

Zeitschrift: St. Galler Schreibmappe
Band: 16 (1913)

Artikel: Von unsern Strassen
Autor: Schlatter, S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-948116>

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: 12.12.2025

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

friede auf Erden?!

„Und friede auf Erden“, so hör' ich erschallen
Durch tausendjährige Tempelhallen,
Und alles betet: „Denn Dein ist das Reich.“
In Kirchen und Hütten flehn täglich die frommen:
„Du, Vater im Himmel, o, laß' es doch kommen!“
Allabendlich betens die Kinderlein weich.

Propheten schon kündeten hellere Zeiten,
Wo Pflüge die Menschen aus Schwertern bereiten,
Wo Friede froh wandelt von Ort zu Ort.
Und gläubige Herzen, voll Kindesvertrauen
Hinein in die glückliche Zukunft schauen,
Da Wahrheit wird das Prophetenwort.

Auch ich hab's geglaubt. Stolz hört ich ertönen
Das Loblied vom menschlichen Wissen und Können,
Wie weit wirs gebracht in Kunst und Kultur,
Wie treu wir gedient dem Wahren und Guten!
Und doch findest du in dem Völkerfluten
Vom ewigen Frieden, ach, kaum eine Spur.

Hoch lodern im Osten zur Stunde die flammen
Des Krieges. Ein Reich bricht zusammen,
Das meldet zum Himmel der Dörfer Brand,
Das meldet den Sternen das Köcheln und Stöhnen
Von Tausend zerschossenen Vätern und Söhnen,
Die hilflos gebettet auf blutigem Sand.

Das klagen die weinenden Witwen und Waisen,
Und weh wirds ums Herz unsern zitternden Greisen,
Denn Jugend des Landes, du, Hoffnung, bist tot.
Und süßlos streicht durch die Straßen und Gassen
Der Hunger, das Elend und mordet die Massen,
Verdoppelnd des Krieges unennbare Not.

Dazu durch die Reihen der Kämpfenden schreitet
Der Cholera schwarzes Gespenst und verbreitet
Durch Wasser und Luft seine giftige Saat.
Zertretend, was übrig geblieben im Kriege,
Vernichtet es Tausend in ruhmlosem Siege
Und niemand hemmt seine grausige Tat.

Das ist des Krieges Gefolge. Sein Wehe
Verdämmert des ewigen Friedens Nähe,
Und doch glimmt in fernester ferne die Zeit,
Da „Dein Reich kommt“. Und es wird erstehen
Und alle Völker der Erde umwehen,
Wenn Herrscherin wird – wahre Menschlichkeit.

November 1912.

Johannes Brassel.

Don unsern Straßen.

Wie schnell wir doch leben! Gegenwärtig liest man in den Zeitungen oft Klagen über den miserablen Zustand unser Landstraßen. Dem modernen Verkehr, besonders seinem jüngsten Mittel, dem Automobil, genügen sie absolut nicht mehr. Sie passen mit ihrer Führung, ihrer Bauart, ihrer Schmutz- und staubentwickelnden Oberfläche vielleicht für die noch unentwickelten Bedürfnisse einer längst vergangenen Zeit, aber nicht mehr für uns, die Menschen des zwanzigsten Jahrhunderts. Überall wird nach Verbesserung gerufen, allerdings vorläufig noch ohne daß auch die Mittel zu solcher Verbesserung angegeben würden. Und doch, wie jung sind sie noch, unsere breiten, schauflierten Heerstraßen! Noch leben alte Leute, die sie entstehen sahen, Achtzigjährige erinnern sich noch, wie am Samstag vor dem Schmalzhaufe in der Stadt das Saumroß abgeladen wurde, sahen noch die erste Brücke im Matt, im Zuge der neuen Teufenerstraße bauen. Es kann uns Heutigen vielleicht nichts schaden, einmal einen Blick zurückzuwerfen auf die alten Verkehrsverhältnisse und ihre langsame Entwicklung.

