", von der noch die Redesein wird, ging es erschreckend steil hinauf zur

<sup>\*</sup> Diese Route scheint als eine der ersten zu Fahrswecken ausgebaut worden zu sein.

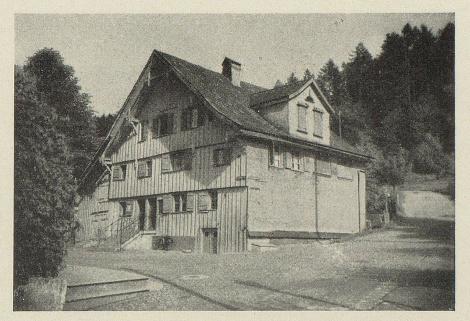


Mulchen-Grempler im Appenzellerland Gemälde des Bauernmalers Joh. Zülle in Waldstatt. 1874

Alte St. Galler erinnern sich gut, wie noch um die letzte Jahrhundertwende die Appenzeller Käse- und Butterlieferanten jeden Samstag mit schwer beladenen Saumrossen vor dem Schmalzhaus der Stadt erschienen. Das waren die letzten Zeugen der alten Säumerei im Straßenbild der Stadt Sturzenegg, wo die Säumer im Gasthaus zum "Bären" eine wohlverdiente Ruhepause für Menschen und Tiere einschaltes ten, bevor sie über den Saum nach Herisau, Walds statt oder Hundwil weis Flurname terzogen. (Der ,Saum" dürfte ein untrüglis cher Beweis dafür sein, daß hier der Saumverkehr zu den ge-nannten Dörfern durchging.) Von der alten soeben genannten Holzbrücke im Rubel, stieg man in südöstlicher Richtung den alten Saumweg zur Weitenau hinauf, der im Störgel in die Steiner-Route einmundete. Zog man von hier in steilem Anstieg übers Bühl. Bruggli und das Gelände im Brand und von Halten ins

Haagtobel hinunter, erreichte man das Dorf Hundwil. Ein besonders schönes Beispiel eines alten Saums oder Platten weges sindet man in Trogen, südlich des Bendlehns. Er führt vom Sägli hinauf zur Wirtschaft zum Sand, dann, hinüber zur Teißegg, wo mehrere Ausläuser ausstrahlen, u. a. derjenige zum unteren Sädris, hinüber zum Schwährig und schließlich durch die Rothenwies nach Gais. Die meisten dieser alten Saumpfade sind später zu bescheidenen Fahrwegen verbreitert worden und bestehen in dieser Form heute noch. Es ist ein reizvolles Unternehmen, ihnen an schönen Sommers oder Herbstragen nachzugehen. Sie zeigen deutlich, wie sich diese Verbindungswege dem Gelände anschmiegten, aber mit ihren vielen Abstiegen und Steigungen für Menschen und Tiere recht mühsam und beschwerlich waren.

Aber auch im sanktgallisch-appenzellischen Grenzgebiet gegen das Rheintal bestanden von alters ber wichtige und vielbenutte Saumpfade, die hinunter zum Marktstädtchen Altstätten führten, Trogen und Sais mit diesem verbindend. Auf diesen Saumpfaden, Vorläufer der späteren Ruppen, und Stoßstraße, gelangte schon früh das für Menschen und Tiere lebenswichtige Salz ins Appenzellerland hinein. Wenn man es in Altstätten abholte, hatte es schon weite Reisen hinter sich, stammte es doch aus den Salzbergwerken von Hallein und Hallstadt, wo es schon im Alltertum, seit dem 14. Jahrhundert, bergmännisch gewonnen wurde. Es fam auf dem Rücken von Saumtieren, forgfältig in Holzfäßchen verpackt, vom Arlberg über Bludenz nach Feldfirch, das im Salzhandel als wichtiger Umschlagplatz eine



Das alte Wirtshaus an der Straßenkreuzung im Hagenbuch

bebeutende Rolle spielte.\* Heute noch heißt ein altes Stadtfor das Churers oder Salztor, weil hier die Salztransporte auf die Schweizerseite abschwenkten. Aus der Satsache, daß im 16. und 17. Jahrhundert allein im kleinen Bludenz über hundert Maultiere gehalten wurden, geht hervor, daß diese geduloigen Helfer auch zum Salztransport verwendet wurden, neben den in österreichischen Landen eingesetzen Hasslinger Saumpferden, mit ihren schönen, weißen Doppelmähnen.

