**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 41 (1925)

**Heft:** 19

**Artikel:** S.B.B.-Sitterbrücke Bruggen-St. Gallen

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-581687

#### 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:** 30.11.2025

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

# 5. B. B.=Sitterbrücke Bruggen=St. Gallen.

(Rorrespondeng.)

Dank der außerordentlich günftigen Witterung, die ganz ausnahmsweise auch über den Winter 1924/25 fast nie eine Einstellung der Bauarbeiten nötig machte, was namentlich der rechtzeitigen Fertigstellung des Pseilers IV zugute kam, schreitet das ganze Bauwerk planmäßig und rasch vorwärts. Seit unserem letzen Besuch sind auch die Bauinstallationen wesentlich umgestaltet worden. Unsere Aufnahme I zeigt auf der rechten Talseite (Richtung St. Gallen) den ersten Bogen von 17 m Halbmesser vollendet, die folgenden 2, von je 30 m Spannweite mit dem fertigen, im Scheitel je mit zwei Lamellen belasteten Lehrgerüst. Die Ausmauerung der Bogen geschieht zur Zeit von den Pseilern aus gegen den Scheitel. Die Sichtstäche besteht — wie dei den Pseilern — aus

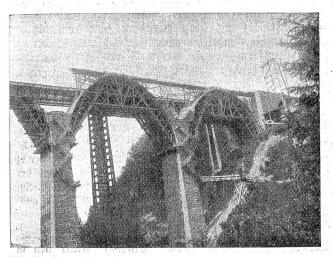


Abbildung 1. Bogen I (vollendet), II und III (mit Lehrgerüften), rechte Talfeite.

Nagelfluh vom Bruch Schachen an der Bodensee Toggenburgbahn (sog. Appenzellergranit); zwischen den Berkeldungssteinen wird Beton eingefüllt. Die Zubereitung diese Baustosses erfolgt unmittelbar beim ersten Pfeller. (Auf Abb. 1 und 4 ist das Dach der Betonmaschine sichtbar). Vermittelst einer Seilbahn, die unter dem zweiten Brückenbogen durchgeht, wird Sand und Kies von der Zubereitungsstelle im Flußbett der Sitter, etwas unterhalb der alten Brücke (auf Abb. 4 sichtbar), zu einer hochgelegenen Entladestelle am rechten User gebracht, in Rollwagen entleert und unter dem früheren, doppelgelessigen Schrägauszug (Abb. 4) unter den ersten, neuen

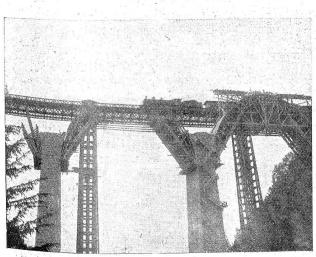


Abbildung 2. Pfeiler Nr. III und IV.

Brückenbogen gesahren. Dieser Hohlraum dient als Lagerplatz für Kies und Sand; aus ihm fließen diese selbstätig und vermittelst Kinnen, wie bei Silos, zur Betonmischmaschine. Der sertige Beton fällt in gewöhnliche Rollbahn-Muldenwagen, die vermittelst einsachem Drehran hochgezogen, geschwenkt und auf das über die oberste Gerüstbrücke gelegte Geleise abgestellt werden. In diese Brücke sind Trichter eingelassen, damit der Beton durch Schwenkrohre an die gewünschte Stelle gedracht wird. (Auf Abb. 4 sind der Kran, die zwei Geleise und ganz vorn, über dem Pseiler III, auch ein Trichter mit Absaufrohr zu sehen; in Abbildung 1 sieht man zwei Absüllvorrichtungen). Für die Zusuhr der Berkleidungssteine bedient man sich einer einsachen Kabelbahn, die über zwei Holztürme sührt, je einer am rechten und linken Ufer. (Stehe Abb. 1, 3 und 4). Der doppelte Schrägaufzug, der ursprünglich die Steine für die Pseiler hinabs,

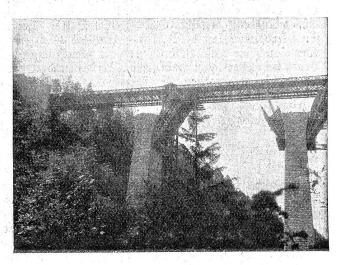


Abb. 3. Linke Talfeite, Pfeiler Nc. IV und V und Widerlager.

Ries und Sand von der Sitter hinaufschaffen mußte, besteht nur noch in seinem obersten Teil.

Dem Fortschreiten der Arbeiten entsprechend, ist der Abbindeplatz für die Gerüfte auf das linke Ufer (Richstung Winkeln) verlegt worden. Dort befindet sich ebenfalls eine Entladevorrichtung für die aus der Sitter ge-

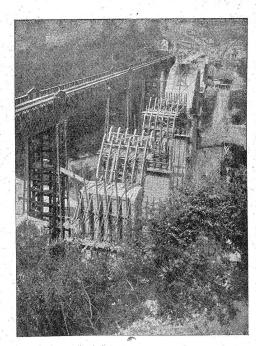


Abbildung 4. Bauftelle von der linken Talfeite aus, mit Ueberblick auf fämtliche Brückenpfeiler.

