Wege und Brücken im Sittertobel

Autor(en): **Seeger, Theodor**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): **- (1950)**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-947839

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wege und Brücken im Sittertobel

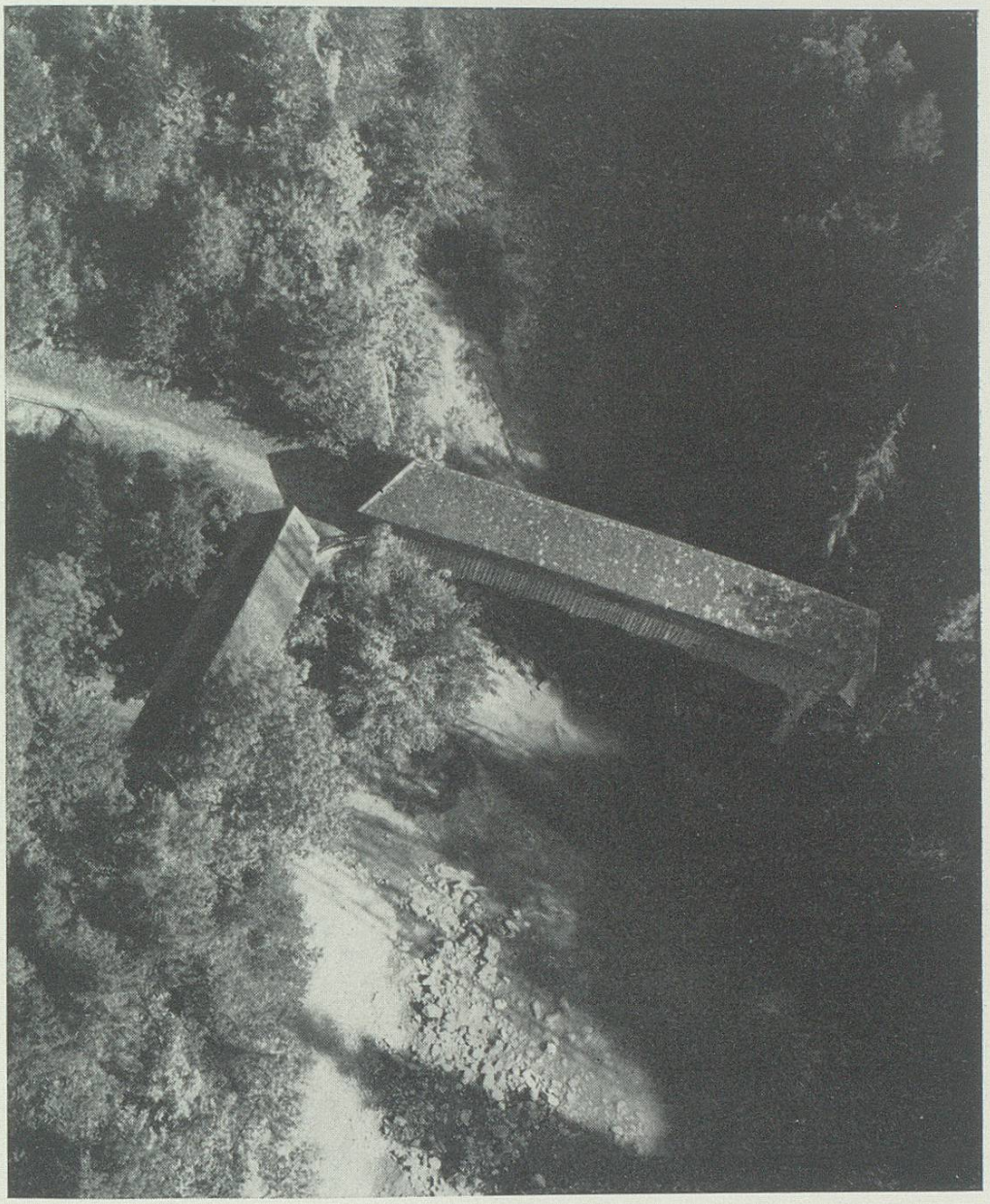
von Theodor Seeger

An einem klar durchleuchteten Sommertag wandern wir zur Stadt hinaus nach Haggen-Bruggen. Am Ende der Steigung stehen wir unvermittelt vor dem gewaltigen Absturz des Sittertobels. Wir folgen der schmalen Fahrstraße; sie führt hinaus über den stürzenden Abgrund auf der neuen Haggenbrücke, 100 Meter hoch über der Sitter. In dieser wuchtigen Landschaft erscheint das Brückenwerk aus feinen Eisenstützen und -Trägern zierlich und zerbrechlich. Wie aus einem Flugzeug schauen wir in die Tiefe. Der Wattbach ergießt sich in die Sitter, über beide Wasser schwingen sich alte Holzbrücken. Dort unten ist ein Flecken Erde, der in unserer Jugendzeit immer von neuem Gefühle des Abenteuerlichen und Romantischen wachrief. Heute noch packen uns diese Empfindungen. Wir eilen auf der Brücke zurück und steigen auf dem Stapfelweg, der «Hundwiler Leiter» in die Tiefe. 364 Stufen am steilen Felshang geht es hinunter; nun stehen wir unten am rauschenden Fluß, fernab von allem Alltagsgetriebe. Aus den schattigen Wäldern weht ein herber, erfrischend kühler Wind; an den Lichtseiten entlockt die starke Sommersonne den üppig wuchernden Kräutern balsamische Düfte. Nahe dem Bach versteckt sich verfallenes Gemäuer im wilden Gras, etliche schwere Mühlsteine liegen abseits, wie auf einem Gemälde eines deutschen Romantikers. Aber just diese Mühlsteine wecken uns aus der Verträumtheit, denn als Zeugen menschlicher Betriebsamkeit erinnern sie uns daran, daß vordem an diesen

Wasserläufen fleißig gewerbliches Leben geherrscht hatte. Zahlreich sind hier Werke der menschlichen Hand vorhanden und weisen auf den Unternehmungsgeist unserer Vorfahren hin. Im Laufe unserer Wanderung wird unser Staunen und unsere Achtung vor diesen Leistungen immer mehr wachsen.

