

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 14 (2001)

Artikel: Die Rheinbrücke von Ragaz : der bedeutendste Kunstbau an der Rheintallinie und sein Schicksal
Autor: Reich, Hans Jakob
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893042>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Die Rheinbrücke von Ragaz

Der bedeutendste Kunstbau an der Rheintallinie und sein Schicksal

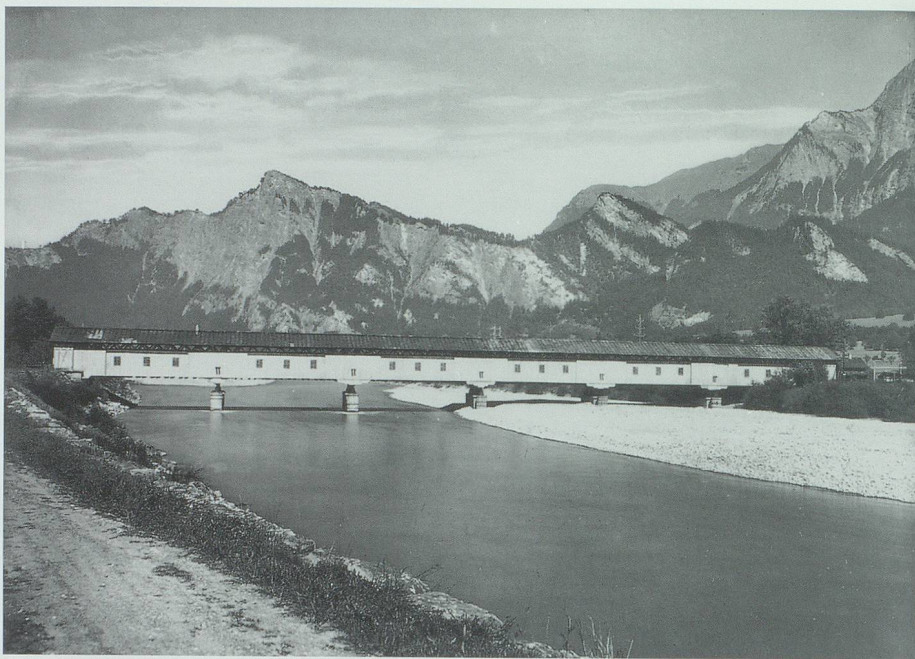
Hans Jakob Reich, Salez

Bedingt durch die topographischen Verhältnisse waren beim Bau der Eisenbahnlinie im Rheintal mit einer einzigen Ausnahme keine grösseren Kunstbauten erforderlich: Imposante Bauwerke finden sich zwischen Rorschach und Chur keine. Und selbst die Ausnahme – die hölzerne Rheinbrücke bei Ragaz – erlangte nie jene Berühmtheit, wie sie zum Beispiel den kühnen Viadukten über das Sittertobel zuteil wurde. Sie fristete vielmehr ein «verborgenes, fast sagenhaftes Dasein und war eigentlich, ausser den Ortsansässigen, nur den technischen Organen der S.B.B. genauer bekannt»¹. Dabei war die Brücke, die ihren Dienst von 1857 bis 1928 versah, ein durchaus bemerkenswertes Bauwerk, «einer der interessantesten Zeugen aus den Anfangszeiten der Eisenbahnen in der Schweiz»: Die gedeckte Holzkonstruktion trotzte manch schwerem Rheinhochwasser und überdauerte 70 Jahre lang den Funkenwurf der fauchenden Dampfrosse der Vereinigten Schweizerbahnen und der SBB, die sie ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, das heisst mit 60 km/h, befahren konnten.

Grössere hölzerne Eisenbahnbrücken waren auf dem frühen schweizerischen Eisenbahnnetz selten. Neben den Sihlbrücken vor dem Bahnhof Zürich und der Thurbrücke bei Müllheim² gab es nur zwei: die 1860 erstellte Rhonebrücke bei Massongez – sie war 132 Meter lang – und die Rhonebrücke bei Riddes, gebaut im Jahr 1859. Beide waren ungedeckt; erstere zerfiel schon nach zehn Jahren und musste umgebaut werden, letztere wurde 1874 durch eine Eisenbrücke ersetzt.

Holz oder Eisen?

Die Wahl einer Holzkonstruktion für die Ragazer Brücke war denn auch keineswegs unumstritten. Die Spannweiten von 48 Metern bedürften vielen Eisens und kostspieliger Hölzer, die Brücke komme sehr teuer zu stehen und werde gegenüber einer eisernen Brücke nie den richtigen,



Die hölzerne Eisenbahnbrücke von Ragaz von Süden – über 70 Jahre hinweg trotzte sie den Feuer- und Hochwassergefahren. Bild in Sammlung Tibert Keller, Trin Station.

