

Strecke ZH 9238
Landeskarte

Bauma/Dillhus; Tössbrücke
1092

GESCHICHTE

Stand Januar 2002 / do

Ein Steg über die Töss bei Juckeren ist 1675 erstmals nachweisbar (BAUMA 1994/1: 82). Da sich der Siedlungsname «Juckeren» zeitweilig auf alle Siedlungen zwischen Blitterswil und Undel bezog (BAUMA 1994/1: 67), dürfte es sich um einen Übergang gehandelt haben, der etwa an dieser Stelle lag. (Die flussabwärts liegende Tössbrücke entstand erst im Zug des Ausbaus der Strecke ZH 9305.)

Ein Flussübergang zwischen der Haselhalden und Dillhus bestand bereits zur Zeit der Aufnahmen für die Wildkarte (WILD 1843–51 XX Bauma) und den TA (211 Russikon 1881). Wahrscheinlich handelte es sich um einen Holzsteg.

1890 erbaute die Firma A. Bosshard, Näfels, über die Töss eine Stahlfachwerkbrücke Typ B (SCHLOTTERBECK 1987: Nr. 18). Die Brücke überspannt 26.40 m. Sie besass ursprünglich eine asphaltierte Fahrbahn und wurde für eine Traglast von 9 t ausgelegt; bei der Verstärkung 1976 erhielt sie eine Gitterrostfahrbahn.

Die drei Stahlfachwerkbrücken Typ B (nach SCHLOTTERBECK 1987: 7–9) entstanden in den Jahren 1890–1895, vermutlich alle nach Entwürfen der Brückenbaufirma A. Bosshard & Cie. in Näfels, die bereits 1889 ein erstes Projekt für eine entsprechende Brücke bei Turbenthal vorgelegt hatte (vgl. ZH 666.0.1). Dieser (noch vollständig genietete) Brückentyp wurde nur im oberen Talabschnitt, oberhalb von Saland, eingesetzt, wo aber hauptsächlich der gleichzeitig eingeführte Halbparabelträger Typ C verwendet wurde. Es handelt sich durchwegs um kräftige parallelgurtige Fachwerkträger mit halbversenkter Fahrbahn, die auf den Querverbänden auflagert. Sie überspannen die gesamte Breite des Flussbettes zwischen den Hochwasserschutzdämmen. Ihre Widerlager sind betoniert und mit Rollenlagern ausgestattet, die die Beweglichkeit der Tragwerke in der Brückenachse garantieren. «Bei den Brücken handelt es sich nunmehr um statisch bestimmte Systeme.» (SCHLOTTERBECK 1987: 20)

Der Wechsel der Konstruktionen, von der in vieler Hinsicht noch unvollkommen wirkenden, statisch unbestimmten Konstruktion des Typs A zu den routinemässig eingesetzten, standardisierten Konstruktionen der Typen B und C, scheint zeitlich mit dem Fortschreiten der Arbeiten an der Tösskorrektur gleichzulaufen und dokumentiert zugleich die schnelle Entwicklung des Ingenieurbaus in Stahl in der zweiten Jahrhunderthälfte.

GELÄNDE

Aufnahme 3. August 1999 / do

Der parallelgurtige Fachwerkträger Typ B besitzt eine mittige Fahrbahn, die auf den Querverbänden aufliegt; die heutige Fahrbahn wird von einem Gitterrost gebildet.

Die Tössbrücke bei Dillhus ist ein parallelgurtiger Stahl-Fachwerkträger mit aufgeständerter, mittiger Fahrbahnplatte.

Die Fahrbahnträger dienen als Windverband; die Fahrbahn besteht aus einer neueren Betonplatte. Blickrichtung Ost.

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



— Ende des Beschriebs —