

Auf alten Saum- und Fahrtwegen im sanktgallisch-appenzellischen Grenzgebiet

Autor(en): **Nef-Schlegel, Max**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **236 (1957)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-375592>

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.

Auf alten Saum- und Fahrwegen im sanftgallisch-appenzellischen Grenzgebiet

Von Max Ref-Schlegel

Die unaufhaltsame Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs während des letzten Vierteljahrhunderts hat den Fahrverkehr mit Pferdebespannung, vor allem in unsern Städten, aber auch auf unsern Überlandstraßen, beinahe zum Verschwinden gebracht. Im Mittelpunkt der Verkehrsprobleme der Gegenwart steht der Bau eines Systems von Autostraßen, das in den kommenden Jahren, unter Einsatz großer finanzieller und technischer Mittel, auch in der Ostschweiz zur Verkehrsentlastung gebaut werden soll. Es kann nicht Aufgabe dieser Betrachtung sein, sich mit diesen Projekten auseinanderzusetzen. Das Blickfeld des Geschichts- und Heimatfreundes richtet sich vornehmlich auf die Vergangenheit. So sei hier jener Zeiten gedacht, als noch Maultiere und Pferde die unentbehrlichen Helfer in der Güter- und Personenbeförderung waren, also jener ruhigeren Zeitaläufe, in denen noch keine dröhnenden Mo-

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

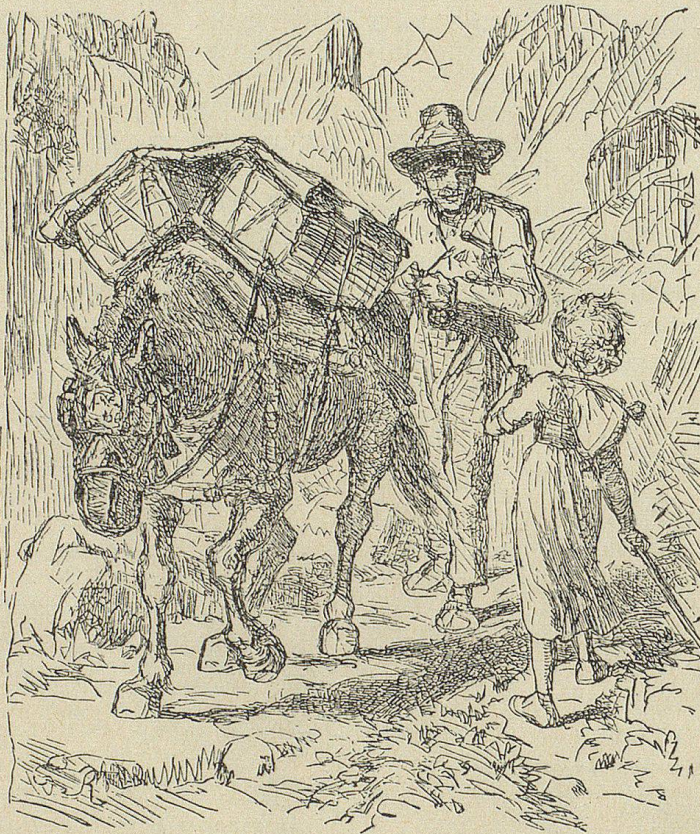
1. Vom Saumverkehr

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

Maultiere und Pferde, die auf dem Pack- oder Bastattel gewöhnlich eine Oberlast und zwei Seitenlasten trugen. Die gleichmäßige Gewichtsverteilung gab den Tieren, die je nach Jahreszeit und Gelände mit dem geeigneten Hufbeschlag versehen wurden, den sicheren Stand und Halt. Die Saumtiere trugen kleine Kollschellen und das heimelige Glöckeln kleinerer oder größerer Saumkolonnen war in der Stille der Landschaft schon von weitem hörbar.

Die Anfänge des Saumverkehrs reichen weit zurück. Der st. gallische Einwandhandel, vom 13. bis ins 18. Jahrhundert hinein vorwiegend ein Exportgeschäft mit weit über unsere Landesgrenzen hinausgehenden Beziehungen, bediente sich mit besonderer Vorliebe des zähen, ausdauernden und genügsamen Maultiers, das auch bei primitivsten Verhältnissen überall durchkommen konnte. Es ist heute noch in den Gebirgstälern Graubündens und des Wallis, vereinzelt