verhältnismässigen Wert haben, argumentierte der deutsche Ingenieur Fühje 1855 in einem Schreiben an die Verwaltung der damaligen Südostbahn und offerierte für rund 400 000 Franken eine Eisenbrücke von insgesamt 153 Meter Länge. Doch man glaubte, eine hölzerne Brücke für etwa 185 000 Franken erstellen zu können, und man stützte sich dabei auf die Erfahrungen bei der Brücke von Müllheim, die lediglich 130 000 Franken gekostet hatte und die als Vorbild diente. Aus Sparsamkeitsgründen entschied sich die englische Baugesellschaft schliesslich für eine Holzbrücke. Gut 70 Jahre später stellte der Ingenieur Adolf Bühler, Chef des Brückenbaubüros der SBB, fest: «Weder die Befürworter des Holzes noch die Verfechter des Eisens sollten indessen vollständig Recht behalten; einerseits erreichte die Holzbrücke ein viel höheres Alter, als hätte erwartet werden können, andererseits kostete sie aber auch weit mehr als vorgesehen war und machte

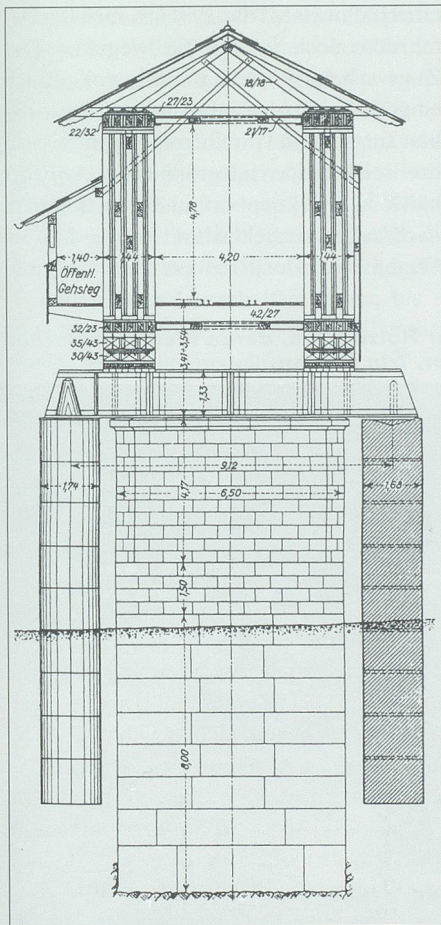
später stete teure Unterhalt-Arbeiten nötig.» Die erste Anlage kostete schliesslich 311 000 Franken, zuzüglich rund 100 000 Franken für Wuhrarbeiten zur Sicherung des Bauwerks.

Die Konstruktion

Schon beim ersten Entschluss, eine Holzbrücke zu bauen, ergaben sich Schwierigkeiten: «Das Projekt der englischen Gesellschaft, das 15 Joche und Öffnungen zu 12 m vorsah, wurde, der zu geringen Weite und lichten Höhe der Öffnungen über Hochwasser wegen, nicht genehmigt; auch die Flösser, die damals noch rege ihr Handwerk ausübten, erhoben Einsprache. Schliesslich einigte man sich mit dem Vertreter der englischen Baugesellschaft, Oberingenieur Hemans, auf ein neues Projekt, das nur sechs Öffnungen von je 24 m Stützweite vorsah. Die Widerlager wurden zweigeleisig in Mauerwerk erstellt und durch Wuhrunen flussaufwärts und -ab-



Auf der Nordseite wurde einige Jahre nach dem Bau ein gedeckter öffentlicher Gehweg angebracht. Deutlich erkennbar sind die charakteristischen Röhren- und Steinpfeiler. Die Brücke um 1900, aufgenommen vom Ragazer Fotografen Johann Fetzer. Bild aus Bärtschi-Baumann 1996.



Querschnitt der Ragazer Brücke mit ins Flussbett eingelassenem Röhren- und Steinpfeiler. Darstellung aus Bühler 1928.

wärts geschützt, da damals der Rhein noch nicht regelrecht eingedämmt war. Die fünf durch Eisbrecher geschützten Joche wurden gepfählt, und zwar erhielten sie je 15 durch Zangen und Streben zusammengehaltene Pfähle sowie sechs Pfähle für die Eisbrecher. Darüber kamen die fachwerkförmigen Hauptträger zu liegen, ausgebildet nach dem doppelten Howe'schen System³ [...]. Die Fahrbahn wurde aus grossen Balken gezimmert, auf denen die Schienen lagen. Ein Teil dieser Balken wurde nachträglich flussabwärts verlängert, um einen öffentlichen Gehweg aufzunehmen [...]. Der ganze Bau wurde beidseitig verschalt, um ihn den Witterungseinflüssen zu entziehen, die sonst den raschen Zerfall der Holzbalken bewirkt hätten.»

