

Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg
Band: 6 (1979)

Artikel: Die Toggenburger Holzbrücken
Autor: Oberli, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-883762>

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

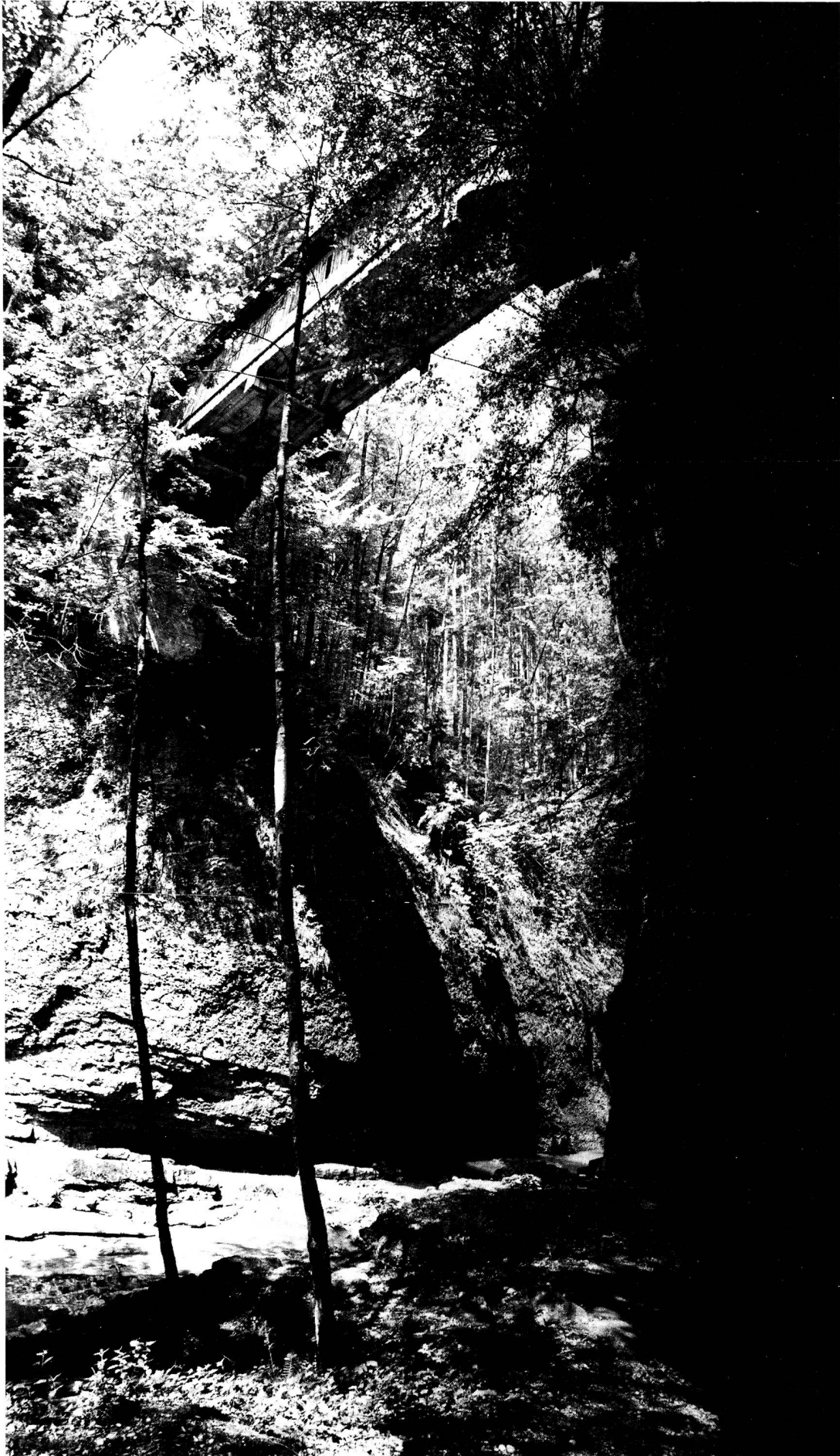
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 06.10.2024

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



Wissenbachbrücke – Verbindung Appenzell AR–Toggenburg

Die Toggenburger Holzbrücken

von Heinrich Oberli jun., Wattwil

Brücken verbinden seit eh und je nicht nur zwei Ufer, sondern Menschen und Völker. Einen bedeutenden Raum im Brückenbau nimmt die Holzbrücke ein. Sie hat in der Ostschweiz, wo das berühmte Geschlecht der Grubenmann tätig war, eine besondere Tradition. Im Toggenburg, wo heftige Niederschläge ruhige Wasserlein in reissende Ströme verwandeln können, besass sie mit ihrer grossen Spannweite unangefochtene Vorzüge gegenüber der kurzbogigen Steinbrücke, welche Flussstützen in kurzen Abständen erforderte. Die Entwicklung des Sprengwerkes beim Bau von Dachstühlen und Emporen kam auch dem Brückenbau zugute, wo immer kühnere, frei gespannte Konstruktionen entstanden. Diese Entwicklung fand wohl in der über die ganze Rheinbreite von 120 Metern bei Schaffhausen frei gespannten Brücke von Hans Ulrich Grubenmann ihren absoluten Höhepunkt. Im Toggenburg können wir an den heute noch bestehenden Holzbrücken beinahe die ganze Entwicklungsgeschichte des Holzbrückenbaues ablesen. Von der Sprengwerkbrücke in der Letzi bei Lütisburg zum Dreieckhängewerk über die Weissthur bei Stein, dem Trapezhängewerk der Lütisburger Thurbrücke, dem Polygonalhängewerk in Brunnadern, der ehemaligen Bogenbrücke Mühlau (heute verkürzt in der Aachsäge wiederhergestellt) bis zur modernen Gitterbrücke in Anzenwil bei Ganterschwil sind alle wichtigen Bausysteme vertreten.

Mit Ueberhandnahmen des motorisierten Schwerverkehrs nach dem 1. Weltkrieg war der Fortbestand der meist zu schwach dimensionierten Holzbrücken gefährdet. Bis in die sechziger Jahre verschwanden diese teils Jahrhunderte alten Zeugen der Zimmermannskunst. Die verbliebenen Holzbrücken fristen meist an abgelegenen Bach- oder Flussübergängen ein idyllisches Dasein, zur Freude des Wanderers, der sie plötzlich entdeckt oder sie zielbewusst aufsucht. Einige Bauwerke wurden aber auch in neuerer Zeit verstärkt und genügen noch heute dem Verkehr.

Die neun Holzbrücken, welche ich nachfolgend kurz vorstellen möchte, überspannen mit einer Ausnahme den Necker oder die Thur oder deren Zuflüsse. An den Anfang soll aber jenes Bauwerk gestellt werden, das die Verbindung vom Toggenburg zum Appenzellerland herstellt, also zur Heimat jener Brückenbauerfamilie, welche aus der Geschichte des Holzbrückenbaus nicht mehr wegzudenken ist.

Die Wissenbachbrücke bei der Flawiler-Egg

Koord. 735'425/250'540
Gemeinden Flawil — Herisau

Ausserhalb des Einzugsgebiets von Thur und Necker, am Rande des Bezirks Untertoggenburg, führt in beinahe schwindelnder Höhe die «Schwänbergbrücke», wie sie von den Appenzellern genannt wird, über den Wissenbach. Der Bogenschlag, von Johannes Knellwolf aus Herisau bewerkstelligt, lehnt sich deutlich an die Konstruktion seines Zeitgenossen Hans Ulrich Grubenmann an.

Die Brücke war Bestandteil der alten Landstrasse von St. Gallen über Zellersmüli — Schwänberg — Egg nach Degersheim, mit Anschluss in Schwänberg über Ramsen nach Herisau, und in Egg nach Burgau — Oberglatt.

Der Uebergang findet erstmals Erwähnung in der Landrechnung von Appenzell 1534-37*.



Wissenbachbrücke von Schwänberg her

Laut heutiger Balkeninschrift ist eine Vorgängerbrücke 1615 vom Oberglatter Pfleger Johannes Baumann erbaut worden. Die Urkunden ** Nr. 18—21 im Archiv der evangelischen Kirchgemeinde Flawil künden uns, dass in den Jahren 1648-49 zwischen der Kirchhöri und Hans Buman auf der Egg, über dessen Liegenschaft die Landstrasse zum Uebergang führte, ein Streit um den Brückenunterhalt ausgebrochen war. Abt Pius Reher von St. Gallen nahm selber bei Anlass einer Reise von Lichtensteig nach der Pfalz einen Augenschein vor und entschied, dass die Kirchhöri die «Vor Brugg zu Schwänberg» und Hans Buman und seine Erben die Strasse ausserhalb «bis an die Hölzer, darauf die Vorbrugg liget», zu unterhalten haben.

Die heutige, 1782 erbaute, 22 Meter lange Holzbrücke, welche in 24 Meter Höhe die Wissenbachschlucht frei überspannt, besteht aus einem fünfteiligen Polygon-Hängewerk. Seine beidseitigen Hauptträger werden aus drei Balkenzügen, welche gegen den Scheitel zusammenlaufen, sein Untergurt auf Höhe des Laufstegs aus zwei übereinander verkeilten Balken gebildet. Sechs Gebinde mit beidseitig doppelten Hängepfosten tragen die Fahrbahn und teilen die Brücke in fünf Felder. Unter dem Bohlenbelag der Gehfläche verlaufen vier durchgehende Trägerbalken, welche gegen seitlichen Winddruck mit diagonalen Streben versteift sind. Eine ähnliche, weiter gespannte Versteifung finden wir auch im Dachansatz. Die Dachsparren ruhen auf den Gebinden, oder dazwischen auf barock profilierten Stichbalken. Seitlich der Portale tragen dekorativ geschweifte Kopfbügel den auskragenden Teil des heute mit Ziegeln eingedeckten Walmdachs. Ueber die Baugeschichte geben uns schwarz gemalte Inschriften an den oberen Gebindespannriegeln weiteren Aufschluss; so lesen wir von der Schwänbergseite her:

1. «Die Brugg War gebauen Im Jahr Anno 1782,
2. Dißer Zeit Lands Fänderich und bau Herr Ulrich Meyer von Hundwil».

** (Dem Namen des Landesbauherrn Ulrich Meyer begegnen wir auch auf den Brücken über die Sitter in Zweibruggen (1787) und über die Urnäsch im Kubel (1780), hier erst als Hauptmann Meyer).

3. «Werck Meister Johanneß Knellwolf von Herisau».

Von der Flawilerseite her lesen wir:

1. «Diße vor der stehete Alte brugg war gebauen Im Jahr Anno 1615,

2. Dißer Zeit Pfleger und Bau Herr Johanneß Bauman von Oberglatt».

3. «Der brugg fuß auf dißer seitten auch Neu auf gemauret von M. Laurenz Aügster von Teufen.»

