

Strecke SG 41 *St. Gallen - Wil (- Winterthur /- Frauenfeld); Fürstenlandstrasse*
Linienführung 1 *über Flawil-Oberglatt und Oberuzwil*
Abschnitt 1 *steinerne Sitterbrücke St. Gallen/Stocken; Chräzerenbrücke*
Landeskarte *1094*

GESCHICHTE *Stand Januar 2003 / Hi*

Die Vorgängerinnen der Steinbrücke

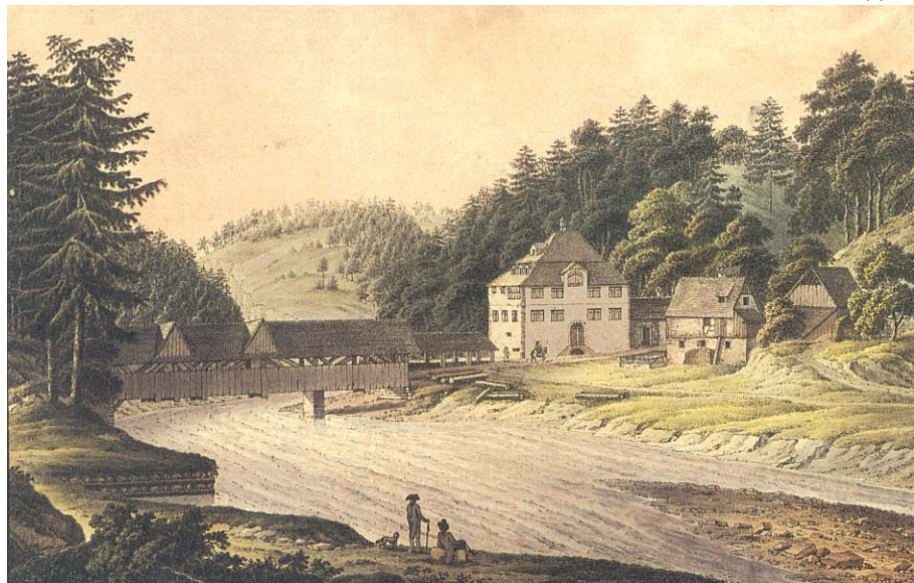
Die Existenz einer Brücke in diesem Teil des Sittergrabens – genannt Chräzeren – ist belegt durch Berichte über die kriegerischen Auseinandersetzungen, die sich im Jahr 1208 am linken Flussufer zutrugen (vgl. oben, SG 41.1, zur Bildkapelle). Für das Jahr 1549 sind eine Holzbrücke in Chräzeren und eine Steinbrücke in Oberchräzeren erwähnt. Um die Unterhaltspflichten stritten sich der Fürststab und die Stadt St. Gallen; die Eidgenossen mussten vermitteln. Den ersten kartographischen Beleg für eine «Sitterbrugk» westlich vor der Stadt St. Gallen liefern GYGER, HALLER 1620.

Der Ausbau der Fürstenlandstrasse unter Fürststab Beda brachte 1778 einen Neubau der Chräzerenbrücke. Es wurde eine Holzbrücke mit Satteldach und Seitengiebeln errichtet. Deren Standort, 90 m nördlich der jüngeren Steinbrücke, wird noch heute durch das Alte Zollhaus markiert, das ungefähr zur selben Zeit am westlichen Brückenkopf erstellt wurde.

«Kraezeren-Brugg. Passage sur le Sitter – pres de la Ville de St. Gall.» Kolorierter Kupferstich von Heinrich Thomann, um 1780 (STADELMANN 1987: 33).

Der Blick geht von Nordosten auf die 1778 erstellte hölzerne Sitterbrücke, der zwei Seitengiebel ein charakteristisches Aussehen verleihen. Rechts, am westlichen Brückenkopf, das um 1775 erstellte spätbarocke Zollhaus mit Mansardendach. Im Gegensatz zur Holzbrücke hat sich das Haus erhalten.

