

Brücken über Vorderrhein, Hinterrhein, Alpenrhein und ihre philatelistischen Spuren (Teil-2)

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

Ab Reichenau verbinden sich Hinter- und Vorderrhein zum Alpenrhein

Als im 14. Jh. der Fernverkehr deutlich zunahm wurden dort zwei Brücken gebaut. Eine der Brücken führte unmittelbar am Zusammenfluss über den Vorderrhein, die andere etwa 300 Meter unterhalb über den nun vereinigten Rhein. Ende des 19. Jh. Wurden die beiden Straßenbrücken als Eisenkonstruktionen neu errichtet, wovon eine bis heute erhalten blieb. Die andere wurde in den 1960ern Jahre durch eine Betonkonstruktion ersetzt.

Die beiden Brücken der Rhätischen Bahn (1896 und 1903) sowie die Rheinquerung der A13 setzen die Tradition Reichenaus als Brückenort und Verkehrsknoten fort.



„Pro Patria“

Schweiz Mi-Nr. 630 – 1. Juni 1956

„Der Rhein bei Trin“, heute ein Ortsteil von Reichenau

An **Chur** fließt der Rhein nördlich vorbei. Autobahn und Eisenbahn verlaufen neben dem Rhein. Eine bekannte Rheinquerung ist die **Rheinbrücke Haldenstein**. An dieser Stelle stand früher einmal eine gedeckte Holzbrücke. Chur gilt als die älteste Stadt der Schweiz und ist Hauptort des Kantons Graubünden. Die Rhätische Bahn hat hier ihren Sitz. Chur ist ein Eisenbahnknotenpunkt von dem Zürich, St. Gallen, die Bodenseeregion aber auch Davos, St. Moritz, Arosa und viele andere Ziele erreicht werden können.

Wenn man über Chur berichtet führt kein Weg an dem bedeutendsten Schweizer Brückenbauer der Gegenwart **Christian Menn** vorbei. Er wurde am 3. März 1927 in Meiringen geboren und gründete 1957 sein eigenes Ingenieurbüro in Chur. Allein im Kanton Graubünden projektierte er ca. 80 Brücken. Darunter die **Hinterrheinbrücke Crestawald**, die **Große Viamala-Brücke** und die **Rheinbrücke Tamins**. Seine bekannteste Brücke ist die **Ganterbrücke** im Wallis.

Der Fluss **Landquart** entspringt im Silvrettamassiv bei Klosters mündet im nach dem Fluss benannten Ort in den Alpenrhein. Die Mündung der Landquart in den Alpenrhein war über Jahrhunderte ein kaum überwindbares Verkehrshindernis. 1529 entstand die „Untere Zollbrücke“, die damals die einzige Brücke zwischen Reichenau und dem Bodensee war. Später wurde sie „**Tardisbrücke**“, nach ihrem Erbauer Metardus „Tardi“ Heinzenberger aus Bad Ragaz, benannt. Die alte Brücke wurde 1892 durch eine Eisenkonstruktion und diese wiederum 2004 durch eine Bogenbrücke ersetzt. Die neue Tardisbrücke ist etwa 100 Meter lang und wird durch ihre zwei Bögen; die sich in den Uferhängen abstützen, geprägt. Die Widerlager, die Fahrbahnplatte und die darunterliegenden Bogenteile bestehen aus Beton. Der Bogen in der Mittelpartie ist aus Stahl. Die alte Eisenbrücke wurde in nur wenigen Tagen abgetragen und das Eisen kam zur Wiederverwendung in den Schmelzofen.

Bad Ragaz gehört schon zum Kanton St. Gallen. Der Rhein bildet hier die Südostgrenze zum Kanton Graubünden. Bad Ragaz ist ein traditionsreicher Schweizer Kurort im Sarganserland und gilt als Tor zum Bündnertal. Zwei Straßenbrücken, eine Eisenbahnbrücke und seit 1961/62 eine Autobahnbrücke führen hier über den Alpenrhein.

Für Brückenfreunde empfiehlt sich ein Abstecher nach Pfäfers. Zwischen Pfäfers und Valens entsteht eine große Bogenbrücke über die Taminaschlucht. Das Taminatal diente in früheren Jahren auch als Ausweichroute, wenn das Tal des Alpenrheins zwischen Bad Ragaz und Chur durch Hochwasser und geänderte Flussläufe, nicht passierbar war.

