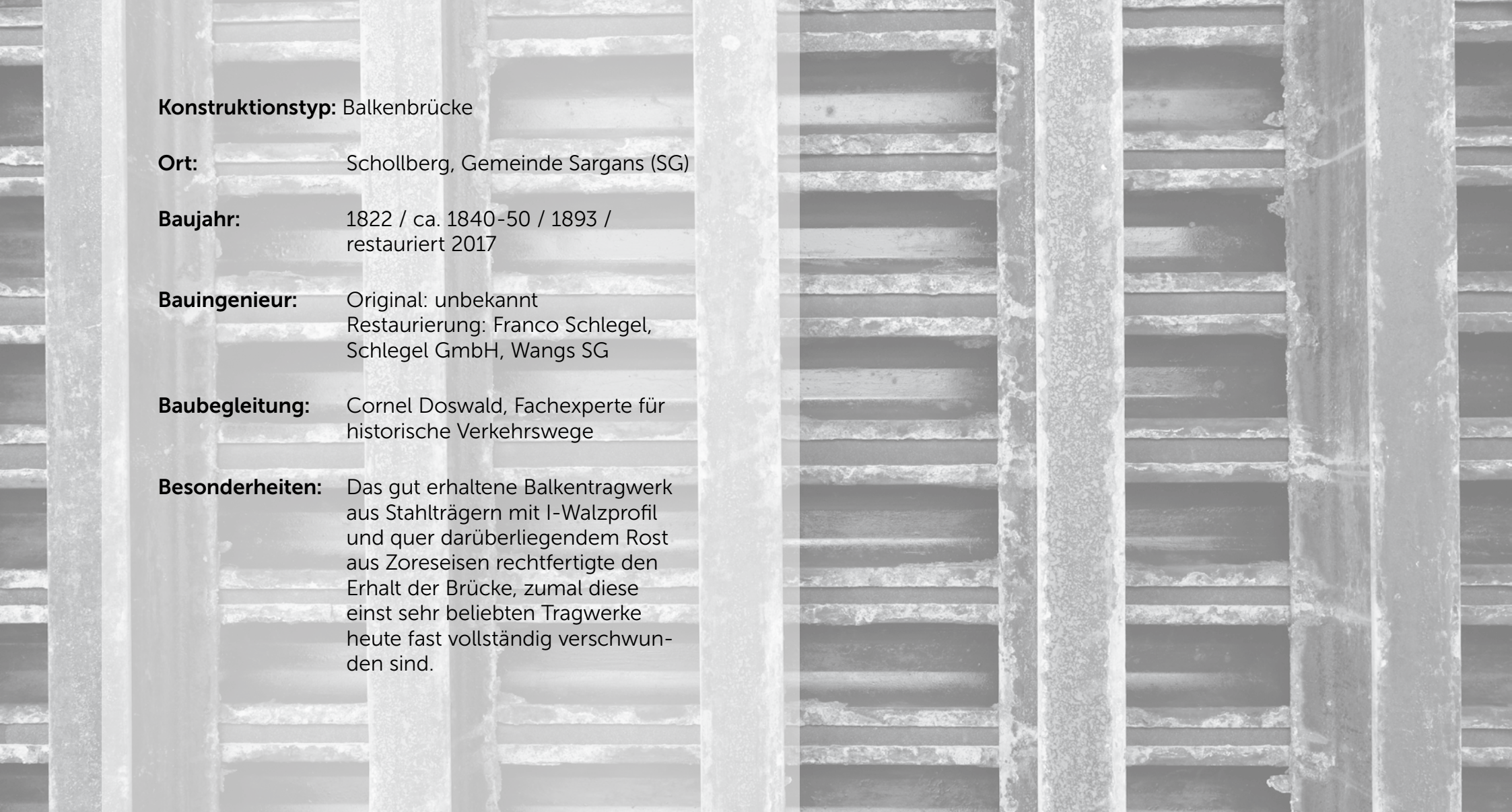




Das Guckloch

Nr. 1|2019



Konstruktionstyp: Balkenbrücke

Ort: Schollberg, Gemeinde Sargans (SG)

Baujahr: 1822 / ca. 1840-50 / 1893 /
restauriert 2017

Bauingenieur: Original: unbekannt
Restaurierung: Franco Schlegel,
Schlegel GmbH, Wangs SG

Baubegleitung: Cornel Doswald, Fachexperte für
historische Verkehrswege

Besonderheiten: Das gut erhaltene Balkentragwerk
aus Stahlträgern mit I-Walzprofil
und quer darüberliegendem Rost
aus Zoreisen rechtfertigte den
Erhalt der Brücke, zumal diese
einst sehr beliebten Tragwerke
heute fast vollständig verschwun-
den sind.

