

# Brücken über Vorderrhein, Hinterrhein, Alpenrhein und ihre philatelistischen Spuren (Teil-1)

Reinhard Velten,  
2. Vorsitzender der Motivgruppe Ingenieurbauten e.V.



## Vorweg

Auf den folgenden Seiten werden interessante Brücken und ihre Spuren in der Philatelie beschrieben.

Im Laufe der Jahrhunderte wurden viele Brücken gebaut und verändert, zerstört und wieder aufgebaut. Bis in die heutige Zeit erlauben neue Materialien und technische Möglichkeiten den Bau neuer Brückenkonstruktionen.

Von den Quellen bis zum Bodensee begegnet uns die ganze Bandbreite der Brückenbautechnik, Steinbrücken, Holzbrücken, Stahlfachwerkbrücken, Schrägseil- und Stahlbetonbrücken. Viele Brücken hatten und haben für die Menschen eine große Bedeutung und wurden auch zu Symbol und Wahrzeichen. Nicht alle Bauwerke sind auch philatelistisch belegbar – aber immer wieder erscheinen Briefmarken und Stempel mit Abbildungen von alten und neuen Brücken.

## Inhalt

- Vorwort und Einleitung
- Skizze
- Brücken am Vorderrhein
- Brücken am Hinterrhein
- Die Viamala-Schlucht
- Der Alpenrhein von Reichenau bis Bad Ragaz
- Die Rheinregulierung
- Brücken zwischen Liechtenstein und der Schweiz
- Die letzten Kilometer zum Bodensee
- Lindauer Bote / Fussacher Bote; Schlusswort

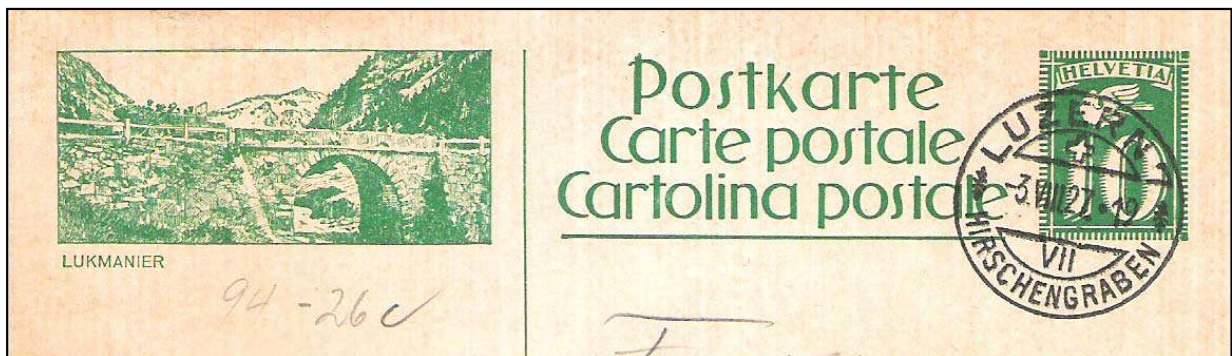
## Literaturliste

Der Bau von Wegen und Straßen ist eine der ältesten zivilisatorischen Aufgaben. In der Gebirgsregion um Vorder- und Hinterrhein, im Kanton Graubünden, war dies schon immer mit großen Anstrengungen verbunden. Die ältesten Spuren früherer Verkehrswege sind Halbgalerien, die vielleicht von den Römern, vielleicht erst im Mittelalter in den Fels gehauen wurden.



**Der Vorderrhein** entspringt im Gotthardmassiv in der Nähe des Oberalppasses. Als Quelle des Vorderrheins gilt heute der Tomasee, 2345 m ü. M., unterhalb des Piz Baldus. Er ist etwa 76 Kilometer lang. Größte Ortschaft auf dem Weg nach Reichenau ist **Disentis**. Das Ortsbild wird geprägt von der 1400 Jahre alten Benediktinerabtei mit der Klosterkirche St. Martin. In seinem Unterlauf durchfließt der Vorderrhein die vom Flimser Bergsturz herrührende Schluchtlandschaft der **Ruinaulta** bzw. **Rheinschlucht**.

