

Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 229 (1950)

Artikel: Ein Brückennuseum im Sittertobel

Autor: Denkinger, Josef

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-375409>

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: 25.02.2026

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

Ein Brückenmuseum im Sittertobel

Von Josef Denkinger. (Photos von Jacques Bellauer, St. Gallen.)

Aeltestes bewahrt mit Treue,
Freundlich aufseßt 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-Toggenburgbahn, an den Abbruch der eisernen S. B. B.-Brücke und an das Werden eines soliden Ersatzes, 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 Häggen und Stein, an Renovationen anderer Flussübergänge und Flussverbauungen der Sitter entlang.

Sitter - ein seltsamer Name! Ein nimmermüder Erforscher heimatlichen Geschehens, Dr. Traugott Schieß, hat in der Geschichte der Gemeinde Herisau beachtenswerte Worte geschrieben: „Auch der Umstand, daß verschiedene Berg- und Flüssennamen, 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...“

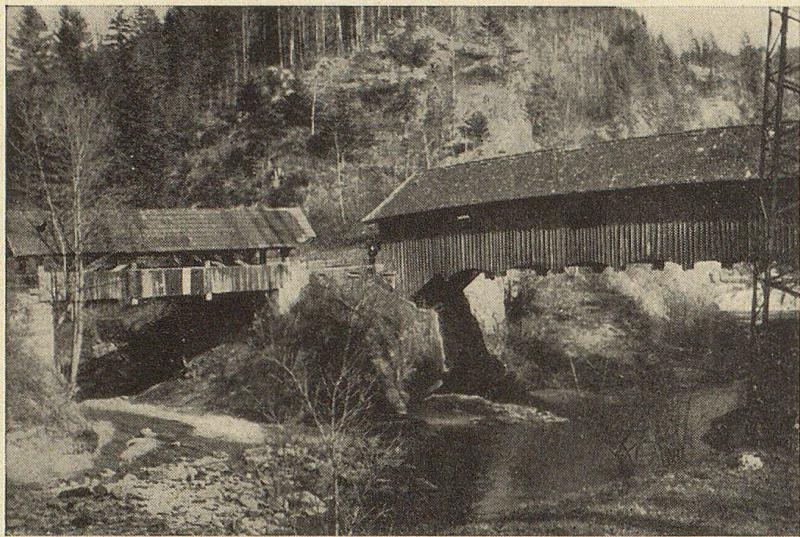
Wie haben wir uns aber die Entstehung und Bedeutung des Namens Sitter zu denken? In solchen Fällen muß man „dem Wolf aufs Maul schauen“, wie sich der Reformator Martin Luther auszudrücken pflegte. Uns ist noch kein waschechter Innerrhoder begegnet, der z. B. Santis mit einem breiten ä ausgesprochen hätte. 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 Flurnamenfunde 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 Flüssnamen mit der Wortendung -ara. In den Urkunden des Klosters St. Gallen wird dieser aus dem Seetalsee 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 Wartmann.)

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 seichte Wasser und steile Böschungen hinauf. Die Gedanken verweilten in der Ferne, am Meer, wo sie mit dem Wasserdampf und Nebel zusammenglossen, 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 mitskommen 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, flussaufwärts sogar etwas mehr, was angesichts der Schwierigkeiten des tief eingeschnittenen 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 Häggen-Stein, die Grubenmannbrücke über die Urnäsch im Kübel, die Holzbrücke vor dem Elektrizitätswerk im Kübel, die zweigleisige S. B. B.-Brücke aus Stein, der große Sitterviadukt, die 1811 gebaute Straßenbrücke in der Kräzener, die 1941 eingeweihte Fürstenlandbrücke (acht Tage nach dem Betttag), der Übergang von der Bleiche ins Burentobel, der Weg von der Fabrik zum Schiltacker, die hölzerne Spieleggbrücke, die Furt beim Schießplatz, der schwankende Häterensteg, die Holzbrücke im Erlenholz, die Steinbrücke zwischen Wittenbach und Bernhardzell im Lehn, die Wannenbrücke, die Furt zwischen Eggen und Winterburg, die Brücke im Rothen, der Sitterübergang zwischen Degenau und Gertau, 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.

