

Die Schlichergrabenbrücke der Rheintalstrasse von 1822

Verkehrslandschaft Schollberg

Vor dem Bau der Rheintalstrasse und der 1862 begonnenen Rheinkorrektion prallte der Rhein direkt an die Felswand des Schollbergs. Dies erzwang eine Umgehung, für die 1490–92 die Alte Schollbergstrasse aus dem Fels gebrochen wurde. Diese wurde 2009–2016 als Wanderweg wiederhergestellt.

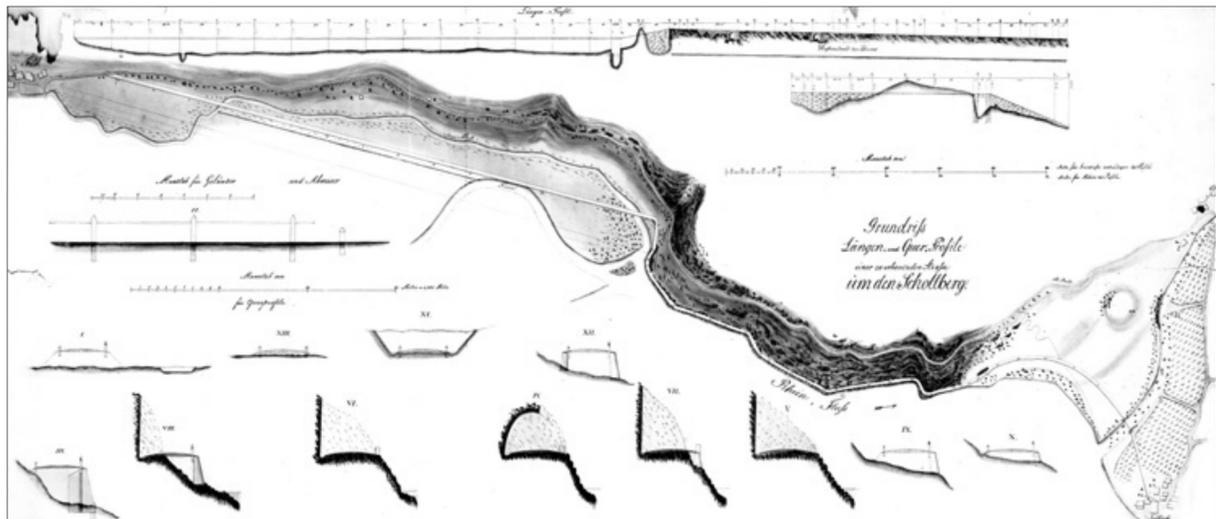
Als eine der ersten Staatsstrassen erbaute der 1803 geschaffene Kanton St. Gallen in den 1820er Jahren die Rheintalstrasse als Hauptverbindung zwischen den nördlichen und südlichen Kantonsteilen. Als «Kunststrasse» wurde sie vom Tessiner Staatsrat Ing. Giulio Pocobelli, dem Erbauer der San Bernardino-Strasse, nach zeitgemässen Normalien ausgeführt. Bereits 1821/22 wurde mit der neuen Schollbergstrasse ihr Haupthindernis bewältigt. Sie führte steigungsfrei am Fuss der Felswand entlang, wofür der Fels ausgebrochen und mächtige Stützmauern ausgeführt werden mussten.

Die Schlichergrabenbrücke

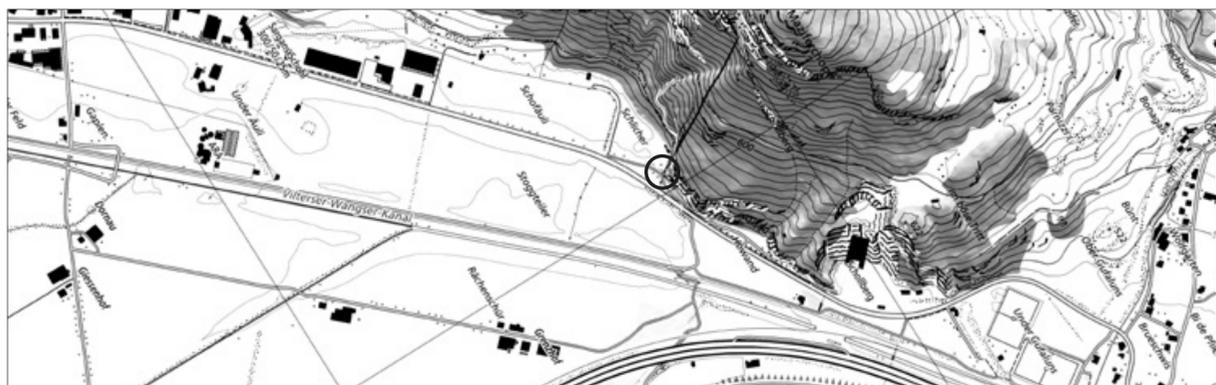
Mit dem Bau des Strassendamms Vild-Hohwand wurde der Lauf der Saar vom Hangfuss weg auf die Südostseite der Strasse verlegt. Ein neuer Wasserlauf, der Schlichergraben, nahm die Zuflüsse aus dem Gonzenabhang auf; sie wurden unter der Hohwand in die Saar eingeleitet. An dieser Stelle erbaute man als Durchlass die Schlichergrabenbrücke.