Seit jeher haben die Menschen die Kraft des fallenden und fließenden Wassers sich nutzbar gemacht. Unsere starken Bergbäche trieben zahlreiche Wasserräder und schwemmten die gefällten Baumstämme aus dem waldreichen Appenzellerland in die Nähe von St.Gallen, wo sie in Sägmüllereien zu Bauholz verarbeitet wurden. Getreide- und Fruchtmühlen lieferten ihre Erzeugnisse an Stadt und Abtei. So entstand in den Tobeln der Sitter und der anderen Nebenflüsse und Bäche ein Fabrikgebiet mittelalterlicher Prägung. Diese Betriebe mußten indessen zugänglich sein, das heißt, es bedurfte der Wege, um den An- und Abtransport mit Saumtieren bewerkstelligen zu können. Dies war einer der Gründe, weshalb Brücken über die Wasserläufe geschlagen werden mußten. Der Hauptgrund lag jedoch unzweifelhaft in den aufkommenden Verkehrsbedürfnissen.

Dies überdenkend stehen wir vor den beiden Holzbrücken von «Zweibruggen». Es sind die ersten gedeckten Brücken (früher nannte man diesen Typ Hüslibrugg), die uns auf der Wanderung begegnen. Klein und beinahe etwas spielzeughaft überspringt die eine den schmäleren Wattbach, im rechten Winkel hiezu schwingt sich die große Brücke über die Sitter. In ihrer Nähe lag die Hungerbühler'sche Mühle. Sie fiel 1902 einem Brande zum Opfer und wurde nicht mehr aufgebaut. Es blieben jedoch romantisch wirkenden Mauerreste und Mühlsteine. Die beiden Holzbrücken gehörten zum Wege, der von St.Gallen über Haggen nach Stein und Hundwil führte. Der



Die beiden Holzbrücken von Zweibruggen

Unterhalt der «Hundwiler Leiter» oblag der Gemeinde Hundwil. Durchschreiten wir nun die große Brücke, erkennen wir im dämmrigen Lichte an den Querbalken über der Fahrbahn mehrere Inschriften mit den geschwungenen und reichen Schnörkeln des 18. Jahrhunderts. Es war dies eine wohlgeübte Sitte und macht uns jede einzelne Hüsli-

Inschrift an der Kubelbrücke

brugg lieb und vertraut; sie spricht uns an wie eine eigene Persönlichkeit und erzählt von ihrem Entstehen und ihren werktätigen Bauleuten. Hier lesen wir unter anderem zum Beispiel:

« Zwei brugen, gebaut 1787 *zur zit*
von Landeshauptmann Ulrich Meyer, Hundwil.
Baumeister Hans Jörg Alther von Speicher. »

Fast immer wird auch darauf hingewiesen, daß der jetzige Bau an Stelle einer älteren, kleineren Brücke errichtet wurde. Wieso manche Holzbrücken gerade im vorletzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts erneuert wurden, erfahren wir an der flußabwärts liegenden Kubelbrücke. Da verrät es uns eine Inschrift, zeugend der notvollen Stunden:

« Anno 1778 *Durch ein unerdencklichen Wasser guß,*
Nimt es 6 *Deckte Brugen an deißem Nemlichen fluß,*
Auch damit 3 *Wuhr ville weg und alle samtliche Steg,*
vom Urnäscher Berg und thall biß hie Här kein Weg. »

Und weiter lesen wir auf anderen Balken:

