

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 31 (2018)
Heft: [7]: Eisenbahn renovieren

Artikel: Ehre dem Stein
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816362>

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: 08.11.2024

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



Statt Betonplatte Krag- und Konsolensteine aus Granit für den renovierten Viadukt übers Stulser Tobel.

Ehre dem Stein

Landwasserviadukt im Schneesturm, im Abendrot, mit Selfie; Landwasserviadukt im Herbstglühen, aus Fluss- und aus Lokführersicht – auf Instagram, dem Fotoalbum der Welt, lagern 2143 Beiträge zur bekanntesten Brücke der RhB. Über 600 weitere Brücken gibt es auf dem Streckennetz, allein die Albulabahn fährt zwischen Thusis und St. Moritz über deren 144. So über den doppelten Viadukt im Stulsertobel zwischen Bergün und Preda. Es ist ein Bogengewölbe in Bruchsteinmauerwerk mit einer Lichtweite von 25 Metern das eine und 23 Metern das zweite. Seit 1904 fahren die Züge darüber. Wasser und Frost haben den Fugenmörtel zerstört. Um die Substanz zu erhalten, muss die Brücke, wie nach und nach alle 617 andern, instandgesetzt werden. Nebst den Schäden verlangt die technische Veränderung der Lokomotiven und Züge – längere Wagen, schnellere Fahrt – eine breitere Fahrbahn auf der Brücke, denn an den Dimensionen, die die Pioniere gebaut haben, stossen die zeitgenössischen Wagen an. Der Querschnitt der einen Brücke muss um dreissig Zentimeter verbreitert werden, damit für den Weg bei beiden Geländern genügend Platz vorhanden ist.

Kein Bau der RhB kommt der «Ehre des Steins» so entgegen wie die Brücken. Diese Ehre verteidigte Robert Moser, einer der die Albulabahn prägenden Ingenieure, vehement. Dauerhaft sei der Stein und einheimisch. Kräftig applaudierte ihm der Heimatschutz, der den Bau der RhB über viele Jahre kritisch begleitet hat. Nur 53 Brücken sind aus Stahl gebaut, 121 aus armiertem Beton – alle andern sind steinern. Der Steinblock, gebrochen in der Nähe der Baustellen, aufgeschichtet zu Brücken, Stützmauern, Galerien und Tunnelportalen, hat das Bild der RhB als regionalistisch-romantische Architektur tief geprägt. Die SBB oder die Matterhorn-Gotthard-Bahn passen ihre Brücken mit einem einfachen Verfahren an – sie schleifen die Krone ab und stellen eine genügend breite Betonplatte drauf. Für die RhB schrieb der Ingenieur Jürg Conzett 2008 den Bericht «Umgang mit bestehenden Brücken», wo er vorschlug, wie die Brücke und die Brückenplatte mit Steinen auf beiden Seiten zu verbreitern sei.

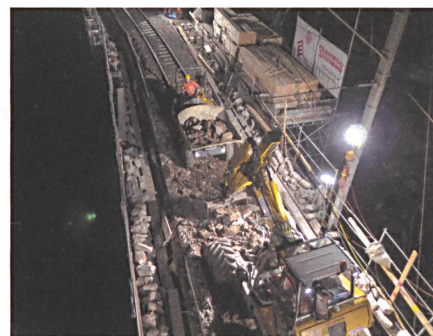
Für die Fahrbahn wird fugenlos ein Betontrog für den Schotter der Gleisanlage in die Brücke gelegt. Seine sichtbaren Seitenwände werden mit Natursteinen verkleidet. In den Trog sind die Kanalisationen integriert. Die Kragplatten und Konsolensteine sind aus Granit. Auf ihnen wird das Brückengeländer montiert. Karl Baumann, Leiter Kunstbauten der RhB, und seine Kollegen haben den Prototyp entworfen. Aus der Erfahrung ist eine Norm geworden für die technische, ökonomische und ästhetische Reparatur der Eisenbahn. So für den Viadukt übers Stulsertobel, die gut 2,8 Millionen Franken gekostet hat. ●

Viadukt Stulsertobel, 2014

Bauherrschaft: RhB, Karl Baumann (Projektleitung)
Ingenieure: Edy Toscano,
Kosten: Fr. 2,6 Mio.



