Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 63 (1973)

Artikel: N1 St. Gallen-Ost - Meggenhus - Buriet : Stand der Bauarbeiten Ende 1972
Autor: Appenzeller, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947466

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

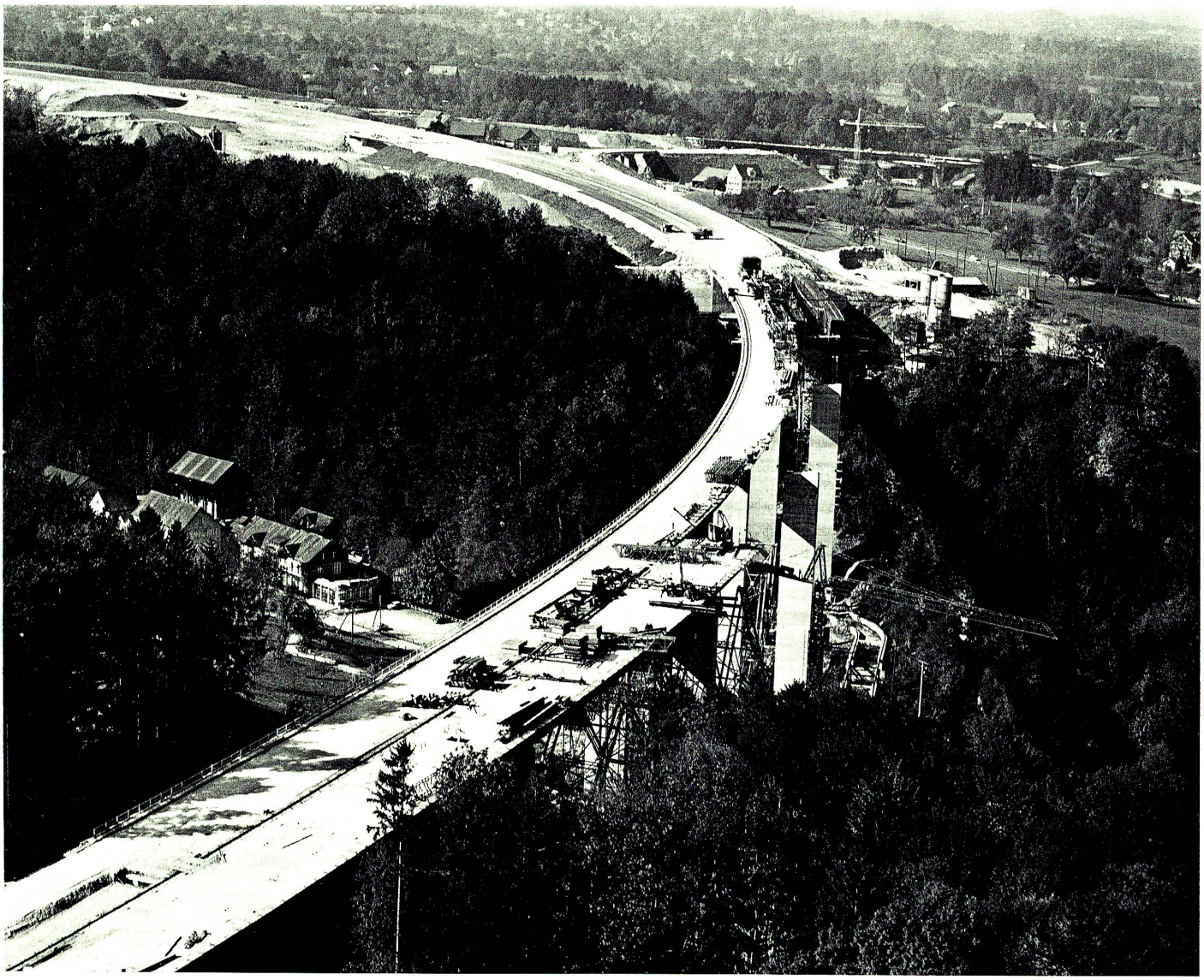
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.07.2025

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

Unten:
Verzweigung Meggenhus von Osten.
Am oberen Bildrand links sieht man die Unterführungen der Rampen unter der Autobahn N 1 von Kreuzlingen nach St. Margrethen und von St.Gallen nach Kreuzlingen. Sämtliche Rampen vereinigen sich bzw. verzweigen im Bereich der Brücken über die SBB (beim Turmdrehkran) zur bzw. von der zukünftigen Autobahn Richtung Arbon. Links unten Richtung St.Margrethen. Rechts oben Richtung Arbon. Links oben Richtung St.Gallen. Photo Walter Baer.

