

Die Rheinbrücke Sevelen-Vaduz : ein 136 Meter langes, begehbares Kulturdenkmal : zur Gesamterneuerung der letzten von einst 17 Holzbrücken über den Alprhein

Autor(en): **Ackermann, Otto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **25 (2012)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-893537>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Rheinbrücke Sevelen–Vaduz: ein 136 Meter langes, begehbares Kulturdenkmal

Zur Gesamterneuerung der letzten von einst 17 Holzbrücken über den Alpenrhein

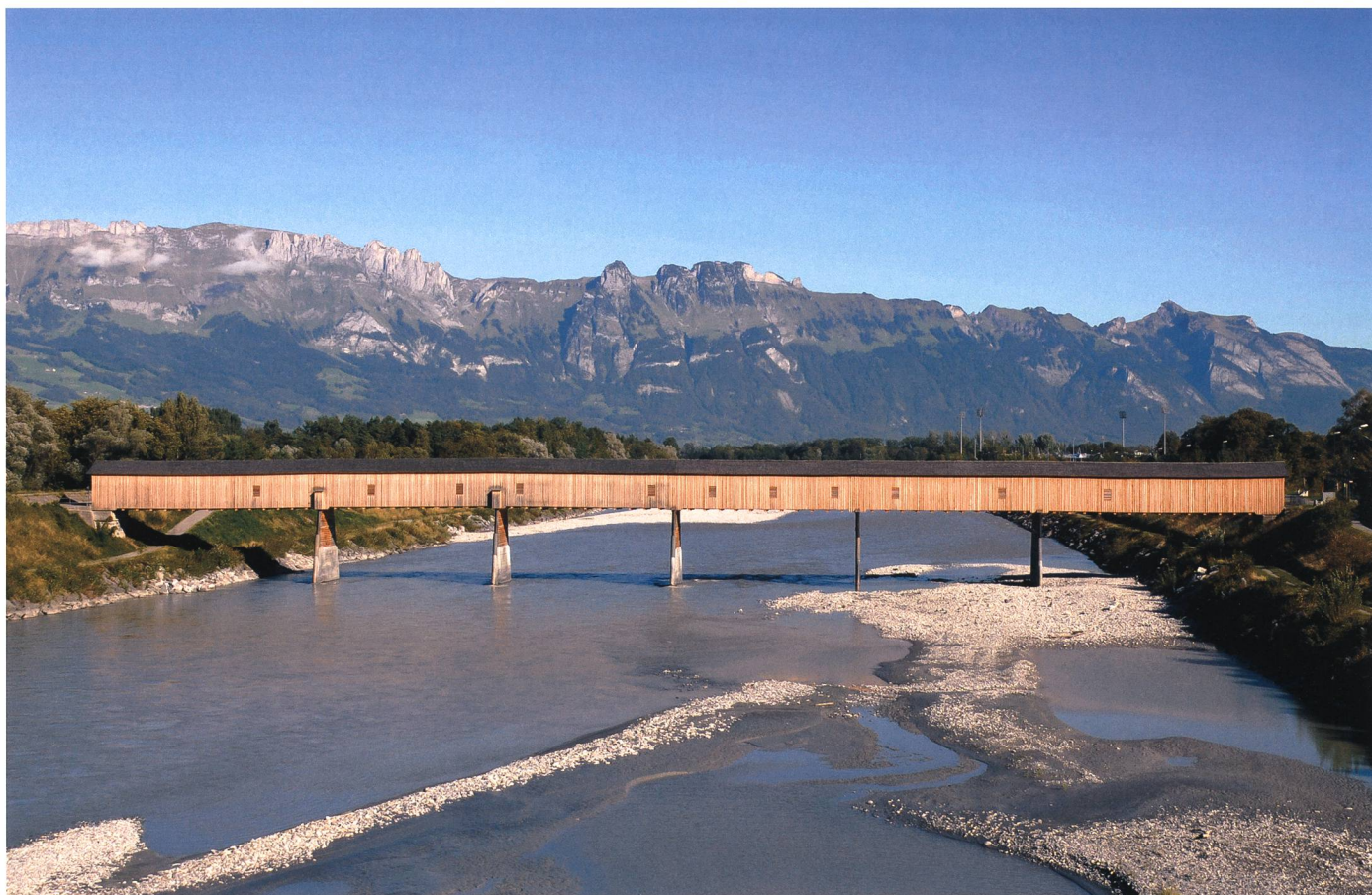
Otto Ackermann

Mit einem Brückenfest ist am 2. Juli 2011 die Renovation der einzigen verbliebenen Holzbrücke über den Alpenrhein gefeiert worden. Nach sorgfältiger denkmalpflegerischer Untersuchung und technischer Dokumentation konnte das historische Bauwerk 2009–2011 umfassend renoviert werden und präsentiert sich nun in komplett saniertem Zustand. Als letzte einer ganzen Reihe von Holzbrücken über den Rhein erinnert jene zwischen Seve-

