

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 229 (1950)

Artikel: Ein Brückenmuseum im Sittertobel
Autor: Denkinger, Josef
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-375409>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.10.2024

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

Ein Brückenmuseum im Sittertobel

Von Josef Denzinger. (Photos von Jacques Wellauer, St. Gallen.)

Ältestes bewahrt mit Treue,
Freundlich aufgefacht das Neue,
Heiterer Sinn und reine Zwecke,
Nun, man kommt wohl eine Strecke.

Mit froher Wanderlust im Sinne Goethes machen wir eine Wanderung durchs Sittertobel, das mit Zug und Recht ein Brückenmuseum genannt werden kann. Alle Bauarten und Baustile sind hier vertreten: Konstruktionen aus einheimischem Holz, planvolle Anhäufung von gehauenen Quadersteinen, Eisengerüste und Betonwerke, lauter schwungvolle Verbindungen von Hang zu Hang. Wir erinnern uns noch gut an den Bau des Sitterviaduktes der Bodensee-Zoggenburgbahn, an den Abbruch der eisernen S. B. B. Brücke und an das Werden eines soliden Erfasses, an die ersten Aushubarbeiten der vom Kanton St. Gallen an die Hand genommenen neuen Sitterbrücke, an die oft gefährlichen Arbeiten schwindelfreier Leute bei der schmalen Einbahnstraßenbrücke über die Sitter zwischen Haggen und Stein, an Renovationen anderer Flußübergänge und Flußverbauungen der Sitter entlang.

Sitter – ein seltsamer Name! Ein nimmermüder Erforscher heimatischen Geschehens, Dr. Traugott Schieß, hat in der Geschichte der Gemeinde Herisau beachtenswerte Worte geschrieben: „Auch der Umstand, daß verschiedene Berg- und Flußnamen, die man zu den ältesten rechnen wird (Gäbris, Urnäsch, Sitter) sich aus dem Deutschen nicht erklären lassen, macht es wahrscheinlich, daß neben den Alemannen und wohl schon vor ihnen eine Bevölkerung anderer Sprache im Lande sesshaft war, die den Bergen und Flüssen diese Namen gegeben und sie den Alemannen überliefert hat. Am ehesten wird man dabei noch an Leute keltischen Stammes zu denken haben. Römischen Ursprungs jedenfalls sind jene Namen nicht, wie ja auch sonst keine Anzeichen dafür vorliegen, daß die Römer je in das Appenzellerland vorgedrungen seien...“

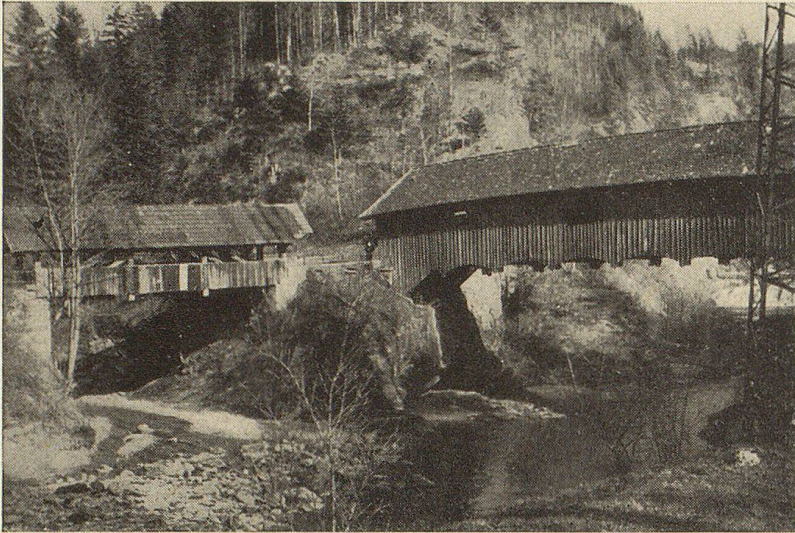
Wie haben wir uns aber die Entstehung und Bedeutung des Namens Sitter zu denken? In solchen Fällen muß man „dem Volk aufs Maul schauen“, wie sich der Reformator Martin Luther auszudrücken pflegte. Uns ist noch kein waschechter Innerrhoder begegnet, der z. B. Sänctis mit einem breiten ä ausgesprochen hätte. Vielmehr hörten wir stets ein langgezogenes und näselndes e, als Seentis. Ähnlich ist es bei der Sitter. „Sitere“ ist gang und gäb. Es ist nicht zu bezweifeln, wie Dr. Karl Stucki in seiner Orts- und Flurnamenkunde von St. Gallen und Umgebung (1917) ausführt, daß in dem von den St. Gallermönchen Notker und Ratpert wortspielerisch ausgelegten „Sitera“ der eigentliche Name dieses Flusses steckt. Sitter (Sitera) ist aber kein deutscher Name, so wenig als andere Flußnamen mit der Wortendung -ara. In den Urkunden des Klosters St. Gallen wird dieser aus dem Seealpsee und andern Zuläufen gespiesene Fluß, der sich in der Nähe von Bischofszell in die Thur ergießt, mehrmals genannt: im Jahre 787 Sidrona, 854 Sitteruna, 868 Situruna und