Rechts:
Übersicht vom Möttelischloß bis nach Altenrhein. Die Autobahn schlängelt sich in respektvollem Abstand von den Haupt-Siedlungsgebieten durch das coupierte Gelände des Rorschacherberges. Durch die neu geschaffene Siedlung Withen der Ortsgemeinde Goldach (rechts Bildmitte) sollte eine durchgehende Grünzone südlich der Autobahn auch als Erholungszone vom Goldachtobel bis zum Mühletobel gewährleistet sein.
Photo Walter Baer.



N1
St.Gallen-Ost–Meggenhus–Buriet

Stand der Bauarbeiten Ende 1972

Den guten Baufortschritt 1971 im Erdbau des Abschnittes Meggenhus–Buriet haben wir ausgenützt und die Belagsarbeiten für die ganze Strecke zu Beginn des Jahres 1972 öffentlich zur freien Konkurrenz ausgeschrieben. Die restlichen Erdbauarbeiten im Los St.Gallen-Ost–Meggenhus, so insbesondere diejenigen für das Anschlußbauwerk Neudorf wurden ebenfalls zur Submission gebracht. Auf der gesamten Strecke wurde emsig gearbeitet. Der Felsabbau beim Parkplatz Linkolnsberg verzögerte sich aus verschiedenen Gründen. Zwischen den Leuten vom Erd- bzw. Felsbau und denjenigen vom Belagsbau entstand ein spannendes Wettrennen. Der Belagsbau startete am 21. August beim Goldachviadukt auf der linken Fahrbahn. Nach dem Einbringen des Belages bis zur Steig wurde wieder zum Goldach-Viadukt auf die rechte Fahrbahn gewechselt, um anschließend den Belag bis zum Buriet zu erstellen.

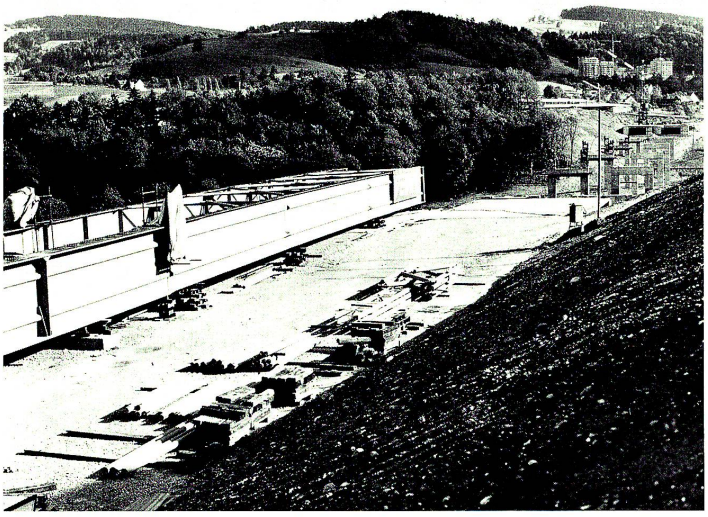
Besonderes Augenmerk wird auf eine rasche Begrünung und Bepflanzung der Böschungen und des Mittelstreifens gelegt.

Kurz zusammengefaßt ist der Stand der Bauarbeiten Ende 1972 der folgende:

Von *St.Gallen-Ost bis Meggenhus* sind die Haupterdarbeiten der Stammlinie fertig. Mit dem Belagseinbau kann 1973 begonnen werden. Von den Kunstbauten müssen der Bergbachviadukt, die Überführung der Querverbindung Neudorf und die Brücke über das Nonnentobel noch fertig erstellt werden. Ebenso sind die Erdbauarbeiten der Querverbindung Kohlengruben und der Strecke SBB–Nonnentobel noch auszuführen.

