

Die Eisenbahnbrücke im Kräzerntobel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **134 (1855)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-372884>

Nutzungsbedingungen

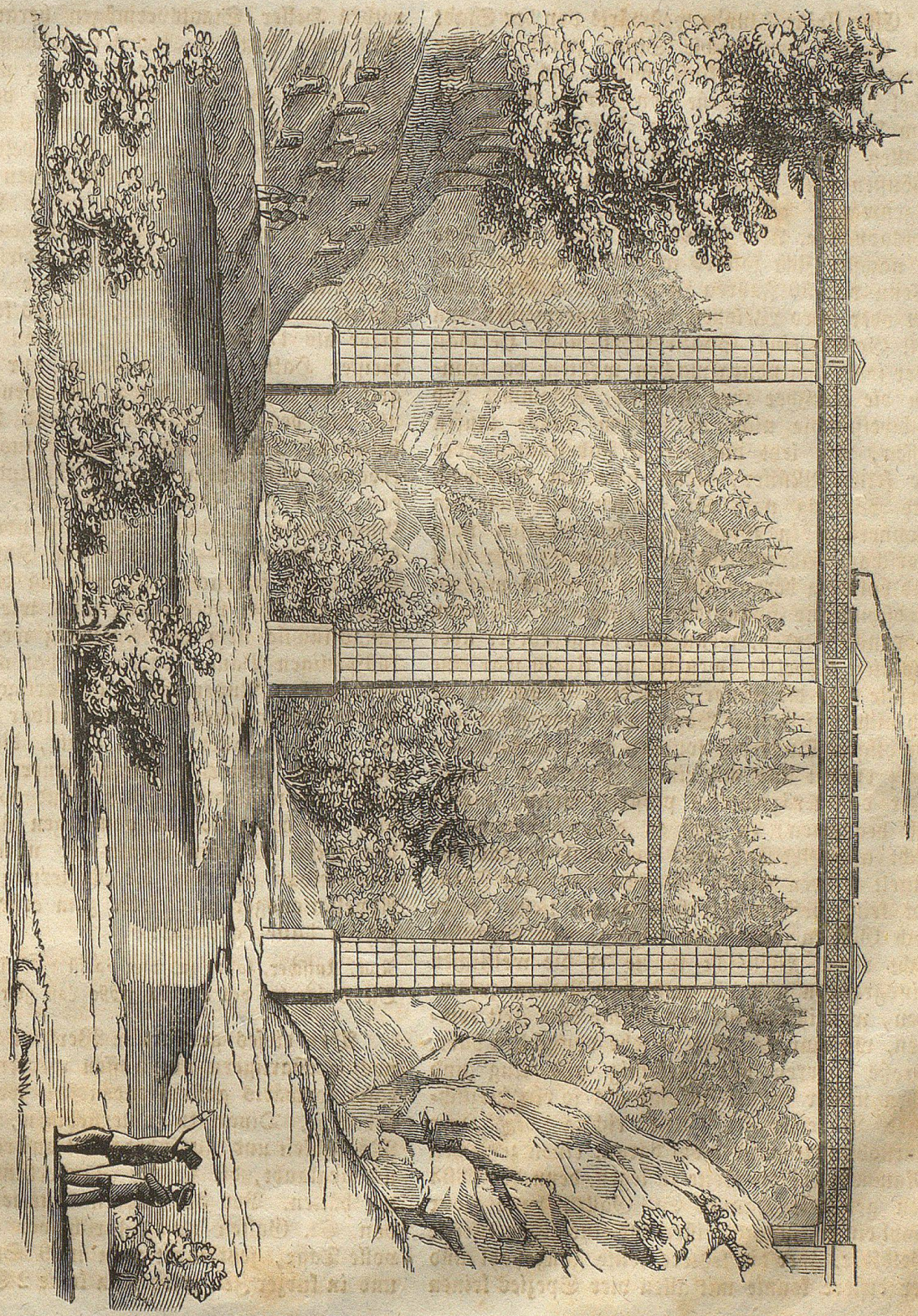
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Die Eisenbahnbrücke im Präger Tobel.

