

Strecke ZH 902
Linienführung 1
Abschnitt 2
Landeskarte

Flaach - Rheinau
Flaach - Rüedifar - Rheinau
Rheinau; Rheinbrücke
1031

GESCHICHTE *Stand Februar 2002 / do*

Die erste urkundliche Erwähnung einer Brücke zwischen Rheinau und Altenburg erfolgte bereits 1324. In einem Kanzleiakt taucht der Begriff «untere Brücke» auf, im Unterschied zur 1247 erst erwähnten Brücke zur Klosterinsel.

«Als uralte Verbindung zwischen Klettgau und Thurgau diente die Rheinbrücke zu Rheinau. Wir stossen hier auf die ungewöhnliche Tatsache, dass sich der Flecken Rheinau 1463 bei der eidgenössischen Tagsatzung um die früher dem Kloster Rheinau zustehende Unterhaltspflicht bewarb, in der Absicht, sich gleichzeitig die Nutzniessung des inzwischen eingegangenen Brückenzolles zu sichern.» Dies wurde der Bürgerschaft von Rheinau 1466 bewilligt, wobei zugleich ein Zolltarif formuliert wurde, der auch von durchfahrenden Schiffen und Flössen Abgaben forderte. Für die Reparaturen an dieser und der oberen Brücke hatte der Abt des Klosters Holz aus den Klosterwaldungen anzuweisen und beim Transport zu helfen (SCHNYDER 1938: 154, vgl. QZW II/664 Nr. 1170, II/677 Nr. 1195, II/832 Nr. 1445, II/985 Nr. 1622).

Daneben existierte aber noch nach dem Bau der Brücke ein Fährlehen, um den Flussübergang stets benutzbar zu halten, denn die Öffnung von Rheinau schreibt vor: «Wer auch, daz hie nit brug were [dass die Brücke unbenutzbar oder zerstört wäre], so soll dass verlehen [Fährlehen] ein schiff haben, und git ihm ein burger von einem ross sechs d. [Pfennig] und der ein esel hat, drey pfenig, und wer sein eigen brot isset, dem forderen wir zu wienachten ein brot.» (GRIMM 1840: I/287) Ähnliche Verhältnisse herrschten auch in Andelfingen (vgl. ZH 29.1.1).

Die bestehende Holzbrücke wurde 1804–06 durch Baumeister Blasius Baldischwiler (Balteschwiler) aus Laufenburg erbaut. Baldischwiler war einer der tüchtigsten Holzbrückenbauer der Epoche neben Grubenmann und Ritter; nach 1800 wurden ihm viele bedeutende Brückenschläge anvertraut; von diesen dienten einige wie in Rheinau dem Ersatz von Brücken, die in den Kriegswirren von 1799 zerstört worden waren. Unter anderem erbaute er die heute noch bestehenden Brücken über die Aare bei Olten 1806, den Rhein bei Rheinau 1804–06, die Limmat in Baden 1809 und die Limmat bei Wettingen 1818. In seinen Werken zeigt sich nach den konstruktiv anspruchsvollen, sehr aufwendigen, weitgehend stützenfreien Bauwerken der Brüder Grubenmann und des Luzerners Josef Ritter eine verbreitete Hinwendung zu unspektakulären Zweckbauten. Den Zeitumständen entsprechend entstanden wirtschaftliche, solide und im konstruktiven Aufwand reduzierte Tragwerke mit verhältnismässig geringen Spannweiten und oft mehreren Flusspfeilern, die in der Regel als schlanke Pfahljoche ausgeführt worden sind. Ausnahmen machten nur wenige, besonders repräsentative Staatsbauten wie Conrad Stadlers Rheinbrücke von Eglisau von 1811 oder Hans Conrad

Stadlers Thurbrücke von Andelfingen von 1814/15. Baldischwilers Bauplan befindet sich heute im Staatsarchiv (STAZH Plan M 652). Die Brücke wurde zuletzt 1988 vom Kanton Zürich renoviert.

