

Zeitschrift: Innerrhoder Geschichtsfreund
Herausgeber: Historischer Verein Appenzell
Band: 61 (2020)

Artikel: Die Geschichte der Kesselismühlebrücke und der Strasse von Appenzell nach Gonten
Autor: Frefel, Sandro
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-880838>

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: 30.04.2026

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

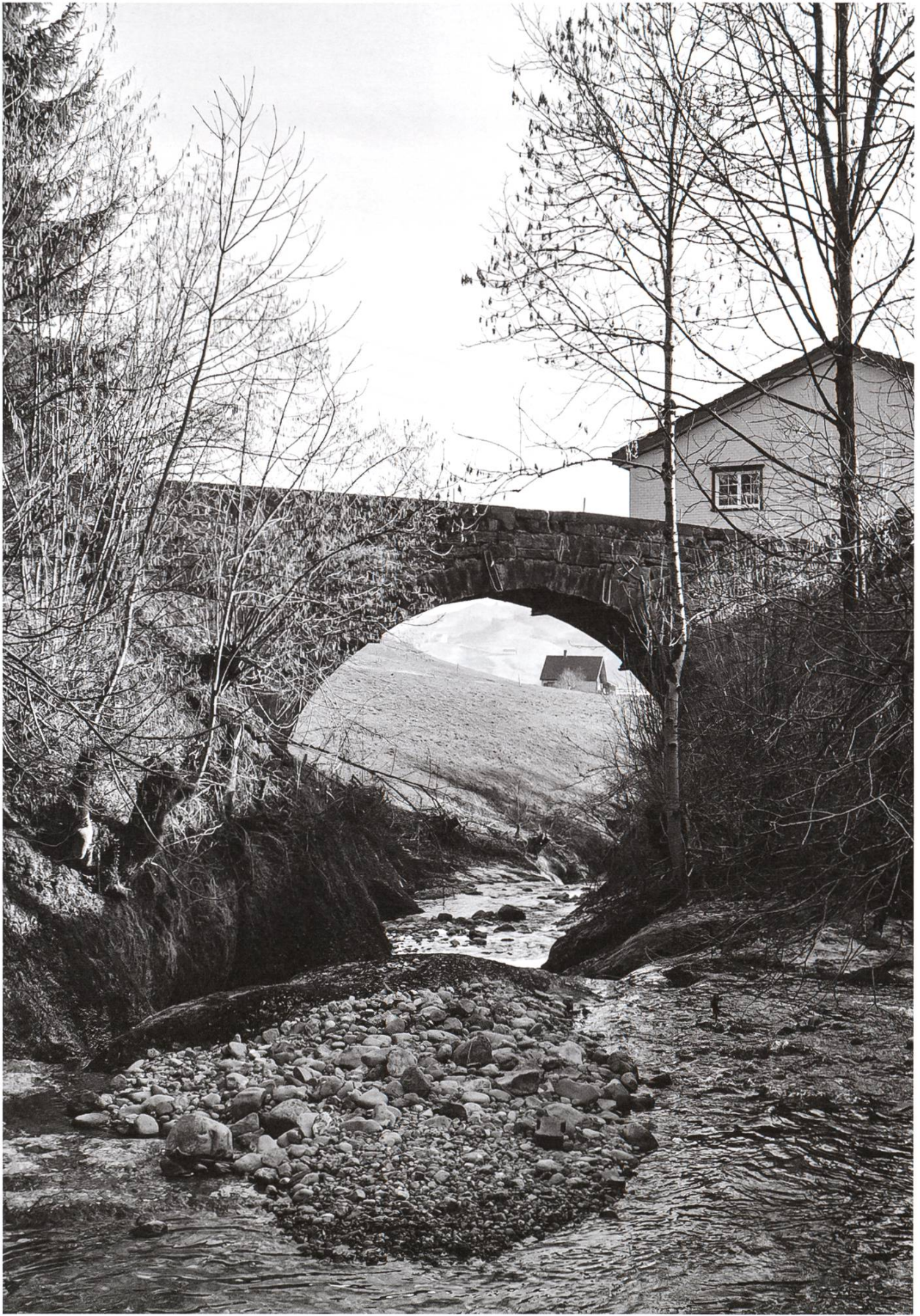
Die Geschichte der Kesselismühlebrücke und der Strasse von Appenzell nach Gonten

Sandro Frefel

Einleitung

Die Kesselismühlebrücke, die alte Steinbrücke über den Kaubach zwischen Appenzell und Gonten, ist 2019 aufwändig saniert worden. Endlich, ist man geneigt zu sagen, denn der Zahn der Zeit hatte seine Spuren an diesem alten Sandstein-Bauwerk schon seit Jahrzehnten hinterlassen. Heraldiker Jakob Signer beschrieb 1945 den Zustand und die pittoreske Lage der Brücke in seiner «Chronik der Appenzell I.Rh. Liegenschaften» mit poetischem Einschlag: «Noch spannt die bemooste, aber baufällige Brücke ihren kühnen Bogen hoch über den tief im Gestein rauschenden Kaubach [...]; tief im Grünen drinn steht die Brücke, altersschwach, dem Verkehr wohlweislich versperrt. In diesem Naturidyll, farbenreich und formschön, summen und schaffen die «Immen»». Man werde vom Mittelalter empfangen, bilanzierte Signer, womit er die Ursprünge der Brücke und der benachbarten, früheren Kesselismühle in einer scheinbar unerreichbaren Vorzeit verortete.¹ In den 1980er-Jahren nahm Carl Rusch in seinen Büchlein über die alten Wassermühlen und die alten Brücken und Stege den Faden von Signer auf: «Ein Stück Mittelalter empfängt den Besucher der romantisch gelegenen Kesselismühle.»² Der Bau der Brücke gehe auf mehrere Jahrhunderte zurück, so Rusch, aber «der bauliche Zustand der Brücke ist schlecht. Sie würde es verdienen, bald einmal statisch und kunstgewerblich hergerichtet zu werden.»³ Rainald Fischer bezeichnete den Zustand in den «Kunstdenkmälern des Kantons Appenzell Innerrhoden» kurz und bündig als «lamentabel».⁴ Nicht ins Mittelalter, aber immerhin auf die Zeit um 1810, wird die Kesselismühlebrücke im «Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz» datiert. Es handle sich um die älteste erhaltene Appenzeller Steinbogenbrücke.⁵

Wer die Kesselismühlebrücke zu Fuss überquert, fühlt sich zweifellos ein wenig in eine vergangene Zeit versetzt. Der Rückgriff auf das Mittelalter bei Jakob Signer und Carl Rusch war aber auch Ausdruck der zeitgenössischen Faszination für diese Epoche und wohl dem Umstand geschuldet, dass Signer wie Rusch



Die alte Kesselismühlebrücke über den Kaubach, 2011. (Abb. 1)

über die Geschichte dieses Bauwerks relativ wenige gesicherte Kenntnisse besaßen. Das erstaunt, war die Brücke doch ein Herzstück für den Personen- und Warenverkehr zwischen Appenzell und Gonten respektive auch zwischen Appenzell, Urnäsch und dem Toggenburg. Erst in den 1860er-Jahren wurde die Kesselismühlebrücke durch die einige Meter bachaufwärts errichtete neue Brücke abgelöst.

Verkehrswege wie Strassen und Brücken sind ausserordentlich langlebige, aber auch kapitalintensive Infrastrukturen und gehören zu den beständigsten Raumelementen überhaupt.⁶ Gleichwohl besitzen wir nur wenige Kenntnisse über frühere Wege und den früheren Personen- und Güterverkehr im Appenzellerland. Wir wissen zum Beispiel, dass der St. Galler Chälblimarkt für Appenzell Innerrhoden wirtschaftliche Bedeutung besass (vgl. Beitrag von Nicole Stadelmann in diesem Heft), können aber nur mutmassen, wie und auf welchen Wegen die Tiere nach St. Gallen kamen. Vielleicht sind funktionierende Verkehrswege für uns derart selbstverständlich und alltäglich, dass wir nie nach deren Entwicklung gefragt haben und deshalb auch über die Geschichte eines doch recht auffälligen Bauwerks wie die Kesselismühlebrücke nicht sonderlich gut im Bild sind.

Der vorliegende Text ist das Ergebnis von Recherchen nach den Ursprüngen und der Bauentwicklung der Kesselismühlebrücke, die im Rahmen der Brückensanierung vorgenommen wurden. Die Quellen zeigen, dass die Brücke nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern die Entwicklung des Verkehrswesens im Allgemeinen und der Strasse von Appenzell nach Gonten im Besonderen berücksichtigt werden sollte.

Erste Belege im Spätmittelalter

Über die Ursprünge und die Entstehung des Weges von Appenzell über den Kaubach nach Gonten liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor. Gemäss Statthalter Franz Manser (1861-1943) führte ursprünglich die so genannte Reichsstrasse vom Dorf aus «von der Liegenschaft Hofwiese über den Rinckenbach, die Liegenschaften Hag, Kesselismühle, dem Trasse der jetzt alten Strasse entlang durch Bohlhalten, alter Zoll, Äckerle, Egg, Sulzbach über die Loos, hinter den Häusern der Feuerschau vorbei über den Böhl zum Schellentrog, St. Loretto, Sonder, Stäggelen, Störzen nach Urnäsch und weiter über den Kräzernpass nach dem Toggenburg.»⁷ Als Reichsstrasse wurde eine durch ein Gebiet gehende Haupt- oder Landstrasse bezeichnet, wobei es sich

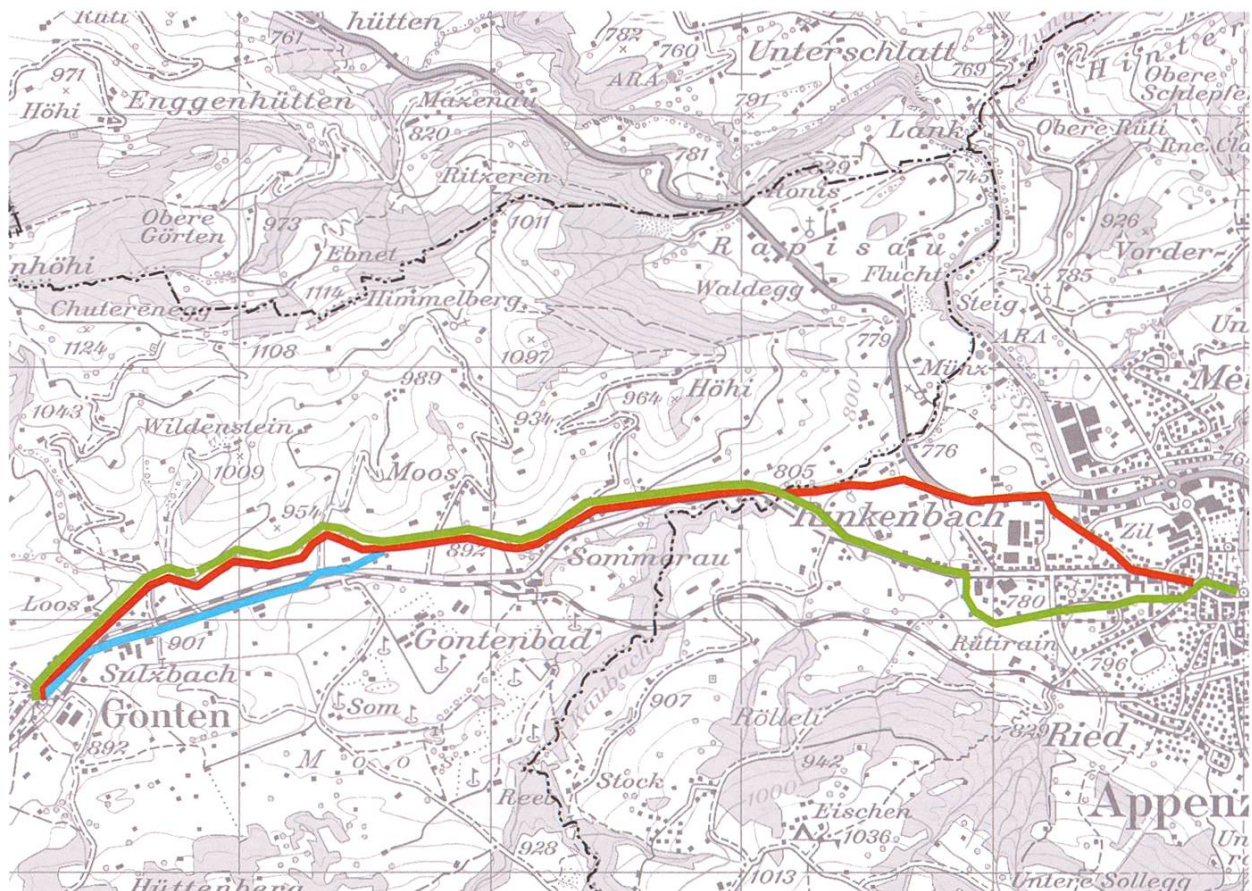
in unserem Fall eher um einen mittelmässigen Fuss-, Reit- oder Viehtriebweg gehandelt haben dürfte.⁸

Eine weitere Wegverbindung zwischen dem Dorf und der Kesselismühlebrücke war die «alte Strasse», welche «mit ihrer technisch stellenweise inkommoden Trassierung» vom Kapuzinerkloster über die Sandgrube, Leimat, Rinckenbach, Kesselismühle identisch mit der Reichsstrasse nach Gonten führte. Nach Manser ist deren Erstellungszeit unbekannt.⁹

Die abgebildete Karte (Abb. 2) zeigt die mutmasslichen Verläufe der Reichsstrasse (grün) und der «alten Strasse» (rot). In beiden Fällen wird der Kaubach bei der Kesselismühle überquert, was topografisch durchaus einleuchtet: Erst von dort an bachabwärts ist der Höhenunterschied zwischen Gelände und Bachsohle so klein, dass der Zugang zum Kaubach sowie auch dessen Überquerung mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist.