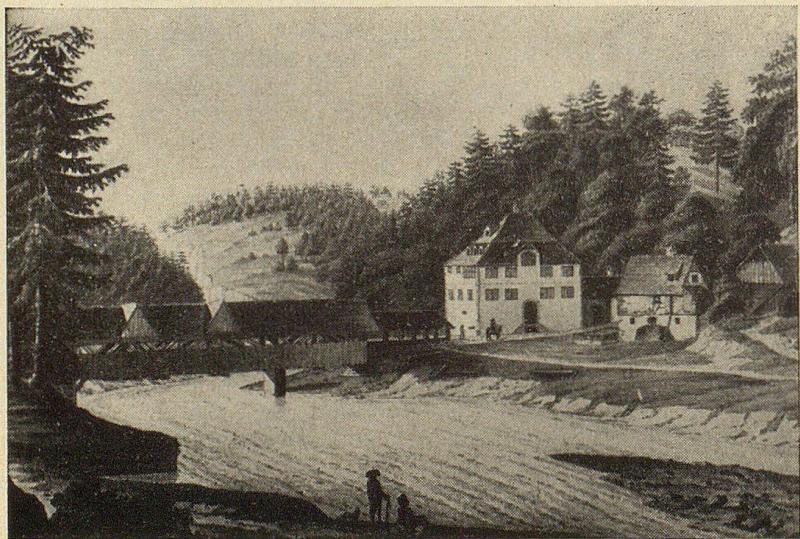


Die hölzernen Brücken über die Sitter und Urnäsch. Im Jahre 1780 erbaut von Ulrich Grubenmann von Teufen.

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 Zusammenfügen 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 Errichtung 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 Bildbach angewachsen. 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 herkommend, kann jedermann lesen: "Die Brugg war gebauen im Jahre anno 1780. Dieser Zeit Hauptmann und Landesbauherr Ulrich Meyer von Hundwil, Werkmeister Hans Uli Grubenmann von Teufen, seines Alters 72 Jahr, Wegmeister Jakob Räffler von Hundwil. Die Brugg in diesem tiefen Tobel 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 unerdenlichen Wasserguß nimmt es 6 deckte Bruggen an diesem nämlichen Fluss, auch damit 3 Wuhr, viele Beg und alle sämtliche Steg vom Urnässcherberg und Tal bis hier kein Weg".

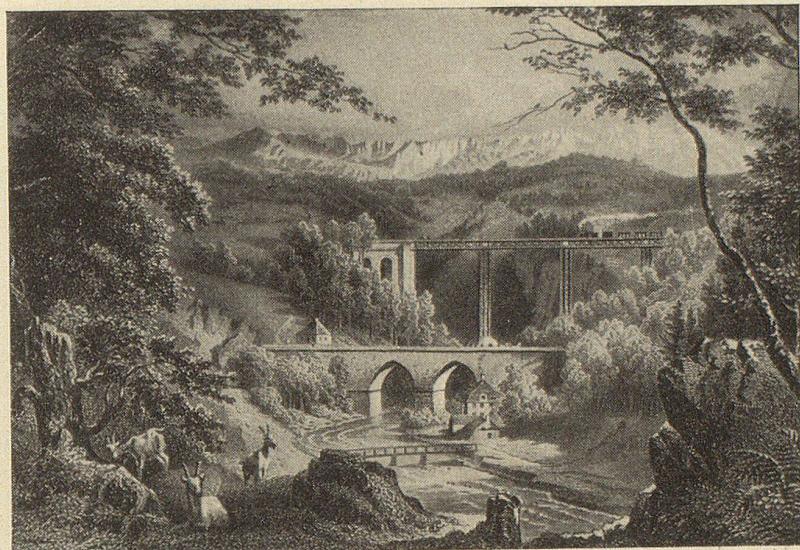
Dieses Hängewerk hat Streckbalken aus verzahnten Trägern. Der untere Balken besteht aus zwei, der obere aus drei Teilen. Die Verzahnung ist sehr interessant. In der Mitte hat sich der Streckbalken stark eingeschlagen. Die Querbalken der Fahrbahn sind mit Bauschrauben von unten her an die Streckbalken befestigt. Auf den Querbalken liegt der untere Windverband und darauf der Dillbelag. Die Flugdriechen am Fuß der Sparren sind sehr schön ausgebildet und bieten für den aufmerksamen Besucher ein schönes Bild. Ein Sprengwerk für die Firstpfete 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. Baumeister-Zeitung Nr. 25, 1936.)



