

Stufen in der Landschaft : der zweite Traversiner Steg in der Viamala

Autor(en): **Ragetti, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 1

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-398867>

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.

Baukultur

Stufen in der Landschaft

Jürg Ragetti

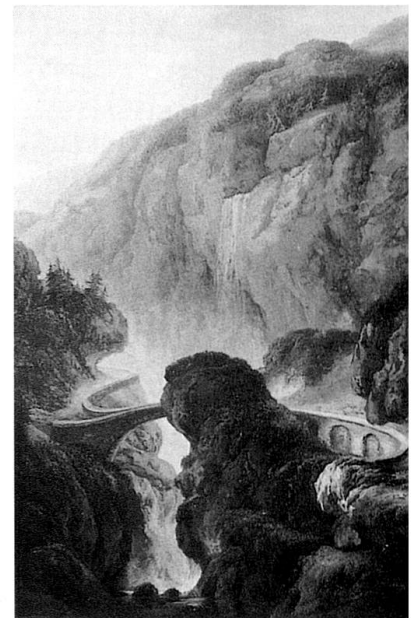
Der zweite Traversiner Steg in der Viamala

Mit der Eröffnung des zweiten Traversiner Stegs im August 2005 ist der Fussweg durch die Viamala wieder durchgehend begehbar. Nachdem im Jahre 1999 ein Felssturz den Vorgängerbau zerstört hatte, war die Querung des Traversiner Tobels zu einem mühevollen Hindernis geworden. Der «Kulturraum Viamala» ist mit der einzigartigen Brückenkonstruktion als hängende Treppe von Ingenieur Jürg Conzett und Mitarbeiter Rolf Bachofner um eine Attraktion reicher geworden.

Landschaftserfahrung und Erschliessung der Landschaft für den Tourismus

Eine der ersten künstlerischen Darstellungen der Viamala ist das kleine Ölgemälde «Steinbrücke in der Viamala» von Johann Heinrich Wüest, entstanden um 1780/85, «auf dem die Kurvenbildung des Weges phantastisch hervorgehoben und dem mächtigen Gebirge gegenübergestellt wird.»¹ Das 1804 vom österreichischen Landschaftsmaler Joseph Anton Koch geschaffene Ölgemälde «Die Via Mala» zeigt in dramatischer Hell-Dunkel-Darstellung mit Licht-Schatten-Kontrast den Eingang in die Schlucht. Diese Bilder sind frühe Zeugnisse für «die ästhetische und touristische Eroberung der Alpen und die Definition ihrer Schönheit»², eine Entwicklung, die seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert stattgefunden hat. Sie stellen diese Natur im Zusammenspiel mit Menschenwerk, mit Weg, Strasse und Brückenbauten dar; und diese Anlagen scheinen geradezu ein Mittel der Landschaftserfahrung und der Reflexion über das Verhältnis von Mensch und Natur zu sein.

Im Jahre 1903 wurde die Treppen- und Galerieanlage in der Viamala als touristische Attraktion angelegt; der Treppenabgang



Johann Heinrich Wüest: Steinbrücke in der Viamala, um 1780/85, in: Leza Dosch, Kunst und Landschaft in Graubünden. Bilder und Bauten seit 1780, Zürich 2001, S. 55.

