

Standardtext RhB
Der Landwasserviadukt

Nach 106 Jahren: Baudenkmal der Schweizer Eisenbahngeschichte wird sanft saniert

Zur Verjüngung: Der Landwasserviadukt grüsst im roten Kleid

Er ist das Wahrzeichen der Rhätischen Bahn schlechthin: Der Landwasserviadukt bei Filisur – etwa auf halber Strecke zwischen Chur und St. Moritz – ist eine architektonische Meisterleistung und beeindruckt auch über 100 Jahre nach seinem Bau die Reisenden im Albulatal. Er ist ein Bau der Superlative: Seine Pfeiler wurden ohne Gerüst gebaut, er steht nicht frei, sondern mündet an beiden Enden in Tunnel – und bildet erst noch einen sehr engen Radius von nur 100 Metern. Nach 106 Jahren makellosem Dienst wird die weltberühmte Brücke einer Instandsetzung unterzogen und dazu in ein rotes Kleid gehüllt.

Lange war unklar: Wird eine Bahn über den Julier oder über den Albula gebaut? Doch in ihrem Beschluss vom 30. Juni 1898 hält die Schweizerische Bundesversammlung fest: «Die Eingenossenschaft bewilligt dem Kanton Graubünden zum Zwecke der Erstellung schmalspuriger Eisenbahnen von Thusis über Filisur nach St. Moritz (...) eine einmalige Subvention von 8 Millionen Franken unter der Bedingung, (...) dass Kanton und Gemeinden Graubündens sich an der Erstellung der genannten Bahnlinien mit einem Betrage von wenigstens 7 Millionen Franken in Aktien beteiligen und dass bei der Ausführung derselben die aus militärischen Rücksichten festgesetzten Forderungen erfüllt werden.» Der Grundstein für den Bau der Albulalinie war gelegt – jener für den Landwasserviadukt ebenso. Die Arbeiten an diesem Meisterwerk begannen 1901. Das Markenzeichen ist seit dem Sommer 2008 als Teil des Gesamtkunstwerks «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» als UNESCO Welterbe anerkannt. Der denkmalgeschützte Landwasserviadukt wird heuer für den Bahnalltag fit gemacht.

Ohne grossen Eingriffe: erste Instandsetzung im 2009

106 Jahre nach seiner Fertigstellung wird er in neun Monaten renoviert. «Wir gehen sanft ans Werk. Die Bauwerke der RhB Albulalinie gehören ja seit letztem Juli zum UNESCO Welterbe. Das heisst: Sie dürfen sich äusserlich nicht verändern. Daran halten wir uns strikt. Zwei Dinge bringen wir auf den heutigen technischen Stand: Wir legen einen neuen Schottertrog für die Geleise. Und wir pflegen das Mauerwerk, indem alle Fugen mit neuem Mörtel repariert werden. Rund 25% der Arbeiten finden in der Nacht statt. Der vollständige Zugbetrieb wird mittels Hilfsbrücken garantiert», erklärt Karl Baumann, Leiter Kunstbauten RhB. Während der intensivsten Bauzeit von Mai bis September wird der Viadukt in ein rotes Kleid gesteckt. Das Baudenkmal der Schweizer Eisenbahngeschichte wird so vorübergehend zum Kunstwerk. Eine Live-Webcam dokumentiert den Fortschritt der Bauarbeiten jede Minute (www.rhb.ch/landwasser).

Ohne Ende: ein gebogener Viadukt auf fünf Pfeilern

Er ist ein eigenartiges Bauwerk: Der Landwasserviadukt führt die Bahnlinie der Albulastrecke in einem schönen Schwung in 65 Metern Höhe über das wilde Landwassertal hinweg – direkt in die senkrecht abfallende Felswand, in den Landwassertunnel hinein. Der 142 Meter lange, aus dunklem Kalkstein gemauerte Viadukt besteht aus fünf Pfeilern und sechs halbkreisförmigen Gewölben von je 20 Meter Spannweite. Die ganze Brücke

liegt zur besseren Anpassung an die beidseitigen Felswände in einer Kurve von nur 100 Metern Radius. Sie unterschreitet damit den eigentlichen Minimalradius der Albulastrecke von 120 Metern. Der Landwasserviadukt ist in seiner Form, wie er in die Felslandschaft gebaut wurde, einzigartig und versetzt auch heute noch Fachleute wie auch Laien in Staunen. Nicht von ungefähr ist es das am häufigsten fotografierte Objekt der Rhätischen Bahn. Allein über 100'000 Fahrgäste auf den weltberühmten Glacier- und Bernina Express passieren den Viadukt jährlich.