Abb. 1



Die «Beda-Brücke» galt schon um 1800 als baufällig. Sie wurde abgebrochen, nachdem 1811 die neue Steinbrücke vollendet war. Auf den frühesten Darstellungen der Steinbrücke (vgl. Abb. 2) ist die Holzbrücke indes noch mit dargestellt (KdmSG: II/396–397, STADELMANN 1987: 32–33).

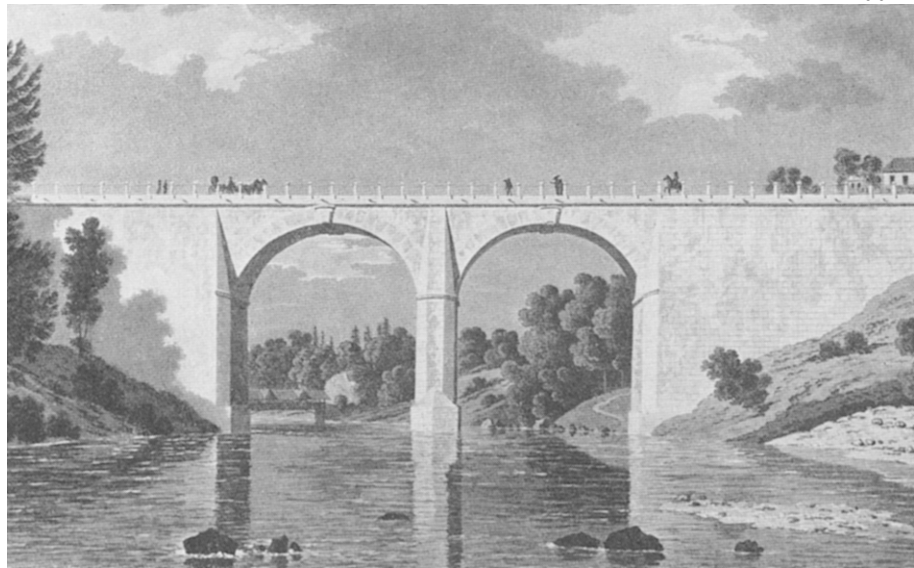
Die Steinbrücke

Den Anstoss zum Bau einer neuen Brücke gab, abgesehen vom Erhaltungszustand der Holzbrücke, auch deren Lage unten an der Tobelsohle: Die Baute war dem Hochwasser ausgesetzt; die Zufahrtsrampen lagen im Gefälle. Der Regierungsbeschluss zum Neubau erfolgte am 15. Mai 1807. Mit der Ausführung wurde Baumeister Johann Ulrich Haltiner (1755–1814) aus Altstätten betraut, der bereits die Holzbrücke bei Lütisburg über die Thur (SG 44.2.1) erstellt hatte. In Chräzeren errichtete Haltiner eine zweibogige Steinbrücke, die am 16. Oktober 1811 eingeweiht wurde (STADELMANN 1987: 36–37).

Steinbrücke in Chräzeren. Stich von Franz Hegi nach einer Zeichnung von Johann Jacob Bidermann, 1811 (STADELMANN 1987: 34–35).

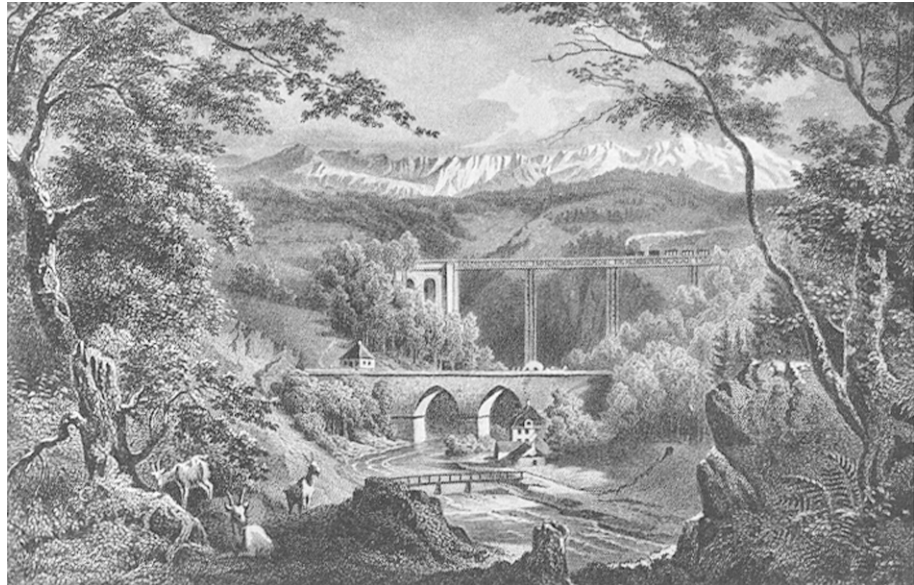
Der Blick geht von Süden auf die neu erbaute doppelbogige Sandsteinbrücke. Im Hintergrund ist die gedeckte Holzbrücke von 1778 erkennbar (unter dem linken Brückenbogen der Steinbrücke, dicht über der Wasserlinie).