Die Hauptzufuhr hatte die Stadt St. Gallen naturgemäß vom Bodensee her. Das drüben liegende Schwaben war seine Kornkammer, Salz kam über Lindau, starker Handelsverkehr verband sie mit Nürnberg, vom Rheintal holte sie den Wein usw. Die Hauptstraße führte also nach Rorschach. Sie ging zum Speisertor hinaus, durchs Einlebühl nach Birnbäumen, durchs Hagenbuch der Martinsbrücke zu, über Untereggen zum See hinunter. An dieser Straße fand sich die einzige größere Kunstbaute der Gegend, die weitberühmte Martinsbrücke, erbaut im Auftrag der Stadt durch Meister Anton Falk an Stelle des uralten Steges im Jahre 1468. Sie diente zugleich zur Verbindung der Stadt mit den appenzellischen Gemeinden am Kurzenberg. Eine zweite Straße führte durch das Riedernholz über Riedern und Goldach. Mit Steinach, das eine Zeit lang städtischer Hafenplatz war, mag die Wegverbindung entweder über Guggeien oder über eine der beiden Thurgauer Straßen geführt worden sein. Diese waren gar wundervoll. Die bessere ging vom Heiligkreuz aufwärts durch den Bruggwald, dem jetzigen Spazierweg hinter dem Blindenheim entsprechend, und über den Kappelhof hinunter. Die andere können wir jetzt noch über Rotmonten und den Rakenstebel verfolgen. Nach den Höfen des Gaiservaldes, den jetzigen Ortschaften St. Jösephen, Abtswil und Engelburg, führte der Weg in der Hauptrichtung wie heute über Spisegg. Sie hatten schon 1592 unter Mithilfe der Stadt eine Brücke über die Sitter erstellt, die nach mehrmaliger Zerstörung im Jahre 1779 neu an die jetzige sicherere Stelle verlegt wurde. Die Heerstraße über Bruggen nach Wil und Zürich ist in einem kleinen Stück noch an der Nordseite der Burgweiher vorhanden. Die Sitter überschritt sie tief unten in der Kräzernschlucht mittelst einer gedeckten Holzbrücke. Zur Verbindung mit Stein und Hundwil diente die „Hundwilerleiter“ bei Zweibrücken. Nach Teufen gings über St. Georgen, das nur durch die Mühlschlucht direkt mit der Stadt verbunden war, durchs Brandtobel über Schäfliegg, nach Gais übers Bädli und die Gaiseregg. Nach Speicher und Trogen endlich führte ein uralter Saumweg durchs Steingrübli, übers Juch und den Rapt, am Schwarzen Bären vorbei Dögelinsegg zu, stellenweise, besonders in den untern Teilen, noch gangbar. Und wie waren sie, diese Land- und Reichsstraßen? Bach- und Hohlwege werden sie genannt, tief ausgewaschene und ausgekarrte Rinnen, mit steinigem oder lehmigem Grund an den einen Partien. Knüppeldämme an den andern, wie wir sie in unserer Jugend noch hie und da sahen, z. B. im Bruggwald, und sie mit dem doppelsinnigen Namen „Prüggelsuppen“ belegten, denn zwischen den lose im Grunde liegenden runden Prüggeln spritzte oft genug beim Betreten die schwarze Schlammfluppe hoch auf. Im besten Falle waren sie an steilen Stellen mit rohen Steinen, oft ganzen Platten belegt, wie früher der Weg über Schäfliegg nach Teufen.

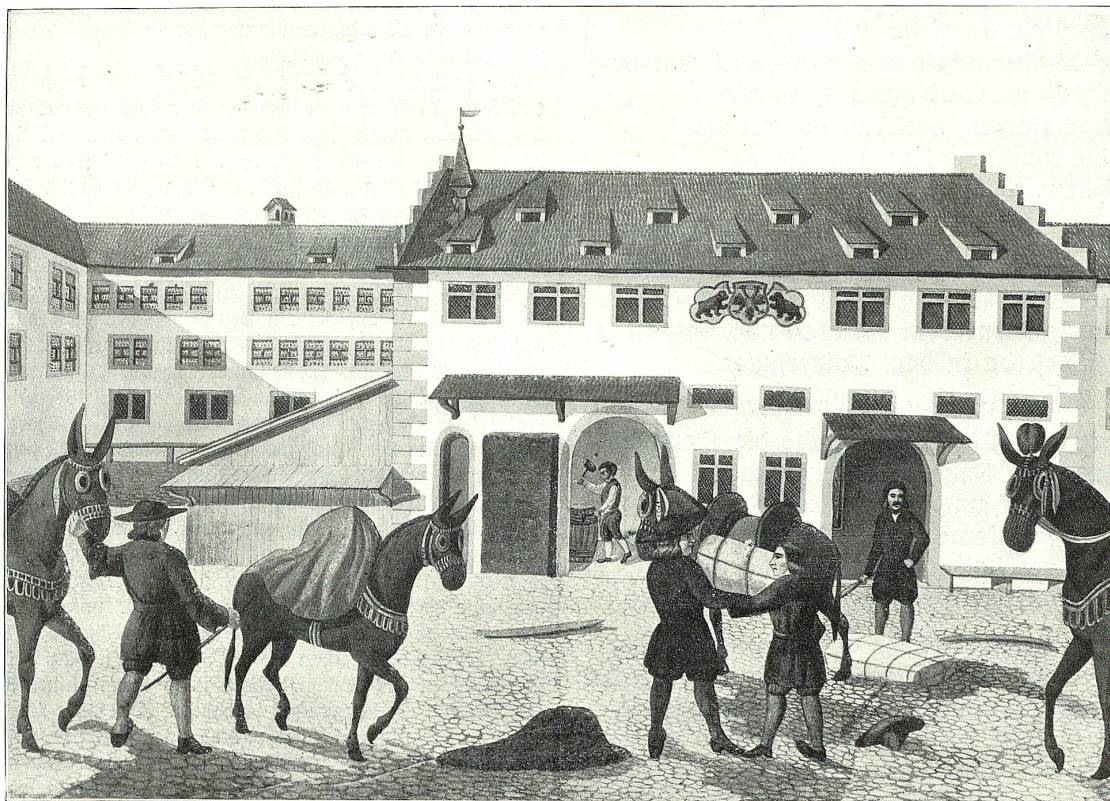
Auch an diese Art Wegbehandlung ist die Erinnerung derer, die mit müden Füßen im Dunkel von weiter Bergwanderung kommend, sie noch zum Schluß zu marschieren hatten, eine nicht gar liebliche. Durch viele Jahrhunderte hindurch wurde von Seiten der Obrigkeiten sozusagen nichts getan zu Verbesserung und Unterhalt, als hie und da eine Mahnung erlassen an die säumigen Anstößer. Diesen lag allgemein die Unterhaltungspflicht ob, und sie erledigten sich dieser Pflicht hauptsächlich dadurch, daß sie die Steine aus ihren Fickern in die Straße warfen. Dazu gingen sie