Einzigster durchgehender Verkehrsweg ist die Strecke der Rhätischen Bahn. Zahlreiche Straßen- und Eisenbahnbrücken führen zwischen Rueras und Reichenau über den Vorderrhein. Beim Bahnhof von Trin überspannt eine Fußgängerbrücke, die Punt Ruinaulta. Beim Bahnhof von Valendas-Sogogn steht eine Straßenbrücke, die den Zugang zum Bahnhof ermöglicht. Viele weitere Brücken führen über den Vorderrhein z.B. in Disentis, Tavanasa.



Zumstein-Nr. 107-26

Ausschnitt einer Schweizer Bildpostkarte von 1927. Abgebildet ist eine Steinbogenbrücke über den Rein da Medel, auch Medelser Rhein, der bei Disentis in den Vorderrhein mündet. (In älteren Publikationen wurde auch der Name Mittelrhein genannt.)

Unterhalb der Ortschaft Curaglia wurde die Passstraße später über eine neue Brücke geführt – die alte Brücke existiert noch heute.



In der Gemeinde Rueun führt eine gedeckte Holzbrücke über den Vorderrhein, die **Punt da Rueun**. 1840 wurde die Brücke eröffnet. Sie hat eine Gesamtlänge von 44,35 m und eine größte Stützweite von 43,85 m. Die Höhe beträgt 10,5 m. Die Fahrbahn der Hänge- und Sprengwerk-Konstruktion besteht aus Längsbohlen. Das Walmdach ist mit Holzschindeln gedeckt.

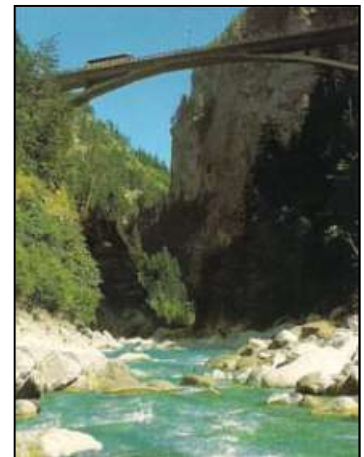
Die Eisenbahnbrücken sind meistens durchlaufende Stahl-Fachwerkbalken-Konstruktionen.



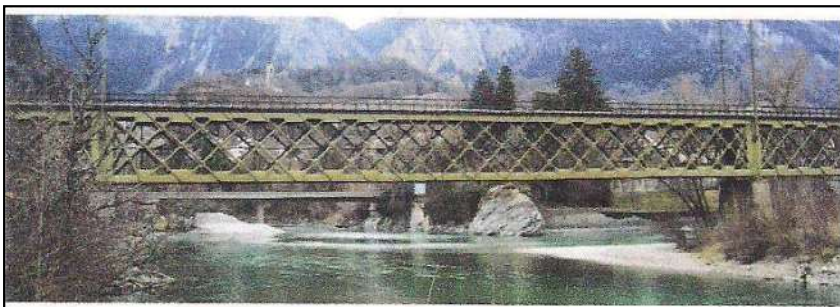
Zwischen Trin und Bonaduz verbindet eine neue Fußgängerbrücke den Fluss. Die **Punt Ruinaulta**. Eröffnet und für den Langsamverkehr freigegeben wurde sie im November 2010.

Die mit Kanthölzern belegte und von Stahlträgern gehaltene **Punt Ruinaulta** hat eine Länge von 105 Metern. Da der Quader am linksrheinischen Ufer erheblich größer ist als das gegenüberliegende Pendant und die Stahlträger ihren Kulminationspunkt dadurch nicht in der Mitte der Brücke haben,

wirkt das asymmetrische Konstrukt durchaus dynamisch.



Verkleinerte AK einer Beton-Bogenbrücke der A 13



Die eingleisige Eisenbahnbrücke bei Reichenau, aus dem Jahre 1895, ist ein Engpass im Schienennetz und dringend sanierungsbedürftig. Ab 2018 ist der Bau einer neuen parallel verlaufenden Brücke vorgesehen. Einen Namen hat sie schon: „Sora Giuvna“, „junge Schwester“.