« Die Brug war gebauen Im Jahr Anno 1780 *».*

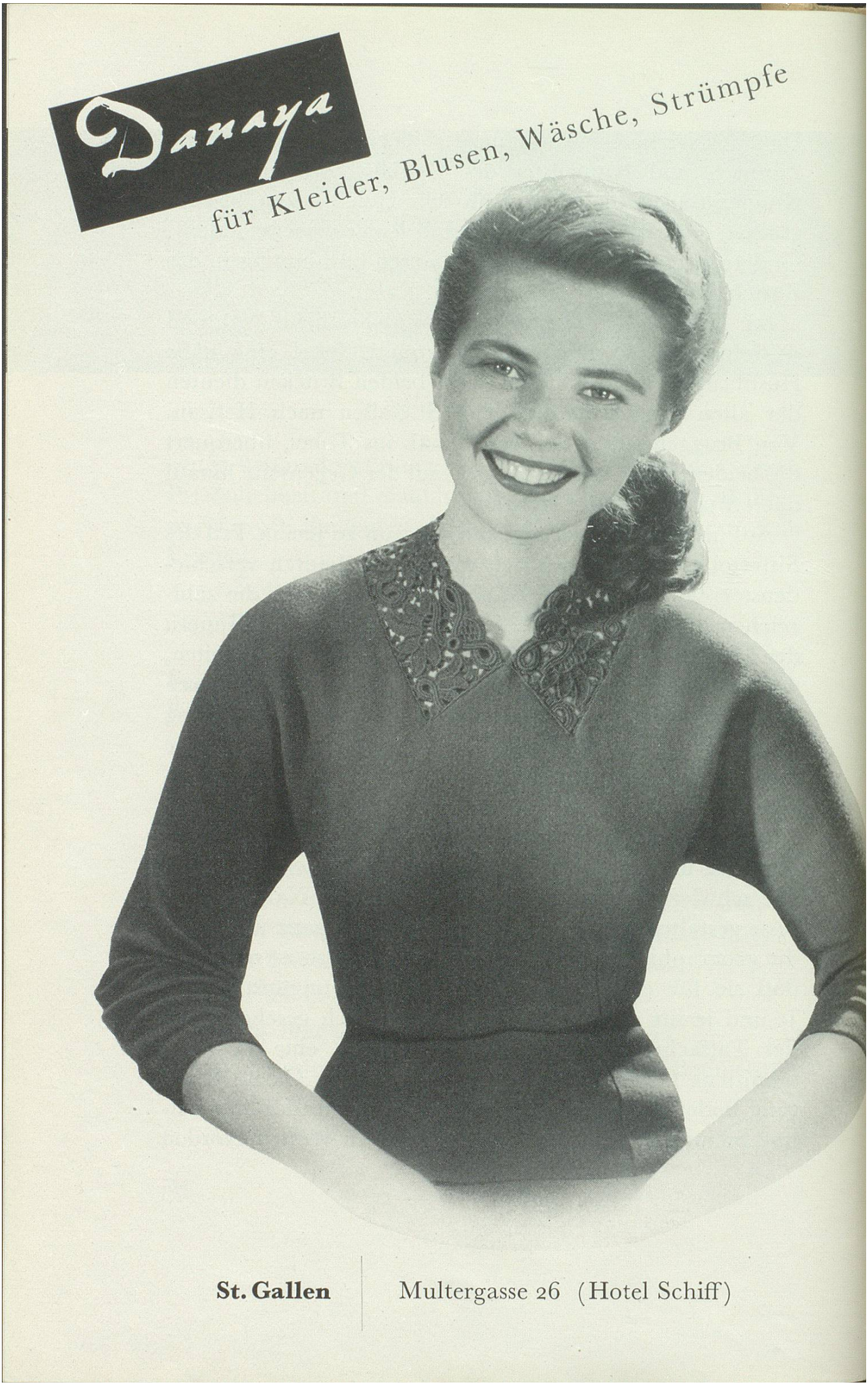
Besonders interessant ist der Hinweis auf den Baumeister:

« Werkmeister Ulrich Grubenmann von Teufen.
Seines Alters 72 *Jahre. »*

Dieser Ulrich Grubenmann ist jener meistbeschäftigte Zimmer- und Baumeister der Ostschweiz. Von seinem Können zeugen nicht nur zahlreiche Holzbrücken bis zum größten Ausmaße (die meisten sind leider verschwunden), sondern auch selbständige Kirchbauten bis hinunter in das Zürichbiet.

Die Kubelbrücke steht wiederum nicht allein. Während sie selbst den Urnäschbach überquert, führt eine nahe Hüslibrugg über die Sitter. Diese beiden Brücken dienten der alten Wegverbindung von St.Gallen nach Herisau. Von Bruggen stürzt der Weg hinab ins Tobel, überquert die beiden Flüsse und strebt steil auf der Gegenseite hinauf nach Sturzenegg und Herisau.

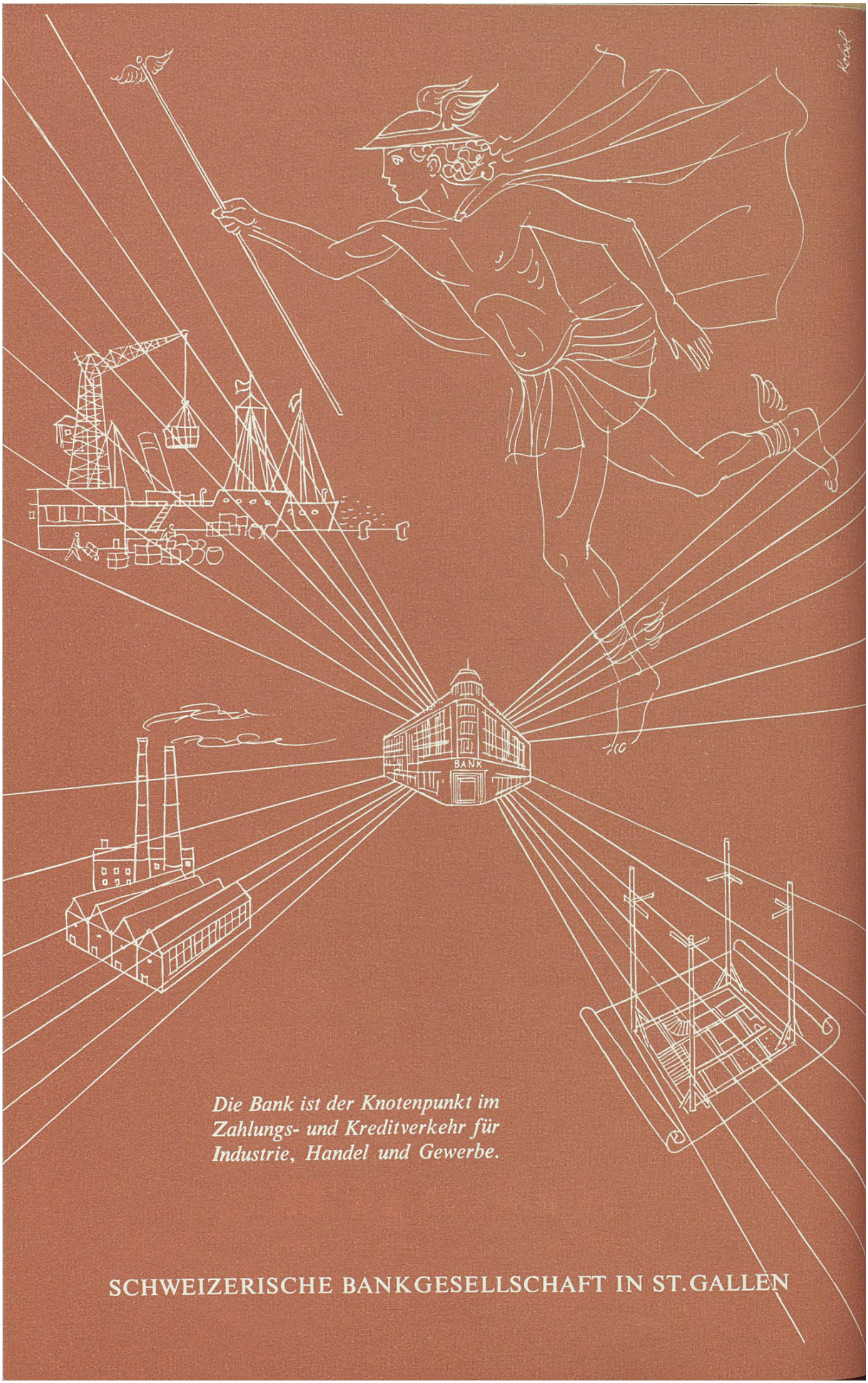
Auf unserer Wanderung sind wir nun zu jenem Teil des Sittertobels gelangt, wo sich die Brückenbauten verschiedenster Zeiten geradezu häufen. Über sie führen die zahlreichen Verkehrsstränge, die unsere Stadt mit dem Innern des Landes verbinden. Doch auch an diesen Örtlichkeiten, wo modernste Technik sich bewährt, gibt es von früheren Tagen zu berichten: nur so werden wir uns der Bedeutung dieser Werke voll und ganz bewußt. So leicht wir heute diesen tief gähnenden Graben der Sitter überqueren, soviel Mühe und Pein hat er den Vorfahren verursacht. Schon bei den obgenannten Wegverbindungen (St.Gallen – Hundwil und St.Gallen – Herisau) mußten wir erkennen, wie schwierig sich der Verkehr infolge der Naturhindernisse gestaltete. Vergegenwärtigen wir uns ganz allgemein die geographische Situation von St.Gallen, so ist zu sagen, daß sie für eine Handelsstadt denkbar ungünstig war. Je und je litt die Stadt – verkehrspolitisch gesehen – an der Tatsache, daß ihr Gründer, Gallus, eine so abgeschnittene Gegend aufgesucht hatte. Gegen Osten, Richtung Bodensee, sperrten die tiefen Einschnitte des Goldach- und Steinachtobels den freien Weg; gegen Westen, Norden