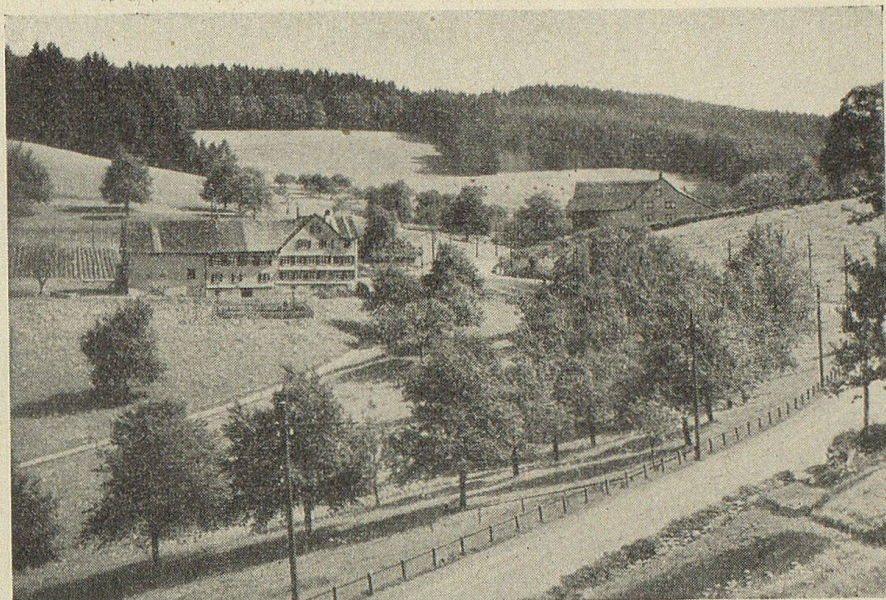
auch im St. Galler Oberland und im Appenzelgebiet als Tragtier in Gebrauch, aber auch in den Säumerkolonnen unserer Gebirgstruppen. Die Wege, die vom alten St. Gallen, der ostschweizerischen Fabrikations- und Handelsmetropole ins appenzellische Vorder-, Mittel- und Hinterland und weiter ins Innerrhodische führten, waren von alters her holperige, stellenweise mit Sandsteinplatten belegte Fuß- und Saumpfade. Sie bestehen an vielen Orten heute noch und dienen der landwirtschaftlichen Bodenbestellung und Ernteeinbringung, da und dort auch



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

als beliebte Reit- und Wanderwege. Sie führten in ihrem Verlauf tief hinab in die felsigen Tobel der Sitter, des Wattbaches, des Rotbaches und der Urnäsch, überquerten diese Flussläufe auf Stegen, um dann am gegenseitigen Abhang, oft in erschreckender Steilheit, wieder der Höhe zuzustreben. Reuend und stemmend verrichteten die schwerbepackten Maultiere oder Saumpferde ihre harte Arbeit, desgleichen die sie begleitenden Säumer, die mit dem Keff oder der landesüblichen Krenze leichtere Zusatzlasten trugen.

Der Verfasser hat sich die Mühe genommen, auf vielen Wanderungen diesen alten Saumpfad nachzuspüren, wobei ihm die Schwere und Mühseligkeit des alten Saumverkehrs so recht zum Bewußtsein gekommen ist. Diese Wanderungen öffneten ihm aber die Augen für unzählige, stille Schönheiten der heimatlichen Landschaft und Siedlung und für alles, „was da fleucht und krecht“, entschädigten ihn so fast überreich für manchen vergossenen Schweißtropfen! Von den vielen alten Saumpfaden im st. gallisch-appenzellischen Grenzgebiet, die einst der gegenseitigen Warenbeförderung dienten, und die heute noch deutlich als solche erkennbar sind, können hier raumeshalber nur einige wenige genannt werden. Es seien hier nur einige Verbindungen erwähnt, die vom alten Sankt Gallen und seinem östlichen und westlichen Vorkort, auf mancherlei Umwegen, Senkungen und Steigungen, nach Speicher, Teufen, Stein, Hundwil und Herisau hinaufführten. Da war z. B. der alte Saumpfad, der von St. Fiden über Birnbäumen, Hagenbuchwald, Wiesen, Hub, Schwarzer Bären, Loch, Hohenwiesen und Bögelinsegg ins Dorf Speicher mündete, in seinem oberen Abschnitt das Kampfgebiet der Schlacht bei Bögelinsegg (1403) durchquerend*. Ein anderer, viel benützter ging vom Müllertor aus übers Buch zur Mühlegg und weiter zum Dörschen St. Georgen; dann über den Brand ins Brandtobel und hierauf mit großer Steigung auf den Grat von Schälisegg, wo der Abstieg übers Gremm ins Dorf Teufen erfolgte.