Gemäss Franz Mansers «Chronik von Gonten» ist die Strasse von Appenzell nach Gonten bereits im «älteren Landbuch» erwähnt, das von seinem Entdecker Johann Baptist Emil Rusch (1844-1890) auf 1409 datiert worden war.¹⁰ Dieses Landbuch, das erst in den 1540er-Jahren entstanden sein dürfte, enthält jedoch nur einen Artikel über das «wegen machenn», der die

Mutmasslicher Strassenverlauf der Reichsstrasse (grün) und der «alten Strasse» (rot resp. blau ab spätestens 1811). (Abb. 2)



Verantwortlichkeiten im Wegunterhalt regelte und auf einen Beschluss von 1505 zurückging. Von konkreten Wegabschnitten ist nicht die Rede. In einer erweiterten Fassung ging dieser Passus als Artikel 145, «Wie man weg machen und erhalten soll», in das Silberne Landbuch von 1585 ein:¹¹ Für den Unterhalt der Wege sind primär die Grundeigentümer verantwortlich (Absatz 1), jedoch soll für fünf Strassen, «namlich genn Urnaschen, gen Herysow, zu Sannt Gallen, gegen Altstett[en] und gegen den Rintaaler wald» ein obrigkeitlicher Wegmeister eingesetzt werden, der diese Strassen kontrollieren musste und für deren Unterhalt wiederum die Grundeigentümer beiziehen konnte (Absatz 2).

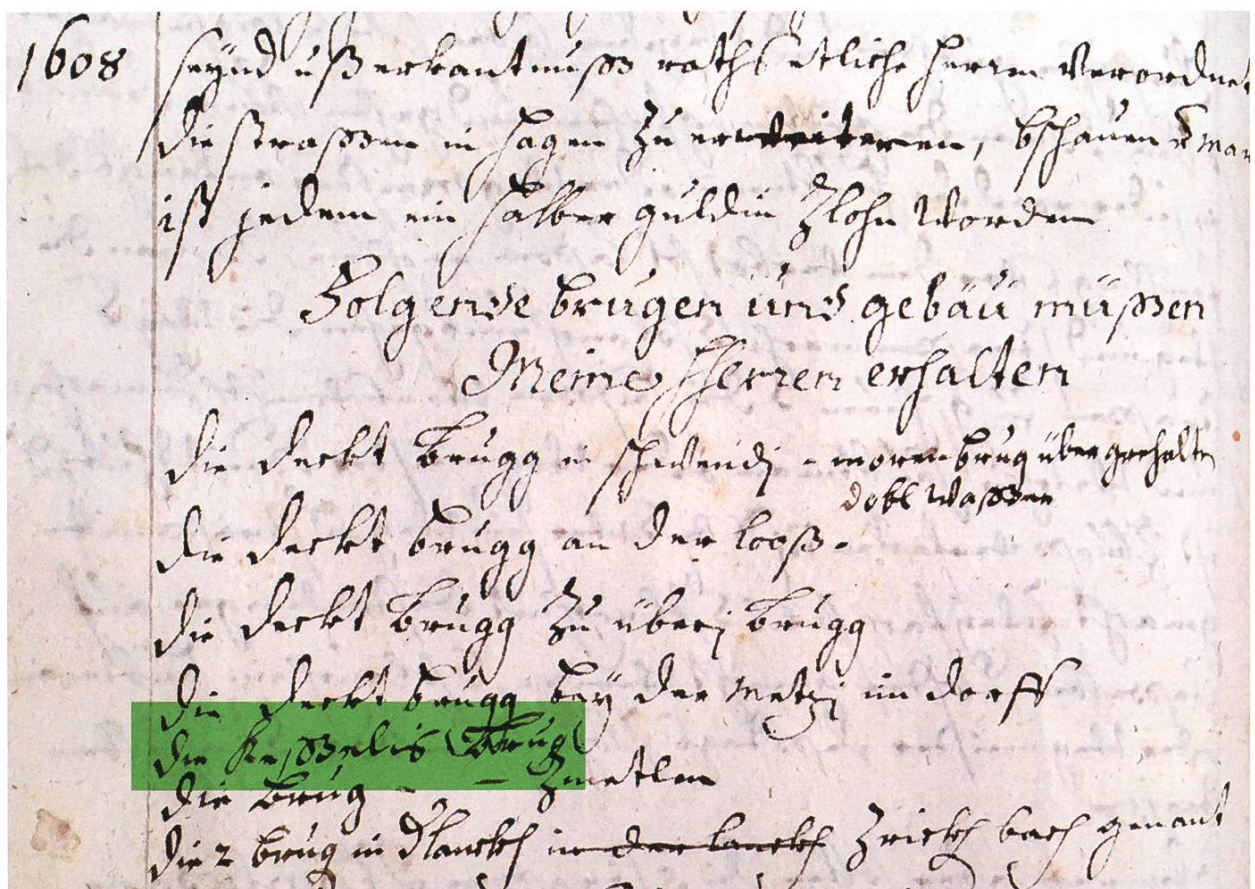
Die verbesserte Quellenlage für das 16. Jahrhundert bietet auch einen ersten konkreten Hinweis auf eine Brücke beim Kau- bach: Im so genannten Haberzehnten-Rodel von 1535, worin die Steuerbeiträge der Landleute für den 1537 erfolgten Loskauf des äbtischen Haberzehnten verzeichnet wurden, ist ein «Elyas in der müly by Schömpis brugg» erwähnt.¹² Schömpisbrücke ist nach Jakob Signer die frühere Bezeichnung der Kesselismühlebrücke.¹³ «Schömpi» bezieht sich auf den Familiennamen Schümpi, dessen Träger im 15. Jahrhundert als Appenzeller Landleute nachgewiesen sind.¹⁴ Noch 1582 ist von einer «alten brug» die Rede, «die man nempt Schömpis brug».¹⁵

Zweifellos handelte es sich bei der Schömpisbrücke um eine gedeckte Holzbrücke. In den Landrechnungen des 16. Jahrhunderts sind Ausgaben für verschiedenste Arbeiten dokumentiert. Da es sich, soweit feststellbar, immer nur um einzelne Bauteile der Brücke wie das Dach oder die Widerlager handelte, kann ein Neubau in jener Zeit ausgeschlossen werden: Für 1559 ist zum Beispiel das Spalten und der Transport von Schindeln («schendeln») dokumentiert.¹⁶ Ebenso hatte ein «Müsler» 1591 «schendeln zu Schüm[p]is brug gfüert».¹⁷ 1576 erfolgten Ausgaben für das gemauerte Widerlager («den fus zu muren»)¹⁸ Und 1594 brauchte man «7000 nagel zu Schümpfis brug».¹⁹

Im Verlaufe des 17. Jahrhunderts erhielt die Schömpisbrücke einen neuen Namen und wurde nun als Kesselismühlebrücke oder auch Kesselisbrücke bezeichnet. Der Name geht auf einen Michael Kissling zurück, der als Besitzer der dortigen Mühle 1564 in das Appenzeller Landrecht aufgenommen worden war.²⁰ Aus Kissling wurde, nicht ganz korrekt, Kesseli. Spätestens 1684 dürfte der Namenswechsel im Sprachgebrauch vollzogen gewesen sein: In jenem Jahr erhielten die «Keselißfrowen bey der brugg» vom Rat das Recht, Most auszuschenken²¹ – die Familie Kissling war bereits seit langem nicht mehr Besitzerin der Mühle.²²

Im so genannten «Semmler», einer in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erstellten Abschrift des Silbernen Landbuches von 1585, ergänzt um Beschlüsse aus späteren Quellen, gibt es einen fragwürdigen Hinweis bezüglich der ersten Erwähnung des Namens Kesselismühlebrücke.²³ Unter einem Eintrag zum Jahr 1608 wird detailliert aufgelistet, welche Brücken und Gebäude durch die Obrigkeit erhalten werden müssen, etwa «die deckt brugg bey der metzi im dorff» (Dorfbrücke), aber eben auch die «Keßelis brug» (Abb. 3). Aufgrund der leicht unterschiedlichen Schriftausprägung und der etwas gequetschten Darstellung ist zu vermuten, dass dieser Eintrag sowie zwei weitere Nennungen («die brug z Metlen» sowie «die 2 brug in d Lanckh, Zrickh bach genant») erst von späterer Hand nachgetragen wurden. Womöglich stellte man die Brücke erst nach der Erstellung des «Semmlers» unter obrigkeitliche Obhut, nämlich nach dem Neubau in den 1770er-Jahren. Ganz sicher ist es etwas voreilig, diese Ausscheidung der obrigkeitlichen Brücken, und damit die erstmalige Nennung der Kesselismühlebrücke, bereits im Jahr 1608 festzumachen.²⁴ Der ursprüngliche Beschluss, also die Vorlage für die Übernahme in den «Semmler», konnte bislang nicht gefunden werden.

Ausschnitt aus dem «Semmler» betreffend «Folgende brugen und gebäu müssen meine Herren erhalten» mit dem Hinweis zur «Keßelis brug». (Abb. 3)



Neubau in den 1770er-Jahren

Die heutige, nun sanierte Kesselismühlebrücke ist in den Jahren 1774 bis 1778 neu erstellt worden. Die Bauarbeiten sind in den Rechnungen des Landesbauamtes als besondere Position «Kesselisbrugg» detailliert dokumentiert, unter anderem erhalten wir Auskunft über die Herkunft und die Kosten des Personals und des Materials (Abb. 4).²⁵ Die Gesamtkosten für den Bau der Brücke betragen gemäss den Abrechnungen 3026 Gulden und 15 Batzen.²⁶

Finanziert wurde der Brückenbau, wie die Ausgaben des Landesbauamtes überhaupt, zu einem erheblichen Teil aus den jährlichen Pensionen, also Zahlungen auswärtiger Mächte für das Stellen von Söldnern im Rahmen von Pensionsverträgen (1775: 1100 Gulden).²⁷ Ein Jahr nach Baustart, 1775, war die intensivste Bauphase: Die Ausgaben beliefen sich auf fast die Hälfte der gesamten Baukosten (1436 Gulden, 13 Batzen), zudem erhielten die Arbeiter besondere Zulagen wegen Überstunden («längerer arbeit in vacanz stunden»)²⁸

Die am Brückenbau beteiligten Arbeitskräfte waren zum einen lokale Mitarbeiter des Bauamtes, darunter der «[Weg?]meister» Hans Ulrich Keller, aber auch Handlanger sowie Fuhrleute, die das Baumaterial wie Steine und Holz an den Bauplatz führten. Zum anderen stammten die wichtigsten Bauhandwerker, die Steinbrecher, Steinhauer und Maurer, meist von auswärts – mit Ausnahme eines Konrad Bischofberger von Oberegg, der 1774 und 1775 «mit steinhauen und mauren» beschäftigt war.²⁹ Diese Facharbeiter wurden in den jährlichen Abrechnungen jeweils in den ersten Positionen aufgeführt: Für das Abrechnungsjahr 1774 ist ein «meister Mang» erwähnt, der 53 Tage als Steinbrecher arbeitete («wegen steinbrechen und einge qader poshieren»)³⁰ Und zwischen 1775 und 1778 arbeiteten die Brüder Johann und Josef Martin aus Sulz bei Rankweil im Vorarlberg als Steinbrecher im Steinbruch und bei der Brücke. Mindestens ein weiterer Arbeiter stammte ebenfalls aus Sulz. Die genannten Handwerker sind ein weiteres Beispiel für die lange Tradition der vorarlbergischen Saisonarbeit in beiden Appenzell.³¹ Seit dem 16. Jahrhundert waren Arbeitskräfte für weite Teile Vorarlbergs das wichtigste Exportgut während der Sommermonate. Nur in den wenigsten Fällen sind jedoch, wie im Falle der Kesselismühlebrücke, die Namen und die Herkunft dieser Facharbeiter bekannt.³²

Wegen der hiesigen Witterungsverhältnisse beschränkten sich die Bauphasen von anfangs Sommer bis in den Herbst, was die lange Bauzeit von 1774 bis 1778 erklären mag. Die Bauabrechnungen geben Auskunft über die geleisteten Arbeitstage: Im in-