Die Ingenieure: La Nicca und von Gugelberg

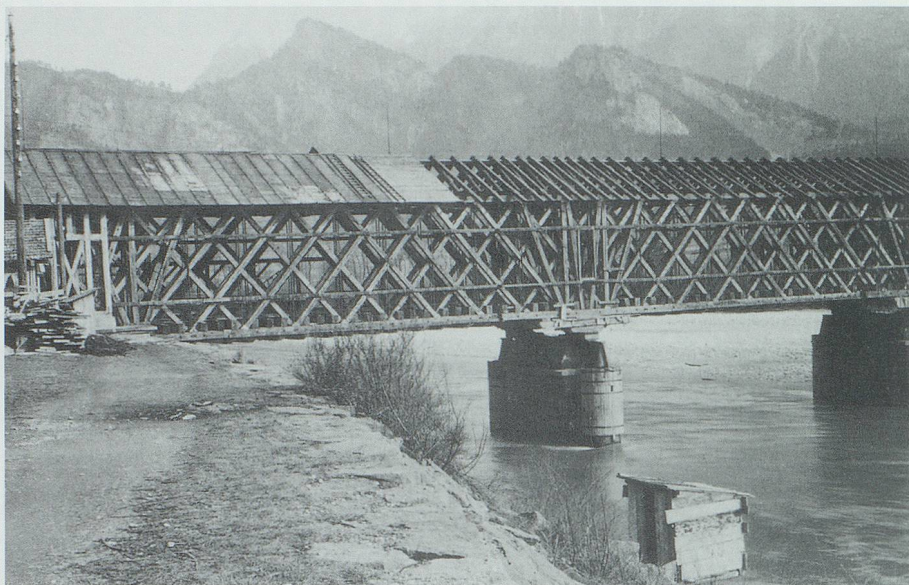
Die Planungsphase wurde vorerst vom technischen Direktor der Bahngesellschaft, dem Bündner Oberingenieur Richard La Nicca, geprägt. Er regte an, die Hauptträger gleich stark zu dimensionieren wie bei der Thurbrücke, obwohl bei dieser die lichten Spannweiten doppelt so gross waren; damit sollte die Brücke ein Hochwasser auch bei Zerstörung eines Jochs überstehen können – eine kluge Anordnung, wie sich schon bald zeigen sollte. La Nicca legte auch die Anordnung des

Bauwerks und deren Lage in Bezug auf den Rheinlauf fest. Mit der Anfertigung der Baupläne und der örtlichen Bauleitung wurde Bahninspektor Ulysses Rudolf von Gugelberg (1809–1875) aus Maienfeld beauftragt. Die Pläne waren im Juli 1856 fertiggestellt. «Gugelberg hat den Bau trotz misslichen Verhältnissen zu gutem Ende geführt. Nachdem nämlich schon am 29. April 1855 mit der englischen Gesellschaft ein Vergleich über die entstandenen Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Güte der Bauten geschlossen worden war, stellte diese dennoch die Bauarbeiten mehr oder weniger ein. Der nach Kündigung des Bauvertrages angerufene gerichtliche Entscheid in erster Instanz war für die Baugesellschaft nicht günstig, worauf die Bauunternehmer am 2. September 1856 endgültig vom Bauvertrag enthoben wurden, unter Zuspreehung einer grösseren

1 Bühler 1928, der auch als Quelle für die nachfolgenden Ausführungen und Zitate dient, sofern nichts anderes vermerkt ist.

2 Sie wurde 1854/55 errichtet und wies beachtliche lichte Spannweiten von 36 + 48 + 48 + 36 m auf.

3 Dieses bestand aus einem zweifachen Streben-system mit Gegenstreben und Hängestangen aus Eisen mit einem Durchmesser von 50 mm. Das System, vom Amerikaner William Howe 1840 entwickelt, wurde auch bei den hölzernen Strassenbrücken über den Alpenrhein angewendet; vgl. dazu Vogt 1990.



Die während der Abbrucharbeiten 1928 entstandene Aufnahme lässt das Fachwerksystem der Howesch Bauweise erkennen. Bild aus «Terra plana» 3/89.

Entschädigung.⁴ Inspektor v[on] Gugelberg führte daher den Brückenbau in Regie weiter und zwar vom 2. Oktober 1856 an. Das Lärchenholz soll in der Nähe von Schiers im Prättigau gefällt und nach Landquart geflösst worden sein, von wo es mit Schlitten nach Ragaz verbracht und mit Dampfsägen zugeschnitten wurde.⁵ Mit dem Pfählen der Joche wurde Anfang des Jahres 1856 begonnen, wobei sich grosse Schwierigkeiten zeigten. [...] Nicht alle Pfähle gingen durch die Schläge des 630 kg schweren Bärs der Dampftramme auf die gewünschte Tiefe von 7 m unter Niederwasser, d. h. 6 m in den Boden. Einzelne der 12,9 m langen Pfähle spalteten sich bei der grössten Fallhöhe des Bärs von 9 m, wobei der Boden im Umkreis von 25 m erzitterte und das fertige Mauerwerk der Widerlager gefährdet wurde. [...] Im Juli [1856] waren die Widerlager und Joche fertig.»

Das anschliessende Aufstellen der Howesch'schen Träger erfolgte mittels eines Gerüstes. Um einen durchgehenden Träger zu bekommen, wollte von Gugelberg alle sechs Öffnungen miteinander errichten, «was aber infolge der mangelhaften Gurtstösse⁶ nur zum Teil erreicht wurde». Im Sommer 1857 stand das Holzwerk nahezu fertig, und im darauf folgenden Herbst wurde die Blechverschalung des Daches angebracht. «Zu dieser Zeit übergab Inspektor U[lyses] v[on] Gugelberg der Bahnverwaltung die Abrechnung und trat von seiner Stellung zurück, die, wie er sagte, nur Unangenehmes und Missliches gebracht habe.»