Eine kleine Stunde westwärts von der Stadt St. Gallen rauscht die Sitter zwischen einer ziemlich breiten Felskluff, welche das Kräzertobel heißt. Die Straße von Zürich, Wyl, aus dem Toggenburg und von Herisau nach St. Gallen führt über dieses Tobel. Eine der schönsten und kostspieligsten Brücken verbindet gegenwärtig die einander gegenüberstehenden Felsabhänge. Aber so war es früher nicht und in nächster Zeit soll es wieder anders werden. Wenn vor 50 Jahren Ihre Gnaden der Fürst- abt oder Ihre Weisheit der Bürgermeister von St. Gallen eine Spazierfahrt nach Herisau oder ins Toggenburg machen wollten, da konnten die Kutscher ihre Rappen, Schimmel und Schweißfuchse nicht in stolzem Trabe laufen lassen, wie jetzt die Herren Fabrikanten oder die fetten Müller, wenn jene am Mittwoch und Samstag nach St. Gallen und diese am Donnerstag in ihren eleganten Chaisen nach Rorschach fahren. Es ging damals sehr steil und holperig bergab und auf; abwärts mußten Nadschuh und Spannketten, aufwärts Vorspann gebraucht werden, wenn man ungefährdet über das tiefe Tobel kommen wollte. Unten war eine Brücke über die Sitter, aber diese Brücke wölbte sich nicht auf stolzen Bogen und war nicht aus prächtigen Quadern, sondern ganz einfach von Holz erbaut und mit einem Ziegeldach gedeckt. Wer das Kräzertobel passiren wollte, mußte sich bequemen, zu Fuß zu gehen, wenn ihm nicht alle Gedärme aus dem Leib heraus gerüttelt werden sollten. Warum der Herr Fürst- abt keine bessern Straßen bauen ließ, da er doch Geld genug besaß, weiß man eigentlich nicht recht. Vielleicht sparte er die weltlichen Zinsgroschen und die geistlichen Bagen zusammen, weil ihm ahnte, es könnte eine Zeit kommen, wo man des Geldes sehr vonnöthen habe. Große Herren sind fürsichtig und klug und sehen weiter in die Zukunft als so ein kurz- sichtig-er Bauernzipfel. Und richtig der Herr Fürst- abt that ganz wohl daran, einen zeitlichen Mammon auf die Seite zu legen, denn der 1803 neu gebildete Kanton St. Gallen hatte zwar wohl einen Finanzminister und eine große eiserne Geldkiste, aber die letztere tönte ganz hohl und der erstere konnte mit allen vier Spezies keinen

rothen Heller Staatsvermögen herausrechnen. Und doch sollte so Vieles angeschafft und er- stellt werden, woran der Herr Abt nie gedacht oder wozu ihn das Geld gereut hatte. Die neue Regierung des jungen Kantons St. Gallen ging nicht so sparsam mit dem Geld um wie der Fürst- abt. Eine der großartigsten und kost- spieligsten Unternehmungen dieser Regierung war die Erstellung der gegenwärtigen Kräzern- brücke. Ueber 3 Jahre wurde an diesem Werke gearbeitet. Der Voranschlag der Baukosten lautete nur auf 60,000 fl., aber es kamen noch mehr als 150,000 fl. dazu, obschon der Bau- meister Haltiner von Altstätten nur ein Tag- geld von 8 fl. 15 kr. bezog. Ein wenig minder als die heutigen Ingenieurs und Architekten beziehen! Diese Brücke — ganz aus Quadern erbaut, mit einem eisernen Geländer verse- hen, 600 Fuß lang und so breit, daß zwei Güterfuhrn prächtig neben einander darauf fahren können — wurde im Jahre 1811 nach einer feierlichen Einweihung dem öffent- lichen Verkehr übergeben; und wie man an- fangs tüchtig über die Regierung wegen dieses kostspieligen Baues loszog, so hat man später den großen Nutzen dieses großartigen Werkes für den öffentlichen Verkehr dankbar anerkannt. Es giebt zu allen Zeiten Leute, die auch die nützlichsten Unternehmungen einer Regierung beschmarnchen und begeistern, und so hat denn auch ein Wigbold der damaligen Zeit folgen- den Vers an eine Säule der neuen Brücke, unmittelbar nachdem die Regierung und das Appellationsgericht dieselbe zum ersten Mal be- fahren hatte, gehängt:

Nun, Kutscher, fahre zu, nun darfst du's sicher wagen,
Die Brücke hat des Landes große Last getragen.

Aber dieses großartige Werk soll von einem noch großartigern übertroffen werden. Unserer rasch vorwärts gallopirenden Zeit war es vor- behalten, Dinge zu unternehmen, an deren Möglichkeit und Ausführbarkeit unsere Vorväter nie geglaubt, die sie als Zauberkünste bezeich- net hätten. Vor 30 Jahren dauerte die Reise von St. Gallen nach Zürich per Post zwei volle Tage, jetzt fährt man in 9 Stunden hin und in kurzer Zeit wird man keine 2 Stunden zu