1323 Sitrum. (Vgl. das Urkundenbuch der Abtei Sankt Gallen, herausgegeben von Dr. Hermann Hartmann.)

Vor einigen Jahren wanderten wir dem Sitterfluß entlang, von Appenzell nach Bischofszell. Ein anderes Mal wurde der umgekehrte Weg eingeschlagen, um neue Eindrücke zu gewinnen und diese mit andern Tatsachen zu vergleichen. Es war ein frohes Wandern, bergauf und bergab, durch das leichte Wasser und steile Böschungen hinauf. Die Gedanken verweilten in der Ferne, am Meer, wo sie mit dem Wasserdampf und Nebel zusammenfloßen, der in höhere Regionen aufsteigend und vom Winde verflüchtigt und irgendwo über der Erde lagert, Wolken bildet, die sich jagen und ihre schwere Last nicht mehr tragen. Im ewigen Kreislauf der Natur wechseln Schnee und Regen, nähren die Gletscher und füllen vertrocknete Bäche. Diese tränken auch das Meer...

Nachdem wir vielleicht etwas lange genug bei Dingen verweilten, die nur indirekt zum Gegenstand gehören, wollen wir nun mit Siebenmeilenstiefeln die Wanderungen beginnen. Lieber Leser, nimm eine gute Landkarte zur Hand, wenn du im Geiste mitkommen willst! Solche Flußwanderungen erweitern den Gesichtskreis und sind Körper und Seele beförmlich.

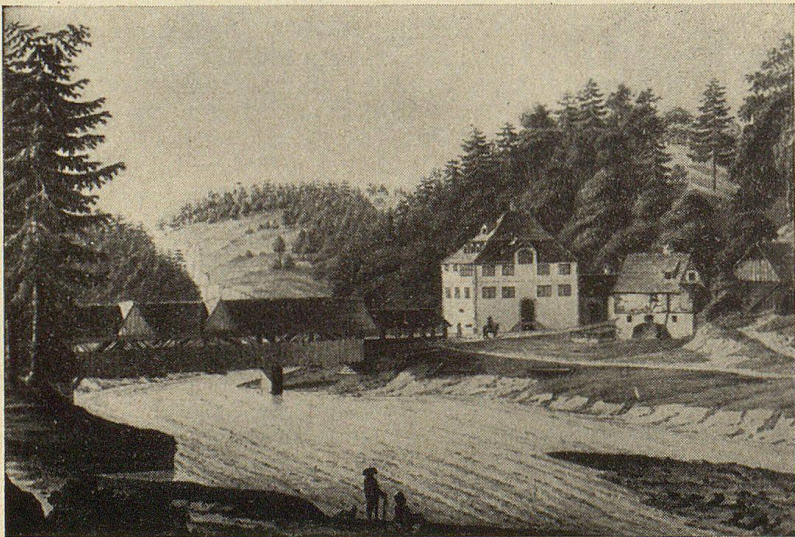
Die Luftdistanz Appenzell-Bischofszell beträgt rund 20 Kilometer. Die gleiche Strecke dem Sitterfluß entlang mißt das Doppelte. Um von des Abtes Zelle bis zu jener der Bischöfe von Konstanz zu wandern, müßte man, wenn nichts dazwischenkommt, 8 Stunden auf den Beinen sein. Wir brauchten aber 12 Stunden oder einen vollen Tag, flusaufwärts sogar etwas mehr, was angesichts der Schwierigkeiten des tief eingeebneten Sittertobels und mit Rücksicht auf kurze Rastzeiten für Verpflegung und Löschung des Durstes als angemessen bezeichnet werden kann. Der Start beginnt bei der Pfarrkirche zu Appenzell. Wir erwähnen nur die wichtigsten Flußübergänge: Mettlen, in der Lank, unterhalb Haslen, die Smündertobelbrücke, die zwei heute noch bestehenden Holzbrücken unter der neuen Eisenbrücke bei Stein, die neue Wegverbindung Haggen-Stein, die Grubenmannbrücke über die Urnäsch im Kubel, die Holzbrücke vor dem Elektrizitätswerk im Kubel, die zweigleisige S. B. B. Brücke aus Stein, der große Sitterviadukt, die 1811 gebaute Straßenbrücke in der Kräzerei, die 1941 eingeweihte Fürstenlandbrücke (acht Tage nach dem Festtag), der Übergang von der Bleiche ins Buren-tobel, der Weg von der Fabrik zum Schiltacker, die hölzerne Spießeggbrücke, die Furt beim Schießplatz, der schwankende Hätteresteg, die Holzbrücke im Erlenhölz, die Steinbrücke zwischen Wittenbach und Bernhardzell im Lehn, die Wannenbrücke, die Furt zwischen Eggen und Winterburg, die Brücke im Roth, der Sitterübergang zwischen Degenau und Vertau, die gewölbte Steinbrücke bei Leutswil, die eiserne S. B. B. Brücke bei Sitterdorf. Als Abschluß der Wanderung erwähnen wir noch die Bruggmühlebrücke und die Thurbrücke beim Thurbad.



