



Wacklig auf den Beinen: Zu Beginn der Sanierungsarbeiten wirkt die Hebeltobelbrücke wenig vertrauenswürdig.

ZVG

Geschichtsträchtige Brücke wird gerettet

Dank Sanierung der Hebeltobelbrücke zwischen Eschenbach und Uznach bleibt ein Stück Bau- und Sozialgeschichte erhalten

Bei der Sanierung der Hebeltobelbrücke muss einiges bedacht werden: Sie steht unter nationalem Denkmalschutz. Ein Team aus Ingenieuren und Baufirmen sorgt dafür, dass möglichst viel vom originalen Bauwerk erhalten bleibt.

VON LARISSA RHYN

Die Hebeltobelbrücke ist in ein Gerüst gepackt, sodass von der filigranen Konstruktion auf den ersten Blick kaum etwas zu sehen ist. Auf dem Gerüst kniet Bauingenieur Jürg Conzett und erklärt, warum die Brücke als nationales Baudenkmal schonend saniert werden muss. «Die Hebeltobelbrücke ist meinen Nachforschungen zufolge die erste ihrer Art – möglicherweise sogar weltweit.»

Unter dem Gerüst verbirgt sich eine frühe Eisen-Beton-Konstruktion mit Rahmenstützen. Diese Stützenart, die «an eine Leiter erinnert», wie Conzett präzisiert, wurde hier wohl zum ersten Mal eingesetzt. Später wurde sie beinahe zur Norm. Eine Pionierleistung also, welche die Firma Locher & Co 1908 im Bürgerwald zwischen St. Gallenkappel (Eschenbach) und Uznach vollbrachte.

Trotzdem ist die Hebeltobelbrücke, auch Ranzachtobelbrücke genannt, auf den ersten Blick eher unscheinbar. Umso mehr, als dass sie mit ihrem Moosbewuchs vor der Sanierung bereits Teil des Tobels geworden zu sein schien. Dieses war im letzten Jahr noch recht finster und stark bewachsen, erinnert sich Baumeister Luis Casty und deutet auf die umliegenden Hänge. «Vor Beginn der Arbeiten wurden etliche Bäume abgeholzt, jetzt ist es deutlich heller hier.»

Casty von der Firma Betosan ist zusammen mit Herbert Lins von der Bernet Bau AG aus Gommiswald für die Sanierungsarbeiten verantwortlich. «Wir führen die Betoninstandsetzungsmassnahmen durch, während die Bernet Bau AG zu Beginn die Bausicherungs- und Wasserschutzmassnahmen vorgenommen hat», sagt Casty.

GERADE WURDEN die Betonsanierungsarbeiten unter der Brücke beendet, und das Arbeiterteam, das seit Baustart im April drei bis fünf Mann stark ist, saniert die Widerlager, welche die Brücke mit dem Hang verbinden. Auf der Seite liegend bringt ein Arbeiter der Firma Betosan mit routinierten, streichenden Bewegungen Mörtel am Betonsockel an. In



Vollkommen eingerüstet: Von der Hebeltobelbrücke ist momentan nicht viel zu sehen.



Der letzte Schliff: Ein Mitarbeiter der Betosan bessert das Widerlager am Rand der Brücke mit Mörtel aus.

den nächsten Tagen wird die Gehfläche betoniert. Noch drücken beim Überqueren der Brücke die Bewehrungsseisen in die Schuhsohlen.

Der Mörtel unter der Brücke ist derweil noch leicht feucht und hebt sich mit seiner dunkelgrauen Farbe vom originalen, hellgrauen Beton ab. «Das Patchwork ist gewollt», stellt Conzett klar. Denn es soll so viel Originalmaterial wie möglich bewahrt werden, damit die Brücke weiterhin ein Zeitzeuge des frühen 20. Jahrhunderts bleibt.

So wird sogar das Metallgeländer der Brücke, das durch einen herabstürzenden Baum weitgehend zerstört wurde, teilweise wiederverwendet werden. Der Baumeinsturz war einer der Gründe für die Sperrung der Brücke, auch wenn am Baumstamm selbst kaum Schäden entstanden sind. «Das ist erstaunlich und spricht für die Brückenbauer – genau wie die Tatsache, dass nur rund 20 Prozent des Betons ersetzt werden müssen», schaltet sich Andrin Herwig ein,

denn die Spachtelarbeiten verursachen nur leise, schabende Geräusche.