Abb. 2



Die steinerne Chräzerenbrücke war die erste grössere Kunstbaute im Strassennetz des jungen Kantons St. Gallen. Der erste Kostenvoranschlag für dieses Prestigeprojekt wurde schliesslich um das Sechsfache überschritten; die Summe der Endabrechnung belief sich auf über 300000 Gulden. Die Kantonsregierung verfügte die Erhebung eines Brückenzolls, wozu sie sich bereits 1807 von der eidgenössischen Tagsatzung hatte ermächtigen lassen (KEEL 1903: 260, THÜRER 1953–72: II/200). Zum Zweck des Zolleinzugs wurde am östlichen Brückenende ein Zollhäuschen erstellt. Dessen Architekt war H. U. Haltiner, der Brückenbaumeister (KdmSG: II/397).

*Die Sitterbrücken in Chräzeren. Stich von Ludwig Rohbock, um 1860 (KdmSG: II/400).
Blick von Süden auf die Situation an der Sitterfurt, am Eingang ins Sitter- bzw. Urnäschtabel.
Abb. 3*



Zusatzinformation: Die Umgebung der Steinbrücke

Die steinerne Chräzerenbrücke von 1811 fügt sich in ein ganzes Ensemble von Brücken, welche die Sitter zwischen Sittertal im Norden und Kubel im Süden (an der Kantonsgrenze zu Appenzell Ausserrhoden) überqueren.

Da die Steinbrücke in den frühen 1930er Jahren Risse zeigte, wurde sie 1937–41 durch eine neue Strassenbrücke entlastet: die 150 m weiter nördlich erbaute Fürstenlandbrücke. Südlich der Steinbrücke, 300 m bzw. 700 m flussaufwärts, stehen zwei Eisenbahnbrücken. Der Viadukt der Bahnlinie nach Wil - Winterthur - Zürich (nunmehr SBB) wurde 1853–56 in Eisenfachwerk errichtet und 1925–26 durch eine Konstruktion in Beton und Bruchstein ersetzt. Der Viadukt der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Kubel wurde 1909–10 errichtet (KdmSG: II/401–402, STADELMANN 1987: 38–42, 98–103, 118–125).

GELÄNDE Aufnahme 30. Januar 2003 / Hi

Die Steinbrücke

Der Werkstoff der zweibogigen Brücke ist Molassesandstein; die Fundamente sind mit Tuffstein verkleidet. Die beiden Gewölbe haben eine Spannweite von 26.4 m. Die Länge des Bauwerks beträgt 148 m, die Fahrbahnbreite 6.2 m und die Breite der beidseitigen Trottoirs 2 m. Die Fahrbahnplatte liegt 25 m über dem Flussbett (STADELMANN 1987: 37).

Fahrbahn und Trottoirs sind asphaltiert, die Brücke ist mit einem Eisengeländer versehen.