len und Vaduz an eine wichtige Epoche der Verkehrspolitik im Rheintal. In der Gegenwart schafft sie einen symbolischen Ort der Begegnung und des Verweilens. In unserem Zeitalter der raschen Mobilität wird sie Mahnmahl für den Langsamverkehr im Berufs- wie im Freizeitverkehr.

«Bis ins 19. Jahrhundert war der Nord–Süd-Verkehr im Rheintal bedeutender als der Ost-West-Verkehr.» Mit diesem Satz eröffnet Paul Vogt seine

umfassende Darstellung des Querverkehrs über den Alpenrhein im Werdenberger Jahrbuch 1990.¹ Bis zum Bau der Hochwuhre im Rahmen der Rheinkorrektur ab 1862 gab es keine Möglichkeiten für stabile Brücken; zusätzlich unterbanden die Obrigkeiten im 18. Jahrhundert in ihrem politischen Sicherheitsdenken einzelne Versuche.² Von 1867 bis 1879 aber wurden von Ragaz bis zum Bodensee 13 Strassenbrücken und eine Eisenbahnbrücke er-



In luftiger Höhe überquert die einzige erhalten gebliebene Holzbrücke das mächtige Gerinne des Rheins. Foto Hans Jakob Reich, Salez



Während rund hundert Jahren nahm die Brücke den gesamten Verkehr zwischen Sevelen und Vaduz auf – mit der zunehmenden Motorisierung genügte sie aber nicht mehr. Aus Broschüre 2011

baut. Das Hauptproblem für den Brückenbau war nicht technischer Art, hatte das Eisen(bahn)zeitalter doch längst spektakuläre Bauten hervorgebracht. Die Schwierigkeiten lagen in der Finanzierung des Baus und in der Sicherung des Unterhalts. Als letzte der Holzbrücken am Alpenrhein wurde 1929 zwischen Salez und Ruggell die alte Eisenbahnbrücke von Ragaz neu aufgebaut.³

Diesen Holzkonstruktionen waren technische Grenzen gesetzt und sie genügten dem in der Nachkriegszeit stark wachsenden Autoverkehr nicht mehr. Zwischen 1965 und 1977 entstanden insgesamt sechs breite Betonbrücken. Die alten Holzbrücken brannten nieder, so 1963 die oben erwähnte Brücke von Salez und 1972 die Brücke zwischen Trübbach und Balzers.

Die Brücke Sevelen–Vaduz von 1871

Der Bau der Holzbrücken Trübbach–Balzers und Sevelen–Vaduz wurde 1868 zeitgleich beschlossen. Drei Jahre später wurden sie dem Verkehr übergeben. Die Kosten von über 11 000 Gulden für die Seveler Brücke wurden zu zwei Dritteln von Vaduz übernommen. Dieser Verteilschlüssel galt auch für den Unterhalt und wurde sogar für die jetzige Renovation angewendet.

Das 136 Meter lange Brückentragwerk im System Howe spannt sich durchlaufend über sechs Felder. Die vier Innenfelder sind 20,55 Meter lang;



Besondere Bedingungen für die Sicherheit herrschten auf der Grossbaustelle im Rheintal im Winter 2008/9. Aus Broschüre 2011

1 PAUL VOGT, *Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein*. In: *Werdenberger Jahrbuch 1990*, 3. Jg., S. 154–164.

2 Ebenda S. 157f. Vogt erwähnt Brückenbauversuche der Werdenberger während des Landhandels um 1721 und der Triesner um 1759.

3 Vgl. HANS JAKOB REICH, *Die Rheinbrücke von Ragaz. Der bedeutendste Kunstbau an der Rheintallinie und sein Schicksal*. In: *Werdenberger Jahrbuch 2001*, 14. Jg., S. 96–101.



