

Strecke ZH 9305 (Saland -) Juckern - Schatzböl (- Sternenber); Kunststrasse 19. Jahrhundert
Landeskarte 1092, 1093

GESCHICHTE *Stand Februar 2002 / do*

Die Kommunikationsstrasse von Saland nach Sternenber wurde 1847 als Arbeitsbeschaffungsmassnahme gebaut (BAUMA 1994/1: 277). Sie löste einen älteren Weg durch den Lochbachgraben ab, der nur fragmentarisch erhalten ist (vgl. ZH 9306). Vor allem aber bildete sie die erste Kunststrasse, welche das Gfell und Sternenber mit dem Talboden des Tössstals, der Hauptverkehrsachse, verband; in dieser Funktion löste sie den Höhenweg ZH 9304 mit seinen Varianten ab, der erst im 20. Jahrhundert durchwegs zur Kunststrasse ausgebaut worden ist. Die neue Strasse ist in der Karte von WILD (1843–51 XX Bauma) als Nebenstrasse 3. Klasse und im TA (211 Russikon 1881, 214 Sternenber 1883) als «Kunststrasse 3–5 m Breite» dargestellt.

1895 erbaute die Firma A. Bosshard, Näfels, über die Töss eine Stahlfachwerkbrücke Typ C (SCHLOTTERBECK 1987: Nr. 17). Die Brücke überspannte 26.40 m. Sie besass ursprünglich bereits eine asphaltierte Fahrbahn und war für eine Traglast von 9 t ausgelegt; nach Umbau mit Betonfahrbahn 1951 und Verstärkung 1976 trug sie 12 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 genietet) 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.

Die Tössbrücke in der Juckeren wurde gemäss Beschluss des Regierungsrates vom Jahr 2000 nach unserer Aufnahme abgebrochen und durch eine neue Stahlbogenkonstruktion mit breiterer, abgehängter Fahrbahn und Gehweg ersetzt.

*Die dem Abbruch geweihte Tössbrücke in der Juckeren verbindet die Talstrasse mit der frühen Industriesiedlung jenseits des Flusses. Im Vordergrund verläuft die Tössstalbahn. Blickrichtung Ost.
Abb. 1 (do, 3. 8. 1999)*



*Auch bei der Juckerenbrücke handelt es sich um einen standardmässigen Halbparabelträger mit erneuerter Fahrbahnplatte. Blickrichtung Südost.
Abb. 2 (do, 3. 8. 1999)*



Die Verbindungsstrasse ist heute 4–4.5 m breit und asphaltiert. An vielen Stellen ist die Hangweganlage deutlich von neueren Ausbaumassnahmen geprägt, insbesondere finden sich talseitig öfters Betonstützmauern, während hangseitig Böschungen vorherrschen. Über dem Choltobel leitet ein Lehnenviadukt in eine Passage mit modern ausgebauten Serpentinaen über, die durch den Wald bergwärts führt. Unter dem Sonnenbad finden sich schliesslich traditionelle Elemente, nämlich zuerst längere, heckenbestockte Böschungen, anschliessend talseitige Böschungen, auf deren Krone eine Baumreihe gepflanzt worden ist.

— Ende des Beschriebs —