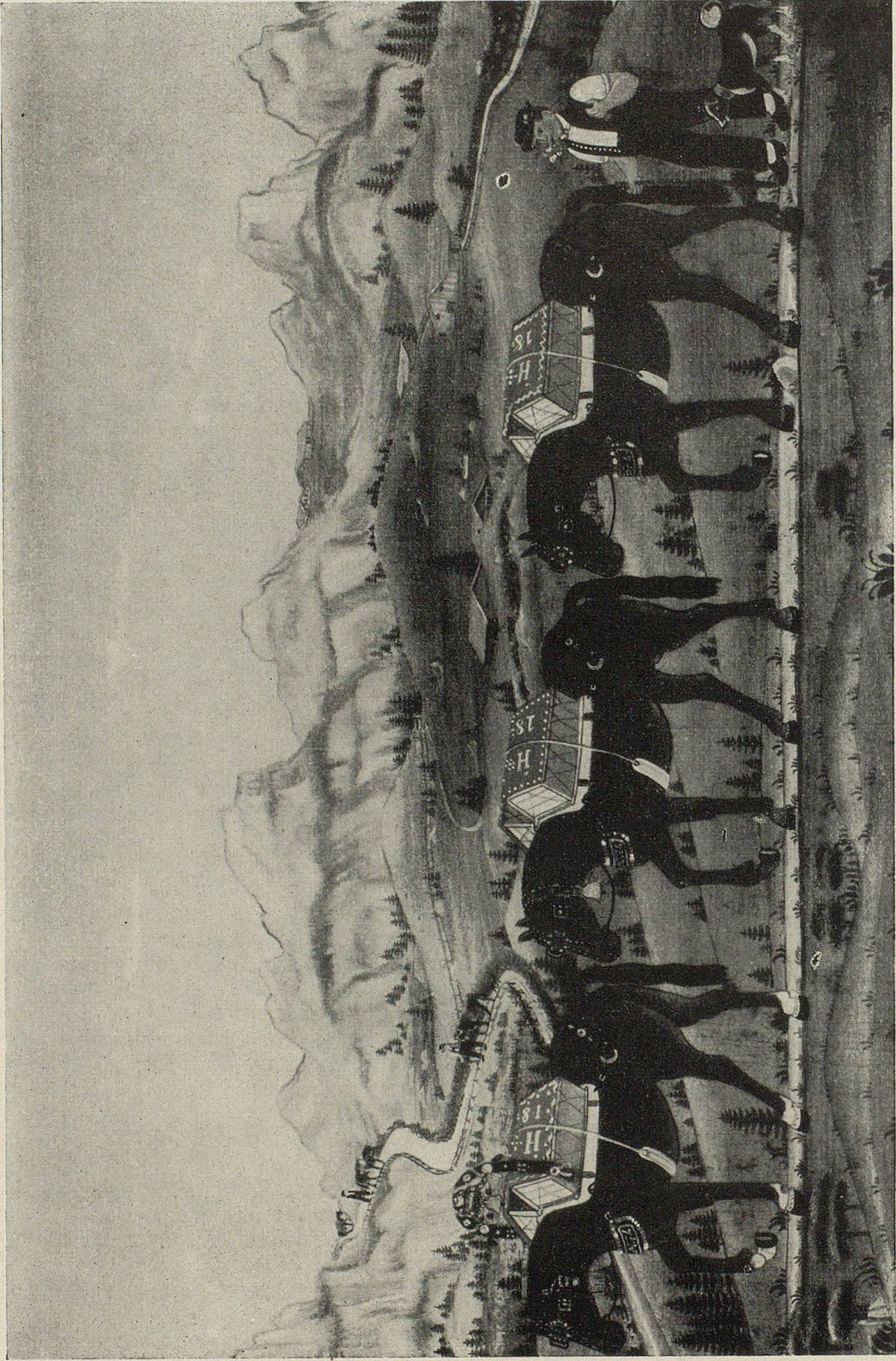
Gegend des «Schwarzen Bären»,

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

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

Aber auch vom äußersten Westen des heutigen Stadtgebietes gingen alte Saumpfade ins Appenzellerland hinauf. Es sei hier nur derjenige genannt, der von Stocken über Oberstocken ins „Kobel“ (Kubel) im Sittertobel hinabführte, an die Einflußstelle der Urnäsch in die Sitter. Jenseits der alten „Hüslibrugg“, von der noch die Rede sein wird, ging es erschreckend steil hinauf zur

* Diese Route scheint als eine der ersten zu Fahrzwecken ausgebaut worden zu sein.



