Tössbrücke : (Wila, 1878)

Autor(en): **Böhmer, Roland**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich**

Band (Jahr): **74 (2007)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1045637

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

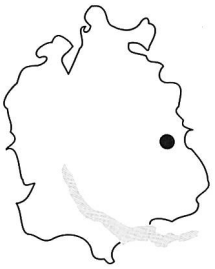
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Tössbrücke

(Wila, 1878)



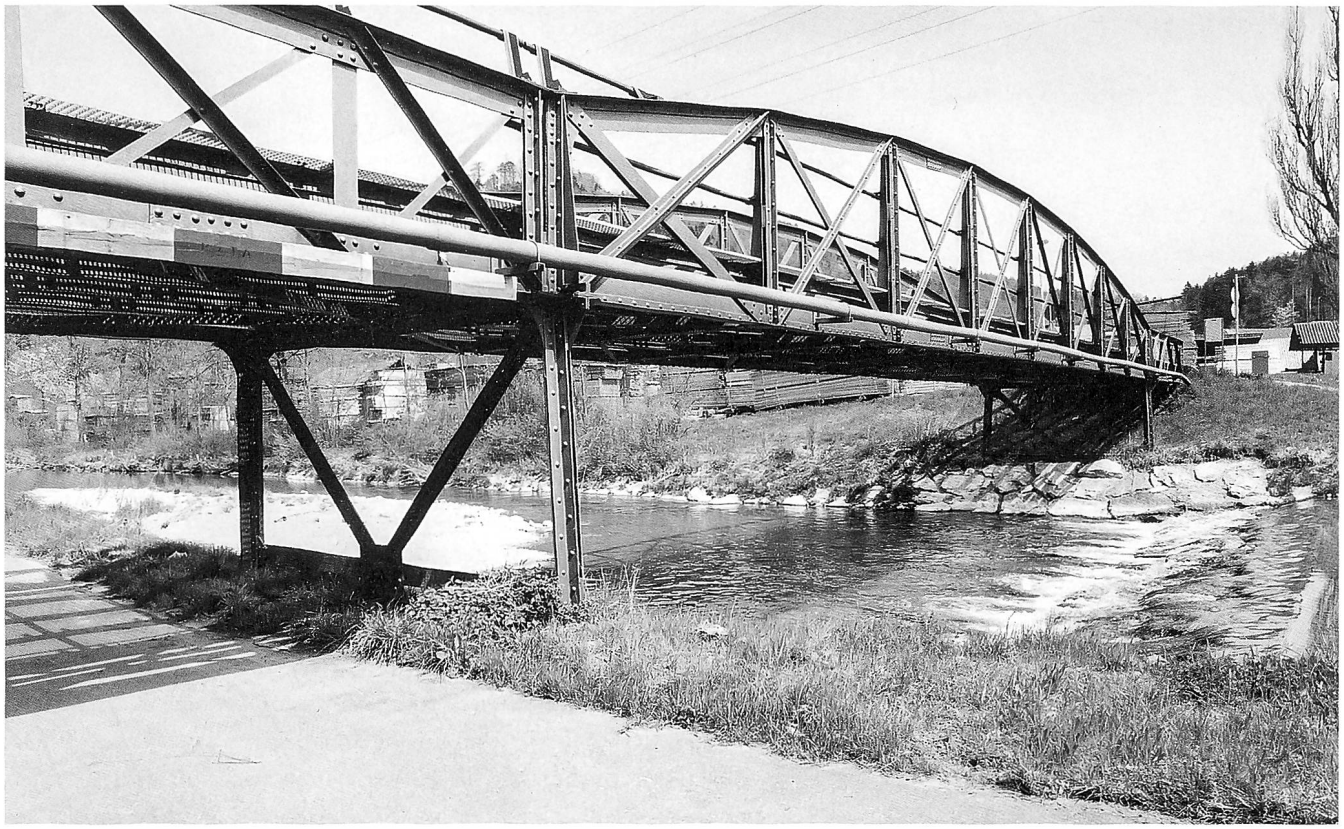
Wer heute das Tösstal durchfährt, kann sich kaum vorstellen, wie schlecht die Verkehrsverbindungen noch zu Beginn der Industrialisierung waren. Bis ins frühe 19. Jahrhundert verkehrten die Fuhrwerke im Tössbett, und zwischen Töss und Steg existierte kein einziger fahrbarer Flussübergang! 1817 wurde eine schmale Strasse von Winterthur bis Wila angelegt. Seit 1831 führte sie bei Sommerau über eine gedeckte Holzbrücke, welche die Gemeinde Wila erstellt hatte. Kurz danach jedoch liess die liberale Kantonsregierung im Rahmen ihres Strassenbauprogramms die ganze Strecke zwischen Winterthur und Wald ausbauen. Für die neue, gestrecktere Strassenführung stand die eben erst erstellte Brücke am falschen Ort. In nur 300 Metern Entfernung liess der Kanton deshalb 1837 eine neue Holzbrücke erstellen. Die alte Brücke wurde im folgenden Jahr flussaufwärts verschoben und ersetzte den seit 1550 bezeugten Höchsteg unterhalb von Tablat, der die Verbindung zum Steinenbachtal herstellte.