4. Decker M. Joseph Stüdy und Johanneß Gähwiller.»

Für den Wanderfreund ist die Wissenbachbrücke Ausgangspunkt zur wildromantischen Schlucht bachaufwärts; abwärts gelangt er bald zur interessanten Vereinigungsstelle von Wissenbach und Glatt. Wanderwege führen weiter nach Gossau, oder der Glatt folgend gegen Flawil. Für uns Toggenburger lohnt sich besonders ein Besuch des nahen Weilers Schwänberg. Gewachsen an der alten Durchgangsstrasse, und vom heutigen Verkehr praktisch verschont, hat sich hier eine für Appenzeller Verhältnisse mittelländisch behäbige Bauernhausgruppe erhalten, deren Zentrum das sogenannte Rathaus, der einzige Riegelbau des Kantons, bildet.

* aus Kunstdenkmäler der Schweiz, Bd. Appenzell AR I, Verfasser Dr. E. Steinmann

** Toggenburgerblätter 1950, S. 74 (Friedolin Trüb)



Zwislerbachbrücke bachaufwärts



Brücke über den Zwislerbach vom Harzenmoos her

Holzbrücke über den Zwislerbach

Koord. 735°575/240°150
Gemeinde Hemberg

Von der Höhenstrasse Bächli — Urnäsch, etwa ein Kilometer vor der Kantonsgrenze bei der Landscheidi, zweigt im Hinteren Harzenmoos gegen Süden ein lohnender Wanderweg ab. Zuerst führt er hinunter ins bewaldete Tobel des Zwislerbachs und aus diesem hinauf über die Hänge von Barenegg oder Chapf der Hochalp entgegen.

Die Passage über den verborgen fliessenden «Zwisler» erleichtert eine 176jährige gedeckte Holzbrücke. Erbaut wurde sie durch die Brückenkorporation Harzenmoos im Jahre 1802. Das Protokollbuch *, worin seit Beginn die etwa vierjährlich abgehaltenen Sitzungen beschrieben werden, gibt uns im Anlagerodel Zeugnis über die ersten 25 Brückengründer. Jede Familie, welche durch Bodenbesitz zum Einzugsgebiet des Uebergangs gehörte, zeichnete einen freiwilligen Baukostenanteil, nach welchem die Mehrkosten aufgeschlüsselt wurden. Ein Johannes Frey vom Bächli leistete seinen Beitrag durch die Holzlieferung. Das Amt des Brückenmeisters sowie Korporationspräsidenten liegt über all die Zeit meist in den Händen der Familien Frey und Bühler im Harzenmoos. Seinerzeit wurde das Zimmermannswerk, die Holzlieferung ausgenommen, in vielen Frondienststunden und für 735 Gulden Materialkosten errichtet. Durch Auslösung verschiedener kleiner Liegenschaften zählt die Brückenkorporation seit 1971 nur noch 12 unterhaltspflichtige Familien. Die Brückenkonstruktion besteht aus einem

Trapezhängewerk, an welchem mit doppelten Pfostenpaaren die Fahrbahn aufgehängt ist. Sechs Gebinde gliedern das Bauwerk in seiner Längsrichtung. In den Zwischenfeldern übernehmen kreuzweise angebrachte Streben im Dachfuss die seitliche Belastung durch den Wind. Das schützende Walmdach war bis 1971 mit Holzschindeln eingedeckt, heute trägt es einen grauen Eternitschirm.

Hinweise auf den Erbauer und die Bauherren geben uns auch die aus Blickrichtung vom Harzenmoos her angebrachten Inschriften auf den Gebinde-Spannriegeln:

1. «Deisere Brug ist erbauen von Werck Mster Christian Bolt von Krumenau. Gott behütete deise Brug vor Feur und Wassernoht».

2. «Ano 1802 zu disser Brug auf zu bauen waren verordnet Herren Bau Meister Christian Frey im Harzen Mos und Herren Bau Meister Christian Bühler im Harzen Mos.»

Eine Idee vom Zeitgeist, der nach den Revolutionswirren kurz vor der Kantonsgründung 1803 herrschte, gibt uns die Inschrift, welche wir von der Barenegg herkommend lesen können:

1. «Disse Leuth haben mir thu an Verthrauen, eine Brug hie her zu bauen.»

2. «Sie hatt mir gegeben weder Brodt noch Gelt. Gott, ach lass wider werden neuw, Freyheit und alte Schwytzer Treub.»

* Protokollbuch der Brückenkorporation Harzenmoos.

Die Neckerbrücke in Brunnadern

Koord. 728°040/244°160

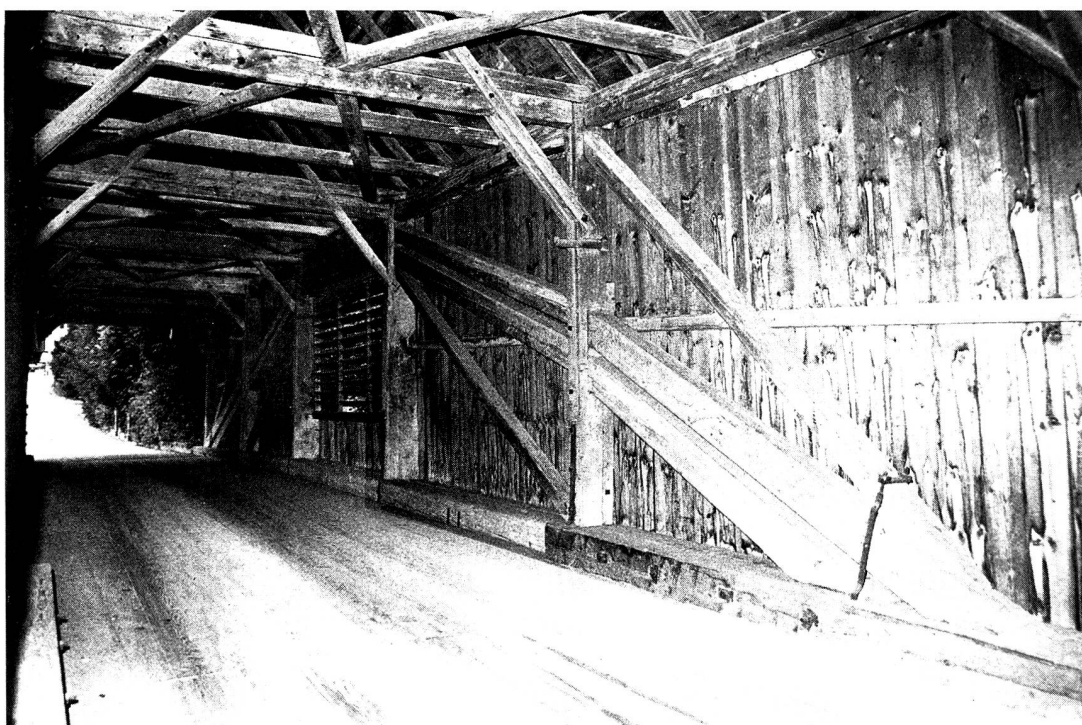
Gemeinden Brunnadern — Mogelsberg

Die gedeckte Holzbrücke, die in leichtem Bogen östlich vom Dorfe Brunnadern den Necker überspannt, war Bestandteil der alten Landstrasse. Diese bog hinter dem Restaurant «Anker» (Chrüzweg) von der Strasse Wasserfluh —

Furth — St. Peterzell ab, folgte der heutigen Linie der Staatsstrasse bis zum Restaurant «Krone» und setzte hier über den Necker. Weiter führte sie über Au nach dem Dörfchen Necker, hinauf nach Mogelsberg und gegen Degersheim. Hinsichtlich der Geschichte des Bauwerks sind uns keine älteren Urkunden bekannt. Es dürfte nach dem Brand einer ähnlichen Vorgängerbrücke um die Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden sein.



Neckerbrücke Brunnadern flussabwärts



Blick gegen Brunnadern

Die annähernd 24 Meter lange Brücke überspannt den hier 20 Meter breiten Fluss. Ihre Fahrbahn ist an einem fünfteiligen, zweibahnigen Stabpolygon aufgehängt, welcher mit Diagonalstreben weiter verstärkt ist. Windverbände in Form von Andreaskreuzen versteifen die Brücke im Dachbereich. Die Dachkonstruktion ohne Mittelfette trägt ein eternitgedecktes Walmdach. Beidseitig ist das Bauwerk bis zum Dachansatz mit senkrechten Brettern verschalt, nur im Mittelfeld sind Oeffnungen mit waagrecht Holzlamellen vorhanden.

Seit dem Bau der Bodensee-Toggenburgbahn und der damit verbundenen Führung der Talstrasse über das Bahnareal liegt die gedeckte Holzbrücke an einem Nebensträsschen, welches dem Lokalverkehr zu den Weilern Siggetschwil und Au dient. Dem Wanderer bietet sie eine willkommene Gelegenheit, bald von der stark befahrenen Dorfstrasse neckeraufwärts über Siggetschwil nach Furth und St. Peterzell, oder talabwärts über Adelbach — Necker nach Mogelsberg oder Oberhelfenschwil zu schreiten. Eine weitere Route erschliesst den Höhenkamm der Wilket über Oberberg — Brand.

Die Neckerbrücke in der Aachsäge

Koord. 727'110/247'300

Gemeinden Oberhelfenschwil — Mogelsberg

Der Neckerübergang der Brückenkorporation Aachsäge — Winzlisau, eine ungedeckte Rundholzbrücke, war vor 25 Jahren altersschwach geworden und musste durch eine neue Brücke ersetzt werden. Dieser Umstand führte dazu, dass die um einen Drittel gekürzte Mühlauthurbrücke nach über 100 Dienstjahren hier in der Aachsäge ihren Alterssitz gefunden hat.

Wollen wir mehr über die Geschichte dieser in höchster Vollendung erbauten Brücke erfahren, so begeben wir uns an den historischen Thurübergang zwischen Bazenheid und Unterrindal (Lütisburg). Am westlichen Ende des geologisch interessanten Rindal-Grabens gelegen, spielte die Thurpassage bestimmt schon in den Fehden zwischen den Toggenburger Grafen und den St. Galler Aebten eine wichtige Rolle. Nach ältesten Urkunden befand sich anfangs des 13. Jahrhunderts das Mühlaugut im Besitz des Abtes und wurde an die Edlen von Landegg (Burgsitz bei Magdenau) ausgeliehen. 1260 ging es durch Kauf oder Vergabung im Einverständnis St. Gallens ans Kloster Magdenau über. Aus den Jahren 1552-53 ist überliefert, dass die Pfarrgemeinde Kirchberg eine neue Brücke erstellte, wofür die Abtei St. Gallen um Beiträge angegangen wurde.