Die hölzernen Brücken über die Sitter und Urnäsch. Im Jahre 1780 erbaut von Ulrich Grubenmann von Teufen.

Wir kennen einen Brückenbauer, der keine technische Hochschule besuchte und auch nicht mit mathematischen Formeln rechnete. Er verstand die Handhabe des Zollstabes und das geniale Zusammensetzen von Quer- und Längsbalken. Es ist der wohlbekannte Hans Uli Grubenmann von Teufen (1783 im Alter von 74 Jahren in Teufen gestorben). Seine Eltern waren Meister Uli Grubenmann und Bärbel Zürcher. Die Baumeisterfamilie Grubenmann machte sich im ganzen Lande verdient bei Erstellung von Kirchen, Privat- und Geschäftshäusern, besonders aber von Brücken, die man Hänge- und Sprengwerke nannte. Die Literatur über diesen Mann und seine Bauten ist fast zu einem Wildbach angeschwollen. Man gucke ins Historisch-biographische Lexikon der Schweiz, ins Schweizerische Künstlerlexikon und in jenes von Thieme, in die Appenzellischen

Sprengweite von 30 Meter und führt in kühnem Bogen über die Urnäsch. Verschnörkelte Inschriften lassen ihre Entstehungsgeschichte leicht entziffern. Von Osten kommend, kann jedermann lesen: „Die Brugg war gebauen im Jahre anno 1780. Dieser Zeit Hauptmann und Landesbauherr Ulrich Meyer von Hundwil, Werkmeister Hans Ulrich Grubenmann von Teufen, seines Alters 72 Jahr, Wegmeister Jakob Käffler von Hundwil. Die Brugg in diesem tiefen Sobel wird genannt allhier im Kobel“. Von der Westseite zur Brücke schreitend, kann man an den Querbindern des Daches lesen: „Zu wissen ist, daß die Brugg 20 Schuh länger ist als die vor ihr stehende. Anno 1778 durch einen unerdentlichen Wasserguß nimmt es 6 deckte Bruggen an diesem nämlichen Fluß, auch damit 3 Wuhr, viele Weg und alle sämtliche Steg vom Urnäschberg und Tal bis hierher kein Weg“.



Die alte hölzerne Kräzerenbrücke mit dem alten Zollhaus. Nach einem alten Stich.

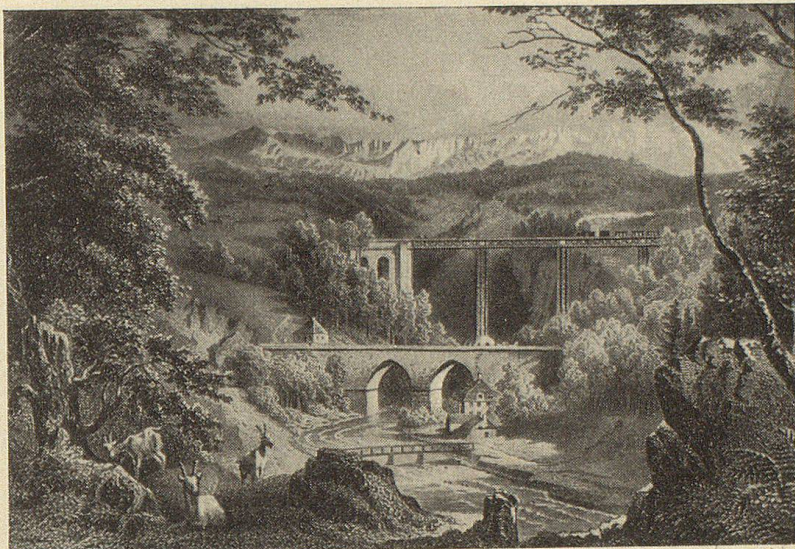
Jahrbücher, den App. Kalender 1908, die Schweiz. Baumeisterzeitung, die Dissertation von Dr. J. Koller, ETH, Zürich.

