

Strecke ZH 9300  
Linienführung 2  
Abschnitt 1  
Landeskarte

Turbenthal -/ Wila - Sitzberg - Chrinnenbüel (- Hulftegg)  
Wila - Sitzberg - Chrinnenbüel; Fahrstrasse 19. Jahrhundert  
Wila/Wisental; Tössbrücke  
1092

**GESCHICHTE**

Stand Januar 2002 / do

Die Gemeinde Wila baute bereits 1829–31 etwa an dieser Stelle eine gedeckte Holzbrücke, die «Summerau-Brücke», die aber noch zum Verlauf der Tösstalstrasse gehörte (vgl. ZH 35.3). Diese Brücke wurde nach dem Bau der zweiten Kunststrassenbrücke zwischen Turbenthal und Wila 1838 an die Stelle des älteren «Hochstegs» (dazu ZH 9301) versetzt und anlässlich der Tösshochwasser von 1876 weggeschwemmt (SPAHR-LÜSSI 1972; GUBLER HANS MARTIN 1978: 326, Anm. 61, mit Nachweisen; zur Lokalisierung WILD 1843–51 XX Bauma). Als Ersatz entstand in der Sommerau vorerst nur ein «Prügelsteg» (KLÄUI HANS 1960/2: 465), während die neue Strasse ZH 9300.2 nach Sitzberg bereits in den 1840er Jahren gebaut wurde.

Erst 1898 (nach GUBLER HANS MARTIN 1978: 326; nach SCHLOTTERBECK 1987: Nr. 12 nennt irrtümlich das Projektierungsjahr 1895) entstand die heute noch bestehende Stahlfachwerkbrücke Typ C als einziger Bau, den die Firma Schröder in Brugg im Tösstal ausführte. Die Brücke überspannt 26.80 m. Sie besass ursprünglich bereits eine asphaltierte Fahrbahn und war für eine Traglast von 8 t ausgelegt; nach Verstärkung 1927 und Umbau mit Betonfahrbahn 1952 trägt sie heute 13 t.

Die Stahlfachwerkbrücken Typ C (nach SCHLOTTERBECK 1987: 7–9) entstanden in den Jahren 1890–1904, hauptsächlich nach Entwürfen der Brückenbaufirma A. Bosshard & Cie. in Näfels. Dieser (noch vollständig genietete) Brückentyp wurde neben dem selteneren parallelgurtigen Fachwerkträger Typ B im oberen Talabschnitt, ab Wila, eingesetzt. Es handelt sich durchwegs um kräftige Halbparabelträger mit parabolischem Obergurt und tiefliegender Fahrbahn, die auf den niedrigen Querverbänden aufliegt. Sie überspannen die gesamte Breite des Flussbettes zwischen den Hochwasserschutzdämmen. Ihre Widerlager sind betoniert und mit Rollenlagern ausgestattet, welche 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

*Die Tössbrücke im Wisental ist mit ihren Halbparabelträgern eine Vertreterin des langlebigsten Stahlbrückentyps im Tösstal. Sie dient heute noch dem Verkehr auf einer Ortsverbindungsstrasse und ist mit einer Beton-Fahrbahnplatte ausgestattet.  
Blickrichtung West.  
Abb. 1 (do, 3. 8. 1999)*

Der Halbparabelträger mit untenliegender Fahrbahn vom Typ C besteht aus vernieteten Walzprofilstählen und ist heute mit einer Beton-Fahrbahnplatte ausgestattet.



*Das östliche Brückenlager ist als Wälzkipplager ausgebildet. Blickrichtung Nord.  
Abb. 2 (do, 3. 8. 1999)*



*Das westliche Lager ist als Gleitlager  
ausgebildet. Blickrichtung Süd.  
Abb. 3 (do, 3. 8. 1999)*



*In der Untersicht sind die Winkeleisen  
des Windverbands aus Andreaskreuzen,  
die Fahrbahnunterzüge, bestehend aus  
I-Trägern, und die Beton-Fahrbahnplatte  
erkennbar. Blickrichtung West.  
Abb. 4 (do, 3. 8. 1999)*



— Ende des Beschriebs —