über Hügel und Töbel auf und ab in unglaublicher Steilheit; hatte doch noch im Jahre 1843 der „Fahrweg“ von der Martinsbrücke nach Eggersriet, Grub und Heiden Stellen mit über 30 Prozent Steigung. Manche der Wege waren überhaupt unfahrbar und nur vom Fußgänger, Reiter und dem Saumroß zu benutzen, so sämtliche nach dem Appenzellerlande führende. Auf andern verkehrte entweder der einspännige, bloß zweiräderige Karren, oder das „Gabeluhrwerk“, ein zweiräderiger Vorderwagen mit zwei hinten auf der Straße nachschleifenden runden Stangen, wie man beide Formen in abgelegenen Bündnertälern heute noch im Gebrauch sehen kann.

Wie die St. Galler ihre ungezählten Leinwandballen in die Welt hinaus brachten, ist uns heute fast unbegreiflich. Der Umstand, daß ein großer Teil der Ware in „Lägelen“ eingebunden wurde, läßt darauf schließen, daß auch dafür vielfach das Saumroß dienen mußte. Die frühe entwickelte St. Gallische Post mußte auch während ihres ganzen

bibliothekar Dr. Fähr über die Kathedrale in St. Gallen. Für die Lieferung der mächtigen Sandsteinblöcke, aus denen die großen Figuren in den Nischen der Langseiten und am Westgiebel hergestellt werden sollten, wurde mit dem Steinbruchbesitzer Bartli Meißhaupt in Teufen ein besonderer Vertrag abgeschlossen. Sechs dieser Steine lagen unbeweglich im Steinbruch bei Teufen. Bildhauer Sporer ging mit zwei Steinbauern hin, um dieselben an Ort und Stelle zu polieren und dadurch die Last zu vermindern. Der Klosterbruder Bauherr hatte schwere Sorgen darum, sogar der Abt spazierte hinauf, um sich die Sache anzusehen. Am 4. Februar des Jahres 1758 endlich ging der Transport vor sich. 149 Mann und 223 Pferde waren erforderlich, die sechs Apostel und Heiligen, die heute so harmlos in ihren Nischen stehen, von Teufen zum Kloster hinunter zu befördern!

Dier Jahre später erfolgte ein ähnlich schwieriger Transport in umgekehrter Richtung. Die Gemeinde Teufen hatte im Frühjahr 1762 bei



Der Marktverkehr mit Saumtieren auf dem Platze vor dem Antliß in St. Gallen.

Nach einem alten Oelgemälde in der Stadtbibliothek.

Bestandes nur von Fuß- und reitenden Boten. Eines Wagens bediente sie sich nie.

Als anschauliche Bilder unsrer alten Straßen können zwei kriegerische Ereignisse dienen: Das eine ist das Gefecht im Riedernholz im Jahre 1292. Der streitbare Abt Wilhelm hatte die Schirmvogtei über das Kloster beim Tode des alten Vogtes von Ramschwag dem Heinrich von Martensee übergeben. Darüber erzürnt, sammelten die Söhne des erstern, Heinrich Walter und Cuno von Ramschwag, Kriegsvolk, um in der Fastnachtszeit die Stadt zu überfallen. Als nun des Abtes Dienstkleute den neuen Vogt von Rorschach her einholen wollten, richteten sie ihren Überfall gegen diese. In der Stadt hatte man davon Kunde erhalten, läutete Sturm, die Bürger rückten aus und kamen gerade recht, um von den hohen Rändern des Hohlweges aus, in welchem die Ritter im Kampfe lagen, auf deren Köpfe hinunter zu hauen. Der Sieg fiel so rasch den St. Gallern zu. An den ähnlichen Vorgang in der Hohlgaße unter Dögelinslegg in den Appenzellerkriegen am 15. Mai 1403 braucht bloß erinnert zu werden.

Für die Schwierigkeiten, welche dem friedlichen Verkehr aus diesen schlechten Wegeverhältnissen erwuchsen, kennen wir verschiedene Beispiele. Eines davon entnehmen wir der Schrift von Herrn Stifts-

den Gebrüdern Schälch in Schaffhausen eine neue große Glocke bestellt. Diese wurde im März 1763 auf dem Wasserwege nach Horn gebracht. Dort lud man sie auf eine „Schleipfe“, ein flaches, schiffenartiges Gestell. Ein Trommler und ein Pfeifer nahmen davor Platz, an langen Seilen mit eingebundenen Querhölzern fahsten 200 Mann an und schlepten die Glocke in zweitägiger Arbeit über die gefrorenen Miesen zuerst nach St. Gallen und dann nach Teufen hinauf. Der berühmte Baumeister Johann Ulrich Grubenmann leitete den Transport zu Pferde. Als im Jahre 1779 die Glocke zerbrach, zog er es vor, den Glockengießer kommen zu lassen. Die Gebrüder Raget von Chur nahmen im untern Hörli in Teufen den Neuguß vor. Die Gemeindekanzlei daselbst bewahrt ein Bild dieses mühsamen und doch fröhlichen Transportes.