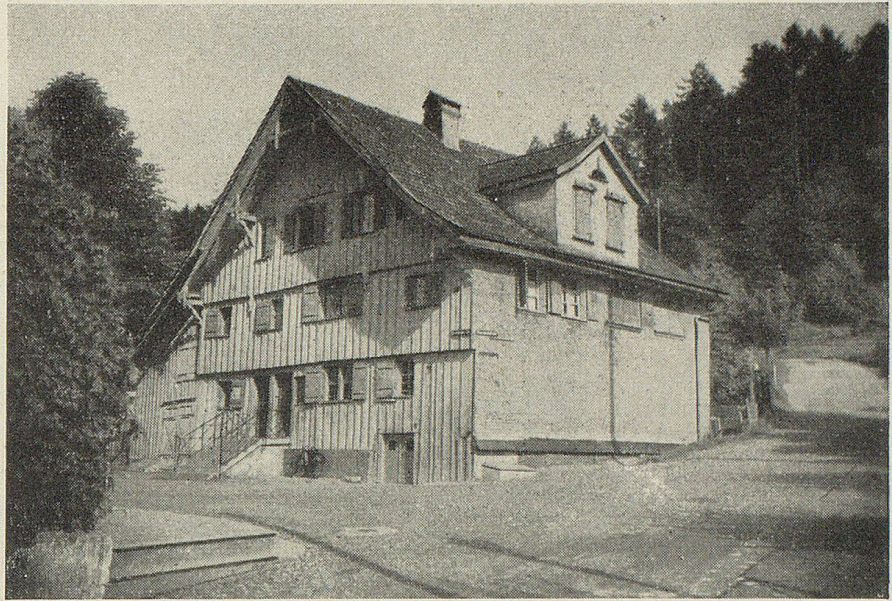
Mulchen-Grempler im Appenzellerland

Gemälde des Bauernmalers Joh. Zülle in Waldstatt. 1874

Alte St. Galler erinnern sich gut, wie noch um die letzte Jahrhundertwende die Appenzeller Käse- und Butterlieferanten jeden Samstag mit schwer beladenen Saumrossen vor dem Schmalzhaus der Stadt erschienen. Das waren die letzten Zeugen der alten Säumerei im Straßenbild der Stadt

Sturzenegg, wo die Säumer im Gasthaus zum „Bären“ eine wohlverdiente Ruhepause für Menschen und Tiere einschalteten, bevor sie über den Saum nach Herisau, Waldstatt oder Hundwil weiterzogen. (Der Flurname „Saum“ dürfte ein untrüglicher Beweis dafür sein, daß hier der Saumverkehr zu den genannten Dörfern durchging.) Von der alten sieben genannten Holzbrücke im Kubel, stieg man in südöstlicher Richtung den alten Saumweg zur Weitenau hinauf, der im Störgel in die Steiner-Route einmündete. Zog man von hier in steilem Anstieg übers Bühl, Bruggli und das Gelände im Brand und von Halten ins Haagtobel hinunter, erreichte man das Dorf Hundwil. Ein besonders schönes Beispiel eines alten Saum- oder Plattenweges findet man in Trogen, südlich des Bendlebens. Er führt vom Sägli hinauf zur Wirtschaft zum Sand, dann, hinüber zur Weißegg, wo mehrere Ausläufer ausstrahlen, u. a. derjenige zum unteren Gäbris, hinüber zum Schwäbrig und schließlich durch die Rothewies nach Gais. Die meisten dieser alten Saumpfade sind später zu bescheidenen Fahrwegen verbreitert worden und bestehen in dieser Form heute noch. Es ist ein reizvolles Unternehmen, ihnen an schönen Sommer- oder Herbsttagen nachzugehen. Sie zeigen deutlich, wie sich diese Verbindungswege dem Gelände anschmiegen, aber mit ihren vielen Abstiegen und Steigungen für Menschen und Tiere recht mühsam und beschwerlich waren.

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

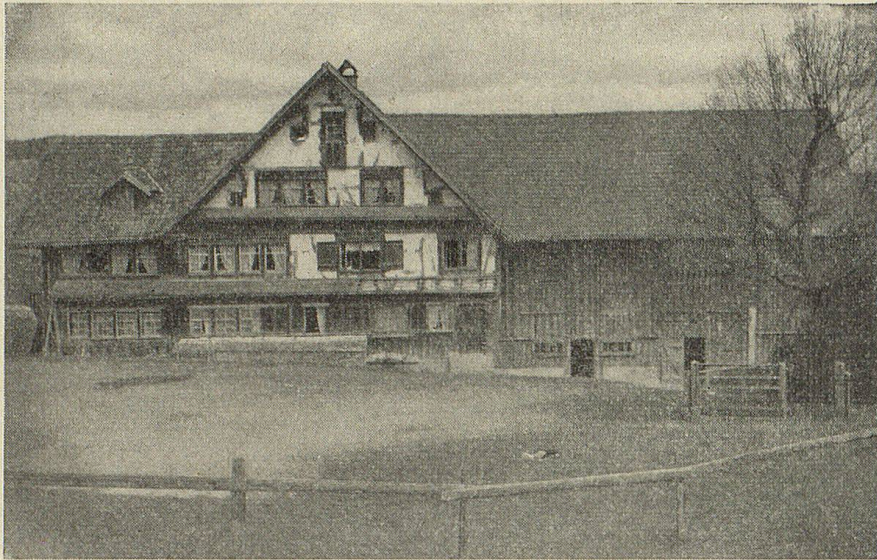


Das alte Wirtshaus an der Straßenkreuzung im Hagenbuch

bedeutende Rolle spielte.* Heute noch heißt ein altes Stadttor das Churer- oder Salztor, weil hier die Salztransporte auf die Schweizerseite abschwenkten. Aus der Tatsache, daß im 16. und 17. Jahrhundert allein in kleinen Bludenz über hundert Maultiere gehalten wurden, geht hervor, daß diese geduldrigen Helfer auch zum Salztransport verwendet wurden, neben den in österreichischen Landen eingesetzten Haslinger Saumpferden, mit ihren schönen, weißen Doppelmähnen.

