

Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg

Band: 24 (1997)

Artikel: Drei Brückengenerationen bei Flawil

Autor: Heer, Anton

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-883509>

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: 09.01.2026

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

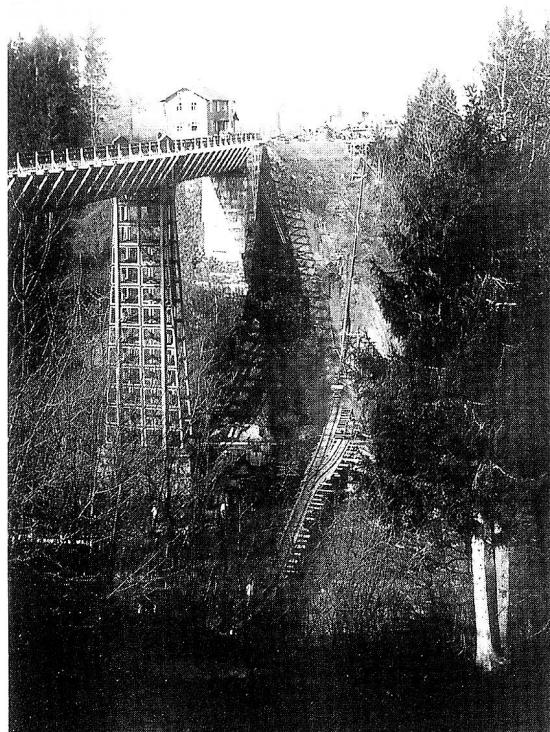
Drei Brückengenerationen bei Flawil

Anton Heer, Flawil

Robert Stephenson (1803-1859), der Sohn des berühmten George Stephenson, beurteilte in einem technischen Gutachten von 1850 den Bau einer Eisenbahn von Winterthur über Wil nach St.Gallen als wirtschaftlich nicht vertretbar. Die erforderlichen Brückenbauten, insbesondere jene über die Sitter, hätten laut Stephenson die Eisenbahnlinie derart verteuert, dass nie ein wirtschaftlicher Betrieb möglich sein würde. Vom Bau der Steilrampe zwischen St.Gallen und Rorschach riet er aus traktions-technischen und damit wirtschaftlichen Gründen ebenfalls ab.

1856, also nur sechs Jahre nach diesen Aussagen in einem für den schweizerischen Bundesrat erstellten Gutachten, eröffnete die St.Gallisch Appenzellische Eisenbahn den Betrieb auf der Strecke Winterthur – Wil – St.Gallen – Rorschach. Finanziell blieb dieses Unternehmen allerdings ein Problemfall.

Die erste Eisenbahnbrücke über die Glatt bei Flawil, früher St.Kolumbansbrücke genannt, war wie die berühmte Sitterbrücke ein Werk des bekannten Ingenieurs Caspar Dollfuss (1812-1889) von Mülhausen im Elsass. Er wandte bei beiden Bauwerken die gleichen, damals neuartigen Konstruktionsprinzipien an. Die Elektrifikation der schweizerischen Hauptlinien und die laufenden Doppelspurausbauten zwischen Winterthur und St.Gallen machten in den zwanziger Jahren den Ersatz der Brücke über die Glatt unumgänglich. 1927 wurde die doppelspurige Betonbrücke dem Betrieb übergeben. Nach rund 60 Betriebsjahren zeichneten sich dringend nötige Sanierungsarbeiten an dieser Betonkonstruktion ab. Ein Neubau erwies sich jedoch in der Zwischenzeit als die sinnvollere Lösung. Die zur Zeit im Bau begriffene elegante Betonbogenbrücke soll dem Eisenbahnverkehr der kommenden 60 bis 80 Jahre genügen!

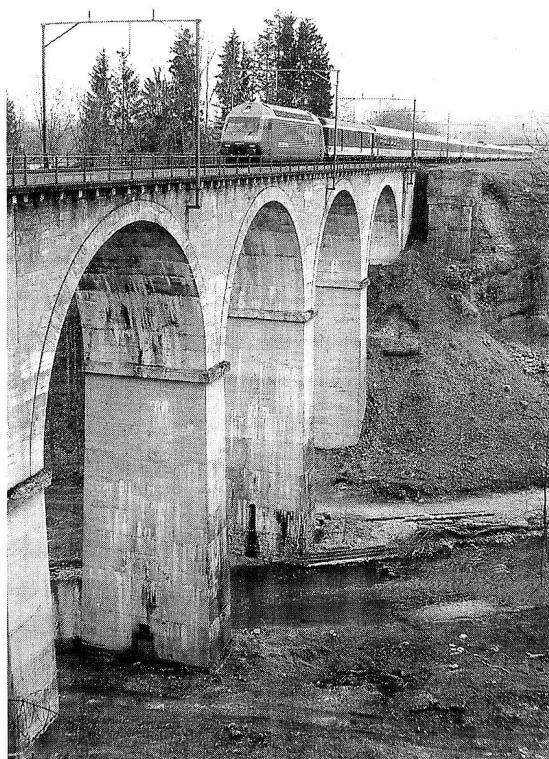


Die eiserne Gitterträgerbrücke von 1856 wurde 1925 mit einem hölzernen Hilfssteg ausgerüstet. Im Talgrund und am westlichen Abhang sind verschiedene Bauinstallationen erkennbar. – Sammlung: K. Anderegg, Flawil.