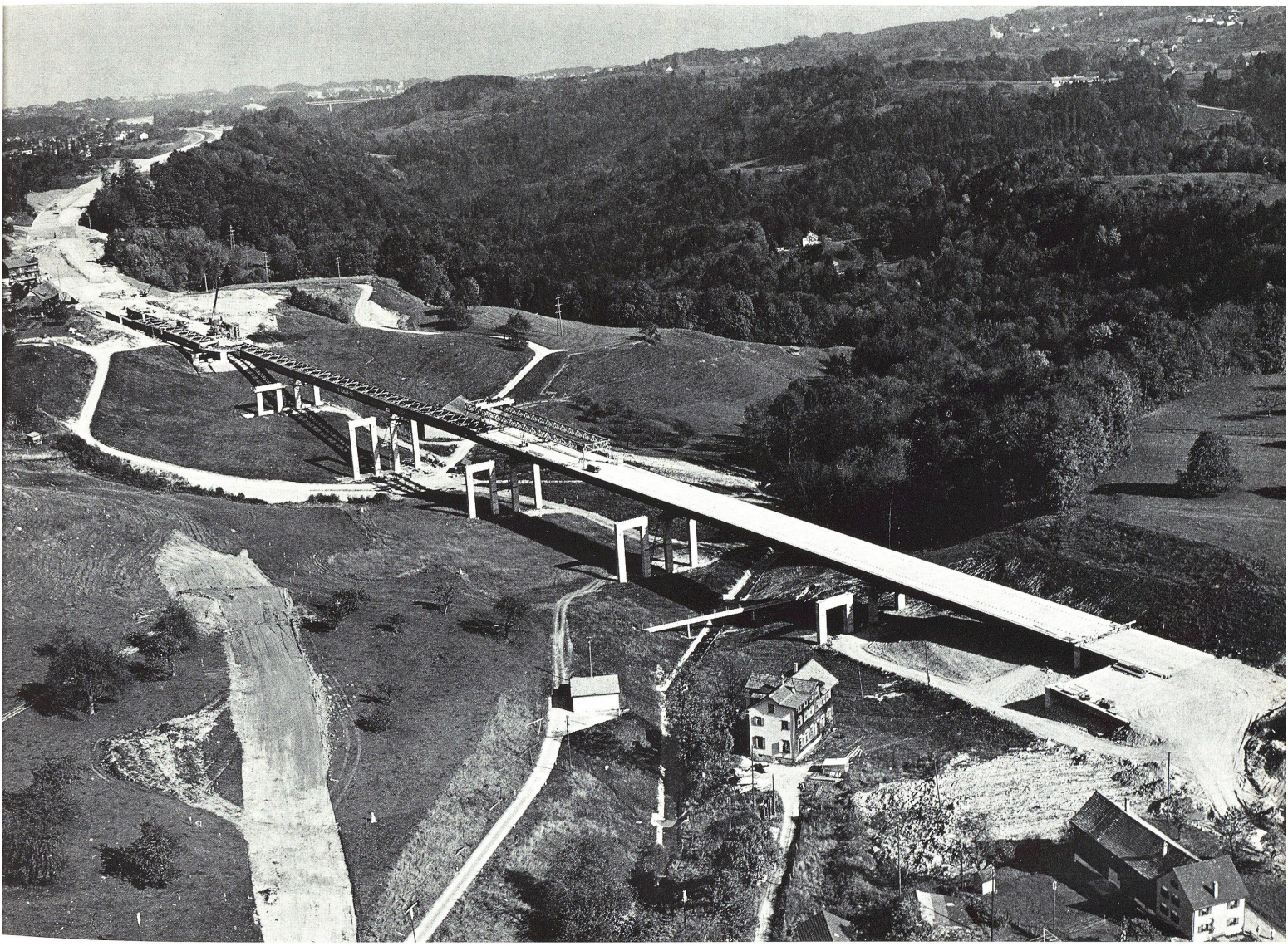
Von *Meggenhus bis Buriet* sind alle Hauptarbeiten fertig, ausgenommen die Brücke Nord des Goldachviaduktes.

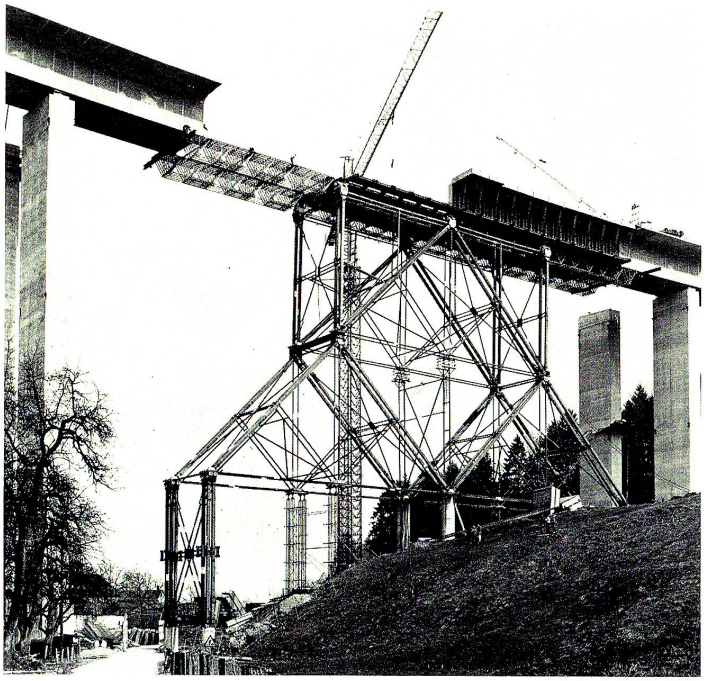
Sofern wegen Kreditschwierigkeiten kein Stopp eingeschaltet werden muß, können bis Ende 1973 alle Arbeiten abgeschlossen werden. *Dipl. Ing. ETH H. Appenzeller*