Um auf den sanktgallisch-appenzellischen Grenzverkehr von ehemals zurückzukommen, dürfte die Annahme zutreffen, daß in diesem gegenseitigen Warenaustausch ursprünglich bäuerliche Erzeugnisse „in die Stadt“ und städtische Produkte und Bedarfsartikel auf dem Rücken der Saumtiere ins appenzellische Hügel- und Bergland befördert wurden. Aber noch in jenen Zeiten, da der Fahrverkehr mit Pferdezug bereits im Gange war, wurde noch vieles auf Saumtiere geladen. Alte St. Galler erinnern sich gut, wie noch um die letzte Jahrhundertwende die Appenzeller Käse- und Butterlieferanten jeden Samstag mit schwerbeladenen Saumrossen vor dem Schmalzhaus der Stadt erschienen. Das waren die letzten Zeugen der alten Säumerei im Straßenbild der Gallusstadt. Die heutige Generation kennt verpackte Maultiere oder Saumpferde nur noch aus historischen Umzügen, etwa vom Kantonsjubiläum im Sommer 1953, wo ein Säumerzug aus dem Sar-

* Aber auch über das Zeiner-Joch-Montafon kamen Salztransporte nach Feldkirch hinun.er.



Das alte Wirtshaus an der alten Martinstobelstraße

ganserland zu sehen war. Ein Prachtsexemplar eines Haslinger Saumpferdes wurde an den letztjährigen Pferdesporttagen auf dem Breitfeld vorgeführt.

Abschließend sei noch daran erinnert, daß diese Art der Warenbeförderung nicht nur im Regionalverkehr, sondern auch im Ausfuhr-, Einfuhr- und Durchgangsverkehr der alten Schweiz eine lebenswichtige Rolle spielte. Man denke nur an die Bedeutung der alten Passstraßen über unsere Alpenwälder, die ohne Saumtiere nicht hätten bewältigt werden können.

2. Vom Pferdefahrverkehr

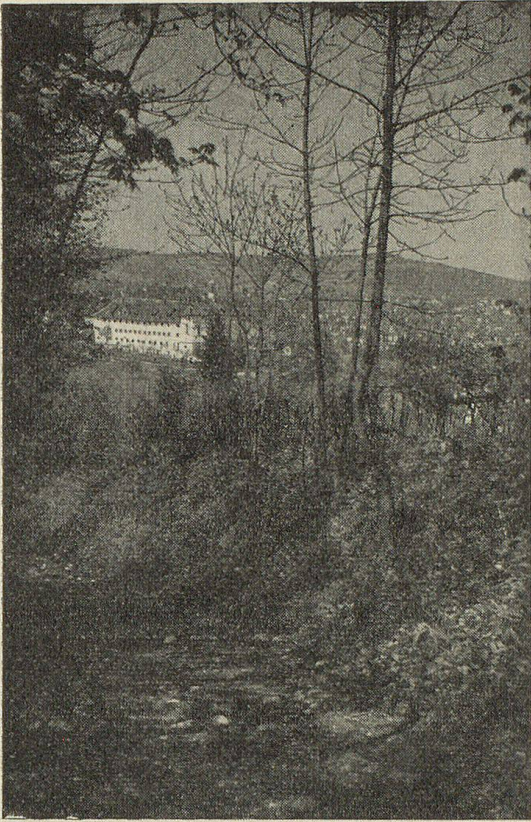
Mit der Verbreiterung der wichtigeren Saumpfade zu bescheidenen Fahrwegen, und der Entstehung von zwar noch recht schmalen Fahrstraßen, bahnte sich auch in unserer Gegend die Umstellung vom Säumerverkehr zum Pferdefuhrwerk an. Die Bezeichnung „Straße“ war ja noch im 17. und 18. Jahrhundert ein recht zweifelhafter Begriff. Vergegen wir nicht, daß viele nicht durch eine planmäßige bauliche Anlage, sondern lediglich durch das Befahren entstanden waren. Was ihnen fehlte, war der solide steinerne Unterbau. Wo es sich um offene Überlandstraßen handelte, waren sie im Sommer von einer hohen Staubschicht bedeckt, die sich bei Regengüssen in einen tiefen Morast verwandelte. An sumpfigen Stellen, und in nassen Hohlwegen, behalf man sich durch das Legen von Rundholzprügeln. An flachen Stellen suchte man durch Ausweichen nach links oder rechts vorbeizukommen. Da erfuhren dann die Fuhrleute, und noch mehr die geplagten Pferde, was es heißt „den Karren aus dem Dreck ziehen“! Die mißlichen Straßenverhältnisse machen es verständlich, daß gerade im sanktgallisch-

appenzellischen Hügelland, neben dem Fahrverkehr mit leichteren Fuhrwerken, noch lange an der Säumerei festgehalten wurde.