Im 2. Villmergerkrieg, nämlich am 13. April 1712, nahmen die Zürcher unter ihrem Hauptmann Nabholz die Brücke ein. In der folgenden Nacht von abtreauen Anführern zurückerobert, fiel sie am 14. endgültig in die Hände der Zürcher, die in der Folge auch die Aebtestadt Wil eroberten.

Im 18. Jahrhundert befand sich das Mühlaugut samt der Brücke als aebtisches Lehen noch vorwiegend in privaten Händen. Ab 1842 bahnten sich zwischen den beiden Anstössergemeinden

Kirchberg und Lütisburg Verhandlungen über einen Gemeindestrassenbau Bazenheid — Unterrindal (— Flawil) an. Für einen Brückenneubau liessen sie Pläne von Zimmermeister Josef Anton Storchenegger aus Jonschwil sowie einen Kostenvoranschlag, belaufend auf 4000 Gulden ausarbeiten. Die Verhandlungen zwischen dem ausführungswilligen Lütisburg und dem zögernden Kirchberg, hin und wieder etwas durch den Kanton angespornt, schleppten sich aber noch sieben Jahre dahin.

Das Hochwasser vom 22.-23. April 1846, welches die alte, baufällige Brücke mitriss, zwang die Unschlüssigen endlich zum Handeln. Mühlaubesitzer, alt Gemeindeammann Elias Baumann, fand sich nach längeren Unterhandlungen bereit, die Erstellungskosten zu übernehmen*, und so konnte das Werk im Sommer 1849 von Zimmermeister Storchenegger ausgeführt werden. Am 9. September 1851 wurden auch die Zufahrtsstrassen dem Verkehr übergeben. Eine schwarze Holztafel mit weisser Inschrift erinnert an Auftragegeber und Baumeister mit folgenden Worten: «Der Gründer und Bauherr der Brücke war Gemeindeammann Elias Baumann von Mühlau. Glück, Heil und Segen schenke Gott ihm und seiner Familie; Josef Anton Storchenegger, Zimmermeister in Jonschwil. Erstellt Sommer bis Herbst 1849».

Der Thurübergang von 38,35 Metern Länge bestand aus beidseitigen Balkenbogen mit fünf übereinander verkeilten Einzelbalken und einem ebenfalls leicht gebogenen Gurt auf Fahrbahnhöhe. An diesem Tragwerk war mittels zwölf Gebinden die Fahrbahn aufgehängt. Aussergewöhnlich waren die gegeneinander gebogenen Windverbände im Dachansatz, welche sich in der Mitte berührten.

Mit der Einweihung verpflichteten sich die beiden Anstössergemeinden, hinfort je hälftig den Brückenunterhalt zu übernehmen. Dieser liess denn auch nicht lange auf sich warten. Rund alle 10 Jahre wurde etwas repariert, verstärkt, brauchte die Fahrbahn neue Dielen oder waren die Geländer zu ersetzen. Ab 1878 wurde der Beschluss gefasst, in den Wintermonaten die Brücke mit Petrollampen zu beleuchten, was jährlich 60 Franken kostete. Ab 1910 ersetzte sie elektrische Beleuchtung.

Durch Ueberbelastung mit dreispännigen, mit bis zu 200 Zentnern beladenen Mehlfuhrwerken der Eberle-Mühle in Kressbrunnen bei Gossau, brach im Dezember 1895 ein Tragbalken. Sanierungsbestrebungen schleppten sich über ein Jahr hin, worauf Zimmermeister Weibel aus Bazenheid beauftragt wurde, einen Mittelpfeiler im Thurfluss zu errichten, eine Krücke, welche dem Prinzip des Hängewerks diametral widersprach. Anfangs unseres Jahrhunderts wurde die zulässige Tragkraft der Brücke mehrfach reduziert. 1902 auf 7,5 Tonnen, 1909 auf 5 Tonnen und 1922 fiel sie gar auf 4 Tonnen.

Nach Einsprache der Zementwarenfabrik Johann Scherrer und nach deren Mitfinanzierung wurde das Bauwerk wieder auf 7,5 Tonnen Belastbarkeit hergerichtet.

1919 ersetzte man die Schindeln des Walmdaches durch Eternit. Noch knapp dreissig Jahre sollte die Brücke ohne grössere Reparaturen dem Verkehr dienen. 1950 wurde ein Kostenvoranschlag für eine Gesamtrenovation ausgearbeitet, welcher sich auf 50 000 Franken belief. Jetzt war aber auch die Uebernahme von Strasse und Brücke durch den Kanton fällig. Dieser stellte dafür die Bedingung des Baus einer neuen Brück-



Mühlaubrücke (38 m lang, 1849–1952)



Windverbände einst ...

ke mit besserer Verkehrsübersicht, freier Kreuzungsmöglichkeit auf ihr, beidseitigen Trottoirs und praktisch uneingeschränkter Belastbarkeit bei minimalem Unterhalt. All diese Umstände führten zum Neubau der vorgespannten Betonbrücke im Jahre 1952 im Kostenbetrag von rund 150 000 Franken.

Die alte Bogenbrücke aber wurde am 9. Mai 1952 zur Feier des hier anbrechenden Betonzeit-

alters durch die gesamte Schuljugend, 500 Kinder aus Bazenhaid und Lütisburg, von den angestammten Widerlagern herunter auf provisorisch errichtete Uferpfeiler gezogen. Das 60 Tonnen schwere Bauwerk, von der konstruktionsfremden Mittelstütze befreit, verkeilte sich auffallend gut in seinen angestammten Holzverbindungen. Am neuen Standort wurde es nun als «Brennholz» zum Verkauf ausgeschrieben.



heute in der Aachsäge (24 m lang)



... und jetzt

Holzbrückenfreunde unternahmen es aber, ihm einen neuen Standort zu suchen. Vorgeschlagen wurde z. B.: Au bei Bazenheid, Ersatz für die ebenfalls schwach gewordene Letzibrücke. Viel zu schreiben und zu reden gab der an einer Bürgerversammlung von Kreisoberförster Oberli vorgebrachte Antrag, das Bauwerk in der Scheftenau, im südlichen Gemeindegebiet von Wattwil als Fussgängerverbindung wieder aufzustel-

len. Eine letzte Variante, sie anstelle des Eisengitterstegs im Bunt Wattwil wiederzuverwenden, scheiterte u. a. aus landschaftlichen Bedenken. Diese Rettungsversuche zerbrachen aber auch an der fehlenden Bereitschaft der Oeffentlichen Hand, die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Praktisch in letzter Minute fand sich eine Teillösung. Die Korporation Aachsäge — Winzlisau

unter ihrem Präsidenten, Revierförster Josef Löhner, Magdenau, war genötigt, ihre alte Brücke zu ersetzen, und anerbot sich, die Mühlaubrücke zu übernehmen. Leider war hier nur eine Länge von 24 Metern nötig, so dass das einst 38 Meter lange Bauwerk um einen Drittel gekürzt werden musste. Nach der Verkürzung kann die Holzkonstruktion nun nicht mehr alle Zug- und Druckbelastungen selber übernehmen, sie musste an ihren Enden in vier massive Betonklötze eingespannt und zusätzlich in Längsrichtung mit Zugstangen verspannt werden. Auch die im Dachstuhl tangential eingezogenen Windverband-Bogensegmente mussten im Mittelteil beschnitten werden.

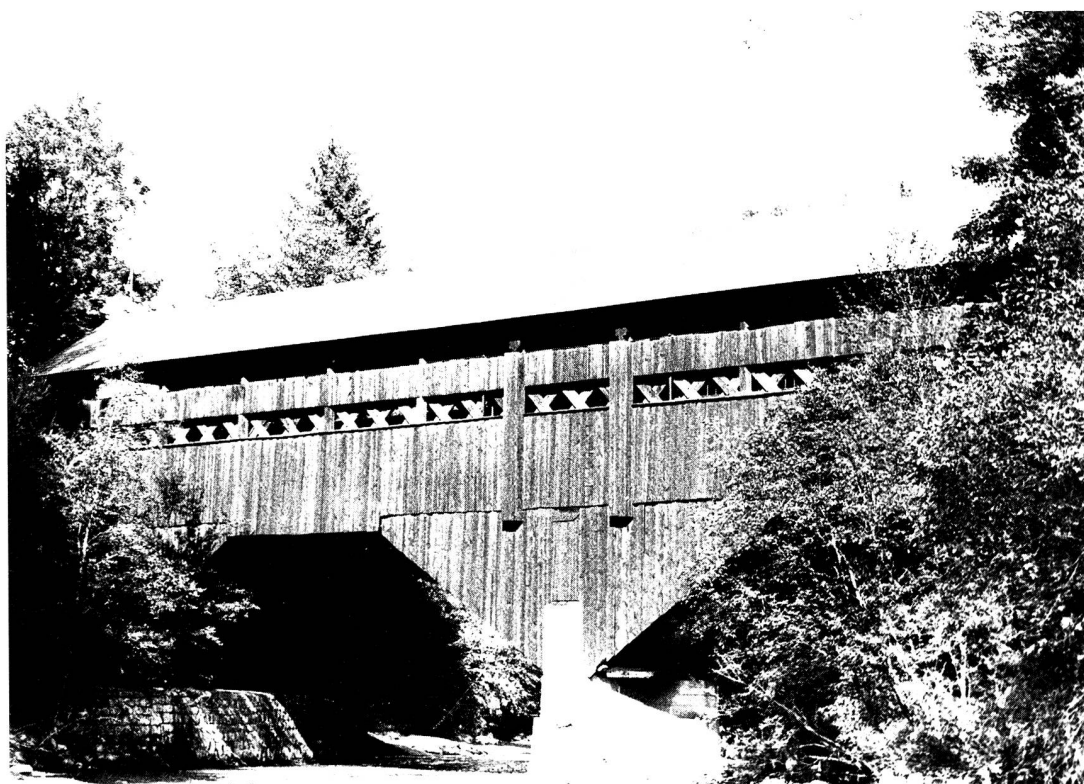
Immerhin dürfen wir uns heute auch an diesem stattlichen Torso der geretteten Brücke freuen, was bestimmt auch die vielen sommerlichen Badegäste am Necker in ihrer Nähe tun. Seit dem Wiederaufbau vor 25 Jahren kündigt eine zweite Tafel: «In 40 Meter langem Bogen überspannte die Brücke bei der Mühlau die Thur. Infolge des motorisierten Verkehrs musste diese Holzbrücke 1953 einer Betonbrücke Platz machen. Durch Mitwirkung des Heimatschutzes wurde sie hier aufgestellt. Möge das Baudenkmal noch vielen Generationen als Uebergang über den Necker dienen. Dies gebe Gott».