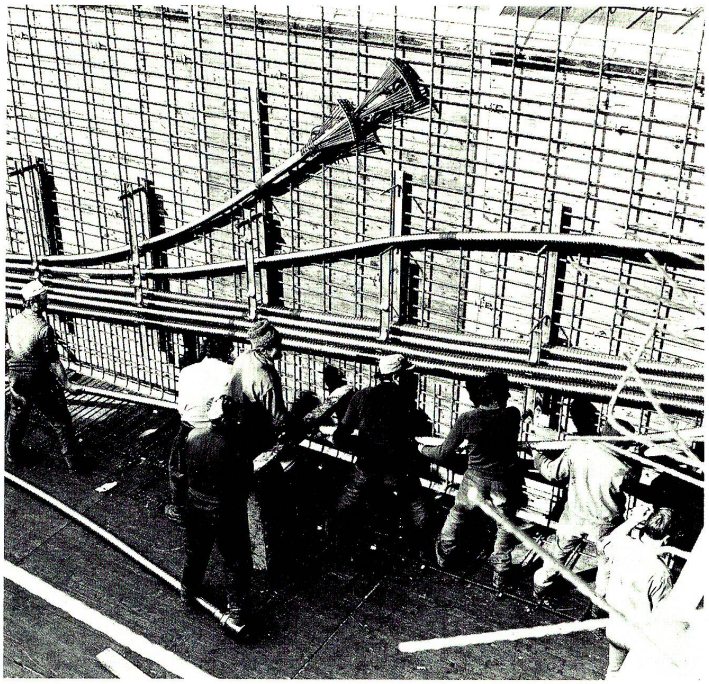
Links: Bergbachviadukt.
Die Stahltragkonstruktion wird am östlichen Widerlager kontinuierlich zusammengeschweißt, um anschließend über die Betonpfeiler bis zum westlichen Widerlager eingeschoben und dann in die richtige Lage abgesenkt zu werden.
Photo Hans Brülisauer.

Unten:
Blick von St.Gallen Richtung Osten.
Auf der talseitigen Brücke des Bergbachviaduktes werden die vorfabrizierten Zementbetonplatten für die Fahrbahn auf die Stahltragkonstruktion eingebaut. Das erste Feld der landseitigen Brücke ist zusammengeschweißt und bereit zum Einschieben. Am oberen Bildrand links ist der Goldachviadukt zu erkennen. Photo Walter Baer.



