

Rezension

Autor(en): **Ragetti, Jürg**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(1996)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rezension



Andreas Kessler

Vom Holzsteg zum Weltmonument

Die Geschichte der Salginatobelbrücke
Internationales Historisches Wahrzeichen
der Ingenieurbaukunst

233 Seiten mit zahlreichen SW-Fotos
und Plänen

Verlag AG Buchdruckerei Schiers 1996,
Fr. 40.–

Die Salginatobelbrücke, die in den Jahren 1929/30 für die Verbindungsstrasse Schiers–Schuders nach Plänen des Ingenieurs Robert Maillart gebaut wurde, ist ohne Zweifel ein Juwel der Baugeschichte des 20. Jahrhunderts und von herausragender bautechnischer und baukünstlerischer Bedeutung. Ihre 1991 erfolgte Auszeichnung als «Internationales Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst» durch die American Society of Civil Engineers, eine Ehre, die bisher weltweit nur wenigen ausgewählten Bauwerken zuteil wurde, war der unmittelbare Anlass für das vorliegende Buch.

Darin werden vor allem die Baukonstruktion und die Bauarbeiten der Brücke sehr ausführlich mit vielen technischen Einzelheiten beschrieben und mit zahlreichen Plandarstellungen und Fotos dokumentiert. Das Buch richtet sich aber trotzdem nicht nur an ein Fachpublikum, sondern es beleuchtet das Bauwerk vor allem auch aus einer regionalen und heimatkundlichen Sicht. Mehrere Mitautoren beschreiben die Geschichte der Brücke aus ganz unterschiedlichen Perspektiven.

Maillarts Projekte und Bauten stehen im Zusammenhang mit der Einführung des Eisenbetons an einem Wendepunkt in der Geschichte der Bautechnik. Sie haben in dieser Entwicklung im Ingenieurbau und ganz allgemein in der Geschichte und in der Theorie der Baukunst eine herausragende und revolutionäre Stellung. Die Gründe dafür beschreibt Jürg Conzett, Bauingenieur aus Chur, in seinen Textbeiträgen: Maillarts Erkenntnis spezifischer Materialeigenschaften des Eisenbetons und die Einführung von neuartigen, aus den Bedingungen des Baumaterials und des Bauprozesses entwickelten Tragwerksystemen

und Konstruktionen im Eisenbetonbau (Dreigelenk-Hohlkasten und versteifter Stabbogen im Brückenbau, unterzugslose Pilzdecke im Hochbau).

Conzetts Beschreibungen von «Maillarts Blick fürs Ganze» gehen über eine rein technische Sicht und Analyse hinaus. Sie zeigen auf, dass Maillarts Bauwerke nicht nur aus einem tiefen und für die damalige Zeit revolutionären Verständnis für die Eisenbetonbauweise heraus entwickelt sind; vor allem bei seinen reifen Spätwerken sind die Bauformen und die Tragwerkskonzeptionen auch aus den spezifischen Bedingungen der Situation, der Landschaft und der Topographie hergeleitet. Die präzisen technischen Bauformen der Brücken sind von der Tragwerkskonzeption bis zur Detailgestaltung in einem tiefen und weitgehenden Sinn mit dem Ort verbunden und verwurzelt. Beispiele dafür sind die Salginatobelbrücke oder auch die Schwandachbrücke (Kanton Bern) mit ihrer gekurvten Linienführung.

Dargestellt wird auch, wie Maillart seine Grundideen stetig weiterentwickelte. Eine Reihe ähnlicher Brückenkonstruktionen mit Dreigelenk-Hohlkasten, die mit der Innbrücke von Zuoz 1901 beginnt und zum Beispiel 1905 mit der Tavasabrücke fortgesetzt wird, findet in der Salginatobelbrücke ihren Höhepunkt: die Anwendung des gleichen Systems unter gewagten Bedingungen mit einer Stützweite von 90 m und der spektakulären und dramatischen Lage über der 80 m tiefen und felsigen Schlucht. Hier gelingt Maillart – im Unterschied zu früheren Brücken mit gemauerten Widerlagern – die Einbindung des Bauwerks in die Landschaft, da die Bogenkonstruktion mit den ebenfalls betonierten Anschlussöffnungen präzise in die Landschaft übergeht. Diese Dialektik zwischen perfekter Ingenieurbauform und wilder, rauher Berglandschaft steigert noch die optische Wirkung der reinen und präzisen technischen Bauform und Konstruktion.