Bis 1872 stand auf der gemauerten Vorbrücke schweizerseitig eine Sandsteinstatue des Hl. Nepomuk. Sie wurde bei einer «überschäumenden Chilbi» in den Rhein geworfen. Anlässlich des Kraftwerkbaus 1955 stiess man auf den Torso. Seit 1961 steht an dieser Stelle eine Bronze-Plastik des Brückenheiligen von Emilio Stanzani.

(Vgl. ausführlicher FREY-SCHÖNBORN o. J., NATIONALSTRASSENBÜRO 1995: 54–57, KILLER 1974.)

GELÄNDE *Aufnahme 29. Juli 1998 / do*

Die dreifeldrige gedeckte Holzbrücke besitzt als Flusspfeiler zwei Pfahljoche und als Widerlager gemauerte Vorbrücken. Die Gesamtlänge des Bauwerks beträgt rund 80 m. Die Mauerwerkskonstruktionen der Vorbrücken sind nicht überdacht; auf der Schweizer Seite bestehen zwei Bogen, auf der deutschen ein einzelner.

Nach STADELMANN (1990: 60) besteht das Tragwerk der gedeckten Holzbrücke aus trapezförmigen Hänge- und Sprengwerken, die durch Quergebinde mit gebogenen Bögen versteift sind und sich auf zwei Pfahljoche mit je acht Pfählen sowie die äusseren Flusspfeiler der steinernen Vorbrücken, die als Widerlager dienen, abstützen. Die Stützweite der drei Felder beträgt je ca. 21 m, die Breite des Baues 4.3 m, seine Höhe 3.05 m. Die Brücke ist bis auf kleine Lichtöffnungen vollständig verschalt und besitzt ein Satteldach, das mit Biberschwanzziegeln gedeckt ist.

Die Tragfähigkeit des Tragwerks der Brücke ist durch Verstärkungen aus Stahlteilen erhöht worden. Es handelt sich um neun Doppel-T-Träger, die die hölzernen Querträger der Fahrbahn der drei Brückenfelder unterfangen und mit Zugstangen ins Hängewerk hochgebunden sind, sowie um vier Rahmen aus U-Eisen, die auf die hölzernen Portalrahmen über den Pfahljochen und an den Brückeneingängen aufgedoppelt sind. Die Tragkraft der einspurigen Brücke beträgt acht Tonnen. (Nach Aussage eines deutschen Zöllners wird die Gewichtsbeschränkung auf der Brücke aber häufig von Carchauffeuren missachtet.)

*Zwischen den beiden steinernen
Vorbrücken überspannt Baltischwilers
Rheinbrücke als dreijochige, vollständig
verschaltete Holzbrücke den Fluss.
Blickrichtung Nord.
Abb. 1 (do, 29. 7. 1998)*



*Auf der rechtsufrigen Vorbrücke steht
eine moderne Statue des
Brückenheiligen Nepomuk. Blickrichtung
Nordwest.
Abb. 2 (do, 29. 7. 1998)*



*Das Innere der Brücke wird beherrscht
vom mächtigen dreifachen Sprengwerk
und den kräftigen Zangen des
Hängewerks. Blickrichtung West.
Abb. 3 (do, 29. 7. 1998)*



Die Einstufung der Holzbrücke von Rheinau als Objekt von nationaler Bedeutung ergibt sich aus ihrem Stellenwert als repräsentatives Werk der Baumeistergeneration nach den Brüdern Grubenmann, die im Kanton Zürich mit der Glattbrücke von

Oberglatt ZH 425.0.1 ebenfalls vertreten sind. Als technische Leistung und von ihren Abmessungen her ist sie den anderen erhaltenen Brücken Baldischwilers ebenbürtig, die allesamt als Objekte von nationaler Bedeutung eingestuft sind, aber beispielsweise auch der zeitgenössischen Rheinbrücke von Diessenhofen (TG 413.2.1, im IVS ebenfalls national gewertet). Ausserdem erhöhen ihr Stellenwert als wesentlicher Bestandteil eines wertvollen historischen Siedlungsensembles und die ungestörte Einbettung der Brückenstelle in die Rheinlandschaft die Bedeutung der Brücke als Baudenkmal.

— Ende des Beschriebs —