**Der Hinterrhein** entspringt am Rheinwaldhorn (3402 m). Er ist etwa 65 Kilometer lang. Die größte Ortschaft ist Splügen. Von hier aus führt der historische Splügenpass nach Chiavenna in Italien. Auf seinem Weg nach Reichenau durchfließt der Hinterrhein die Rofflaschlucht und die weitaus bekanntere Viamala-Schlucht. Die Rofflaschlucht liegt zwischen den Orten Andeer und Sufers. Von der heutigen A13 lässt sich die Schlucht nur erahnen. *Christian Melchior-Pitschen* hat in den Jahren 1904 bis 1914 in mühseliger Handarbeit die Schlucht begehbar gemacht um den Wasserfall im hintersten Teil des Tales für das Publikum zu erschließen. Im Bereich der Schlucht gibt es zwei Betonbalken-Brücken der A13 und vier Brücken für Wanderer, darunter eine gedeckte Holzbrücke und die Hängebrücke **Punt Traversa**. Im Internet gibt es zahlreiche herrliche Bilder von der Schlucht.



Die **Alte Landbrugg** ist eine Steinbogenbrücke in der Ortschaft Hinterrhein. Erbaut wurde sie 1693. An dieser Stelle überquerte die alte Saumstraße den Hinterrhein. Bereits am 1. Juli 1696 stürzte die Brücke teilweise ein. In den Folgejahren wurde die Brücke immer wieder durch Hochwasser beschädigt und immer wieder repariert. 1931 stürzte das nördliche Joch ein und wurde 1934/35 wiederhergestellt. An beiden Seiten des Geländers sind Steintafeln angebracht, die an Erbauung und Wiederherstellung erinnern. Die Brücke liegt 1593 Meter über dem Meeresspiegel und hat eine Länge

von 38 Meter und eine größte Stützweite von 13 Metern. Heute ist sie ein Bestandteil des Wanderweges vom Rheinwald zum San-Bernardino.

Etwas weiter flussaufwärts wurde 1818/1823 die „**Neue Landbrugg**“ errichtet. Eine flache, dreibogige Steinbrücke.

**„Säumer mit Maultier“**

aus der Dauerserie 1960/68, hier die Mi-Nr. 698 verausgabt auf x = gewöhnlichem Papier und Y = phosphoreszierendem Faserpapier

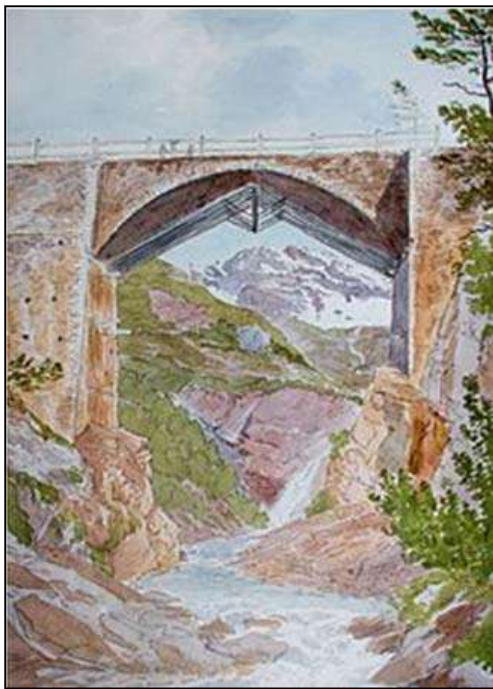


**Splügen**, am San Bernardino, liegt auf dem Weg von Nord-europa nach Italien. Schon in früherer Zeit wurde diese Route genutzt und ständig angepasst. Zwei Brücken stehen bzw. standen in der Nähe von Splügen die hier durchaus eine Erwähnung verdienen.

Die **Brücke Vittorio Emanuele** und die **Mar-morbrücke**.