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

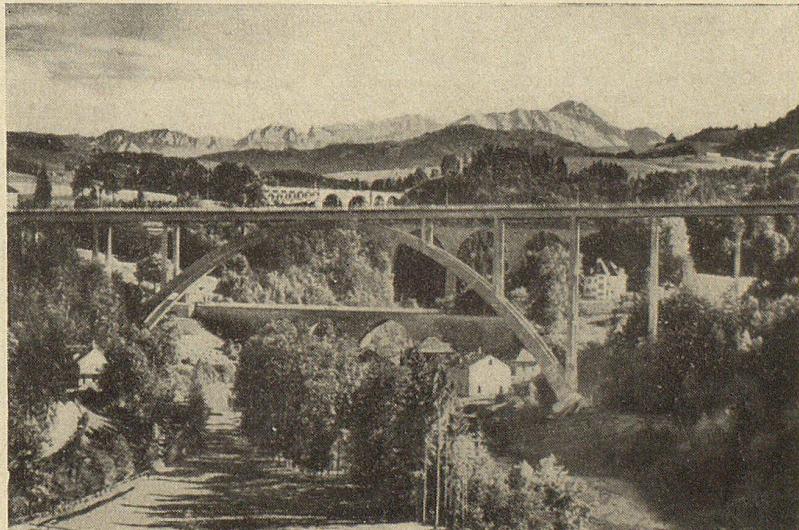
In einem Verzeichnis der Brücken im Kanton Sennis vom Jahre 1799–1800, das zu Handen des helvetischen Kriegsministers erstellt wurde, wird diese Brücke auch genannt: „Breite 9 Fuß, Länge 104 Fuß kostete 3712 Gulden, ist eines der schönsten Werke und wird vom Staat unterhalten“. Um noch einige Beispiele 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 Gaiseralwald erbaut, dazu muß die Stadt Sankt Gallen ein gewisses Quantum Holz hergeben. Die Häderenbrücke über die Sitter hat 1 Joch, ist $4\frac{1}{2}$ Fuß breit, 140 Fuß lang, bedeckt und eingeschirmt, nur für Fußgänger und Pferde, wird von Gaiseralwald unterhalten. Die Brücke im Erlenholz ist 9 Fuß breit, 127 Fuß lang, mit Schindeln gedeckt und eingeschirmt, in gutem Zustand und wird aus eigenem Kapital unterhalten.

Die Truppendiffusjüge haben auch den Brücken stark zugesezt. So ließ die Verwaltungskammer des Kantons Sennis vom Laienbruder des Klosters St. Gallen, Paul Wuecherer aus Karssee in Schwaben, einem tüchtigen Handwerksmann, die ehemalige hölzerne Sitterbrücke in der Kräzern fachmännisch 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 Draggeriegel 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 niedrig ist und oft geschieht, daß die Raffen hinweggeführt oder der Fuhrmann gezungen wird, die Räder vom Wagen zu tun und die Last auf den Achsen zu schleifen. Die Uukosten 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 Neubauers 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 Übergang zusammendrücke. Bemerkenswert ist das zeitgenössische Urteil des St. Galler Bankiers Daniel Girtanner: „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 geseuftzt haben.