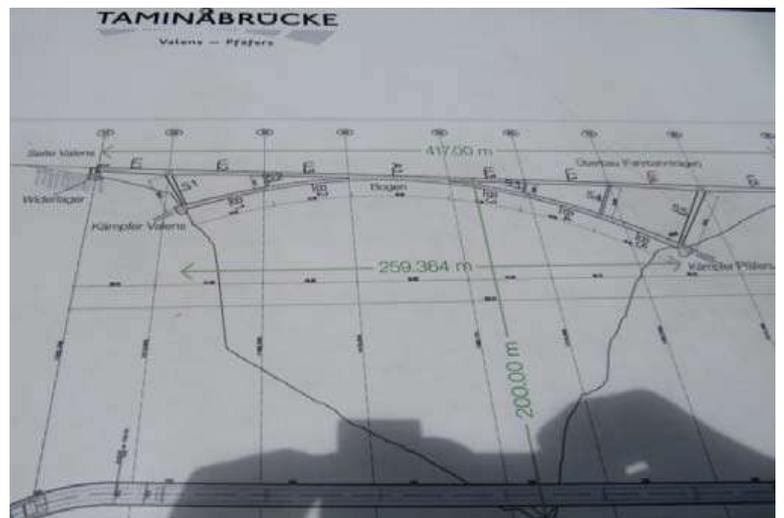
Von Vättis, einem weiteren Ort im Taminatal, existieren auch zwei Bildpostkarten von 1946. (Zumstein-Nr. 163-299 und Nr. 167-12)

Mit den Bauarbeiten zur **Taminabrücke** wurde im Oktober 2012 begonnen. Den Wettbewerb für das Projekt hatte das Planungsbüro Andrä, Leonhardt und Partner gewonnen. 2016 wurde der Spannbetonbogen fertig gestellt. Mit der Eröffnung der Brücke wird im Frühjahr 2017 gerechnet.



Die elegante Bogenbrücke ist aus der Luft ganz gut zu erkennen. Vom Info-Punkt an der Baustelle eher weniger. Dieses Bild stammt von einer Schautafel an der Baustelle.

Der Bogen hat eine Spannweite von 265 Metern und eine Pfeilerhöhe von 35 Metern. Die Gesamtlänge beträgt 416 Meter. Die Schlucht wird in einer Höhe von 200 Metern überspannt. Die **Taminabrücke** gehört mit zu den größten Bogenbrücken in Europa. Der lange flache Bogen wirkt wie die natürliche Umgebung – aufregend und kraftvoll. Die Stützen neigen sich gegen den Hang. Die Brücke hat das Potenzial zu einem Wahrzeichen für die Region. Mal sehen wann sie auch philatelistisch belegbar sein wird.



Unter www.taminabrücke.ch können sich Interessierte viele technische Details und zahlreiche Fotos der Bauphasen ansehen.

Die Rheinregulierung

Der Alpenrhein machte sich zwischen Reichenau und der Mündung in den Bodensee immer wieder auf unangenehme Weise bemerkbar. Eine Regulierung war dringend erforderlich. In seinem Oberlauf war der Rhein in unberechenbarer Geselle, der durch Hochwasser, Geröllaufschüttungen und sprunghafte Veränderungen seines Verlaufes unermessliche Schäden anrichtete.

Eine folgenschwere Hochwasserkatastrophe ereignete sich 1817. Im September 1868 überschwemmte der Rhein bei einer der schlimmsten Hochwasserkatastrophen das Rheintal von Sevelen bis zum Bodensee. Schon vorher war erkannt worden, dass die örtlich getroffenen Maßnahmen mit Schlupf- und Buckwuhren nicht ausreichten. Die vorhandenen Dämme wurden immer wieder erhöht. Zwischen 1861 und 1881 wurde ein regelmäßiges Flussbett realisiert. 1888 und auch 1927 ereigneten sich wieder Hochwasserkatastrophen. 1890 wurden die Dämme nochmals erhöht um das „Schluckvermögen“ des Flussbettes zu erhöhen. Am oberen Teil kümmerten sich die Kantone Graubünden und St. Gallen um den Flusslauf. Im unteren Teil mit der Grenze zwischen Österreich, Liechtenstein und der Schweiz gab es über lange Jahre endlose Diskussionen über auszuführende Baumaßnahmen und deren Finanzierung.

