

Das Tal der Töss ist durch die Geologie weitgehend geprägt. Während der letzten Eiszeit war das Tössstal nicht vergletschert und bildet deshalb ein enges, mit tiefen Tobeln versehenes Erosions-Flusstal. 1844 wird die Töss als "der schädlichste der Zürcherischen Flüsse" bezeichnet. Unregulierter Abfluss und intensive Abholzung im Tössbergland brachten Überschwemmungen und Not ins Tal. Nach dem Hochwasser von 1876 beschloss die Kantonsregierung, die Töss mit Schwellen, Dämmen und einem festen Bett zu regulieren, um die Wassernot endgültig zu bannen.

Das Tössstal war verkehrstechnisch lange sehr schlecht erschlossen. Die Kantonsstrasse wurde erst von 1835 bis 1845 erbaut. Zum Teil gab es damals schon sehr massive Brücken, gedeckte Holzbrücken, so in Kollbrunn, Wila, Bauma Schlössli, um nur einige zu nennen.

Die grosse Überschwemmung von 1876 zerstörte den grössten Teil der Holzbrücken. Das Hochwasser machte eine umfassende Flusskorrektur von Steg bis Winterthur nötig. Verschiedene Flussabschnitte wurden begradigt (z.B. Seckifelsen-Hölibrücke). In regelmässigen Abschnitten wurden Schwellen eingebaut. Im Tössstockgebiet wurde der Wald gezielt aufgeforstet. All diese Massnahmen führten dazu, dass keine weiteren grosse Überschwemmungen mehr das Tössstal verwüsteten. Als Alternative zu den Holzbrücken, die dem Hochwasser nicht standhalten konnten, suchte man nach Lösungen. Ingenieur Kaspar Wetli, der Leiter der Tösskorrektur und zuvor selbst Eisenbahningenieur, empfahl Stahlfachwerk-Konstruktionen für die neu zu bauenden Strassenbrücken. Auf dem Gemeindegebiet Bauma treffen wir zwei Typen dieser Stahlbrücken, die zwischen 1878 und 1904 errichtet wurden, nämlich Halbparabelträgerbrücken und Parallelträgerbrücken alle mit betonierten Widerlagern.



Halbparabelträgerbrücke Hundschilen (Sennhüttenstrasse)

In Tüfenbach, in der Au und beim Rittweg entstanden Fussgängerstege in ähnlicher Bauweise wie die Parallelträgerbrücken, alle 1889 /1890.



*Parallelträgerbrücke Dillhus*

Die Sternenbergsstrassenbrücke war ursprünglich eine einspurige Halbparabelträgerbrücke (1904). Sie wurde im Jahr 2000 ersetzt und auf zwei Spuren ausgebaut. Das gleiche passierte in Juckern, ursprünglich Halbparabelträgerbrücke, einspurig erbaut 1895, abgerissen und ausgebaut 2001.

Die Blacktenbrücke (1895) und die Dillhusbrücke (1890) sind beide Parallelträgerbrücken und versehen ihren Dienst bis heute. Die Hundschilenbrücke (1904) und die Atlandenbergsbrücke (1890) sind Halbparabelträgerbrücken. Sie wurden verschiedentlich renoviert und mit Betonfahrbahnen ausgestattet.

Die Eisenfachwerkbrücken erfüllten ihren Zweck sehr lange und zur grossen Zufriedenheit bis heute und sind Zeugen der Verkehrsentwicklung im Tösstal.

Quellen: zürost.ch, Chronikarchiv Bauma, Heimatspiegel 1. Nov. 1982, Einst und jetzt Nr. 10/2018

Fotos: Chronikarchiv