* (Anm.) Auf der Mühlau-Liegenschaft, welche zu dieser Zeit samt einer Wirtschaft Elias Baumann gehörte, bestand das Servitut, die Brücke zu unterhalten. Diese Verpflichtung rührte vom Recht der Brückenbesitzer her, welches ihnen bis anhin erlaubte, Passiergeld einzuziehen.

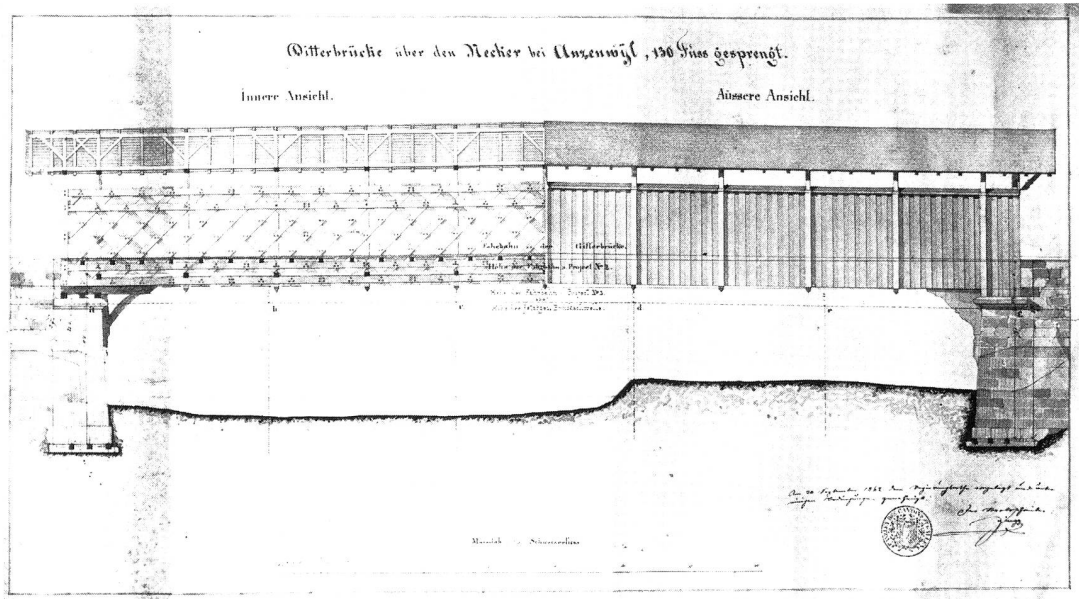
Die Anzenwiler Gitterbrücke über den Necker

Koord. 727'120 / 248'370
Gemeinden Ganterschwil — Mogelsberg

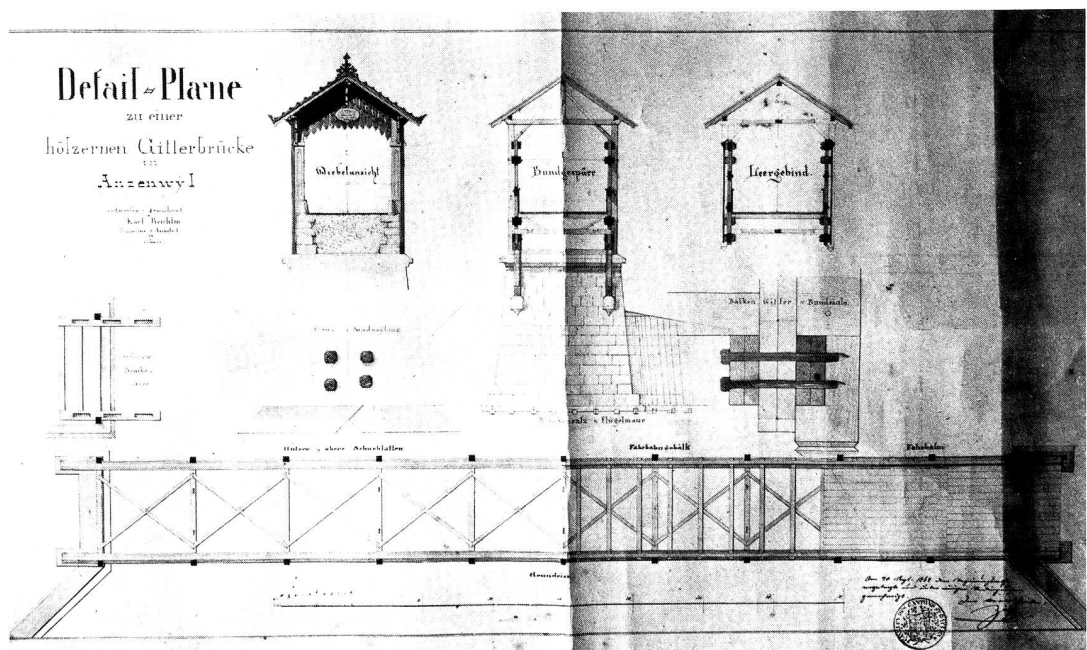
Die einzige gedeckte Holzbrücke, welche bis zum heutigen Tag im Neckertal dem Durchgangsverkehr standhalten konnte, steht südlich vom Weiler Anzenwil und ist Bestandteil der Strasse Ganterschwil — Brunnadern. Im Neckertal sind bis ins 18. Jahrhundert keine Brücken nachweisbar. Sogenannte Furten bildeten die Bachübergänge, durch welche die Lasten auf Pferderücken befördert wurden. Für Fussgänger wurden zwar Stege gebaut, doch überdauerten die leichten Werke kaum grössere Hochwasser. Stellt man sich zu jener Zeit unsere durch keinerlei Kunstbauten wie Wehre oder Kanäle gezähmten Flüsse vor, welche Geschiebe, Baumstämme und auch Hausbestandteile und Tiere ungehindert zu Tale wälzten, so kann man sich die Kurzlebigkeit der nur wenig über dem Wasserspiegel erbauten Uferverbindungen lebhaft vorstellen. Erst mit dem sich überall in unserem Kantonsgebiet anbahnenden Strassenbau unter Abt Beda Angehrn (Abt 1767—96) regte sich auch für den Anzenwiler Uebergang die Forderung nach einem solideren Bauwerk. In einem Gerichtsentscheid von 1778 wird erwähnt, dass der Müller, welcher 100 Meter flussaufwärts seine Mühle betrieb, «schuldig und gehalten sein soll, an diesem Ort eine Bruck oder einen untadeligen Steg, auf dem man gehen, reiten, säumen und mit einem Schlitten fahren kann, zu machen und zu



Anzenwiler Gitterbrücke flussabwärts gesehen



Anzenwiler Gitterbrücke, Reproduktion der Original-Baupläne 1862 von Architekt Karl Reichlin, Schwyz



unterhalten». 1780 wurde der Statthalter in Wil von den Ganterschwiler Gemeindevorgesetzten um den Bau einer Brückenzufahrt angehalten. 1831 war der Steg nach einem Hochwasser durch Mühlenbesitzer Stucke am alten Standort wiedererbaut. Nach verschiedenen Gesuchen der Anlieger bei der St. Galler Regierung um einen Strassen- und Brückenbau wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Toggenburgerbahn um 1857 ein Anschlussstrassenprojekt von Bütschwil ins Neckertal in Angriff genommen. 1860 erschien im «Toggenburger Boten» eine Warnung, den zerfallenen Steg weder zu befahren noch zu begehen. Im Bestreben, die Gemeinden des Bezirks Untertoggenburg über eigenes Territorium mit ihrem Hauptort Flawil zu verbinden, lief 1860 die Planung für eine Strasse Flawil — Magdenau — Mogelsberg an. In diesem Zusammenhang lehnte der Gemeinderat von Ganterschwil den Brückenbau noch ab. Erst als Gemeinderat Stucke in Anzenwil Geld sammelte, kam es 1861 zum Projekt von Architekt Karl Reichlin (1822-1897) von Schwyz für eine «Gitterbrücke». Vorgängig erkundigte sich der Gemeinderat bei der Staatskanzlei Nidwalden nach einer im gleichen System erbauten Brücke über die Engelberger Aa, welche, von Reichlin entworfen, sehr empfohlen wurde. Das eigenmächtige Vorgehen der Gemeindeverwaltung fand vorerst aber keine Billigung durch die St. Galler Regierung. Nachdem aber noch einige Sicherheitsvorkehrungen getroffen waren, erzeigte sie sich ihren «unwilligen Untertanen» gegenüber milde und erteilte am 30. September 1862 die Plangenehmigung.

1863 führte J. Eberle, Baumeister von Flawil, das Werk für 8800 Franken aus. Mogelsberg baute gleichzeitig seine Zufahrtsstrasse, während sich Ganterschwil damit noch zwei Jahre gedulden liess.

Das angewendete Konstruktionssystem, sogen. «Lattice truss», wurde um 1820 vom amerikanischen Ingenieur Ithiel Town in Connecticut entwickelt. Prof. Karl Culmann von der ETH Zürich lernte es in den Vereinigten Staaten kennen und lehrte es ab 1855 seinen Studenten.

Das Hängewerk besteht aus beidseitigen, engmaschigen Gitterwänden, gebildet durch diagonal gekreuzte Bohlen, die miteinander an jeder Berührungsstelle doppelt verzapft sind, sowie aus einer dreifachen Gurtung über der Fahrbahn. Es überspannte ursprünglich 9,5 Meter über dem Wasserspiegel frei die ganze Flussbreite von 45,9 Metern. Die Hauptbelastung dieser Konstruktion konzentriert sich auf die Mittelpartie. Um einen Lastausgleich bemüht, wurden 10 bis 20 Jahre später u. a. im St. Galler Rheintal Brücken mit senkrechtem Vorspann und dadurch bedingter leichter Wölbung gebaut. Dieses ebenfalls aus Amerika importierte, sogenannte «Howesche Trägerbrücken»-System fand in mindestens zehn Rheinübergängen Anwendung, heute bleibt von ihnen bald nur noch derjenige zwischen Sevelen und Vaduz erhalten. Mit Baujahr 1901 ist er ein relativ junger Vertreter seiner Sorte. In seinen Besitz teilen sich das Land Liechtenstein zu zwei- und die Gemeinde Sevelen zu einem Drittel.*

Unsere Neckerbrücke weist eine Fahrbahnbreite von 3,45 Metern und eine lichte Höhe von 3,95 Metern auf. Aussen wurde sie verschalt und ihr Satteldach mit Schindeln bedeckt. Mit der Zunahme des Schwerverkehrs musste das Bauwerk 1872 in der Mitte durch einen Pfeiler gestützt werden. Zwanzig Jahre später begannen die Uebnahmeverhandlungen mit dem Kanton. Der Staat verlangte aber eine leistungsfähige, neue Brücke, sodass der stolze Holzbau beinahe ersetzt werden musste. Der damalige Nationalrat, Johann Georg Berlinger aus Ganterschwil,



Gitterbrücke von der Mogelsberger Seite her



Letzibrücke über den Necker, flussaufwärts betrachtet

wurde darauf beim Regierungsrat vorsprächig und erreichte, dass dieser sich mit zusätzlichen Verstärkungsmassnahmen begnügte. Nach Fertigstellung der Arbeiten erfolgte am 2. September 1895, morgens 8.00 Uhr die Uebernahme.