Trotz aller dieser Mühsal scheint der Mangel an guten Verkehrswegen wenig empfunden worden zu sein, und es ist charakteristisch für die Verhältnisse unsrer Gegend, daß es die Stadt St. Gallen war, die das zum Unterhalt und der Verbesserung derselben Notwendige tun mußte, auch außerhalb ihrer engen Grenzen, wenn überhaupt etwas geschehen sollte. Sie baute, wie schon erwähnt, die Martinsbrücke, half mit an der Spießeggbrücke. Sie hatte von uralten Zeiten her den Saumweg über

Speicher, Trogen und den Ruppen bis nach Altstätten in brauchbarem Zustand zu erhalten. Daß sie in der Ausübung dieser Pflicht es den Appenzellern nicht immer ganz zur Zufriedenheit traf, ist nicht zu verwundern. Im Jahre 1609 kam deshalb ein Auslöschungsvertrag zustande, der zur Folge hatte, daß der Weg unter appenzellischer Pflege gleich schlecht blieb. Der Versuch des Fürstbates Leodegar, einen „Karrenweg“ über den Hummelwald zustande zu bringen, um das Toggenburg direkt mit den innern Kantonen zu verbinden, scheiterte am Widerstande der Toggenburger. Er wollte zu diesem, ebenso wohl politischen als Verkehrsrücksichten entspringenden Werke einfach die Gemeinde Mattwil verpflichten, ohne selber seine Kasse öffnen zu müssen. Vom Jahre 1698 an zogen sich die stürmischen Verhandlungen, deren Ende der Toggenburger- oder Zwölferkrieg im Jahre 1712 war, in welchem der Abt beinahe um seine ganze Herrschaft gekommen wäre.

Eine schwere Landesnot mußte kommen, damit endlich der vielhundertjährige Schlaf gebrochen werde. Die gewaltige Hungersnot des Jahres 1771 zeigte so recht deutlich, wie schwer sich der Mangel an guten Ver-

der Abt zum ersten Mal in sechsspänniger Kutsche durch sein Land fuhr, während er bisher nur zu Pferde oder in der Litere, der von zwei Pferden getragenen Sänfte, gereist war. Damit wir uns aber nicht ein falsches Bild von der übermäßigen Bequemlichkeit dieser neuen Straße machen, ist sie uns heute noch stückweise erhalten. Das Sträßchen beim Hattelhaus, hinter der Untern Weid durch, dann auf der andern Seite der jetzigen Straße durch die Güter im Ziel, am „Landhaus“ vorbei durchs Neudorf bis zum Gasthaus zum Kreuz ist die bewunderte Beda'sche Landstraße. Von St. Fiden weg auf Stadtboden führte sie nicht mehr durchs Lindebühl nach dem Speisertor, sondern durch die „Säge“ und den Brühl zum Brühltor, wie heute noch, nur mit stärkeren Steigungen. Die Sitter bei Stocken überschritt sie mittelst der gleichen, tief unten in der Schlucht liegenden Brücke, die dem alten Weg gedient hatte und bog bei Oberkräzern nach Russen ab. Es ging also auch jetzt noch gehörig auf und ab. Zudem bestand der Oberbau nur aus Bekiesung ohne Steinbett, so daß der Schmutz wohl oft ein beträchtlicher gewesen sein mochte.



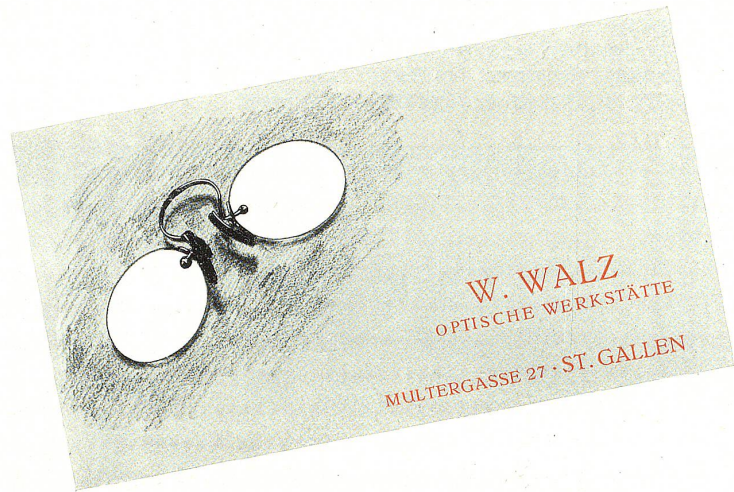
Der Dorfplatz in Gais mit dem Kurleben am Anfang des 19. Jahrhunderts.

Nach einem alten Stich.

kehrsmitteln rächen konnte. Wohl kaufte Abt Beda in Venedig und Novarra Getreide zur Linderung der Not. Wie aber sollte dieses von Bellinzona, wo der Mallerweg aufhörte, bei dem starken Mangel an Saumtieren weitergeschafft werden? Es blieb nichts anderes übrig, als die Säcke durch 460 Mann, die in vier Abteilungen unter eigenen Hauptleuten geteilt, extra hingeführt waren, über den Splügen tragen zu lassen. So kamen jeden Monat 1000 Malter Getreide in Rorschach an, wo daselbe abgeholt wurde. Da Abt Beda darauf brannte, sich, ebenso wie sein Vorgänger Coelestin durch den Bau der Klosterkirche es getan hatte, durch ein großes Werk auszuzeichnen, so ergriff er hier die richtig erkannte Gelegenheit. Er beschloß rasch den Bau einer guten Heerstraße vom Seehafen Rorschach, resp. von Staad über St. Gallen bis nach Wil. Auch jetzt war das Volk noch nicht reif hierfür, mißbilligte die Neuerung und machte bei der notwendigen Bodenabtretung große Schwierigkeiten und Ansprüche. Das Stift aber stellte durch gute Zahlung alle zufrieden und ließ den Bau im Jahre 1774 beginnen. Sogar die Stadt St. Gallen wollte die Straße nur unter der Bedingung durch ihr Gebiet fortsetzen, daß sie dafür ein Weggeld beziehen könne. 1776 war die neue Straße bis Gohau und 1778 in ihrer ganzen Länge bis Wil fertig. Es war ein großes Ereignis, zu dem das Volk weither zusammenströmte, als