Feuerschutz

Die bei jeder Überfahrt wegen Funkenwurfs gegebene Brandgefahr führte schon zwei Monate nach der Inbetriebnahme im Juli 1958 zum Antrag, das Brückeninnere mit einer Blechverschalung auszukleiden und mit einem Wasserglasanstrich zu versehen. «Der grossen Kosten (28 500 Fr.) wegen wurden diese Arbeiten jedoch verschoben; dafür wurde die Brücke nachher feuerversichert und mit Blitzableitern versehen.» Zudem wurden auf den Schwellen gefüllte Wasserkübel bereitgestellt und

später eine Hydrantenleitung eingebaut⁷, und ein Streckenwärter, für den in der Verlängerung der Brückennachse ein Wächterhaus zur Beobachtung des Brückeninnern errichtet wurde, musste die Brücke nach jeder Überfahrt begehen – täglich 15mal.

Die Wucht des Rheins – und die Qualität der Brücke

Bereits beim Bau waren Befürchtungen aufgetreten, das erste Joch auf Ragazer Seite – es stand im Stromstrich – könnte der Wucht von Hochwassern nicht gewachsen sein, umso mehr als die unmittelbar oberhalb der Brücke einmündende Tamina die Verhältnisse zusätzlich erschwerte. Schon im Jahr 1859 wurde der Eisbrecher dieses Jochs weggerissen. Im März 1860 wurde er neu gepfählt, aber am 28. Mai 1860 erneut weggerissen. «Während man noch über die Standsicherheit der Joche beriet und Steinvorlagen in Aussicht nahm, sowie Verstärkungen der Hauptträger-Streben für notwendig bezeichnete, für den Fall, dass ein Joch abginge, ereignete sich am 2. September 1860 ein Hochwasser, das das am meisten gefährdete Joch in der Tat wegriess.» Der Zugsverkehr wurde daraufhin vorsorglich eingestellt. In der allgemeinen Ratlosigkeit fragte man von Gugelberg an, was zu tun sein. Seine telegraphische Antwort hätte kaum knapper ausfallen können: «Schrauben anziehen und weiter fahren. Gugelberg.» Der Brückenbauer vertraute

Die 1928 gebaute eiserne Nachfolgerin der Holzbrücke, deren Pfeiler weiterhin verwendet wurden. Bild 1992: Tibert Keller, Trin Station.



auf sein Werk, das, der Anregung La Niccas folgend, ja genau mit Blick auf den eingetretenen Fall stärker dimensioniert worden war. «In der Tat wurden die Personen- und Güterwagen, anfänglich noch von Hand, über die Brücke geschoben. Dann erfolgte eine Probelastung mit einer Lokomotive, die eine Einsenkung von 2,5 cm ergab, worauf man die Züge (10 bis 54 Achsen) wieder passieren liess. Die Lokomotiven wogen damals 3,5 t/m, die Wagen 1,3 t/m. Aus verschiedenen Beobachtungen ergab sich, dass die infolge des Wegfalls des Joches entstandene Öffnung von 48 m etwa 4 cm durchhing; dieses Mass vergrösserte sich in den ersten Wochen auf 6 cm, während das zweite, nunmehr am stärksten belastete Joch etwa 1 cm einsank.» Das weggerissene Joch wurde am Tag danach bei Montlingen gefunden. Es war noch zusammengefügt, aber «es ergab sich, dass die eisernen Pfahlschuhe ganz fehlten und dass die Enden der Pfähle auf 0,5 bis 2 m zusammengeschnitten und in Fasern bis 0,9 m Länge aufgelöst waren; ein Pfahl war gebrochen».

Nach langem Hin und Her der Experten wurde die Brücke mit Stein- und Röhrenpfeilern versehen. Fertiggestellt waren diese im September 1866; Adolf Bühler bemerkt dazu: «Fünf Jahre lang war man also mit den Eisenbahnzügen über die allseits als zu schwach befundene grosse Öffnung gefahren!» Die Joche blieben weiterhin die Schwachstelle der Brücke und erforderten immer wieder Unterhaltsarbeiten, bis in den Wintermonaten 1899/1900 schliesslich neue Steinpfeiler erstellt wurden.

Den Pfeiler «mit waghalsiger Lebensgefahr aufgefischt»

Wie man im September 1860 des bei Ragaz weggerissenen Brückenpfeilers wieder habhaft wurde, schildert Bahnmeister Jakob Wihler in seinen Aufzeichnungen⁸:

«Am 3. September hat das Hochwasser vom Rhein an der Ragazer Eisenbahnbrücke den zweiten Pfeiler der Brücke vollständig weggerissen und konnte erst in der Höhe von Montlingen mit waghalsiger Lebensgefahr aufgefischt werden.⁹ Der Pfeiler bestand aus 15 Stück buchenen Jochbalken je 35' [Fuss] lang und 12/15'' [Zoll] stark, vollkantig, und 14 Stück Querbalken von gleicher Grösse und Stärke; ferner 4 Eckbänder à 35' lang und 6/6'' stark und 2 Kreuzbänder von gleicher Länge und Stärke; ferner 4 lange Querzangen und 4 Kreuzzangen, und an Eisen-



1993/94, nach 66 Jahren, wurde die Eisenbrücke (rechts) durch eine Doppelspur-Betonbrücke ersetzt. Bild 1993: Tibert Keller, Trin Station.

bestandteilen 110 grosse und kleinere Schrauben und Winkel [...]. Der Pfeiler war noch vollständig beisammen samt der Verschalung und bildete eine Oberfläche von 525 Quadratfuss.