1924 erhielten der Mittelpfeiler einen massiven Betonsockel, der Unterbau eine weitere Verstärkung und das Dach einen Eternitschirm.

Heute, nach 115 Jahren ist der Anzenwiler Neckerübergang die grösste noch erhaltene «Townische Lattenbrücke» der Schweiz. Als Beispiel dieses amerikanischen Brückensystems sollte er unbedingt weiteren Generationen erhalten bleiben.

* Anm.: Nach neuesten Zeitungsmeldungen darf nun auch die alte Kriessern-Holzbrücke vom Abbruch verschont bleiben!

Die Letzibrücke bei Lütisburg über den Necker

Koord. 724°20' / 250°300'
Gemeinden Ganterschwil — Lütisburg

Die alte Wegverbindung von Lütisburg talaufwärts über Ganterschwil — Rüdberg — (Neutoggenburg) oder — Langensteig — Lichtensteig, 1270 als «Strata publica» dokumentiert, benutzte in der Letzi eine Furt über den Necker.

Auch hier ist relativ spät, nämlich erst 1691 der erste Steg erwähnt. Er diente nur den Fussgängern. Um diese Zeit wurde der katholische Gottesdienst meist in Ganterschwil, ab und zu aber in Lütisburg abgehalten, was für die Kirchgänger oft zu Unklarheiten führte. So trafen sie sich zuweilen auf der Brücke, wo die falsch beratenen umkehren mussten. Dies war mit ein Grund zur kirchlichen Trennung der Gemeinden im erwähnten Jahr.

Um 1749 verwaltete Ganterschwil den Uebergang. Jede Konfession stellte damals ihren eigenen Stegmeister. Unstimmigkeiten zwischen Ganterschwil und dem Kanton über den geplanten Brückenanschluss über die Thur im Soor: (Ganterschwil), oder im Lochermoos: (Kanton), führten 1822 dazu, dass Ganterschwil sich nur für eine Brückenverbindung in der Letzi nach Lütisburg entschied. Unter Leitung einer Baukommission wurde 1824 in Fronarbeit die erste Brücke erstellt. Sie kostete, das Dach ausgenommen, 2000 Gulden, überspannte 34 Meter und wies eine lichte Breite von 3,6 Metern auf.

1837 übernahm Ganterschwil auch die Strasse zur Letzi und baute zwischen 1850-51 die Zufahrt neu. Die gleichzeitig reparaturbedürftig gewordene Brücke wurde von Zimmermeister Josef Anton Storchenegger, Jonschwil (wir sind ihm schon bei der Aachsägebrücke begegnet), geflickt. Die Schneeschmelze von 1852 gab dem Bauwerk den Todesstoss. Der Kanton verlangte bei einem Neubau eine Höchststeigung von 7 Prozent auf der Lütisburger Zufahrt. 1853 wurde die heute bestehende Holzbrücke mit höhergelegtem Durchfahrtsniveau von vorgenanntem Zimmermeister J. A. Storchenegger ausgeführt. Sie misst 38 Meter Länge, 3,8 Meter lichte Breite, ihre Kosten betragen 3000 Gulden, das Dach separat noch 600 Gulden.

Ihre Konstruktion steht auf den beidseitigen Widerlagern sowie auf zwei Pfahljochen im Flussbett. Das altertümliche System unterstützt mit Dreiecksprengwerken zwischen den festen Auflagern die Fahrbahn, welche gleichzeitig an leichten Dreieckhängewerken zwischen den Jochen befestigt ist. Windverbände, die den seitlichen Druck aufnehmen, fehlen. Das leicht gebaute Satteldach war mit Holzschindeln eingedeckt.

Wenn wir Storcheneggers Letzibrücke mit seinem Werk in der Mühlau (jetzt Aachsäge) ver-

gleichen, welches drei Jahre älter ist, so erstaunt uns hier die einfache Konstruktion. Es ist anzunehmen, dass Storchenegger den beidseitig unruhigen Abhängen nicht traute und darum sein Bauwerk gerne auf den Nagelfluhfelsen im Flussgrund verankerte. Schon im Herbst des Baujahrs stürzte nämlich das Felsufer auf Lütisburger Seite ein. Eine Gegenmassnahme bestand darin, den Necker auf Ganterschwiler Seite umzuleiten, wodurch er den linksseitigen Brückenfuss zerstörte. Die vorzunehmende Reparatur verursachte vorerst Streit zwischen den Gemeinden, in welchen sich der Kanton schlichtend einschalten musste. Weitere starke Hangrutschungen auf Lütisburger Seite riefen 1876 nach einer grossangelegten Hangverbauung, die sogar das Leben zweier Altersheimarbeiter forderte. Nach einem Gemeindebeschluss, die lichte Durchfahrthöhe zu erweitern, wurden 1909 kurzerhand alle Querriegel der sieben Gebinde herausgesägt. Die auf Zug beanspruchten Balken übernehmen hauptsächlich die Last des Daches. Heute kann man in schneereichen Wintern erleben, wie die Brückenwände, dieser Verbindung ledig, beängstigend nach aussen neigen. 1916 erhielt das Dach einen Eternitschirm.

In den 50er und 60er Jahren gab die Tragfähigkeit, welche laufend kontrolliert wurde — da ja der gesamte Verkehr zwischen den Gemeinden und weiter ins Neckertal über die Brücke abgewickelt wurde — zu dauernden Bedenken Anlass. (1953 wurde in Erwägung gezogen, die ausgediente Mühlaubrücke hierher zu versetzen!) 1962 musste noch der Pfeiler auf der rechten Flussseite neu unterfangen werden.

So kam es in den Jahren 1968-69 in Sichtweite neckeraufwärts zum Neubau der grosszügigen Bogenbrücke aus Beton, projektiert durch das Ingenieurbüro Schalcher, Zürich. Damit hatte

die 116jährige Holzbrücke für den Verkehr ausgedient. Sie wurde sowohl vom Kanton wie von den Besitzergemeinden als Abbruchholz abgeschrieben und sich selbst überlassen.

Eine Kommission zur Erhaltung der Letzibrücke, unter Leitung von Lehrer Johann Hollenstein, Bütschwil, setzt sich seither für ihre Erhaltung mit persönlichem und finanziellem Einsatz ein.

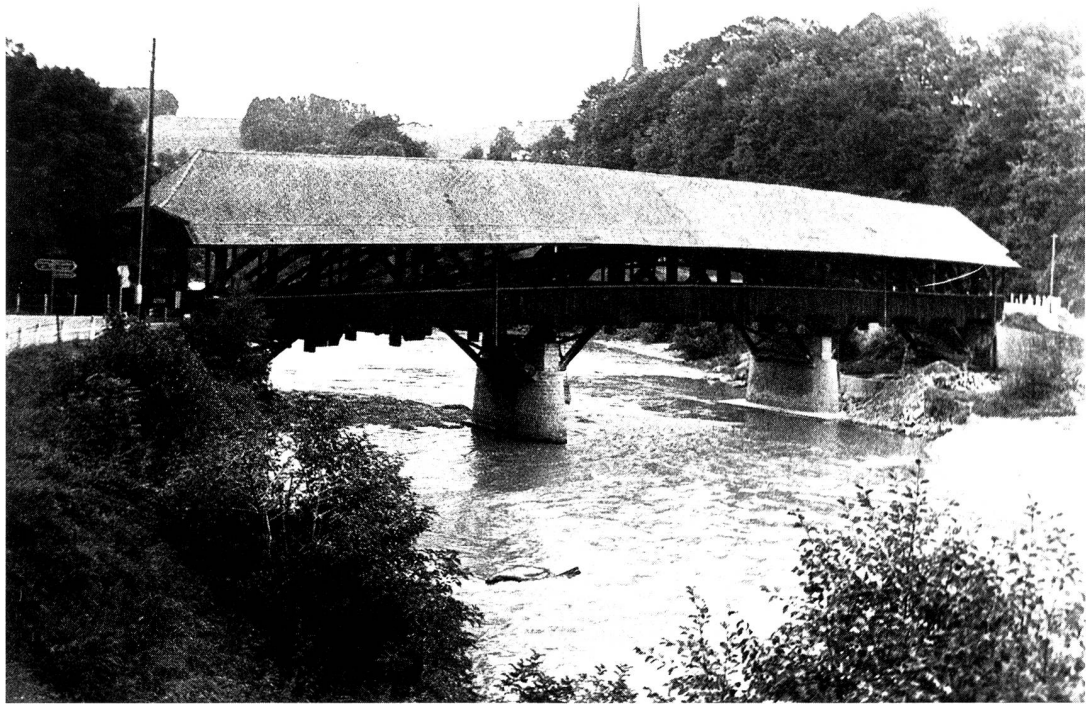
Der Pfahljochpfeiler auf Ganterschwiler Seite, nach dem Hochwasser vom 31. Juli 1977 unterspült, wurde nach Einschreiten der Kantonalen Denkmalpflege im darauffolgenden Herbst repariert. Seither unterstützt auch der Kantonale Lotteriefond die Wiederinstandstellung des urtümlichen Bauwerks, welches anschliessend auch im Oberbau überholt werden soll. Ein allmähliches Umdenken in den Anstössergemeinden und beim Kanton, mit Unterstützung der Allgemeinheit, haben es hier nun ermöglicht, nahe beim vielbesuchten Bade- und Lagergebiet, in einer der schönsten Toggenburger Flusslandschaften, die alte, harmonisch ins Landschaftsbild eingefügte Holzbrücke weiterhin zu erhalten.