mit 287 in den Fels gehauenen Stufen sollte den Besuchern neue Perspektiven der Schlucht eröffnen.³ Eine solche Anlage war durchaus charakteristisch für die in dieser Zeit einsetzende Erschliessung alpiner Landschaften für den Fremdenverkehr. Die im ausgehenden 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufkommende Erschliessung der Bergwelt mit Eisenbahnen, Bergbahnen, Kraftwerken usw. war auch eine wichtige Ursache für die Entstehung der Heimatschutzbewegung. Von dieser Seite wurden zahlreiche Anlagen und Konstruktionen von Bergbahnen usw. als «ebenso hässlich vom ästhetischen Standpunkt wie verletzend in ethischer Hinsicht»⁴ verurteilt. Allerdings nahm man auch eine differenzierte Haltung zwischen Landschaftsschutz und baukünstlerischem Bewusstsein ein: Man trat einerseits für die Unantastbarkeit einmaliger Landschaften ein; in anderen Fällen aber forderte man baukünstlerische Kraft und Sensibilität für solche bauliche Eingriffe und sah in der Verbindung von Landschaft, Natur und Baukunst neue inhaltliche und ästhetische Qualitäten. Die Anlagen der Rhätischen Bahn spielten in dieser Entwicklung eine wichtige Rolle. Diesen Gebirgsbahnen wurde der Verdienst zugesprochen, gewisse landschaftliche Schönheiten erst recht erschlossen zu haben und durch die kühnen Kunstbauten die landschaftlich gewaltige Szenerie noch zu steigern.⁵

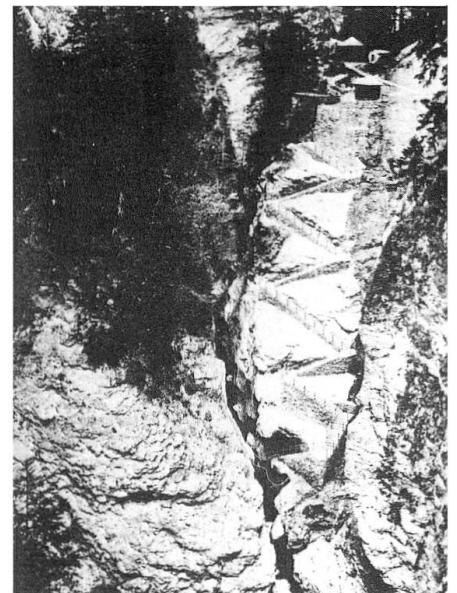
Solche Reflexionen können auch heute noch ihre Bedeutung und Gültigkeit haben. Jürg Conzett hat so jüngst in seinem Referat «Das anscheinend Überflüssige»⁶ einen inhaltlichen Bogen von den Anlagen und Kunstbauten der Rhätischen Bahn, für deren bauliche Instandsetzung er teils beauftragt ist, bis zu seinem zweiten Traversiner Steg gezogen.

Kulturraum Viamala

Der 1992 gegründete Verein «Kulturraum Viamala» hat sich als Aufgabe gestellt, dieses Gebiet mit seinen zahlreichen historischen, landschaftlichen und baulichen Denkmälern durch den Wiederaufbau des alten Saumweges als sogenanntes Ecomuseums zu erschliessen und damit die Identifikation mit dem Kulturraum zu fördern. Die grosse Beachtung der bisherigen Erfolge weit über die Landesgrenzen hinaus ist massgeblich verbunden mit den Brückenbauten von Ingenieur Jürg Conzett, die an neuralgischen Punkten den Weg zusammenschliessen und die eigentliche Kunststücke in bautechnischer und architektonischer Hinsicht darstellen.



Joseph Anton Koch: Die Via Mala, 1804, in: Leza Dosch, Kunst und Landschaft in Graubünden. Bilder und Bauten seit 1780, Zürich 2001, S. 56.



Treppenanlage zum Abstieg in die Viamala, Foto aus dem Jahre 1903, Archivfoto Werner Roth, in: Werner Roth-Bianchi, Thomas Riedi, Hans Mohler, Viamala. Geschichte und Geschichten aus vier Jahrtausenden, Verkehrsverein Thusis (Hrg.) 2003, S. 15.



1996 wurde für die nördliche erste Etappe des Wanderwegs der Traversiner Steg als filigrane Holzkonstruktion erstellt, 1999 für die Fortsetzung durch den südlichen Teil der Schlucht die Pünt da Suransuns als Spannbandbrücke, deren Gehweg mit Steinplatten aus Anderer Granit konstruiert ist. Der unterschiedlichen Materialisierung der beiden Brücken in Holz und in Stein liegt die Idee zugrunde, damit die Kulturscheide zwischen Nord und Süd zu markieren.