Die erste Brücke war eine kleine Rundbogenbrücke. Sie wurde wohl noch vor 1850 durch eine Brücke mit grösserem Durchlassprofil ersetzt, von der die heutigen Widerlager und Flügelmauern stammen. Wahrscheinlich besass diese eine offene Holzfahrbahn, die regelmässig erneuert werden musste. 1893 erhielt die Brücke einen Fahrbahnaufbau mit Stahlträgern und einem Brückenbelag aus Zoreseisen, auf denen direkt der Strassenkoffer aus Schollbergschotter eingebaut wurde. Diese Konstruktion war einst sehr verbreitet, ist aber wegen Durchrostung meistens ersetzt worden. Zusammen mit dem Fahrbahnaufbau entstanden auch neue Geländer, die auf der Nordwestseite später modifiziert wurden. Bei der Restaurierung 2017 wurde eine abgedichtete Betonplatte eingebaut, um den Fahrbahnaufbau zu verstärken und vor Sickerwasser zu schützen.

1952–55 wurde die Kantonsstrasse verlegt und begradigt. Die alte Strasse diente danach nur noch als Zufahrt zur Festung Schollberg 3. Im Zug der Melioration der Saarebene wurde 1971 auch der Schlichergraben nach Süden verlegt. Diesen Umständen ist es zu verdanken, dass die seltene Brückenkonstruktion erhalten geblieben ist und für die Zukunft konserviert werden konnte.



1 Plan der neuen Schollbergstrasse, mit Längs- und Querprofilen und Detail der Geländer und Wehrsteine, 1821. Die tatsächlich ausgeführte Variante wurde zwischen Vild und der Hohwand weiter in die Ebene gerückt als geplant. Oberhalb der neuen ist auch die alte Schollbergstrasse eingetragen.



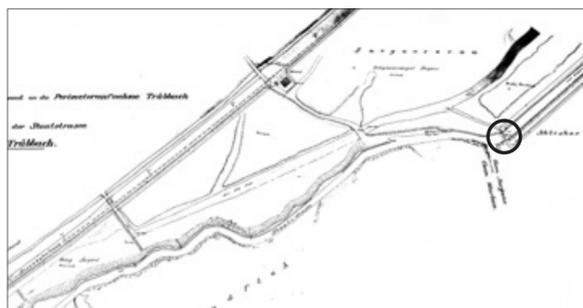
2 Derselbe Geländeausschnitt in der aktuellen Landeskarte 1:10 000, mit Rheindamm, Autobahn, Eisenbahn, dem Vilterser-Wangser-Kanal der Saarmelioration und der begradigten Staatsstrasse. Der Standort der Schlichergrabenbrücke ist mit einem Kreis markiert.



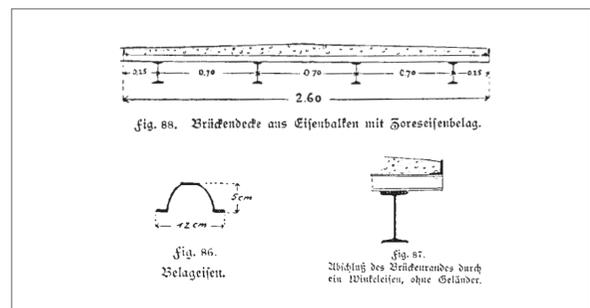
3 Alte und neue Schollbergstrasse mit der ersten Schlichergrabenbrücke, ca. 1822. Aquarell von Johannes Schiess (1799–1844).



4 Die 1822 eröffnete neue Schollbergstrasse, links der noch unkorrigierte Rhein. Aquarell von Johannes Schiess (1799–1844).



5 Die Situation der zweiten Schlichergrabenbrücke im Entwässerungssystem der Sarganserau 1896.



6 Aufbau einer einfachen Brückenfahrbahn mit Stahlträgern, Zoreseisen und bombierter Schotterdecke. So wurde 1893 auch die Fahrbahn der Schlichergrabenbrücke gebaut.

Abbildungsnachweis: Abb. 1 Staatsarchiv St. Gallen KPI 1_83.02 / Abb. 2 Bundesamt für Landestopografie / Abb. 3 Staatsarchiv St. Gallen, ZOB 5/1.2 / Abb. 4 Privatbesitz, heutiger Verbleib unbekannt / Abb. 5 Staatsarchiv St. Gallen KPH 1/83.01 / Abb. 6 nach Brodbeck, Otto: Praktische Anleitungen für kleinere Anlagen im Tiefbau, Liestal 1915.