

Geschichte des Baues der Strasse von Rehetobel nach St. Gallen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzellische Jahrbücher**

Band (Jahr): **1 (1854)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-247707>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Geschichte des Baues der Straße von Rehetobel nach St. Gallen.

Am südlichen Abhange des Kaien liegt das Dorf Rehetobel, nächst Schwellbrunnen und Wald das höchstgelegene des Kantons Appenzell A. Rh. Weit ins Land hinaus schauen von sonniger Halde seine freundlichen Wohnungen. Eine äußerst isolirte Lage und sehr beschwerliche, für Fuhrwerke kaum zu befahrende Zugänge verhinderten aber längere Zeit ein Aufblühen der Gemeinde, wie solches nach ihrer gesunden und freundlichen Gegend zu erwarten gewesen wäre. Durch tiefe Schluchten, welche die Goldach und ihre Zuflüsse in steinigtem Bette durchtosfen, ist Rehetobel von seinen Nachbargemeinden Wald, Trogen, Speicher, sowie von St. Gallen und von Heiden und Grub durch die Abhügelungen des Kaien geschieden. Schon viele Jahre stand die Gemeinde durch lebhaften Verkehr besonders mit St. Gallen in Berührung und Mittwochs und Samstags pilgerten zahlreiche Fabrikanten in die Stadt, dort die Produkte ihres Gewerbsfleißes abzusetzen. Zwei schauerhafte, uralte, zum Theil noch mit wahren Felsblöcken bepflasterte Straßen führten durch das einsame Geflüfte der Goldach nach St. Gallen, die eine über die obere, die andere über die untere Aach. In der Speicherschwende vereinigten sich beide. Regengüsse schwemmtten sie bei ihrem steilen Gefälle aus und wo ein Hügel zu übersteigen, in ein Tobel hinabzusteigen war, da konnte der Wanderer sicher sein, daß diese Straße ihn hinauf und hinab führen werde. An einen gehörigen Unterhalt konnte bei der schlechten Anlage derselben nicht gedacht werden. Mit Fuhrwerken da zu fahren, war eine augenscheinlich halsbrechende Arbeit und wer sie unternahm, der durfte getrost vorher seine Rechnung mit dem Himmel abschließen. Schon 1808 und nachher 1823 wurde mit der Gemeinde Speicher wegen bessern Unterhalts der

durch ihr Territorium führenden Straße gestritten. Daß endlich bei dem rührigen, gewerbsthätigen Volke der Gemeinde Rehetobel ein lebhaftes Bedürfniß nach einem bessern Stadtwege entstand, darüber braucht man sich um so weniger zu verwundern, als die Anlegung prächtiger Bergstraßen in andern Gemeinden ähnliche Wünsche nahe legte. In den Jahren 1837—1839 wurde lebhaft die Anlegung einer neuen Kommunikationsstraße nach St. Gallen besonders in der damaligen, für gemeinnützige Zwecke äußerst thätigen Lesegesellschaft besprochen. Am 18. September 1839 faßte endlich die Kirchhore den Beschluß, zur Anlegung einer neuen Straße nach St. Gallen die geeigneten Schritte zu thun. Eine Straßenkommission wurde niedergesetzt und mit ausgedehnten Vollmachten versehen. Diese nahm sich der Angelegenheit mit wirklich höchst anerkennungswerther Thätigkeit und zäher Ausdauer an. Die Ingenieure Näff und Lorez in St. Gallen entwarfen einen kunstgerechten Plan und mit der Vorsteherchaft der Gemeinde Speicher wurden Unterhandlungen eingeleitet, damit diese die planirte Straße durch ihr Gebiet bis an die st. gallische Grenze fortführe. Im Oktober 1839 erließ die Straßenkommission in Rehetobel eine Zuschrift an die Vorsteherchaft in Speicher, worin diese gestützt auf die Gründe: „daß eine neue und bessere Straße der Gemeinde Rehetobel dringendstes Bedürfniß sei; daß das Wohl einer Gemeinde der andern nicht gleichgültig sein könne in einem Lande, wo die Interessen aller Gemeinden und Bürger so innig mit einander verbunden seien; daß Landesbrüder, Bürger eines und desselben Freistaates die Pflicht auf sich haben, einander bei jedem nothwendigen und nützlichen Unternehmen nach Maßgabe ihrer Kräfte Hand zu bieten und endlich, daß die Gemeinde Speicher ihr eigenes Interesse dadurch befördere“, dringendst ersucht wurde, ihrer Kirchhore die Frage über Abnahme der Rehetoblerstraße zum Entscheide vorzulegen. Auch an den Gemeinderath in Tablat wurde ein ähnliches Schreiben erlassen. Am 22. April 1840 beschloß dann der ehrsame große