Thurübergänge

Die alten, wichtigen Thurübergänge finden wir immer in Nachbarschaft, im Sichtbereich wehrhafter Anlagen. So liegt der Uebergang nach Wil beim Schloss Schwarzenbach, derjenige von Lütisburg beim Schloss gleichen Namens, die Dietfurter Brücke* in der Nähe der Rüdberg, der Lichtensteiger Uebergang unter der Neutoggenburg, derjenige von Wattwil vor dem Anstieg zur Iberg, die Furt in der Wies war vom Bärenfels einsehbar, die Passagen von Stein und



Durch die Letzibrücke



Thurbrücke Lütisburg

Starkenbach lagen im Kontrollbereich der Starckenstein und der Steg in Alt St. Johann befand sich in unmittelbarer Nähe des Klosters. Vermutlich liegt die Entstehungszeit von Uebergängen und Befestigungen nicht sehr weit auseinander, da die ersten Herrschaften, die Klöster Reichenau und St. Gallen und später die Grafen von Toggenburg massgeblich auch die Besiedlung unserer Talschaft förderten. Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die Wege, welche sich in Fragmenten über manche Strecken zwischen Alt St. Johann und Wil bis heute sonnen- und schattenhalb der Thur verfolgen lassen. Die Toggenburger konnten somit die ganze Talschaft bereisen, ohne auf eine Brücke angewiesen zu sein, falls diese wieder einmal Opfer eines Hochwassers geworden waren.

Unter Beda Angehrn, Abt von 1767 bis 1796, dem früheren Statthalter von Neu St. Johann, begann im ganzen Kanton ein emsiger Strassenbau. Neben der Hauptverbindung Staad — Oberbüren — Wil (— Zürich) wurde auch der Strassenbau im Toggenburg, von Wil bis über den Rücken, eifrig vorangetrieben.

* Dietfurt, nach Heinrich Edelmann, Toggenburger Blätter 1961 I, S. 8 soll vom althochdeutschen abgeleitet, tiefer Fluss bedeuten, mit Furt im landläufigen Sinn also nichts gemeinsam haben.

Die Lütisburger Thurbrücke

Koord. 723'450 / 250'480
Gemeinde Lütisburg

Die Lütisburger Thurbrücke ist die längste je im Toggenburg erbaute Holzbrücke. Sie überspannte ursprünglich in freiem Trapez die 58 Meter

breite Thur. Ihre Vorgeschichte ist recht mager dokumentiert. Ein Steg, der mit Saum- und Reitpferden zu begehen war, wird hier schon zu Zeiten der Toggenburger Grafen, welche zeitweise die Lütisburg als Stammsitz gebrauchten, bestanden haben. Erste Bilder mit der ältest bekannten Brückenkonstruktion um 1707 dürften nach Skizzen, die Johann Jakob Scheuchzer während seiner Schweizerreise anfertigte, gemacht worden sein (Togg. Kalender 1948 S. 57). Sie zeigen zwischen beidseitig aufgeschütteten Zufahrtsrampen eine einfache, gedeckte Brücke mit Diagonalverstrebung, in der Mitte unterstützt durch einen Flusspfeiler. Wahrscheinlich wurde dieses künstliche Hindernis der Thur bald zu eng, und so zeigen uns nachfolgende Abbildungen um 1750 (Togg. Kalender 1948 S. 134, 1949 S. 66) zwar eine ähnliche Brücke, welche nun aber auf fünf Jochen ruht, und zu welcher beidseitig ungedeckte, ebenfalls auf Jochen erstellte Zufahrtsrampen führen. Diese Anlage wurde schon 1778 durch ein Hochwasser zerstört. Auch der nachfolgende Neubau durch Johannes Herzog aus Appenzell erlitt nach etwa 10 Jahren das gleiche Schicksal.

Der Bau der heutigen Holzbrücke fällt in die Regierungszeit von Abt Beda Angehrn (vergl. oben). Nach seinen Tagebuchaufzeichnungen wurde sie wahrscheinlich zwischen 1789 und 91 von Johann Ulrich Haltiner erbaut. Der Vater des Baumeisters, Hans Jakob Haltiner von Altstätten, arbeitete als erster Geselle und später als Werkmeister bei Johann Ulrich Grubenmann, heiratete 1751 dessen Nichte Barbel Zürcher, aus welcher Ehe 1755 Joh. Ulrich Haltiner hervorging. Dieser Sohn bildete sich auch bei Grubenmann und später bei Voch in Augsburg aus und wurde 1781 Teilhaber am Zimmereigenschaft seines Vaters. So ist es auch erklärbar, dass sich die formschöne Thurbrücke stark an Grubenmanns Bautradition anlehnt. J. U. Halti-



Balkenwerk der Lütisburger Thurbrücke

ner erbaute auch die Kirchen von Horgen (1781), von Oberglatt SG, von Kloten (1786) wo er in Konkurrenz zu Johann Grubenmann jun. den Auftrag bekam, und Altstätten (1798). Von 1807 bis 1811 leitete er den Bau der steinernen Bogenbrücke bei Chräzern über die Sitter.

Die Thurbrücke ist ursprünglich eine reine Trapez-Hängekonstruktion mit drei übereinanderliegenden, verdübelten Hauptstreben und starkem, aus vier gebündelten Balken bestehendem Untergurt auf Höhe der Fahrbahn. Diese wird von zwölf beidseitig doppelten Hängepfosten mit 4,5 Metern Achsabstand getragen. Die auf Zug beanspruchten Trapezschenkel sind am Anfang und Ende der Brücke mit gleichlaufenden Strebebalken verstärkt. Auf Höhe des Dachansatzes verläuft beidseitig ein aus zwei Balkenzügen bestehender Obergurt. Der 4 Meter breite, doppelt ausgebildete Bohlenbelag ruht auf fünf durchlaufenden Längsbalken, welche ihrerseits auf den zwischen den Hängepfosten zangenartig eingebundenen Querträgern aufliegen. Gegen die Unbill der Witterung schützte die Brücke ein schindelgedecktes Walmdach.

Eine erste Verstärkung erfuhr das Bauwerk um 1896 durch zwei je unter dem 5. Brückenfeld errichtete Flusspfeiler mit Dreiecksprengwerk. Nach dem 1. Weltkrieg verlangte der zunehmende Motorwagenverkehr dringend nach einer gehörigen Verstärkung der Brücke, sollte sie nicht durch eine moderne Konstruktion verdrängt werden. Ausführliche statische Untersuchungen ergaben schliesslich so befriedigende Resultate, dass sich Baudepartement und Regierung zu einer gründlichen Ueberholung des ehrwürdigen Bauwerks entschlossen. Eine neue Brücke hätte auch wesentlich mehr Kosten verursacht.

Im Herbst 1927 wurden die beiden hölzernen Brückenjoche durch massive, mit Naturstein verkleidete Stropfpfeiler ersetzt. Weit gespannte Sprengwerke reduzieren zusätzlich die freien Spannweiten der Brückenabschnitte. In die

Brückenfahrbahn wurden vier starke Geleiselängsbalken eingezogen. Damit hält das Bauwerk seither die Belastung eines Lastwagenges von 28 Tonnen aus. Neue 8 Meter lange Querträger ermöglichten den beidseitigen Anbau von 1,2 Meter breiten Gehstegen. Endlich wurde noch das Dach von 3,8 auf 4,5 Meter Durchfahrthöhe angehoben und über die Verbreiterung hinausgezogen.

In dieser durch Maurermeister Jakob Roth und Zimmermeister Emil Roth, beide aus Bazenhaid, erneuerten Form hat die hölzerne Thurbrücke bis heute, d. h. nun über 50 Jahre lang, dem seither gewaltig angewachsenen Verkehr anstandslos standgehalten.

Die Thurotex Holzbrücke

Koord. 724'200 / 243'150
Gemeinden Lichtensteig — Wattwil

Baugeschichtlich die jüngste Toggenburger Holzbrücke führt vom Areal der Textilfirma «Thurotex», Lichtensteig, ins nördlichste Gemeindegebiet von Wattwil. Erbaut wurde sie 1918, um Fabrikangestellten mit Wohnsitz ennet der Thur ihren langen Arbeitsweg über die Stadtbrücke abzukürzen.

Konstruiert ist das Bauwerk wie frühere Vorbilder aus der Grubenmannzeit mit einem Trapezhängewerk, hier mit verschraubten Balkenpaaren. Fahrbahn und Oberbau wölben sich in leichtem Bogen über den Thurlauf, was der Brücke auch Eleganz verleiht. Der leicht konstruierte Oberbau wird durch vier Gebinde gegliedert und durch je sechs Streben auf beiden Brückenhälften in Gegenstellung zueinander versteift. Schutz bietet ihm ein beidseitig leicht aufgebogenes, mit Schindeln eingedektes Sat-

teldach. Die seitliche Aussteifung liegt unter der
Fahrbahn. Senkrechte Aussenschalung gewährt
dem Wanderer flussabwärts freien Ausblick.
Durch die nahe beieinander erstellten Widerla-
ger eingeengt, findet bei starkem Hochwasser
nicht die ganze Flut freien Durchfluss, so dass
in solchen Situationen in einer Blitzaktion die
obere Schalung entfernt werden muss. Zum letz-
ten Mal geschehen im Juli 1977.

Vorwiegend als Fussgängerbrücke konzipiert,
wurde der Uebergang bis 1970 für zwei Tonnen

freigegeben. Anlässlich des Neubaus der Klär-
anlage Lichtensteig wurde er auf 15 Tonnen Be-
lastung verstärkt.

Die Besitzerfirma, deren Eigentümer sich seit
Generationen stark für die Erhaltung des
schmucken Zimmermannbauwerks einsetzen,
verbietet aus Haftpflichtgründen durch eine Ta-
fel Unberechtigten das Betreten des Fabrikare-
als. Dennoch finden auf eigene Verantwortung
Fischer und Wanderer den romantischen Fluss-
übergang, welcher vom Städtchen her das reiz-
volle Wandergebiet gegen Krinau erschliesst.



Thurotex-Holzbrücke



Blickrichtung «Thurotex»



Harmonisch ins Landschaftsbild eingebettet: Weissthurbrücke

Die Holzbrücke im Brazenmoos über die Weissthur

Koord. 734'900 / 229'450
Gemeinden Stein — Nesslau

Sie ist die einzige, übriggebliebene Holzbrücke im Obertoggenburg. Das Bauwerk, ein hübsches, in sich geschlossenes Ganzes, eingebettet in eine reizvolle Landschaft, dient dem vielbegangenen regionalen Wanderweg, welcher schattenhalb Nesslau mit Stein verbindet. 100 Meter weiter gegen Stein kann der Wanderer noch ein historisches Bauwerk, diesmal eine elegant geschwungene steinerne Bogenbrücke über



Innenansicht der ältesten Toggenburger Holzbrücke

die Thur, bewundern und über die reizvolle Ebene am Büel vorbei zum Dorf gelangen.