Wengz Kupflich Brügg

Wengz Stein bruch und wengz Gader Posten in dem Strindolde			
Mische Maug 53 tag, Dmischgruor a Oberstg 22 1/2 tag jud			
Dz tagb sand vesper künst 10 lb - kaff	50	5	
Mürrer mark 48 tag, roff Gaudniff 12 1/2 tag jud a 9 lb	40	4	2
Käler Obiger Zelt 22 tag, Käler 118 tag, jacob Lutter 26 tag jud Dz tagb sand vesper künst 6 1/2 lb - kaff	28	9	
Wengz Holz rath in Zuhung Zu dem boiff gnd und quist			
Mische sand vespe, jof: Käler, mark Dörig, vli wiff, jud 7 tag	10	8	
a Obigem Holz auf dem Holz berg, wir auf dem and dem dnu			
Solne fust lorn bis in Kupflich Brügg 53 1/2 tag a 10 lb	35	10	
Carl Haffoni wiff Wengz Obiger fust 49 tag - a 12 lb	39	3	
Lecht's Käler mit 2 roffu 48 tag jud a 12 lb -	76	12	
Lecht's Lecht's 27 1/2 tag, Carl Franz Lutter 5 1/2 tag a 12 lb -	18	6	
Lecht's jguakti 9 tag a 12 lb -	7	3	
Obigem Holz bei Kupflich Brügg ein hoflager Mische sand vsta 2 tag	1	7	
Holz sand vst, jof: Käler, mark Käler, jud 2 tag a 9 1/2 lb -	3	12	
mark Dörig, vli wiff, und der jofen, jud 2 tag a 9 1/2 lb -	3	12	
jofen vst in Holz berg 2 tag a 9 1/2 lb -	1	4	
Obigem wiff, und fust lorn in Holz berg für wiff der mark jud	2	6	
dem wiff lorn abn bei Kupflich Brügg dem fust jacob für wiff -		6	
dem Haffoni Haffoni wengz Wengz, wengz, und woff, fust und			
fust lorn wir auf dem Holz kuffel Zang was guacsi in allen	21	12	1
dem Haffoni Wengz Wengz Obigem arbrit	7	12	
dem Holz für fust 17 1/2 a 5 lb -	5	10	
für wiff bei Obigem arbrit in allem 21 tag -	10	7	2

Latus 365 14 1

Auszug aus der Rechnung des Landesbauamtes für die Bauarbeiten an der Kesselismühlebrücke 1774. (Abb. 4)

tensivsten Baujahr 1775 arbeiteten die Sulzer Gebrüder Johann und Josef Martin 97 respektive 109 Tage an der Brücke; am längsten im Einsatz war in jenem Jahr ein «Maurers Martin», der 134 Tage arbeitete.³³

Die Hierarchie innerhalb der Arbeitsgemeinschaft auf dem Bauplatz wurde zum einen durch die Reihenfolge der Erwähnungen in den Bauabrechnungen ausgedrückt, wobei man die Facharbeiter voranstellte. Zum andern findet sie ihr Abbild bei den ausbezahlten Tageslöhnen: Ein auswärtiger Steinbrecher oder Steinhauer erzielte beinahe den doppelten Tageslohn eines einheimischen Handlangers. Durchaus einträglich war die Arbeit als Fuhrmann oder Säumer, auch wenn aus dem Lohn Lasttiere, allenfalls sogar die Wagen, finanziert werden mussten.³⁴

Für die 1775 geleistete Überzeit erhielten sämtliche Arbeiter eine Entschädigung ausbezahlt, die bei den auswärtigen Arbeitern einen Batzen pro Stunde betrug. Ferner erhielten alle Arbeiter jeweils einen Vespertrunk bestehend aus Milch.³⁵

Nicht nur über die personelle Seite dieses grossen Bauprojekts erhalten wir dank der Bauabrechnungen ein recht plastisches Bild, auch über die Herkunft und die Preise des Baumaterials. Der wichtigste Baustoff, die Steine, stammten aus Steinbrüchen im Steintobel, im Ried sowie aus Haslen. Für 1776 ist in der Bauabrechnung vermerkt: «Für die gebrochen stein in Haslen samt alle unkosten für d. kubischo schuh 12 kr, den an der zahl 618 seynd, thut 123 fl, 9 bz».³⁶ Diese 618 Steinklötze mit einem Volumen von je etwa 30 Kubikzentimetern wurden in 126 Fuhren von Haslen an die Baustelle transportiert, also 5 Steine pro Fuhr mit einem Gewicht von etwa 340 Kilogramm.³⁷ Die Zahlen veranschaulichen, wie aufwändig in jener Zeit Transporte für ein Bauwerk in dieser Grössenordnung waren.

Das Holz für das Baugerüst und für das «bockh-gstell», also für die Einwölbung des Brückenbogens, stammte vom Hüttenberg

Tageslöhne beim Bau der Kesselismühlebrücke, 1774–1778. (Tab. 1)

Beruf	Lohn pro Tag
Steinbrecher / Steinhauer	10-11 Batzen
Maurer	9-11 Batzen
Fuhrmann / Säumer	10-12 Batzen
Handlanger	6 Batzen
Landesbauherr	7 ½ Batzen

bei Gonten, weiteres Holz aus dem Helchenwald. Nach dem Gebrauch wurde das Bauholz wiederverwertet, beispielsweise entschädigte man 1777 einen Fuhrmann für den Transport von «holtz von der brugg wieder in das dorf zu fernem gebrauch und auf die hütten [Ziegelhütte, SF]». ³⁸ Die Erwähnung des Bockgestells ist – notabene – ein klarer Hinweis, dass die Brücke damals komplett neu aufgebaut wurde.

Den Kalk für den Mörtel bezog man unter anderem aus Röthis im Vorarlberg. ³⁹ Ebenso lieferte der Hammerschmied in diesem Nachbardorf von Sulz Werkzeuge, beispielsweise «neue wölf», also Keile zum Spalten von Steinblöcken, aber auch Hämmer und Schlegel. ⁴⁰ Offensichtlich bezogen die vorarlbergischen Bauhandwerker das benötigte Werkzeug und Baumaterial teilweise von bekannten Lieferanten in ihrer Heimat. Weitere Metallwaren stammten von einem hiesigen Nagelschmied oder aus der Stadt St. Gallen. Von dort bezog man ebenso Leinöl ⁴¹, das durch Abbrennen auf Eisenoberflächen einen Korrosionsschutz bildete. Der «kohler von Urnäsen» lieferte mehrmals Kohle. ⁴² Schliesslich benötigte man insgesamt 32 Pfund Pulver, «so zum steinspreng braucht worden», wobei das Pfund 5 Batzen kostete. ⁴³

Landesbauherr Johann Baptist Gregor Rusch (1735–1804) war für den Bau der Kesselismühlebrücke verantwortlich. ⁴⁴ Er führte in Appenzell die Weinwirtschaft Sonne am Postplatz (Poststrasse 10) und war wohl auch als Schmied tätig. 1768 wählte ihn die Landsgemeinde zum Landeshauptmann, 1771 zum Landesbauherrn. Von 1782 bis zum Beginn der Helvetik 1798 übte Rusch abwechselungsweise das Amt als Landammann und Pannerherr aus – er begründete die Landammann-Dynastie Rusch, «s' Landammes». Rusch machte sich nach seiner Wahl zum Landesbauherrn 1771 als Autodidakt mit der Baukunde bekannt, unter anderem bestellte er 1775 beim Basler Buchhändler Johann Schweighauser (1738–1806) Lehrbücher über den Brückenbau. ⁴⁵ Entsprechend seiner Aufgabe und seinen Interessen war Rusch auf dem Bauplatz regelmässig präsent: 1775 arbeitete er während 66 Tagen für die neue Kesselismühlebrücke, in den anderen Jahren waren es zwischen 21 und 38 Tage. Er bezog dafür ein Taggeld von 7 ½ Batzen – also wesentlich weniger als die auswärtigen Fachkräfte. In welcher Form Rusch beim Bau mit anpackte, ist nicht bekannt. Überliefert ist hingegen, dass er auf der Baustelle verunfallt war und das gebrochene Bein selber kurierte. ⁴⁶

Landesbauherr resp.
Landammann Johann
Baptist Gregor Rusch
(1735–1804). (Abb. 5)

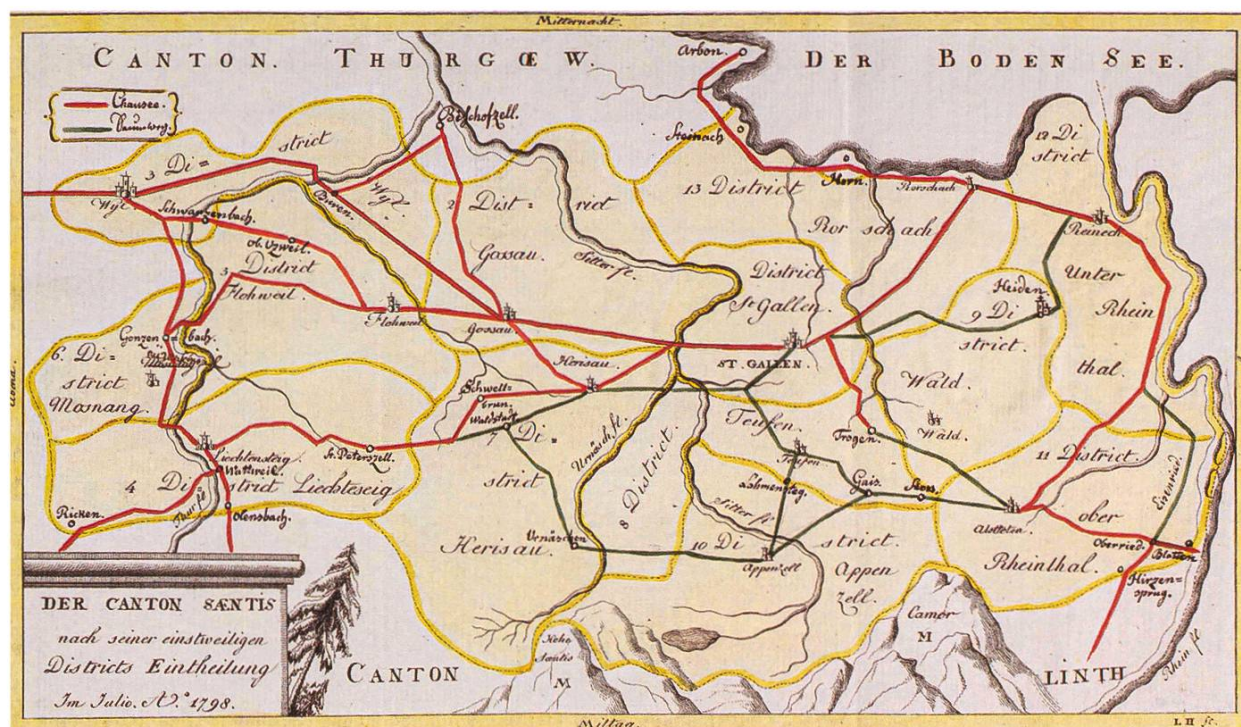


Eine neue Steinbrücke bei der Kesselismühle zu bauen, war für die damalige Zeit ein ausserordentliches Unterfangen und für das Land ein Grossprojekt. Umso erstaunlicher ist es, dass über die Gründe des Baus keine Quellen existieren – oder bislang nicht gefunden werden konnten. War die frühere Brücke, wohl eine Holzbrücke, baufällig oder durch ein Hochwasser zerstört worden? Wollte man den Weg zwischen Appenzell und Gonten ausbauen? Bestand während der langen Bauzeit noch der alte Bachübergang oder ein Provisorium? Weder in den Protokollbüchern des Landrates noch des Wochenrates finden wir Antworten auf derartige Fragen. Und auch die Landsgemeinde beschäftigte sich im 18. Jahrhundert kaum mit solchen Sachfragen, sondern war in erster Linie ein Wahlorgan für die Bestellung der Landesämter.

