

Strecke ZH 36
Linienführung 2
Abschnitt 1
Landeskarte

Winterthur - Weiach (- Zurzach)
Kunststrasse 19. Jahrhundert
Brunibrücke
1072

GESCHICHTE *Stand Februar 2002 / DW, do*

Die Brunibrücke entstand 1839 als Tössbrücke in der Flur Bruni zwischen Pfungen und Neftenbach, wenig oberhalb des Standorts der heutigen Strassenbrücke (RRR 1839). Die gedeckte Holzbrücke (100 Fuss lang und 23 1/2 Fuss breit) ist ein Werk der Winterthurer Baumeister Hans Ulrich Heider und Hans Georg Deller, vermutlich erbaut nach Plänen des Strassen- und Brückenbauinspektors Heinrich Pestalozzi.

1848 musste das Tragwerk der Brücke erstmals verstärkt werden. 1965 musste die Tragkraft erneut dem Verkehr angepasst werden (GUBLER 1986: 198). Trotzdem konnte die einspurige Brücke dem zunehmenden Motorfahrzeugverkehr nicht mehr genügen. Sie wurde 1971, nach dem Bau einer neuen Brücke, abgebrochen und 1973/74 östlich des Reitplatzes bei Winterthur wieder aufgerichtet. Sie dient heute dem Forstverkehr sowie Fussgängern und anderen Erholungsuchenden (vgl. OTT, SIGG, KLÄUI 1979: 463/464; GUBLER 1986: 198f., STADELMANN 1990: 62f., WIDMER 1996: 12f., Nr. 4).

Drei Brückenstandorte standen zur Diskussion, nämlich neben den entlegeneren Standorten bei der Spinnerei Hard und am Wartsteg (vgl. ZH 617.0.2) auch ein mittlerer in der Bruni.

1836 plädierte Neftenbach für den Brückenbau im Bruni. Dieses Schriftstück vermittelt eine neue Denkart der Bevölkerung im angehenden Industriezeitalter, kann aber nicht verhehlen, dass auch hier das lokale Interesse am Brückenstandort zentral war: Die Brücke müsse an verkehrstechnisch richtiger Stelle gebaut werden, "damit die Ausserämter (Feuerthalen - Benken - Marthalen), wir, die Wehtaler, Rafzerfelder etc. mit unserem gegenseitigen Verkehr mit Wein, Holz, Vieh, Stroh u. s. w. nicht noch länger uns in der [...] sehr nachteiligen Lage befinden, auf Umwegen oder schlechten Strassen oder durch Mautlinien monarchistischer Nachbarn enntert dem Rhein oder durch halsbrecherische, schon manches Menschenleben [...] raubende, manches Zugvieh und Fuhrwerk ruinierende Waldwasser zu unserem jedesmaligen Ziele zu gelangen, oder durch verhinderte Locomotivität, durch fehlende Strassen länger noch gezwungen werden, wenig reges Leben, mangelnden Trieb zum Industriellen, Handel usf. beizubehalten, was in der Tat durch Anlegung einer Brücke bei der Hardspinnerei und dem Mangel einer solchen in unserer Gegend unausweichlich der Fall wäre." (OTT, KLÄUI, SIGG 1979: 462 – Zwischen dem Bau der Hardbrücke und dem Bau der Brunibrücke verlief die Landstrasse ZH 36.1 tatsächlich über die Spinnerei Hard, die für den Verkehr auf ZH 30 zwischen Andelfingen und Kloten ungünstig gelegen war.)

Die Pfungener vertraten dagegen in dieser Hinsicht ausschliesslich lokale, am privaten Nutzen orientierte Interessen, da sie die Brücke am bestehenden Wartsteg erstellt wissen wollten, da dadurch ihre Rebberge leichter zu erreichen gewesen wären. Dies hätte für den

Verkehr zwischen Winterthur und Weiach einen unnötigen Umweg bedeutet.

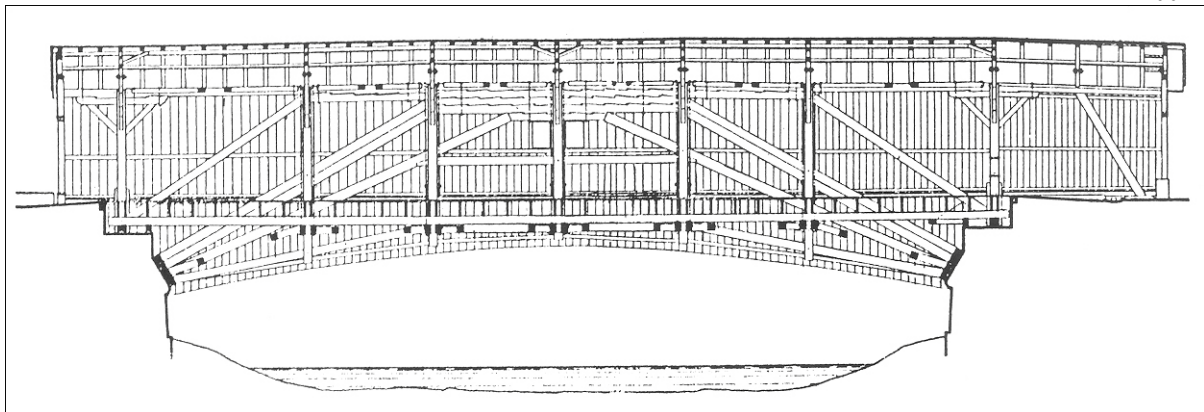
GELÄNDE Aufnahme 3. August 1999 / do

Die vollständig verschalte und eingedeckte Konstruktion der Brücke, der ein vierfaches Sprenghängewerk mit fünf Hängesäulen als Haupttragwerk dient, überspannt zwischen den Widerlagern (ursprünglich Mauerwerk, heute Beton) 30.1 m. Die Gesamtlänge beträgt 42.2 m, die Breite 5.65 m, die Firsthöhe 4.4 m (vgl. STADELMANN 1990: 62 f.).

Die vollständig verschalte Brunibrücke ist heute im bewaldeten Tösstal südlich des Eschenbergs versteckt. Blickrichtung Nordwest. Abb. 1 (AK, 21. 5. 1986)



Die nüchterne, weitgehend standardisierte und auf das Wesentliche reduzierte Konstruktion der Brunibrücke im Längsschnitt (aus STADELMANN 1990: 62). Abb. 2



*In der Untersicht sind der Windverband,
die verstärkten Fahrbahnträger und ein
betoniertes Auflager sichtbar.
Blickrichtung Süd.
Abb. 3 (do, 3. 8. 1999)*



— Ende des Beschriebs —