Mi-Nr. 1004 aus der Dauerserie Landschaften, 30. Aug. 1973, mit den zwei bekannten Bürger-Häusern in Splügen

**Die Marmorbrücke** gilt als eines der klassischen Straßenbauwerke Graubündens. Heftige Unwetter zerstörten 1834 Straßen, Wege und Brücken. Die Streckenführung wurde daraufhin vom gefährlichen Hürscherenbach in den Abhang verlegt. Als repräsentatives Bauwerk wurde 1834 die Marmorbrücke erbaut. Auf der Ostseite der Brücke traf die neue Straße mit der alten zusammen. Das flache Gewölbe wurde aus weißem Marmor erstellt, der aus einem Steinbruch talaufwärts gewonnen wurde. Die Bogenbrücke liegt 1697 Meter über dem Meeresspiegel, hat eine Länge von 15 Meter und eine Breite von 5 Meter.



### Die Brücke Vittorio Emanuele

war eine Brücke über die Moesa an der Handelsstraße über den San-Bernardinopass. Die Straße wurde zwischen dem Sommer 1819 und dem Sommer 1823 angelegt. Das Projekt stand unter der Leitung des *Tessiner Giulio Pocobelli (1766-1843)* aus Melide. An ihrer engsten Stelle überquerte eine Bogenbrücke die Moesa. Sie hatte eine Spannweite von 21,30 Metern, ihre Höhe über dem Fluss betrug 30 Meter. *Pocobelli* widmete dieses „Prunkstück der neuen Straße“ dem sardischen König *Vittorio Emanuele*. Konstruktionsfehler, fahrlässige Ausführung der Arbeiten und die Instabilität des Felsens beim östlichen Widerlager führten zu schwerwiegenden Schäden.

Bereits 1826/27 musste der obere Teil der Brücke neu gebaut werden. Der Ingenieur war *Richard La Nicca*. 1864 wurde für die Straße eine neue Linienführung realisiert. Als Übergang über die Moesa wurde einige hundert Meter talwärts der *Ponte Nef* (Neue Brücke) gebaut. Der Straßenabschnitt mit der baufällig gewordenen „**Königsbrücke**“ wurde dem Zerfall überlassen. Im Sommer 1869

stürzte sie ein. Das Fundament auf der westlichen Seite ist noch erkennbar. Eine Informationstafel erinnert an die „**Königsbrücke**“.

Die **Via Spluga** – schwankende Stege, enge Brücken, tiefe Schluchten. Der Saumweg über den Splügenpass war berüchtigt, obwohl er während Jahrhunderten zu den wichtigsten und am besten ausgebauten Transitrouten im Alpenraum zählte. Heute ist die Via Spluga ohne Gefahr begehbar. Die Viamala ist die berühmteste Schlucht der Via Spluga. In bis zu 300 Meter Tiefe schlängelt sich der Hinterrhein durch den Fels.



*Schweizer Markenausgabe „Pro Patria“ „Kulturwege der Schweiz“ Mi-Nr. 2110 – 8. Mai 2009*

*Abgebildet ist die Viamala und eines der Bürger-Häuser an der Brücke über den Sustenbach in Splügen*

**Die Viamala**, auch Via Mala, ist ein rund 8 Kilometer langer Abschnitt entlang des Hinterrheins zwischen Thusis und Zillis. Die wildromantische Viamala-Schlucht erstreckt sich auf etwa 2,5 Kilometer. Durch die Viamala (übersetzt „Böser Weg“ oder auch „Schlechter Weg“) führte schon zur Römerzeit ein Weg. Im Laufe der Jahrhunderte wurde der Weg stetig verbessert. Heute führt eine moderne Straße durch die Felsenschlucht. Dabei erschließt sich den Reisenden die markante Schlucht nicht so ganz. Der, in den letzten zwei Jahrzehnten ausgebaute, Wanderweg bietet ständig wechselnde imposante Eindrücke.

Zwischen Rongellen und Thusis befindet sich der unheimlichste Abschnitt. Hier liegt auch das sogenannte „**Verlorene Loch**“, ein kleiner Tunnel an der alten Straße. In früherer Zeit hielt man diesen Teil für unbegebar. Der alte Saumpfad führte im Westen an der Schlucht vorbei.



