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

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 25 (2012)

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

Autor: Ackermann, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893537

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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 Sevelen 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 Mahnmal 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 Rheinkorrektion 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 Brükkenbau 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 Holzbrükken 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.

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

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;

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

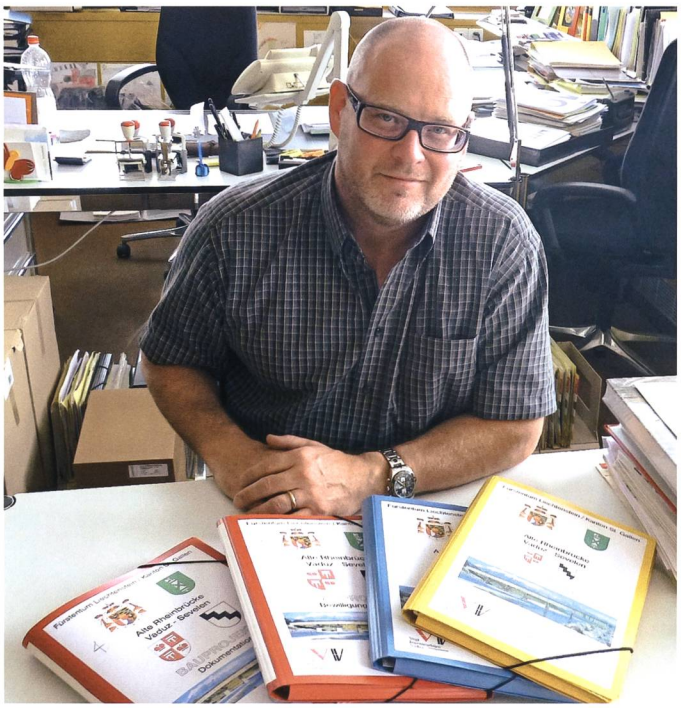
die Länge der Randfelder beträgt infolge der Dammerhöhungen 26,80 Meter. Bereits 1875 hatte die Brücke für die Hochwuhre um 1,50 Meter angehoben werden müssen. 1900 war der bauliche Zustand derart schlecht, dass Einsturzgefahr bestand. Deshalb wurde 1901 ein Neubau an die Firma Krättli, Schmidt und Beck 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 betrugen rund 35 000 Franken. Dieses inzwischen über hundertjährige Bauwerk wurde nun 2009–2011 nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten komplett erneuert. Aber schon vorher waren immer wieder Renovationen 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 Holzjoche wurden hierfür mit Stahlträgern unterfangen. Zwei kleine Brände in den Jahren 1984 und 1994 verliefen glimpflich.

Aufwendige Gesamterneuerung

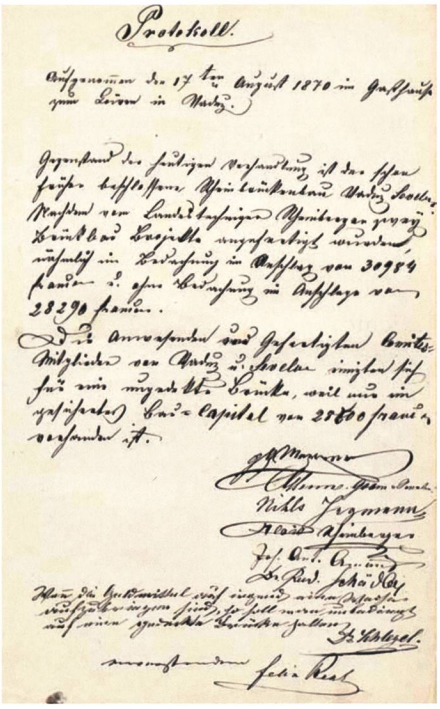
Messungen von 1974 ergaben, dass sich die Brücke stark verformt hatte, nämlich 0,60 Meter horizontal und 0,50 Meter vertikal, was allerdings durch die grossen Tragfähigkeitsreserven keine Gefahr bedeutete. Seit 1981 steht die Holzbrücke unter Denkmalschutz. Nach den partiellen Instandsetzungen von 1988/89 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 Teilrenovationen 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



Der liechtensteinische Denkmaldienst unter der Leitung von Patrick Birrer erarbeitete die Grundlagen für die Renovation mit vier Gutachten.
Foto Otto Ackermann, Fontnas



Protokoll.

Beschlussprotokoll zum Bau der ersten Brücke zwischen Vaduz und Sevelen vom 17. August 1870 für ein Projekt mit Kosten von 28 290 Franken. Aus Broschüre 2011

alten Tragwerks: Die bestehenden Pfeiler waren von einer bis zu vier Meter starken Steinschicht umgeben, die ausgebaut werden musste. Das Einbringen der Spundwände und die Betonierung der neuen Träger erforderten die Umleitung des winterlichen Wasserlaufs. Mit besonderen Vorsichtsmassnahmen musste den Gefahren eines allfälligen Winterhochwassers, aber auch der Verschmutzung von Rhein- und Grundwasser durch Baumaschinen und Chemikalien vorgebeugt werden.