Gleichzeitig, im Jahre 1777, unternahmen die Gemeinden des Rheintales auf Befehl der regierenden Stände den Straßenbau durchs Rheintal, wo ja auch die Schwierigkeiten nicht groß waren. Nun war überhaupt das Volk allorts erwacht, die werdende neue Zeit begann damit, daß sie sich die Wege schaffte, auf denen auch die neuen Ideen rascher vorwärts schreiten konnten. Zwar die Appenzeller machten der fürst-äbtischen Regierung noch viele Schwierigkeiten, indem sie wohl recht gerne die neue Rorschacherstraße benutzen, aber sich nicht den Weggeld- und Fahrverordnungen derselben unterziehen wollten. Nach langen und mühseligen Verhandlungen erklärten sie sich endlich bereit, das Weggeld zu zahlen, wenn man ihnen zwei Zufahrtsstraßen an ihre Grenzen in der Richtung auf Speicher und Herisau erstelle. Sie hatten unterdessen selbst in den achtziger Jahren die alte Hohlstraße von Trogen bis zur Landmark unter Dögelinsegg teils ausgefüllt, teils verlegt und verbessert. Die Stadt St. Gallen wurde nun von der Verpflichtung des Unterhalts des alten Saumwegs bis zur Landmark, die ihr bisher geblieben war, entbunden, und der Abt baute die noch vorhandene Straße vom Hagenbuch über den Mufelberg und die Hub im Jahre 1789. Nach Herisau entstanden gleich zwei Straßen, die eine von Oberkräzern über den Hof Bruggen, am alten Schloßlein Sturzenegg vorbei, heute zum westlichen Ende des

Die Firma W. Walz, gut bekannt durch ihre schönen Arbeiten in der Brillen-Optik (neuerdings durch ihre sehr exakt sitzenden, randlosen Brillen und Zwickler), überreicht mit angelegentlicher Empfehlung ihre Karte

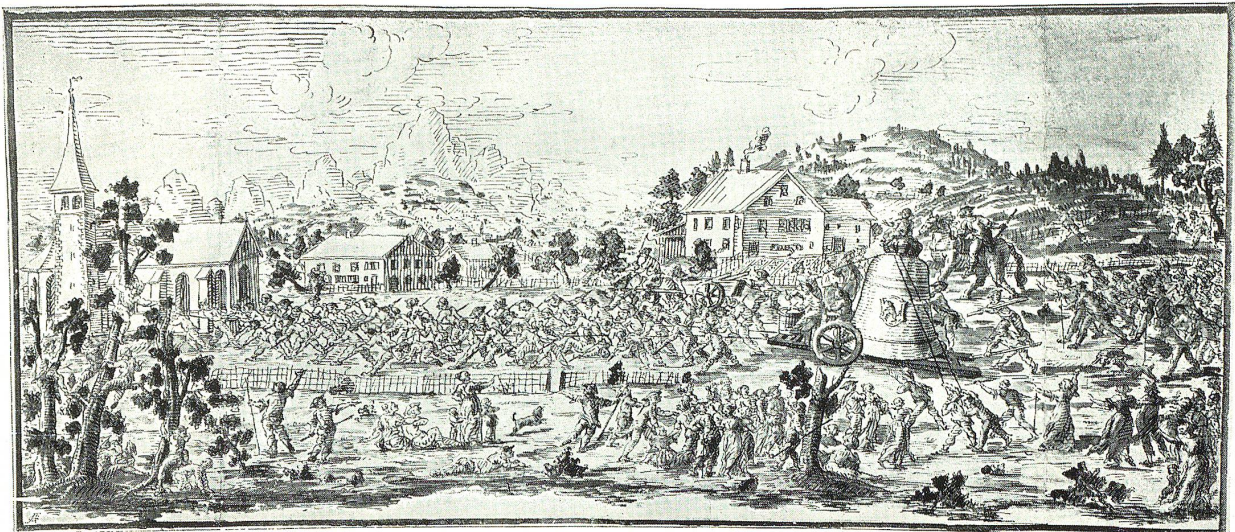




Phot. Wehrli, A.-G., Kilchberg

Partie bei Grindelwald mit dem Wetterhorn

Gravüretintodruck der Buchdruckerei Zollikofer & Cie., St. Gallen



Wahre Abbildung des Grossen Gloggenzugs, so ein Jöchl-Gemeind von Buchten unter der Direction des Bau-Meisters Joh. Buchenman angeordnet und die neugegossene gegen 100 Töner schwere Gloggen von Horn über St. Gallen nach Buch zu der Pfarr-Sirchen mit Gleichem Planu den 21 und 22 März 1763 hat von Hand ziehen lassen. Gezeichnet, und in der Jöchl-Gemeind in Jöchl-Gemeind-Gebäuden zum angedachten aufzuehngen übergeben von J. Buchenman, Zeichner, wozu bey Herrn Gensl. Gensl. in St. Gallen an der Pfarren-Sirchen arbeitend.