Schlichergrabenbrücke am Schollberg bei Sargans



Die Schlichergrabenbrücke (unten) am Rand der Sarganserau mit Blick gegen die Bündner Herrschaft. Hinter dem Schutzdamm des früheren Schiessplatzes die begradigte Kantonsstrasse, die meliorierte Saarebene mit der Bahnlinie Buchs-Sargans und links die ehemaligen Auenwälder des Rheins am Fuss des Ellhorns, vor denen sich die Autobahn A13 im Dunst verbirgt.

(FOTO: CORNEL DOSWALD)

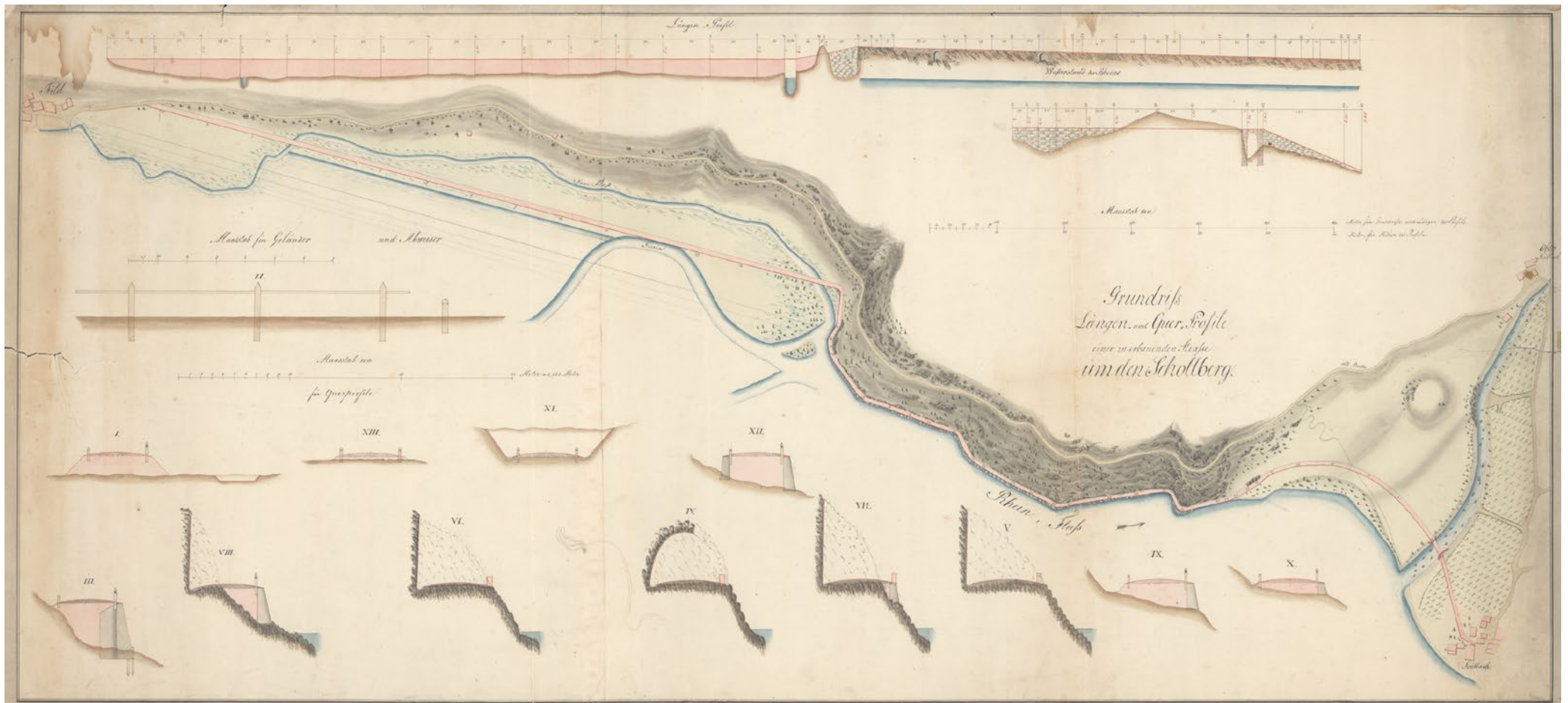
Schlichergrabenbrücke – bescheidene Zeugin, grossräumige Verkehrspolitik

Cornel Doswald – Fachexperte für historische Verkehrswege

Die rechtsufrige Rheintalstrasse war seit der Römerzeit die dominante Fernstrasse durch das Alpenrheintal. Dies war der Tatsache zu verdanken, dass sie sich vom Bodensee bis Chur immer auf derselben Seite des Flusses halten konnte und ihr mit der St. Luzisteig nur ein

einzig, leicht zu überwindender Pass entgegenstand.