Ursprünglich führte die Holzbrücke auf relativ niedrigen Jochen von den damals noch tieferen Seitenwuhren über den vor der Sohlenabsenkung mehrere Meter höheren Flusslauf. Heute wirken die auffälligen Beton-Unterstützungen der Brückenjoche überhöht, jedoch weit eleganter als die alten Pfeiler mit den Subkonstruktionen. Ein Kuriosum des Holzbauwerks sind die beiden immer noch bestehenden Sprenghäuschen auf der Südseite der westlichen Joche: Diese militärischen Anlagen sollten im Fall eines Angriffs auf die Schweiz die Sprengung des Objekts ermöglichen.

Mit der Renovation des eigentlichen Brückenkörpers konnte das ursprüngliche Aussehen wieder hergestellt werden, wofür vor allem die Eindeckung des Dachs mit Holzschindeln entscheidend beiträgt. Auf den neuesten Stand gebracht wurden die Brandmelde- und Sprinkleranlagen sowie die Beleuchtung. Letztere wird durch Sensoren in der Bewegungsrichtung aktiviert, das heisst, das Licht «folgt» ständig heller werdend dem Benutzer. Die sich dadurch ergebende Lichtstimmung verstärkt das Erlebnis des Durchschreitens des langen Holzkastens!

Die Gesamtkosten der Erneuerung belaufen sich auf gegen vier Millionen Franken. Angesichts der Einzigartigkeit des Objekts, dessen landschaftlicher Bedeutung, dessen Funktion für den Langsamverkehr und als Identität stiftender Ort der Begegnung aber rechtfertigt sich diese Investition völlig.

Entsprechend dem Renovationsprojekt wurde auch der Dokumentation der Brückengeschichte und der Restaurierung grosse Beachtung geschenkt. Unter dem Titel «Die alte Rheinbrücke Vaduz–Sevelen. Entstehung und Umgang mit einem Kulturdenkmal» haben die Gemeinden Vaduz und Sevelen eine über 50-seitige Broschüre mit allen Details in Texten, Plänen und fantastischen Fotos herausgegeben.[4] Im Inneren der Brücke machen zudem informativ gestaltete Tafeln die Benutzer mit der Brückengeschichte und mit interessanten Details der Renovation vertraut.

Brücke für den Langsamverkehr, Denkmal und Begegnungsort

Während rund siebzig Jahren nahm diese Holzbrücke den gesamten Verkehr zwischen Sevelen und Vaduz auf. Schon immer waren die Benutzer – früher die Fuhrleute, später die Automobilisten, heute noch die Wanderer, Velofahrer und Reiter – vom Hell-Dunkel des Brückenkastens fasziniert: Er ermöglicht eine ganz andere Qualität der Rheinüberquerung als die breiten Betonfahrbahnen, die den Fluss kaum noch wahrnehmen lassen. Überdeutlich zeigt sich diese Qualität auch im Vergleich zum Betonsteg, der in Trübbach an Stelle der abgebrannten Holzbrücke Trübbach–Balzers errichtet wurde, der zwar nützlich ist, aber keine vergleichbare Erlebnisdimension zulässt.

Die Holzbrücke als Symbol für die gemeinsame Lebensader von Liechtenstein und Werdenberg ist nicht nur ein Verbindungsweg. Sie bezeugt vielmehr 150 Jahre nachbarschaftliche Arbeit seit der Errichtung der Hochwuhre. Und im neuen Gewand ist dieses Kulturdenkmal zum attraktiven Begegnungsort, zu einem Juwel der Rheinlandschaft geworden.

Das Howe'sche System

Die Seveler Brücke besitzt seit ihrem Bestehen ein Fachwerk nach Howe. Die Bezeichnung geht auf den amerikanischen Konstrukteur William Howe (1803–1852) zurück, der 1840 ein engmaschiges Fachwerk mit vorgespannten Rundeisenpfosten erfand. Er ordnete die schrägen Holzbalken so an, dass sie bei Belastung Druck abtragen können, während die Vertikalen gezogen werden. Letztere bestehen aus Rundstahlstangen, die den Zug aushalten und mit beidseitigen Muttern versehen sind, die beim Schwund des Holzes zur Stabilisierung des Bauwerks nachgezogen werden können. Bei der Brücke zwischen Vaduz und Sevelen wirken zwei doppelte Howe'sche Fachwerke, bestehend aus Unter- und Obergurt und mit vertikalen Zugstangen in Eisen.

4 Broschüre 2011: *Die alte Rheinbrücke Vaduz–Sevelen. Entstehung und Umgang mit einem Kulturdenkmal.* Hg. Gemeinden Vaduz und Sevelen, 2011, 56 Seiten.