Für das Auffangen dieses Holzkolosses verlangten die zwei Männer, Anton Lüchinger und Fr[an]z Stieger von Montlingen, die ansehnliche Summe von Fr. 500 und beriefen sich auf ein Standrechtsgesetz vom Jahr 1804, nach welchem der 10. Teil [vom] Wert des Strandgutes Eigentum des Finders war. Im Auftrage der Bahnverwaltung anbot ich den Findern Fr. 50, welche aber nicht angenommen wurden, worauf die Bahnverwaltung Rekurs an die Regierung nahm und um Schutz ihres Eigentums nachsuchte, und folgenden Bescheid erhielt: Da das Strandgutrecht vom Jahre 1804 noch in Kraft bestehe, jedoch im vorliegenden Falle gegenüber den Findern nicht in volle Anwendung gebracht werden könne, so sei den Findern eine Entschädigung von Fr. 200 auszubezahlen, was auch geschah. [...]

Wie mir die beiden Männer erzählten, waren dieselben oberhalb Montlingen bei dem ausserordentlich hohen Wasserstand mit einem kleinen Schiffchen am Ufer des Rheines, um Holz aufzufischen. Auf einmal sahen sie von weitem eine grosse Holzmasse daher schwimmen und hielten es anfänglich für einen Holzfloss. Als sie näher hinkamen, sprang Lüchinger vom Schiffchen auf den vermeintlichen Holzfloss,

schlug einen Eisenkloben in das Holz, befestigte ein längeres Seil daran und warf solches dem Stieger in das Schiffchen, welches er an dasselbe befestigte. Nun sprang Lüchinger vom Holzfloss wieder ins Schiffchen und nahm das Seil, woran der Pfeiler befestigt war, zur Hand und Stieger ruderte mit dem Schiffchen dem Ufer zu unterhalb Montlingen. So brachten sie ihren Fund glücklich ans Land und befestigten denselben an einem Alber. Von Ragaz aus wurde sofort an alle Stationen abwärts telegraphiert und zur Beschlagnahme des

4 Die Kontroverse wird auch von der St.Galler Regierung im Amtsbericht über das Jahr 1855 vermerkt. Vgl. dazu den Schluss des Abschnittes «1855: Wachsender Unmut über die Situation bei der Südostbahn» im Beitrag «Das grossartige Unternehmen einer Eisenbahn...» von Hans Jakob Reich in diesem Buch.

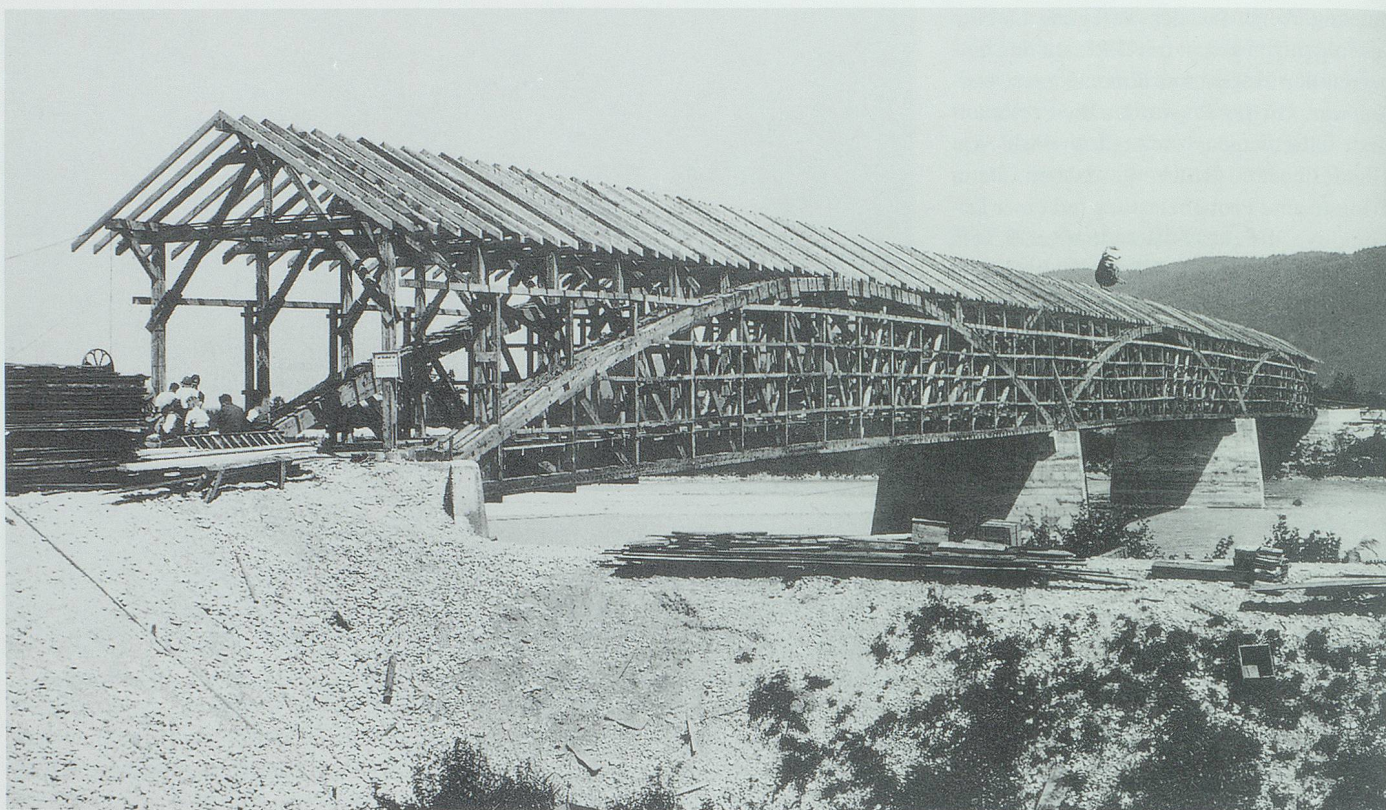
5 Bühler 1928 gibt für den Brückenbau folgende Materialmengen an: 1100 m³ Holz (630 m³ Lärchenholz, 220 m³ Tannenholz, 200 m³ Pfähle und Holme und 50 m³ Eichenholz), 142 t Eisen (52 t Gusseisen, 58 t Schweisseisen für die Hängestangen, 25 t Dachbleche und 7 t Pfahlschuhe.