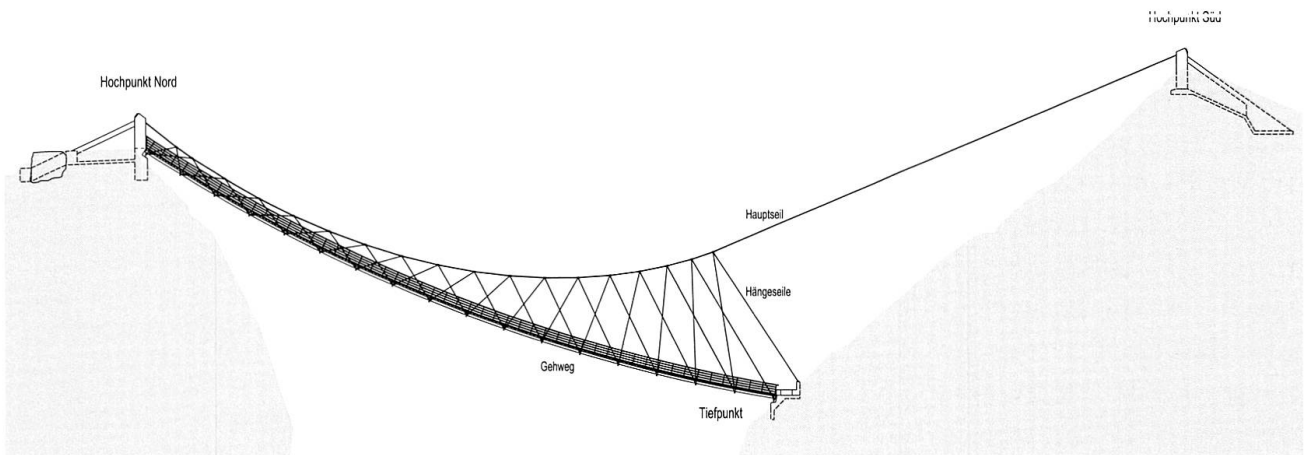
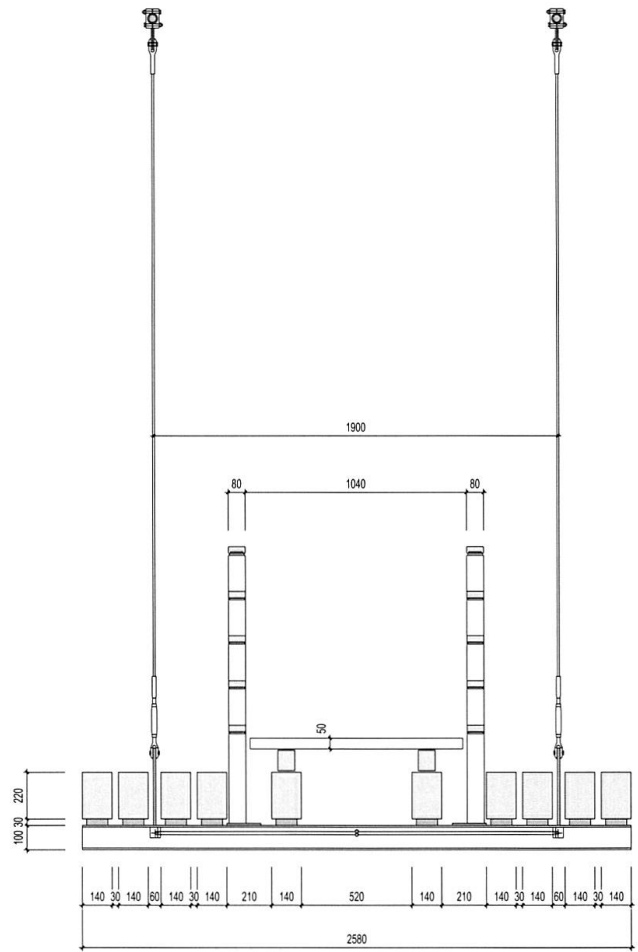
Nachdem 1999 der erste Traversinersteg durch einen Felssturz zerstört wurde, prüfte man zuerst Möglichkeiten der Geländesicherung mit Steinschlagverbauungen für einen Wiederaufbau an derselben Stelle; schliesslich wurden aber solche Lösungen als unangemessen erachtet. Der Standort wurde deshalb etwa 70 Meter talauswärts an eine sichere und relativ enge Stelle verlegt. Wie schon bei der Pünt da Suransuns stehen auch hier die schwierige Wahl des «richtigen» Standorts und der Entwurf der Brückenkonzeption in unmittelbarem Zusammenhang. Die topographischen Verhältnisse verlangten hier eine aussergewöhnliche bauliche Lösung, denn der Höhenunterschied zwischen den beiden Widerlagerbereichen der Brücke beträgt 22 Meter. Dies führte zur Idee einer Konstruktion als hängende Treppe.

