

Zeitschrift: Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen
Band: 45 (1943)

Artikel: Die Brücken von St. Gallen
Autor: Graf, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947894>

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.](#)

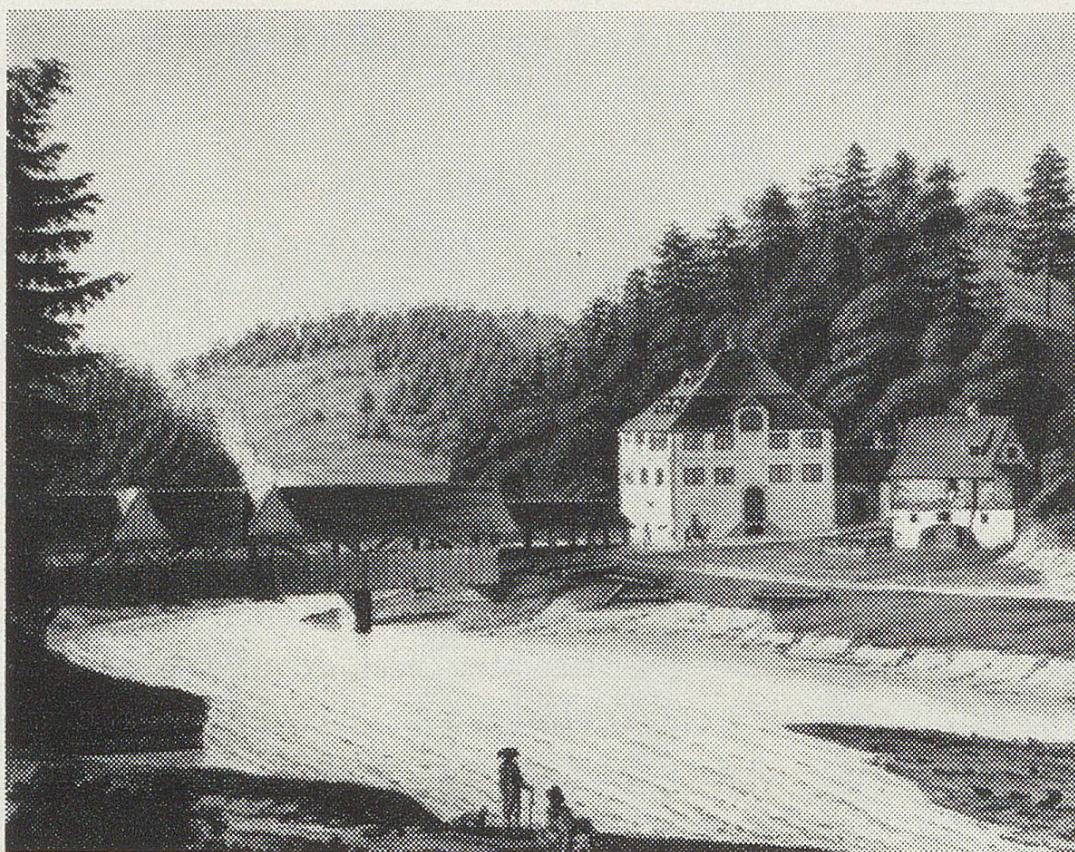
Download PDF: 15.06.2025

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

Die Brücken von St. Gallen

Wenn ich im folgenden von den Brücken von St. Gallen spreche, so meine ich darunter nicht die Brücken, welche an der Straße St. Gallen–Rehetobel oder St. Gallen–Eggersriet über die Goldach führen oder welche an der Straße St. Gallen–St. Josefen die Sitter überquert, sondern ich befasse mich speziell mit den Brücken im Kreise West. Es gibt wohl kaum eine Gegend in der Schweiz, wo auf so kurze Distanz derart viele und verschiedenartige Brücken anzutreffen sind wie in der Gegend von Bruggen. Hier bietet sich dem Fachkundigen wie dem Laien Gelegenheit, die verschiedenartigsten Brückensysteme kennenzulernen, und der Stadtkreis Bruggen verdient mit Recht seinen Namen.

Ich beginne gleich mit der neuesten und stolzesten der verschiedenen Brücken, der im Jahre 1941 dem Verkehr übergebenen *Fürstenlandbrücke*. Diese Brücke wurde in den Jahren 1937–1941 durch die „Bauunternehmung Kräzernbrücke“ erstellt und bildet ein Meisterwerk des Brückenbaues. In einer Höhe von 60 m überquert sie die Sitter; das Charakteristische ist der große Bogen in einer Spannweite von 134 m mit Anschlußviadukten auf beiden Seiten und mit 17 Öffnungen; totale Länge des Eisenbetonviaduktes zirka 470 m. Wir waren alle Zeugen davon, wie dieses Bauwerk nach und nach entstand, und wir erinnern uns heute noch des prächtigen Lehrgerüsts, zu dessen Erstellung nicht weniger als 1200 m³ Holz benötigt wurden, während für die Brücke über 8000 m³ Eisenbeton verwendet wurden. Die Brücke hat eine totale Fahrbahnbreite von 14,5 m und weist auf der Fahrbahn einen Betonbelag auf, während die beiden Trottoirs asphaltiert wurden, da auf den vorgesehenen Teerasphaltbelag als Folge der Materialknappheit verzichtet werden mußte. Von der



Brücke aus hat man eine prächtige Aussicht auf die Appenzeller Berge, das Gelände des Tannenberges und die Stadt St.Gallen. Die Brücke kostete mit Zufahrtsstraßen rund 3,5 Millionen Franken.