Ein interessanter Hinweis findet sich jedoch in der von Landesstatthalter Johann Baptist Sutter (1664–1726)⁴⁷ begonnenen und von dessen Enkel Johann Baptist Roman Fortunat Sutter (1730–1819)⁴⁸ ergänzten «Appenzeller Chronik» über das Jahr 1774: Am 20. Juni sei um die Mittagszeit «ein sehr scharpfes ungewitter entstanden», der Kaubach sei sehr ungestüm gewesen

und «d. wasser hat durchgehents grossen schaden gethan, es sind auch sehr viele Schlipf erfolgt.»⁴⁹ Womöglich war die bisherige Brücke durch dieses Hochwasser beschädigt oder zerstört worden, die Schäden entlang des Kaubaches waren jedenfalls enorm: In jenem Jahr verrechnete der Landesbauherr 13 Taggelder für seine Arbeit «wegen dem steeg bey st. Trinitate so das waßer gnomen», womit das Brücklein bei der Kapelle heilige Dreifaltigkeit beim Mühleli in Rapisau gemeint ist.⁵⁰ Im gleichen Jahr nahm eine Delegation der Regierung etwas oberhalb des Mühleli einen Augenschein vor «wegen dem steeg im Moos samt dem wuhr und weeg so das waßer weckh graumt».⁵¹ Ob die Ratsherren auch einen Augenschein bei der Kesselismühle vornahmen, geht aus den Abrechnungen des Landesbauamtes nicht hervor. 1778, nach vierjähriger Bauzeit, besass das Land bei der Kesselismühle eine moderne, grosszügig angelegte Steinbrücke. Die Zugangswege waren hingegen blosse Saumwege. So stellte Reiseschriftsteller Johann Gottfried Ebel (1764-1830) bei seinem Besuch in Appenzell 1791 oder 1792 fest, dass «alle Producte, welche man aufführt, und alle Bedürfnisse, welche man einführt, werden von Pferden getragen, und auf diese Art fortgeschafft», also mittels Säumerei.⁵² Und auf einer Karte des Kantons Säntis vom Juli 1798 war Appenzell Innerrhoden lediglich über «Saumweg» (grün), und nicht über befahrbare «Chausseen» (rot) mit den Nachbarn verbunden (Abb. 6). Allerdings ist in einem Protokoll der Verwaltungskammer des Kantons Säntis von

Distriktseinteilung des Kantons Säntis mit eingezeichneten Chausseen (rot) und Saumwegen (grün), 1798. (Abb. 6)

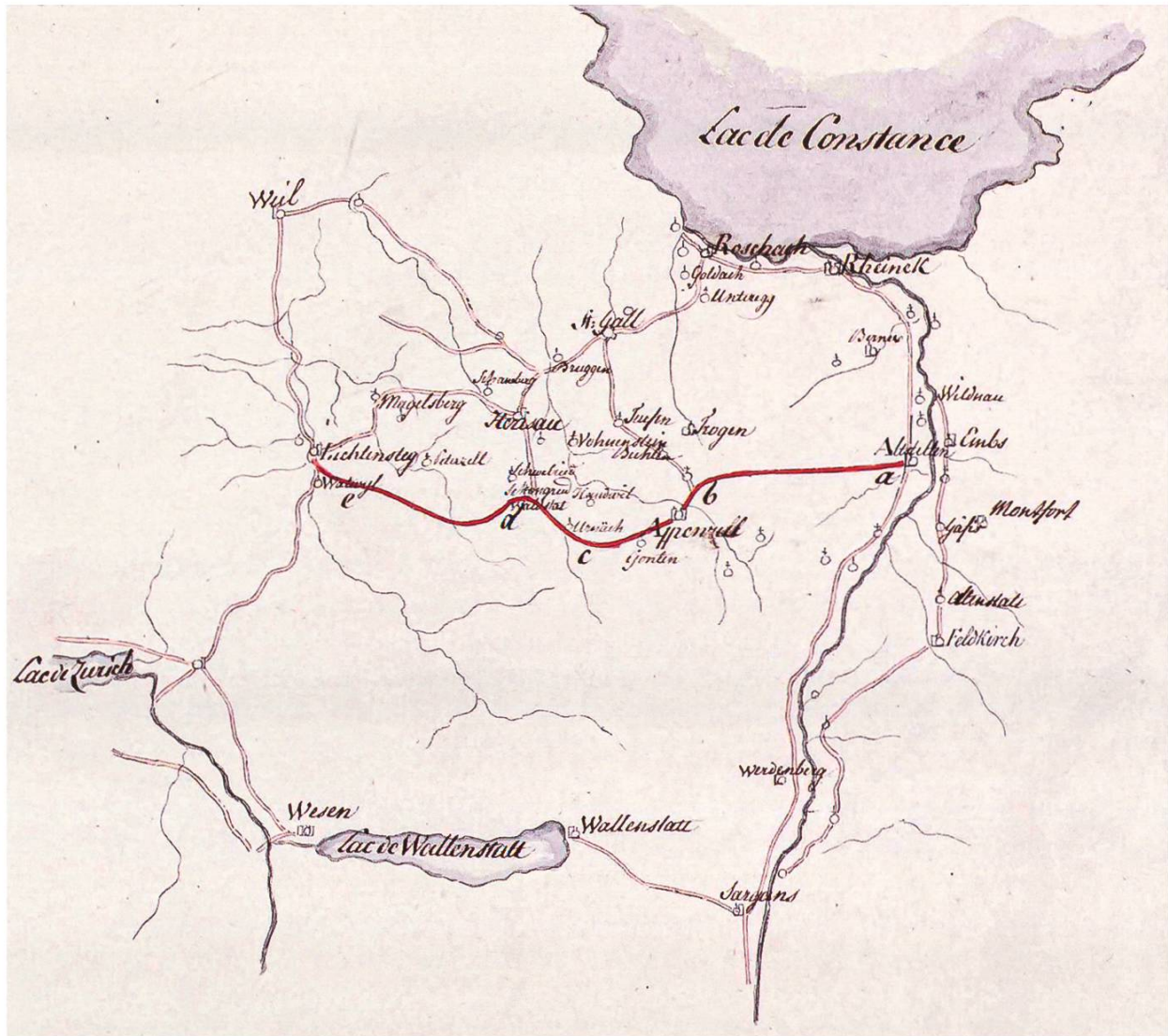


1800 festgehalten, dass der Weg von Appenzell über Gonten bis zur Landesgrenze Mitte der 1790er-Jahre in einen fünf bis sechs Schuh breiten Fahrweg umgearbeitet worden sei.⁵³ Dieser Widerspruch mag an unterschiedlichen Strassendefinitionen liegen, zudem dürften Fahrwege bei ungenügendem Unterhalt bald zu Saumwegen verkommen sein.

Ausbau der Strassen während der Helvetik

Laut der noch verbreiteten mündlichen Überlieferung sollen die Kesselismühlebrücke und die Strasse von Appenzell nach Gonten unter Napoleon Bonaparte (1769–1821) gebaut worden sein. Gemeint ist damit ein Bau während der französischen Besatzung respektive während der Zeit der helvetischen Republik 1798 bis 1803.⁵⁴ In der Tat investierte die helvetische Zentralregierung in jenen Jahren schweizweit grosse Mittel in den Bau und Ausbau von Strassen, die für das Funktionieren dieses Zentralstaates nach französischem Muster unerlässlich waren.⁵⁵ Auf Geheiss des französischen Generals Henri-Antoine Jardon (1768–1809) wurde um 1800 auch die Strasse von Altstätten nach Urnäsch über den Stoss, Gais und Appenzell ausgebaut respektive erneuert. Im Vordergrund standen primär militärische Überlegungen, denn in Appenzell war ein französischer Artilleriepark stationiert, dem man die Beweglichkeit sichern wollte. Es gab aber durchaus auch wirtschaftliche Gründe für die Verbesserung dieser Ost-West-Verbindung, wie die Verwaltungskammer des Kantons Sântis dem helvetischen Kriegsminister mitteilte: Die Strasse verkürze den Weg vom Rhein via Toggenburg an den Zürichsee. Bereits die frühere Zürcher Regierung habe für Korn- und Salztransporte eine solche Verbindung gewünscht, «aber die damalige politik der demokraten von Appenzell hätte das nicht zugegeben», obwohl Appenzell ebenfalls hätte profitieren können.⁵⁶

Die Breite des bestehenden Fuhrweges wollten die französischen Machthaber von etwa vier bis fünf Schuh auf zehn Schuh, also auf etwa drei Meter, erweitern, was zu Lasten der anstossenden Privatgrundstücke geschehen sollte und Konfliktpotential bot.⁵⁷ Die von einem Vertreter der Verwaltungskammer ausgesteckte Linienführung war von französischen Militärs eigenmächtig angepasst worden, wodurch «händel und unordnungen» entstanden seien, man befürchtete gar «grössten unwillen beym volk», sollte dem Militär nicht Einhalt geboten werden.⁵⁸ Auch die Entschädigungen für den konfiszierten Privatgrund sorgten noch längere Zeit für einen regen Schriftenwechsel zwischen den



betroffenen Grundeigentümern, der Munizipalität in Appenzell und der Verwaltungskammer in St. Gallen. Erst im Frühjahr 1802 gelang eine Einigung.⁵⁹ Auf Widerwille stiessen zudem die Bauarbeiten selber, denn der Distrikt Appenzell, also die inneren Rhoden ohne Oberegg, mussten 200 Mann im Frondienst zur Verfügung stellen⁶⁰, was die Munizipalität in Appenzell ausgiebig beklagte. Deren Schreiben an die Verwaltungskammer wirft ein farbiges Bild auf die Zeit der französischen Besatzung, weshalb es an dieser Stelle ausführlich zitiert wird: Wegen des Krieges sei die Nahrungsmittelzufuhr unterbrochen, man habe keinen Verdienst und die Lebensmittel seien teuer. Diese müsse man zudem mit den französischen Truppen teilen. Für den Strassenausbau habe man «unsere letzten kräfte» zusammengefasst und sei nun «vollkommen entnärvt und zur vollendung schier ausser stand». Man könne

Darstellung der auszubauenden Verbindungsstrasse von Altstätten nach Lichtensteig im Inspektionsbericht des helvetischen Generalinspektors für Brücken und Strassen, Jean Samuel Guisan (1740–1801), vom September 1800. (Abb. 7)

das «einem lande ohne handlung, ohne gewinn, das nur von der viehzucht sich nähren muss» nicht übelnehmen. Schliesslich bittet die Munizipalität um Unterstützung bei der Vollendung des Strassenbaus. So benötige man Maurer und Zimmerleute, «dann es bedarf noch steegen und brücken». Selber wolle man auch helfen, «um dem zihl entgegenzusehen».⁶¹

Ende Mai 1800 war die Strasse von Appenzell bis zur Kesselismühlebrücke in den gewünschten Stand gesetzt.⁶² Dagegen verzögerte sich der Ausbau über Gonten bis zur Landesgrenze und musste von der Verwaltungskammer regelmässig angemahnt werden.⁶³

Die Kesselismühlebrücke taucht während der Helvetik weder in den Protokollen der Verwaltungskammer des Kantons Säntis, noch in der überlieferten Korrespondenz als relevantes Thema auf. Lediglich im Frühjahr 1802 beschied Strasseninspektor Künzle der Verwaltungskammer, dass «wegen der Kesselisbruck und dem brückle gegen Gonten das nöthige herzustellen tringend anbefohlen sei», ohne genauer auf das «nöthige» einzugehen.⁶⁴ Ein grösserer Umbau der Kesselismühlebrücke dürfte in jenen Jahren kaum erfolgt sein.

Finanzierung der Strassen mittels Weggeldern

Die Strassenverhältnisse blieben auch nach dem Ende der Helvetischen Republik ein Thema, bloss kamen nun Forderungen nach Strassenverbesserungen von einer anderen Stelle, und wirtschaftliche Überlegungen verdrängten die militärischen. Im Herbst 1803 monierte der Ausserrhoder Landammann Johannes Schmid (1758–1822), dass im Raum Gonten drei Strassenabschnitte noch nicht ausgebaut seien. Die Fuhrleute hätten sich bei ihm über den Strassenzustand beklagt, weil in dieser Jahreszeit Wein auch während der Nacht transportiert werde.⁶⁵ Der Landrat nahm das Anliegen auf, bekräftigte aber frühere Regelungen, wonach die Rhoden für den Strassenunterhalt zuständig seien, welche sich jedoch gemäss weiteren Klagen kaum verantwortlich fühlten und wenig Interesse am Strassenausbau zeigten.⁶⁶ 1806 setzte der Landrat einen neuen Akzent und ernannte eine Strassenkommission, deren Überlegungen im Sommer 1807 in einen Grundsatzentscheid des Rates mündeten: «Alle he[e]r strassen von 2 Brugen bis Urnäsch, als die straß in der Rottenbrug [bei Teufen], soll die oberkeit in zukunft unterhalten u. zu handen nehmen»,⁶⁷ womit die wichtige Ost-West-Verbindung von Gais nach Urnäsch und die direkte Verbindung nach St.Gallen in

obrigkeitliche Verantwortung übergangen. Für die Unterhaltsarbeiten sollten jedoch weiterhin die Rhoden beigezogen werden. Der Absichtserklärung des Strassenausbaus standen die finanzielle Möglichkeiten des Kantons gegenüber. Der Staatshaushalt war wegen der Belastungen durch die Helvetik und wegen der weggefallenen Pensionsgelder aus dem Gleichgewicht geraten, die Verschuldung war angestiegen, «schnelle einzüge» waren nötig, wie der Landrat kurz und bündig festhielt.⁶⁸ Die Landsgemeinde erhielt deshalb 1808 ein Steuergesetz für den Einzug einer Vermögenssteuer vorgelegt, aber auch einen Beschluss über die Erhebung von Weggeldern auf dem innerrhodischen Abschnitt der Strasse von Gais nach Urnäsch. Beide Vorlagen fanden keine zustimmende Mehrheit und wurden an den Rat zurückgeschickt, der jedoch umgehend reagierte und auf den 15. Mai 1808 erneut eine Landsgemeinde einberief:⁶⁹ Als Tagungsort wurde die Pfarrkirche St. Mauritius festgelegt, «damit man sich desto leichter zu jeder mannes vernehmen erklären könne». Zudem sollten für eine bessere Ordnung, und damit «auswertige dazwischenkunft vermieden werde», nur Stimmfähige eingelassen werden. Die Wächter waren beauftragt, nach dem Gottesdienst die Kirchentüren zu schliessen und nur mit dem Seitengewehr bewaffnete Männer einzulassen.