Der Teufener Glockenzug im Jahre 1763. Nach einer Zeichnung von Feichtmayer.

Güßensweihers führend, die andere von Gofau aus. Auch im Toggenburg gings vorwärts. Der Anregung der Reichsstadt Überlingen, unterstützt von Glarus und Schwyz, folgte diesmal die Gemeinde Mattwil eifrig. Sie übernahm selbst den Bau der Hummelwaldstrasse gegen die Erlaubnis, ein Meggeld zu erheben, im Jahre 1785, und die untern Gemeinden führten dieselbe weiter bis Wil. Dann folgten Strassenzüge von Gonzenbach über Flawil bis Oberglatt, von Schwarzenbach nach Flawil, von Lichtensteig nach Peterzell, von Mattwil durchs Toggenburg hinauf bis Wildhaus. In den Jahren 1786 und 1787 knallten überall die Sprengschüsse und rumpelten die erdegefüllten „Schaltbähren“, nur damals noch nicht von der Hand des menschlichen Arbeiters gestossen.

Bald genug erdröhnten die neuen Strassen unter dem Schritt der fremden Heere. Die Revolutionszeit zeigte die hohe Bedeutung guter Verbindungslinien noch mehr, als die vorhergehenden Friedensperioden. Sie brachte unser Gegend wenigstens einen neuen Zug, die Strasse von St. Gallen nach Teufen. Die bescheiden allerdings die Ansprüche noch waren, zeigt sie sehr anschaulich. Sie führte vom Multertort den obren Graben hinauf, durch die noch tief eingeschnittene Maffergasse und über die Platten am Nestweier vorbei. Hinter dem Riethäusle ging sie zuerst an der rechten Seite des Mattbaches ins Tobel hinein (hinter dem Sägli ein Stück weit noch erkennbar), dann steil hinauf zur jetzigen Strasse und mittelst der noch gangbaren Kehre nach dem Gitalden. Dem damals eben aufblühenden Luft- und Molkenkurort Gais kam sie sehr zustatten, aber allzubequem war die Fahrt in vier-spänniger Karosse für die denselben besuchenden gekrönten Häupter nicht. Die Verlegung an den Schluchtabhäng an der Luftmühle vorbei erfolgte im Jahre 1816. Auch die Strasse Haggen=Nordmühle=Zweibrücken=Störgelbad=Stein=Hundwil wurde in dieser Zeit geöffnet. Die Gemeinde Stein sah im Jahre 1805 den ersten Wagen auf ihrem Gebiet!

Eines der ersten Werke, welches der neugeschaffene Kanton St. Gallen unternahm, war die Verbesserung des überaus mißlichen Sitterüberganges bei Kräzern. Im Jahre 1807 beschloß die Regierung den Bau einer neuen, die Schlucht in größerer Höhe überschreitenden Brücke. Baumeister J. Haltiner von Altstätten führte den wahrhaft monumentalen Bau aus, so daß am St. Gallustage 1811 die feierliche Einweihung erfolgen konnte. Natürlich mußte auch gleich ein Einnehmerhäuschen mit Schlagbaum davor gesetzt werden. Ohne Weg- und Brückengeld, das wenigstens zur Deckung der Unterhaltskosten reichen sollte, war damals noch kein Kommunikationsmittel denkbar. Die Bundesverfassung von 1848 stellte dann den Grundsatz auf: Ein freier Weg durchs ganze Land! Das heute wichtigste Verkehrsmittel, die Eisenbahn, ist allerdings noch nicht einmal so weit gekommen, wie die Strasse damals war, sie will auch noch Anlagekosten, Amortisation und sogar Überschuß herauschlagen.

Der Kanonendonner bei der Einweihung der Sitterbrücke verkündete den Anbruch einer neuen Zeit im Straßenbau. Bis her hatten Gemeinden und Regierungen gebaut, so gut oder schlecht der Gemeindebauherr oder ein anderer damit Beauftragter es eben verstanden, auf und ab, wie das Terrain gerade war, sozusagen dilettantisch. Jetzt tritt der technisch gebildete Fachmann, der Ingenieur, mit Theodolit und Meßtisch auf den Plan. Genaue Terrainaufnahmen und Planstudien ermitteln die beste Führung mit möglichst mäßiger und ausgeglichener Steigung, bestimmte wissenschaftliche Grundlätze kommen zur Anwendung. Nun setzt rasch eine große Tätigkeit ein, die nicht mehr sich mit bloßen Korrekturen begnügen kann. Die meisten Strassen mußten, den neuen Grundlätzen entsprechend, ganz neu gebaut werden. Begonnen wurde im Jahre 1812 mit der Zürcherlandstrasse, die jetzt beim Scheibenerort ihren Anfang erhielt. Besonders die spätern zwanziger und die dreißiger Jahre brachten viel Neuerungen; die Rohrschacherstrasse, die Thurgauerlandstrasse, die Teufenerstrasse entstanden in dieser Zeit. 1841 wurde die jetzige Speicherstrasse, 1844–45 die Strassen nach Heiden und Rehetobel, 1847 die St. Georgenstrasse gebaut.