dieser Reise brauchen. Die Eisenbahn speidirt mit Sturmeseile die Menschenkinder von einem Ort zum andern — oft unerwartet ins Jenseits. Seit 2 Jahren zuckt die Schweiz im Eisenbahnfieber. Man hat es als ein unabweisbares Bedürfnis angesehen, daß St. Gallen eine Eisenbahn haben müsse. Nun soll über das Krägerntobel Behufs des Eisenbahnzuges eine noch wunderbarere und künstlichere Brücke erbaut werden, als die schon vorhandene. Diese Brücke soll aus purem Eisen erstellt, noch einmal höher und viel länger werden als die bisherige. Diese Eisenbahnbrücke zieht sich weiter oben an der Schlucht kühn und lustig hoch von einem Felsenende zum andern. Sie erhebt sich 208 Fuß über dem mittlern Wasserspiegel und steht mit drei mächtigen, 30 Fuß hohen steinernen Postamenten auf der Sohle der Schlucht. Auf diesen Sockeln erheben sich die drei 178 Fuß hohen gußeisernen Pfeiler und tragen den Eisengitterweg. Zu dieser Brücke bedarf es an Eisen 20,383 Zentr. Gußeisen und 7380 Zentr. Schmiedeseisen. Obgleich diese Brücke 123 Fuß höher ist als die jetzige Steinbrücke, so soll sie doch nur 950,000 Fr. kosten.

Ein gutes Herz.

Der im April 1854 zu St. Gallen verstorbene Kunstmaler Högger — wegen seiner Felsberger Zeichnungen und verschiedenen merkwürdigen Erfindungen im Gebiete der Chemie rühmlichst bekannt — befand sich vor mehreren Jahren auf dem Dom zu Köln und schaute hinunter auf die grünen Wellen des Rheins und das Ameisengewühl der Menschen an seinen Ufern.

Lange mochte er dagestanden haben, versunken in die landschaftlichen Schönheiten in der Umgebung, ohne zu bemerken, daß zu ihm ein Fremder sich gesellt, dessen trübe Mienen großen Gram verriethen. Als Högger sich endlich umwandte und in das kummervolle Gesicht des Fremden schaute, war das Erste, daß er sich nach der Ursache seines trüben Aussehens erkundigte. Der Fremde erzählte ihm nun, wie seine Mutter an schwerer Krankheit darniederliege, und wie er, um sie noch einmal zu sehen,

eine weite Reise zu ihr angetreten habe. In Köln sei ihm das Reisegeld ausgegangen und er finde sich nun ohne Mittel, seine Reise zu vollenden und von seiner Mutter Abschied zu nehmen. Högger bedauerte, daß er außer Stande sei, ihm zu dienen. Als aber der Fremde, durch die theilnehmenden Fragen des Künstlers zutraulicher geworden, ihm seine unglückliche Lage so recht lebendig schilderte, erinnerte sich Högger plötzlich, daß er ja eine silberne Uhr bei sich trage, die er entbehren könne. Er riß sie heraus und überreichte sie dem Unbekannten mit den Worten: „Ich kann Ihnen in diesem Augenblick nichts geben als diese Uhr; sie ist freilich das einzige Andenken, das ich von meinem Vater besitze; stelle ich mir aber den großen Schmerz vor, der mich ergreifen würde, wenn ich außer Stande wäre, meine franke Mutter noch einmal zu sehen, so kann ich nicht anders, ich muß Ihnen helfen. Nehmen Sie die Uhr; möge sie Ihnen die Mittel verschaffen, Ihre Reise zu vollenden.“ — Der Fremde nahm die Uhr und konnte kaum noch die Adresse seines unbekanntesten Wohlthäters erfahren, so schnell war dieser verschwunden.

Drei Jahre vergingen. Da kam eines Tages von Basel die Anfrage an ein St. Galler Handlungshaus, ob nicht ein Maler Högger dort sich aufhalte? Auf die bejahende Antwort folgte die Eröffnung, man habe den Auftrag, dem Maler eine silberne Uhr einzuhändigen, welche dieser vor mehreren Jahren einmal einem Unbekannten in Köln übergeben habe. Mit der Uhr kam auch die Aufklärung über ihre bisherige Schicksale. Der Fremde hatte sie verkauft und wirklich durch sie die Mittel gefunden, die Reise zu vollenden. Er selber aber erkrankte nicht lange hernach tödtlich. Vor seinem Sterben hatte er aber seinem Bruder noch auf die Seele gebunden, die Uhr, von der jener freundliche Wohlthäter so ungerne sich getrennt, diesem wieder zu verschaffen. Der Bruder versprach, dieses zuthun; allein erst nach Jahren gelang es ihm, die Uhr, seitdem in verschiedenen Händen gewesen, zu entdecken und sie dem Wohlthäter seines Bruders wieder zuzusenden. So kam unser Künstler wieder zu der Uhr seines Vaters.