Danaya
für Kleider, Blusen, Wäsche, Strümpfe
St. Gallen
Multergasse 26 (Hotel Schiff)

Studach-Möbel vereinigen die alte und doch ewig junge Schönheit klassischer Stilarten mit der Bequemlichkeit moderner Wohnkultur.

STUDACH

Möbel und Vorhänge, Speisergasse 19, St. Gallen



Die Bank ist der Knotenpunkt im Zahlungs- und Kreditverkehr für Industrie, Handel und Gewerbe.

SCHWEIZERISCHE BANKGESELLSCHAFT IN ST. GALLEN

Spiegelklare Wiedergabe Cliché John & Co. St. Gallen

Spiegelklare Wiedergabe Cliché John & Co. St. Gallen

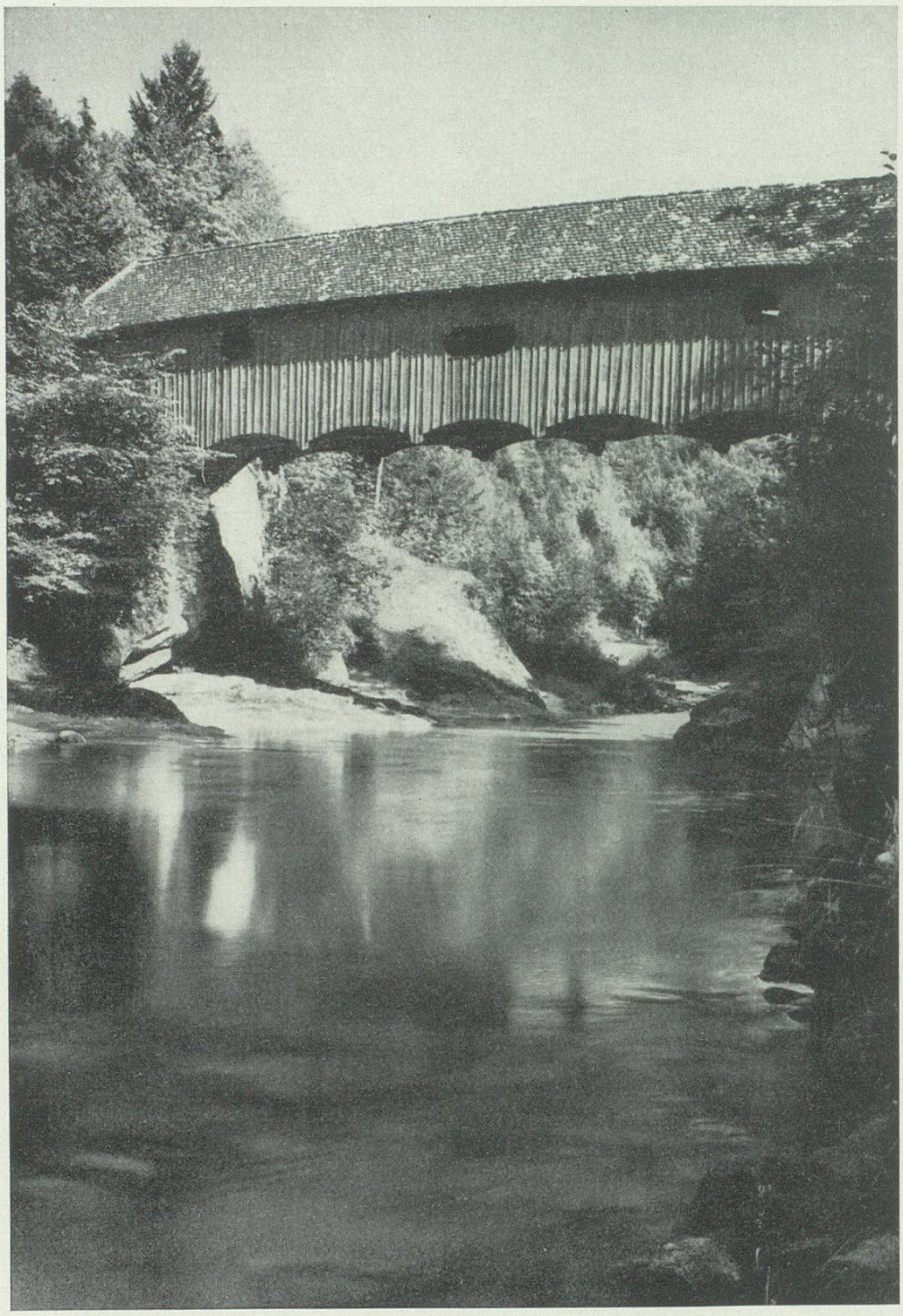
Die von Gottfried Steinmann gegründete «Ersparniscassa der Stadt St. Gallen» ging 1811 an die Gemeinde über. Ihrem ursprünglichen Zweck dient sie in erweiterter Form. Die Alters- und Hinterbliebenen-Versicherung entbindet den Menschen nicht von der Verantwortung, selbst für alte und kranke Tage vorzusorgen. Die sichere Kapitalanlage bei der Ersparnisanstalt bietet Gewähr für einen sorgenfreien Lebensabend.