Der Blick aus dem Brückenkasten auf die Orientierungstafeln erinnert an die Funktion der Brücke im Langsamverkehr. Foto Otto Ackermann, Fontnas

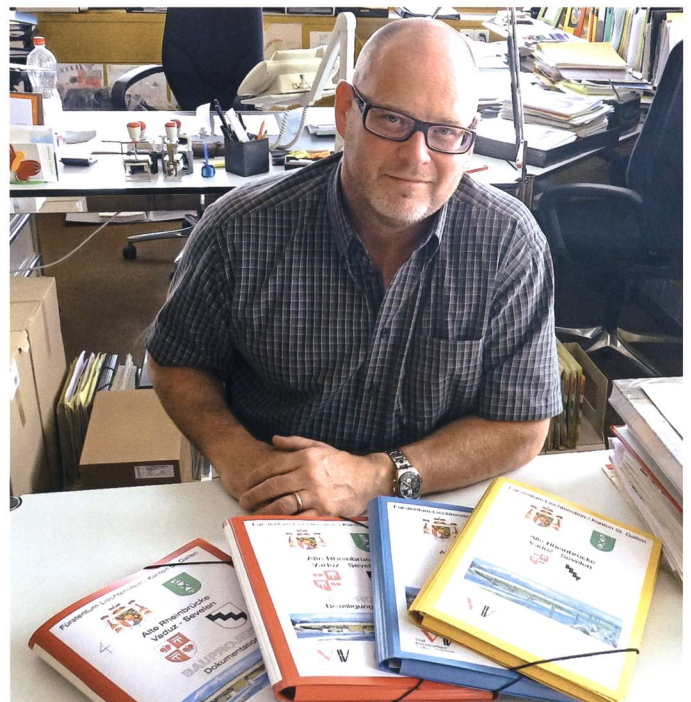
die Länge der Randfelder beträgt infolge der Dammerhöhungen 26,80 Meter. Bereits 1875 hatte die Brücke für die Hochwuhre um 1,50 Meter angehoben werden müssen. 1900 war der bauliche Zustand derart schlecht, dass Einsturzgefahr bestand. Deshalb wurde 1901 ein Neubau an die Firma Krättli, Schmidt und Beck in Trübbach vergeben. Nur die alten Jochständer blieben, mussten aber erneut um 1,50 Meter angehoben werden. Das Holz konnte teilweise wiederverwendet werden. Die Baukosten betragen rund 35 000 Franken. Dieses inzwischen über hundertjährige Bauwerk wurde nun 2009–2011 nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten komplett erneuert. Aber schon vorher waren immer wieder Renovierungen nötig geworden. So mussten zum Beispiel 1928/29 die Schäden des Hochwassers vom September 1927 behoben und in den 1970er Jahren die Folgen der Sohlenabsenkung aufgefangen werden. Die Holzjochche wurden hierfür mit Stahlträgern unterfangen. Zwei kleine Brände in den Jahren 1984 und 1994 verliefen glimpflich.

Aufwendige Gesamterneuerung

Messungen von 1974 ergaben, dass sich die Brücke stark verformt hatte, nämlich 0,60 Meter horizontal und 0,50 Meter vertikal, was allerdings durch die grossen Tragfähigkeitsreser-

Der liechtensteini- sche Denkmaldienst unter der Leitung von Patrick Birrer erar- beitete die Grundlagen für die Reno- vation mit vier Gutachten.

Foto Otto Ackermann, Fontnas



ven keine Gefahr bedeutete. Seit 1981 steht die Holzbrücke unter Denkmalschutz. Nach den partiellen Instandsetzungen von 1988/89 führte die liechtensteinische Denkmalpflege im Jahr 2005 Untersuchungen für eine umfassende Instandsetzung durch. Dazu wurden vier umfangreiche Dossiers erstellt, die das Objekt beschreiben, seine Geschichte und die verschiedenen Unterhaltsarbeiten und Teilrenovierungen festhalten, den Zustand bewerten und so die Grundlagen für das Gesamterneuerungsprojekt bildeten.

Allerdings ergaben sich aus rechtlicher Sicht wegen der unterschiedlichen Verordnungen und Vorschriften von Liechtenstein und St.Gallen einige Knacknüsse für die Zusammenarbeit im gemeinsamen Projekt der beiden Gemeinden. Im November 2008 bewilligten die Gemeinden Vaduz und Sevelen das Projekt und den Kredit für die Renovation.

Ein Jahr später, im Winterhalbjahr 2009/10, glichen Rhein und Brücke einer Grossbaustelle, da nur der in der Regel geringe Winterabfluss des Rheins die Fundamentierungen ermöglichte. Aufwendig war vor allem der Ersatz des