Eine entscheidende Wende konnte 1892 durch den Staatsvertrag über die **„Internationale Rheinregulierung“ (IRR)** erreicht werden. Das Flussbett wurde verengt um die Fließgeschwindigkeit zu erhöhen und damit die Kiesablagerungen zu verringern. Dämme wurden nochmals erhöht. Dies machte auch die Erhöhung von vorhandenen Brücken erforderlich. Neue Dämme wurden weiter in den Bodensee vorgebaut.

„100 Jahre Internationale Rheinregulierung“

Schweiz Mi-Nr. 1465 – 24. März 1992

Luftaufnahme der Rheinmündung in den Bodensee



„100 Jahre Rheinregulierungsvertrag Österreich-Schweiz“

Österreich Mi-Nr. 2064 – 8. Mai 1992

Im Staatsvertrag wurde auch der Fussacher Durchstich und der Durchstich bei Diepoldsau vereinbart. Der Durchstich bei Fussach erfolgte im Jahr 1900, der Diepoldsauer Durchstich erfolgte, auch aufgrund des Ersten Weltkrieges, erst im Jahre 1923. Der Rheinverlauf verkürzte sich um etwa 10 Kilometer. 1924 wurde die Vorstreckung des Flussbettes in den Bodensee hinein vereinbart. 1954 wurden eine weitere Verlängerung und eine nochmalige Erhöhung der Hochwasserdämme beschlossen und in den Folgejahren ausgeführt.

Mehr Informationen über die Rheinregulierung gibt es auch in dem Buch „Der Alpenrhein und seine Regulierung. Internationale Rheinregulierung 1892 – 1992.“ 2. Auflage, BuchsDruck, Rorschach, ISBN 3-905222-65-5

Das Alpenhochwasser von 2005 führte zu neuen Überlegungen. Daraus entstand das Projekt **„Rhesi“, Rhein – Erholung und Sicherheit**. Die Abflusskapazität des Rheins soll von derzeit 3100 Kubikmeter/ Sekunde auf 4300 erhöht werden. Zusammen mit der Bevölkerung im Rheintal werden Maßnahmen erörtert und geprüft, die die Ökologie, Sicherheit und Naherholung miteinander vereinen. Von diesem Projekt sind aktuelle Informationen ständig abrufbar.

Brücken zwischen der Schweiz und Liechtenstein

Bis ins 19. Jahrhundert war der Rhein im Grenzgebiet zwischen Liechtenstein und der Schweiz bis auf wenige Ausnahmen nicht reguliert. Der Strom querende Personen- und Warentransport erfolgte durch Fähren. Dies war nicht ganz ungefährlich. 1587 zum Beispiel ertranken auf dem Heimweg von einer Wallfahrt 85 Personen bei einem Fährunglück.

Der Beginn der Rheinkorrektur Mitte des 19. Jahrhunderts legte den Grundstein für den Brückenbau. Die ersten Rheinbrücken wurden 1867/68 zwischen **Bendern und Haag** sowie zwischen **Schaan und Buchs** erstellt. 1870/71 folgte die Brücke zwischen **Vaduz und Sevelen**.



„90 Jahre Zollvertrag Schweiz - Lichtenstein“

Lichtenstein Mi-Nr. 1667 - 1668 – 4. März 2013

Die Jubiläums-Doppelmarke „Zollvertrag Schweiz-Liechtenstein 1923-2013“ zeigt einen Blick aus einem Helikopter, der sich über der südlichen Landesgrenze befindet. Zentrales und verbindendes Element ist der Rhein, der sich nordwärts durch das Rheintal schlängelt.



Lichtenstein Mi-Nr. 112 – 12. August 1930 (45 Rp. grünoliv)
Rheintal mit Schloss Vaduz mit der Brücke in Sevelen. Die gleiche Abbildung hat die Mi-Nr. 113 (1 Fr. rötlichkarmin), diese gibt es auch in ungezähnten Varianten.