Literatur

- H. G. Wägli: Schienennetz Schweiz, Bern 1980.
A. Heer: Das Toggenburg und seine Eisenbahnen, Wattwil 1995.
SBB: SBB-Linie Wil-St.Gallen, Ersatzbau Glattviadukt 1995-1997, Zürich 1996.
St.Gallische und Appenzellische Brückenbauten.
In: Schweizerische Bauzeitung vom 15.11.1924.
P. Sturzenegger: Der Abbruch der alten Eisenbahnbrücke über die Sitter bei Bruggen, St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung vom 16.4.1927.

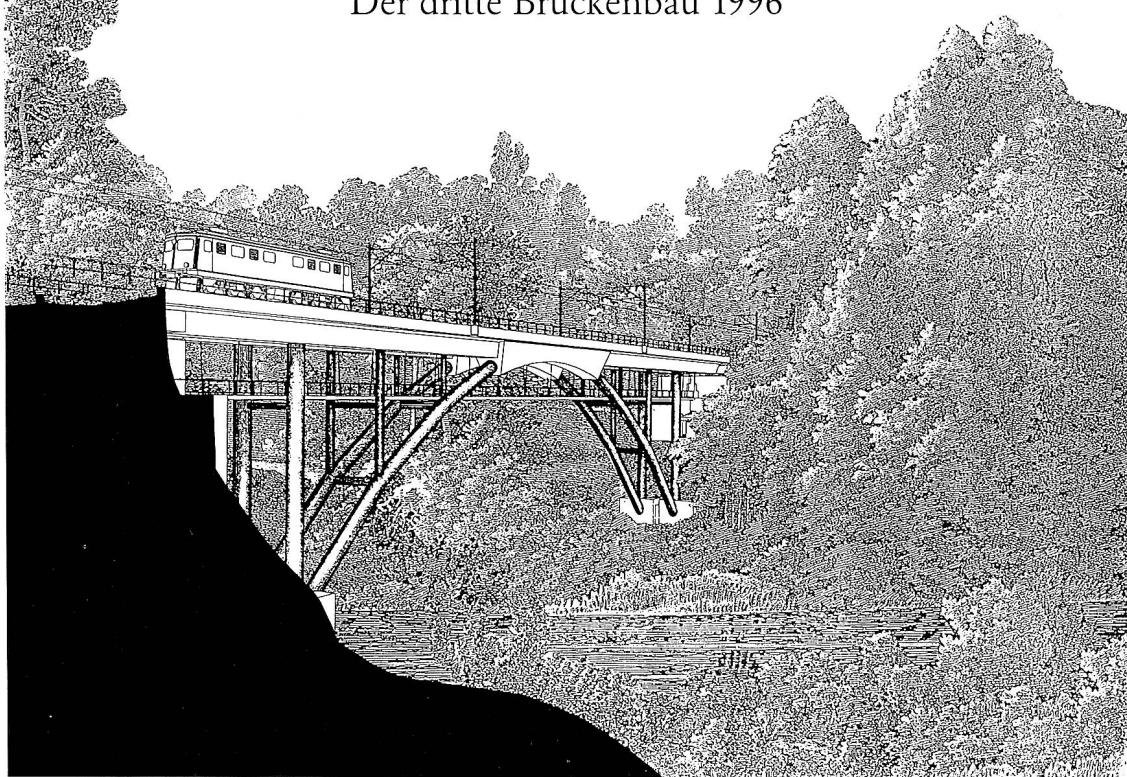
Die zweite Brücke



Der mittlere Lehrbogen ist auf den neuen Brückenpfeilern aus Beton aufgebaut und trägt das obligate Aufrichtebäumchen. – Sammlung: K. Anderegg, Flawil.

Im April 1995 wird nach Rodungsarbeiten im zukünftigen Baustellenbereich der Blick auf das vom Alter gezeichnete Bauwerk und das östliche Widerlager der ersten Eisenbahnbrücke von 1856 frei.

