

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 17 (2010)
Heft: 194

Artikel: Ebenmass bei Kilometer vierzehn
Autor: Steiger, Wolfgang
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884637>

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: 13.01.2026

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

EBENMASS BEI KILOMETER VIERZEHN

↪ Eine Hommage an die perfekte Brücke: das Wissen- bachviadukt.

von Wolfgang Steiger

Die Merkwürdigkeiten häufen sich. Nicht einmal die Schreibweise ist eindeutig. Heisst der Bach unter dem Bahnviadukt nun Weissenbach wie in den Bahnpublikationen oder Wissenbach, wie ihn die Landeskarte nennt, oder doch Wyssbach, wie etwas weiter unten der Bachlauf in der Schlucht heisst, dem beliebten Naherholungsgebiet im Dreieck Gossau, Herisau, Flawil? Zudem überbrückt das Viadukt die Kantonsgrenze zwischen Appenzell Ausserrhoden und St. Gallen. Die Grenze verläuft mitten im Wissenbach – wie wohl die korrekte Bezeichnung für das Voralpengewässer lauten sollte. Das Viadukt gehört demnach keinem der Kantone zur Gänze und steht im Zwischenbereich. Zudem stiehlt das zwar spektakulärere, im Vergleich mit dem Wissenbachviadukt dagegen potthässliche Sitterviadukt ungerechtfertigterweise der verkannten Brücke die Schau als Wahrzeichen der Eisenbahnlinie.

Kein Name eines Architekten oder Ingenieurs ist in der Literatur als Schöpfer des Wissenbachviadukts verzeichnet. Was einen schon weniger wundert: Auch die Namen der Maurer, Steinhauer, Zimmerleute, Maschinisten und Handwerker, die im August 1907 mit dem Bau begannen, sind unbekannt. Wie wenn dieses besondere Bauwerk beim Kilometer vierzehn der Strecke St. Gallen–Wattwil von alleine im Niemandsland entstanden wäre. – Und das auch noch an einem magischen Ort.

Tsunami aus den Uralpen

Heute ist die Brücke beinahe im Wald eingewachsen. Seit mittlerweile hundert Jahren gleiten die Züge mit grösster Selbstverständlichkeit über dieses Wunder des Maurerhandwerks in Verbindung mit der damals modernsten Ingenieurtechnik. Der 4-5-4 Rhythmus der dreizehn Bogen (vier Bogen mit fünfzehn Metern, dann fünf Bogen mit 25 Metern und wieder vier mit fünfzehn Metern) ist zeitlos schön – dank dem harmonischen Profil des Tobels in beinahe vollendeter Symmetrie. Die filigranen Pfeiler rauben einem auch heute noch, vom Fundament aus betrachtet, den Atem; wie das Wissenbachviadukt in die Landschaft komponiert wurde, ist bewundernswert. Oder ergab sich das wegen den besonders günstigen Gegebenheiten ganz von selbst?

Um das Einzigartige rund um das Wissenbachviadukt zu verstehen, muss man zurück ins Tertiär gehen: Vor dreissig Millionen Jahren befand sich im Raum Toggenburg/Appenzellerland das Delta des Urrheins. Ein Meeresarm des Mittelmeeres überflutete das schweizerische Mittelland von Frankreich her, das Säntismassiv befand sich etwa zwanzig Kilometer südlicher im St. Galler Oberland. Damals brach in den Bündner Alpen ein Schuttdamm, der riesige Mengen

Schlamm und Geröll zurückgehalten hatte. Ein gewaltiger Murgang von etwa zehn Kubikkilometer kalkigem Material wälzte sich in die Senken des Deltagebietes: Daraus entstand die zwei bis vier Meter dicke Schicht von kompakter, feinkörniger Kalknagelfluh, die beim Bahnbau allerbeste Bausteine lieferte. Seiner Härte wegen nannten die italienischen Steinhauer das Gestein «Appenzeller Granit».

