

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 7/8 (1886)
Heft: 25

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die neue, eiserne Strassen-Brücke über die Thur bei Oberbüren, Canton St. Gallen. Von F. Bersinger, Cantonsingenieur. — Eisenbahnbauten in Rumänien. — Vergleichung americanischer und

deutscher Bauweise. — Miscellanea: Wasserwerksanlage von fünfzehntausend Pferdekraften. — Concurrenzen: Rückert-Denkmal. — Vereinsnachrichten.

Die neue, eiserne Strassen-Brücke über die Thur bei Oberbüren, Canton St. Gallen.

Die eiserne Brücke über die Thur bei Oberbüren ist ein Bestandtheil der Staatsstrasse von St. Gallen nach Wyl. Die Brücke befindet sich in unmittelbarer Nähe der Rettungsanstalt zum Thurhof, ist ungefähr 4,0 km von der Eisenbahnstation Uzwyll und etwa 9,6 km vom Bahnhof Wyl entfernt.

Die alte, hölzerne, nun abgebrannte Brücke an der dortigen Stelle wurde von Fürstabt Beda zu St. Gallen erbaut und auf Ende des Jahres 1777 fertig gestellt, respective den 13. Januar 1778 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dieselbe hatte eine Gesamtlänge von 136,20 m, ruhte auf zwei steinernen Widerlagern und einem steinernen Mittelpfeiler und galt seiner Zeit jedenfalls als Meisterwerk einer

Fig. 1—3. Nothbrücke über die Thur.

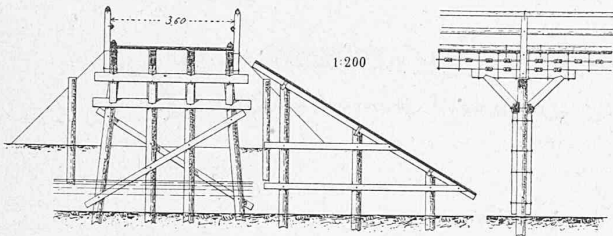
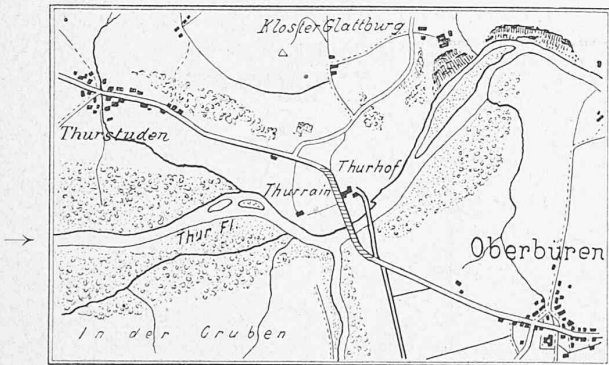


Fig. 1. Querschnitt. Fig. 2. Eisbrecher. Fig. 3. Längsschnitt.

Fig. 4. Lageplan.



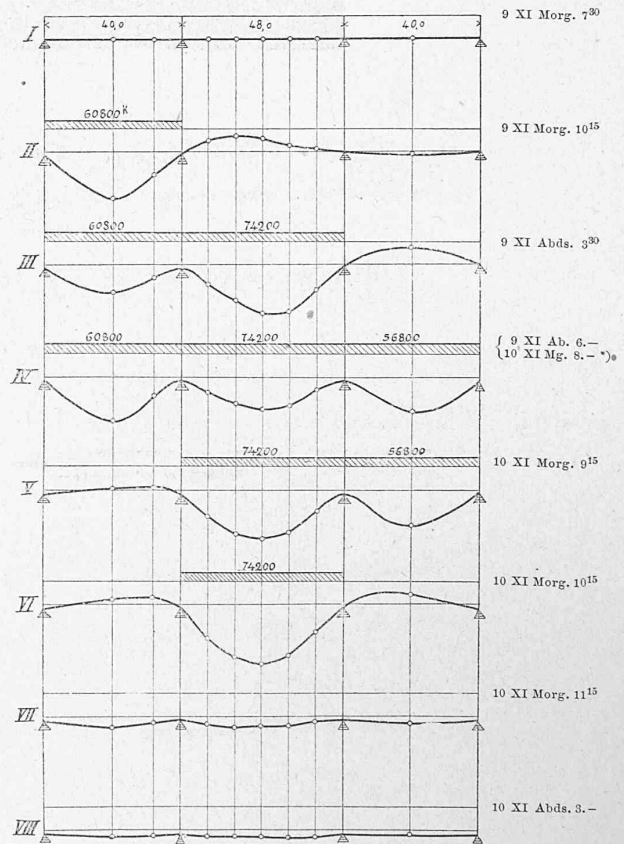
Masstab 1:25 000.