Die Entstehung unserer Brücke — sie gehört mit der Wattbachbrücke in Zweibruggen zwischen Teufen und St. Gallen zu den ältesten Holzbrücken der Ostschweiz — geht in die Mitte des 17. Jahrhunderts zurück. Dass heute weder im Archiv von Stein noch von Nesslau Akten über ihre Geschichte bekannt sind (Renovation, Verstärkung), bedeutet vielleicht, dass die beachtliche technische Leistung des über 300 Jahre alten Zimmermannwerks keine Verwaltungs- und andere Kontroversen verursacht hat. Die Konstruktion, ein Dreieck-, überlagert von einem Trapezhängewerk, je aus einfachen Balkenzügen gebildet, trägt die drei beidseitigen, massiven Doppelpfosten der mittleren Gebinde. Auf ein ordentliches Alter weisen deren untere Verbreiterung im Bereich der beidseitigen Längsträger hin. Die 12 Meter lange Fahrbahn überspannt auf fünf mächtigen, durchgehenden Balken 10,25 Meter Flussbreite. Sie ist somit praktisch selber tragend. In Verbindung mit dem Hängewerk erscheint das Bauwerk auch heute noch ordentlich überdimensioniert.

Das hübsche geschindelte Satteldach (Vorgänger der späteren Walmdächer bei Brücken) ruht auf neun Sparrengebinden, welche von Nesslau her nummeriert sind. Ihre Streben wurden im Laufe der Zeit verändert. Die neckisch über den Portalen angebrachten «Klebdächli», welche den Ankömmling wie ein freundlich aufgeklapptes Tor empfangen, sind spezielle Toggenburger Accessoires.

Die Tage dieser unberührten Brückenlandschaft sind heute leider gezählt, denn eine Güterstrasse und die Kläranlage von Stein — Alt St. Johann sollen nächstens hier gebaut werden. Hoffen wir aber, dass die unter Denkmalschutz stehende Brücke Freunden des Toggenburgs erhalten bleibt!



Weissthurbrücke, von Stein nach Nesslau

Brücken haben zu allen Zeiten und bei allen Völkern Geist und Tatkraft des Menschen zu höchsten Leistungen angespornt – aber nicht nur deshalb, weil es galt, ein technisches Problem zu lösen, nämlich zwei Ufer miteinander zu verbinden, – sondern weil es gleichzeitig um etwas Sinnbildliches ging: den Menschen zum Menschen zu führen.

Zitat von Willy Zeller

Verwendete Literatur

spezielle:

- Eugen Steinmann, Teufen, «Kunstdenkmäler der Schweiz» Bd ARI S. 220 ff (Schwänbergbrücke)
 Fridolin Trüb, «Die Weissbachbrücke bei der Flawiler Egg», in Toggenburger Blätter für Heimatkunde 1950, S. 74 ff
 Max Brunner, Schaffhausen, «Christian Brunner und seine Nachfolger von Hemberg, Toggenburg», 1972, S. 23–25 (Zwislerbrücke)
 Protokollbuch der Brückenkorporation Harzenmoos 1802 bis heute (Zwislerbrücke)
 Heinrich Oberli, Bezirksförster, Wattwil, «Aktensmaterial Versetzung der Mühlaubrücke» 1952–53
 J. H. Dietrich, «Geschichte der Gemeinde Kirchberg», 1952, S. 199, 200 (Mühlaubrücke)
 Emil Huber, «Die Mühlaubrücke», in Toggenburger Heimat-Jahrbuch 1951, S. 93 ff
 Heinrich Edelmann/Rudolf Meier, St. Gallen, «Die Lütisburger Hüslibrugg», in Toggenburger Blätter für Heimatkunde 1960, S. 13 ff

allgemeine:

- Josef Killer, Baden, «Die Werke der Baumeister Grubenmann» 1942
 Eduard Grubenmann, Wabern BE, «Die Familie Grubenmann von Teufen» 1965

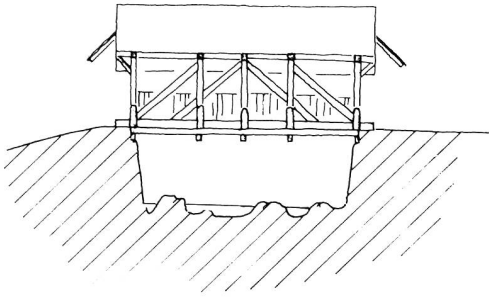
- Peter Röllin, lic. phil., Rapperswil, «Schweiz. Holzbrückeninventar», Einzelblätter sowie Publikation in «Heimatschutz», Heft 1 1973, S. 1–30
 Heinrich Edelmann, St. Gallen, «Geschichte der Landschaft Toggenburg», 1956
 «Schloss Lütisburg und seine bauliche Entwicklung» in Toggenburger Heimat-Jahrbuch 1949, S. 63 ff
 «Von altem Weg und Steg im mittleren Toggenburg» in Toggenburger Blätter für Heimatkunde 1961, S. 1 ff
 Karl Schöbi, Lichtensteig, «Lichtensteig, das Brückensstädtchen» in Toggenburger Heimatkalender 1948 S. 133 ff

Verwendete Pläne:

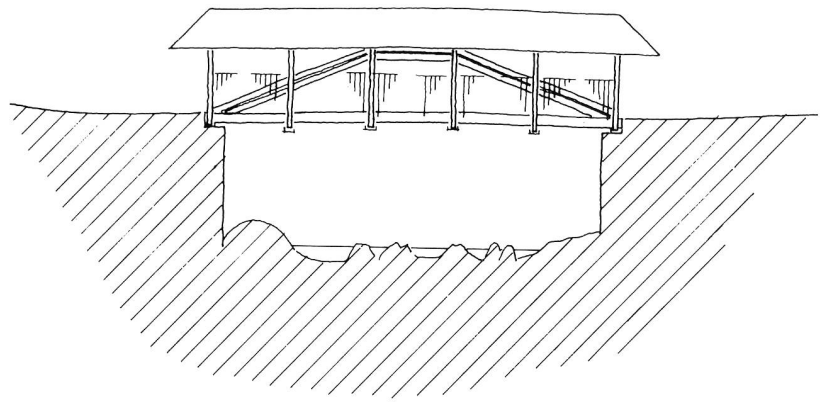
- Baupläne der Anzenwiler Gitterbrücke 1862, freundlicherweise zur Reproduktion von der Gemeindeverwaltung Ganterschwil zur Verfügung gestellt
 Aufnahmeplan der Schwänberg-Brücke von Frau Rosmarie Nüesch, Denkmalpflegerin Appenzell Auser-Rhodon, Niederteufen
 Verstärkungsplan Letzibrücke von der Gemeindeverwaltung Lütisburg
 Verstärkungsplan Lütisburger Thurbrücke 1970 vom Kant. Amt für Brückenunterhalt, St. Gallen
 Weitere Unterlagen und mündliche Mitteilungen wurden mir freundlicherweise zur Verfügung gestellt von: Beat Bühler, dipl. Theologe, Schwarzenbrugg bei Nümburg, Ortschronist von Ganterschwil
 Heinrich Oberli, Bezirksförster, Wattwil
 Bernhard Anderes, Kunsthistoriker, Rapperswil
 Gemeindeverwaltungen: Hemberg, Brunnadern, Moggelsberg, Ganterschwil, Lütisburg, Kirchberg und Nesslau
 Staatsarchiv St. Gallen

Fotos:

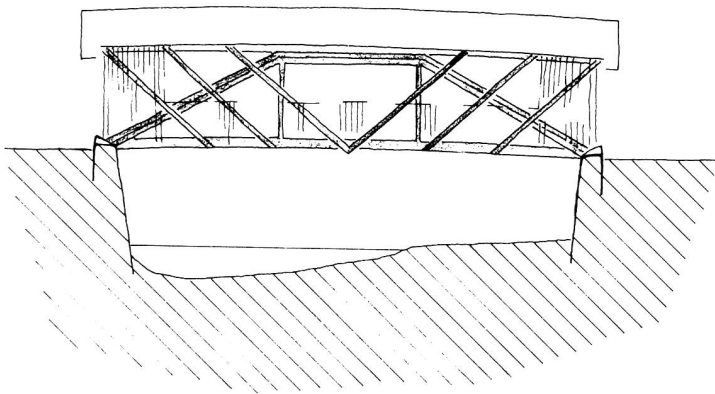
- Mühlaubrücke: von Heinrich Oberli, Bezirksförster, Wattwil
 Anzenwilerbrücke: Innenansicht von Bernhard Anderes, Kunsthistoriker, Rapperswil
 Anzenwilerbrücke: Aussenansicht von Eugen Imholz, Wattwil
 übrige sowie Zeichnungen vom Verfasser