Um auf den sanktgallisch-appenzellischen Erenzverkehr von ehedem zurückzukommen, dürfte die Unnahme zutreffen, daß in diesem gegenseitigen Was renaustausch ursprünglich bäuerliche Erzeugnisse "in die Stadt" und städtische Produkte und Bedarfs, artifel auf dem Rücken der Saumtiere ins appenzellische Hügels und Bergland befördert wurden. Aber noch in jenen Zeiten, da der Fahrverkehr mit Pferdezug bereits im Gange war, wurde noch vieles auf Saumtiere geladen. Alte St. Galler erinnern sich gut, wie noch um die letzte Jahrhundertwende die Appenzeller Käses und Butterlieferanten jeden Samstag mit schwerbeladenen Saumroffen vor dem Schmalzhaus der Stadt erschienen. Das waren die letzten Zeugen der alten Säumerei im Straßenbild der Gallusstadt. Die heutige Generation kennt bepactte Maultiere oder Saumpferde nur noch aus bis storischen Umzügen, etwa vom Kantonsjubiläum im Sommer 1953, wo ein Säumerzug aus dem Sar-

<sup>\*</sup> Aber auch über das Zeiner-Joch-Montafon famen Salztransporte nach Feldfirch hinun.er.



Das alte Wirtshaus an der alten Martinstobelstraße

ganserland zu sehen war. Ein Prachtsezemplar eines Haflinger Saumpferdes wurde an den letztjährigen Pserdesporttagen auf dem Breitseld vorgeführt.

Abschließend sei noch daran erinnert, daß diese Art der Barenbeförderung nicht nur im Regionals verkehr, sondern auch im Aussuhrs, Einfuhrs und Durchgangsverkehr der alten Schweiz eine lebenss wichtige Rolle spielte. Man denke nur an die Besteutung der alten Paßstraßen über unsere Alpenswälle, die ohne Saumtiere nicht hätten bewältigt werden können.

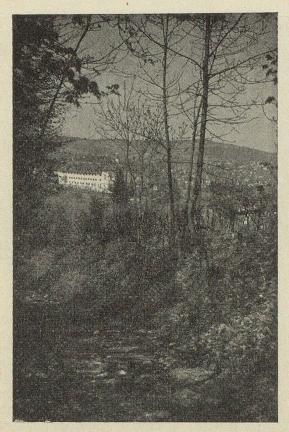
#### 2. Vom Pferdefahrverkehr

Mit der Verbreiterung der wichtigeren Saumpfade zu bescheidenen Fahrwegen, und der Entstes hung von zwar noch recht schmalen Fahrstraßen, bahnte sich auch in unserer Gegend die Umstellung vom Säumerverkehr zum Pferdefuhrwerk an. Die Bezeichnung "Straße" war ja noch im 17. und 18. Jahrhundert ein recht zweifelhafter Begriff. Bergessen wir nicht, daß viele nicht durch eine plans mäßige bauliche Anlage, sondern lediglich durch das Befahren entstanden waren. Was ihnen fehlte, war der solide steinerne Unterbau. Wo es sich um offene überlandstraßen handelte, waren sie im Sommer von einer hohen Staubschicht bedeckt, die sich bei Regengüssen in einen tiefen Morast verwandelte. Un sumpfigen Stellen, und in naffen Sohlwegen, behalf man sich durch das Legen von Rundholzprüs geln. An flachen Stellen suchte man durch Ausweis chen nach links oder rechts vorbeizukommen. Da erfuhren dann die Kuhrleute, und noch mehr die geplagten Pferde, was es heißt "den Karren aus dem Dreck ziehen"! Die mißlichen Straßenverhältnisse machen es verständlich, daß gerade im santtgallischappenzellischen Hügelland, neben dem Fahrverkehr mit leichteren Fuhrwerken, noch lange an der Säumerei festgehalten wurde.