Zur gleichen Zeit wie in Vaduz-Sevelen wurde auch die Brücke in **Balzers-Trübbach** gebaut. Hier entstand ebenso eine gedeckte Holzbrücke nach dem System Howe auf vier Flusspfeilern. Auch diese Brücke musste mehrfach angehoben werden. Durch ein Hochwasser am 12. Sept. 1888 wurde ein Pfeiler weggerissen. Die Brücke überstand die Hochwasser von 1927 und 1954. Durch eine Brandstiftung, bei heftigem Föhn, brannte sie am 11. Oktober 1972 vollständig ab. Am 7. Juni 1975 wurde eine schmale Holzbrücke für Fußgänger und Radfahrer eröffnet.

Da die alte Holzbrücke dem modernen Verkehr nicht mehr genügte wurde eine neue Brücke errichtet. Sie liegt etwa 750 m nördlich.

Der Bau der Brücke Balzers-Trübbach erfolgte gleichzeitig mit dem Bau der Vaduzer-Brücke. Der Baumeister *Christian Ruedi* aus Churwalden erstellte die gedeckte Holzbrücke auf vier Flusspfeilern ebenfalls nach dem System Howe.

Nördlich von Balzers liegt die Ortschaft Triesen. Die Triesener bauten schon 1759 eine Brücke über den Rhein. Diese diente zur Bewirtschaftung der auf der anderen Rheinseite liegenden Heuwiesen. Die Eidgenossen hatten etwas gegen diese Brücke und erwirkten in Vaduz, dass die Brücke wieder entfernt wurde. Der Verkehr aus Triesen fließt heute über die Brücke in Balzers und über die Brücke zwischen Vaduz und Sevelen.

Die Brücke **Vaduz – Sevelen** wurde am 18. Juli 1871 fertig gestellt. Die gedeckte Holzbrücke hatte fünf Joche. Nach dreißig Jahren war die Brücke baufällig und einsturzgefährdet. Auf denselben, um 1,50 m erhöhten Jochen, wurde in gleicher Bauweise eine neue Brücke gebaut. Da auch diese Brücke dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen war, entstand 200 Meter südlich eine neue Betonbrücke. Diese war im September 1973 fertig gestellt und stand dann zwei Jahre als „Ingenieur-Denkmal“ unbenutzbar im Rhein. Erst nach dem die Zufahrten geregelt und gebaut waren wurde sie am 13. Oktober 1975 dem Verkehr übergeben.



Die alte Holzbrücke Vaduz-Sevelen wurde 1981 unter Denkmalschutz gestellt.

Mi-Nr. 1671 und 1672 – 3. Juni 2013
 Mehr Informationen unter www.swiss-timber-bridges



„Schweizerisch-liechtensteinische Nachbarschaft“ - „Farbige Linien kreuzen den Rhein“
 Schweiz Mi-Nr. 1558, Liechtenstein Mi-Nr. 1115 – 5. Sept. 1993

Maximumkarte mit der alten Holzbrücke Vaduz-Sevelen und beiden Ersttagsstempeln

Die Brücke **Schaan-Buchs** wurde am 16. Mai 1868 dem Verkehr übergeben. Es war eine ungedeckte Holzbrücke nach Howe-System mit verstärkten Seitenwänden auf sieben Jochen. 1872 wurde die Brücke gehoben und aus Unterhaltsgründen überdacht. Bei der Hochwasserkatastrophe vom 25. September 1927 staute sich das Geschiebe an der Brücke und riss dann den Teil auf der Liechtensteiner Seite mit. 1928/29 wurde die Vollwandbrücke aus Eisen auf drei Pfeilern errichtet.

Am 14. August 1970 stürzte die Brücke in den Rhein. Die Sohle hatte sich gesenkt und einen Pfeiler unterspült. Es wurde eine neue Eisenbetonbrücke gebaut und am 24. September 1977 dem Verkehr übergeben. In der Zwischenzeit diente eine Notbrücke dem Verkehr.



„Rheinnot“ Mi-Nr. 78 - 6. Februar 1928 Wohltätigkeits-Ausgabe zugunsten der Hochwassergeschädigten des Rheintals.