Es ist uns nicht mehr möglich, die damalige eifrige Tätigkeit hier genauer zu betrachten. Nur ein Bild möchten wir noch etwas festhalten, die Art, wie sich unsere appenzellischen Nachbarn ihre Wege schufen. Herisau machte den Anfang. Der Erbauer des Heinrichsbades, Heinrich Steiger, empfand das Bedürfnis nach einer direkten Verbindung mit St. Gallen. Er ließ einen Plan dafür machen und weckte damit andere bedeutende Männer auf, die schon länger gerne eine bessere Strasse für den Flecken gehabt hätten. Rasch kam eine Vereinbarung zustande: die Gemeinde trat den ihr gehörigen Boden an der Nordhalde ab, die Regierung erklärte, das neue Werk als Landstrasse anzuerkennen und zu unterhalten, und so entstanden die Hauptstrasse von Minkeln durch den Mauchler an der Ziegelhütte vorbei, und die Abzweigung nach dem Heinrichsbad miteinander, im Jahre 1827. Erstere wurde aus freiwilligen Beiträgen einiger Herisauer Bürger, letztere ganz von Herrn Steiger bezahlt. Die Regierung hatte nur das Zoll- und Meggeldhaus an die Gabelung beider Strassen zu stellen. Einige Jahre später gings an die Strasse nach Maltstatt, die in schrecklichem Zustande war. Auch hier war es wieder private Initiative, besonders einiger Glieder der Familie Schief, die das Werk an die Hand nahm. Im Juli 1835 wurde der vollständige Neubau des Stückes vom Löwen im Dorf bis nach Wilen begonnen und im Juni 1836 stand es fertig. Die Kosten betrugen fl. 20,143, vollständig durch die Beiträge von 36 Privatleuten gedeckt. Die Bewohner der Schmidgasse, denen durch diese Verlegung der Hauptdurchpaß verloren gegangen war, wollten nicht nur zusehen. Sie machten sich entschlossen ans Werk und ließen auch ihre Strasse korrigieren, und zwar ebenfalls

auf ihre eigenen Kosten, ohne irgendwelche obrigkeitliche Unterstützung. Das alles war aber nur der Anfang eines größern Werkes, nämlich der Durchführung einer neuen Straße nach Lichtensteig. Auch hier war die erste Tat die Anfrage bei der Regierung, ob sie eine solche Straße übernehme, wenn sie ihr fix und fertig überliefert werde. Von Wilen über Waldstatt bis an die appenzellische Grenze bei Peterzell, wo sie dann der Kanton St. Gallen abnahm und über die Mafferfluh weiter führte, wurde nun die jetzige schöne Straße in den Jahren 1838 bis 1842 gebaut. Die Kosten von insgesamt 39,663 Gulden trugen wieder fast die gleichen Herisauer Herren, so daß an die ganze Linie von Winkeln bis Peterzell weder das Land noch die Gemeinden einen Kreuzer zu zahlen hatten. Damit nicht zufrieden, wurde gleichzeitig, im Frühjahr 1840, auch noch die Neuanlage einer Straße von Herisau nach Gohau unternommen. Das außerordentliche Schwierigkeiten bereitende Stück derselben, vom Spittel bis an die Stelz, mit 40 Fuß hohem Damm, übernahm einfach einer der Herren, der auch an den andern Straßen stark mitgeholfen hatte, auf seine eigenen Kosten. Es ist Herr Altlandesfackelmeister Joh. Ulrich Schieß zum Pfauen. An dem noch fehlenden Rest bis zur st. gallischen Grenze halfen ihm noch einige andere mit, so daß hier wieder eine Summe von 36,000 Gulden ganz aus freiwilligen Händen floß. Wenn es bei den übrigen appen-



Die alte und die neue Kräzernbrücke. Nach einem Stich von Biedermann und Hegi.

zellischen Verkehrslinien, die zu jener Zeit entstanden, auch nicht ganz so freigiebig zuzugang, so griffen doch überall die Besitzenden tüchtig in den Sack und warteten nicht auf die nachhelfende Tätigkeit der Steuerfchraube.

Heute ist unser Straßen- netz im großen und ganzen ausgebaut. Die Periode des Eisenbahn-Baues lenkte lange Jahre die allgemeine Aufmerksamkeit von ihm ab und nahm alle Mittel in Anspruch. Erst die allerneueste Zeit mit ihrem lebhaften Automobilverkehr richtet das Interesse wieder auf die halbvergesene Heerstraße und zeigt uns, daß wir in ihrer Behandlung

zurückgeblieben sind. Der Herr im neuen Selbstfahrerwagen empfindet die unebene Oberfläche an der frisch bekieseten und die Bodenlosigkeit an der andern Partie. Der Fußgänger nebenher wandert heute durch undurchdringliche Staubwolken, während ihn morgen das laufende Rad in seiner ganzen Größe mit Schmutz bewirft. Jeder ist überzeugt, daß eine neue Periode im Straßenbau und Unterhalt herbeigeführt werden muß. Nur über das Wie derselben ist man noch nicht klar, in zwei Richtungen. Erstens, wie ist die Straße der Zukunft den neuen Verkehrsmitteln entsprechend zu behandeln? Darüber sind noch kaum Versuche gemacht. Und dann, wo kommt das Geld dazu her? Natürlich vom Staat, der den Steuerbeutel hinter sich hat, er soll die be-

steuern, die die neuen Ansprüche machen, ist heute die Antwort auf diese Frage. Dachten die Herisauer Herren vor 80 und 90 Jahren auch so? S. Schlatter.