Von den Brückenbauten der Gebrüder Grubenmann seien erwähnt: die beiden Rheinbrücken bei Reichenau (1799 abgebrannt), die Emmatbrücke bei Wettlingen (1799 abgebrannt), die Rheinbrücke bei Schaffhausen (1799 abgebrannt), die Glatzbrücke im zürcherischen Oberglatt, die Linthbrücke zwischen Netstal und Glarus und die heute noch stehende Holzbrücke über die Urnäsch im Kubel. Letztere ist der letzte stumme Zeuge aus der guten alten Zeit und ein Beweis, daß dieses Werk, welches seit über 160 Jahren den Dienst versieht und baulich noch in sehr gutem Zustande ist, immer wieder von Sachleuten bewundert und von stillen Wanderern begangen, auch im Zeitalter der Eisenbahn und Auto in Ehren gehalten wird. Diese Kubelbrücke hat eine

Dieses Hängewerk hat Streckbalken aus verzahnten Trägern. Der untere Balken besteht aus zwei, der obere aus drei Teilen. Die Verzahnung ist sehr interessant. In der Mitte hat sich der Streckbalken stark eingeschlagen. Die Querbalken der Jahrbahn sind mit Bauerschrauben von unten her an die Streckbalken befestigt. Auf den Querbalken liegt der untere Windverband und darauf der Dillbelag. Die Flugdreiecke am Fuß der Sparren sind sehr schön ausgebildet und bieten für den aufmerksamen Beschauer ein schönes Bild. Ein Sprengwerk für die Firspfele fehlt. Die Last wird durch Streben auf die Hängewerke übertragen. Beidseitig verschalt und mit Ziegeln eingedeckt ist die Kubelbrücke Grubenmanns vor allen Witterungseinflüssen gut geschützt. (Aus der Schweiz. Baumeisterzeitung Nr. 25, 1936.)

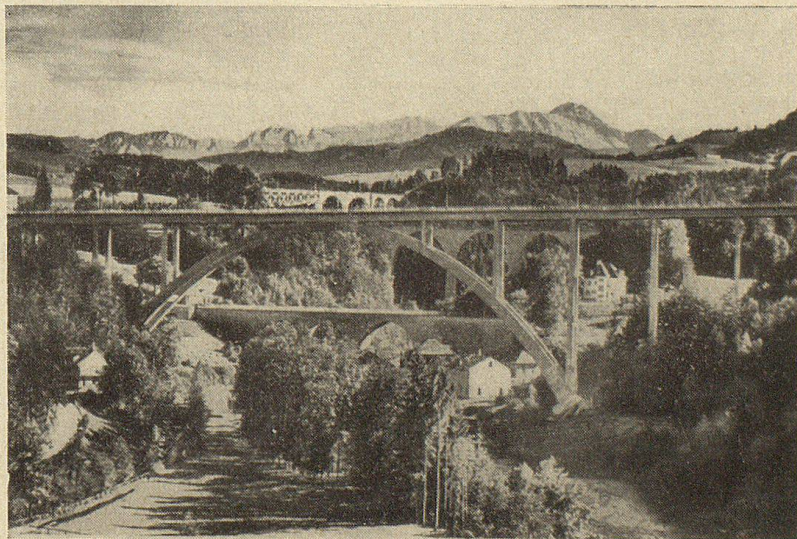
In einem Verzeichnis der Brücken im Kanton Sents vom Jahre 1799–1800, das zu Händen des helvetischen Kriegsministers erstellt wurde, wird diese Brücke auch genannt: „Breite 9 Fuß, Länge 104 Fuß, kostete 3712 Gulden, ist eines der schönsten Werke und wird vom Staat unterhalten“. Um noch einige Beispiele zu nennen: Zweibruggen 10 Fuß breit, 92 Fuß lang, kostete anno 1780 3888 Gulden, ist eine sehr schöne Brücke und im guten Zustand. Die Spießeggbrücke über die Sitter ist 12 Fuß breit, 152 Fuß lang, bedeckt, eingeschirmt und wurde 1782 von Kaiserwald erbaut, dazu muß die Stadt Sankt Gallen ein gewisses Quantum Holz hergeben. Die Häderenbrücke über die Sitter hat 1 Joch, ist 4½ Fuß breit, 140 Fuß lang, bedeckt und eingeschirmt, nur für Fußgänger und Pferde, wird von Kaiserwald unterhalten. Die Brücke im Erlenholtz ist 9 Fuß breit, 127 Fuß lang, mit Schindeln gedeckt und eingeschirmt, in gutem Zustand und wird aus eigenem Kapital unterhalten.