Es ist dagegen unwahrscheinlich, dass in römischer Zeit mehr als nur lokale Verbindungswege durch das teilweise dünn besiedelte Gebiet links des Rheins



Ausführungsplan der neuen Schollbergstrasse (rechte Bildhälfte) und des Strassendamms durch die Saarebene (linke Bildhälfte) mit Querprofilen von 1821. Der Strassendamm wurde schliesslich weiter in die Ebene gerückt als ursprünglich vorgesehen; dies ist mit einer dünnen Doppellinie nachgetragen. Oberhalb der neuen schlängelt sich die alte Schollbergstrasse durch den Abhang.

(PLAN: STAATSARCHIV ST. GALLEN, KPJ 1/83.02)

fürten. Die Felsbarriere des Schollbergs zwischen Trübbach (Wartau) und Vild (Sargans), an deren Fuss der Rhein anprallte, dürfte bis ins Spätmittelalter ein Verkehrshindernis geblieben sein. Erst in den Jahren 1490–92 wurde die Passage mit einem weitgehend aus dem anstehenden Fels gebrochenen und mit zahlreichen Stützmauern ausgebauten Fahrweg geöffnet – notabene als erste Strasse, die im Auftrag der Eidgenos-

senschaft gebaut wurde. Indem diese die steile Umgehung des Maziferchopfs über Matug ersetzte und die zu überwindende Höhendifferenz um rund 200 Höhenmeter verringerte, entstand erstmals eine verkehrstaugliche, fahrbare Verbindung zwischen Sargans und dem linksufrigen Alpenrheintal unterhalb des Schollbergs. Allerdings lag ihr Scheitelpunkt immer noch rund 40 m über dem Niveau des Rheins.



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

(BILD: PRIVATSAMMLUNG, HEUTIGER VERBLEIB UNBEKANNT)

Die Schollbergstrasse als Alternative

Nach dem Bau der Schollbergstrasse entwickelte sich die linksufrige Strasse durch das Alpenrheintal zu einer brauchbaren Alternative zur rechtsufrigen, ohne dieser allerdings den Rang abzulaufen – trotz Bemühungen der eidgenössischen Seite, den Verkehr durch ihr Herrschaftsgebiet zu leiten. Da sich die rechtsufrige Strasse nicht immer im besten Zustand befand, ist es zumindest möglich, dass bei schlechten Strassenverhältnissen, aber auch in

politisch unsicheren Zeiten von der rechts- auf die linksufrige Strasse ausgewichen wurde. Umgekehrt drohten die Rheinecker Fuhrleute gelegentlich bei schlechtem Zustand der Schollbergstrasse, ihre Fuhren über die rechtsufrige Strasse zu führen. Ein einigermaßen zeitgemässer Ausbau der rechtsufrigen Landstrasse erfolgte aber in Vorarlberg erst 1768–71, in Liechtenstein 1770–82. Graubünden folgte mit dem Ausbau der «Deutschen Strasse» 1782–88. Der Bau der Schollbergstrasse eröffnete auch einen leistungsfähigeren neuen Ein-

fuhrweg für das Tiroler Salz, das bis ins frühe 19. Jahrhundert über den Arlberg nach Zürich und in die Innerschweiz gebracht wurde. Die «Deutsche Strasse» und die Zubringerstrasse zum Fahr Trübbach – 1507 wird «das Fahr am Schollberg» erstmals im Urbar der Herren von Brandis erwähnt – waren deshalb die einzigen Strassen in Liechtenstein, die bereits vor dem 19. Jahrhundert zu Fahrstrassen ausgebaut wurden.

Wie die Einrichtung einer Sust in Trübbach, der Tarif der Fähre von 1654 und die mehrfach erwähnte, fahrbare Winterbrücke zeigen, hatte der Fernverkehr wahrscheinlich bis ins frühe 19. Jahrhundert einen grösseren Einfluss als die lokalen Bedürfnisse. So erwähnt der Fährtarif von Trübbach neben Heu- und Streuefudern und Vieh – die eher dem lokalen Bedarf entsprachen – unter anderem ausdrücklich vierspännige Wagen, zweiachsige Fuhrwerke, Mühlsteine, Salzfässer und Ladungen mit Kaufmannsware, die übergesetzt oder über die nur im Winter installierte Rheinbrücke oder durch die Rheinfurten geführt wurden.

Erst im 19. Jahrhundert begann die vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom rechten auf das linke Rheinufer. 1822 wurde die sanktgallische Rheintalstrasse eine voll ausgebaut-

te Chaussée mit der neuen, dem Rheinufer folgenden Schollbergstrasse eröffnet. 1858 folgte die Eröffnung der Eisenbahnlinie Chur–Rheineck mit dem Bahnhof Trübbach. Und in den 1960er-Jahren entstand schliesslich auf der Schweizer Seite die Autobahn A13 als derzeit leistungsfähigste Verkehrsträgerin im Alpenrheintal.