Schwerwiegende Ereignisse balfen mitunter die Entstehung besserer Fahrwege oder gar eisgentlicher Straßen in Bang zu bringen. Im Sanktgallerland war es die große Mißernte und die dadurch entstandene Hunsgersnot von 1770/71, die den Bau besserer Straßen beschleusnigte. Das Fehlen brauchbarer Verfehrswege verunmöglichte nämlich in jenen bösen Zeiten die rasche Zusuhr von Brotsfrucht oder Mehl in die Notgesbiete. Fürstaht Beda (1725 bis 1796) arbeitete daher ein großes

Straßen, und Brückenbauprogramm aus. Trotz vie, len finanziellen und baulichen Schwierigkeiten – es mußten die Klüsse Goldach, Sitter, Glatt und Thur überbrückt werden – begannen seine Zauleute 1774 mit der Erstellung eines zeitgemäßen Straßenzuges durch das Fürstenland, also von Rorschach, dem Standort des damals schon bestehenden Kornhauses, über St. Gallen nach Wil. Es waren vorwiegend wirtschaftliche Gründe, die zur Verwirklichung dieses Planes führten. Groß war das Aufsehen, als der Bauherr 1778 die Reise von der Gallusstadt nach Wil nicht mehr zu Pferd oder in der Sänfte, sondern erstmals in einer sechsspännigen Rutsche machte. Ein wichtiger Punkt im fürstäbtischen Bauprogramm war der Entschluß, alle bedeutenderen Verkehrswege seines Hoheitsgebietes auf mindestens 14 Schuh zu verbreitern, damit zwei Pferde am Deichselwagen nebeneinander, und nicht mehr hintereinander, wie am alten Gabelfuhrwerf, gehen konnten. Den schweren zweis bis vierspännigen Blachenwagen, den bedeutenosten Fuhrwerken der alten Zeit, war damit auch bei uns eine ordentliche Verkehrsmög, lichfeit gegeben.

Alber nicht nur die Entstehung besserer Fahrstraßen mußte an die Hand genommen werden, sond dern auch der Bau tragfähiger Brücken. Beide Notwendigkeiten wurden gegen Ende des 18. Jahrstunderts kräftig gefördert. So begann man 1783 mit der Anlage von zwei Straßenzugen nach Heristau. Die eine ging vom fürstenländischen Goßau aus; die andere zweigte von der schon bestehenden Hauptlinie in der Kräzern, westlich des Sittertobels, ab und führte über die Höfe Bruggen (nicht zu verwechseln mit dem Dorf Bruggen!) und Gübsen,



Blick aus dem Hohlweg nach dem Kloster Notkersegg

beim "alten Zoll" vorbei, nach Herisau hinauf. Fast gleichzeitig erhielten Speicher, Teufen und Stein ihre ersten Fahrstraßen, mit Ausläufern ins Landessinnere. Sie wurden dann später, unter der Bauleistung des Kantons, zu eigentlichen Kunststraßen ausgebaut.

Diese ersten ordentlichen Fahrstraßen wiesen aber an den großen Tobeln immer noch bedenkliche Sens fungen und Steigungen auf, denn die alten Brüffenbauer erstellten ihre mit Ziegeldächern gedeckten Holzbrücken "Hüslibruggen" genannt, verständlicher» weise nicht in schwindelnder Höhe, sondern in der Tiefe der zu überquerenden Flußläufe. Eine Ausnahme machte, wegen der Enge des Felseneins schnittes, einzig die Martinsbrücke über die Goldach. die schon 1486 vom städtischen Werkmeister Unton Kalf gebaut wurde und erst 1876 durch die heute noch bestehende Eisenkonstruktion ersetzt wurde. Die alte Brücke diente während fast 400 Jahren, wohl nur dank wiederholten Ausbesserungen, dem Berfehr nach Untereggen-Goldach bzw. Rorschachers berg einerseits, und demjenigen ins Appenzeller Vorderland anderseits (Eggersriet, Riemen, Halten, Grub nach Heiden).



Der alte Saumweg nach Altstätten beim Ruppen Photo aus einer Semesterarbeit der Kantonsschule Trogen

Von den einstmals berühmten Brückenbauern des 18. Jahrh. sei hier nur der Teufener Hans Ulrich Grus benmann (1709–1783) in Erinnerung gerufen, der das System der weiten Balkenspannung an seinen auf steinernen Brückenfüßen ruhenden, mit Giebeldächern gedeckten Holzkonstruktionen meisterhaft anwendete. Die zwei letzten von ihm und seinen Gesellen erbauten, beute noch als historische Kostbarkeiten erhaltenen "Hüslibruggen" führen über die Urnäsch. Die älteste, 1778 erstellte, befindet sich in der Tiefe des Rachentos bels und diente lange dem Verfehr zwischen Herisau und Hundwil. Zwei Jahre später baute der 72jährige Grubenmann seine lette Holzbrücke im Rubel, uns weit der Einmündung der Urnäsch in die Sitter. Beide erzählen uns in den verschnörkelten Inschrifs ten der Kirstbalken ihre Baugeschichte und verewigen die Namen ihrer Auftraggeber, Erbauer und Betreuer \*.