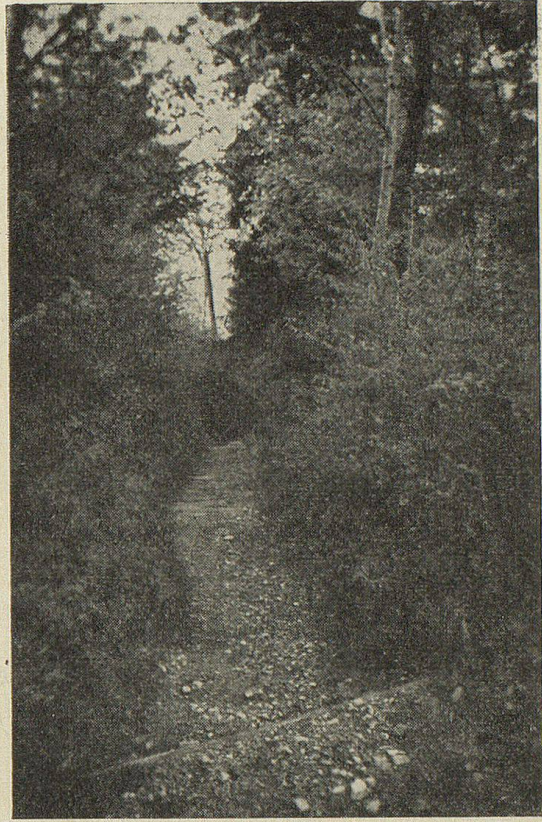
Schwerwiegende Ereignisse halfen mitunter die Entstehung besserer Fahrwege oder gar eigentlicher Straßen in Gang zu bringen. Im Sanktgallerland war es die große Missernte und die dadurch entstandene Hungersnot von 1770/71, die den Bau besserer Straßen beschleunigte. Das Fehlen brauchbarer Verkehrswege verunmöglichte nämlich in jenen bösen Zeiten die rasche Zufuhr von Brotfrucht oder Mehl in die Notgebiete. Fürstabt Beda (1725 bis 1796) arbeitete daher ein großes

Straßen- und Brückenbauprogramm aus. Trotz vielen finanziellen und baulichen Schwierigkeiten – es mußten die Flüsse Goldach, Sitter, Glatt und Thur überbrückt werden – begannen seine Bauleute 1774 mit der Erstellung eines zeitgemäßen Straßenzuges durch das Fürstentum, also von Korschach, dem Standort des damals schon bestehenden Kornhauses, über St. Gallen nach Wil. Es waren vorwiegend wirtschaftliche Gründe, die zur Verwirklichung dieses Planes führten. Groß war das Aufsehen, als der Bauherr 1778 die Reise von der Gallusstadt nach Wil nicht mehr zu Pferd oder in der Sänfte, sondern erstmals in einer sechs-spännigen Kutsche machte. Ein wichtiger Punkt im fürststädtischen Bauprogramm war der Entschluß, alle bedeutenderen Verkehrswege seines Hoheitsgebietes auf mindestens 14 Schuh zu verbreitern, damit zwei Pferde am Deichselwagen nebeneinander, und nicht mehr hintereinander, wie am alten Gabelfuhrwerk, gehen konnten. Den schweren zwei- bis vier-spännigen Blachenwagen, den bedeutendsten Fuhrwerken der alten Zeit, war damit auch bei uns eine ordentliche Verkehrsmöglichkeit gegeben.

Aber nicht nur die Entstehung besserer Fahrstraßen mußte an die Hand genommen werden, sondern auch der Bau tragfähiger Brücken. Beide Notwendigkeiten wurden gegen Ende des 18. Jahrhunderts kräftig gefördert. So begann man 1783 mit der Anlage von zwei Straßenzügen nach Herisau. Die eine ging vom fürstentländischen Gofau aus; die andere zweigte von der schon bestehenden Hauptlinie in der Krüzern, westlich des Sittertobels, ab und führte über die Höfe Bruggen (nicht zu verwechseln mit dem Dorf Bruggen!) und Süßlen,



Blick aus dem Hohlweg nach dem Kloster
Notkersegg



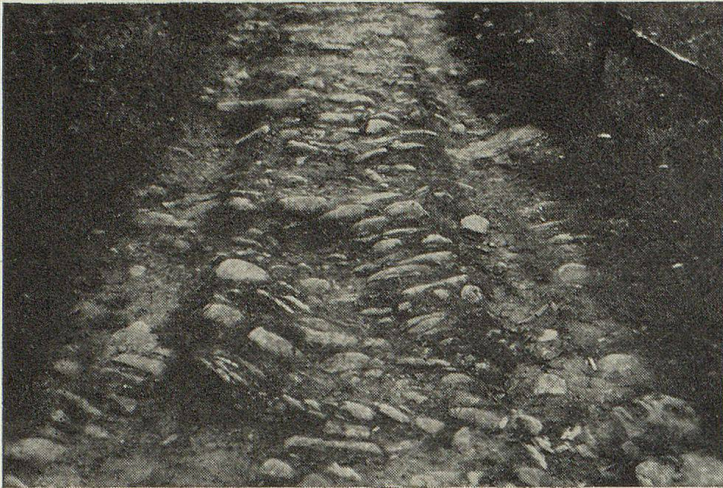
Der alte Saumweg nach Altstätten beim Ruppen
Photo aus einer Semesterarbeit der Kantonsschule Trogen