Zeugin der Verkehrsverlagerung

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. Der Ausbau der Schlüsselstelle am Schollberg erfolgte bereits 1821/22 mit der Neuen Schollbergstrasse Trübbach–Vild. Diese ersetzte die Alte Schollbergstrasse und führte steigungsfrei am Fuss der Felswand entlang, wofür der Fels ausgebrochen und mächtige Stützmauern ausgeführt werden mussten.

Die Talstrasse wurde zwischen Vild und der Howand auf einem Damm gebaut, der zugleich als Hochwasserschutz diente. Mit dessen Bau wurde der Lauf der Saar, welche die Hänge zwischen

Weisstannental und Calfeisental entwässert, vom Fuss des Gonzens weg auf die Südostseite der Strasse verlegt. Ein neuer Wasserlauf, der Schlichergraben, nahm die Zuflüsse aus dem Gonzenabhang auf; sie wurden unterhalb der Hohwand am Schollberg in die Saar eingeleitet. An dieser Stelle erbaute man als Dammdurchlass die Schlichergrabenbrücke.

Die erste Brücke war eine kleine Rundbogenbrücke. Sie wurde wahrscheinlich noch vor 1850 durch eine Brücke mit grösserem Durchlassprofil ersetzt, von der die heutigen Widerlager und vermutlich auch die nordwestseitig vorhandenen, angewinkelten Flügelmauern des Einlaufs stammen. Vermutlich besass diese eine offene Holzfahrbahn, die regelmässig erneuert werden musste. Diese Konstruktion scheint in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im sanktgallischen Staatsstrassenbau bei Brücken mit geringer Stützweite trotz der fehlenden Dauerhaftigkeit üblich gewesen zu sein, worauf eine Bemerkung des Berichterstatters im Amtsbericht des Regierungsrates 1854, S. 59 hinweist: «Wenn 1841 mit einem Kostenaufwand von Fr. 9025. 80 Rp. neu erstellte unbedeckte Brücken mit Holzkonstruktion, wie diejenige über den Necker bei Furth, im Jahre 1854 wieder Fr. 1954. 11 Rp. Reparaturkosten

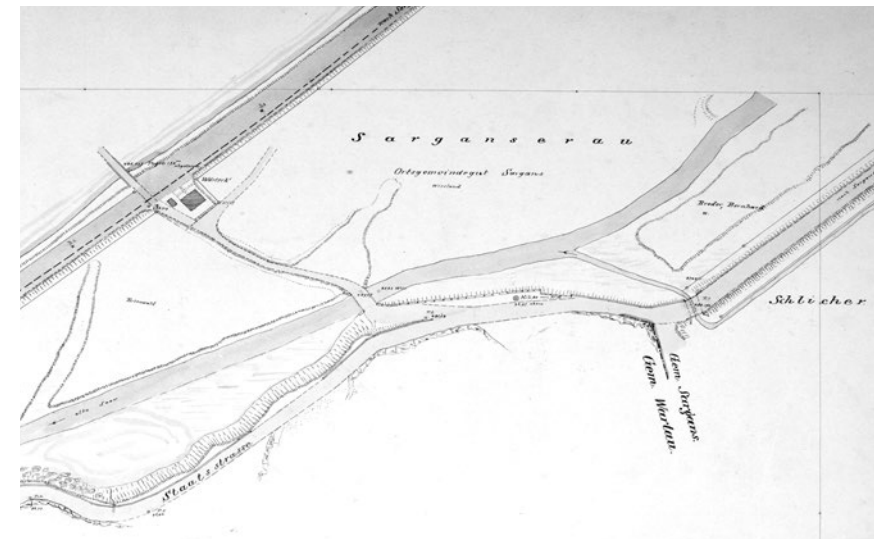
aufzehren, nachdem im Vorjahre dafür Fr. 1005.83 Rp. ausgelegt worden sind und diese Erscheinung an ähnlichen Brücken auf andern Kantonalstrassen sich wiederholt, so kann die Unausweichlichkeit einer Ueberschreitung des einschlägigen Budget-Postens weniger als die Thatsache befremden, dass man früher die etwas grössern Baukosten für Erstellung steinerner statt hölzerner Brücken aus übelverstandener Oekonomie so allgemein gescheut hat.»

1893 wurde die Brücke mit einem Aufwand von Fr. 2548.06 umgebaut (Amtsbericht des Regierungsrates 1893, S. 318 – die Brücke wird dort als «Saarbrücke am Schollberg» bezeichnet, doch floss die Saar damals bereits südöstlich parallel zum Bahndamm und wurde von keiner Staatsstrasse überquert). Sie erhielt einen Fahrbahnaufbau mit Stahlträgern aus I-Profilen und einem Brückenbelag aus Zoreseisen, auf denen direkt der Strassenkoffer aus Schollbergschotter eingebaut wurde. Diese Konstruktion war einst sehr verbreitet, weil sie aber durchrostete, wurde sie meistens ersetzt. Zusammen mit dem Fahrbahnaufbau erhielt die Brücke auch neue Geländer; jene auf der Nordwestseite wurden später modifiziert, jene auf der Südostseite sind hingegen noch heute im Original erhalten.