1876 riss die hochgehende Töss im ganzen Tal eine Vielzahl von Brücken und Stegen weg. Während die Strassenbrücke von 1837 den Fluten standhielt, wurde die 1838 versetzte Brücke zerstört. Als Folge des Hochwassers führte der Strassen- und Wasserbauingenieur Caspar Wetli ab 1877 eine umfassende Flusskorrektur durch. Wetli war zuvor als Eisenbahningenieur tätig gewesen, und so erstaunt es nicht, dass er für die Errichtung der neuen Brücken die im Eisenbahnbau gebräuchliche Eisen fachwerkkonstruktion anwandte. Die 1878 erstellte Brücke beim Bahnhof von Wila ersetzte den durch das Hochwasser weggeschwemmten Höchsteg. Hersteller war die Brückenkonstruktionswerkstätte Romanshorn. Die Brücke wurde vom Bodensee nach Wila transportiert und an ihrem Bestimmungsort fertig montiert. Die Konstruktion aus gewalztem, genietetem Eisenblech mit versenkter Fahrbahn ist dreiteilig: ein Halbparabelträger überspannt die Normalflussrinne der Töss, während je ein Parallelträger die beidseits anschliessenden Vorlandbrücken bildet. Die Widerlager und Zwischenpfeiler der Brücke bestehen ebenfalls aus Eisen. Die ganze Konstruktion ist starr verbunden, was starke innere Spannungen zur Folge hatte. Die Fahrbahn war ursprünglich aus Holz.

Die Brücke von Wila ist die älteste erhaltene Eisenfachwerkbrücke im Tösstal. In Au bei Kollbrunn und in Rämismühle stehen zwei etwas jüngere Brücken desselben Typs (erbaut 1881 beziehungsweise 1888). Zwischen 1890 und 1904 entstanden im oberen Tösstal zahlreiche weitere Eisenfachwerkbrücken und -stege. Gegenüber den Brücken der ersten Generation sind sie technisch weiter entwickelt. Sie überspannen den Fluss ohne Zwischenpfeiler und verfügen über betonierte Widerlager, die mit Rollenlagern ausgestattet sind. Die filigranen Konstruktionen prägen das Landschaftsbild bis heute. Mit dem Bau der Brücke bei Wellenau hielt 1903 erstmals der Beton als Baumaterial Einzug.

Wie stabil ist eine Eisenfachwerkbrücke? Ein Zimmermann überquerte einst mit einem Holztransport die Brücke bei der Station Wila. Die Ladung wog rund 20 Tonnen – ein Mehrfaches des zugelassenen Höchstgewichts. Der Fuhrmann wurde von einem Gemeindebürger beobachtet und angezeigt. Trotz der massiven Gewichtsüberschreitung liessen sich an der Brücke aber keinerlei Schäden feststellen, was den fehlbaren Zimmermann allerdings nicht vor einer Verwarnung bewahrte. Aufgrund von Beschwerden wurde die Brücke 1915 verstärkt. Nach der Sanierung war sie für 9 Tonnen zugelassen – womit dem erwähnten Zimmermann allerdings nur sehr beschränkt gedient gewesen sein dürfte.

Roland Böhmer



Die Tössbrücke in Wila 2004; eine Abbildung von J. Brunner zeigt die verheerenden Schäden des Töss-Hochwassers vom 11. und 12. Juni 1876 in Rikon. (Fotos Kantonale Denkmalpflege Zürich)