Holzconstruction. Anfangs der Vierziger-Jahre dieses Jahrhunderts zerstörte die hoch angeschwollene Thur das südliche Widerlager der Brücke. In Folge hievon musste die gesunkene Brücke wieder gehoben und ein neuer Brückenkopf untermauert werden. In der Mitte der Siebenziger-Jahre sah sich der Staat veranlasst, zur bessern Sicherheit der Brücke unter jede Oeffnung ein, auf Pfählen fundirtes, hölzernes Nothjoch zu erstellen. In dieser Form hat unterdessen die Brücke allen Stürmen des nassen Elementes, so auch dem sintfluthartigen Toben der Gewässer vom Jahre 1876 getrotzt. Nachdem nun dieses Denkmal alter Brückenbaukunst über ein Jahrhundert gegen Stürme und Wogen Stand gehalten hatte, musste es in der Nacht vom 2. auf den 3. März 1885 dem Feuer erliegen. Die Brücke brannte so vollständig zusammen, dass man sich geradezu verwundern musste, dass von der colossalen Holzmasse nur so wenig übrig blieb.

Sofort nach erfolgtem Brande wurde eine möglichst solide Nothbrücke sammt beidseitigen Zufahrtsstrassen erstellt (Fig. 1—4). Dieselbe zeigte die Construction verzahnter Trag-

balken mit 10 Oeffnungen von je 11,40 m Spannweite. Die Gesamtlänge derselben betrug sonach 114,0 m und die Fahrbahnbreite zwischen den beidseitigen Geländern 3,60 m. Der statischen Berechnung wurde die Annahme zu Grunde gelegt, dass Lastwagen bis zu 5 t Gewicht die Brücke passieren können. Die einzelnen Spannungen der Nothbrücke wurden vor der Verkehrsübergabe mit obiger Last der Belastungsprobe unterstellt und es hat dieselbe diese Probelastung normal bestanden und sich auch im Uebrigen während der erforderlichen Bestandesdauer, d. h. vom April 1885 bis zum November 1886, gut gehalten, obwohl sie mehreren Mittelhochwassern Trotz bieten musste. Die

Fig. 5. Deformation des continüirlichen Trägers durch die Probelastung.



Masstab für die Längen 1:2000.

" " Höhen 1:2.

Eigengewicht = 415 t. Constructionshöhe auf der Trägermitte = 3,5 m.
Fahrbahnbreite = 5,4 m.

*) Die Senkung war während der Nacht unmerklich. Die Differenz in der Einsenkung zwischen beiden Trägern betrug im Maximum 3 mm.

Kosten dieser Nothbrücke, einschliesslich der Zufahrtsrampen, beliefen sich auf rund 11 000 Fr.

Gleichzeitig mit dem Bau der Nothbrücke wurde von unserm Bureau auch das Project für eine neue eiserne Brücke gefertigt. In Folge der ebenfalls im Projecte liegenden Correction des Thurflusses mussten für die neue Brücke drei Oeffnungen von 40, 48, und 40 m theoretischer Spannweite angenommen werden. Zudem wurde die Anlage derselben in dem Sinne geändert, dass die neue Strasse ausserhalb der Gebäulichkeiten der Rettungsanstalt zum Thurhof zu liegen kam, was eine Verlegung um ca. 20 m flussaufwärts bedingte. Unser eigenes Project basirte hinsichtlich des Unterbaues auf sorgfältigen Untersuchungen über die Beschaffenheit des Baugrundes durch Einrammen von Probe-