6 Knotenpunkte des Fachwerks.

7 Stadelmann 1989.

8 Vgl. dazu den Beitrag «Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintallinie» von Hansjakob Gabathuler in diesem Buch.

9 Nach anderen Quellen war es der erste Pfeiler, und weggerissen wurde er bereits am 2. September, während er am 3. September aufgefunden wurde. Der für den Tag nach dem Ereignis anzunehmende wohl wieder niedrigere Wasserstand liesse auch die weiter unten geschilderte Bergungsaktion etwas glaubhafter erscheinen.



Die aus dem Holz der Ragazer Eisenbahnbrücke errichtete Strassenbrücke Salez-Ruggell kurz vor der Fertigstellung im Jahr 1929. Bild aus Werdenberger Jahrbuch 1990.

Flüchtlings aufgefordert, jedoch bis Montlingen war es keinem gelungen denselben aufzufangen, da die Strömung zu stark war und niemand sich getraute.»¹⁰

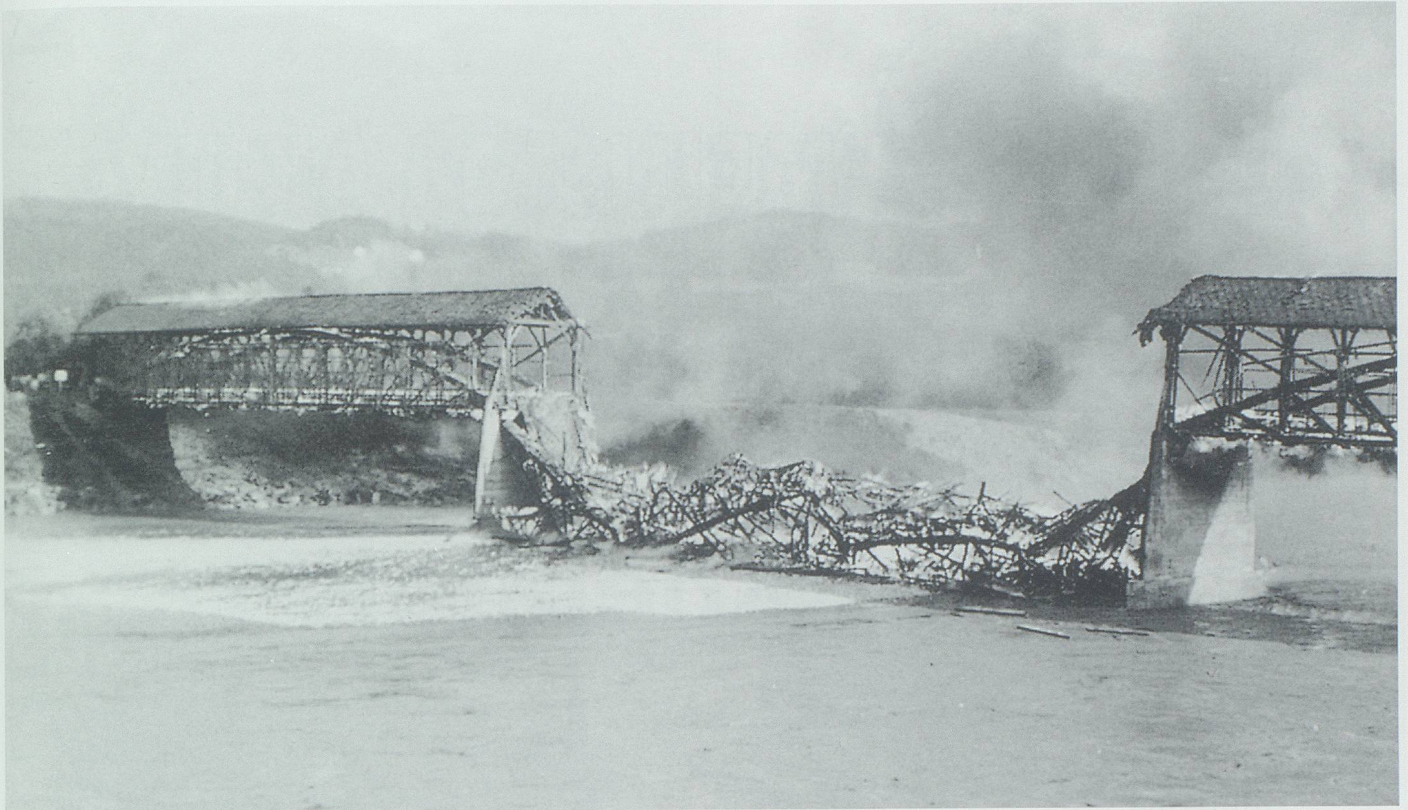
Das vorläufige Ende der Brücke und ihr Weiterleben bei Salez...