Pfeiler ohne Gerüst gebaut: ein architektonisches Wunder

Der Bau des Landwasserviaduktes im 1901/1902 dauerte rund 17 Monate und kostete damals 280'000 Franken. Die Besonderheit beim Bau war, dass die drei Hauptpfeiler ohne Gerüst aufgemauert wurden. Auf die üblichen Gerüsttürme haben die Ingenieure aus Kostengründen und wegen allfälliger Hochwasser verzichtet. Dafür ist in jedem Pfeiler ein eiserner Turm eingemauert, der eine aufziehbare, von Pfeiler zu Pfeiler reichende Kranbrücke trug. Mit einer elektrischen Winde liess sich das Baumaterial zur Arbeitsstelle hochziehen. Die Türme wurden – dem Baufortschritt folgend – erhöht und die Brücken aufgezogen. Insgesamt wurden so 9'200 Kubikmeter Mauerwerk verbaut. Für die Bauausführung zeichnete die bekannte Zürcher Firma Müller & Zeerleder verantwortlich, der Architekt war der griechisch-schweizerische Doppelbürger Alexander Acatos.

Ohnegleichen: Albula- und Berninastrecke sind UNESCO Welterbe seit 2008

Am 7. Juli 2008 hat das Welterbekomitee der UNESCO die «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» in ihre Welterbeliste aufgenommen. Damit ist die Rhätische Bahn weltweit erst die dritte Eisenbahn, die von der UNESCO als «universal outstanding» beurteilt wurde. Die beiden einzigartigen Bahnlinien fügen sich mit den spektakulären Kunstbauten wie Viadukten und Kehrtunnels harmonisch in die alpine Landschaft ein. Auf 122 Kilometern von Thusis über St. Moritz nach Tirano führt die Strecke über 196 Brücken, durch 55 Tunnels und an 20 Gemeinden vorbei. Mit der Eröffnung der Albulalinie im Jahr 1903 ist der Fahrkomfort drastisch gestiegen: Brauchte früher eine Postkutsche von Chur nach St. Moritz 12 bis 14 Stunden über den Julierpass, waren es mit dem Dampfzug ab 1903 noch rund vier Stunden. Und heute dauert die Fahrt von Chur zum „Top of the World“ gerade zwei Stunden.

Faktor für Aufschwung: Brücken schlagende Bahnlinien

«Der Bau der gesamten Albulalinie kostete lediglich 25,1 Millionen Schweizer Franken – pro Kilometer waren es 410'000 Franken. Also erheblich weniger als bei den fast zeitgleich entstandenen Bahnbauten am Gotthard, wo der Kilometer für die Doppelspur 1,1 Millionen kostete. Ein preiswertes Phänomen, wenn man bedenkt, dass alleine der Bau des Landwasserviadukts heute rund 7,4 Millionen beanspruchen würde. Der Aufwand für die Instandsetzung in diesem Sommer beläuft sich auf rund 4,6 Millionen Franken», hält Karl Baumann fest. Die Rhätische Bahn überbrückt deutschsprachige, rätoromanische und italienische Sprachgebiete und erweist sich innerhalb des kulturell und sprachlich vielfältigen Kantons Graubünden als identitätsstiftend. Die Erschliessung der Alpen ermöglichte einen neuen Austausch zwischen Norden und Süden und war der entscheidende Faktor in der Entwicklung des einst bäuerlich geprägten Engadins zur modernen Tourismusdestination. «Die ‚Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina‘ ist die wohl spektakulärste Verbindung von Nord und Süd. Mit der Instandsetzung des Landwasserviaduktes – heuer sozusagen als Kunstwerk ganz in Rot – wird sie dies auch in Zukunft bleiben», gibt sich Karl Baumann zuversichtlich.

Hinweis an die Redaktionen

Aktuelles Bildmaterial kann unter www.rhb.ch/medien heruntergeladen werden.

User: landwasser

Passwort: landwasser

Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Rhätische Bahn AG

Unternehmenskommunikation

Bahnhofstrasse 25

CH-7002 Chur

+41 (0) 81 288 63 66 Fax +41 (0) 81 288 65 18

Kontaktperson: Peider Härtli, Mediensprecher