Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 290 (2011)

Artikel: Seit 150 Jahren gute Strasse im Appenzellerland
Autor: Eggenberger, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-515298

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: 16.07.2025

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

Seit 150 Jahren gute Strassen im Appenzellerland

Peter Eggenberger

Bereits vor 200 Jahren spielte die Textilindustrie in Appenzell Ausserrhoden eine wichtige Rolle. In krassem Gegensatz zu den für die damalige Zeit modernen Manufakturen standen die miserablen Strassen, die den Transport von Rohstoffen und fertigen Produkten stark erschwerten oder bei schlechter Witterung gar verunmöglichten. Von grosser Bedeutung war deshalb das im Jahre 1851 von der Ausserrhoder Landsgemeinde gutgeheissene kantonale Strassengesetz, das im folgenden Jahrzehnt zu einem Ausbau und damit einer markanten Verbesserung der Verkehrswege führte. Appenzell Innerrhoden zog mit dem Strassengesetz von 1876 nach.

Bezahlt aus dem eigenen Sack

Vor 1851 waren es meist vermögende Privatleute und Fabrikanten, aber auch Gemeinden, die sich vorab aus wirtschaftlichen Gründen für einigermassen gute Strassen einsetzten, um Transporte mit Pferdefuhrwerken zu ermöglichen. «Die Strasse von Herisau nach Gossau wurde von 1840 bis 1842 erbaut und kostete 29 028 Gulden, welche Statthalter Johann Ulrich Schiess aufbrachte», heisst es im Buch «Appenzeller Wirtschaftsgeschichte» von Walter Schläpfer. «Ebenfalls sehr aufwendig war die bereits in den späten 1830er-Jahren erfolgte Strassenkorrektion von Teufen an die St. Galler Grenze. Die sehr gut angelegte Strasse kostete 47 936 Gulden und 44 Kreuzer und wurde zu einem schönen Teil von gemeinnützigen Privatleuten – darunter der Teufner Ratsherr Roth – bezahlt.» Diese von Privaten erbrachten Leistungen lösten in der ganzen Schweiz Aufsehen und ungläubiges Erstaunen aus. «Im Appenzellerlande kommt Merkwürdigkeit vor. Hier erbaut einer eine Strasse mit Geld aus dem eigenen Sack und schenkt sie dann dem Staat», stellte Dichter Jeremias Gotthelf bewundernd fest.

Prestigewerk Ruppenstrasse

Der Weg von St. Gallen via Speicher und Trogen zum Ruppen und hinunter nach Altstät-

Müllereifuhrwerk im Hundwilertobel, wo die Urnäsch bis 1925 von einer stattlichen Holzbrücke überquert wurde.

Bau der neuen Hundwilertobelbrücke in den Jahren 1924/25. Diese Brücke wurde 1993 gesprengt, nachdem 1992 die heutige Brücke fertiggestellt war.

Bilder: Peter Eggenberger

Die neue Mittellandstrasse erleichterte auch den Postkutschenverkehr. Hier die letzte Kutsche in Wald im Jahre 1920. Seither verkehren auf der Strecke Heiden–Wald–Trogen Postautos.

Hochbetrieb auf der neuen Mittellandstrasse beim Gasthaus Hohe Lust in Lutzenberg, dem Treffpunkt der Fuhrleute am Weg von Rheineck nach Heiden.

ten ist bereits 1212 bezeugt. Damals wurde Kaiser Friedrich II. samt Gefolge vom Abt von St. Gallen auf einer Reise von Altstätten ins Kloster St. Gallen geleitet. Angesichts des immer wieder von Überschwemmungen heimgesuchten Rheintals galt der Weg über den Berg nach St. Gallen als zwar beschwerliche, aber zugleich sichere und direkte Route. Anfang der 1830er-Jahre projektierte der Südtiroler Ingenieur Alois Negrelli (1799–1858), Erbauer des Suezkanals und der Bahnlinie Zürich–Baden, den Ausbau der Strasse von St. Gallen bis zum Ruppen. Die Fortsetzung vom Ruppen bis Altstätten planten die Ingenieure Naeff, Altstätten, und Loretz, Zürich. 1838 konnte die Strasse befahren werden, die ab 1842 auch von bis Feldkirch führenden Eilkutschen der Post benützt wurde. An der Finanzierung des Prestigewerks beteiligte sich der Kanton St. Gallen mit keinem Rappen. Bezahlt wurde die Strasse von Gemeinden und Privaten. Die Last erwies sich für Altstätten als zu gross, so dass der Rheintaler Marktflecken bei den Gemeinden Speicher und Trogen ein Darlehen von 27 000 Gulden aufnehmen musste. Der in den 1850er-Jahren erfolgte Ausbau der Stossstrasse (St. Gallen–Teufen–Gais–Altstätten) verwies die Ruppenstrasse aber schon bald auf den zweiten Platz.