Mi-Nr. 275



Mi-Nr. 302



Mi-Nr. 52 Völkerbund

Die Nr. 302 gibt es als Dienstmarke mit verschiedenen Aufdrucken und als Ausgaben für internationale Organisationen z.B. den Völkerbund mit dem Aufdruck „Societe des Nations“. Die Marken stammen aus den Landschaftsserien von 1934 und 1936. Sie zeigen den Blick von Thusis

her auf die sogenannte „**Zweite Brücke**“. In den Jahren 1738/39 erstellte der Davoser Baumeister Christian Wildner zwei Brücken, mit den der gefährliche Teil des römischen Weges umgangen werden konnte. Die „Zweite Brücke“ ist bis heute erhalten und wird von Fußgängern genutzt. Unter der Leitung von *Richard La Nicca* entstand in den Jahren 1818/1821 die erste durchgehende Fahrstraße. Ein Hochwasser zerstörte 1834 die Straße im Bereich der **Punt da Tgiern**. Die Brücke hielt stand; die Straße wurde verlegt und die dann nutzlose Brücke verfiel. Als Ersatz baute man 1836 nördlich davon die Rania-Brücke.

1935/38 wurden zwei neue Brücken errichtet, da die **Wildner-Brücken** den wachsenden Verkehr nicht mehr aufnehmen konnten. Die 1967 eröffnete A13 umfährt den engsten Abschnitt in einem 742 Meter langen Tunnel und überquert den südlichen Teil der Viamala auf einer großen Brücke. Ein weiterer Tunnel, der Crapteig-Tunnel, hat eine Länge von 2171 Meter zwischen Thusis und Rongellen.

1996 wurde auch die **Veia Traversina**, der historische rechtsrheinische Weg durch den Bau des **Traversinerstegs** erneuert. Diese Brücke wurde 1999 durch einen Steinschlag zerstört. 2005 wurde eine Hängebrücke erstellt.



Die Veia Traversina ist der Wanderweg zwischen Thusis und Zillis und Teil der Via Spluga. Der Veia Traversina ist etwa 11,5 Kilometer lang und überwindet 700 Höhenmeter. Erst die zwei Fußgängerbrücken **Punt da Suransuns** und der **Traversinersteg** machten den Wanderweg durchgängig begehbar.

Etwas weiter oben im Tal wurde 1996 eine Brücke erstellt die schon 1999 durch einen Steinschlag zerstört wurde. Die neue Überquerung des Seitentales wurde etwas weiter talauswärts an einer sichereren Stelle errichtet.

Der neue **Traversinersteg** wurde 2005 fertiggestellt. Der Steg ist als vorgespanntes Seilfachwerk konstruiert.



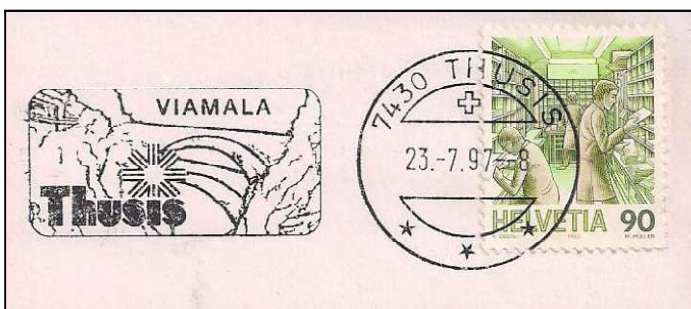
Die Spannweite der Hauptseile beträgt 95 Meter; die Spannweite des Gehwegs 56 Meter, in der Schräge überspannt die Brücke 62 Meter. Die betonierten Widerlager stehen auf Geländekuppen. Der Steg hängt an gekreuzt angeordneten Hängeseilen.

Die ausgeklügelte Geometrie des Fachwerknetzes verteilt die Kräfte, an den Hängeseilen sind im Abstand von 3,60 Metern stählerne Querträger befestigt. Die darauf liegenden Balken aus Lärchen-Brettschichtholz wirken als Untergurt. Auf den Balken ist die etwa 1 Meter breite Treppe mit 176 Stufen aus Föhrenholz montiert. Die Höhendifferenz die damit überwunden wird beträgt etwa 22 Meter (Deutsche Bauzeitung 2/06).



