Die Mühlaubrücke : Beispiel einer Verlegung im Toggenburg

Autor(en): **Edelmann, Heinrich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **49 (1954)**

Heft 1

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-173485

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

Die Mühlaubrücke an ihrem neuen Standort.

Le pont de Mühlau a été déplacé, ou pour mieux dire transplanté, échappant ainsi à la destruction, grâce aux efforts réunis du Heimatschutz saint-gallois et des autorités.

Politische Gemeinde Lütisburg

Abbruch der alten Mühlaubrücke

Durch die Erstellung einer neuen massiven Brücke wird der bisherige Uebergang in der Mühlau überflüssig. Das alte Holztragwerk wird daher zum Abbruch ausgeschrieben, entweder zur Wiederverwendung oder als Brennholz.

Die Länge der Brücke beträgt 40 m, die Fahrbahnbreite 4 m, die lichte Höhe 4 m. Es sind zirka 100 m³ Holz vorhanden. Eternitbedachung.

Die Brücke kann an Ort und Stelle besichtigt werden. Für Interessenten steht Herr Gemeindammann Johann Scherrer, Mühlau, zur Verfügung.

Lütisburg, den 6. März 1953.

Der Gemeinderat.

Die Mühlaubrücke *Beispiel einer Verlegung im Toggenburg*

Diese vor etwas mehr als Jahresfrist durch den Gemeinderat Lütisburg erfolgte Ausschreibung wirkte sich erfreulicherweise auf eine empfindsamere Öffentlichkeit aus als seinerzeit der Abbruch der »Hüslibrugg« zwischen Hundwil und Stein[1]. War das Publikum erwacht aus der Betäubung des Überfalls, den der Beton auf die Holzwerke vollzogen hatte? War man sich diesmal mehr bewußt, was die widerstandslose Aufgabe eines nach konstruktiver Schönheit und vorbildlicher Meisterarbeit gleichwertigen Baues bedeutete, oder hatte das Beispiel u. a. von Bremgarten bereits gefruchtet? Wahrscheinlich alles zusammen; denn gleichsam als Antwort auf die oben wiedergegebene Publikation erschien im »Toggenburger« Ende April ein Extrablatt, gewidmet dem aktuellen Fall und den Problemen, welche der gesteigerte Straßenverkehr für Technik und Verkehrspolitik nachgerade stellt.

Der Widerhall war ersichtlich vorab durch die Eigenart des Objektes und die Kunst seines Werkmeisters bedingt. Diesen, Johann Anton Storchenegger[2], einen durch markante Hausbauten im toggenburgischen Federer-Dorf Lachweiler (Jonschwil) bekannten, tüchtigen Zimmermann, darf man füglich als Nachfahren neben die Appenzeller Grubenmann und Langenegger stellen. Seine bedeutendste Leistung aus dem Jahre 1849, die fast 40 Meter lange, ursprünglich ungestützte Thurbrücke in der Mühlau (zwischen Lütisburg und Bazenheid) erregte, als es um ihr Schicksal ging, die Bewunderung von Fachleuten und Freunden edler, alter Handwerkskunst, konstruktiv durch das von Grubenmann übernommene Tragbogensystem und den gegen Seitenschub eingerichteten »Windverband« im Dach-

[1] Nach Zellweger (»Der Kanton Appenzell«) »entstund die kühne Brückenbaute im Hundwilertobel« im Zusammenhang mit der Anlage neuer Straßenzüge 1834. Ihr Abbruch nach dem Bau der modernen Betonbrücke 1925 (vgl. »Appenzeller Kalender« 1924—26) wurde anscheinend ohne den geringsten Widerstand hingenommen.

[2] Über die ursprüngliche Herkunft des Geschlechtes (Vorarlberg?) fehlen vorläufig noch Nachweise.

gebälk, durch die Spannnweite und kühne Sicherheit, mit der die Einzelteile angeordnet waren.