*Blick von der Brücke auf den östlichen
Brückenkopf mit dem Zollhäuschen von
1811.
Abb. 4 (Hi, 7. 10. 2002)*



Das Zollhäuschen am östlichen Brückenkopf ist in klassizistischem Stil gehalten: ein einstöckiger, kubischer Bau mit viersäuligem Portikus unter grossem Walmdach. Die Vorhalle ist von einem Dreieckgiebel mit Dachreiter bekrönt; im Tympanon das Kantonswappen mit der Inschrift «Canton St. Gallen 1811» (KdmSG: II/397).

Zusatzinformation: Die Umgebung (von Norden nach Süden)

Die Fürstenlandbrücke ist in einem einzigen Eisenbetonbogen von 100 m Spannweite errichtet. Ihre Länge beträgt 489 m, die Fahrbahnplatte liegt 60 m über dem Fluss.

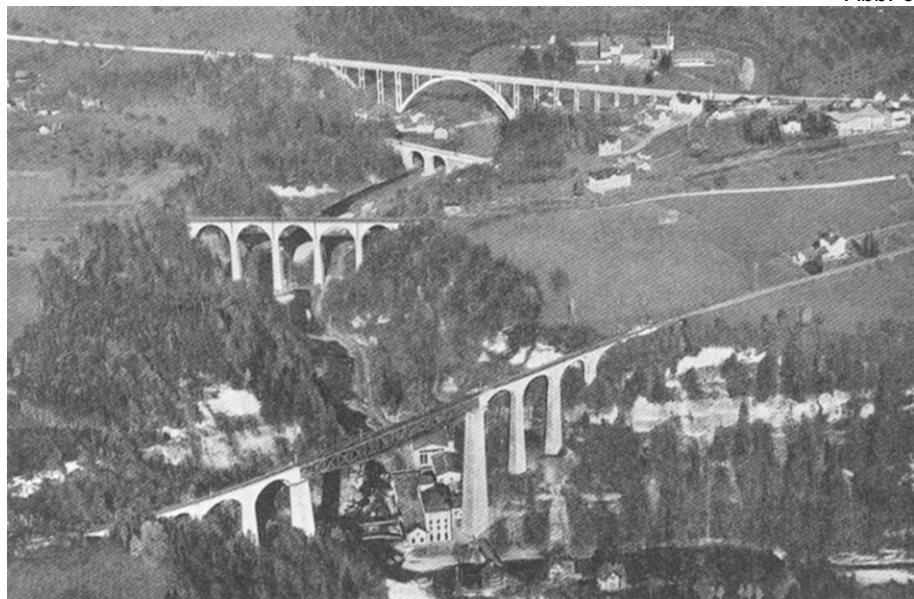
*Blick von der steinernen
Chräzerenbrücke (1811) Richtung
Fürstenlandbrücke (1941). Das mittlere,
etwas in den Hintergrund gerückte Haus
unter dem gewaltigen Betonbogen ist
das Alte Zollhaus. Es wurde um 1775
errichtet, kurz bevor auf gleicher Höhe
die hölzerne «Beda-Brücke» entstand.
Abb. 5 (Hi, 12. 3. 2003)*



Der Viadukt der SBB-Linie nach Wil - Winterthur - Zürich ist eine mit Bruchsteinen verkleidete Betonkonstruktion aus fünf Korbbögen. Der Viadukt ist 209 m lang, die Gleise liegen 63 m über dem Fluss.

Der Viadukt der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Kubel besteht aus fünf in Bruchstein gemauerten, betonummantelten Pfeilern mit Verbindungsgewölben und einem 120 m langen eisernen Mittelträger. Dieser Viadukt ist 365 m lang, und das Gleis liegt 100 m über dem Fluss (KdmSG: II/401–402, STADELMANN 1987: 38–42, 98–103, 118–125).

*Sämtliche Sitterbrücken in Chräzeren: die Luftaufnahme (nach KdmSG: II/402) schafft Überblick.
Von oben nach unten, von Nord nach Süd: die moderne Fürstenlandbrücke (1937–41), die Steinbrücke aus der Mediationszeit (1807–11), der Viadukt der SBB (1925–26), der Viadukt der Bodensee-Toggenburg-Bahn (1909–10).
Abb. 6*



— Ende des Beschreibs —