Steinbruch vor der Haustür

Um das Jahr 1900 kristallisierte sich nach vielen Querelen die definitive Linienführung der Bahn heraus. Nun ging es um die Untersuchung des Geländes. Tausend Probleme standen an: Hangrutschungen, Tunnleinbrüche et cetera. – Nicht aber im sogenannten Kirchobel zwischen Herisau und Degersheim. Hier stiess der Sondiertrupp auf die im Bachbett offen liegende Kalknagelfluh-Schicht. In der Denkschrift des Ingenieurs- und Architektenvereins, veröffentlicht 1911 nach der Fertigstellung der neuen Bahnlinie, heisst es: «Dass die Linie in die Nähe der erwähnten Kalknagelfluh zu liegen kam, war ein günstiger, aber nicht ausschlaggebender Faktor.»

Das zufällige Nebeneinander von Steinbruch und Bauplatz ergab beim Bau des Wissenbachviadukts eine einmalig günstige Situation. Das zeigte sich schliesslich bei der Abrechnung von nur 512'200 Franken für den Viadukt – das sind auch für jene Zeit sensationell tiefe Kosten. Ein Jahr nach Baubeginn aufgenommen, zeigt ein Foto, wie die italienischen Steinhauer im Kirchobel aus der offen liegenden Kalknagelfluh-Schicht unter freiem Himmel die Flächen der Bausteine behauten. Mit Loren schoben die Arbeiter die fertigen Quader auf Schienen 150 Meter weit zu den Pfeilern, die man im Hintergrund in die Höhe wachsen sieht. Allein auf dem Bild aus dem Ausserrhodischen Staatsarchiv sind im Steinbruch beim Wissenbachviadukt etwa fünfzig schnauzbärtige Männer mit verbeulten Filzhüten auszumachen.

Trampelpfad durch Arboner Forst

Mit der Strecke vom Bodensee an den Zürichsee folgt die Bahnlinie ungefähr dem alten Trampelpfad durch den grossen Urwald, der nach dem Ende der letzten Eiszeit vor etwa 10'000 Jahren während Jahrtausenden die Ostschweiz bedeckte. Zumindest die Gegend um den Wissenbachviadukt lag unmittelbar an einer seit dem Mesolithikum begangenen Süd/Ost-Route; grob gesagt der Verbindung von Arbon nach Rapperswil. Hier passierten Händler, die die Siedlungen am Bodensee und Zürichsee aufsuchten; Wanderer und Jäger durchstreiften die Gegend. Eine seltsame Sage rankt um das Kirchobel. In unmittelbarer Nähe zur alten Gerichtsstätte Baldenwil soll eine im Wald versunkene Kirche gestanden haben. Die Historiker winken ab, für einen solchen Bau würden absolut keine Belege existieren. Vielleicht erzählt die Sage aber von einem alten Kultplatz aus vorchristlicher Zeit. Obwohl der Gesteinsabbau beim Brückenbau die Landschaft verändert hat, geht vom Kirchobel noch heute ein eigenartiger Reiz aus. Womöglich transportiert die Sage von der versunkenen Kirche die Erinnerung an eine Openair-Kathedrale aus vorchristlicher Zeit. Jedenfalls ist das Flair der europäischen Urbevölkerung für Plätze am Wasser und besondere Gesteinsformationen vielfach erwiesen.

Das nur wenige Kilometer entfernte Schwänberg bei Schachen findet denn wohl nicht zufällig in der ältesten Appenzeller Urkunde Erwähnung. Im September 821 schenken Rihhoh und Roadhoh von «Suweinperac» in einem Bittleihevertrag ihren Besitz dem Kloster St. Gallen, um ihn da-

Nicht ganz Suva-gerechtes Bauen am Wissenbachviadukt.





nach wieder zurück verliehen zu bekommen. Als Pate fungierte Abt Gozbert.

Keine Toten beim Bau

Bei der Beschleunigung des Zuges nach dem Bahnhof Degersheim in Richtung St.Gallen wenden sich die Schienen zuerst leicht nach rechts, um dann im kurzen Bühlbergertunnel zu verschwinden. Und schon fährt der Zug beim Austritt aus dem Tunnel auf dem Wissenbachviadukt, das eine minimale Kurve nach links beschreibt. Hier halten wir zwar nicht den Zug, dafür aber die Zeit an: Das geistige Auge schwingt sich in die Höhe und sieht den eingefrorenen Zug auf dem Viadukt über dem Ausgang des Tales, das hier aus den Schwellbrunner Hügeln ins Vorland mündet. Dahinter steht der Säntis in frontaler Ansicht.