Die Truppendurchzüge haben auch den Brücken stark zugesetzt. So ließ die Verwaltungskammer des Kantons Sents vom Laienbruder des Klosters St. Gallen, Paul Buecherer aus Karsee in Schwaben, einem tüchtigen Handwerksmann, die ehemalige hölzerne Sitterbrücke in der Kräzern sachmännisch untersuchen. Hier einige Sätze aus dem Expertenbericht, der zugleich mit einem Riß nach Bern kam und sich heute im Eidgen. Archiv befindet. „Die uralte Brugg über die Sittern, eine Stund von St. Gallen, ist ganz gefahrvoll befunden worden, sodaß kein Sachverständiger sich getrauen würde, für selbe nur ein Vierteljahr gutzustehen. Die alte Brugg hatte sich stark gesenkt und schob sich auf die Seite. Der Tragriegel ist ohne Zapfen, die Säule ohne Vorkopf und die ganze Last nur etwelchen Eisenschrauben anvertraut, welche vom Rost zerfressen der Vermoderung gleichsehen. Kurz! Hilfe ist unumgänglich notwendig... Um diese Brugg vollkommen zu versichern und während der Arbeit den Durchpaß zu behalten, soll man von beiden Seiten ein Sprengwerk stellen, dem alten ähnlich. Die beiden Pfeiler haben gute Widerlager. Die ganze Last wird auf das neue Werk gelegt. Das Dach würde um zwei Schuh aufgenommen, weil es ganz nieder ist und oft geschieht, daß die Rassen hinweggeführt oder der Fuhrmann gezwungen wird, die Räder vom Wagen zu tun und die Last auf den Achsen zu schleifen. Die Unkosten belaufen sich auf 1000 Gulden...“ Der Plan fiel ins



Die noch heute bestehende Straßenbrücke über die Sitter und die erste Eisenbahnbrücke, welche später einer steinernen weichen mußte. (Nach einem Stich von J. B. Isenring.)

Wasser. Die Brücke wurde nur notdürftig repariert, sodaß im jungen Kanton St. Gallen der Gedanke eines Neubaus erwogen wurde. Im Regierungsgebäude fürchtete man, daß die schwere Herisauer Glocke, welche 1807 vom Kloster Salem (Salamansweiler am Bodensee) über diese Sitterbrücke geführt werden mußte, den Uebergang zusammendrücke. Bemerkenswert ist das zeitgenössische Urteil des St. Galler Bankiers Daniel Birtanner: „Soeben führt man vor meinen Fenstern eine Glocke, über 160 Zentner schwer und von 18 Pferden gezogen, nach Herisau. Der Boden seufzt unter ihrem Gewicht entsetzlich“ (31. Juli 1807). Wie mag erst die Holzbrücke in der Kräzern geseufzt haben.



Das Brückenmuseum im Sittertobel gegen Süden. Unten die alte steinerne Brücke. Oben die neue Fürstenlandbrücke. Dahinter zwischen ihren Pfeilern sichtbar die Brücke der SBB und zuhinterst die Brücke der Bodensee–Toggenburg-Bahn.

In der Botschaft vom 15. Mai 1807 wurde betont, daß die alte Sitterbrücke unzulänglich sei, zu tief liege und zur Winterszeit wegen der scharfen Steigung große Gefahren in sich birge. Ein unverbindlicher Vorschlag des Straßeninspektors Grütter von Andwil sah ein Sprengwerk von 40 000 Gulden vor. Baumeister Haltiner von Altstätten rechnete aus, daß ein Gewölbekonstruktion 57 000 Gulden koste. Der Bau soll so gefördert werden, daß die Brücke im Herbst 1809 fahrbar sei. Die Geldbeschaffung verteilte sich auf verschiedene Jahre (Verkauf von Staatsgütern oder Domänen und Ertrag aus den Brückengeldern). Aus den zwei Jahren wurden – vier. Die Bausumme vervielfachte sich, sodaß irgendwo später zu lesen war: „Zu jener Zeit berechneten die mit der Sache Vertrautesten den Aufwand, das eigene Material und die Arbeit der Sträflinge nicht inbegriffen, auf 310 000 Gulden. Die Gesamtsumme kommt in keiner Staatsrechnung zum Vorschein.“