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

(BILD: STAATSARCHIV ST. GALLEN, ZOB 5/1.2)



Die Situation am Schollberg 1896 mit (von links nach rechts) der Eisenbahnlinie, dem alten Saarkanal von 1855-62 und dem Schlichergraben mit der Brückenstelle der Schlichergrabenbrücke der Staatsstrasse rechts im Bildausschnitt.

(PLAN: STAATSARCHIV ST. GALLEN, KPH 1-83.01)

1952–55 wurde die Kantonsstrasse verlegt und begradigt. Die Alte Schollbergstrasse verlor ihre bisherige Bedeutung und diente nur noch als Zufahrt zur Festung Schollberg 3. Das Trasse wurde von Steinbrüchen unterbrochen, verschüttete und überwucherte zunehmend. Am 11. September 2016 konnte sie aber – instandgesetzt von 2009 bis 2016 – als Wanderweg wieder eröffnet werden. Damit sind ein wertvolles Stück Verkehrsgeschichte und ein Kulturerbe von nationaler Bedeutung wieder zugänglich geworden.

Im Zuge der Melioration der Saarebene liess man 1971 den Schlichergraben nach Süden verlegen. Die historische Brücke fristete plötzlich ein kaum wahrnehmbares, «degradiertes» Dasein als landwirtschaftlicher Maschinenunterstand und Zugang zur Schiessplatzanlage der armasuisse Immobilien. Allerdings war sie so nicht von einem Rückbau gefährdet. Zumindest solange nicht, bis das Baugesuch für die Altlastensanierung des Schiessplatzes eingereicht wurde. Glücklicherweise war man sich aber der historischen Substanz bewusst und leitete statt eines Rückbaus die Restaurierung des Zeitzeugs ein. Diese erfolgte 2017 im Auftrag der IVS-Fachstelle des Bundesamts für Strassen ASTRA und auf Wunsch der Standortgemeinden

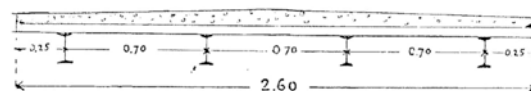


fig. 88. Brückendecke aus Eisenbalken mit Zoreisenbelag.

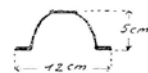


fig. 86.
Belageisen.



fig. 87.
Abschluss des Brückenrandes durch ein Winkelleisen, ohne Geländer.

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

(BILD: BRODBECK 1915, S. 91/92)

Sargans und Wartau. Sie wurde von armasuisse Immobilien im Rahmen des Rückbaus der Aussenanlagen des Waffenplatzes Schollberg finanziert. Damit blieb die kleine aber seltene Brückenkonstruktion erhalten und für die Zukunft konserviert.

Zeitzeuge konserviert

Von der Brücke waren keine Pläne vorhanden. Der detaillierte Aufbau des Brückenoberbaus war daher vor den Instandsetzungs- und Restaurationsarbeiten unbekannt und musste sondiert werden.



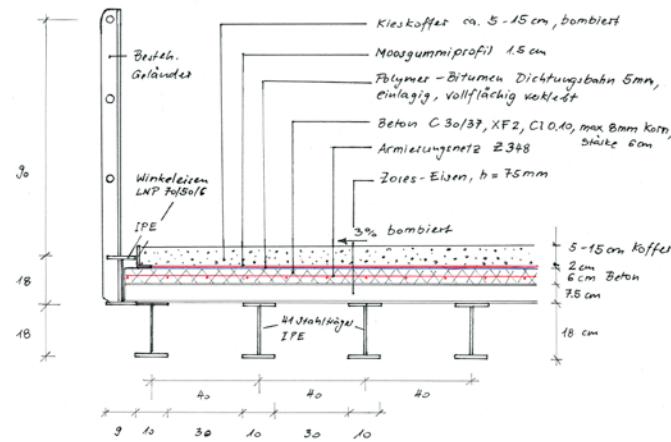
Vor der Instandsetzung wurde die Brücke als Unterstand für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräte genutzt. Er besass eine Ausfahrt ins Wiesland. Das Gelände im Hintergrund ist original und besitzt massive Holme, das verkürzte Geländer im Vordergrund hat Stahlrohre.