Rath auf Verwenden der Herren Landesssekretär Schläpfer und Hauptmann Schläpfer von Rehetobel, den projektirten Straßenbau dadurch zu befördern, daß er die Erbauung einer neuen steinernen Brücke über die Goldach auf Landeskosten anordnete. Bei der Vorsteherchaft in Speicher stieß aber der Wunsch Rehetobels auf kaum geahnte Hindernisse. Nachdem das erste Schreiben an dieselbe unbeantwortet gelassen und ein zweites 1840 vom Stapel gelaufen war, kam die Antwort am 8. Jänner 1841, daß die Vorsteherchaft der Gemeinde Speicher sich in die Sache nicht einlassen könne, bevor St. Gallen ihr die Bögelinsekstraße abgenommen habe. — Die Wahl zwischen zwei Plänen, von denen der eine die Straße über Lobenschwende und die obere Aach, der andere über Kobach und den Klusgonten ziehen wollte, beschäftigte indessen die Vorsteher und Einwohner der Gemeinde Rehetobel in hohem Grade, bis endlich die am 28. Oktober 1841 abgehaltene Kirchhore sich für den letztern Plan entschied und zugleich eine Straßensteuer von 4 pr. 100 (in 8 Terminen und in 8 Jahren zu beziehen) dekretirte. Schon im März 1841 war man indessen rüstig und unter Trommelschlag und fröhlichem Jubel an die Arbeit gegangen und rasch war ein hübsches Stück der planirten Straße angelegt. Die Gemeindeeinwohner wurden zu Frohnarbeiten angehalten. Zu wiederholten Malen wendete man sich wiederum in dringender Sprache an die Vorsteherchaft in Speicher, erhielt aber stets ausweichende und eher ablehnende als zusagende Antworten, obwohl die früher gestellte Bedingung indessen erfüllt worden war. In äußerster Bedrängniß beschloß endlich die Straßenkommission in Rehetobel auf den Rath angesehener Männer, sich an an den ehrsamem großen Rath zu wenden mit der Bitte, er möchte, in Berücksichtigung der bedrängten Lage der Gemeinde Rehetobel, die ohne gehörige Kommunikationsmittel ihrem Verfall entgegengehe und vergeblich freudige und große Opfer schon gebracht habe, auf die Stimmung der Vorsteherchaft und Gemeinde Speicher zu Gunsten des projektirten

Straßenbaues einwirken. Der große Rath wies die Eingabe an die Landesbau- und Straßenkommission (14. Oktober 1842), in der besonders Hr. Landessekretär Rechsteiner in Speicher, dem Straßenbau in Rehetobel von Anfang an durch Rath und That förderlich, zu Gunsten Rehetobels thätig war. Durch diesen und andere inzwischen eingetretene Umstände wurde die Vorsteherchaft in Speicher endlich günstiger für Abnahme der Rehetoblerstraße gestimmt, so daß sie, ohne ihre eigenen Gemeindeinteressen zu verletzen, die Angelegenheit ihrer Kirchhore vorbringen konnte, um das Rehetobel in einem nochmaligen Schreiben im März 1843 gebeten hatte. Am 2. April 1843 entsprach die Gemeinde Speicher dem Begehren Rehetobels unter der Bedingung, daß Tablat die Fortsetzung der Straße von der st. gallen Kantonsgrenze an übernehme und Heiden und Grub ebenfalls in die Rehetoblerstraße mit ihrem planirten Neubau einmünden. Ein eigenes widerwärtiges Geschick schien aber auf dem Bestreben Rehetobels zu ruhen. Man wähnte sich nun nach jahrelanger Arbeit am Ziele und plötzlich schien wieder alle Hoffnung vernichtet zu werden. Am nämlichen Tage, da die Kirchhore in Speicher der Bitte Rehetobels freundnachbarlich entsprach, beschloß die angrenzende st. gallische Gemeinde Eggersriet, die planirte Straße von Heiden und Grub nach St. Gallen gegen die von Heiden verheißenen 8000 fl. abzunehmen, wodurch also ein vereintes Unternehmen der Gemeinden Heiden, Grub und Rehetobel zur Erbauung einer Straße nach St. Gallen vereitelt wurde. In ihren Hoffnungen höchst schmerzlich getäuscht, wandte sich die Gemeinde Rehetobel in einem Schreiben vom 4. April 1843 an die Hrn. Standeshäupter, worin sie sich bitter über das Benehmen Heidens beklagte und um landesväterlichen Rath und Hülfe bat. Im großen Rathe entspann sich über diese Angelegenheit eine sehr lebhaftige Diskussion. Heiden wollte sich keinerlei Vorwürfe zu Schulden kommen lassen, und der große Rath beschloß, die Regierung von St. Gallen um Abnahme der Rehetoblerstraße durch das