Bei einer Baustelle über einem Bachbett müssen beim Gerüstbau spezielle Massnahmen bedacht werden. Baumeister Casty deutet auf die blaue Blache, welche das Baugerüst zu seinen Füßen vollständig bedeckt. Sie gehört zu den Wasserschutzmassnahmen, welche bei den Sanierungsarbeiten über dem Bachbett vorgenommen werden müssen. «Genauso wie wir zum Anmischen des Mörtels kein Bachwasser nehmen dürfen, darf das Abwasser nicht in die Ranzach gelangen. Deshalb fangen wir es mit der Blache auf und pumpen es ab.»

1934, als die Brücke erstmals saniert wurde, waren die Auflagen noch weniger streng. Damals wurden wohl auch Steine aus dem Bachbett verbaut. Mit nur knapp 30 Jahren auf dem Buckel musste die Brücke bereits saniert werden, weil sich das Flussbett der Ranzach erweitert hatte und das Gestein um einen der beiden Pfeilersockel erodierte.



Schritt für Schritt: Für die Arbeiter gibt es noch viel zu tun.

CAROLE FLEISCHMANN



Sie sanieren die Brücke: Herbert Lins, Jürg Conzett, Luis Casty, Andrin Herwig und Lehrling Flavio Zurburg (v.l.).

Um den sich nach innen neigenden Pfeiler zu stabilisieren, wurde er durch eine Eisenstange mit dem Hang verbunden. Beim Blick vom Gerüst zeigt sich, dass der Pfeiler noch immer leicht schief steht. Das wird auch so bleiben. «Würden wir die Neigung korrigieren, entstünden Risse im Beton, das wollen wir vermeiden», erklärt Herwig. Die Eisenstange musste nun einem soliden Betonriegel Platz machen, der gleichzeitig als Stütze für den Sockel dienen sollte, falls der Pegel der Ranzach wieder steigt und das Gestein weiter erodieren lässt.

LOGISTISCH STAND DAS BAUTEAM vor keiner leichten Aufgabe. Fast 30 Tonnen Material müssen im Verlauf des Projekts ins Tobel transportiert werden. Die Lösung war eine Seilbahn, die nun von Polier Pius Schürmann bedient wird. Er steht beim Materialdepot, belädt die Seilbahn und transportiert den Zement hinunter zur Brücke, die auf halbem Weg ins Tobel liegt.

Dank der Seilbahn können die Bauarbeiter den steilen, unbefestigten Weg zur Baustelle zurücklegen, ohne Lasten transportieren zu müssen. Nicht so wie die Arbeiter vor über 100 Jahren, welche die Brücke auf dem Weg zur Arbeit mit Sack und Pack passierten.

«Die Hebeltobelbrücke wurde vermutlich gebaut, um Industriearbeitern zu Beginn des 20. Jahrhunderts den Weg zur Arbeit zu erleichtern», so Conzett. «Die Arbeiter, welche in St. Gallenkappel und den umliegenden Ortschaften lebten, mussten die Ranzach auf dem Weg zur Uzner Industrie überqueren», führt der Bauingenieur weiter aus. Er hat sich intensiv mit dem Bauwerk auseinandergesetzt und so neben der baugeschichtlichen auch seine sozialgeschichtliche Bedeutung erkannt.

Ursprünglich war das Bauende auf Oktober angesetzt, die Arbeiten dürften aber früher abgeschlossen werden. «Wir werden voraussichtlich Ende August bis Mitte September mit den Betonsanierungsarbeiten fertig», so Casty. Danach muss nur noch das Gelände angebracht werden, bevor die Brücke wieder für Wanderer zugänglich wird.

Dass sie als nationales Baudenkmal erkannt wurde, hat die Hebeltobelbrücke gerettet. Ohne den Beitrag des Kantons hätten die Gemeinden Uznach und Eschenbach die Sanierungskosten von über einer halben Million Franken nicht tragen können. Doch so können Wanderer die Ranzach auch in Zukunft über die geschichtsträchtige Brücke passieren, und sich dabei fühlen wie ein St. Gallenkappeler Arbeiter im frühen 20. Jahrhundert.