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

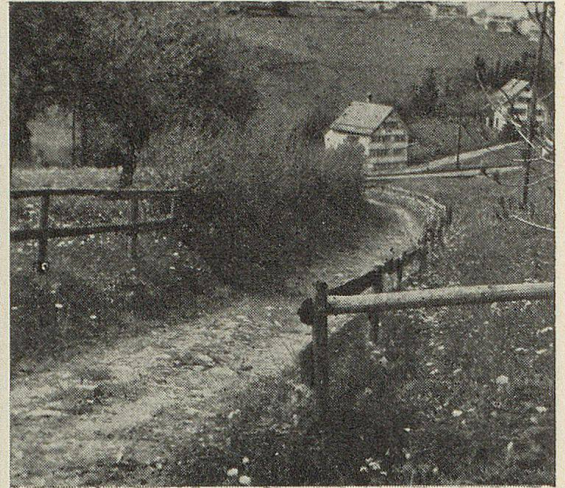
Diese ersten ordentlichen Fahrstraßen wiesen aber an den großen Tobeln immer noch bedenkliche Gefälle und Steigungen auf, denn die alten Brückenbauer erstellten ihre mit Ziegeldächern gedeckten Holzbrücken „Hüslibruggen“ genannt, verständlicherweise nicht in schwindelnder Höhe, sondern in der Tiefe der zu überquerenden Flußläufe. Eine Ausnahme machte, wegen der Enge des Felseneinschnittes, einzig die Martinsbrücke über die Goldach, die schon 1486 vom städtischen Werkmeister Anton Falk gebaut wurde und erst 1876 durch die heute noch bestehende Eisenkonstruktion ersetzt wurde. Die alte Brücke diente während fast 400 Jahren, wohl nur dank wiederholten Ausbesserungen, dem Verkehr nach Untereggen-Goldach bzw. Rorschacherberg einerseits, und demjenigen ins Appenzeller Vorderland andererseits (Eggersriet, Kiemen, Halten, Grub nach Heiden).

Von den einstmals berühmten Brückenbauern des 18. Jahrh. sei hier nur der Teufener Hans Ulrich Grubenmann (1709-1783) in Erinnerung gerufen, der das System der weiten Balkenspannung an seinen auf steinernen Brückenfüßen ruhenden, mit Siebeldächern gedeckten Holzkonstruktionen meisterhaft anwendete. Die zwei letzten von ihm und seinen Gesellen erbauten, heute noch als historische Kostbarkeiten erhaltenen „Hüslibruggen“ führen über die Urnäsch. Die älteste, 1778 erstellte, befindet sich in der Tiefe des Rachtentobels und diente lange dem Verkehr zwischen Herisau und Hundwil. Zwei Jahre später baute der 72jährige Grubenmann seine letzte Holzbrücke im Kubel, unweit der Einmündung der Urnäsch in die Sitter. Beide erzählen uns in den verschönderten Inschriften der Firstbalken ihre Baugeschichte und verewigen die Namen ihrer Auftraggeber, Erbauer und Betreuer*.

* Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die feinsinnige Darstellung von A. Kläger im „Appenzeller Kalender“ 1955, betitelt „Alte Brückenbaukunst“, wo alle Einzelheiten über diese letzten Zeugen wahrhaftiger Zimmermannsarbeit im Brückenbau nachgelesen werden können.



Die alte Pflasterung des Weges zum Sand Trogen



Teilstück Sägli-Sand

Photos aus einer Semesterarbeit der Kantonsschule Trogen

Zwei andere alte, gedeckte Holzbrücken befinden sich noch weiter südlich im Sittertobel, nämlich zu „Zweibruggen“, in der Tiefe des Überganges vom Haggen nach Stein. Die kleinere unbeschriftete, über den Wattbach führende, diente dem Fußgängerverkehr von der einst vielbegangenen „Hundwiler Leiter“ her. Die größere und stärkere Brücke, die die Sitter überquert, wurde anno 1787 von Werkmeister Hans Altherr von Speicher erbaut und zwar für den Fahrverkehr. Die Zufahrt vom Haggen erfolgte über die Nordmühle und führte zur ehemaligen 1902 abgebrannten Zweibruggenmühle, von der heute noch einige Mauerreste zu sehen sind. Von hier wand sich der Fahrweg steil hinauf nach Blatten und weiter zum Störgel. Die Grubenmann'sche Bauart hat offensichtlich diesen Brücken als Vorbild gedient. Die Beschriftung dieser alten Sitterbrücke hält ebenfalls wertvolle Einzelheiten aus ihrer Baugeschichte fest.

