

*Strecke ZH 9342  
Landeskarte*

*Bauma/Summerau; Tössbrücke  
1093*

### **GESCHICHTE**

*Stand Februar 2002 / do*

Nach dem TA (216 Fischenthal 1882) bestand an dieser Stelle im späten 19. Jahrhundert bereits ein Fussgängersteg, der einzelne Bergsiedlungen, Wälder und Wiesen nördlich der Töss erschloss. 1904 entstand die heute noch bestehende Stahlfachwerkbrücke Typ C (SCHLOTTERBECK 1987: Nr. 21); die Erbauerfirma ist nicht mehr bekannt, es kann sich sowohl um Bosshard in Näfels als auch um Schröder in Brugg gehandelt haben. Die Brücke überspannt 26.50 m. Sie besass ursprünglich eine asphaltierte Fahrbahn und wurde für eine Traglast von 6 t ausgelegt; nach Verstärkung 1904 und einem Umbau um 1950 besitzt sie jetzt eine Betonfahrbahn und trägt 8 t.

Es handelt sich um die letzte «reine» Stahlbrücke, die im oberen Tössstal gebaut worden ist. Bereits 1903 war bei Bauma/Wellenau die erste Betonbrücke über die Töss geschlagen worden, eine Bogenbrücke aus Stampfbeton, die 1981 abgebrochen wurde (GUBLER HANS MARTIN 1982: 6f.).

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*

Der Halbparabelträger mit untenliegender Fahrbahn vom Typ C besteht aus vernieteten Walzprofilstählen.

*Die Tössbrücke in der Summerau bei  
Bauma ist ebenfalls ein  
Halbparabelträger. Blickrichtung Ost.  
Abb. 1 (do, 3. 8. 1999)*



— Ende des Beschriebs —