<sup>\*</sup> Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die seinsinnige Darstellung von A. Kläger im "Appenzeller Kalender" 1955, betitelt "Alte Brückenbaufunst", wo alle Einzelheiten über diese letten Zeugen währschafter Zimmermannsarbeit im Brückenbau nachsgelesen werden können.





Die alte Pflästerung des Weges zum Sand Trogen
Photos aus einer Semesterarbeit der Kantonsschule Trogen

Teilstück Sägli-Sand

Zwei andere alte, gedeckte Holzbrücken befinden sich noch weiter süblich im Sittertobel, nämlich zu "Zweibruggen", in der Tiefe des überganges vom Haggen nach Stein. Die fleinere unbeschriftete, über den Battbach führende, diente dem Zußgängerverkehr von der einst vielbegangenen "Hundwiler» Leiter" her. Die größere und stärkere Brücke, die die Sitter überquert, wurde anno 1787 von Wert. meister Hans Altherr von Speicher erbaut und zwar für den Fahrverkehr. Die Zufahrt vom Haggen erstolgte über die Nordmühle und führte zur ehemalis gen 1902 abgebrannten Zweibruggenmühle, von der heute noch einige Mauerreste zu sehen sind. Von hier wand sich der Fahrweg steil hinauf nach Blatten und weiter zum Störgel. Die Grubenmann'sche Bauart hat offensichtlich diesen Brücken als Vorbild gedient. Die Beschriftung dieser alten Sitters brücke hält ebenfalls wertvolle Einzelheiten aus ihrer Baugeschichte fest.

Der alte Saumpfad von der Liebegg, dem Battbach entlang, wurde recht spät zu einem Fahrweg durch den Bald von Jonenwatt zum Gfalden hinauf verbreitert, 1806 weiter verbessert und stellenweise, besonders hinter Teusen, neu geführt. Eine willkommene Verkehrserleichterung bedeutete die 1816 erfolgte Umleitung über die Lustmühle, statt über den hochgelegenen Stalden. So ließe sich auch an vielen andern Orten die Entstehung von Fahrstraßen verfolgen. Viele Unklarheiten könnten wohl durch eine Einsicht ins Archiv der kantonalen Bauverwaltung Außerrhodens erhellt werden.

Dank dauernder Verbesserung der Verkehrswege im 19. Jahrhundert konnte der Fahrverkehr mit Pferden immer mehr Fuß kassen, in den sich bald das berufsmäßige appenzellische Fahrbotengewerbe,

mit seinen zweispännigen Botenwagen, einzuschalsten begann. Die regelmäßigen Botenfuhren "in die Stadt", und zurück in die Dörfer und Weiler Außer, und Innerrhodens, bildeten immer mehr die lebenswichtigen Pulsadern eines regelmäßigen Wasrenaustausches. Zu ihnen gesellten sich die schweren vier, und fünfspännigen Mehlsuhrwerke der zahlsreichen Mühlen in unserer Begend. But bekannt ist das Bild einer solchen Mehlsuhre der Haslensmühle in Boßau, dei der Durchsahrt durch das Hundwilertobel, nach einer photographischen Aufsnahme ums Jahr 1911, das im letztjährigen Appenszeller Kalender zu sehen ist

zeller Kalender zu sehen ist.

Ins Straßenbild des 19. Jahrhunderts gehörten aber auch die gelben Posttutschen mit Pferdebespannung, die dem noch bescheidenen Personenstransport dienten. Prof. Dr. Willi Nef schreibt in seinem köstlichen Büchlein "Et. Gallen vor der Jahrhundertwende" über den damaligen Posttutschenversehr solgendes: "Besonders heiter nahmen sich die alten gelben, vierpläßigen Posttutschen aus, welche den täglichen Dienst nach Trogen, Heiden, Engelburg und Lömmenschwil besorgten, während der stolze Uchtpläßer, der vierspännig nach Teusen-Bühler-Gais-Uppenzell suhr, völlig dem lebendigen Bild Kollers geglichen hat, das die Gotthardspost darstellt." (Gemeint ist der schweizerische Landschafts und Tiermaler Rudolf Koller, 1828–1905). Aber auch ältere Teusener erinnern sich noch gut an die Pferdeposten, welche von Teusen nach Speischer und Haslen, von der Lustmühle und vom "Eternen" nach Stein und Hundwil die Postverbindungen besorgten. Längst sind die Klänge des Posthorns und der Husschlag der Pferde verhallt. Ein schönes Stück Heimatgeschichte ist mit dem

Berschwinden der Pferdepost für immer dahin,

gegangen.