Das Brückemuseum 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 berge. Ein unverbindlicher Vorschlag des Straßeninspektors Grüttner von Andwil sah ein Sprengwerk von 40 000 Gulden vor. Baumeister Haltiner von Altstätten rechnete aus, daß ein Gewölbebau 57 000 Gulden koste. Der Bau soll so gefördert werden, daß die Brücke im Herbst 1809 fahrbare sei. Die Geldbeschaffung verteile sich auf verschiedene Jahre (Verkauf von Staatsgütern oder Domänen und Ertrag aus den Brückengeldern). Aus den zwei Jahren wurden – vier. Die Bausumme verfünfachte 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.“

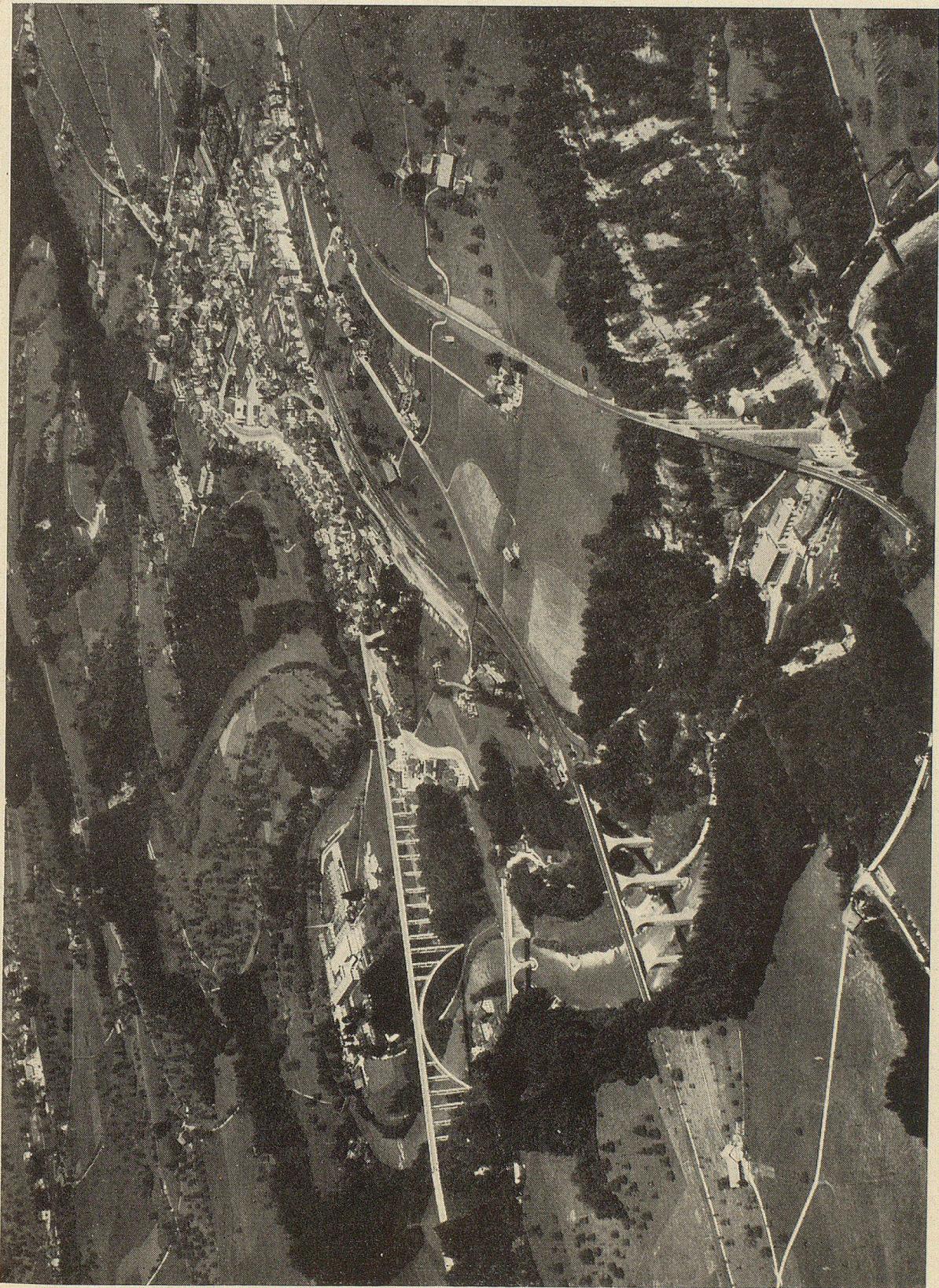
Die Einweihung war am Gallustag 1811. Viel Volk versammelte sich, Böller krachten, nachts leuchteten Raketen. Das Ereignis wurde entsprechend begangen, mit schönen Reden und schäumendem Champagner. Die regierungsrätliche Kutsche kam ohne Unfall hinüber. Ein Witzbold meinte nachträglich, was großes Gelächter verursachte: „Nun Bürger, kaninst du es ruhig wagen, sie hat des Landes schwerste Last getragen“. Die Regierung hatte nämlich die Bürgerschaft um eine passende Brückeninschrift gebeten. Einer glaubte, seinen Patriotismus mit einer ganzen Litanei von Lobprüchen auf Klub. 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 gäben 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 Riesin ihres Geschlechts, ist 85 Fuß hoch über dem Flussbett gewölbt und aus schön gehauenen Quaderstücken 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 angeblckt werden. Raum 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 schwelende Mut in den Bürgern“.