In der St. Galler Heimatschutzsektion war man bereits im Jahr zuvor durch plan- und bauleitende Ingenieure, welche die den höhern Ansprüchen des modernen Straßenverkehrs entsprechende, neue Betonbrücke zu erstellen hatten, orientiert worden; sie regten an, die alte Brücke an eine andere, geeignete Stelle zur Wiederverwendung zu verlegen. Die ersten Bemühungen konzentrierten sich zunächst auf den Neckerübergang in der »Letzi« (zwischen Lütisburg und Ganterschwil), wo ein ähnlicher Bau in idyllischer Umgebung tatsächlich «schitterig« und durch notorische Überbeanspruchung bei zivilen und militärischen Transporten gefährdet war. Dieser erste Anlauf blieb ohne Ergebnis, weil die Anstößergemeinden zum vornherein eine Betonbrücke in Aussicht genommen hatten.

Nun begann ein Wettlauf um Zeitgewinn. Der Lütisburger Gemeinderat übte angesichts der einsetzenden weitern Aktionen Geduld und erstreckte (bis in den Herbst) zu zwei Malen die Fristen. Verhandlungen mit benachbarten Gemeinden für sekundäre Thurübergänge scheiterten an den Kostenberechnungen für Zufahrtsstraßen; Zirkulare an die kantonalen Baudirektionen der ganzen Schweiz, Aufrufe in der Tages- und Fachpresse, eine Resolution der regionalen Heimatkunde-Vereinigung — alles schien resultatlos zu bleiben, bis durch diese Propaganda in der Gemeinde Wattwil zwei Absichten neu geweckt wurden, nämlich zwischen dem genannten Industriedorf und Ebnat-Kappel eine wünschbare Verbindung der Gegenden von Scheftenau und Howart herzustellen und zugleich den Wanderweg längs der Thur zu eröffnen, wo der monströs entwickelte Autoverkehr geradezu lebensgefährlich geworden war. Die Behörden überließen — leider — die Initiative den Anstößern und weitern ideell Interessierten; eine vielversprechende Unterschriftensammlung schrumpfte, als es um Erwahrung durch Konzession von Wegrechten u. dgl. ging, kläglich zusammmen, und schließlich gingen von den Gemeindekanzleien formelle Absagen ein. (Landschaftlich und im Zusammenhang mit den bemerkenswerten Bauernhäusern des betr. Gebietes wäre dies der ideale Standort für die alte Brücke gewesen.)

Als alles verloren schien, meldete sich, vermittelt durch das Bezirksforstamt, eine letzte, bescheidene Anwärterschaft in der »Korporation Aachsäge-Winzlisau« für einen bessern Übergang über den Necker unterhalb Mogelsberg — da, wo nicht weniger als sieben alte Wege zusammenlaufen. Zum drittenmal verlängerte Lütisburg die Frist — und diesmal gelang das Unternehmen, wenn auch unter etwelcher Einschränkung. Während eine notwendig gewordene Verkürzung um einen Viertel dem äußern Bilde keinen wesentlichen Abbruch tut, bot der dadurch bedingte Einbruch in die konstruktiven Grundlagen (die Spannung in der Längsachse nach außen mußte durch ein maskiertes Betonsystem in und über den Widerlagern aufgefangen werden) seine Schwierigkeiten; es war, als ob der alte, gleichsam noch lebendige Bau sich gegen die Amputation wehren und bis zuletzt das ihm innewohnende, dynamische Lebensprinzip gegen Sparsamkeitsmaßnahmen behaupten wollte. Mit tatkräftiger Unterstützung durch den Kanton, dessen Baudepartement weitgehendes Entgegenkommen bewies, durch Heimatschutz-Zentralvorstand und -Sektion, durch die Anstößergemeinden Oberhelfenschwil und Mogelsberg, aber auch durch den mehr und mehr erwachten Eifer der wackern, einheimischen Bauhandwerker, ist das Unternehmen schließlich doch gelungen. Es fügt sich der neuen, in ihren natürlichen Reizen höchst ansprechenden Umgebung ein, als hätte es von Anfang an hineingehört, und wird des Anwohners und Wanderers Blick und Geist, der einen Ruhepunkt in der heutigen Unrast sucht, für hoffentlich ein weiteres Jahrhundert zu fesseln vermögen.

Heinrich Edelmann (St. Gallen).