Dieses Vorgehen war wohl bezeichnend für das Politikverständnis der damaligen Regierung, doch das Resultat gab ihr Recht: Die ausserordentliche Landsgemeinde genehmigte nicht nur die Erhebung einer Vermögenssteuer, sondern ebenso die Einführung des geplanten Weggeldes.⁷⁰ Vorgesehen waren drei Einzugsstationen, nämlich zwischen Meistersrüte und Gais, bei der Kesselismühlebrücke sowie «hinter Stanzlys mühly», heute Kurhaus Jakobsbad. Ein Weggeld entrichtet werden musste nur für «tragende oder fahrende» Tiere, so oft sie die Weggeldstationen passierten, nicht aber für Fussgänger. Zudem sollten die Tarife auf der Strecke Appenzell-Urnäsch halb so hoch ausfallen wie zwischen Appenzell und Gais (Tab. 2).

Landsgemeindebeschluss (Kopie) über die Einführung von Weggeldern, 15. Mai 1808. (Abb. 8)

Tier	Geplante Weggeldtarife	
	Appenzell-Gais	Appenzell-Urnäsch
Pferd	2 Kreuzer	1 Kreuzer
Vieh	1 Kreuzer	2 Pfennig
Schmalvieh	2 Pfennig	1 Pfennig

Geplante Weggeldtarife auf den Strassen von Appenzell nach Gais und Appenzell nach Urnäsch. (Tab. 2)

Copia

Wing-guld

Von Augungull zuogun Gynis bis Eudun, Sued
Territorium zalt ein Troogund od. Hoferoundt
2 R., ein Tuck Dings ix ein Tuck yfswast Dings
2 R. so Gylt ad Din zoll y töttu pnsieret.

Von Augungull bis an die Landfunde zuogun
in wiff wird das Wing guld an zung od. an
Luzogun, an dem was die Sol in Runden Lunge
Miffli zalt ein Troogund od. wiff od. Hoferoundt
zofur ix - ein yglings fudne Troogit Miffli
ubun foflo ix. - Von einem Tuck Dings an jurtun
Sol 2 R. ein Tuck yfswast Dings an jurtun
Sol 1 R.

Von Abgab des Wing guldts y au' zungun.

- A. - allud was mit Tundus furben als Gynsundt foflu
Ding pnsieren.
- B. - allen Gynsundt so in Capuziner v. fofun Alst. wo
als allud dem Dings pnsieren.
- C. - Obnditliche Dornen v. juf de fofun.
- D. - allud itonen wiffig Dornen von Gynsundt foflu
mit andern was mit v. aus d. Land Gynsundt.
Obiguo Entwiof y d. v. t. May an fofun
ein fofunditliche abyn fofun Dornen Gynsundt
engungun worden.

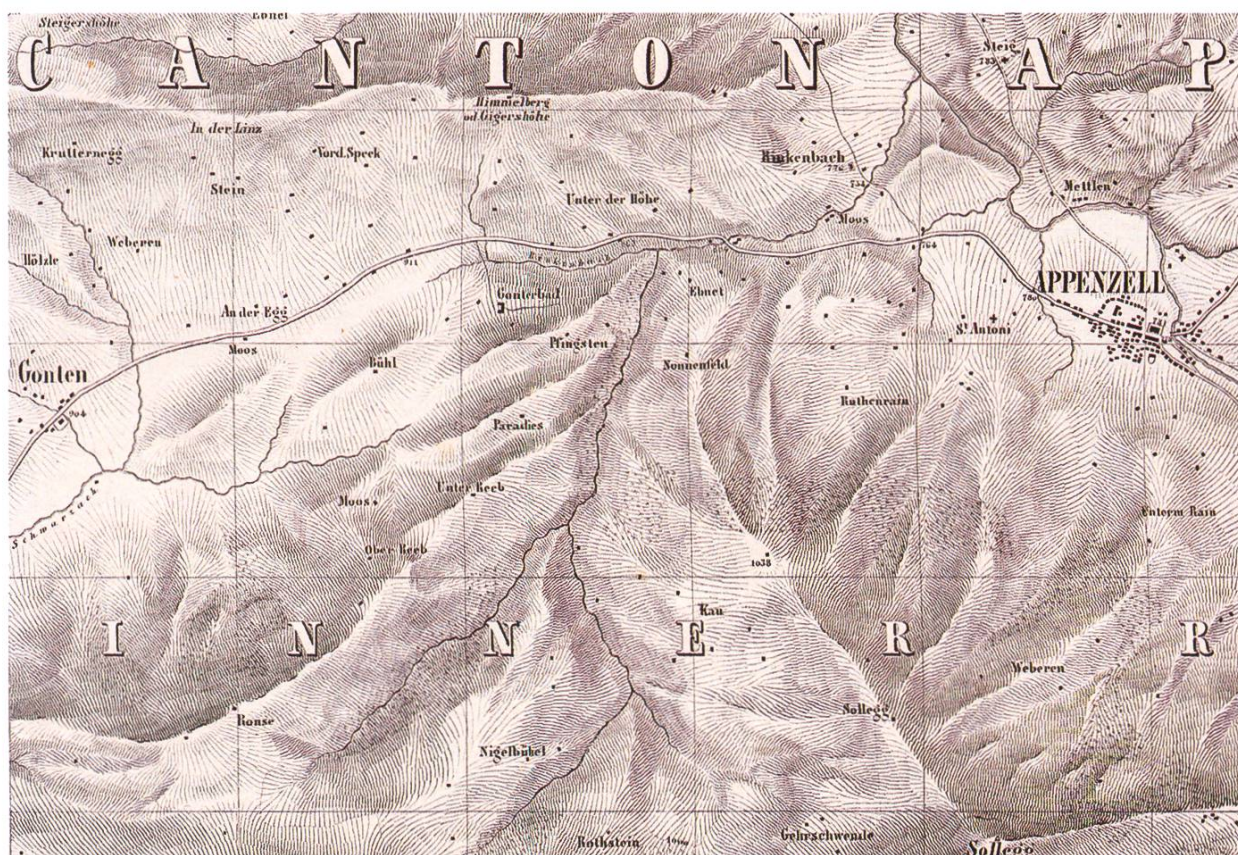
Das original yglings Dornen
Ding fofun Dornen Dornen

Von den Abgaben befreit waren alle offiziellen Gesandtschaften in Standesfarben, obrigkeitliche Armen- und Justizfuhren, Almosenfuhren in das Kapuzinerkloster und das Frauenkloster in Appenzell sowie «aller innere nötige verkehr von guth zu guth mit ausnahme was ins u. aus dem land geführt» wird.

Appenzell Innerrhoden konnte nicht völlig autonom über die Erhebung eines Weggeldes entscheiden, sondern musste gemäss der Mediationsverfassung von 1803 die Einwilligung der Tagsatzung einholen.⁷¹ Bereits im Juli 1808 stimmte diese der Weggeld-Erhebung im Grundsatz zu, allerdings unter dem Vorbehalt, dass der Ausbau der Strassen vollendet sei und der Landammann der Schweiz deren Zustand inspiziert habe.⁷² Wegen Verzögerungen beim Strassenbau lag die definitive Bewilligung für den Weggeld-Bezug zwischen Appenzell und Gais erst im Juni 1810 vor.⁷³ Für die Einrichtung der Einzugsstation konnte die Heimat Zellweg (Löwen) erworben werden; das so genannte Zollhüsli, Nussbaumstrasse 1, steht noch heute am nämlichen Platz.⁷⁴

Bis zur Einführung des Weggeldes in Richtung Urnäsch dauerte es länger, denn die einzelnen Rhoden setzten die ihnen aufgetragenen Wegstücke nur widerwillig in Stand. Im Mai 1811 beschloss der Landrat, «die gemeinden [gemeint sind die Rho-

Ausschnitt aus der «Topographischen Karte des Cantons St. Gallen mit Einschluss des Cantons Appenzell», der so genannten Eschmann-Karte, mit der alten Strassenführung von Appenzell nach Gonten, um 1850. (Abb. 9)



den, SF] sollen aufgefordert werden, das schuldige vollends zu machen», zudem soll die Strasse durch das Dorf Gonten «der gemeind Schwende abgenommen u. gemeinsam gemacht werden». ⁷⁵ Trotz des noch ungenügenden Strassenzustandes begann man ab 1811 auch auf der Strecke von Appenzell Richtung Gonten ein Weggeld zu erheben, weshalb sich der Landammann der Schweiz zu einer Reaktion veranlasst sah: Es sei seine Pflicht, die «gesetzliche einföhrung des von der hohen tagsatzung bewilligten weggelds noch so lange verschieben zu müssen, bis die in beygefütem bericht bemerkten stellen wie das übrige in guten brauchbaren stand werden gesezt seyn». ⁷⁶ Diese Rüge scheint die Obrigkeit nicht beeindruckt zu haben, jedenfalls flossen seit 1811 Weggelder auch für diesen Strassenabschnitt in die Kasse des Landesbaumes. ⁷⁷ Im Gegensatz zum ursprünglichen Landsgemeinde-Beschluss von 1808 setzte man die Weggeld-Station «auf die Möser eine viertelstund vor Gonten an, anstadt an zwey orten zu Kesselisbrücke und hinter Stanzlis mühle» und bezog die gleichen Tarife wie in Meistersrüte, so Landammann und Rat in einem Rückblick 1821. ⁷⁸ Der Flurname Zoll beim Bahnübergang zwischen Gontenbad und Gonten erinnert an die frühere Weggeldstation. Die Strasse vor Gonten verlief gegenüber der ursprünglichen «alten Strasse» nicht mehr am Rande der Möser, sondern etwas südlich im Bereich der heutigen Strasse (vgl. Abb. 2, blaue Linie). Ab 1839 bis zur Aufhebung der Weggelder 1849/50 befand sich die Zahlstelle schliesslich bei der Landscheide in Stechlenegg an der Grenze zu Appenzell Ausserrhoden. ⁷⁹ Die beiden Weggeldstationen bei Meistersrüte und bei Gonten lieferten ihre Einnahmen dem Landesbauamt ab, womit die Gelder direkt zurück in den Strassenbau fliessen konnten. Ein Vergleich der Jahreseinnahmen zeigt, dass der Ertrag auf der Strecke Appenzell-Gais etwa dreimal höher war als in Gonten (vgl. Tab. 3). ⁸⁰ Die intensiven Wirtschaftskontakte ins Rheintal, etwa

Durchschnittliche
Jahreseinnahmen an
den Weggeldstationen
auf den Strassen von
Appenzell nach Gais
und Appenzell nach
Urnäsch. (Tab. 3)

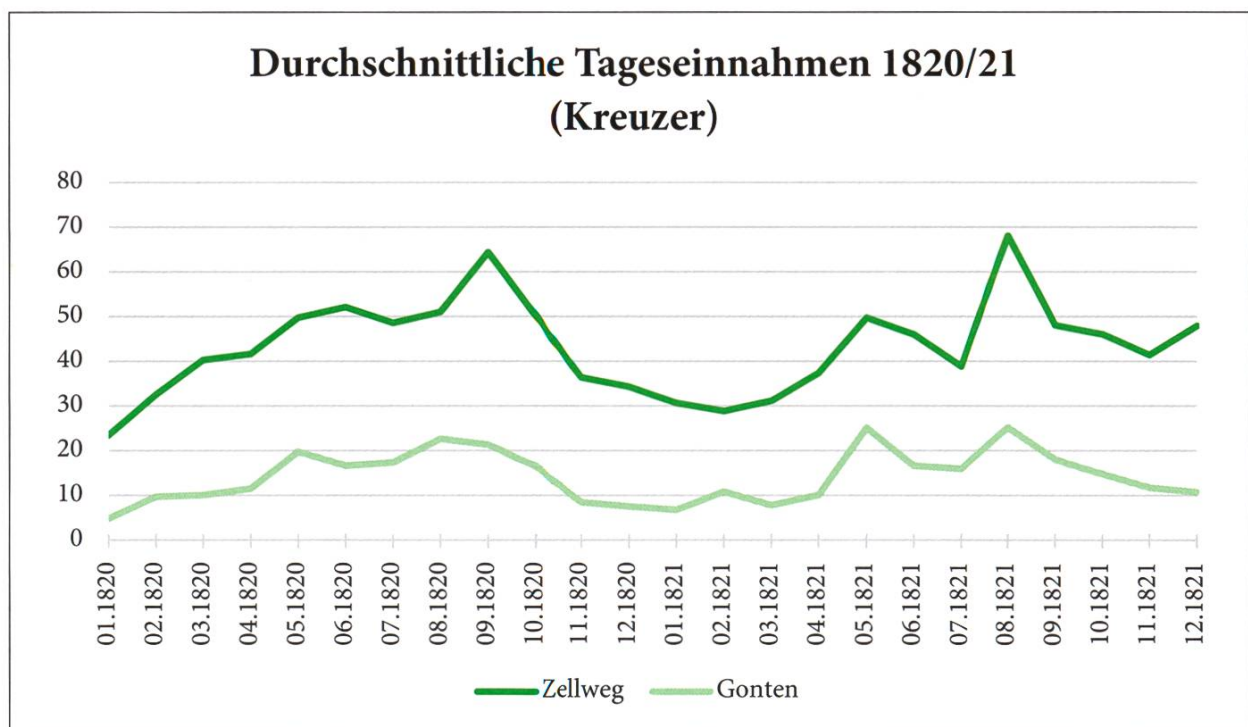
Jahre	Durchschnittliche Jahreseinnahmen	
	Appenzell-Gais	Appenzell-Urnäsch
1810–1819	255 Gulden	84 Gulden
1819–1829	338 Gulden	98 Gulden
1829–1839	373 Gulden	109 Gulden
1839–1849	394 Gulden	130 Gulden

im Rahmen des Vieh- und Weinhandels, dürften wesentlich zu diesem Ergebnis beigetragen haben.