Hängende Treppe als Seilfachwerk

An dieser Stelle fallen die steilen und felsigen Flanken der Schlucht etwa 70 Meter bis zum Bachbett hinab. Zu einem zentralen Element des Entwurfes wurde die Bedingung, dass das Begehen der Treppe in diesen recht wilden topographischen Verhältnisse mit angemessenem Komfort und Sicherheitsgefühl für die Benutzer möglich ist.

Die Tragkonstruktion besteht aus einem vorgespannten Seilfachwerk. Der Steg ist an zwei parallel geführten Hauptseilen über eine Vielzahl von Hängeseilen aufgehängt, die aus statischen Gründen gekreuzt angeordnet sind. Die komplexe Geometrie der Seile, die eine gleichmässige Verteilung der Kräfte bewirkt, wurde mit der Methode der graphischen Statik von Karl Cullmann (1821–1881) bestimmt. Die Spannweite der Hauptseile beträgt 95 Meter; die Brücke überspannt 57, in der Schräge gemessen 62 Meter.

Die betonierten Widerlager stehen auf natürlich vorgegebenem Kuppen im Gelände. Die Hauptseile sind in mächtige Pfeiler eingeführt. Über betonierte Streben werden die grossen Zug-



kräfte in den hinteren Teil der Widerlager und über starke Bodenplatten ins Erdreich geleitet. Als Gegengewicht wurde auf der Südseite die Bodenplatte mit Erde überschüttet; auf der Nordseite konnte ein schwerer Felsfindling zur Verankerung des Widerlagers mitverwendet werden. Die beiden Pfeiler des nördlichen oberen Widerlagers bilden einen imposanten torartigen Einstieg in die Brücke; das untere Brückenaufleger, das infolge



der Seilaufhängung nur gering belastet ist, ist als kleiner Sitzplatz gestaltet.

An den Hängeseilen sind im Abstand von 3,60 Metern Stahlquerträger befestigt. Darauf sind beidseits des Gehwegs je vier Brett-schichtholzbalken montiert, die als Untergurt des Seilfachwerkes wirken und zusammen mit den Verstreben unter dem Gehweg einen Windverband bilden. Schwingungen und Schaukeln werden so weitgehend verringert. Insbesondere verhindern diese Balken auch beim Überqueren der Brücke den senkrechten Blick in die Tiefe und vermitteln damit den Wanderern ein Gefühl der Sicherheit. Die etwa 1 Meter breite Treppe mit 176 Stufen ist auf zwei weiteren Balkenträgern befestigt. Für diese Konstruktionen wurde das Holz von vor Ort geschlagenen Bäumen verwendet, Lärche für die Balken und Föhre für die Stufenbretter. Wenn die Abnutzung es erforderlich machen wird, können die Trittbretter ersetzt werden und auch die weiteren Bauteile sind mit mehr oder weniger Aufwand auswechselbar.

