

Drei Brückengenerationen bei Flawil

Autor(en): **Heer, Anton**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg**

Band (Jahr): **24 (1997)**

PDF erstellt am: **07.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-883509>

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.

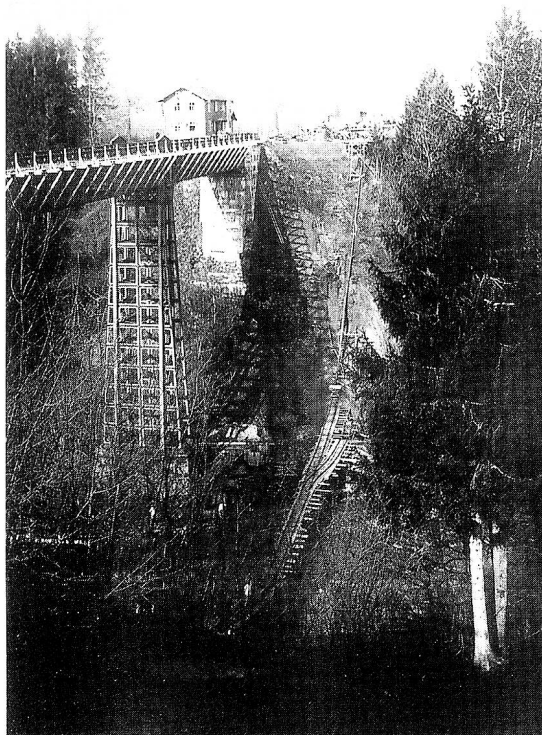
Drei Brückengenerationen bei Flawil

Anton Heer, Flawil

Robert Stephenson (1803-1859), der Sohn des berühmten George Stephenson, beurteilte in einem technischen Gutachten von 1850 den Bau einer Eisenbahn von Winterthur über Wil nach St.Gallen als wirtschaftlich nicht vertretbar. Die erforderlichen Brückenbauten, insbesondere jene über die Sitter, hätten laut Stephenson die Eisenbahnlinie derart verteuert, dass nie ein wirtschaftlicher Betrieb möglich sein würde. Vom Bau der Steilrampe zwischen St.Gallen und Rorschach riet er aus traktions-technischen und damit wirtschaftlichen Gründen ebenfalls ab.

1856, also nur sechs Jahre nach diesen Aussagen in einem für den schweizerischen Bundesrat erstellten Gutachten, eröffnete die St.Gallisch Appenzellische Eisenbahn den Betrieb auf der Strecke Winterthur – Wil – St.Gallen – Rorschach. Finanziell blieb dieses Unternehmen allerdings ein Problemfall.

Die erste Eisenbahnbrücke über die Glatt bei Flawil, früher St.Kolumbansbrücke genannt, war wie die berühmte Sitterbrücke ein Werk des bekannten Ingenieurs Caspar Dollfuss (1812-1889) von Mülhausen im Elsass. Er wandte bei beiden Bauwerken die gleichen, damals neuartigen Konstruktionsprinzipien an. Die Elektrifikation der schweizerischen Hauptlinien und die laufenden Doppelspurausbauten zwischen Winterthur und St.Gallen machten in den zwanziger Jahren den Ersatz der Brücke über die Glatt unumgänglich. 1927 wurde die doppelspurige Betonbrücke dem Betrieb übergeben. Nach rund 60 Betriebsjahren zeichneten sich dringend nötige Sanierungsarbeiten an dieser Betonkonstruktion ab. Ein Neubau erwies sich jedoch in der Zwischenzeit als die sinnvollere Lösung. Die zur Zeit im Bau begriffene elegante Betonbogenbrücke soll dem Eisenbahnverkehr der kommenden 60 bis 80 Jahre genügen!