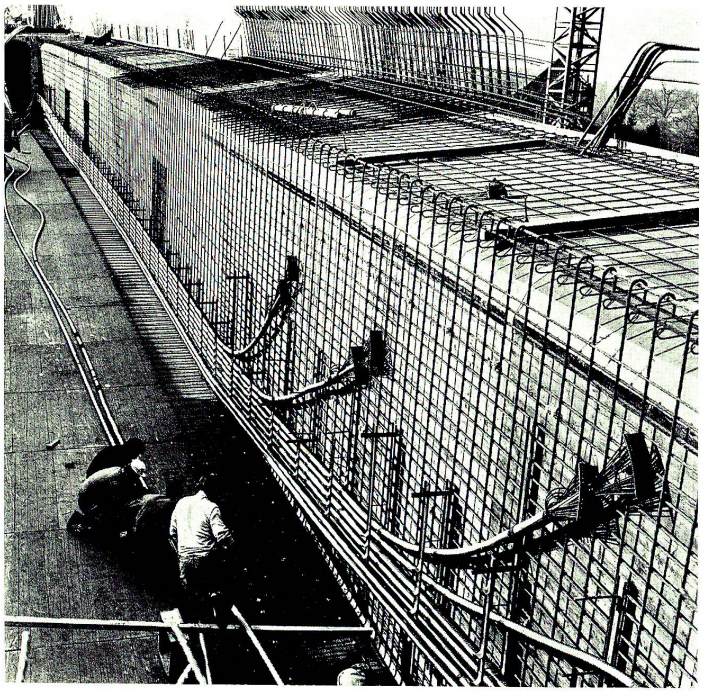


1

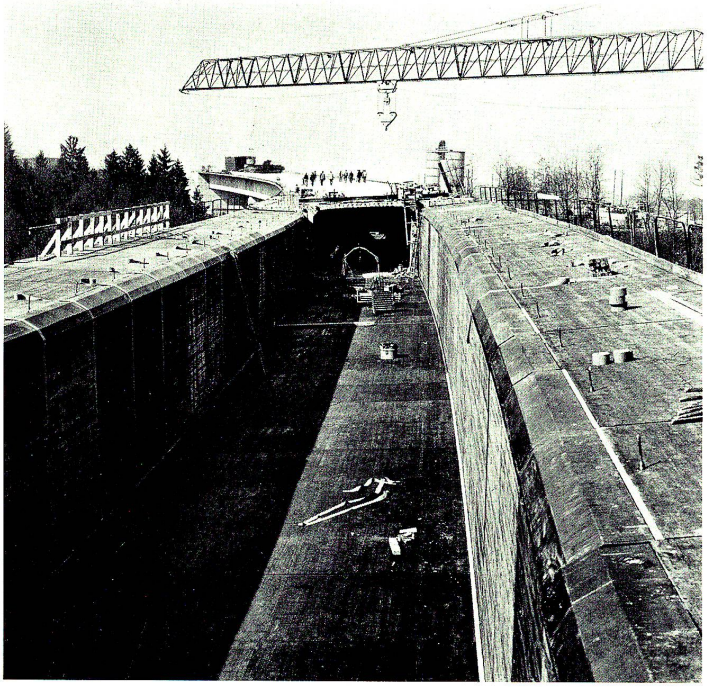


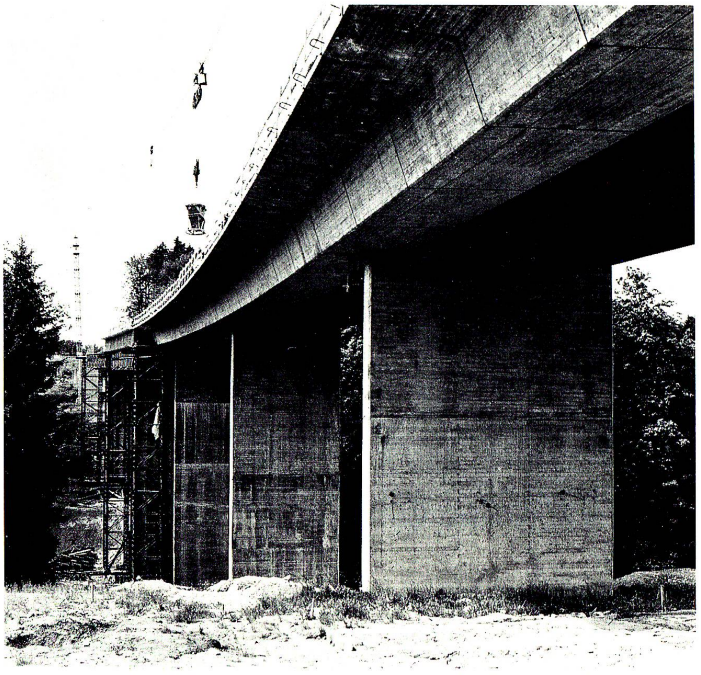
2

3



4



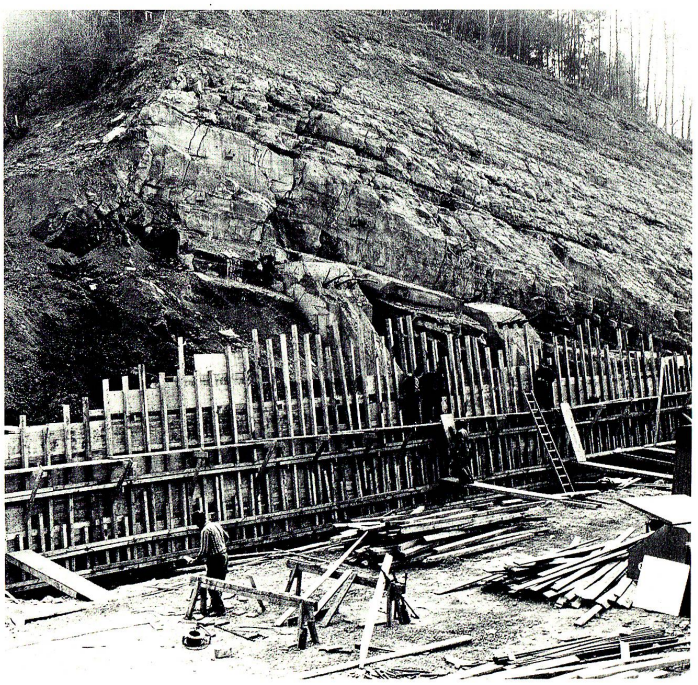


5

1, 2, 3, 4
Realistische (Bau)kunstwerke am Goldachviadukt. Auf dem mit Stahlträgern im Baukastensystem erstellten Lehrgerüst werden die äußeren Schalungselemente des Hohlkastenträgers für die letzte Etappe der Brücke Süd abgestellt. Nach dem Verlegen der schlaffen Armierung werden die Vorspannkabel längs den theoretischen Linien der im fertigen Bauwerk entstehenden Zugkräfte eingezogen. Photos Hans Brülisauer.

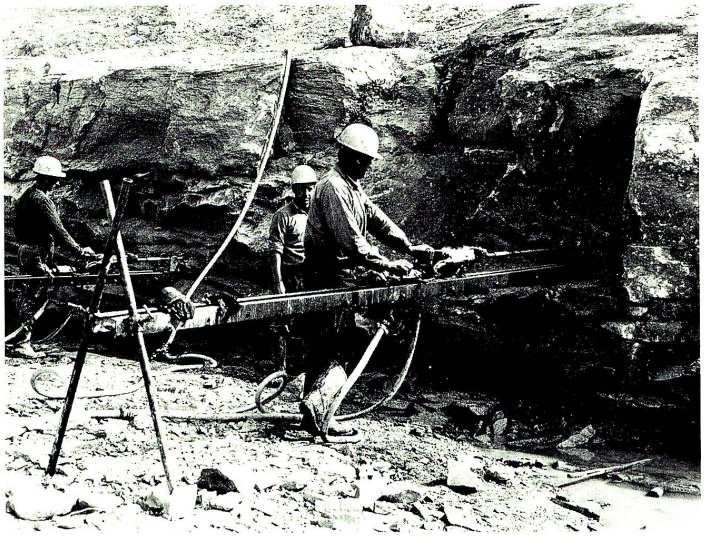
5
Brücke über den Tübacherbach Richtung Kohlengruben.
Die Brücke über den Tübacherbach ist Bestandteil der neuen Querverbindung vom «Kobeltrank», Waldegg nach Horchental, Mörschwil. Im Endzustand stellt sie die Verbindung des Lokalverkehrs via Anschluß Kohlengruben und Verzweigung Meggenhus mit der N 1 und der Autobahn Richtung Arbon (T 13) sicher. An der Untersicht erkennt man die Laufschiene für den fahrbaren Unterhaltskorb. Mit dieser Konstruktion können die Lager und der allgemeine Zustand der Brücke periodisch auf einfache Art und Weise überwacht werden. Photo Hans Brülisauer.

6



6
Felssicherung zweite Buchbergrippe.
Die gesamte Felsmasse oberhalb der Schalung für die Mauer ruht auf einer ca. 1,5 m mächtigen Mergelschicht, die — wie die Felsschichten — von links nach rechts abfällt. Die durch den Einschnitt freigewordenen Stützkräfte der entfernten Masse mußten durch Felsanker und Betonriegel ersetzt werden, damit die ganze Felspartie nicht auf der Schmierschicht abrutscht. Photo Hans Brülisauer.