Die Einweihung war am Gallustag 1811. Viel Volk versammelte sich, Böller krachten, nachts leuchteten Laternen. Das Ereignis wurde entsprechend begangen, mit schönen Reden und schäumendem Champagner. Die regierungsrätliche Kutsche kam ohne Unfall hinüber. Ein Witzebold meinte nachträglich, was großes Gelächter verursachte: „Nun Bürger, kannst du es ruhig wagen, sie hat des Landes schwerste Last getragen“. Die Regierung hatte nämlich die Bürgerenschaft um eine passende Brückeninschrift gebeten. Einer glaubte, seinen Patriotismus mit einer ganzen Vitanei von Lobsprüchen auf Fluß, Tal, Bauleute und Regierung zu bekräftigen. Andere operierten mit Zahlen und lateinischen Versen, die immer das Jahr 1811 ergaben (MDCCCXI). Vor der Einweihung schrieb die Wochenzeitschrift „Der Erzähler“, daß die herrliche Brücke über den Sitterfluß führe oder vielmehr über den gähen Abgrund, in dem er sich wälzt. Ein steiler, oft gefährlicher Pfad und eine in der tiefsten Tiefe angelegte, zusammengeschrumpfte Brücke sollten nicht länger der einzige Faden sein, der die östliche und westliche Schweiz auf ihrer großen Handelsstraße zusammenhält. Im Oktober 1807 begannen die Vorarbeiten, im März 1808 der Bau. Hans Ulrich Haltiner von Altstätten hat den großen Plan als kenntnisvoller und erfahrener Baumeister ausgeführt (Haltiner lernte bei Grubenmann). Diese Brücke, eine Kiesin ihres Geschlechts, ist 85 Fuß hoch über dem Flußbett gewölbt und aus schön gebauenen Quadersteinen aufgebaut. Ihre breiten Füße sind zu künstlichen, harten Felsen gepflastert, ihre Fundamente mit Tuffstein bekleidet, eiserne, in gotischem Geschmack gezeichnete Geländer krönen sie. Ihre Länge beträgt 590 und ihre Breite 27 Fuß. Die prächtige Halle sollte stets von unten angeblickt werden. Kaum ist je ein mächtigeres Werk aus den Kräften eines kleinen Staates hervorgegangen, so kühn im Entwurf, so wichtig in seinen Zwecken, so gelungen in der Ausführung. Man hat viele Aufschriften für dieses Werk entworfen. Die einfachste und sinnigste wäre „Als sich die Freiheit regte und der schwellende Mut in den Bürgern“.

Ende Dezember 1929 machten verschiedene Korporationen und Verbände eine Eingabe an die großräthliche Kommission des Kantons St. Gallen und wünschten den Bau einer neuen Straßenbrücke über die Sitter in der Krüzern. Begründung: Die 1811 eingeweihte und noch bestehende Brücke, rund 148 m lang, einer Fahrbahnbreite von 5,85 m und zwei seitlichen Trottoirs von je 1,10 m, ist für den normalen Autoverkehr ungenügend und für den Personenverkehr geradezu gefährlich. Im st. gallischen Amtsblatt (Nr. 41, 1929) wurde der bauliche Zustand der Sitterbrücke gerügt: Die eisernen Schlaufwerke seien zerrissen, das Fundament werde unterspült, die Gasleitungen weisen Brüche auf.

Die Eingabe hatte dringlichen Charakter. Man wollte nicht vorerst den Bau der Autostraße Gossau-Wil abwarten. Die fortschrittlichen Beschwerdeführer mußten sich aber gedulden. Vom ursprünglichen Plane, die Brücke vom Stocken aus ans jenseitige Ufer zu schlagen (zwischen jetziger oder 1811er und S. B. S.-Brücke), ist man zu Gunsten der gegenwärtigen Lösung abgekommen. Ueber den Bau selber machte Regierungsrat Dr. Kobelt in der St. Galler Jahresmappe 1938 interessante Angaben. Man überlege sich den Materialverbrauch; 15 300 m³ Kies (6000 Camions), 78 000 Sack Zement (390 Eisenbahnwagen), mehr als 4000 m³ Gerüst- und Schalholz und 1120 Tonnen Armierungseisen. Solche Bauten vermindern die Arbeitslosigkeit und legen Zeugnis ab vom hohen Stand der Brückenbautechnik unserer Tage.