Noch bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts stand auch im st. gallisch-appenzellischen Grenzgebiet ber Fahrverkehr mit Pferdebespannung auf gut-unterhaltenen Straßen, mit einer Fülle von Waren aller Urt, in schönster Blüte. Die erste Bresche in dieses bodenständige Gewerbe schlug schon in den Fünfzigerjahren das beginnende Eisenbahnzeitalter, das auch dem Appenzellerland die uns allen bekannten Schienenwege brachte. Es bedeutete zwar noch nicht den Tod des Transportgewerbes mit Pferdezug; denn noch bis über den ersten Welts frieg von 1914/18 hinaus, teilten sich Eisenbahnen und Fuhrwerkerei recht friedlich in die Bewältigung des Warenverkehrs. Das alteingesessens Votens gewerbe blieb aber doch trotz der Konfurrenz im Wesentlichen bestehen, da die Güterabwanderung ja nicht von heute uf morgen erfolgte und mehr als ein Drittel der appenzellischen Gemeinden, besonders im Vorder, und Hinterland, keinen direk, ten Schienenanschluß erhielten. Den zweiten gefährlichen Einbruch in das Fuhrhaltereigewerbe brachte dann die unaufhaltsame Entwicklung der Motorfahrzeuge, die wir ja alle miterlebt haben. Sie haben dem Warentransport mit Pferdefuhr werken, bis auf wenige Ausnahmen im Lokal, und Regionalverkehr, das Lebenslicht ausgeblasen, und manches alte Handwerk beinahe zum Verschwins den gebracht, man denke nur an die Pferdesattler, Hufschmiede und Wagner.

Wer heute die alten Standplätze der Appenzeller Boten in St. Gallen aufsucht, etwa auf dem Gallusplatz, beim Portnerhof, zu St. Laurenzen oder in der Zeughausgasse, der wird umsonst nach Pfersbefuhrwerfen Umschau halten. Fast alle Fahrboten, auch diesenigen vom Thurgau und vom Fürstensland, verfügen über Autocamions älterer oder neuerer Bauart, die die Ladungen rasch und mühelos

an die Orte ihrer Bestimmung bringen.

Nur mehr zwei der appenzellischen Fahrboten sind bis beute ihren Pferden treu gelieben: Bote



Botenfuhre Fitzi, Gais, am Gallusbrunnen St. Gallen

und Kubrhalter J. Fitzienteich von Bais und Juhrhalter Studerus in Speicher, der noch allwöchentelich am Donnerstag über Trogen und den Ruppen nach Alltstätten auf den Markt fährt, währendem Fixis Knecht Haltiner wöchentlich mehrmals geruhfam mit seinen Bierbeinern in die Gallussstadt und wieder zurück fährt. Wie er dem Verfasser nicht ohne Stolz berichtete, in allen Jahren ohne Unfall oder Polizeirapport, was bei den heutigen Versehrsverhältnissen allerhand heißen will. Aber auch alte Appenzeller Fahrbotensamilien könnsten allerlei aus der Zeit des Pferdesahrverkehrs berichten, war man doch sozusagen zu jeder Tagese und Nachtzeit, bei Wind und Wetter, mit dem Botensuhrwert unterwegs. Es gibt darunter Kamilien, in denen durch mehrere Generationen hindurch mit seltener Treue dieses bodenständige Geswerbe ausgeübt wurde, man denke etwa an die Sturzenegger von Heiden, die Graf von Wald, die Schittli von Speicher, die Gmünder von Haslen, die Frischknecht von Herisau und andere mehr.

## Wiä glöckli fönd mer!

)+) -: (+(

Meer sönd doch no glöckli doo obe! Wött wösse, wer's au eso wär? E Tach, e Bett ond e Stobe, no z'esse ond d'Chäschte nüd läär!

Ringsom i de Gärte ond Matte e Wachse...'s ischt niä-ne z'verstoh, daß 's innere Welt vole Schatte üüs tar no e dereweg goo! Wiä wöm-mer a alem üüs freue ond dankbar ond z'frede see; de-n-ääne vom Glöck im Getreue au herzli gern wiiter gee!

E Häämet — e zweiti gets käni so schö, wo-n-i lieber hett; e derigi gets doch no ääni, scho wils gad änn Säntis get!

Frieda Tobler-Schmid