(FOTOS: CORNEL DOSWALD)

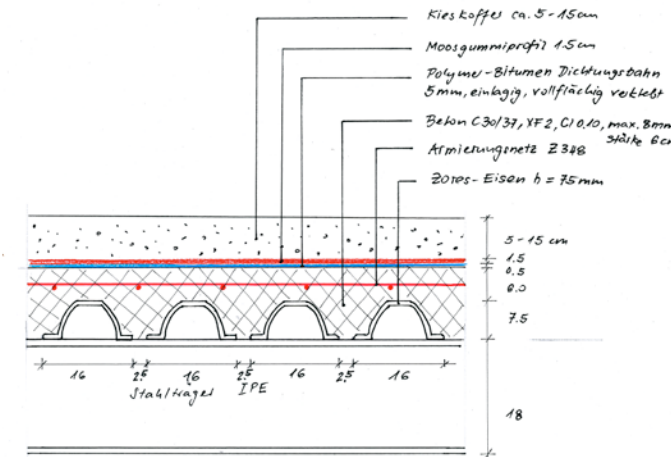
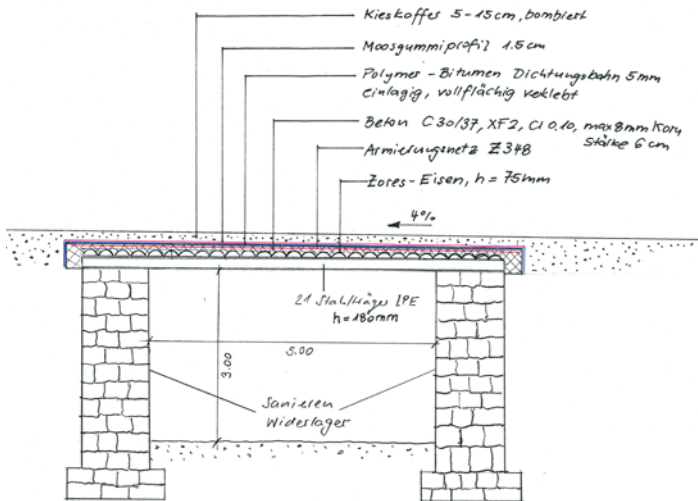


Im Raum unter der Brücke mit den Widerlagermauern, den Stahlträgern der Fahrbahn und der rückwärtig abschliessenden Blocksteinmauer, welche die Auffüllung südöstlich der Brücke stützte, war nicht durchlüftet. Es sind deshalb deutlich Feuchtigkeitsflecken und Sinterbildungen im hinteren Teil des Raums sichtbar.

(FOTOS: CORNEL DOSWALD)



Die bedeutendsten Schäden bestanden in der beginnenden Durchrostung der Zoresisen und im Auswittern des Maurermörtels aus den Fugen der unverputzten Widerlagermauern. Daneben bestanden zahlreiche kleinere Schäden an Mauerwerk, Verputz und Geländern, die auf Abnutzung und fehlenden Unterhalt zurückzuführen sind. Es wurde vor Baubeginn vermutet, dass der starke Bewuchs an der Ost-, Nord- und Westecke der Brücke die dortigen Flügelmauern geschädigt haben könnte, doch war dies (noch) kaum der Fall.



Die Schäden hatten zwei Ursachen: Zum einen fehlte eine Abdichtung der Stahltragkonstruktion; die Strassen- decke war, wie zur Bauzeit üblich, als sickerfähige Schotterdecke ausgelegt worden. Indem der Koffer später mit Bitumen getränkt (zur Reduktion der Staubbildung durch Fahrbahnabrieb) und nachfolgend eine Asphaltdecke eingebaut wurde, machte ihn nicht weniger durchlässig. Zum anderen war nach der Verlegung des Schlichergrabens und der südöstlichen Auffüllung des Terrains die Brücke nicht mehr durchlüftet, was die Austrocknung der Tragkonstruktion und des Mauerwerks erschwerte. Dies führte zu einer permanenten Durchfeuchtung der Mauern in der Süd- und Ostecke; da ausserdem die Oberflächenentwässerung hauptsächlich

Situation und Grundriss der Brücke (oben links): Die Spannweite der Brücke beträgt 5 m, die Breite grosszügige 8.30 m. Fliessrichtung des einstigen-Schlichergrabens von links nach rechts. Schnitt (unten links) mit den beiden schematisch dargestellten Widerlagern. Oberhalb der Zoresisen wurde eine nicht sichtbare, 6 cm dicke Betonplatte eingebaut.

Die auf bestem Rheinschotter fundierten Widerlager wiesen kaum Setzungen auf. Schnitte mit Details des Brückenoberbaus mit den intakten Hauptträgern, den quer dazu liegenden Zoresisen, der dünnen Betonplatte, der Brückenabdichtung und der Kofferung (rechts).

PLÄNE: FRANCO SCHLEGEL)

lich zur Südecke erfolgte, wurde das Mauerwerk hier am stärksten durchnässt.