Verkleinerte Abbildung eines R-Briefes mit dem Satz Mi-Nr. 78 – 81 „Rheinnot“



1871 wurde mit dem Bau einer **Eisenbahnbrücke** begonnen und am 24. Oktober 1872 fuhr der erste Zug von Schaan nach Buchs. Am 25. September 1927 wurde diese Brücke zur Unglücksbrücke. Die Eisenbahnbrücke war nicht angehoben worden und die tief liegende Brücke behinderte den Durchfluss des Hochwassers. Das Treibholz staute sich an dem Hindernis und verkeilte sich in den Eisenträgern. Der Damm wurde überflutet, was kurz darauf zum Dammbbruch führte. Die Bahnlinie Wien – Paris sollte baldmöglichst wieder zur Verfügung stehen und so wurde von der ÖBB eine ehemalige Kriegs-Notbrücke *System Roth-Waagner* verwendet. Am 17. Nov. 1927 fuhren die Züge wieder. Sieben Jahre später wurde eine neue Eisenbahnbrücke mit Tragwerken aus hochwertigem Stahl errichtet. Am 5. April 1935 wurde die alte Brücke ausgeschoben und die Neukonstruktion eingeschoben.

Über die zwischen Schaan und Buchs verlaufende Eisenbahnbrücke rollte erstmals 1872 ein von einer Dampflokomotive gezogener Zug. Bei der Hochwasserkatastrophe im Jahre 1927 stürzte der auf Liechtensteiner Seite gelegene Teil der Brücke ins Wasser. Auf dem Flusspfeiler der zerstörten Brücke wurde 1934/35 die heutige Stahlbrücke mit einer Länge von 190 Metern errichtet.



Seit dem Frühjahr 2009 besteht für Fußgänger und Radfahrer eine neue Verbindung zwischen Schaan und Buchs. Die 132 Meter lange Brücke hängt an zwei schräg gestellten Stahlpylonen frei über dem Wasser. Die Brücke ist ein erfreulicher Nebeneffekt eines größeren Bauprojekts.



Mi-Nr. 1703 und 1704 – 10. März 2014

Sie ist das sichtbare Kernstück einer ansonsten unterirdisch verlaufenden Dampfleitung. Die insgesamt sechs Kilometer lange Leitung versorgt drei Industriebetriebe mit Prozessdampf aus der Müllverbrennungsanlage in Buchs.

Am 16. Mai 1868 wurde die neunjochige, offene Holzbrücke **Bendern** feierlich dem Verkehr übergeben. Bereits 26 Jahre später, am 28. Juni 1894, brannte sie ab. Die Brandursache blieb unbekannt. 1896 wird eine neue, gedeckte Holzbrücke errichtet. Das Fachbauwerk wurde nach dem System Howe mit fünf Jochen errichtet und im September 1896 dem Verkehr übergeben. Wie viele Brückenbauwerke aus dieser Zeit war sie den gestiegenen Anforderungen des motorisierten Verkehrs nicht mehr gewachsen. Am 7. Februar 1963 erfolgte der Spatenstich zum Neubau einer modernen Eisenbetonbrücke, die am 28. August 1965 eröffnet wurde.



Mi-Nr. 160 – 4. Oktober 1937

Bendern und Dienstmarke Mi-Nr. 22 Rheinbrücke

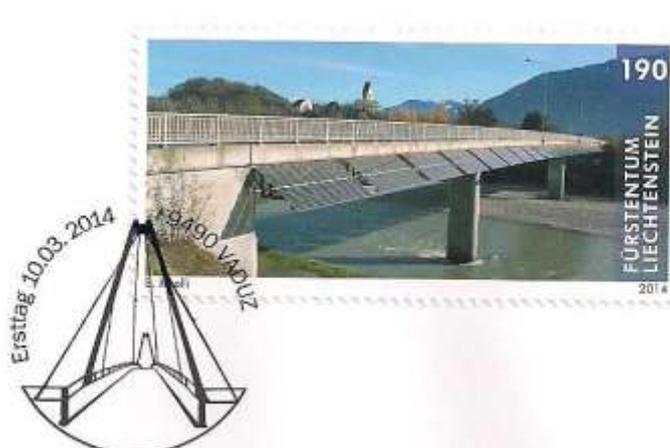
Die Dienstmarke wurde verausgabt mit blauem (22a) und schwarzem (22b) Aufdruck



Die Holzbrücke diente danach den Fußgängern und Radfahrern. Am 26. Juni 1974 zerstörte ein Brand Teile der Brücke. Man wollte sie restaurieren und dann unter Denkmalschutz stellen. Beim ersten Rettungsversuch am 22. Juli 1974 brach sie jedoch endgültig zusammen.

