

Strecke ZH 306  
Linienführung 5  
Landeskarte

Fehraltorf - Wildberg - Tösstal  
Wildberg - Rämismühle  
1072, 1092

**GESCHICHTE**

Stand Dezember 2001 / DW, do

Nach WILD (1843–51 XV Kyburg) bestand auf dieser Linienführung vor dem Bau der Tössbrücke nur ein gewundener Karrweg 4. Klasse.

Der TA (68 Turbenthal 1881) enthält dann einen «Fahrweg ohne Kunstanlage».

Zur Geschichte der Brücke bei der Rämismühle:

Zell hielt 1841 im Zusammenhang mit dem Bau einer Strasse 3. Klasse nach Wildberg einen Brückenbau für notwendig (RRR 1842: 114). 1850 wurde der Bau durch Zimmermeister Johann Bosshard d. J., Turbenthal, errichtet (RRR 1850: 119; GUBLER 1986: 143). Auch diese Brücke wurde durch Hochwasser 1876/77 zerstört.

Laut Inschrift wurde die heute noch bestehende Stahlträgerbrücke Typ A durch die Brückenkonstruktionswerkstätte «Bosshard Naefels Ct. Glarus/1886» für Fr. 12084.85 gebaut; es ist die einzige Brücke dieses Bautyps, die Bosshard erstellte (Irrtümlich geben KLÄUI, SIGG 1983: 379 als Baujahr 1884 an; SCHLOTTERBECK 1987: Nr. 8 nennt dagegen 1888.) Es handelt sich um die letzte Stahlfachwerkbrücke des Typs A, die im Sihltal gebaut worden ist. Die Brücke überspannte 21 m mit der Hauptöffnung und je 8 m mit den Vorlandbrücken. Sie besass ursprünglich eine Holzfahrbahn und war für eine Traglast von 3.5 t ausgelegt; sie ist 1950 verstärkt worden.

Die Stahlfachwerkbrücken Typ A (nach SCHLOTTERBECK 1987: 7–9) entstanden als erste Generation der Stahlbrücken im Tösstal in den Jahren 1878–1886 nach einem Entwurf von Ingenieur C. Wetli, dem Leiter der Tösstalkorrektion. Dieser Brückentyp wurde nur im Talabschnitt unterhalb von Wila eingesetzt, wohl aufgrund des Fortschreitens der Korrekionsarbeiten, die vorausgesetzt werden müssen, da der Entwurf auf das Querprofil des korrigierten Tössbettes Bezug nimmt. Die vollständig genietete Konstruktion wurde aus dem Eisenbahnbau übernommen und (mit Ausnahme der Fridtalbrücke ZH 306.1) von der Façonschmiede & Brückenkonstruktionswerkstätte Romanshorn ausgeführt. Im Unterschied zu den späteren Tössbrücken überspannt sie den Fluss nicht freitragend, sondern besitzt zwei Zwischenpfeiler am Rand der Normalwasserrinne, die als Rahmen ausgebildet sind. Die Widerlager wurden ebenfalls noch in Eisen ausgeführt. Die drei dadurch entstehenden Öffnungen werden durch zwei kürzere Vorlandbrücken, die als parallelgurtige Träger ausgebildet sind, und einen längeren Halbparabelträger über der Hauptöffnung überbrückt.

Bis 1890 wurden Widerlager und Flusspfeiler dieser Brücken meist von untereinander mit Diagonalstäben verstrebt eisenen Stützen gebildet und fest mit dem Brückenoberbau und mit Eisenpfählen verbunden, die in traditioneller Technik als Fundament in den Untergrund getrieben worden sind (vgl. ZH 9308.0.1). «Diese Methode bewährt sich aber nicht, es kommt zu Senkungen der

Brücken.» (SCHLOTTERBECK 1987: 20f.) Ausserdem unterwarf das starre Gefüge die Konstruktion starken inneren Spannungen. Bei mindestens drei Brücken (ZH 657, ZH 667, ZH 670) wurde daher ab 1880 eine verbesserte Konstruktion ausgeführt, die ihnen ein recht eigenwilliges Erscheinungsbild verleiht. Diese Konstruktion besitzt betonierete Auflager und Fundamente für die Zwischenpfeiler. Als Pfeiler wurden je zwei säulenförmige, diagonalverstrebte Eisenrohre an die Betonfundamente angeflanscht und verschraubt. Die oberen Pfeilerabschlüsse und die Auflager wurden als Gleitlager ausgebildet, auf denen die Unterzüge der Brückenlängsträger aufliegen, die somit (zumindest in der Theorie) in der Brückenachse verschieblich sind, was die Spannungen in der Konstruktion mindern sollte.

**GELÄNDE** Aufnahme 30. Juni 2000 / AK, do

Diese Linienführung verlässt Wildberg heute als Teil der um 3 m breiten, asphaltierten Verbindungsstrasse nach Rikon (ZH 667). Sie wird am Ortsrand von einer gut ausgeprägten hangseitigen Böschung begrenzt.

Bei Pkt. 638 biegt ein 2 m breiter, geschotterter Feldweg mit Grasmittelstreifen gegen Nordosten ab. Er führt zum Rand des Tössstalgrabens.

Durch den bewaldeten Hang hinunter führt ein steiler, gut 2 m breiter, grob geschotterter Forstweg; er ist stellenweise als Hohlweg ausgebildet. Weitere, etwa 100–200 m lange Spuren von erodierten Kerbhohlwegen finden sich etwas weiter westlich; sie sind aber möglicherweise als Holzschleifen entstanden, nicht als Teile des Fahrwegs.

Durch den Talboden führt eine 2.5 m breite, zunächst noch geschotterte, dann asphaltierte Güterstrasse. Ihr Verlauf orientiert sich bereits auf die bestehende Tössbrücke, während die ältere Übergangsstelle nach der Wildkarte etwas flussaufwärts gelegen haben muss.

*Als einzige stählerne Tössbrücke der ersten Generation ist die Brücke bei der Rämismühle in neuerer Zeit sorgfältig renoviert worden; wiederhergestellt wurde dabei auch der Bohlenbelag der Fahrbahn. Sie dient heute nur noch der Land- und forstwirtschaftlichen Erschliessung sowie RadfahrerInnen und FussgängerInnen. Blickrichtung Nord.*

Abb. 1 (do, 3. 8. 1999)



*Die Detailaufnahme zeigt die Einzelheiten des steifen, vernieteten konstruktiven Verbandes. Verstärkungen sind keine sichtbar. Etwas ungünstig sind die seitlich angebrachten Leitungsträger. Blickrichtung Ost.*  
Abb. 2 (do, 3. 8. 1999)



*Die Verkleidungen der – wie meist aus Walzprofilen zusammengeführten – Ständer sind bei der Renovation zum Schutz vor Treibgut angebracht worden. Blickrichtung Nordwest.*  
Abb. 3 (do, 3. 8. 1999)



— Ende des Beschriebs —