1

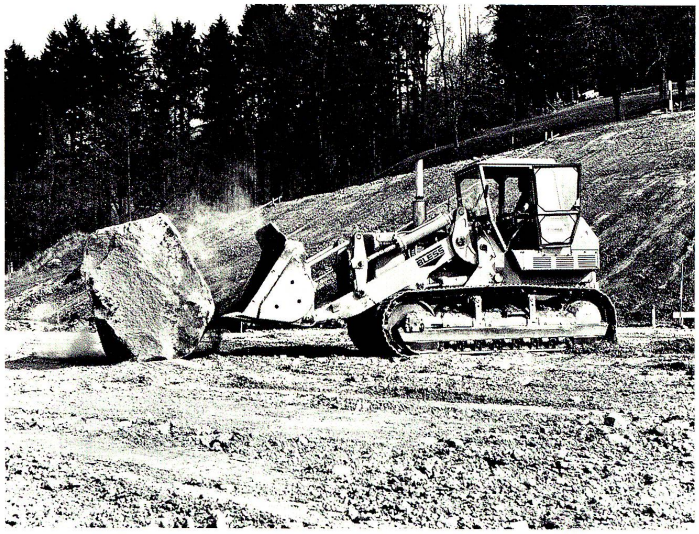


2

3

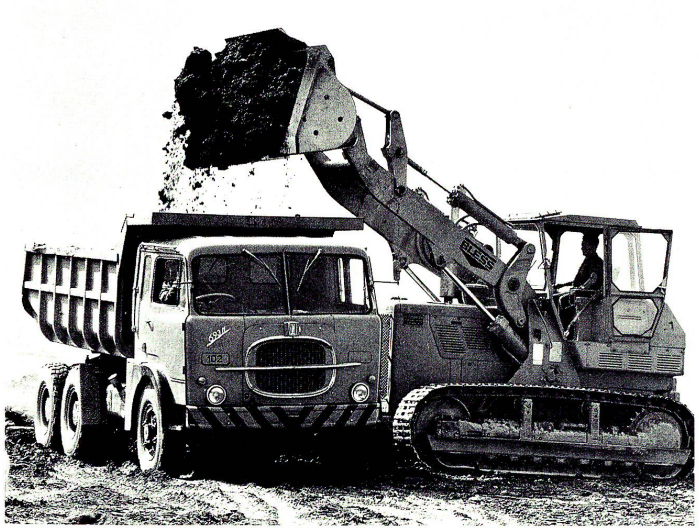
4

1, 2, 3, 4
Felsabbau beim Parkplatz Linkolnsberg.
Der Sandstein- und Seelaffenfels wird angebohrt und mit Knallzündschnüren, verstärkt mit Sprengstoff, weggesprengt. Die groben Brocken werden mit einer schweren Eisenkugel, die an einem Bagger befestigt ist, weiter zerkleinert. Anschließend wird das Felsmaterial zur zentralen Brecherei gebracht und dort für die verschiedenen Verwendungszwecke weiter gebrochen. Der Fels dient als Filterschichten, Baustraßen, erste Lage der Fundationsschicht und als Abdeckung von Sickerleitungsgräben. Photos Hans Brülisauer.