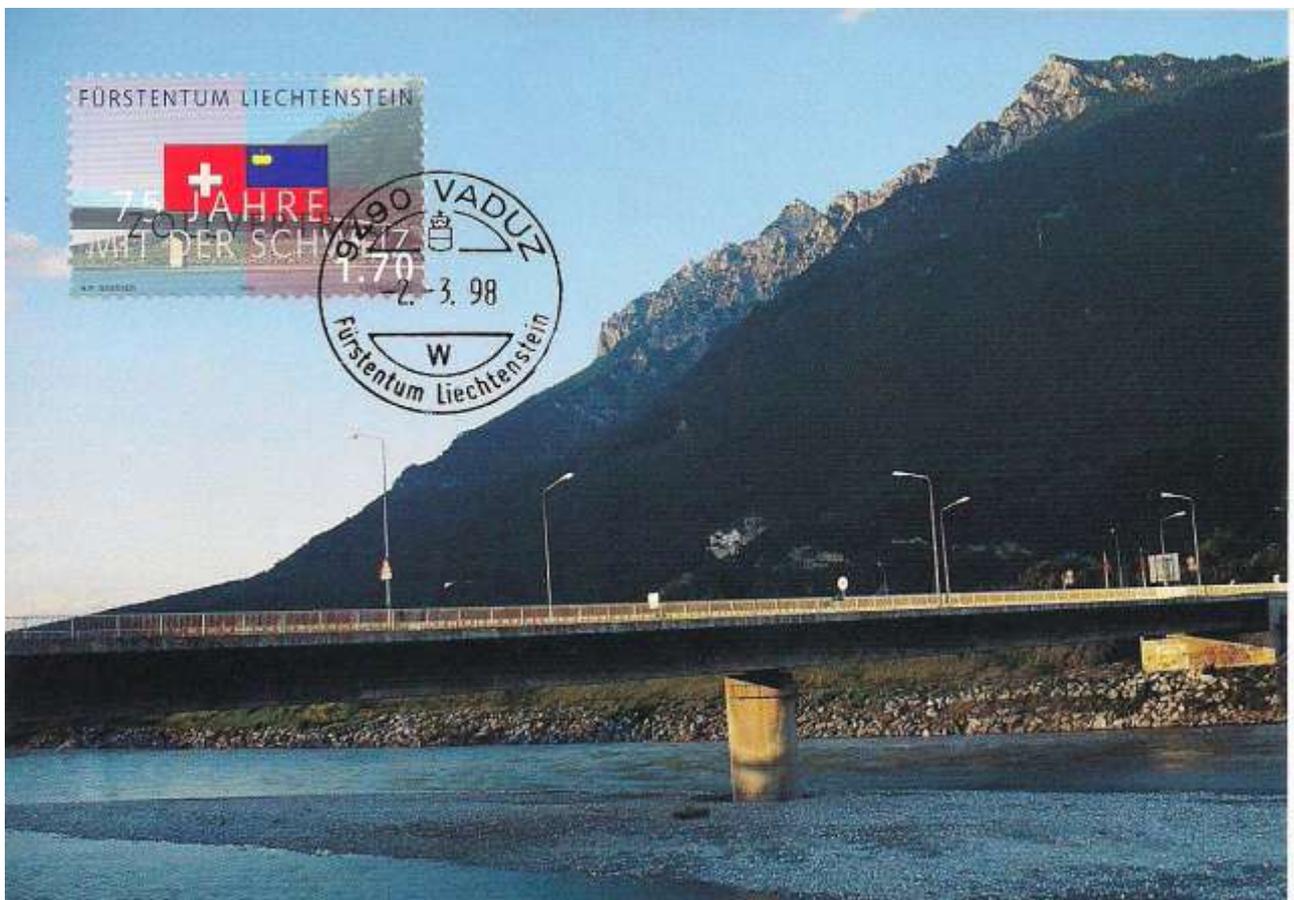
Bereits 1965 war die neue Brücke zwischen Bendern und Haag dem Verkehr übergeben worden.