Für die Restaurierung wurden daher folgende denkmalpflegerische Ziele definiert: Der Bestand der Tragkonstruktion ist langfristig zu sichern. Die Phasen der Baugeschichte waren bei der Instandsetzung zu differenzieren und am Bauwerk ablesbar zu machen. Dafür war das Erscheinungsbild des letzten Bauzustandes zu restaurieren.

Es wurden schliesslich folgende Massnahmen ausgeführt:

- Als Erstes wurden mehrere grosse Bäume im Nahbereich der Brücke gefällt, da deren Wurzelwerk in das Bauwerk eindrang.
- Dann liess man das Mauerwerk sichern: Die beiden Brückenwiderlager, die vier Flügelmauern und die vier teilweise stark defekten Portalmauern (Postamente) wurden umfassend instandgesetzt. Lose Mörtelpartien wurden abgeschlagen, offene Mauerfugen im steinsichtigen Mauerwerk der Widerlager geschlossen und der flächige Verputz der dem Wetter ausgesetzten Mauern ergänzt oder erneuert. Dabei kam gemäss Vorgaben des Experten ein historischer Verputz zum Einsatz. Ausserdem wurde die schadhafte Ausmauerung der während des 2. Welt-



Instandsetzung: Die Stahlträger und Zoreisen reinigte und legte man von Hand frei.



Verrostete Zoreisen wurden mit neuen, aus dem Lager des Bauunternehmens ergänzt. Zwischen den Zoreisen wurden Dachpappenstreifen als verlorene Schalung eingelegt und mit Bewehrungsseisen ausgelegt.



An die randabschliessenden Stahlträger sind die Geländerpfosten befestigt. Um Höhe und Montageweise des Geländers beizubehalten, wurde die Plattenstärke auf die statische Höhe ausgelegt, deshalb sind Platte und Träger nicht bündig.



Das Mauerwerk wurde gereinigt und von losen Verputzresten befreit – fest haftender Putz wurde nicht beseitigt. Die Flügelmauern sind frisch verputzt, offene Mörtelfugen ausgefugt und die Zementputzgesimse restauriert.



Damit Höhe und Randstabilität der Schotterdecke erreicht werden, ist nach altem Vorbild auf der Betondecke ein Winkeleisen montiert.



Die Randträger erhielten einen schwarzen Schutz- und die Geländerpfosten einen weissen Warnanstrich. Der bituminöse Anstrich der nun dichten und belüfteten Brückenunterseite blieb, da jetzt geschützt und die Kosten für eine Erneuerung unverhältnismässig gewesen wären.



Die aus Bruchsteinen aufgemauerten, verputzten und mit Decksteinen abgeschlossenen Postamente sind wie die Widerlagermauern aus dem 19. Jhd. Das Geländer mit vier Pfosten und drei massiven Eisenholmen entspricht wie die Fahrbahnkonstruktion dem Zustand von 1893.

(FOTOS: FRANCO SCHLEGEL)

kriegs eingebauten Sprengkammern flächig verputzt, wodurch sie als distinkte Elemente in Erscheinung treten. Man restaurierte das Verputzband oberhalb der Widerlagermauern, das vom Umbau von 1893 stammt und mit den Stahlträgern angebracht wurde; es verdeckt die ursprüngliche Abdeckung der Mauerkronen der Holzbalkenbrücke aus Sandsteinplatten.

– Im Anschluss sicherte man die Tragkonstruktion: Die Durchlüftung der Brückenunterseite wurde durch Ausheben des einstigen Schlichergrabens auf der Südseite der Brücke sichergestellt. Nach Abtrag der Fahrbahndecke ergänzte der Baumeister wenige durchgerostete Fehlstellen der Zoreisen und baute eine Abdichtung ein. Leider war es nicht möglich, die Abdichtung in eine neue Schotterdecke einzubinden, da deren Mächtigkeit dafür nicht ausgereicht hätte. Stattdessen wurde eine dünne, 6 cm starke Betondecke eingebaut, die mit einem Bewehrungsnetz verstärkt ist. Aufgeklebte Bitumenbahnen dichten die Brückenplatte ab. Nachdem eine Gummischrotmatte (Moosgummiprofil) auf die Brückenplatte verlegt war, erstellte man die bis 15 cm dicke Koffierung, die man mit feinem Strassenkies abdeckte. Durch Einwalzen der bombierten Schotterfahrbahn wurde die Oberflächenentwässerung über die Schulter und in der Strassenlängsachse



Ansicht der Schlichergrabenbrücke nach Abschluss der Restaurierung. Blickrichtung Nord, im Hintergrund die Hohwand des Schollbergs mit den Eingängen der Festung Schollberg 3.