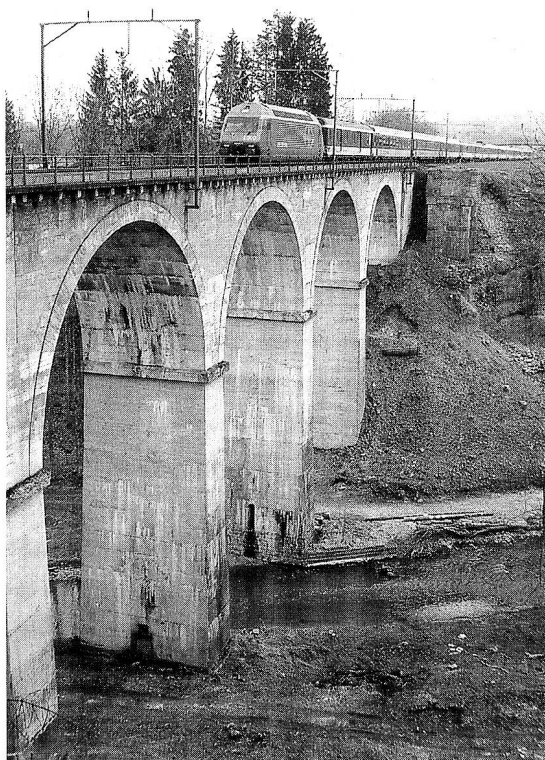
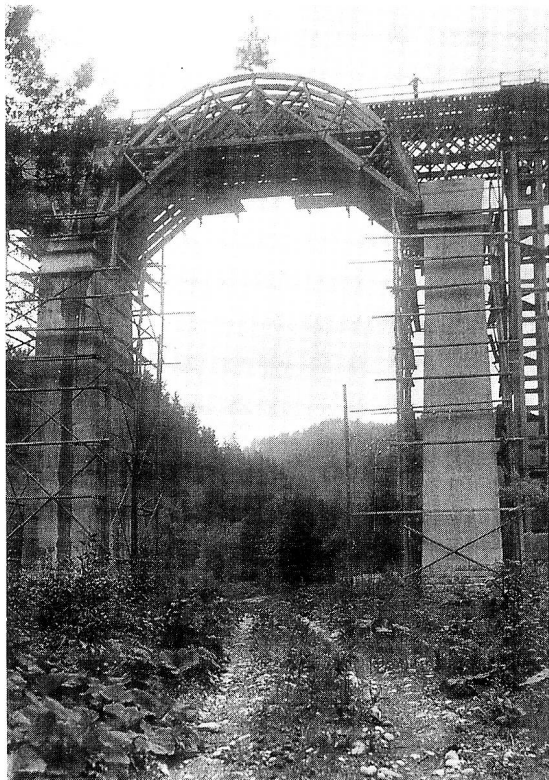


Die eiserne Gitterträgerbrücke von 1856 wurde 1925 mit einem hölzernen Hilfssteg ausgerüstet. Im Talgrund und am westlichen Abhang sind verschiedene Bauinstallationen erkennbar. – Sammlung: K. Anderegg, Flawil.

Literatur

- H. G. Wägli: Schienennetz Schweiz, Bern 1980.
A. Heer: Das Toggenburg und seine Eisenbahnen, Wattwil 1995.
SBB: SBB-Linie Wil-St.Gallen, Ersatzbau Glattviadukt 1995-1997, Zürich 1996.
St.Gallische und Appenzellische Brückenbauten. In: Schweizerische Bauzeitung vom 15.11.1924.
P. Sturzenegger: Der Abbruch der alten Eisenbahnbrücke über die Sitter bei Bruggen, St.Gallen. In: Schweizerische Bauzeitung vom 16.4.1927.

Die zweite Brücke



Der mittlere Lehrbogen ist auf den neuen Brückens Pfeilern aus Beton aufgebaut und trägt das obligate Aufrichtebäumchen. – Sammlung: K. Anderegg, Flawil.

Im April 1995 wird nach Rodungsarbeiten im zukünftigen Baustellenbereich der Blick auf das vom Alter gezeichnete Bauwerk und das östliche Widerlager der ersten Eisenbahnbrücke von 1856 frei.