ERSPARNISANSTALT DER STADT ST. GALLEN

Gegründet 1811 Gallusstraße 14

und teilweise Süden hinderte die Sitter den Zugang. In der Frühzeit strebten dem Galluskloster noch wenige Menschen zu. Es waren vereinzelte Pilger und hörige Landsleute, die Erzeugnisse der Landwirtschaft abzuliefern hatten. Doch mit dem schnellen Aufstieg des Klosters, seinem sich mehrenden Grundbesitz, nahm der Zustrom erheblich zu. Vom Bodenseegebiet und den deutschen Gauen her führte der Zugangsweg über Wittenbach – Rotmonten ins Steinachtal. Vom Rheintal, dem völkerverbindenden Nordsüddurchgang, mußte man das appenzellische Vorderland übersteigen. Im Westen war, wie bereits erwähnt, die Sitter zu überwinden. Hiezu mußte eine möglichst bequeme Stelle ausfindig gemacht werden, die verhältnismäßig leicht zu erreichen war und an der keine allzu starke Flußströmung die Überquerung gefährdete. Dies ist tatsächlich der Fall zwischen der sogenannten Herrenau und der Grafenau. Der Name Herrenau taucht bereits 1255 in Urkunden als « Pratum Dominorum » auf. Hier wurde der erste Steg errichtet, dem später eine gedeckte Brücke folgte. An gleicher Stelle wohl steht heute die 1799 erbaute Spiseggbrücke. Sowohl der Abt, als auch die aufstrebende Handelsstadt sicherten sich Rechte an dieser ersten Brücke, wie auch an allen später erstellten Bauten im Sittergebiet. Die Kosten für den Bau und Unterhalt wurden in der Regel geteilt. Die Abtei lieferte meistens das Bauholz aus ihrem reichen Waldbesitz, die Stadt stellte die Arbeitskräfte.