Die aus der Flucht der nur wenig ausgestellten Flügelmauern zurückspringenden Widerlagermauern sind ein typisches Gliederungselement des 19. Jhd. Sandsteinplatten bilden den oberen Abschluss. Sie wurden wohl beim Umbau 1893 angepasst an die Stahlträger mit einem bandförmigen Zementputzgesims verkleidet.



Ansicht der nordöstlichen Widerlagermauer mit den beiden verputzten Sprengkammern: Diese waren mit Kalksandsteinen ausgemauert worden, die anscheinend bereits einmal verputzt waren, aber durch Verwitterung Schaden genommen haben. Sie wurden verputzt, um die Verwitterung zu stoppen.



Fahrbahnuntersicht: Die Tragkonstruktion wurde gründlich trocken abgebürstet, aber nicht weiter gereinigt. Der Oberflächenrost wurde bewusst als Schutzschicht belassen. Weissliche Verfärbungen stammen von ausgewaschenem Kalkstaub des ursprünglichen Strassenkoffers.

(FOTOS: CORNEL DOSWALD)

gewährleistet. Sämtliche Stahlteile wurden mit der Bürste gereinigt, aber nicht weiter behandelt, obwohl der ursprüngliche Bitumenanstrich nur noch auf der Unterseite der Zoreisen erhalten ist; es darf aber davon ausgegangen werden, dass die Stahlteile durch Abdichtung und Durchlüftung ausreichend geschützt sind.

– Schliesslich setzte man die Geländerholme der Südseite, die aus massiven Rundeisenstangen bestehen, richtete ein Metallbauer vor Ort. Die neueren Gasrohr-Geländerholme der Nordseite mussten teilweise ersetzt werden, da sie zu stark beschädigt waren. Zum Abschluss erfolgte aufgrund vorhandener Farbreste der Anstrich der sechs Geländerpfosten in weisser sowie der beidseitigen Randträger und der Fahrbahnbegrenzungen in schwarzer Farbe. Auf einen Schutzanstrich der gesamten Tragkonstruktion wurde verzichtet, weil einerseits die Durchrostung der 21 Hauptträger (Stahlträger IPE, Höhe 18 cm, Flanscbreite 10 cm) nicht weit fortgeschritten war – kaum angerostet und auch kaum deformiert –, und weil dies andererseits unverhältnismässig viel gekostet hätte.



Blick nach Südwesten über die Fahrbahn der ungewöhnlich breiten Brücke in die Längsachse des Strassendamms von 1822 durch die Saarebene.

(FOTO: CORNEL DOSWALD)

Resttragfähigkeit mit Lasteinschränkung

Eine Schwierigkeit bestand darin, die Tragfähigkeit der Brücke unter Beachtung der Durchrostung der Hauptstahlträger abzuschätzen. Die statische Bemessung des Bauingenieurs zeigte auf, dass die Nutzlasten auf die Brücke auf 10t-Fahrzeuge beschränkt werden mussten, was den maximalen Verkehrslasten bis ca. 1920 entspricht. Dabei nahmen die Ingenieure an, dass die

zulässige Biegezugfestigkeit des alten gegenüber heutigem Walzstahl um 10 %, und das Widerstandsmoment infolge Durchrostung um 20 % abgemindert werden muss. Die dünne Betonplatte von 6 cm hilft lediglich, die Lasten besser zu verteilen, es ist keine Verbundwirkung Stahl-Beton anrechenbar.

Die Lastbeschränkung ist eine praktikable Lösung, da eine Zufahrt mit unbeschränkten Lasten über andere Wege

möglich ist. Dadurch kann allerdings das kleine, aber regional und national bedeutende Stück Verkehrsgeschichte an dieser Stelle weiterhin benutzt und erhalten bleiben. Mit der Schlichergrabenbrücke konnte somit nach der Instandsetzung der Alten Schollbergstrasse ein weiterer Bestandteil der historischen Verkehrslandschaft Schollberg gesichert und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Literaturverzeichnis

- Otto Brodbeck: «Praktische Anleitungen für kleinere Anlagen im Tiefbau», Liestal, 1915.
- Cornel Doswald: «Die alte Schollbergstrasse – vom archäologischen Befund zum regionalen Wanderweg», Geomatik Schweiz 1/2015, S. 7–11.
- Cornel Doswald, Franco Schlegel: «Instandstellung Schlichergrabenbrücke Sargans SG. Abschlussdokumentation», unveröffentlicht, 2017.
- Cornel Doswald: «Im Schnittpunkt der regionalen Verkehrsbeziehungen: 50 Jahre Rheinbrücke Balzers – Trübbach», Balzner Neujahrsblätter, 2018, S. 24–34.
- Werdenberger Jahrbuch 10/1997: «Strassen und Wege», Buchs, 1996.

© Gesellschaft für Ingenieurbaukunst
www.ingbaukunst.ch