Die seitlichen Balken zeichnen die exakte Linie eines Kreisbogens. Analog dazu sind die liegenden Geländerbretter angeordnet. Beim Hinabgehen nimmt die Steigung der Stufen kontinuierlich ab, beziehungsweise wird sie beim Hinaufsteigen mit jedem Tritt immer grösser. Je näher man dabei der andern Talflanke kommt, je mehr öffnet sich der Blick zwischen den Stufenbrettern auf die jäh abfallende Felswand.

Mit der einzigartigen Brückenkonstruktion wird ein eindruckliches, für manchen Wanderer gar dramatisches Natur- und

Fotos: Wilfried Dechau,
Stuttgart

Im April erscheint ein grossformatiger Bildband zum Bau des Traversinerstegs. Wilfried Dechau hat die Bauarbeiten vom Aushub der Fundamente über das Spannen der Seile bis zum letzten Handgriff der Zimmerleute mit der Kamera begleitet. Bibliophil gebundenes Buch im Schuber. Buchformat: 27,6 x 38,2 cm, 104 Seiten. 73 drucklackierte, meist ganzseitige Fotos. Mit Texten von Prof. Rolf Sachsse, Prof. Jörg Schlaich, Dr. Ursula Baus und Wilfried Dechau. Alle Texte deutsch / englisch. Ladenpreis: 78 Euro / 120 CHF.

Die auf 500 Exemplare limitierte Auflage ist nummeriert und signiert. Bis Ende April kann das signierte, auf 500 Exemplare limitierte Buch zum Vorzugspreis von 64 Euro/98,50 CHF (zuzüglich Versandkosten) beim Ernst Wasmuth Verlag, Tübingen, bestellt werden. (www.wasmuth-verlag.de, info@wasmuth-verlag.de)



Architekturerlebnis geschaffen. Die Qualität des Bauwerks reicht aber über diese Inszenierung von Landschaft weit hinaus; es zeigt eine innige Verbindung von Baukunst, Landschaft und Natur. Die elementare Bauform und Konstruktion der Brücke sind mit einer tiefen Sensibilität für landschaftliche und topographische Gegebenheiten aus den spezifischen Bedingungen des Ortes und der Funktion heraus entwickelt und mit einer akribischen Sorgfalt bis ins Detail gestaltet. In ihrer konstruktiven Klarheit und Unmittelbarkeit, erfinderischen Raffinesse und gestalterischen Feinheit wird der magische Ort «Viamala» auf neue einzigartige Art erlebbar.

Jürg Ragettli ist Präsident des Bündner Heimatschutzes und dipl. Arch. ETH/SIA.

1 Leza DOSCH, Kunst und Landschaft in Graubünden. Bilder und Bauten seit 1780, Zürich 2001, S. 54.

2 Stephan KUNZ, Beat WISNER, Wolfgang DENK (Hrg.), Die Schwerkraft der Berge 1774–1997, Basel 1997, S. 9. (Publikation zur Ausstellung im Bündner Kunstmuseum Chur vom 5. Juni – 21. August 1977)

3 Werner ROTH-BIANCHI, Thomas RIEDI, Hans MOHLER, Viamala. Geschichte und Geschichten aus vier Jahrtausenden, Verkehrsverein Thusis (Hrg.) 2003, S. 9.

4 Fritz OTTO, Bergbahnen, in: Heimatschutz 1912, Nr. 9, S. 137.

5 Jules COULIN, Die Rhätische Bahn, Heimatschutz 1/1913.

6 Vortrag von Jürg CONZETT, Das anscheinend Überflüssige, anlässlich der Jubiläumsfeier zum 100-jährigen Bestehen des Bündner Heimatschutzes am 22. Oktober 2005 in Chur.