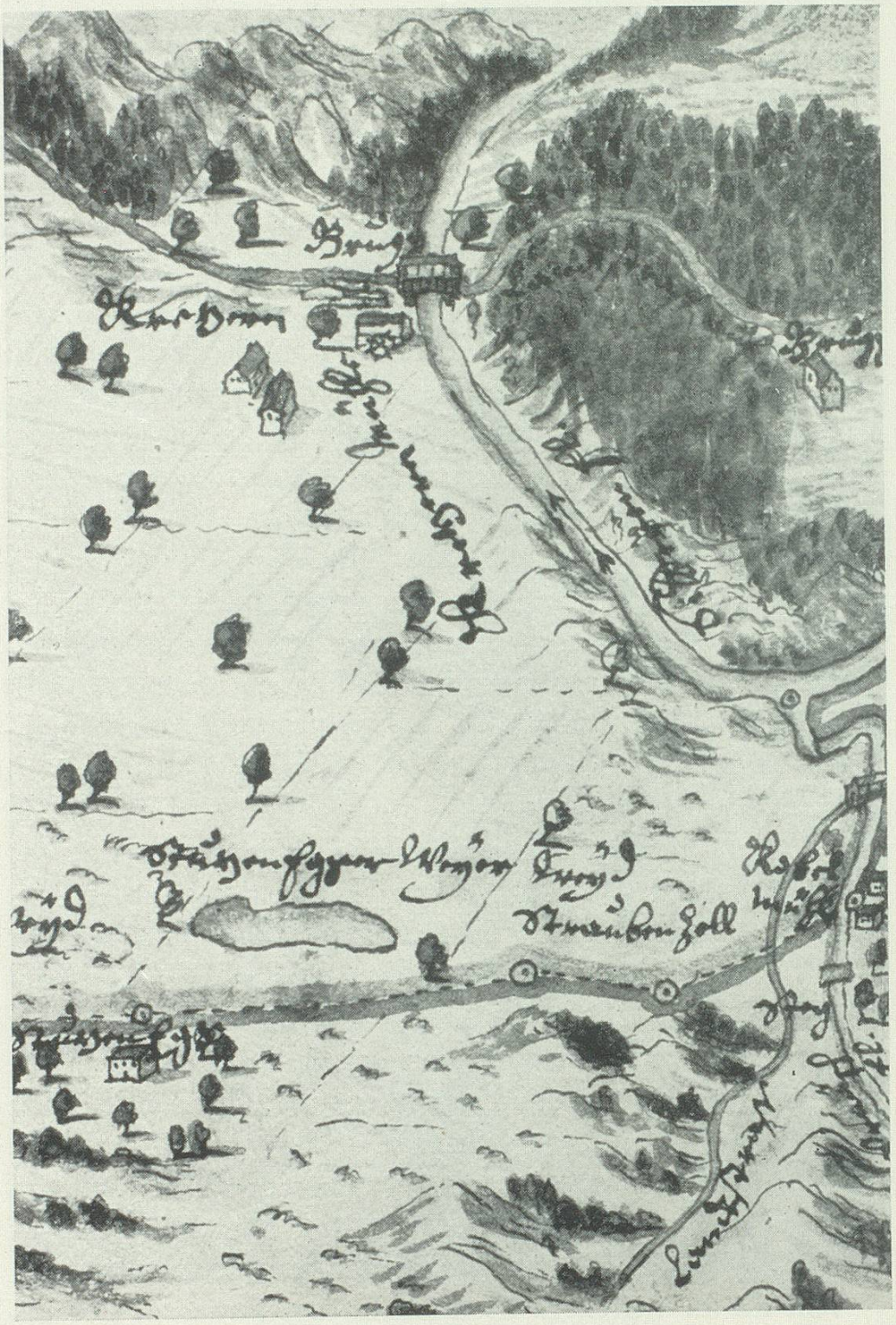
Wie lange die Brücke an der Herrenau alleinige Verbindung mit dem nachmaligen Fürstenlande war, ist nicht zu ermitteln. Man darf aber annehmen, daß spätestens im 16. Jahrhundert ein direkterer Weg nach Westen gesucht wurde. Der Anschluß an die Eidgenossenschaft und der Aufschwung des Leinwandhandels besonders mit Frankreich, brachten eine starke «West-Orientierung». So wagte man sich denn an eine Überbrückung bei Kräzern.



Brücke über die Sitter bei Zweibrücken

Die Kräzern tauchen selbst schon sehr früh in der Geschichte auf. Im Zusammenhang mit einer Aufzählung über Lehenszinse aus dem Jahre 1219 wurden erstmals die Namen *Hacon* (Haggen), *Bruccon* (Bruggen) und *Chrazarum* (Kräzern) erwähnt. Das tiefe Tobel bei Kräzern hatte auch mehrmals strategische Bedeutung. Zur Zeit des großen Kampfes zwischen Kaiser Heinrich IV. und Papst Gregor war Ulrich III. von Eppenstein Abt von St.Gallen. Da er kaiserlich gesinnt war, wurde ein papsttreuer Gegenabt namens Lütold ernannt. Es folgte die kriegerische Auseinandersetzung zwischen den beiden Äbten, die ihrerseits ihre Anhänger mit ins Feld führten. Im Jahre 1083 kam es an den Kräzern zum Kampf. Ulrich nützte das schwierige Gelände geschickt aus. Die päpstlich Gesinnten wurden geschlagen. Im folgenden Jahre kam es in der gleichen Gegend nochmals zum Zusammenstoß. Ulrich blieb endgültig Sieger und wurde 1086 ehrenhalber zum Patriarchen von Aquileia ernannt. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts ertönte nochmals Waffenlärm. 1208 kam es auf dem Breitfeld zum Kampfe zwischen dem staufisch gesinnten Abt Ulrich IV. von Sax und dem welfischen Bischof von Konstanz. Aber der St.Galler Abt wußte die Vorteile des Sittergrabens nicht so zu nützen wie vordem Ulrich von Eppenstein. Anstatt hinter dem Tobel den Feind zu erwarten, stellte er sich auf dem Breitfeld, die Sitter im Rücken, dem feindlichen Heere. Er schnitt sich damit den Rückzug ab; zudem hatte er die Wegmündung von Sturzenegg im Rücken und konnte umgangen werden. Das Heer der St.Galler (es fochten auch Stadtbürger mit) erlitt große Verluste. Ein Teil der Gefallenen wurde auf dem Felde selbst begraben und zu deren Gedenken später die Kapelle «im Bild» errichtet.

Von da an wurde es friedlich in den Kräzern. Die gewerbliche Entwicklung begann auch an diesem Flußteil. In dem kleinen Seitental, durch das später einmal die



Ausschnitt aus dem Atlas von 1728: die Sitter zwischen Kubel und Kräzern

Landstraße gelegt werden sollte, entstanden mehrere Müllerbetriebe des Klosters. Besondere Belebung brachte alsdann der erleichterte Zugang durch die neu errichtete Holzbrücke.

Die Wege jedoch waren und blieben noch lange Zeit im ganzen Lande herum recht schlecht und waren wahrscheinlich nur für Saumtiertransporte geeignet. Von einem Fahrverkehr konnte keine Rede sein. Die Leinwandballen wurden in Fässern verpackt auf die Traggestelle der Tiere gebunden. Der gemeine Mann wanderte zu Fuß von Ort zu Ort, die Bessergestellten benützten das Reitpferd, ebenso die Boten für die Fern- und Eilposten. Die sanktgallische Kaufmannschaft katte bereits im 15. Jahrhundert Postdienste organisiert, zuerst nach Nürnberg, später aber auch unter Mitwirken zürcherischer und bernischer Handelskreise eine Verbindung mit Frankreich,vor allem Lyon, geschaffen. Wollte aber der Fürstabt durch das Fürstenland zu seinem «Hof» in Wil gelangen, mußte er ebenfalls das Pferd besteigen oder sich in einer Sänfte dorthin tragen lassen. Ein recht anschauliches Bild der damaligen Wegverbindungen vermittelt uns ein kleiner Atlas aus dem Jahre 1728 (heute im Stiftsarchiv).