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

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

mit seinen zweispännigen Botenwagen, einzuschalten begann. Die regelmäßigen Botenfuhren „in die Stadt“, und zurück in die Dörfer und Weiler Auser- und Innerrhodens, bildeten immer mehr die lebenswichtigen Pulsadern eines regelmäßigen Warenaustausches. Zu ihnen gesellten sich die schweren vier- und fünfspännigen Mehlfuhrwerke der zahlreichen Mühlen in unserer Gegend. Gut bekannt ist das Bild einer solchen Mehlfuhre der Haslenmühle in Gofau, bei der Durchfahrt durch das Hundwiler Tobel, nach einer photographischen Aufnahme ums Jahr 1911, das im letztjährigen Appenzeller Kalender zu sehen ist.

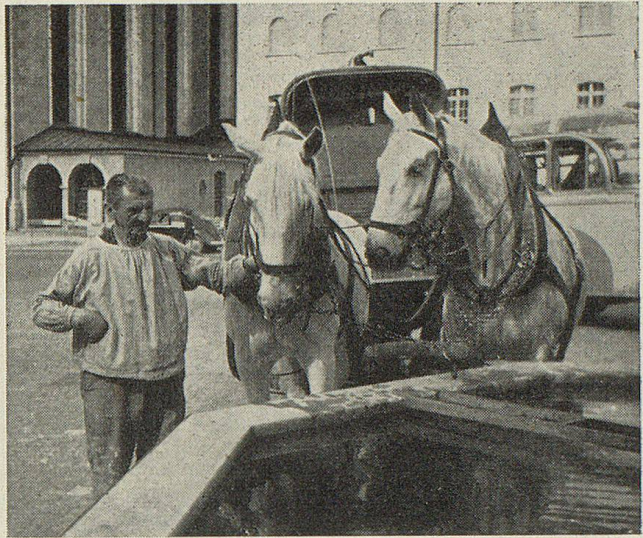
Ins Straßenbild des 19. Jahrhunderts gehörten aber auch die gelben Postkutschen mit Pferdebespannung, die dem noch bescheidenen Personentransport dienten. Prof. Dr. Willi Nef schreibt in seinem köstlichen Büchlein „St. Gallen vor der Jahrhundertwende“ über den damaligen Postkutschenverkehr folgendes: „Besonders heiter nahmen sich die alten gelben, vierplätzigigen Postkutschen aus, welche den täglichen Dienst nach Trogen, Heiden, Engelburg und Bömmenschwil besorgten, während der stolze Achtplätzer, der vier-spännig nach Teufen-Bühler-Gais-Appenzell fuhr, völlig dem lebendigen Bild Kollers geglichen hat, das die Gotthardpost darstellt.“ (Gemeint ist der schweizerische Landschafts- und Tiermaler Rudolf Koller, 1828-1905). Aber auch ältere Teufener erinnern sich noch gut an die Pferdeposten, welche von Teufen nach Speicher und Haslen, von der Lustmühle und vom „Sternen“ nach Stein und Hundwil die Postverbindungen besorgten. Längst sind die Klänge des Posthorns und der Hufschlag der Pferde verhallt. Ein schönes Stück Heimatgeschichte ist mit dem

Verschwinden der Pferdepост für immer dahin-
gegangen.

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

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

Nur mehr zwei der appenzellischen Fahrboten sind bis heute ihren Pferden treu geliebt: Bote



Botenfuhre Fitz, Gais, am Gallusbrunnen St. Gallen

und Fuhrhalter J. Fitz-Reich von Gais und Fuhrhalter Studerus in Speicher, der noch allwöchentlich am Donnerstag über Trogen und den Ruppen nach Altstätten auf den Markt fährt, während dem Fitz's Knecht Haltiner wöchentlich mehrmals geruhsam mit seinen Vierbeinern in die Gallusstadt und wieder zurück fährt. Wie er dem Verfasser nicht ohne Stolz berichtete, in allen Jahren ohne Unfall oder Polizeirapport, was bei den heutigen Verkehrsverhältnissen allerhand heißen will. Aber auch alte Appenzeller Fahrbotenfamilien könnten allerlei aus der Zeit des Pferdefahrverkehrs berichten, war man doch sozusagen zu jeder Tages- und Nachtzeit, bei Wind und Wetter, mit dem Botenfuhrwerk unterwegs. Es gibt darunter Familien, in denen durch mehrere Generationen hindurch mit seltener Treue dieses bodenständige Gewerbe ausgeübt wurde, man denke etwa an die Sturzenegger von Heiden, die Graf von Wald, die Schittli von Speicher, die Smünder von Haslen, die Frischknecht von Herisau und andere mehr.

Wia glöckli sönd mer!

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

Ringsom i de Gärte ond Matte
e Wachse . . . 's ischt niä-ne z'verstoh,
daß 's innere Welt vole Schatte
üüs tar no e dereweg goo!

Wia wöm-mer a alem üüs freue
ond dankbar ond z'frede see;
de-n-ääne vom Glöck im Getreue
au herzli gern wiiter gee!

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

Frieda Tobler-Schmid