

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **253 (1974)**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Nutzungsbedingungen

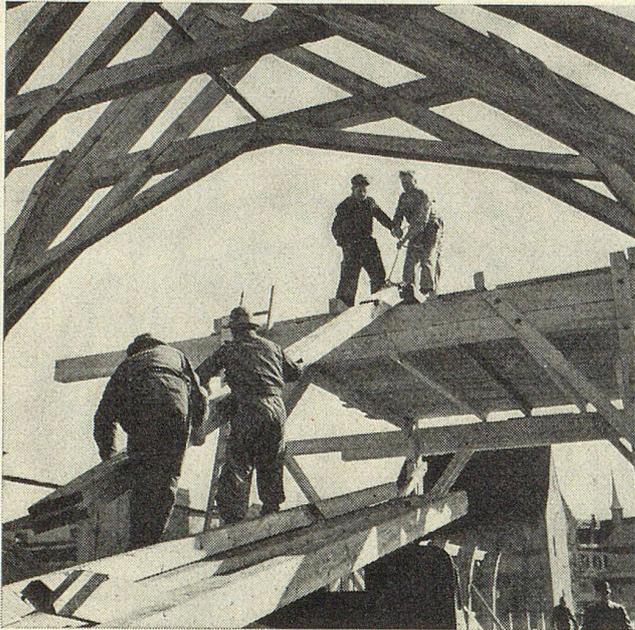
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Holzbrückenbau im alten Stil (Bremgarten)

struktions zur höchsten Vollendung brachten, und zwar so, daß ihnen auf der ganzen Welt nichts Ebenbürtiges entgegengestellt werden könnte. Dies war im 18. Jahrhundert, zur Zeit Hans Ulrich Grubenmanns, also kurz vor Beginn des Eisenbrückenbaues.» So hat vor Jahren der bekannte Ingenieur Dr. J. Killer in Baden festgestellt. Es ist ja in der Tat erstaunlich, wie lange einige dieser Übergänge ihren Dienst versahen. Anno 1225 wurde die älteste von ihnen, die Rheinbrücke zu Basel, geweiht, die im Jahre 1903 abgebrochen wurde. Noch steht die malerische Kapellbrücke zu Luzern im ziehenden Wasser der Reuss; sie wurde um 1333 erstellt und vor einigen Jahren gründlich überholt — aus dem schönen Bild der «Leuchtenstadt» wäre dieses Meisterwerk der Holzbaukunst nicht wegzuden-

ken. An der kunstvoll gebogenen Aarebrücke unterhalb Bremgartens bei Bern, der sogenannten «Neubrugg», ist immer noch die Jahrzahl 1535 lesbar, und an der Saanebrücke bei Gümnenen, welche mit Rücksicht auf den ständig wachsenden Verkehr durch eine Eisenbetonkonstruktion entlastet wurde, aber stehenblieb, steht das Datum 1570 — uns ein Beweis, wie widerstandsfähig diese Werke sind, wiewohl sie «bloß aus Holz», freilich aus mächtigen Eichenbohlen, bestehen.

Nun wäre allerdings zuzugeben, daß auch in früheren Jahren der Beruf des Holzbrückenbauers sich meist mit dem des Zimmermanns verband. Und gleichwohl ist erstaunlich, daß jene Handwerksmeister zu einer Zeit, wo man noch wenig von wissenschaftlicher Statik wußte, aus gründlicher Erfahrung, vielleicht auch durch ein angeborenes Fingerspitzengefühl Holzkonstruktionen schufen, die über Jahrhunderte hinweg ihren Dienst versahen. Der Weg von einfachen Stegen und Balkenbrücken zu komplizierten «Hängesprengwerk-Brücken» ist allerdings weit; dies schließt nicht aus, daß Meister ihres Faches Holzbauten schufen, die uns noch heute staunen lassen. Ältere Leser erinnern sich vielleicht noch des harten Kampfes um die Erhaltung der gedeckten Emmenbrücke von Hasle-Rüegsau, die aus Verkehrsgründen abgebrochen werden sollte, obgleich sie ein Unikum war: Mit ihren 58 Meter hatte sie die größte freie Spannweite aller europäischen Holzbrücken. Mit hohen Beiträgen des Schweizer Heimatschutzes und seiner Getreuen wurde sie dann zwar auseinandergenommen, aber ein Stück weit flußabwärts wiederaufgebaut. Und auch der Kampf der Stadtgemeinde Bremgarten um ihre Reußbrücke ist unvergessen: Da sie den Großverkehr Zürich-Bern nicht mehr bewältigen konnte, aber unbedingt ins reizvolle Stadtbild gehörte, wurde sie zwar entfernt, aber mit verbreiterter Fahrbahn in genau denselben Proportionen wieder errichtet.

Und doch ist des Holzbrückenbauers Zeit um: Vor allem ihre Tragkraft genügt den modernen Anforderungen nicht; man denke nur zum Beispiel an die neuzeitlichen «Schwerlaster» oder Tanks, die oft gar in der Brückenbahn kreuzen. Und da als Schutz gegen Regen und Schnee die Holzbrücken früher alle gedeckt waren, ist den heutigen Fahrzeugen mit ihrer Last auch eine maximale Höhe vorgeschrieben. Doch ist bestimmt keiner unter unsern wanderfrohen Lesern, dem es nicht warm ums Herz würde, wenn er vor sich so einen prächtigen Zeugen des alten Zimmermannsgewerbes sieht.



NEYDHARTINGER

Moorbad
gegen Frauenleiden
Rheuma Unfallfolgen

Kurkannen Fr. 32.—/57.—
 (kein Verstopfen oder
 Angreifen der Wanne)

Beratung und Versand

Kloster-Drogerie

Gallusplatz [P] St. Gallen
 O. Hugentobler, Tel. 23 33 48