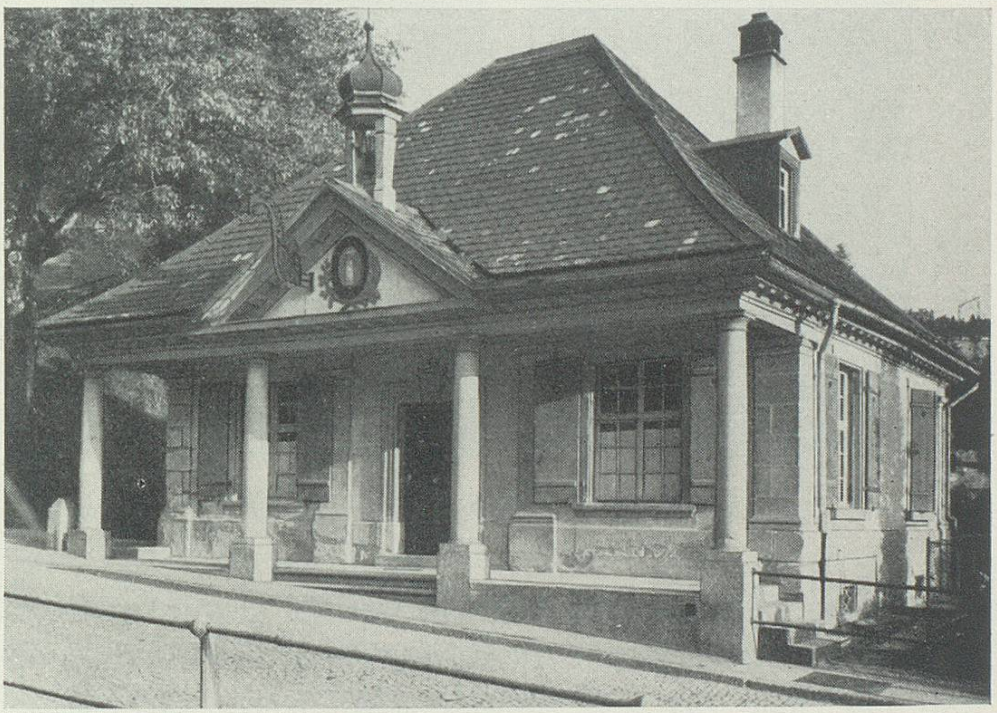
Eine wirkliche Wandlung trat erst ein, als Fürstabt Beda die große Überlandstraße Rorschach – St.Gallen – Wil in den siebziger und achtziger Jahren des 18. Jahrhunderts bauen ließ. Im Zusammenhang damit mußten auch zahlreiche Holzbrücken durch Neubauten mit größerer Tragfähigkeit ersetzt werden. Man hielt sich dabei mit gutem Grunde an den bewährten Typ der Hüslibrugg. Auch in den Kräzern wurde 1778 eine stärkere Brücke erstellt; das äbtische Zollhaus (es war noch die Zeit der Brückenzölle), ein währschafter Barockbau, steht heute noch am Westufer der Sitter. Die Vollendung der großen Fürstenlandstraße wurde mit Recht gefeiert. Es war ein denkwürdiges Er-

Zeitgenössische Darstellung der Kräzernbrücke von 1811 Stich von F. Hegi

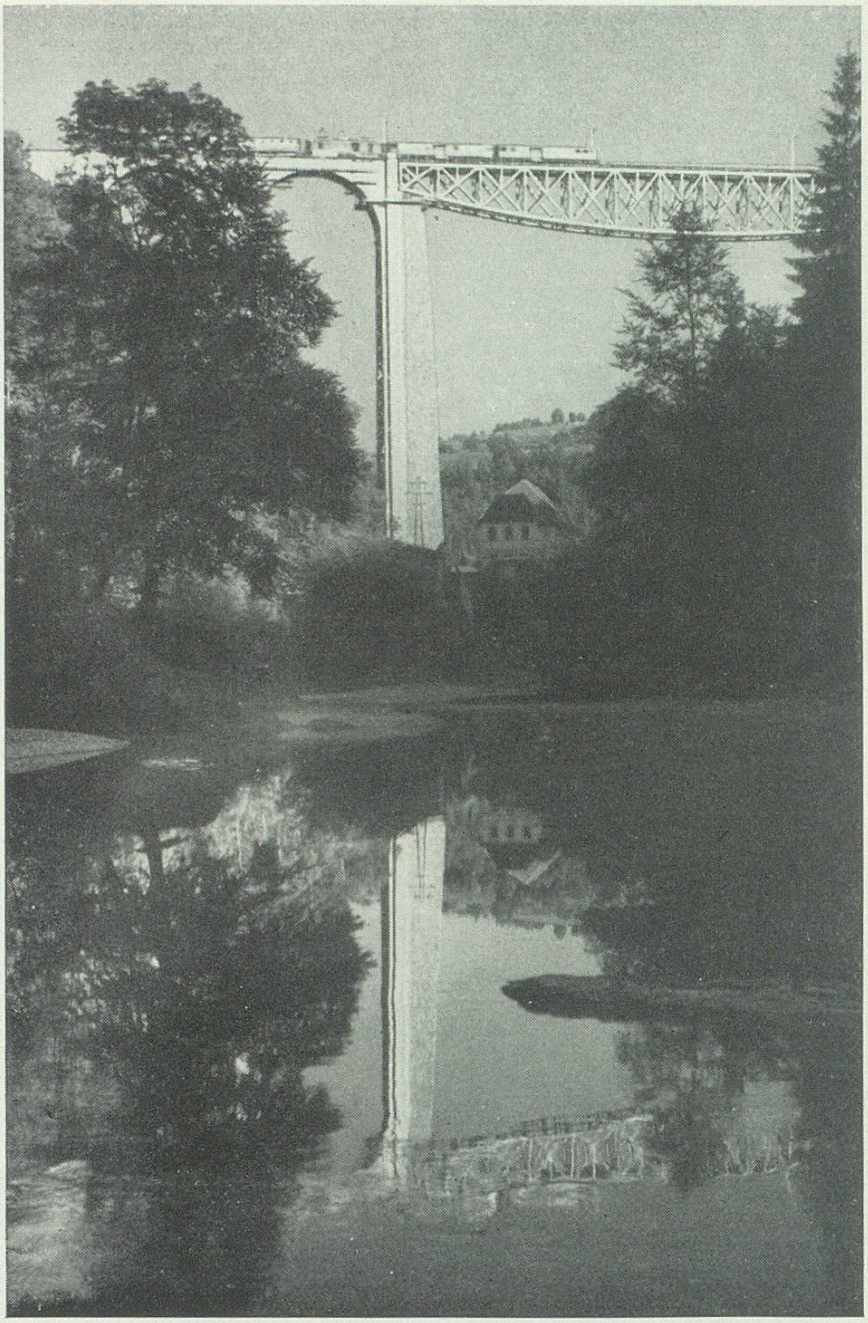
eignis, als Abt Beda erstmals mit einer vierspännigen Kutsche nach Wil fuhr.