Vor einigen Jahren gab die neue Brücke Hagggen-Stein viel zu reden. Früher mußten die Fußgänger die „Hundwilerleiter“ mit ihren 360 ausgelassenen Stufen begehen und dann im romantischen Sittertobel die zwei Bruggen überschreiten, die zur Zeit des Landeshauptmanns Ulrich Meyer von Andwil erbaut wurde. „Diese Brugg ist vielen Menschen bekannt, daß diese in Zweibruggen wird genannt“. Ing. Dick aus Luzern projektierte den eisernen Fahrsteig für leichtere Fuhrwerke und auch schwere Fußgänger. Die Firma Scheer in Herisau, Werkstätten für Eisenkonstruktionen, erstellte das Gerüst.

Einen ähnlichen Eindruck wie die neue Sitterbrücke in der Krüzern erwecken zwei andere Uebergänge, der eine im Gmündertobel (Verbindung zwischen Stein und Teufen), der andere über die Urnäsch (Hundwilerobel, Verbindung zwischen Waldstatt und Hundwil). Kühn schwingt sich hier wie dort ein großer Bogen über das Tal, der leicht und aufgelöst in senkrechte Strebepfeiler übergeht. Unsere Wanderung, die jeder nach eigenem Gutdünken einrichten mag, wollen wir nicht abschließen, ohne noch einen kurzen Blick auf die rassistige Brücke der B. S. im Rubel zu werfen. 1907 nahm die Gesellschaft den Streckenbau St. Gallen-Battwil an die Hand (fünf Lose), 1908 kam St. Gallen-Romanshorn daran, im Ganzen genommen, verlief die Arbeit ohne Unfall. Störungen zeigten sich im Gelände. Besonders das vierte Los war ein Sorgenkind (Rutschungen, Einstürze usw.). Die Linie vom Bodensee ins Thuratal ist vielgestaltig und reichhaltig an hervorragenden Kunstbauten (9 Tunneln und 17



Übersicht über das Brückenmuseum im Sittertobel. Links oben die neue Fürstenlandbrücke, unten die alte steinerne Kräzerbrücke, dann das Eisenbahnviadukt der SBB, dasjenige der Bodensee-Toggenburg-Bahn und unmittelbar rechts davon die beiden alten Hüslibrücken, über die sich einst der ganze Verkehr abwickelte. (Fliegeraufnahme Hans Groß — Aero St. Gallen.)

große Viadukte). Der Sitterviadukt ist ein gewaltiges und kühnes Bauwerk, das nicht nur Schüler mit einem staunenden Blick erfüllt. Die Brücke ist 98 m hoch und 379 m lang, sie überbrückt das Sittertobel, in dessen Tiefe Sitter und Urnäsch zusammenkommen. Der Viadukt besteht aus 11 verschiedenen Gewölben und einem eisernen Halbpärcelträger von 120 Meter Spannweite. Wundervoll ist die Aussicht von der Höhe in die Tiefe und in die Berge des Appenzellerlandes.

Uns kommen jene vier Brücken auf engem Raum, mit vereinter Kraft und technischem Können erstellt, wie ein Familienidyll vor. Die Rollen sind zwar vertauscht. Die jüngsten Familienglieder sind nicht die größten Leute. Der Urgroßvater wurde 1811 geboren und darf stolz auf seine Nachkommen zurückblicken, auf die 1856 entstandene Eisenbrücke für die Nordostbahn, welche vor einem guten Jahrzehnt ein anderes Gewändli aus Stein erhielt. Die höchste Brücke nennen wir einen

charakterfesten Enkel und die neue Sitterbrücke wurde 1941 getauft. Wir freuen uns solcher Gegensätze und Einheit, die im Sittertobel anzutreffen sind. Beim Verlassen eines Museums schaut man gerne zurück und vorwärts. Der freundliche Leser wird nun auf seinen Entdeckungsreisen manches finden, das nicht in dieser Plauderei steht. Es würde zu weit führen, alle Brückenköpfe zu studieren.

Unser „Benjamin im Brückenmuseum“, die wohlgelungene Fürstentlandbrücke über die Sitter, ist ein den Meister lobendes Werk. Sein „Pflegevater“ oder nunmehr Herr Bundesrat Dr. Karl Kobelt, ehemals Regierungsrat und Vorsteher des Baudepartementes des Kantons St. Gallen, hat in einem Handschreiben zur Brückenweihe im Herbst 1941 die sinnigen Worte geprägt: „Hindernisse überwinden, Gegensätze überbrücken!“ So soll es auch im täglichen Leben der Schweizer und Fremden sein.