Freie Bahn für die Mittellandstrasse von Urnäsch nach Rheineck

Schon lange wurde von einer den ganzen Kanton verbindenden Strasse geträumt. Das neue Gesetz von 1851 und damit die starke finanzielle Beteiligung des Kantons liess diesen Traum endlich Wirklichkeit werden. Etappenweise entstand im Jahrzehnt von 1852 bis 1862 die so genannte Mittellandstrasse, die von Urnäsch via Waldstatt, Hundwil, Stein, Teufen, Speicher, Trogen, Wald, Heiden, Wolfhalden und Lutzenberg bis nach Rheineck führte. Gemäss neuem Gesetz hatte die Strasse eine Minimalbreite von 4,8 Metern aufzuweisen, und das Gefälle durfte 9 Prozent nicht übersteigen.

Die neue Mittellandstrasse führte in fast allen Gemeinden zum anschliessenden Bau abzweigender Nebenrouten. 1861 entstand die Strasse Kaien bis Rehetobel, 1863 diejenige von Heiden nach Thal, 1866 erfolgte die Erstellung der Strasse von Heiden nach Oberegg und 1871 jene von Hundwil nach Appenzell.

Brückenbau im Hundwilertobel

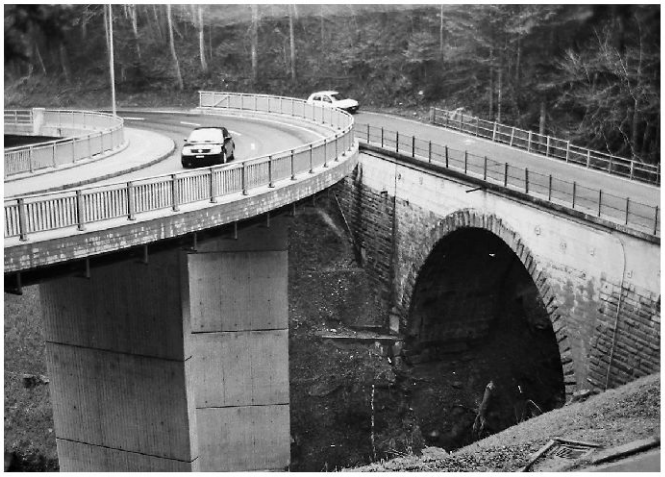
Kernstücke der neuen Mittellandstrasse waren die Brücken-

bauten über die tiefen Töbel zwischen Waldstatt und Hundwil sowie zwischen Stein und Teufen. Im Hundwilertobel wurde der Fluss Urnäsch in 30 Metern Höhe durch eine 90 Meter lange, bereits 1838 erstellte Holzbrücke überquert, die vorerst auch der Mittellandstrasse diente. 1923 begann der Bau einer modernen Eisenbetonbrücke, die 1925 eingeweiht wurde. 1992 wurde die heutige neue Hundwilertobelbrücke ihrer Bestimmung übergeben, und 1993 wurde diejenige aus dem Jahre 1925 gesprengt.

Eisenbrücke über das Gmündentobel

Über das Gmündentobel zwischen Stein und Teufen wurde 1859/60 eine die Sitter überquerende Eisenbrücke erbaut. Deren Ersatz durch eine Eisenbetonbrücke wurde vom Kantonsrat im Jahre 1907 beschlossen, und bereits 1908 war die noch heute dem Verkehr dienende Brücke befahrbar. Mit der rasanten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und der Warentransporte mittels immer grösserer Lastwagen, aber auch dem Ausbau des Postautonetzes nach dem Zweiten Weltkrieg ist der Strassenbau auch im Appenzellerland längst zu einer Daueraufgabe geworden. Auch in den kommenden Jahren sind folglich entsprechende Baustellen nicht zu vermeiden.

Ende 1998 wurde in der Bruggmühle (zwischen Wolfhalden und Lutzenberg) mit dem Bau der heutigen Brücke begonnen. Rechts die alte Brücke der Mittellandstrasse, die im Herbst 2001 abgebrochen wurde.



Bilder: Peter Eggenberger

Achsenbruch auf der katholischen Strasse

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde mit der Asphaltierung der Appenzeller Strassen begonnen. Auch die Strecke Wolfhalden – Lachen – Walzenhausen erhielt einen Hartbelag. Ausgenommen blieb das 200 Meter lange Teilstück im Weiler Schönenbühl, das auf Oberegger und damit Innerrhoder Territorium verläuft. Jetzt wurde der staubige, holperige und katholische Strassenabschnitt von den reformierten Ausserrhodern in Wolfhalden und Walzenhausen als grosses Ärgernis und gar Leidwercherei empfunden. Trotz verschiedener Vorstösse in Oberegg und Appenzell änderte sich nichts. Als dann aber der in Oberegg wohnhafte alt Landammann Armin Locher mit seinem Mercedes 180 Anfang der 1960er-Jahre auf «seiner» Strasse im Schönenbühl einen Achsenbruch hinzunehmen hatte, wurde innert weniger Wochen für Abhilfe gesorgt. (Mehr über den Achsenbruch des Landammanns und weitere verblüffende Zwischenfälle ist im Buch «Jechterondoo!» mit vergnüglichen Appenzeller Kurzgeschichten zu erfahren. Erschienen im Appenzeller Verlag).

Illustration: Ernst Bänziger