Im 19. Jahrhundert nahm der Verkehr immer mehr zu. Der Ab- und Anstieg zur Talsohle der Sitter wurde wegen den starken Steigungen als lästig empfunden. Bald nach der Jahrhundertwende schritt man an eine bessere Lösung. 1811 vollendete man die neue, erstmals aus Stein erbaute Kräzernbrücke. Das Werk des Baumeisters Ulrich Haltiner von Altstätten wurde weitherum als technische Höchstleistung gepriesen. Die Einweihung der Brücke fand im selben Jahre mit großem Pomp unter Beisein der neuen Regierung des jungen Kantons St.Gallen statt. Aus dieser Zeit stammt auch das hübsche klassizistische Zollhaus am östlichen Brückenkopf. Im Giebel über der Säulenvorhalle prangt heute noch das damals neu geschaffene Kantonswappen mit dem Liktorenbündel und der Jahreszahl 1811. Bis vor wenigen Jahren bewältigte diese Brücke den gesamten Straßenverkehr in westlicher Richtung.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts erfolgte nochmals ein gewaltiger Schritt. St.Gallen fand Anschluß an die Eisenbahnlinie Winterthur – Zürich. 1856 wurde eine kühne, 60 Meter hohe Eisengitter-Brücke nach den Plänen von Ingenieur Dollfuß aus Mühlhausen erstellt. Von nun an fuhren immer zahlreicher die Dampfzüge mit donnerndem Geräusch über das Sittertobel. Das 20. Jahrhundert brachte weitere Steigerungen: 1910 wurde nach fünfjähriger Bauzeit die unerhört kühne Brücke der BT-Bahn vollendet. In einer Höhe von 98 Metern schwebt der eiserne Mittelteil mit seinen 120 Metern Länge über dem Abgrund. Der ganze Bau mißt indessen 378 Meter in der Länge. Im Jahre 1926 ersetzte man die eiserne SBB-Brücke durch einen Stein-Betonbau. Die alte Konstruktion wäre der starken Belastung durch die schweren, elektrischen Lokomotiven nicht mit Sicherheit gewachsen ge-



Zollhaus an der Kräzernbrücke



Die Neuzeit (Brücke der BT über die Sitter)

wesen. Der Neubau fügt sich mit seinen eleganten Steinbogen viel besser als die Eisenbrücke in das Landschaftsbild ein. Tag für Tag sausen seitdem die elektrischen Züge von und nach St.Gallen.

Vor wenigen Jahren kam ein letztes, großartiges Brükkenwerk hinzu: die Fürstenlandbrücke. Ein kühner Betonbogen überspringt das Sittertobel; auf der Niveauhöhe von Bruggen fliegen die raschen Autos in wenigen Augenblicken über das ehedem so viel Mühe verursachende Tobel. –

– Wir sind nach erlebnisreicher Wanderung stehengeblieben am Ufer der Sitter, am Fuße eines gigantischen Brückenpfeilers. Es ist inzwischen Abend geworden – Sommerabend. Aus der Stille der Taltiefe blicken wir auf, steil in die Höhe. In den tiefblauen Himmel ragt die Brücke. Da dringt ein anschwellendes, donnerndes Geräusch an unser Ohr, und schon fliegt ein Zug hoch über uns dahin. Unwirklich klein erscheint er uns; die metallenen Wagen blinken auf in der Abendsonne, zu einem goldenen Spielzeug verwandelt sich die sachliche Technik. Rasch wie im Traum entschwindet es, unser Blick senkt sich ins schattige Tal und ruht freudig auf einer alten, liebgewonnenen Erscheinung: der Holzbrücke. Altes und Neues stehen hier nebeneinander; Vergangenheit und Gegenwart sind zur Einheit verschmolzen.

Für freundliches Entgegenkommen dankt der Verfasser den Herren Prof. Edelmann (Historisches Museum) und Dr. P. Stärkle (Stiftsarchiv). Über die Geschichte von Bruggen gibt wertvolle Hinweise: «Straubenzell in seiner Geschichte» von Pfarrer Johann Staehlin 1943. Sämtliche Aufnahmen von Theodor Seeger SWB Basel.