wonnenen Bauftoffe Kies und Sand. (Das Tragseil dieses Aufzuges, der unter der alten Bahnbrücke durch: führt, ift auf Abb. 4 sichtbar. Ferner ist hier ein größerer Lagerplat für Verkleidungsfteine angelegt. Lettere werden also teils unmittelbar weftlich der Station Bruggen (für die öftliche Brückenhälfte), teils über der Sitterschlucht (für die westliche Brückenhälfte) abgeladen. Abbildung 1 zeigt den Stand der Arbeiten bei den Bogen II und III, zwischen den Pfeilern I/II bezw. II/III. Aus Abbildung 2 ist der Borbau des Lehrgerüstes für die Bogen IV u. V ersichtlich, mit einem Zug auf der alten Gitterbrücke. Abbildung 3 zeigt das weftliche Ende ber Brücke, mit den kaum begonnenen Gerüftungen für den Bogen VI. Abbildung 4 ermöglicht einen Ueberblick über den gesamten Bauplat und die alte Eisenbahnbrücke. Sehr gut erkennt man die 6 Bogen der Lehrgerüfte für die Gewölbe. Im Hintergrund ift die Entladerampe für bie Schachensteine. Die Lehrgerüfte werden unmittelbar an die Pfeiler angesett, was ihnen einen ungemein leichten, fühnen Ausdruck verleiht. Die Bogen von 30 m Spannweite find am Rämpfer 2 m, im Scheitel 1,20 m ftark. Wenn auch die Installationen und die Abmessungen der Bogen bei wettem nicht an diesenigen bei der neuen Hundwilerbrücke heranreichen, so überzeugt ein Besuch der Bauftelle jeden Fachmann von der ebenso einfachen wie praktischen Bauinstallation für diese etwa 210 m lange und 63,5 m hohe Bahnbrücke.

## Verschiedenes.

- † Polier Heinrich Siegmann in St. Gallen starb am 25. Juli im Alter von 56 Jahren an den Folgen eines Unfalles in Ausübung seiner Berufspflichten. Er stand seit 21 Jahren im Dienste der Baufirma Hans Vendel Sohn in St. Gallen.
- † Architekt Friedrich Hahn in Schafshausen starb am 26. Juli im hohen Alter von 83 Jahren. Aus Norddeutschland stammend, ließ er sich hier vor mehreren Dezennien nieder und übte seinen Beruf ersolgreich aus.
- † Maurermeister Anton Ceresa in Schiers (Graubunden) starb am 27. Juli.
- † Installateur Louis Métral-Segin in St. Gallen starb am 28. Juli nach langem Leiden im Alter von  $50^{1}/_{2}$  Jahren.
- † Wertzeugfabrikant Joh. G. Großmann in Zürich? ftarb am 2. August im Alter von 69 Jahren.

- † Wagnermeister Joseph Anton Villiger Bar in St. Gallen W (Lachen-Bonwil) starb nach langem Leiden im Alter von 62 Jahren.
- † Malermeister Joh. Scharssenberg-Sieber in Chur starb am 30. Juli im Alter von 63 Jahren.

Eine Chrung. Anläßlich der Feier ihres fünfundsiedzigiährigen Bestehens hat die Deutsche Technische Hochschule in Brünn den Professoren der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, Dr. Prasil, Rektor Rohn und Direktor Ros, in Würdigung ihrer Berdienste auf dem Gebiete der Wissenschaft und Industrie, die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber verliehen.

50 Jahre Meter-Ronvention. Ende Mai 1878 kam in Baris die sogenannte Meter-Konvention zum Abschluß, die dann am 1. Fanuar 1879 in Kraft trat. Dieses internationale übereinkommen hat eine ungeheure Bedeutung für das internationale Wirtschaftsleben, indem es sowohl für die Längenmaße wie auch für die Gewichtsmaße Einhelten geschaffen hat, die in der gesamten Kulturwelt anerkannt und mit Ausnahme der englisch sprechenden Länder eingeführt find. Die Wich tiakeit der Meter-Ronvention wird am besten dadurch dokumentiert, daß ihr Weiterbestehen im Versailler Bertrag, der sonft faft alle internationalen Berträge aufgehoben hat, ausdrücklich festgelegt worden ist. In der "Deutschen Optischen Wochenschrift" lefen wir hierzu: Die Meter-Ronvention besagt turz zusammengefaßt, daß die vertragsschließenden Mächte die in Paris befindlichen Urmaße (die sogenannten Prototypen) des Meters und des Kilogramms als Grundlagen für ihre Maße und Gewichte anerkennen und ihre nationalen Prototypen von der Internationalen Meter-Konvention beziehen. Nach diesen nationalen Prototypen erfolgt dann in den einzelnen Ländern die Eichung der im Wirtschaftsleben im Gebrauch befindlichen Maße und Gewichte, so daß erreicht wird, daß innerhalb der vertragsschließenden Mächte einheitliches Waß und Gewicht vorhanden ist. Die hierzu von den vertragsschließenden Mächten geschaffene Einrichtung heißt: "Internationales Gewichts-und Maßbureau". Dieses steht unter ausschließlicher Leitung und Aufsicht des internationalen Komitees für Maß und Gewicht und beforgt die Aufbewahrung der internationalen Prototypen, ebenso die Vergleichungen und Beglaubigungen der Prototyen mit den fundamen talen in den verschiedenen Ländern und der Wiffenschaft