Es gibt Publikationen, die von einer Statue des Johannes von Nepomuk bei der Brücke in Bendern berichten. Die Suche nach ihr vor Ort und in neueren Schriften blieb leider erfolglos.





Nr. 1705 und 1706 – 10. März 2014



*75 Jahre Zollvertrag mit der Schweiz
Nr. 1171 – Staatsflaggen der Schweiz und Liechtenstein*

Auf der Marke im Hintergrund und auf der Maxikarte im Vordergrund:
die Rheinbrücke Vaduz-Sevelen

Sennwald/Salez - Rugell

An einem heißen Sommertag, dem 29. Juli 1963, ein Montag, brannte die gedeckte Holzbrücke in Rugell vollständig nieder. Die Feuerwehren beidseits des Rheins waren machtlos. Von der imposanten und stolzen Brücke blieben nur noch die beiden Betonpfeiler übrig. Die Brandursache wurde nie eindeutig geklärt.

Obwohl die hölzerne Straßenbrücke nicht im 19. Jahrhundert, sondern erst im 20. Jahrhundert errichtet wurde, reicht ihre Geschichte in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Ihr Material bzw. die Aufbauten dienten, bevor es 1929 zur Straßenbrücke wurde, gut 70 Jahre lang bei Bad Ragaz als Eisenbahnbrücke der Rheintallinie.

Dabei war die Brücke, die von 1857 bis 1928, ihren Dienst in Bad Ragaz versah, ein durchaus bemerkenswertes Bauwerk, „eines der interessantesten Zeugen aus den Anfangszeiten der Eisenbahnen in der Schweiz“. Sie trotzte manch schwerem Hochwasser und überdauerte 70 Jahre lang den Funkenwurf der Dampfrosse. Als Eisenbahnbrücke hatte sie Mitte 1927 ausgedient und wurde in Bad Ragaz am 15. Mai 1928 durch eine Eisenkonstruktion ersetzt.

Im Januar 1918 wurde die Fähre zwischen Salez/Sennwald und Rugell offiziell eingestellt. Rugell hatte dadurch keine direkte Verbindung mehr in die Schweiz. Schwierige Verhandlungen über die Finanzierung und die Probleme der Nachkriegszeit verhinderten einen Baubeginn für eine Brücke. Nach der Rheinkatastrophe 1927 gab es eine Lösung. Die SSB schenkten der Gemeinde Rugell die ausgediente Eisenbahnbrücke von Bad Ragaz. Die Aufbauten, mit drei Bögen von je 48 m Spannweite wurden auf die vorhandenen Betonpfeiler gebaut. Viele Jahre galt die gedeckte Holzbrücke als stolzeste und stärkste Straßenbrücke am Alpenrhein.

Die Brücke zwischen Sennwald/Salez und Rugell ist die letzte Brücke zwischen der Schweiz und Liechtenstein.



Liechtenstein-Mi-Nr. 382 – 23. Juli 1959 „Rheindamm“

Zwischen der Schweiz und Liechtenstein soll eine weitere Brücke für den „Langsamverkehr“ errichtet werden. Diese soll vor allem das Radwegenetz verbessern. Geplant ist die Brücke zwischen Rheinau und Rütli. Als Vorbild dient die 2009 in Schaan-Buchs errichtete Brücke. Es werden aber zur Zeit auch noch andere Varianten, wie Holz- oder Betonkonstruktionen geprüft. Ein Baubeginn ist für 2018 vorgesehen.

Das mehrfach erwähnte „**System Howe**“ wurde nach seinem Erfinder *William Howe (1803-1852)*, amerikanischer Brückenbauingenieur, benannt. William Howe ist in Deutschland auch bekannt durch die Elbebrücke Wittenberge, erbaut zwischen 1847 und 1852. Hier wurden die Howe-Träger aus Holz 1884 durch Träger aus Stahl ersetzt.