Insgesamt stiegen die Einnahmen an beiden Weggeldstationen kontinuierlich an, was angesichts der konstant gebliebenen Weggeld-Steuern auf intensivere Wirtschaftsbeziehungen in beide Richtungen hindeutet. Der markante Sprung zwischen 1810/19 und 1819/29 für beide Zahlstellen rührt von den Krisenjahren zwischen 1816 und 1818 her, die als Hungerjahre in die Geschichte eingegangen sind.⁸¹

Die Zusammenstellungen in den Jahresrechnungen des Landesbauamtes geben leider keine Auskunft über die Art und Anzahl der Tiere, welche die Weggeldstationen passierten. Für die Jahre 1821 und 1822 zeigen jedoch die durchschnittlichen Tageseinnahmen pro Monat die Verkehrskonjunktoren im Jahresverlauf:⁸² Erwartungsgemäss war der Verkehr vom Spätfrühling bis im Herbst höher als während des Winters. Auffällig sind die beiden jährlichen Höhepunkte im Mai/Juni und noch ausgeprägter im August/September, was mutmasslich mit dem Viehtrieb (Alpfahrten, Viehmärkte) zusammenhängen mag.

Durchschnittliche Tageseinnahmen pro Monat in den Jahren 1820/21 an den Weggeldstationen auf den Strassen von Appenzell nach Gais und Appenzell nach Urnäsch. (Abb. 10)



Die Weggeld-Einnahmen in Gonten reichten jedoch kaum aus, um die laufenden Unterhaltskosten zu decken. So klagte die Regierung 1821, das Kies müsse von weit her zugeführt werden.⁸³

Im Rahmen der Sanierung 2019 war die Rede davon, dass die Kesselismühlebrücke um 1810 ihr heutiges Aussehen erhalten

Strassenbaukosten
und Gesamtausgaben
des Landesbauamtes,
1809-1812. (Tab. 4)

Jahr	Strassenbaukosten	Gesamtausgaben Landesbauamt
1809/10	349 Gulden	1179 Gulden
1810/11	419 Gulden	1564 Gulden
1811/12	306 Gulden	1521 Gulden

habe.⁸⁴ Anhand der Quellen lässt sich dies nicht bestätigen: In den Rechnungsbüchern des Landesbauherrn werden die Strassenkosten ab der Jahresrechnung 1809/10 separat aufgeführt.⁸⁵ Für die Jahre 1809 bis 1812 tauchen keine besonderen Ausgaben auf, die auf einen umfassenden Umbau oder eine Sanierung der Kesselismühlebrücke hindeuten. Zudem sind keine Ausgaben für spezialisierte Bauhandwerker im Stein-Bereich nachweisbar. Die Gesamtausgaben des Landesbauamtes und die Strassenbaukosten 1809 bis 1812 lassen ebenso den Schluss zu, dass Bauvorhaben in der Grössenordnung der Kesselismühlebrücke (Gesamtkosten 3026 Gulden) in jenen Jahren kaum realisierbar waren (Tab. 4).⁸⁶

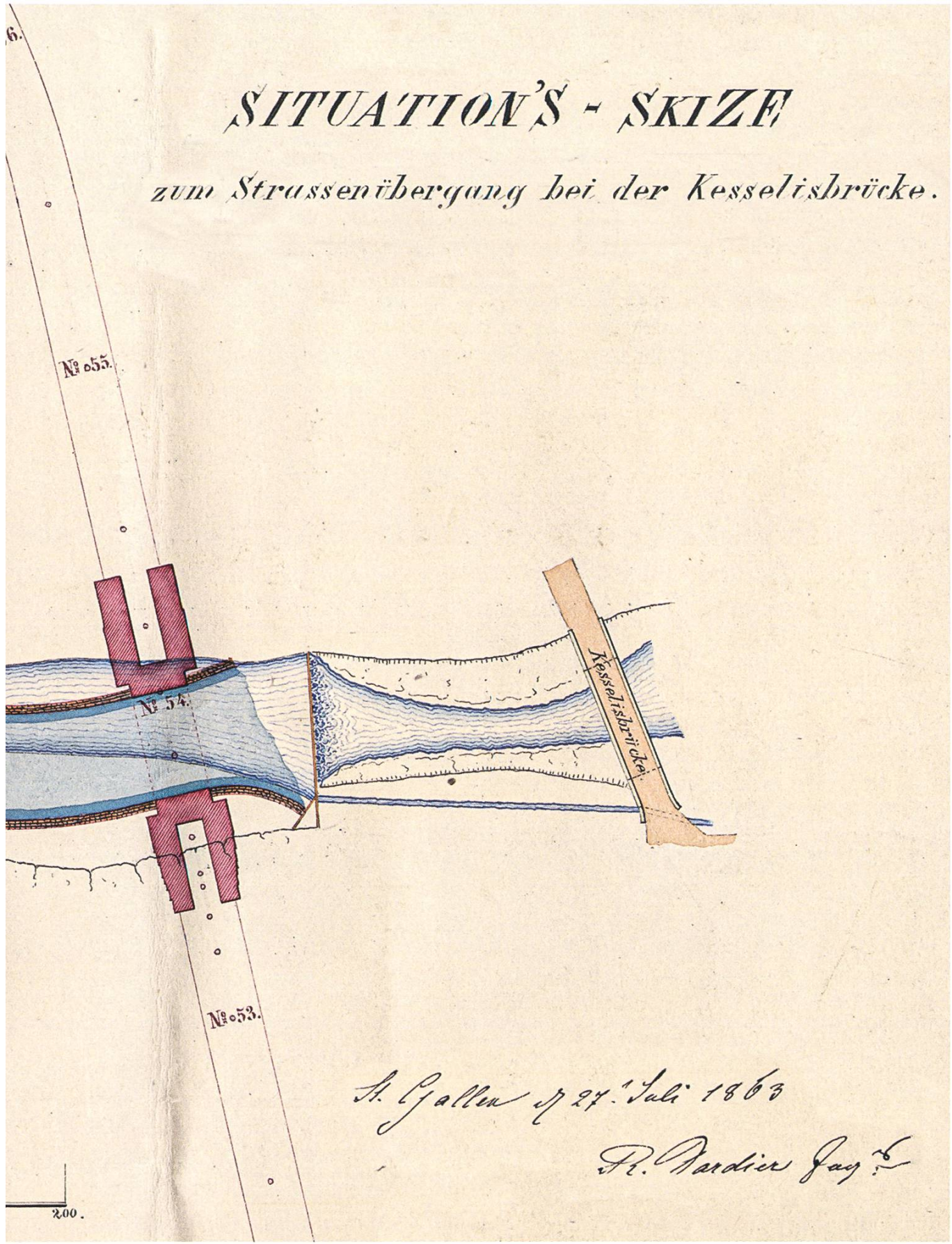
Vom Ende als Hauptverkehrsträgerin

Die Strasse von Appenzell nach Gonten und die Kesselismühlebrücke rückten Ende der 1850er-Jahre wieder in den Fokus der kantonalen Politik. Der Grosse Rat hatte im April 1859 über eine Petition von Gontner Bürgern zu befinden, worin diese eine Verbesserung der Strassenverhältnisse forderten. Der Rat liess in der Folge Pläne ausarbeiten, unter anderem sollte die Kesselismühlebrücke mittels einer Holzkonstruktion erhöht und verbreitert werden.⁸⁷ Zeitgleich debattierte man über den Bau einer Fahrstrasse von Appenzell nach Oberriet via Eggerstanden. So wird im Protokoll zur Grossratssitzung vom November 1861 resümiert: «Bei den vielseitigen und verschiedenartigen Interessen, welche diesem Gegenstande fast in dem ganzen Lande beigelegt werden, kommen dann auch in allgemeiner Berathung verschiedene und ganz entgegengesetzte Ansichten hiebei an den Tag». Man beschloss, die Ausbaupläne nochmals zu überarbeiten.⁸⁸ Der Wunsch nach besseren Strassenverhältnissen im Raum Gonten war eng mit wirtschaftlichen Hoffnungen verbunden. Im April 1862 bot die Besitzerin des Kurhauses Gontenbad, Franziska Büchler-Neff (1807-1879), 3000 Franken an, sollte die künftige Strasse gemäss der einen Variante in der Nähe ih-




SITUATION'S - SKIZZE

zum Strassenübergang bei der Kesselisbrücke.



A. Gallen d. 27. Juli 1863

P. Hardier Ing. 

rer Bad- und Kuranstalt durchgeführt werden.⁸⁹ Zugleich stand eine Variante zur Diskussion, die den Ausbau der «alten Strasse» vorsah. In beiden Fällen sollte die Kesselismühlebrücke wie erwähnt erweitert werden. Der Rat entschied sich schliesslich nicht sehr deutlich mit 44 gegen 38 Stimmen, die Strasse auf die heutige Linienführung zu verlegen und damit auf das Angebot der Gontenbad-Besitzerin einzugehen.⁹⁰

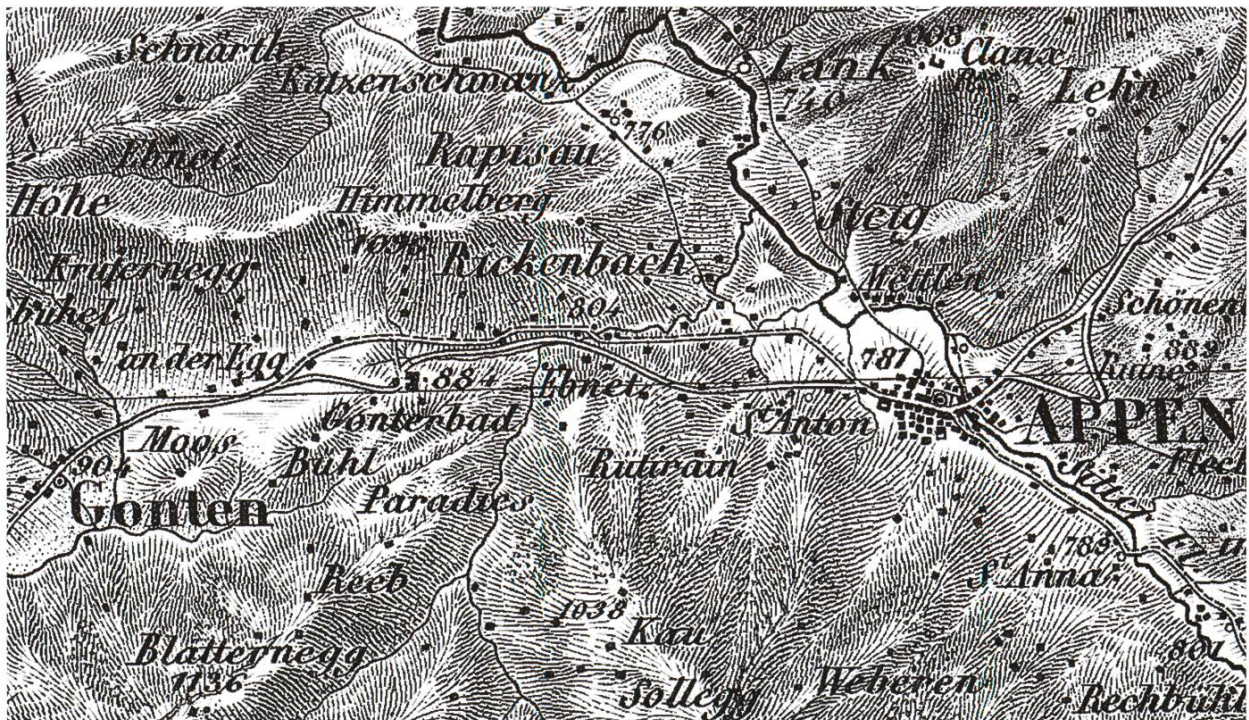
Die Diskussionen über die Linienführung bei der Kesselismühle verstummten jedoch nicht, weshalb die so genannte Landeskommision, bestehend aus allen Landesbeamten, im Frühjahr 1863 nochmals einen Augenschein vor Ort vornahm.⁹¹ Zugleich reifte die Einsicht, dass die Kesselismühlebrücke für eine möglichst ideale Strassenführung nicht ausgebaut, sondern ersetzt werden sollte.⁹²