Im Vergleiche zu diesem großen Bauwerk nimmt sich die *alte Kräzernbrücke* recht bescheiden aus, und doch hat auch sie während 130 Jahren dem Verkehr sehr gute Dienste geleistet. Diese Brücke wurde in den Jahren 1807–1811 erbaut und von dem damaligen Landammann Karl Müller-Friedberg eingeweiht. Der zunehmende Verkehr und eine gewisse Bau-fälligkeit führten dazu, diese Brücke durch die Fürstenland-brücke zu ersetzen. Heute gehört sie der Stadt St.Gallen und dient mehr nur noch dem lokalen Verkehr für die Häuser im Kräzernstich.



Oberhalb dieser Brücke befindet sich die *Eisenbahnbrücke der Schweizerischen Bundesbahnen*, welche im Jahre 1925 dem Betriebe übergeben wurde an Stelle einer früher bestandenen eingleisigen Sitterbrücke auf gußeisernen Pfeilern, die in der Folge abgetragen wurde. Die jetzige SBB.-Brücke hat eine Länge von etwas über 200 m. Die Schwellenhöhe liegt 63 m über dem Flußbett der Sitter. Die Brücke besteht aus sechs Gewölben. Neben dem Eisenbahnverkehr dient sie auch dem Fußgängerverkehr, für den ein 2,10 m breiter Fußgängersteg erstellt wurde. Die Gewölbe bestehen aus Stampfbeton, der Fußgängersteg aus Eisenbeton, wobei aber alle sichtbaren Flächen mit einer harten Nagelfluh verkleidet sind, die aus einem Steinbruch am Weißbach in der Nähe von Degersheim gewonnen wurde. Diese Brücke kostete rund zwei Millionen Franken.

In nächster Nähe flußaufwärts sehen wir die noch höhere *Brücke der Bodensee-Toggenburgbahn*, die aus sechs großen und fünf kleinen Gewölben besteht, wobei die Mittelöffnung mit einer Eisenkonstruktion überspannt ist. Auch bei dieser Brücke dauerte die Bauzeit drei Jahre; sie wurde am 3. Oktober 1910 dem Betriebe übergeben. Baukosten rund 1,5 Millionen, Höhe der Brücke über der Sitter 97 m.

Von dieser Brücke aus sieht man tief unten im Tobel der Sitter und der Urnäsch noch *vier weitere Brücken*, zwei Rohrleitungsstege des Kubelwerkes der St.Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke und zwei alte gedeckte Holzbrücken. Die gedeckte Holzbrücke über die Urnäsch wurde im Jahre 1780 von dem rühmlichst bekannten Brückenbauer Hans Ulrich Grubenmann erstellt.

Neben diesen mächtigen Eisenbahnbrücken nimmt sich die weiter flußaufwärts liegende *Brücke Haggen-Stein* recht zierlich und leicht gebaut aus. Sie hat eine Länge von beinahe 360 m und eine Höhe über der Sitter von 90 m. In kühnem Freivorbau wurde sie ganz von der Steiner Seite aus erstellt als

Eisenfachwerkträger mit sieben Öffnungen. Sie dient in Hauptsachen dem Fußgängerverkehr, ebenso dem leichten Fuhrwerk-, nicht aber dem Autoverkehr. Die Eröffnung dieser Brücke fand im Oktober 1937 statt. Die Baukosten betrugen rund 350 000 Franken.

Unterhalb dieser Brücke im Tobel unten sehen wir noch *zwei gedeckte Holzbrücken* über Wattbach und Sitter. Wenn wir noch darauf hinweisen, daß unterhalb der Fürstenlandbrücke noch ein eiserner Steg über die Sitter nach Abtwil führt (bei der Walke unten ist noch einmal ein Übergang), dann glaube ich nicht zuviel gesagt zu haben, wenn ich eingangs darauf hinwies, daß wohl kaum auf so kurze Distanz derart viele und derart verschiedenartige Brücken zu sehen seien wie hier in der Nähe von Bruggen. St.Gallen verdient daher mit Recht den Namen Brückenstadt. Was hier das Können der Ingenieure, Baufirmen und Bauarbeiter alles geschaffen hat, verdient unsere Bewunderung; aber auch die Öffentlichkeit verdient unsern Dank, denn ohne Geld kann man nicht bauen; brauchte es doch für alle diese Brücken rund 7,5 Millionen Franken.

Dr. E. Graf, Regierungsrat.