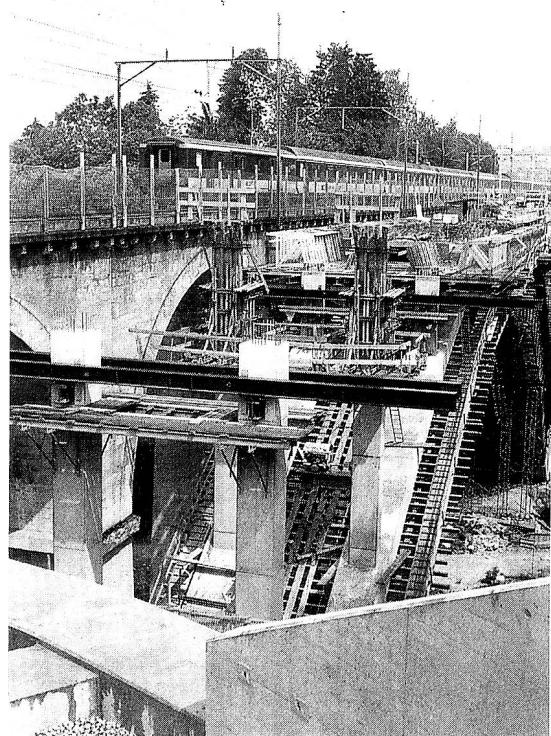
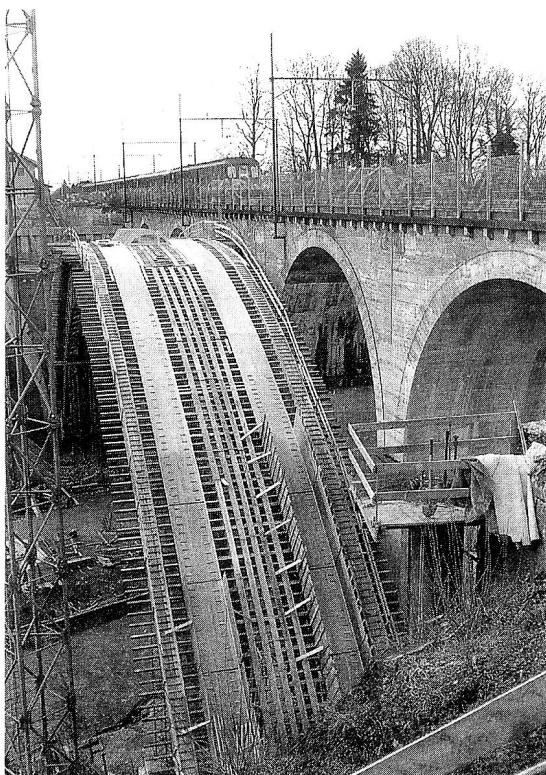
Der dritte Brückenbau 1996



Die Projektskizze dokumentiert die Stahl-Beton-Verbundbrücke über die Glatt. Nach weiteren Projektüberarbeitungen kommen nun endgültig Betonbogen zur Ausführung. – Zeichnung: zVg.



Die mächtigen Gerüstbögen lassen die vorläufige Lage des neuen Glattviadukts erkennen. Der Neubau erfolgt also im Bereich der einstigen St.Kolumbansbrücke.

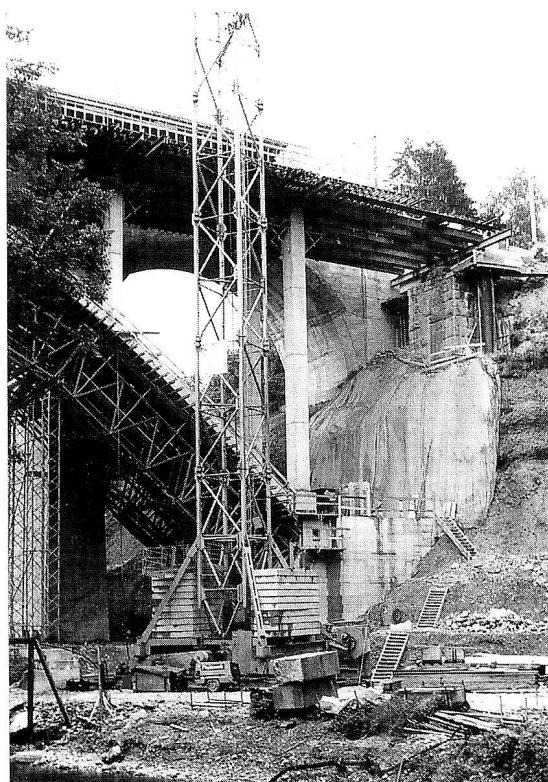


Eindrücklich präsentiert sich der Brückenbogen mit einer Spannweite von 82 Metern im März 1996 aus einmaliger Perspektive.

Anfangs Juni 1996 sind die auf den beiden Betonbögen aufgebauten Stützen des Fahrbahntroges nahezu fertiggestellt.



Während einiger Monate wird der Eisenbahnverkehr einspurig über das neue Viadukt in provisorischer Lage geführt. Nach dem Abbruch der Betonbrücke von 1927 und dem Bau der endgültigen Fundamente und Widerlager erfolgt der Verschub des ganzen Bauwerkes. In Zahlen: Das rund 6000 Tonnen schwere Glattviadukt wird in höchstens 9 Stunden um 10,25 Meter quer verschoben.



Das alte östliche Widerlager findet, ergänzt mit Betonpfählen und einem Kopfriegel, eine weitere Verwendung auf Zeit. (Alle neuen Fotos von Anton Heer, Flawil.)



Das Bauwerk präsentiert sich, Ende September weitgehend von Schalung und Gerüst befreit. Auf beiden Talseiten Vorbereitungen für die provisorische Verlegung der Eisenbahnlinie.