Nun ging es rasch: Bereits im Juli 1863 konnte der Bauakkord für die neue Strasse von Appenzell bis zum alten Zoll abgeschlossen werden, und im Dezember 1864 erfolgte deren Eröffnung inklusive neuer Kesselismühlebrücke.⁹³ In den «Appenzellischen Jahrbüchern» wurde der Bau als «sehr gelungen, aber teuer» bezeichnet. Gegenüber der «halsbrechenden alten Gontnerstrasse» sei die neue Linienführung «für die Kommunikation ein grosser Gewinn».⁹⁴

In den «Appenzellischen Jahrbüchern» wurde nicht nur die neue Strasse gelobt, sondern auch ein Blick in die Zukunft gewagt: Die Korrektur der Strasse von Gonten bis an die Landesgrenze in Stechlenegg sei beschlossene Sache, «und so werden

Situationsplan für die neue Brücke bei der Kesselismühle, rechts die alte Brücke mit dem Wasserkanal zur Mühle, Juli 1863. (Abb. 11)

Ausschnitt aus der Landeskarte von 1869 mit der neuen Strasse von Appenzell nach Gonten, die unmittelbar am Kurhaus Gontenbad vorbeiführt. (Abb. 12)





14064 Appenzell von der Gontenstrasse ges.
Wehrli A.-G., Kilehberg Zürich

Die Strasse von Appenzell nach Gonten bei der Kesselismühle um 1900. (Abb. 13)

wir bald eine schöne neue Strasse von Urnäsch bis Appenzell haben. Hoffentlich wird [...] eine Postverbindung mit dem Hinterlande im Anschluss an den Kurs St. Gallen-Appenzell nicht ausbleiben.»⁹⁵ Der Grosse Rat bekräftigte zwar im Juni 1865 den Ausbau dieses letzten Teilstücks,⁹⁶ doch wegen der schlechten Finanzlage des Kantons verzögerte sich die Sache; der Rat entschied sich für eine Verschiebung auf 1867.⁹⁷ Reaktionen aus Gonten und Urnäsch erfolgten rasch: Urnäsch erhoffte sich vom Ausbau der Strasse und der Installierung eines Postkurses, «dass dadurch die bezeichneten Ortschaften [Urnäsch und Gonten, SF] wieder etwas belebter würden und besonders für die Gemeinde Gonten mit ihren Kuranstalten dies eine Sache von Interesse sein müsste.»⁹⁸

Die gleichzeitig verfasste Petition aus Gonten nahm ebenfalls auf wirtschaftliche Überlegungen Bezug und vertiefte diese: «Da nun aber [...] eine gute Strassenverbindung entschieden zum Hauptkanale unzähliger Verdienstquellen eines Landes werden muss, so liegt in der Verschiebung unserer Strassenbauvollendung unstreitig ein Schaden von bedenklicher Tragweite», so die Gontner. Die Kurhäuser würden wegen der lückenhaften Postverbindung leiden, denn überall gebe es neue Kurhäuser mit besserer Verkehrsanbindung. «Zudem wolle man sich in unserm inselartigen Kanton nur keine allzu grossen Illusionen und zu

lautes Geräusch mit unsern Bade- u. Kuranstalten und Bergen machen, als müsste man auch unter grössern Schwierigkeiten nur diese allein besuchen, während man jetzt allorts von weit zugänglichern und komfortablern Etablissements und Bergpartien der Schweiz spricht und in Wort und Schrift zum wachsenden Besuche anempfiehlt.» Und an die Adresse des Grossen Rates gerichtet warnte die Petition davor, dass man mit «übelangewendeter Sparsamkeit» die Hände in den Schooss lege und «mit lethargischer Ohnmacht» zusehe, wie andere von der Tatenlosigkeit in Innerrhoden profitierten.⁹⁹

Der Grosse Rat nahm Ende 1866 zwar von den Schreiben aus Gonten und Urnäsch Kenntnis, verschob den definitiven Bauentscheid aber auf eine spätere Sitzung. Erst im Juni 1867 gelang es einer Abordnung aus Gonten, den Rat von der Fertigstellung der Strasse bis zur Landesgrenze zu überzeugen.¹⁰⁰ Baustart war schliesslich im Herbst 1867 und ab 1869 gab es eine regelmässige Postverbindung zwischen Appenzell und Urnäsch.¹⁰¹



Ausschnitte aus einem Amateurfilm von Andreas Broger-Zweifel, Nesslau, über die Umleitung des Verkehrs über die alte Kesselismühlebrücke, 1969. (Abb. 14 und 15)

Mit der neuen Linienführung der Strasse von Appenzell nach Gonten und mit dem Bau der neuen Kesselismühlebrücke verlor die alte Steinbrücke ihre Funktion als wichtige Verkehrsträgerin. Zum Glück, darf man sagen: Vermutlich hätten die Zunahme des Verkehrs und der Trend zu grösseren und schwereren Fahrzeugen spätestens im 20. Jahrhundert einen Ersatz der Brücke nötig gemacht. Immerhin einmal erhielt die Kesselismühlebrücke ihre Funktion zurück: Als 1969/70 die heutige Brücke gebaut wurde, führte man den Verkehr temporär wieder über die alte Steinbrücke (Abb. 14 und 15).¹⁰²

Abkürzungsverzeichnis

bz	Batzen
fl	Gulden
HLS	Historisches Lexikon der Schweiz
kr	Kreuzer
LA AI	Landesarchiv Appenzell Innerrhoden
StASG	Staatsarchiv St. Gallen

Abbildungsnachweise

Broger Paul, Appenzell: Abb. 1, Abb. 16–34

Bundesamt für Landestopografie: Abb. 12

Bundesarchiv: Abb. 6, Abb. 7

ETH Zürich: Abb. 9 (<https://doi.org/10.3931/e-rara-23347>)

Geoportal.ch: Abb. 2

Landesarchiv Appenzell Innerrhoden: Abb. 3 (E.10.02.01.16, S. 540),
Abb. 4 (E.72.02.11, 1753–1789, S. 412), Abb. 5 (O.1/6754), Abb. 8
(J.II.f/19), Abb. 10 (E.72.02.11, 1801–1843, S. 196, 206 u. S. 215),
Abb. 11 (J.II.g/21), Abb. 13 (O.2.C/012), Abb. 14 u. 15 (V19.06/07)

Anmerkungen

- ¹ Signer Jakob, Chronik der Appenzell I.Rh. Liegenschaften, in: Appenzellische Geschichtsblätter, Jg. 7, Nr. 1, Januar 1945.
- ² Rusch Carl, Die alten Wassermühlen in Appenzell Innerrhoden, Appenzell 1987, S. 20.
- ³ Rusch Carl, Die alten Brücken und Stege in Appenzell Innerrhoden, Appenzell 1989, S. 45.
- ⁴ Fischer Rainald, Die Kunstdenkmäler des Kantons Appenzell Innerrhoden (Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Bd. 74), Basel 1984, S. 500.

- 5 Specker Thomas et al., Historische Verkehrswege in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausserrhoden AI AR, Bern 2007, S. 28.
- 6 Schiedt Hans-Ulrich, Strassen, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 20.02.2015, online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007959/2015-02-10/>, eingesehen am 13.01.2020.
- 7 Manser, Chronik von Gonten. Ein Beitrag zur appenzellischen Geschichte, Appenzell 1943, S. 50.
- 8 Signer, Liegenschaften, in: Appenzellische Geschichtsblätter, Jg. 3, Nr. 8, Mai 1941; Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache, Bd. XI, Frauenfeld 1952, Sp. 2362f.
- 9 Manser, Chronik, S. 50.
- 10 Manser, Chronik, S. 50; Rusch Johann Baptist Emil (Hrsg.), Appenzellisches Landbuch vom Jahre 1409. Ältestes Landbuch der schweizerischen Demokratien, Zürich 1869. Zur Geschichte und Datierung des Landbuches vgl. Die Rechtsquellen der Kantone Appenzell. 1. Band: Appenzeller Landbücher, bearbeitet von Nathalie Büsser, Basel 2009, S. XXXI-IX.
- 11 Rechtsquellen, S. 205f., resp. im Original: LAAI, E.10.02.02.01, Silbernes Landbuch, 1585, fol. 45r.
- 12 LAAI, C.XVI.01, Haberzehnten- und Steuerrodel, 1535, S. 64; zum Auskauf vgl. Weishaupt Achilles, Geschichte von Gonten, Gonten 1997, S. 66f.
- 13 Signer, Liegenschaften, in: Appenzellische Geschichtsblätter, Jg. 7, Nr. 1, Januar 1945.
- 14 Koller Ernst H. / Signer Jakob, Appenzellisches Wappen- und Geschlechterbuch, Bern, Aarau 1926, S. 39.
- 15 LAAI, A.VII:18, Jakob Egli erklärt Landammann und Rat zu Appenzell, der Unterhaltspflicht der neuen Strasse bis zur alten Strasse nachzukommen, 25.07.1582, vgl. auch Appenzeller Urkundenbuch, Band 2, bearbeitet von Traugott Schiess, Trogen 1924, Nr.3623, S.684.
- 16 LAAI, C.II.12, Landrechnungsbuch, 1556-1560, S. 129 und 148. Für die Hinweise in den Landrechnungen des 16. Jahrhunderts danke ich Achilles Weishaupt, Appenzell Steinegg; vgl. auch Weishaupt Achilles, Der Finanzhaushalt des Landes Appenzell, 1519-1597: Strukturen, Wachstum, Konjunkturen, Lizentiatsarbeit Universität Freiburg, Appenzell 1996.
- 17 LAAI, C.II.17, Landrechnungsbuch, 1591-1597, S. 29.
- 18 LAAI, C.II.15, Landrechnungsbuch, 1574-1582, S. 78.
- 19 LAAI, C.II.17, Landrechnungsbuch, 1591-1597, S. 146.
- 20 LAAI, C.XII.01, Hintersassenbuch, 16. Jh., S. 40; Koller/Signer, Wappen- und Geschlechterbuch, S. 162.
- 21 LAAI, E.14.22.01, Wochenrat und Landrat, Protokolle, 1682-1688, S.264.
- 22 Signer, Liegenschaften, in: Appenzellische Geschichtsblätter, Jg. 7, Nr. 1, Januar 1945.
- 23 LAAI, E.10.02.01.16, Landbuch des Kantons Appenzell Innerrhoden von 1585, «Semmler», 18. Jh., S. 540f. Der «Semmler» war von Land-

- schreiber Josef Anton Signer (1727-1783), Landammann von 1773 bis 1781, zusammengetragen worden, vgl. Bischofberger Hermann, Rechtsarchäologie und Rechtliche Volkskunde des eidgenössischen Standes Appenzell Innerrhoden. Ein Inventar im Vergleich zur Entwicklung anderer Regionen, Appenzell 1999, S. 61.
- ²⁴ Vgl. Fässler Anton, Das Recht der öffentlichen Gewässer im Kanton Appenzell I.Rh., Appenzell 1954, S. 5.
- ²⁵ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1789, S. 412, 422ff., 439, 452 und 462.
- ²⁶ Bei folgenden Umrechnungskursen: 4 Kreuzer (kr) = 1 Batzen (bz), 15 Batzen (bz) = 1 Gulden (fl).
- ²⁷ Groebner Valentin, Pensionen, in: HLS, Version vom 03.11.2011, online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/010241/2011-11-03/>, eingesehen am 18.02.2020.
- ²⁸ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1789, S. 422ff.
- ²⁹ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1789, S. 422. In Oberegg wurden mehrere Steinbrüche betrieben, vgl. Hänggi-Aragai David, Oberegger Geschichte. Der äussere Landesteil von Appenzell Innerrhoden (Innerrhoder Schriften, Bd. 18), Appenzell 2018, S. 147.
- ³⁰ LAAI, E.72.01.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1789, S. 412. Mang stammte vermutlich aus Süddeutschland.
- ³¹ Vgl. den Überblick resp. die Bestandesaufnahme bei Fuchs Thomas, Vorarlberger Bau- und Kunsthandwerker im Appenzellerland, in: Sonderegger Stefan et al., Begegnung Appenzell Ausserrhoden und Vorarlberg. Beiträge zur Geschichte, Kunstgeschichte und Literatur, Friedrichshafen 1992, S. 45-66.
- ³² Fuchs, Bau- und Kunsthandwerker, S. 45.
- ³³ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 423.
- ³⁴ In den Quellen ist konsequent von «fuhrmann» oder «fuhrleüthen» die Rede, was jedoch nicht zwingend auf einen Transport mit Wagen hindeuten muss, sondern auch als Säumerei mit Pferden verstanden werden kann.
- ³⁵ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 424 («Item von Locheres Gnatzi 209 mass milch kaufft für obig männer den gantzen somer 10 fl, 6 bz, 3 kr»).
- ³⁶ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 439.
- ³⁷ Ein Schuh entspricht zirka 30 Zentimeter. Gemäss Mitteilung von Hans-Jakob Bärlocher, Bärlocher Steinbruch und Steinhauerei AG, Staad, vom 19.02.2020, beträgt die spezifische Dichte des hiesigen Sandsteins 2.5.
- ³⁸ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 452.
- ³⁹ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 439.
- ⁴⁰ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 452.
- ⁴¹ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 452 und 462.
- ⁴² LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 424, 439 und 452.