Ende Dezember 1929 machten verschiedene Corporationen und Verbände eine Eingabe an die grossräthliche Kommission des Kantons St. Gallen und wünschten den Bau einer neuen Straßensbrücke über die Sitter in der Kräzern. 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 Schlaudern 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. B.-Brücke), ist man zu Gunsten der gegenwärtigen Lösung abgekommen. Über 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 Sacf Zement (390 Eisenbahnwagen), mehr als 4000 m³ Gerüst- und Schalholz und 1120 Tonnen Armierungs-eisen. Solche Bauten vermindern die Arbeitslosigkeit und legen Zeugnis ab vom hohen Stand der Brückenbau-technik unserer Tage.

Vor einigen Jahren gab die neue Brücke Hagen-Stein viel zu reden. Früher mußten die Fußgänger die „Hundwilerleiter“ mit ihren 360 ausgelauften Stufen begehen und dann im romantischen Sittertobel die zwei Brücken überschreiten, die zur Zeit des Landeshauptmanns Ulrich Meyer von Hundwil erbaut wurde. „Diese Brücke ist vielen Menschen bekannt, daß diese in Zweibruggen wird genannt“. Ing. Dick aus Luzern projektierte den eisernen Fahrsteg 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 Kräzern erwecken zwei andere Uebergänge, der eine im Gmündertobel (Verbindung zwischen Stein und Teufen), der andere über die Urnäsch (Hundwiler-tobel, Verbindung zwischen Waldstatt und Hundwil). Kühn schwingt sich hier wie dort ein großer Bogen über das Tal, der leicht und aufgelöst in senkrechte Strebepeiler übergeht. Unsere Wanderung, die jeder nach eigenem Gutdunken einrichten mag, wollen wir nicht abschließen, ohne noch einen kurzen Blick auf die rassige Brücke der B. T. im Kubel zu werfen. 1907 nahm die Gesellschaft den Streckenbau St. Gallen-Wattwil 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 Thurtal ist vielfältig und reichhaltig an hervorragenden Kunstbauten (9 Duhnels und 17



Übersicht über das Brückenkennmuseum im Sittertobel. Links oben die neue Fürstenlandbrücke, unten die alte steinerne Kräzenerbrücke, 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 Halbpolygonalträger 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 vereinten 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 Gwändli 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 Brückennuseum“, die wohlgelungene Fürstentumbrücke über die Sitter, ist ein den Meister lobendes Werk. Sein „Pflegevater“ oder nunmehr Herr Bundesrat Dr. Karl Kobelt, ehemaliger Regierungsrat und Vorsteher des Baudepartementes des Kantons St. Gallen, hat in einem Handschreiben zur Brücke in Weise 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 Greuler, Glarus