Die Neuartigkeit von Maillarts Entwürfen und Ideen, die in einem gewissen Gegensatz zu traditionellen Lehrmeinungen und vor allem auch im Widerspruch zu damaligen ästhetischen Vorstellungen standen, war der Grund, dass seine Vorschläge auf häufige Ablehnung stiessen, obwohl sie kostengünstiger waren. Dass etliche seiner Projekte in Graubünden verwirklicht wurden, ist sicher auch dem Umstand zu verdanken, dass sich in den abgelegenen Bergtälern weniger Widerstand gegen die neuen Ideen Maillarts regte.

Im Fall der Salginatobelbrücke beschreibt das Buch in diesem Zusammenhang einen weiteren wichtigen Aspekt, nämlich die kräftige und weitreichende Unterstützung des Projektes durch den Bezirksingenieur Peter Lorenz. Auch die Verdienste weiterer am Bau beteiligter Personen werden im Buch ausführlich gewürdigt, insbesondere die Leistungen des Gerüstbauers Richard Coray und des Bauunternehmers Florian Prader.

Die Beschreibung des alten Weges von Schiers nach Schuders im Text von Hansluzi Kessler und die Schilderungen des Ringens um unterschiedliche Varianten für die neue Strassenführung zeigen die Brücke auch als Bestandteil der gesamten Verbindungsstrasse.

Im Buch eingeflochten sind viele Geschichten und Anekdoten rund um die Brücke, vom Unfall des Gerüstbauers Coray bis zum Handstand von Oberturner Flütsch aus Schiers auf dem Brettersteg des Baugerüsts 80 m über dem Abgrund. Diese Erzählungen bilden einen unterhaltsamen Aspekt und Gegenpart zur wissenschaftlichen und technischen Sicht.

Die sehr ausführlichen Beschreibungen vieler Nebenschauplätze, wie beispielsweise die Betrachtung der Brücke als Sprengobjekt während des Zweiten Weltkriegs und während des Ungarnaufstandes von 1956, die langen Schilderungen der Feierlichkeiten anlässlich der Auszeichnung zum «Weltmonument» oder die Erzählung der «spannenden» Odyssee der Auszeichnungstafel, führen allerdings, was die Würdigung der Brücke als Werk der Baukunst betrifft, an etlichen Stellen auf Abwege. Das Kapitel «Eine Brücke als Kunstwerk» gerät zu einer Aufzählung und Auflistung von Büchern, Zeitungs- und Zeitschriftenbeiträgen. Es beschränkt sich auf Zitate dieser Texte und vermittelt keine eigenständige Analyse zu diesem Thema.

Die herausragende Bedeutung der Salginatobelbrücke beruht nicht nur auf der bautechnischen Leistung, sondern gründet zu einem grossen Teil auch auf der baukünstlerischen Sicht und Interpretation. Vor allem Sigfried Giedeon betonte schon früh, zum Beispiel in seiner Architekturgeschichte und Propagandaschrift für die moderne Architektur, «Space, Time and Architecture», die grundlegend neue Erscheinung der Brücken und die neuen ästhetischen Werte wie Transparenz und schwebende Leichtigkeit, die mit den neuartigen Konstruktionslösungen von Maillart verbunden waren. Und der Bildhauer und Architekt Max Bill hob in seinen Buchpublikationen über Maillart hervor, dass seine Brücken nicht nur technische Werke, sondern eine besondere «Art von Kunstwerken» seien. Er erkannte in den Bauwerken Gesetzmässigkeiten und ästhetische Qualitäten, die über das rein Technische hinausgehen. Gerade diese Dialektik zwischen der technischen Ingenieurbaukonzeption und der künstlerischen Interpretationen durch Giedeon und Bill wäre ein Thema, das in Maillarts Werk und im Zusammenhang mit der Salginabrücke analysiert und vertieft werden müsste.

Im Zusammenhang mit der Buchpublikation wurde vom Autor auch eine Dia-Serie zum «Weltmonument Salginatobelbrücke» für den Schulunterricht geschaffen. Das Ziel, baukulturelle Themen in den Heimatkunde- und den Geschichtsunterricht einzubeziehen, um ein vertieftes Verständnis für die baukünstlerischen Qualitäten von Ingeni-

eurbauten zu wecken und um allgemein die Sensibilität für bauliche und gestalterische Themen zu fördern, ist bemerkenswert. Es ist zu hoffen, dass dieses Beispiel weiter Schule macht.

Jürg Ragetti