- ⁴³ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 462.
- ⁴⁴ Vgl. zu ihm: Bischofberger Hermann, Johann Baptist Gregor Rusch, in: HLS, Version vom 24.11.2010, online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/018279/2010-11-24/>, eingesehen am 29.11.2019; Rusch Carl, *Herkommen und Geschichte der appenzell-innerrhodischen Familie Rusch-Hälg*, Au, 1971, S. 69-85, sowie LAAI, L.III/01, *Geschichte und Lebensbild der Familie Ruosch*, 1875, S. 24-57.
- ⁴⁵ LAAI, L.III/01, *Geschichte und Lebensbild der Familie Ruosch*, 1875, Beilage II, S. 153f.; Rusch, *Herkommen*, S. 223. Die bestellten Brückenbau-Bücher waren: Walter Caspar, *Brücken-Bau, oder Anweisung, wie allerley Arten von Bruecken, sowohl von Holz als Steinen, nach den besten Regeln der Zimmerkunst dauerhaft anzulegen sind*. In zweenen Theilen jungen und unerfahrenen Zimmerleuten zum Unterrichte abgehandelt, Augsburg 1766, online: <http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-9291>, eingesehen am 19.02.2020, sowie Genneté, Leopold de, *Des Herrn Geneté practische Anweisung zu einer besondern Einrichtung einer hölzernen horizontalen Brücke, die ungeheure Lasten tragen kann. Diese Brücke ruhet weder auf Pfeilern noch auf Böcken, sondern nur auf ihren von Mauerwerk verfertigten zwey Widerlagen, sie ist ohne alles Eisen, und trägt eine Last von mehr als 800 Centner*. Aus dem Französischen übersetzt, Strassburg 1772, online: <http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-16393>, eingesehen am 19.02.2020.
- ⁴⁶ Koller/Signer, *Wappen- und Geschlechterbuch*, S. 267; Rusch, *Herkommen*, S. 21.
- ⁴⁷ Vgl. zu ihm: Weishaupt Achilles, Johann Baptist Sutter, in: HLS, Version vom 25.07.2012, online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/018909/2012-07-25/>, eingesehen am 19.02.2020.
- ⁴⁸ Koller/Signer, *Wappen- und Geschlechterbuch*, S. 339.
- ⁴⁹ LAAI, E.10.00.27, Johann Baptist Sutter, *Appenzeller Chronik*, bis 1777, S. 468.
- ⁵⁰ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 405; zur Kapelle: Inauen Josef, *Bildstöcke, Wegkreuze und Kapellen in Innerrhoden (Innerrhoder Schriften, Bd. 15)*, Appenzell 2012, S. 114f.
- ⁵¹ LAAI, E.72.02.11, Bauamt, Jahresrechnungen, 1753-1798, S. 409.
- ⁵² Ebel Johann Gottfried, *Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz. Teil 1: Schilderung des Gebirgsvolkes vom Kanton Appenzell*, Leipzig 1798, S. 126. Zu Ebel vgl. Mörgeli Christoph, Johann Gottfried Ebel, in: HLS, Version vom 18.12.2019, online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/011761/2019-12-18/>, eingesehen am 24.02.2020.
- ⁵³ StASG, HA B I 8, Verwaltungskammer des Kantons Säntis, Protokoll, 31.03.1800, S. 157-160.
- ⁵⁴ Zu den Ereignissen und Entwicklungen während der Helvetik vgl. Grosser Hermann / Hangartner Norbert, *Appenzell Innerrhoden (von der Landteilung 1597 bis ins 20. Jahrhundert) (Appenzeller Geschichte, Bd. 3)*, Appenzell 1993, S. 271-291.

- ⁵⁵ Schiedt Hans-Ulrich, Die helvetische Strassenenquôte. Eine zentrale Quelle für die Verkehrsgeschichte, Bern 2019, S. 51.
- ⁵⁶ StASG, R.69a-18-1, Schreiben Verwaltungskammer des Kantons Säntis an den Kriegsminister in Bern, 28.06.1800.
- ⁵⁷ StASG, R.69a-18-1, Schreiben Verwaltungskammer des Kantons Säntis an den Kriegsminister in Bern, 28.06.1800.
- ⁵⁸ StASG, HA B I 8, Verwaltungskammer des Kantons Säntis, Protokolle, 05.04.1800, S. 184f.
- ⁵⁹ LAAI, H.II/28, Protokoll Verwaltungskammer des Kantons Säntis betr. Streit über die Entschädigung zwischen Anton Maria Bischofberger und Konsorten und der Munizipalität Appenzell, 17.05.1802.
- ⁶⁰ StASG, HA B I 8, Verwaltungskammer des Kantons Säntis, Protokolle, 26.03.1800, S. 130f.; vgl. auch die Frondienst-Verzeichnisse in LAAI, H.II/28.
- ⁶¹ StASG, R.69a-18-1, Schreiben Munizipalität Appenzell an die Verwaltungskammer des Kantons Säntis, 30.03.1800.
- ⁶² StASG, HA B I 8, Verwaltungskammer des Kantons Säntis, Protokolle, 20.05.1800, S. 385f.
- ⁶³ Vgl. z.B. StASG, R.69a-18-1, Rapport von Strasseninspektor Künzle an die Verwaltungskammer des Kantons Säntis, 15.10.1801.
- ⁶⁴ StASG, R.69a-18-1, Schreiben Strasseninspektor Künzle an die Verwaltungskammer des Kantons Säntis, 14.05.1802.
- ⁶⁵ LAAI, J.II.g/17, Schreiben Johannes Schmid, Landammann Appenzell A.Rh., an Carl Franz Bischofberger, Landammann Appenzell I.Rh., 19.10.1803.
- ⁶⁶ LAAI, E.14.11.01, Landrat, Protokolle, 1775-1808, S. 448; vgl. auch Grosser/Hangartner, Appenzell Innerrhoden, S. 431f.
- ⁶⁷ LAAI, E.14.11.01, Landrat, Protokolle, 1775-1808, S. 623.
- ⁶⁸ LAAI, E.14.11.01, Landrat, Protokolle, 1808-1828, S. 7, vgl. auch Grosser/Hangartner, Appenzell Innerrhoden, S. 447.
- ⁶⁹ LAAI, E.14.11.01, Landrat, Protokolle, 1808-1828, S. 7.
- ⁷⁰ Vgl. für folgende Ausführungen: LAAI, J.II.f/19, Landsgemeindebeschluss betr. Einführung von Weggeld, 15.05.1808.
- ⁷¹ LAAI, J.II.k/001, Mediationsverfassung vom 25. Mai 1803, 20. Kapitel, Art. 6, S. 98.
- ⁷² LAAI, J.II.f/19, Auszug aus dem Protokoll der Tagsatzung, 16.07.1808.
- ⁷³ Bischofberger, Rechtsarchäologie, S. 542f.
- ⁷⁴ LAAI, E.14.11.01, Landrat, Protokolle, 1808-1828, S. 88, vgl. auch Signer, Liegenschaften, in: Appenzellische Geschichtsblätter, Jg. 6, Nr. 5, März 1944.
- ⁷⁵ LAAI, E.14.11.01, Landrat, Protokolle, 1808-1828, S. 118.
- ⁷⁶ LAAI, J.II.g/17, Schreiben Landammann der Schweiz, Heinrich Grimm von Wartenfels, an den Landammann und Rat von Appenzell I.Rh., 06.06.1811.
- ⁷⁷ LAAI, E.72.02.11, Landesbauamt, Jahresrechnungen, 1801-1843, S. 111.

- ⁷⁸ LAAI, J.II.f/19, Schreiben Landammann und Rat von Appenzell I.Rh. an den Landammann von Glarus, 30.03.1821.
- ⁷⁹ LAAI, E.72.02.11, Landesbauamt, Jahresrechnungen, 1801-1843, S. 342ff.; Grosser/Hangartner, Appenzell Innerrhoden, S. 433.
- ⁸⁰ LAAI, E.72.02.11, Landesbauamt, Jahresrechnungen, 1801-1843.
- ⁸¹ Zu dieser Krise vgl. Schürmann Markus, Bevölkerung, Wirtschaft und Gesellschaft in Appenzell Innerrhoden im 18. und im frühen 19. Jahrhundert, Appenzell 1974, S. 136-143 und S. 147.
- ⁸² LAAI, E.72.02.11, Landesbauamt, Jahresrechnungen, 1801-1843, S. 196 u. 206.
- ⁸³ LAAI, J.II.f/19, Schreiben Landammann und Rat von Appenzell I.Rh. an den Landammann von Glarus, 30.03.1821.
- ⁸⁴ Vgl. IVS-Newsletter 3/2019, online: <https://www.ivs.admin.ch/component/acymailing/mailid-103>, eingesehen am 07.01.2020, oder Kunst + Stein, 2019, Nr. 6, S. 14f. Beide wohl basierend auf: Specker, Verkehrswege, S. 28.
- ⁸⁵ LAAI, E.72.02.11, Landesbauamt, Jahresrechnungen, 1801-1843, S. 95f.
- ⁸⁶ LAAI, E.72.02.11, Landesbauamt, Jahresrechnungen, 1801-1843, S. 95f., S. 99, S. 107f., S.110, S. 119f. und S. 121.
- ⁸⁷ LAAI, E.14.11.01f, Grosser Rat, Protokolle, 1828-1859, S. 532f., sowie LAAI, J.II.g/19, Kostenberechnung über den Bau einer Landesstrasse von Appenzell über Bad Gonten auf die Strasse vor Gonten, Oktober 1859.
- ⁸⁸ LAAI, E.14.11.01f, Grosser Rat, Protokolle, 1860-1881, S. 66ff.
- ⁸⁹ LAAI, E.14.11.01f, Grosser Rat, Protokolle, 1860-1881, S. 85. Zum Gontenbad vgl. Weishaupt, Gonten, S. 511-522.
- ⁹⁰ LAAI, E.14.11.01f, Grosser Rat, Protokolle, 1860-1881, S. 85.
- ⁹¹ LAAI, E.14.22.04, Notizen von Kommissionsbeschlüssen, 1861-1863, 08.04.1863.
- ⁹² LAAI, J.II.g/21, Brücke bei der Kesselismühle, Pläne, 1862/63.
- ⁹³ LAAI, E.14.22.04, Notizen von Kommissionsbeschlüssen, 1863-1865, 19.06.1863; LAAI, E.10.00.54, Chronik von Johann Baptist Nisple, 1833-1867, S. 357.
- ⁹⁴ Landes- und Gemeindechronik von 1864 und 1865, in: Appenzellische Jahrbücher 5 (1866), S. 128-205, hier S. 204.
- ⁹⁵ Landes- und Gemeindechronik von 1864 und 1865, in: Appenzellische Jahrbücher 5 (1866), S. 128-205, hier S. 204.
- ⁹⁶ E.14.11.01f, Grosser Rat, Protokolle, 1860-1881, S. 240f.
- ⁹⁷ E.14.11.01f, Grosser Rat, Protokolle, 1860-1881, S. 279f.
- ⁹⁸ LAAI, J.II.g/17, Schreiben Gemeindehauptmann J. F. Alder, Urnäsch, an den Landammann und Rat von Appenzell I.Rh., 05.11.1866.
- ⁹⁹ LAAI, J.II.g/17, Schreiben Kirchenverwaltungsrat Gonten an den Landammann und Rat von Appenzell I.Rh., 06.11.1866.
- ¹⁰⁰ LAAI, E.14.11.01f, Grosser Rat, Protokolle, 1860-1881, S. 315ff.
- ¹⁰¹ Grosser/Hangartner, Appenzell Innerrhoden, S. 434.
- ¹⁰² LAAI, V19.06/07, Filmaufnahmen Kesselismühlebrücke, 1969.

Autor

Sandro Frefel (*1977), lic. phil., Historiker, seit 2012 Landesarchivar von Appenzell Innerrhoden. Kontakt: Lehnmattstrasse 45, 9050 Appenzell, sandro.frefel@rk.ai.ch.

Bilderserie mit Fotos von Paul Broger, Appenzell, über die Restaurierung der Kesselismühlebrücke 2019.

An den Arbeiten waren auch Lernende aus dem Fachbereich Steinberufe der Berufsfachschule St. Gallen beteiligt.
(Abb. 16–34)