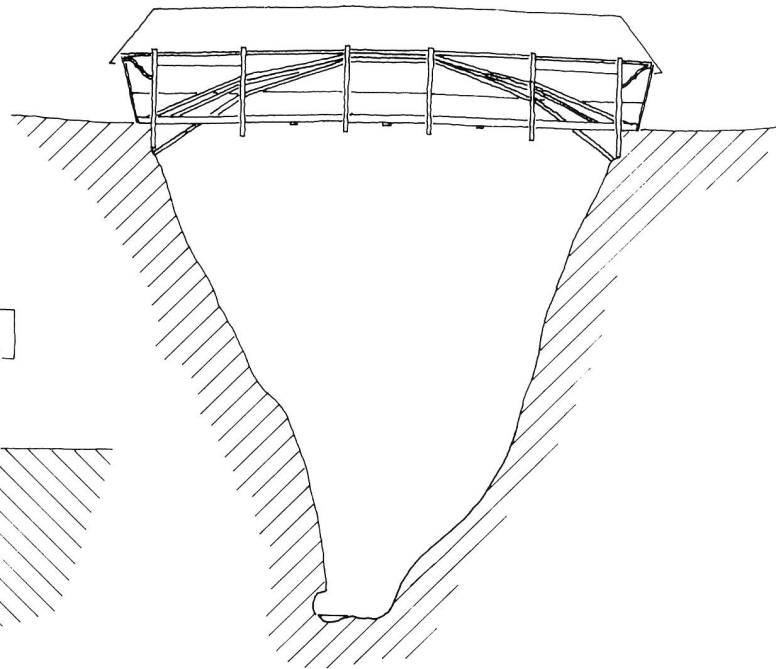
Weissthur, mitte 18. Jahrhundert



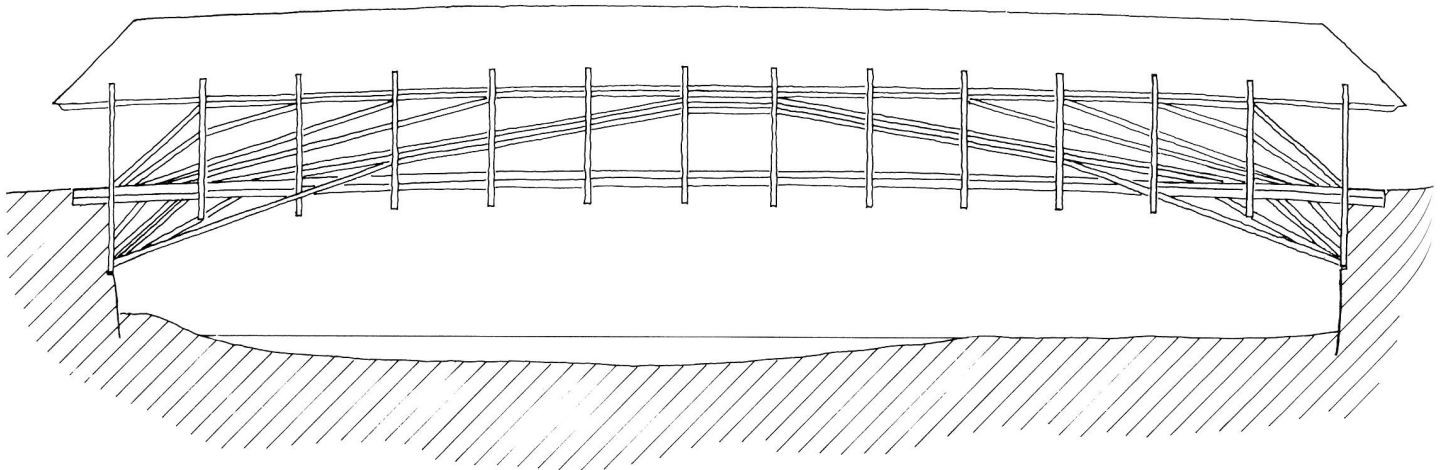
Zwislerbach 1802



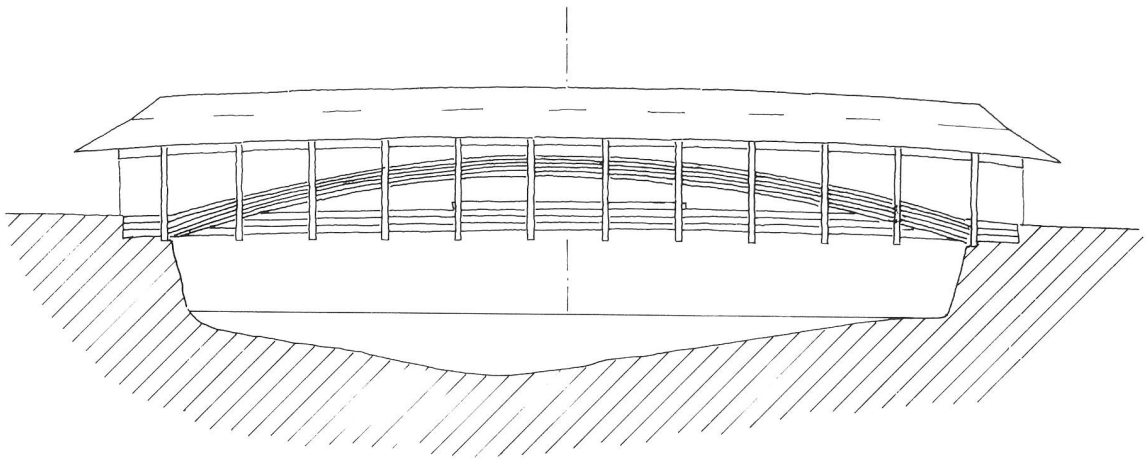
Thurotex 1918



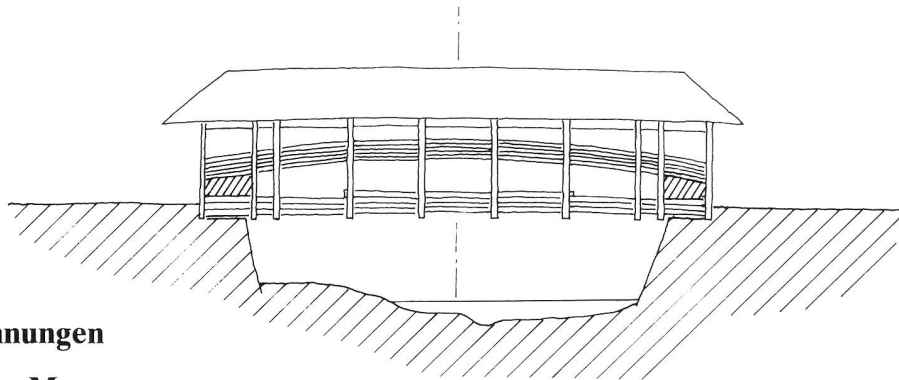
Wissenbachbrücke 1782



Thurbrücke Lütisburg um 1790 (Bauzustand)

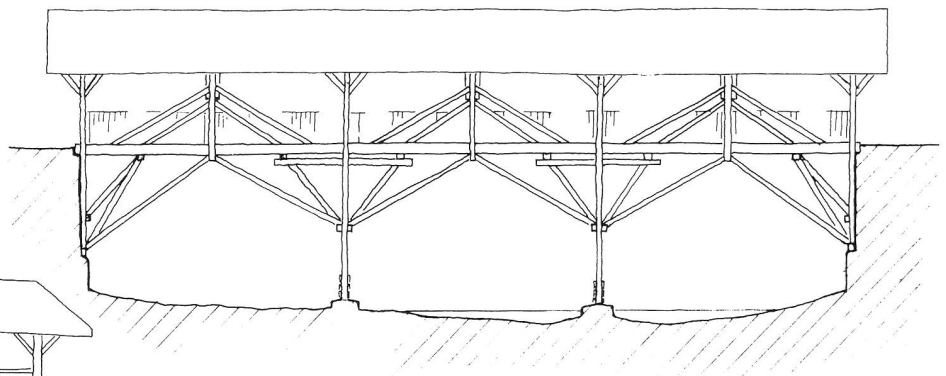


Mühlaubrücke über die Thur 1849–1952

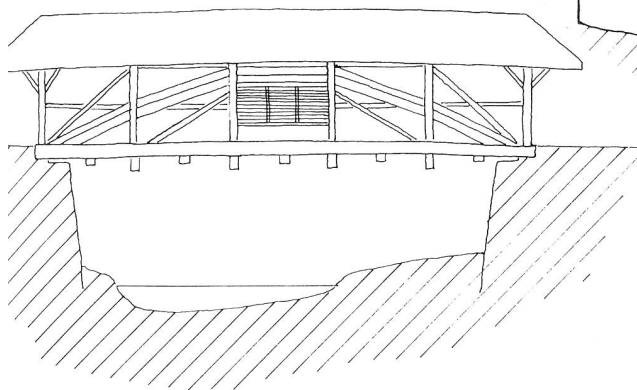


wiedererstellt in der Achsäge über den Neckar 1953

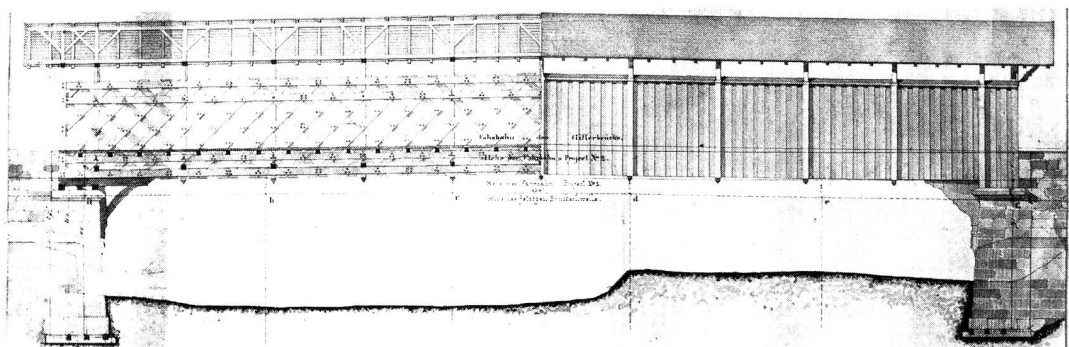
**Alle Zeichnungen
in gleichem Mass-
stab ca. 1:350**



Letzibridge Lütisburg 1853



Brunnadern, mitte 19. Jahrhundert



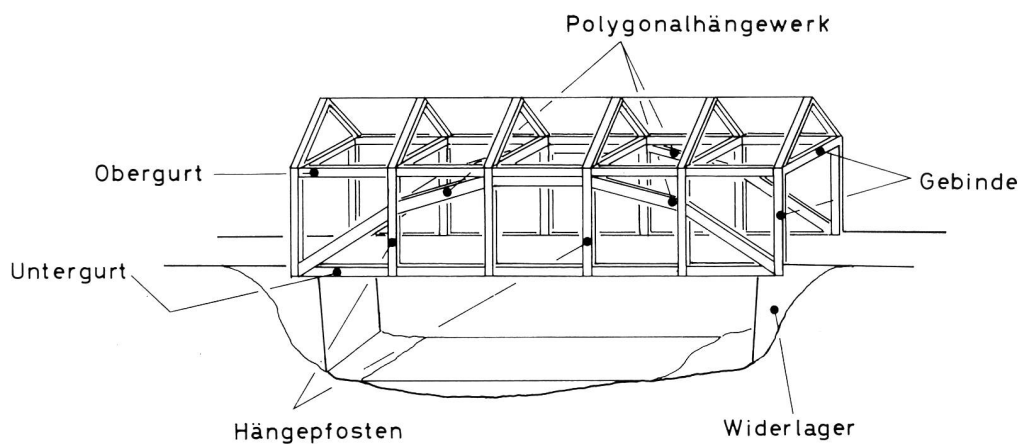
Anzenwiler Gitterbrücke 1862 (vergl. auch Seite 17)

Technische Daten der 9 vorgestellten Holzbrücken

Holzbrücke:	Länge	Spannweite	Breite	Fabbrahn- breite	Fabbrahnhöhe im Scheitel	Fabbrahnhöhe ausser	Fabbrahn über dem Fluss ca.	Belastung
	m	m	m	m	m	m	m	t
Schwänberg	23.6	21.8	3.3	2.25	2.8	1.8	24.0	
Zwisler	19.5	17.6	3.7	2.35	3.0	2.3	6.2	
Brunnadern	23.7	20.4	5.3	3.60	3.7	3.2	6.5	3
Aachsäge	24.4	19.7	4.7	3.65	4.0		4.6	5
Anzenwil	45.9	40.4	5.6	3.35	3.9	3.7	9.5	28
Letzi	38.0	36.4	4.7	3.8	5.2	4.2	7.5	1
Lütisburg (Thur)	60.0	58.0	8.0	1.2/4.0/1.2	4.5		7.5	28
Thurotex	23.2	21.3	3.2	2.4	3.0	2.1	4.7	15
Weissthur	12.0	10.2	3.6	2.25	2.9		3.5	

Erläuterungsskizzen

Hängewerkbrücke



Sprengwerkbrücke