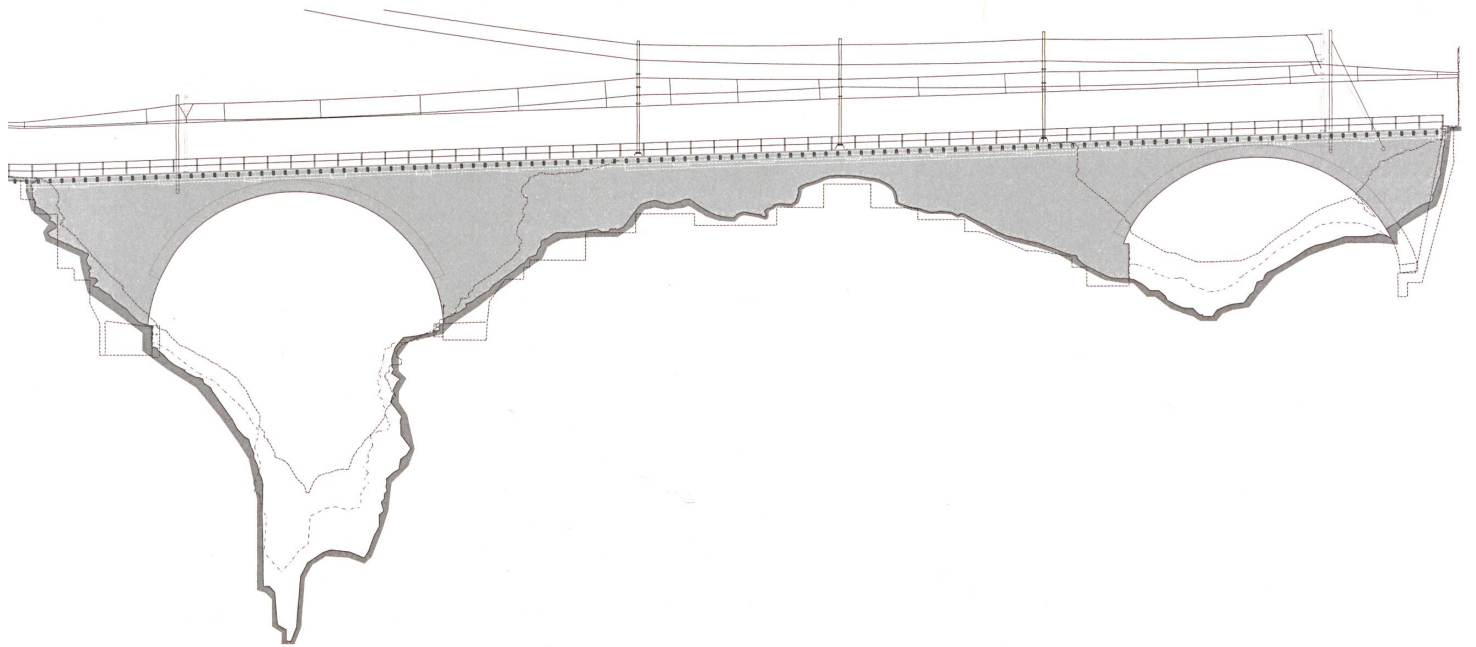
Bauen unter Betrieb am Tag ...