Gebiet ihres Kantons anzugehen. Die Gemeinde Speicher erlöste dann Rehetobel aus seiner Bedrängniß, indem die unterm 23. April 1843 abermals versammelte Kirchhore auf die Bedingung, daß Heiden und Grub ebenfalls in die neue Rehetoblerstraße einmünden, Verzicht leistete und ihre Mitwirkung, das begonnene Werk zu vollenden, zusagte. Nun galt es, auch die Gemeinde Tablat ins Interesse zu ziehen. Nachdem ein vom dortigen Gemeinderath gebilligter Straßenplan von der Gemeinde selbst verworfen worden war, fand den 12. März 1845 eine Konferenz beidseitiger Abgeordneter statt. An die Regierung von St. Gallen wurde ein Schreiben gerichtet, worin Rehetobel sich anerbote, von der Kantonsgrenze an bis zum Kreuz die Straße kostenfrei erstellen und ein Bedeutendes für ihren künftigen Unterhalt geben zu wollen. Der kleine Rath von St. Gallen ertheilte diesem Plane, der von Ingenieur Meier entworfen worden war, die Genehmigung und die Gemeinde Tablat entsprach nun ebenfalls den 22. Juni 1845 mit der knappen Mehrheit von 264 gegen 256 Stimmen unter der Bedingung, daß Rehetobel die Straße auf eigene Kosten erstelle, 2 Jahre lang den Unterhalt derselben bestreite und noch 1500 fl. Unterhaltskapital erlege. Der Verwaltungsrath der Stadt St. Gallen trat unentgeltlich den Boden durch die Stadtwaldungen ab, und das so lange erstrebte Werk war nun gesichert. Rehetobel brachte für seine Verhältnisse außerordentlich große Opfer, für die es aber durch das seitherige sichtbare Aufblühen der Gemeinde reichlich entschädigt worden ist. Nachdem noch mehrere Erdschlipfe und der Einsturz der von der Gemeinde erbauten steinernen Brücke über einen Zufluß der Goldach Verzögerungen gebracht hatten, wurde die Straße 1847 ihrer ganzen Länge nach fahrbar und 1848 vollendet.

Die von der Gemeinde Rehetobel getragenen Gesamtunkosten der Straße erreichten die Summe von 30,525 fl. 22 fr.

Von diesen fielen auf die Jahre

1841 u. 1842	. .	fl.	6194	57	fr.
1843	. .	=	327	50	=
1844	. .	=	111	32	=
1845	. .	=	2982	23	=
1846	. .	=	12018	35	=
1847	. .	=	3157	17	=
1848	. .	=	5035	44	=
1849	. .	=	697	4	=
			<hr/>		
			fl.	30525	22 fr.

Die an die Gemeinde Tablat bezahlten Straßenunkosten (für Erbauung und Unterhalt) belaufen sich, mit Einschluß von 225 fl. Beitrag an die Brücke in Speicherschwende, auf 10,754 fl. 14 fr.

An freiwilligen Geschenken von gemeinnützigen Privatens in und besonders außer der Gemeinde gingen ein:

1841 u. 1842	. .	fl.	475	—	fr.
1843	. .	=	304	30	=
1845	. .	=	2282	—	=
und als Vermächtniß	. .	=	104	—	=
1846	. .	=	2371	30	=
1847	. .	=	166	12	=
1849	. .	=	110	8	=
			<hr/>		
Total			fl.	5813	20 fr.

An Straßensteuern wurden im Ganzen nicht weniger als 10 Prozent vom steuerbaren Vermögen bezogen, nämlich:

1841	pr.	100	fl.	1	fl.	—	fr.
1843	=	=	=	—	=	30	=
1844	=	=	=	—	=	30	=
1845	=	=	=	—	=	30	=
1846	=	=	=	—	=	30	=
1847	=	=	=	1	=	—	=

1848	pr.	100 fl.	1 fl.	— fr.
1850	=	=	2 =	— =
1851	=	=	1 =	— =
1852	=	=	1 =	— =
1853	=	100 Fr.	1 Fr.	— Rp.
1854	=	=	1 =	— =

so daß nun sämtliche Kosten bezahlt sind. Die Straße wurde nach ihrer Besichtigung durch die Landesbaukommission unter die Straßen dritter Klasse aufgenommen und erhält den gesetzlichen Unterhaltsbeitrag vom Lande.

In solcher Weise, mit solcher beharrlichen Ausdauer und solchen großen Opfern hat die Gemeinde Rehetobel ihren Straßenbau nach St. Gallen unternommen und vollendet. Wir haben in der That da ein Beispiel vor uns, was Gemein Sinn und konsequente Verfolgung eines gemeinnützigen Zieles, selbst bei beschränkten Mitteln, Großes und Segensreiches zu schaffen im Stande sind. Der wohlthätige Einfluß einer erleichterten Kommunikation auf Handel und Gewerbsfleiß, auf Wohlstand und Regsamkeit ist in der Gemeinde Rehetobel ersichtlich. In der seither ebenfalls mit bedeutenden Opfern unternommenen Erbauung eines Armen- und Waisenhauses hat Rehetobel seiner bürgerlichen Aufopferungsfähigkeit ein weiteres Denkmal gesetzt. Wir wollen in einem spätern Hefte dieser Blätter auf dasselbe zu reden kommen und wünschen schließlich der Gemeinde Rehetobel ein einträchtiges Fortfahren auf dem betretenen Wege gemeinnützlichen Wirkens und Schaffens.