Der Böniger

Der starch Böniger, wo vor Jahr und Tag im Einthel hinde gläbt hät, isch emal eso vor em Fürrabed vor der Hütte gsässe und hät i' Himel usfeglueget, obs ächt bald chämm gu rägne oder nüd? Und wener jez da eso gwerweiset hät, sine chunnts oder chunnts nüd, da hät ds Alptürli giipset und es isch eine derobst chu und vore Böniger gstanden, - ob eben er der starch Böniger sig?

„Jaja –“ seit der Böniger. „Emal d Lüülit sägeds –“ „So?“ seit dise. „Das wirt me dä moren am Morded gsieh!“

„Beso moren am Morded?“ fraget der Böniger.

Und der ander seit em, er sig äxtra ussem Züripiet undenufe chu, zum luege, ob er ne mög oder nüd. Aber das welerem jez schu gseit ha, der Handel sig dä bald uus! Er heb nuch jede i füüf Minute usffe Rugge gleit und meists gangs nüd emal soolang.

„Ja nu –“ seit der Böniger ganz gschlachteli. „Ich bimi gwänt, äm füüfi uszstuh, dä chännted mers ja gad eso fürre Nüechter prabiere. Aber jez wärded er echlä Hunger ha, oder nüd. Maa? Hogged echlä da us ds Bänggli, ich holech es Schnäfeli Chääs –“

Der Züripieter hogget also usffe Bangg und der Böniger gaht i Chääsgade dure, gu echlä Chääs reiche.

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

Woner do usgläsc kha hät, so haut erem e Biäse ab vum rääpere und treit derna de beede Wagereder wider schü ordeli i Chääsgade dure, gad wemen es Plättli Surchrut treit.

„Wänd er just nuch öpenöppis?“ fraget er höfeli, und schnitt em nuch e halbe Füfsunder abenand. „De ander Helfti nime ich –“

Der Züripieter hät aber gnuea kha und isch obsi ids Trüil. Und wone der Böniger mooredes gsuecht hät, so ischer niene mih umme gsi.

Der starch Lüüziger

En wiitere vu dene starche Manne hät Lüüziger gheisse und isch z Netstel deheimed gsi. Der hät emal vor em Schöpfli zueche echle Holz gschitte, buchis und eichis, Chnebel und Würze und was me eso findet im Wald. Do chunnt eine dur d Gask ufe und lueget i alli Hüüser ufe, und woner bim Lüüziger verbi chunnt, so stahrt er still und lueget em zue, wener schüttet.

„Ds Zueluege isch ringer, hä?“ fraget der Lüüziger. „Er chänntet mer jez ä gad echle hälfel!“

„Ich bi nüd wäged em Schiite uf das Netstel hindere chu!“ meint do dise. „Ich suche der starch Lüüziger –“

„So?“ lachet der Holzschiiter, und dä – was wänder biinem?“

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

Der Lüüziger lueget eso ads Zyt ufe. „Es schlaht all Augebligg Bieri –“ seit er, „we wärss, wann ers zerst asfed emal mit mir probiertet?“

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

So händ se si parad gmacht und bbeitet, bis am Zyt hät afuh schluh. Bim erste Chlang händ si denand gsäset, bim zweite hät der Lüüziger echle aazoge, bim dritte hät er dise mit em Zugg glüpft, und wos vieri fertig gschlage hät, so isch der Maa hinderschi ufe ussem Buggel gläge. Schüüner nüsti nüt!

„Nüt für ugnet!“ seit der Lüüziger.

Drna so zwiggt er d Achs i Abägg ine, hät der ganz Plunder uf d' Achsle gschwänggt und hät als mitenand i ds Schöpfli ine treit.

„Jez wänner nuch zum Lüüziger wänd – ich guh gad i d' Stuben ufe? –“

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