Glarner Sagen

Von Kaspar Freuler, Glarus

Der Böniger

Der starchy Böniger, wo vor Jahr und Tag im Einzel hinde gläbt hät, isch emal eso vor em Zirabed vor der Hütte glässe und hät i Himmel ufeglueget, obs ächt bald chämm gu rägne oder nüd? Und wener jez da eso gwerweiset hät, sine chunnts oder chunnts nüd, da hät ds Alptüürlü giipset und es isch eine derobsi chu und vore Böniger gstande, – ob eben er der starchy Böniger sig?

„Jaja –“ seit der Böniger. „Emal d Lüüt sägeds –“

„So?“ seit dise. „Das wirt me dä moren am Morged gsieh!“

„Weso moren am Morged?“ fraget der Böniger.

Und der ander seit em, er sig äxtra uffem Zirapiet undenuse chu, zum luege, ob er ne mög oder nüd. Aber das melerem jez schu gseit ha, der Handel sig dä bald uus! Er heb nuch jede i füüf Minute uffes Rugge gleit und meistens gangs nüd emal soolang.

„Jä nu –“ seit der Böniger ganz gschlachteli. „Ich bim gwännt, am füüfi ufzstuh, dä chännted mers ja gad eso füre Nüechter prabiere. Aber jez wärde er echlä Hunger ha, oder nüd, Maa? Hogged echlä da uf ds Bänggli, ich holech es Schnäfelü Chääs –“

Der Zirapieter hogget also uffes Bangg und der Böniger geht i Chääsgrade dure, gu echlä Chääs reiche.

Imene Wiili so chunnt er wider zrug und treit uf jedere Hand ä zäntnerege Chääs, schüüne Landchääs. „So Maa, er chänd usläse, vu welem as er lieber händ“, seit er und streggt em zerst der ei Chääs under d Nase und derna der ander. „Schmögged dra!“ seit er; „der isch echlä lugg im Salz und der da ehnder es Bröseli rääßer –“

Woner do usgläse kha hät, so haut erem e Biäse ab num rääßere und treit derna de beede Wagereder wider schü ordeli i Chääsgrade dure, gad wemen es Plättli Surchrut treit.

„Wänd er sust nuch öpenöppis?“ fraget er höfeli, und schniit em nuch e halbe Süßpfunder abenand. „De ander Helfti nime ich –“

Der Zirapieter hät aber gnueg kha und isch obsi ds Trüil. Und wone der Böniger mooredes gsuecht hät, so ischer niene mi umme gsi.

Der starchy Lüziger

En mittere vu dene starchy Manne hät Lüziger gheise und isch z Netstel deheimed gsi. Der hät emal vor em Schöppli zueche ehle Holz gschitte, buechis und eichis, Chnebel und Würze und was me eso findt im Wald. Do chunnt eine dur d Gass use und lueget i alli Hüüser use, und woner bim Lüziger verbi chunnt, so stahet er still und lueget em zue, wener schiitet.

„Ds Zueluege isch ringer, hä?“ fraget der Lüziger.

„Er chännted mer jez ä gad ehle hälfe!“

„Ich bi nüd wäged em Schiite uf das Netstel hindere chu!“ meint do dise. „Ich sueche der starchy Lüziger –“

„So?“ lachet der Holzschüiter, und dä – was wänder bliinem?“

„J Bode mit em willi!“ seit der ander. „Der lieht uffem Buggel, ebs am Chilchezyt füüfi gschlage hät!“

Der Lüziger lueget eso ads Zyt use. „Es schlahet all Augeblig Bieri –“ seit er, „we wärs, wänn ers zerst ased emal mit mir probiertet?“

„Jä nu, wänns ech wuel tuet!“ seit dise.

So händ se si parad gmacht und bbeitet, bis am Zyt hät asuh schlub. Bim erste Chlang händ si denand gfasst, bim zweite hät der Lüziger ehle aazoge, bim dritte hät er dise mit eim Zugg glüpfet, und wos vieri fertig gschlage hät, so isch der Maa hinderschi use uffem Buggel gläge. Schüüner nützi nüt!

„Nüt für uguet!“ seit der Lüziger.

Derna so zwiggat er d Achs i Abägg ine, hät der ganz Plunder uf d Achsle gschwänggt und hät alls mitenand i ds Schöppli ine treit.

„Jez wäner nuch zum Lüziger wänd – ich guh gad i d Stuben use? –“

Aber der ander isch schu um ds Egg, woner ne hät welle frage.