Bereits im Jahr 1907, «anlässlich des Ersatzes der grössten und schönsten hölzernen Eisenbahnbrücke der Schweiz, jener über die Thur bei Müllheim», wies die Aufsichtsbehörde darauf hin, «dass die Überbauten der Ragazerbrücke nunmehr doch ehestens ersetzt werden müssten.» Daraufhin wurden erste Studien angestellt. «Es lagen Projekte vor für den blossen Ersatz durch eiserne Überbauten, unter Beibehaltung des vorhandenen Unterbaues, und sodann für Brücken mit drei und zwei Öffnungen mit neuen Pfeilern. Die Studien wurden beschleunigt, im Hinblick auf die von Vertretern des Kantons Graubünden nachdrücklich gemachten Bedenken wegen der Feuersgefahr, da der Kanton im Brandfalle abgeschnitten wäre. Anfangs des Jahres 1914 waren alle Instanzen einig, dass eine Brücke mit zwei Öffnungen von je 67,5 m Stützweite zur Ausführung kommen solle [...]. Die grossen Öffnungen wurden gewählt mit Rücksicht auf die For-

derung der Rheinbauleitung und im Hinblick auf eine baldige Erstellung der Doppelspur. Der hereinbrechende Krieg verteilte den Baubeginn; die Interessen wurden durch andere Ereignisse abgelenkt, womit auch die Bestrebungen zur Erneuerung der Brücke abflauten. Ab und zu wurde zwar die Feuersgefahr, der die Brücke ausgesetzt sei, wieder zur Diskussion gestellt; aber von hoher Stelle wurde darauf hingewiesen, dass die Brücke nun während 70 Jahren dem Funkenwurf der Lokomotiven und den Hochwassern getrotzt habe und deswegen so rasch nicht abgetragen zu werden brauche.»

Erneut aktuell wurde der Ersatz der Brücke mit dem Beschluss zur Elektrifikation der Linie Sargans-Chur. Damit war klar, «dass das Ende der hölzernen Überbauten gekommen war, umsomehr als weitreichende Änderungen zur Herstellung des Lichtraumprofils für die Fahrleitungen und Verstärkungen für die elektrischen Lokomotiven ohnehin nötig geworden wären». Im Juni 1927 wurde der Ersatz des hölzernen Überbaus definitiv in die Wege geleitet, und schon am 15. Mai 1928 stand die neue Brücke – eine Eisenkonstruktion – fertig. Dass damit auch Wehmut verbunden war, brachte der Chef des

Brückenbaubüros der SBB so zum Ausdruck: «Die Freunde der Erhaltung der Holzbrücke müssen sich dabei mit der versöhnenden Genugtuung trösten, dass die hölzernen Überbauten doch wieder errichtet werden, wenn auch nicht in der Nähe des alten Standortes.¹¹ Die Gemeinden Ruggell und Salez im untern Rheintal¹² haben das Holzwerk übernommen [es wurde von den SBB kostenlos zur Verfügung gestellt¹³] und sich verpflichtet, es in einer zwischen ihnen zu erbauenden Strassenverbindung über den Rhein aufzustellen, was nun in einer einwandfreien Weise geschehen kann.» Und an anderer Stelle schreibt er: «Mögen sich die Freunde des Holzbaues, zu denen wir uns übrigens auch zählen, trösten: die hölzerne Rheinbrücke bei Ragaz legte Zeugnis davon ab, dass das Holz bei zweckmässiger Bauweise grosse Widerstandskraft besitzt, und bei richtigem Unterhalt sehr lange dauern kann. In den 70 Jahren ihres Bestehens mag sie gegen eine Million Züge getragen haben, eine schöne Leistung, die die meisten ihrer eisernen Altersgenossinnen nie erreicht haben. So wird die Ragazer Rheinbrücke, als letzte Holzbrücke auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz, zur Ehre ihrer Erbauer und zur Ehre der Holzbauweise in



Das Ende einer stolzen Brücke: Am Nachmittag des 29. Juli 1963 brannte das Bauwerk innert weniger Stunden vollständig ab. Bild aus Werdenberger Jahrbuch 1990.

der Erinnerung der Brückeningenieure weiterleben, und, wie wir hoffen, verjüngt als Strassenbrücke Salez–Ruggell ihre Wiederauferstehung für ein nächstes Jahrhundert finden.»