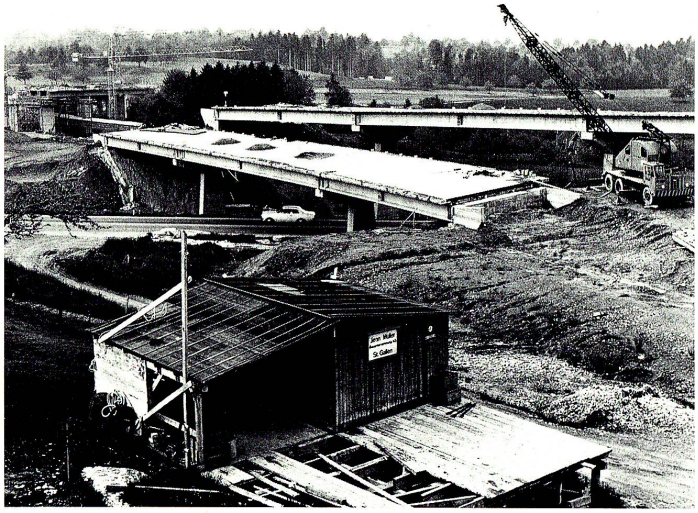


1

2

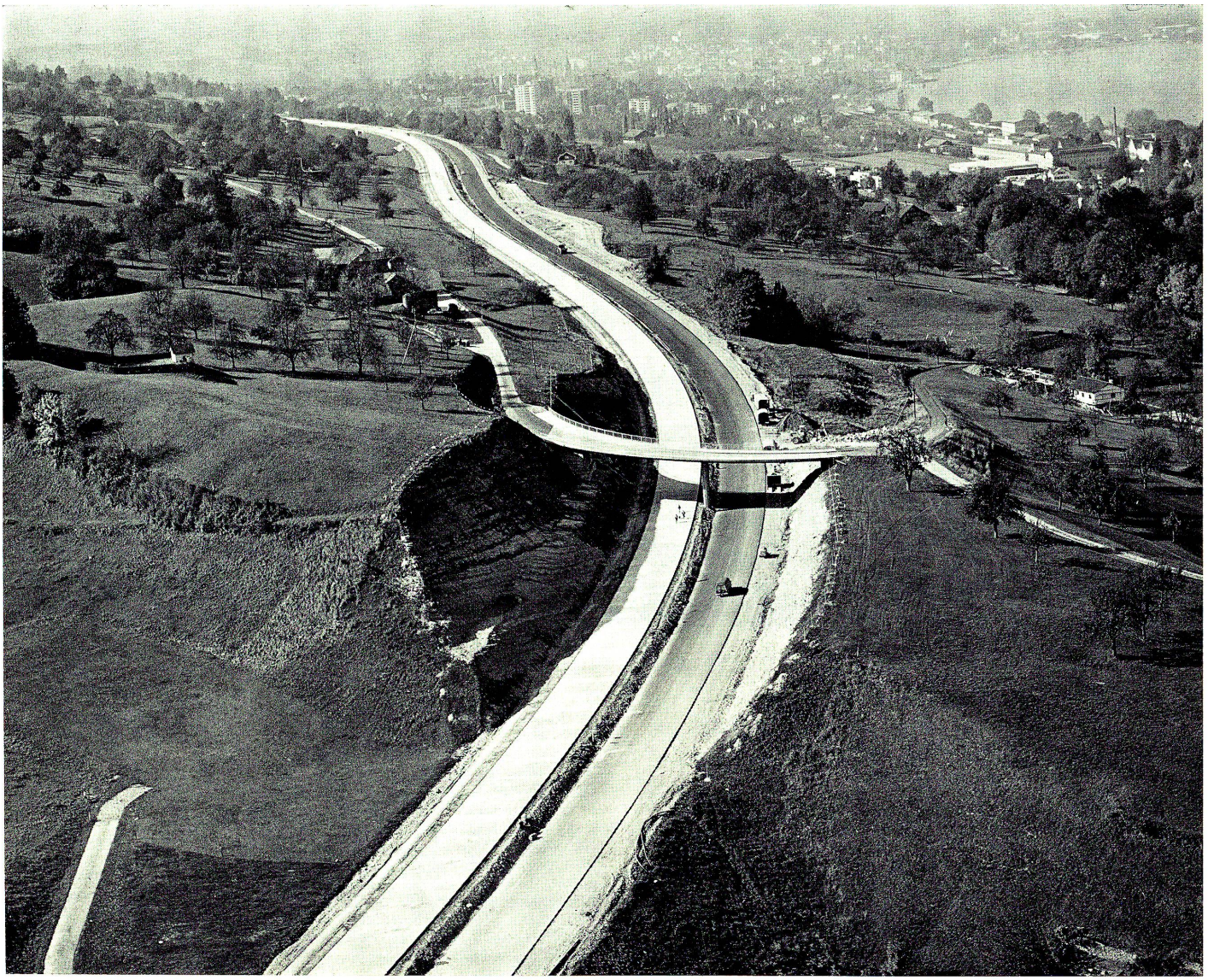


3



4

1, 2, 3
Trassebau.
In wenigen Minuten wird ein Jahrtausende alter Findling mit Maschinenkraft aus dem Weg geräumt. Der Gletscher hat diese Arbeit bedächtiger geleistet. Das Schüttmaterial wird geladen und an die Einbaustellen transportiert.
Photos Hans Brülisauer.

4
Brücken über die Staatsstraße Meggenhus.
Die obere Brücke nimmt die Fahrbahn der Rampe St. Margrethen–Kreuzlingen auf. Die untere diejenige von St. Gallen nach Kreuzlingen. Die Hauptträger bestehen aus vorfabrizierten, vorgespannten Betonbalken. Diese Baumethode wurde gewählt, um den Verkehr auf der Hauptstraße während der Bauzeit nicht zu behindern. Die Träger der Mittelöffnung sind jeweils während einer Nacht mit unwesentlicher Verkehrsbehinderung eingebaut worden. Photo Hans Brülisauer.

Blick von Buchen gegen Rorschach.
Die Autobahn durchsticht die erste Buchbergrippe und windet sich mit gestaffelten Fahrbahnen, dem Gelände angeschmiegt, gegen den Linkolnsberg. In der Mitte des Bildes erkennt man den neuen Brunnenackerweg. Die Brücke liegt in einem Radius von 40 m. Photo Walter Baer.