A LA MÉNAGÈRE GEBR. STURZENEGGER

NEUGASSE 49

ST. GALLEN

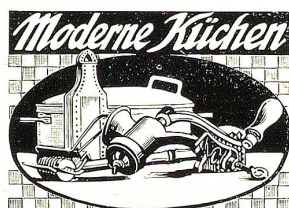
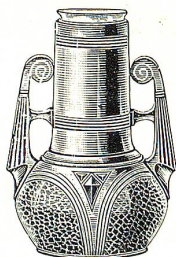
TELEPHON 2369

Erstes Spezial-Geschäft für Haushalts-Artikel



**Komplette Küchen-Einrichtungen
Praktische Luxus-Gegenstände**

Palmenständer, Blumenkrippen
Blumentische, Cachepots
Ampeln, Jardinières, Vasen
Vogelkäfige, Käfigständer
Servierbretter, Tortenplatten
Honigdosen, Konfektdosen

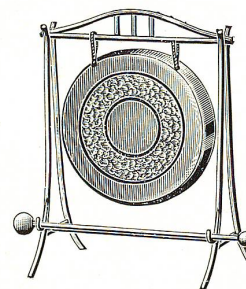


Braut- und Gelegenheits-Geschenke
in reichhaltigster Auswahl und
allen Preislagen

Komplette Küchen-Einrichtungen
von einfachster bis feinsten Ausführung
Prospekte gratis.

Prompter Versand nach auswärts.
:: Steter Eingang von Neuheiten. ::

Gongs, Sektkühler, Spargelplatten
Tafelschuppen, Hors d'œuvreplatten
Bowl-, Likör-, Crèmeservice
Kaffee- und Teeservice
Kaffee- und Tee-Kannen und
-Maschinen
Rauchservice, Teetische, Huiliers



On parle français

English spoken

Si parla italiano

G. GROSSENBACHER

Aeltestes
Spezial-Geschäft
am Platze

Technisch. Bureau
Elektrotechnische
Unternehmungen

Techn. Beratungen
und Kosten-Voran-
schläge gratis

NEUGASSE No. 25 :: ST. GALLEN :: TELEPHON No. 175



Ausführung von
Elektrischen Beleuchtungs-Einrichtungen
für Wohn-, Arbeits- und Verkaufsräume

Kraft-Installationen für Haushalt, gewerb-
liche, industrielle und landwirtschaftliche Zwecke

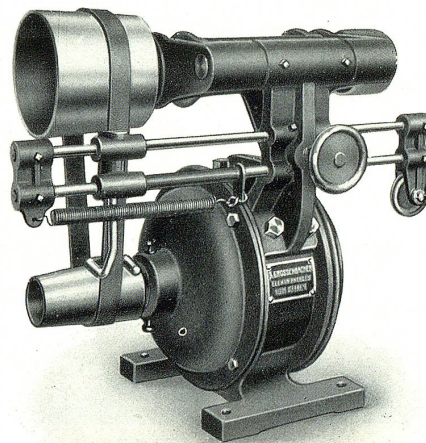
Sonnerie-, Haustelefon-
und Sicherheitsanlagen

Lager in Elektrischen Beleuchtungskörpern
von erstklassigen Firmen des In- und Auslandes, reiche
Auswahl in einfachen bis aparten Gegenständen :: ::

Stets das Neueste auf dem Gebiete der
Elektrischen Gebrauchs-
gegenstände für den Haushalt
wie Heiz-u. Kochapparate, Haushaltungs-
motoren, transportable Staubsauger,
medizinische Apparate etc.

Spezialitäten für die Stickerei:
Einzelantriebe für Schiffchenstick-
maschinen :: Vergrößerungs- und
Lichtpaus-Apparate

Elektromechan. Werkstätte.



Einzelantrieb eigener Konstruktion für Pantographen- und
Automaten-Schiffchenstickmaschinen beider Systeme

Fehr'sche Buchhandlung

Kunst - Handlung :: :: Zeitschriften - Expedition

Schmiedgasse 16 St. Gallen Telephon 1192

Gegründet 1786

Postcheck-Conto IX, 482

Gegründet 1786

Geschenk-Literatur, Klassiker-Ausgaben

Bilderbücher, Jugendschriften

Wissenschaftliche Werke, Fachschriften aller Art

Wörterbücher, Lexika, Schulbücher-Verlag, Sprachbücher

:: Verlag der Publikationen des Historischen Vereins ::

Atlanten und Karten

Ansichten, Panoramas, Albums

Offizielle Niederlage der Eidgenössischen
Kartenwerke

✦ Zeitschriften ✦

Expedition in- und ausländischer Unter-
haltungs- und Modeblätter, sowie wissen-
schaftlicher Zeitschriften

Kunst-Blätter für Zimmerschmuck

Kupferstiche, Photogravuren in diversen Formaten und Preisen
Photographien in Folio-, Panel- und Cabinet-Format :: :: ::

Stein-Zeichnungen (Künstler-Lithographien)

Verkaufsstelle von Bildern für das Schweizerhaus (ausgewählt von der
Schweizer. Gemeinnützigen Gesellschaft und vom Schweizerischen Kunstverein)

:: Verlangen Sie bei Bedarf unser neuestes Bücher-Verzeichnis für 1912/13 ::



Die Geburt Christi. Nach dem Gemälde von Albrecht Dürer.

Vierfarbendruck der Buchdruckerei Zollikofer & Cie.