Die **Punt da Suransuns**, fertiggestellt 1999, ist eine 40 Meter lange Spannbandbrücke führt südlich des Besucherzentrums über den Rhein. Zugbänder aus Stahl hängen zwischen beiden, in Ankern gesicherten Widerlagern. Auf ihnen liegen Steinplatten aus Andeerer Gneis. Sie sind an Geländerstäben aus Edelstahl befestigt. Der heikle Übergang von den Zugbändern zu den Widerlagern ist mit Blattfedern verstärkt.

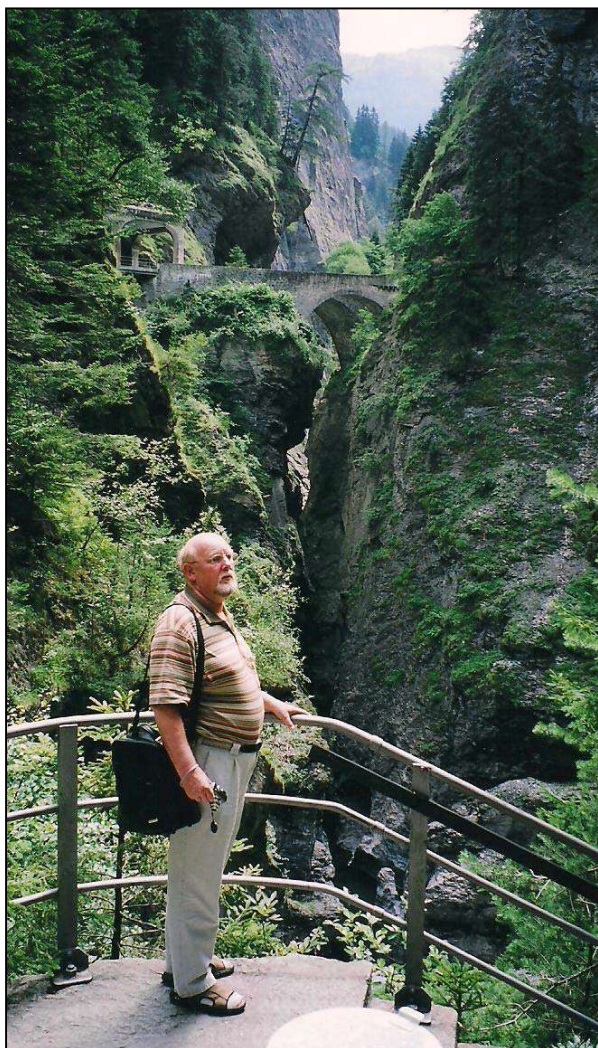
Auf den Stempeln abgebildet ist die „**Zweite Brücke**“. Der erste Stempel stammt von 1951, als Nachfolger eines Stempels von 1950 mit einer etwas „wirren“ Zeichnung.



Die beiden Stempel mit PLZ 7430 gehen auf die Jahre 1968 und 1979 zurück.



Eine Bildpostkarte mit der Viamala-Schlucht ist seltsamerweise nie erschienen. Es gibt zwei BPK von 1932 mit Ortsdarstellungen von Thusis.



Von einem Parkplatz mit Kiosk führt eine Treppe mit 321 Stufen hinunter zu der engsten Stelle der Schlucht. 2014 wurde die Treppenanlage saniert und ein Besucherzentrum errichtet. Oberhalb der alten Brücke informiert eine kleine Ausstellung über die Geschichte der Schlucht. Das Foto zeigt die Tafel in der Brüstung der Zweiten Brücke mit der Jahreszahl 1739.

Weltweit berühmt wurde die Viamala auch durch den gleichnamigen Roman von *John Knittel*, der auch mehrfach erfolgreich verfilmt wurde.



## Brücken über Vorderrhein, Hinterrhein, Alpenrhein und ihre philatelistischen Spuren (Teil -2) — Juni 2018