Wir wechseln die Perspektive und gehen zurück ins Jahr 1909. Ein Suva-Inspektor bekäme Zustände, wenn er heute eine derartige Baustelle prüfen müsste. Ohne Sicherung stiegen die Arbeiter mittels eingemauerten Eisenbügeln zu ihren Arbeitsplätzen auf die in die Höhe wachsenden Pfeiler hinauf. Wie durch ein Wunder sei bei dieser Baustelle niemand ums Leben gekommen, vermerkt die Ingenieuren-Denkschrift. 15'700 Kubikmeter Massivbausteine vermauerten die vorwiegend italienischen Arbeiter. Der längste Pfeiler ragt 64 Meter in die Höhe. Einige der Ingenieure und Baufirmen waren wenige Jahre zuvor beim Bau der Albulalinie der Rhätischen Bahn beteiligt. Wie beim berühmten Landwasserviadukt mussten die Bauarbeiter auch beim Wissenbachviadukt die Steine von unten auf die Baustelle hieven. Beim Aufmauern der Türme war mit herkömmlichen Gerüsten ab einer gewissen Höhe Schluss.

Lange Tage, mieses Quartier

Die Baufirma Müller & Zeerleder war im Konsortium im Losabschnitt Zwei der oberen Sektion St.Gallen–Wattwil mit dem Bau des Wissenbachviaduktes beauftragt. Der Sektionsingenieur hiess H. Sommer. Vielleicht darf er als Mastermind hinter der schönsten Brücke der ganzen Bahnlinie gelten. Als Architekt des Bündner Landwasserviadukts gilt der schweizerisch-griechische Doppelbürger Alexander Actos. Beim Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn war Actos verantwortlicher Ingenieur für die untere Sektion Romanshorn–St. Gallen. War er vielleicht auch beim Wissenbachviadukt beteiligt? Jedenfalls profitierten die Erbauer bei den mittleren drei Pfeilern von den Erfahrungen beim Landwasserviadukt. Das gleiche neuartige Verfahren kam zum Einsatz: Müller &

Zeerleder hatten beim Wahrzeichen der Rhätischen Bahn einen speziellen Brückenkran konstruiert, der zwischen den Türmen aufgehängt war. Die Arbeiter mauerten an ihrem luftigen Arbeitsplatz die auf den Pfeilern verankerten, vertikalen Eisenstützen laufend ein und montierten dann den Brückenkran ein Stück weiter oben wieder neu.

Der 4-5-4 Rhythmus der dreizehn Bogen ist zeitlos schön – dank dem harmonischen Profil des Tobels in beinahe vollendeter Symmetrie.

Einerseits noch ganz in der antiken Bogenbrückenkunst verhaftet, kamen bei der Baustelle am Wissenbachviadukt aber auch weitere moderne Errungenschaften zum Einsatz: Elektrische Aufzüge und Drahtseilbahnen zogen die Steine in die Höhe, eine ebenfalls elektrische Mischmaschine rührte den Mörtel an und ein benzinbetriebener Steinbrecher erzeugte Sand und Schotter. Bedenklich müssen die Arbeits- und Lebensbedingungen für die Arbeiter gewesen sein: Harter Elf-Stunden-Arbeitstag mindestens und mieses Quartier in Baracken oder Scheunen, für das die Arbeiter zudem überteuerte Preise bezahlten. Wir sollten uns vor Augen halten, unter welchen unbeschreiblichen Bedingungen unsere heute so selbstverständlich genutzte Infrastruktur entstand.

Der Zug saust weiter durch eine Welt voller Mikrogeschichte auf Schachen und Herisau zu. Noch nicht genug von Zeitreisen? Dort, hoch oben über dem Schachen in der Ramsenburg, hausen die Ramsenritter. Links unten liegt der Schwänberg, Rihhoh und Roadhoh grüssen herauf. Und wenn wir schon dabei sind: Der Mann mit Filzhut und Regenschirm auf der Landstrasse muss der ewige Spaziergänger Robert Walser sein, auf dem Ausgang von der psychiatrischen Klinik Herisau, an der jetzt der Zug vorbeibraust.

WOLFGANG STEIGER, 1953,
ist Bildhauer in Flawil und freier Journalist.