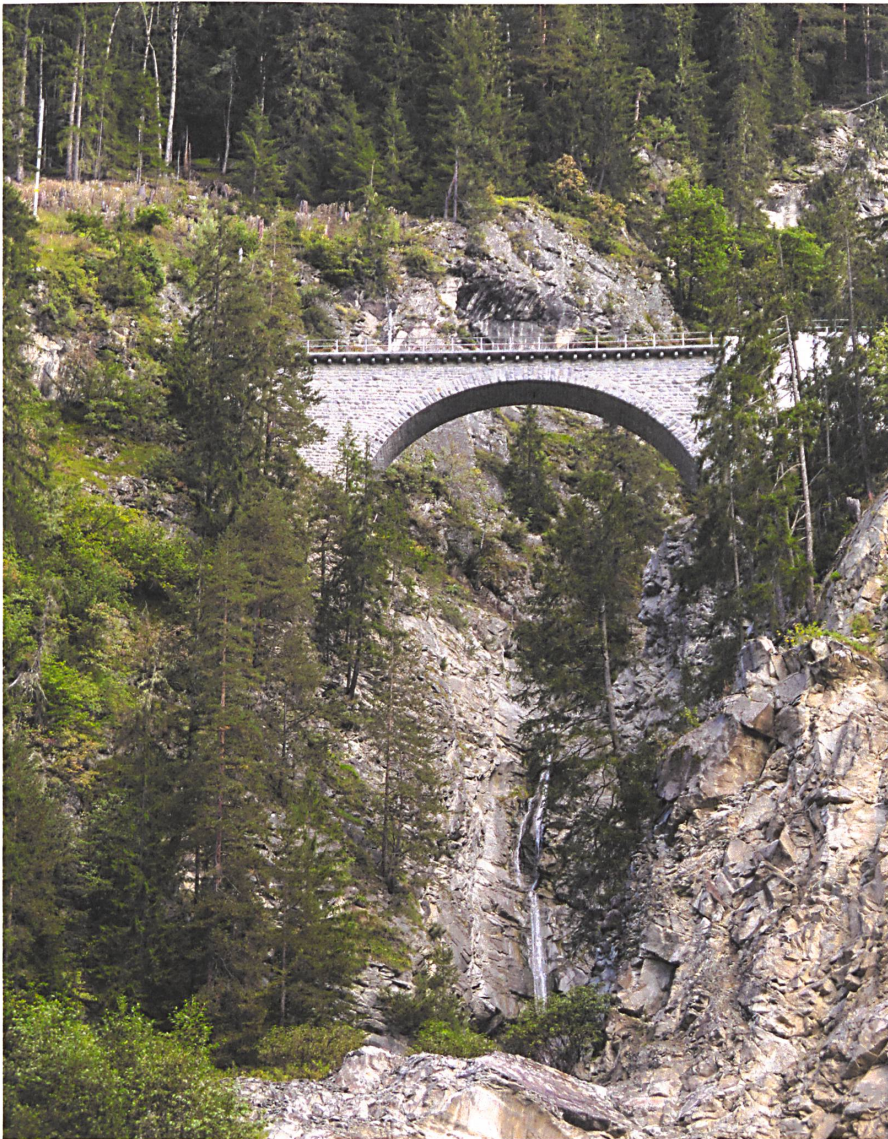
... und in der Nacht.



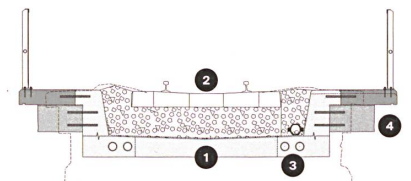
Der Kragen aus Stein, der Trog für die Fahrbahn aus Beton.



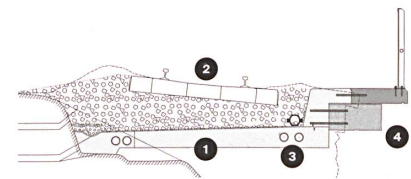
Der Längsschnitt zeigt das Bauprinzip für alle Brückenrenovationen:
keine Betonplatte, sondern Konsolen und Kragen aus Granit.



Im steinernen Bogen über das Stulsertobel.



Querschnitt Viadukt.



Querschnitt Lehnbrücke.

Aufbau

- 1 Betontrug
- 2 Fahrbahn
- 3 Kabelkanal
- 4 Konsolen und Kragen aus Granitsteinen