Der dritte Brückenbau 1996



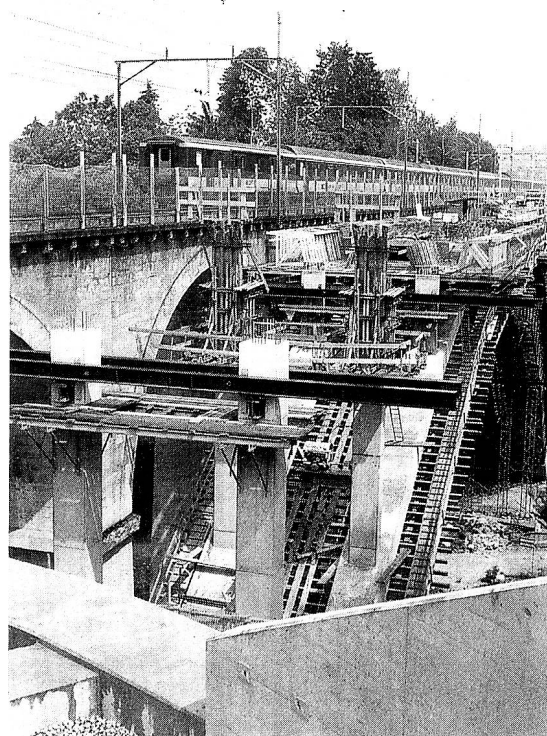
Die Projektskizze dokumentiert die Stahl-Beton-Verbundbrücke über die Glatt. Nach weiteren Projektüberarbeitungen kommen nun endgültig Betonbogen zur Ausführung. – Zeichnung: zVg.



Die mächtigen Gerüstbogen lassen die vorläufige Lage des neuen Glattviadukts erkennen. Der Neubau erfolgt also im Bereich der einstigen St.Kolumbansbrücke.



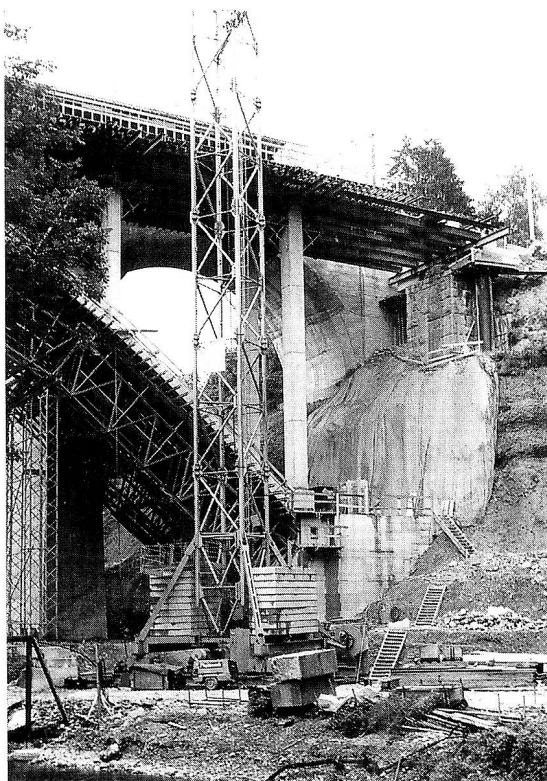
Eindrucklich präsentiert sich der Brückenbogen mit einer Spannweite von 82 Metern im März 1996 aus einmaliger Perspektive.



Anfangs Juni 1996 sind die auf den beiden Betonbogen aufgebauten Stützen des Fahrbahntroges nahezu fertiggestellt.



Während einiger Monate wird der Eisenbahnverkehr einspurig über das neue Viadukt in provisorischer Lage geführt. Nach dem Abbruch der Betonbrücke von 1927 und dem Bau der endgültigen Fundamente und Widerlager erfolgt der Vershub des ganzen Bauwerkes. In Zahlen: Das rund 6000 Tonnen schwere Glattviadukt wird in höchstens 9 Stunden um 10,25 Meter querverschoben.



Das alte östliche Widerlager findet, ergänzt mit Betonpfählen und einem Kopfriegel, eine weitere Verwendung auf Zeit. (Alle neuen Fotos von Anton Heer, Flawil.)



Das Bauwerk präsentiert sich, Ende September weitgehend von Schalung und Gerüst befreit. Auf beiden Talseiten Vorbereitungen für die provisorische Verlegung der Eisenbahnlinie.