...und das definitive Ende

1929 konnte die Brücke am neuen Standort in Betrieb genommen werden. Beim Wiederaufbau war nicht mehr das Howesche System zur Anwendung gekommen, sondern das Bauwerk wurde als Bogenbrücke nach dem so genannten System Tuchscherer ausgestaltet: Der Rhein wurde in drei gleich grossen Öffnungen durch parabelförmige, im Innern sichtbare Fachwerkträger von je 48 Meter Stützweite überspannt. Befahrbar mit höherem Maximalgewicht¹⁴ als die andern Holzbrücken und breit genug, um das Kreuzen von Personenwagen zu erlauben, war sie die stärkste und stolzeste der hölzernen Strassenbrücken am Alpenrhein. Während nochmals 34 Jahren versah sie ihren Dienst – bis am hellheiteren Nachmittag des 29. Juli 1963 der Ruf durch die Dörfer Salez und Ruggell ging: «D Riibrugg brünnt, d Riibrugg brünnt!». Innert kurzer Zeit brannte sie vollständig nieder – die Feuerwehren waren machtlos. Die Brandursache wurde nie schlüssig ge-

klärt. Es war die Zeit, als man im Zusammenhang mit dem Bau der N13 begann, die gedeckten Holzbrücken durch moderne Betonbrücken zu ersetzen. Die starke Brücke Salez–Ruggell hätte man hierfür sicher nicht als eine der ersten aussersehen ...

10 Wihler 1882/1951. – Beim verheerenden Rheinhochwasser von 1868 kam es bei der Ragazer Brücke zwar zu einem Dammbruch, die Brücke selber blieb aber verschont.

11 Zuvor waren, angeregt durch örtliche Interessenten, auch Überlegungen angestellt worden, die Brücke durch Verschieben 40 Meter flussabwärts als Strassenbrücke nutzbar zu machen. Die Mittel hierfür konnten jedoch nicht aufgebracht werden, zumal die Gemeinde Ragaz einen Beitrag ablehnte.

12 Zwischen den beiden Dörfern bestand bis dahin immer noch ein Fährbetrieb, obwohl vor allem die Ruggeller bereits seit Jahren auf den Bau einer Brücke warteten. Während auf Liechtensteiner Seite 1923 Landtag und Fürst wenigstens einen Teil der Mittel zur Verfügung stellten, wurde das Vorhaben auf Schweizer Seite gebremst. Erst die Rheinkatastrophe von 1927 brachte den Durchbruch, indem Bund und Kanton wesentlich an die Kosten für den Bau der Zufahrtsstrasse vom Burstriet bis zum Brückenkopf beitrugen. Das damalige Verhalten diesseits des Rheins gehört alles andere als zu den Sternstunden freundschaftlicher Solidarität. Vogt 1989 schreibt (S. 162): «In Frümsern und Sax wurde der Brückenbau rundweg abgelehnt. In Bauernkreisen befürchtete man die Einfuhr von billigem Fleisch, in Arbeiterkreisen die

Konkurrenz von billigen Arbeitskräften aus Ruggell und Schellenberg. Zudem war Sennwald als Folge der Saxerrietkorrektur hoch verschuldet und wollte keine Brücke finanzieren, von der man keine Vorteile für die eigene Gemeinde erwartete.»

13 Vogt 1989 beziffert den Schlagwert des Holzes mit 30 000 Franken.

14 Ros 1941.

Quellen und Literatur

Bärtschi-Baumann 1996: SYLVIA BÄRTSCHI-BAUMANN, *Chronisten des Aufbruchs. Zur Bildkultur der St.Galler und Appenzeller Fotografen*. Zürich 1996.

Bühler 1928: ADOLF BÜHLER, *Der Umbau der Eisenbahnbrücke der S.B.B. über den Rhein bei Ragaz*. – In: *Schweizerische Bauzeitung*, Nr. 21/26.5.1928, Nr. 22/2.6.1928, Nr. 23/9.6.1928.

Ros 1941: M. ROS (Direktionspräsident Empa Zürich), *Belastungsversuche an der hölzernen Strassenbrücke Salez–Ruggell über den Rhein*. – In: *Schweizerische Bauzeitung*, Nr. 20/17.5.1941.

Stadelmann 1989: WERNER STADELMANN, *Holzbrücken bei Bad Ragaz und im Taminatal*. – In: *Terra plana* 3/89. Mels 1989.

Vogt 1989: PAUL VOGT, *Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein*. – In: *Werdenberger Jahrbuch 1990*. Buchs 1989. S. 154–164.

Wihler 1882/1951: JAKOB WIHLER, *Notizen, Erlebnisse und Erfahrungen aus meiner 25-jährigen Dienstzeit*. Abschrift der handgeschriebenen Original-Notizen zu einem chronologischen Vortrag im Jahr 1882. Manuskript O. Heberle, Rorschach 1951; Fotokopie bei Hansjakob Gabathuler, Buchs.