

Stahlbrücken zwischen Reichenau und Ilanz – Massnahmen zur Weiternutzung

Thomas Ekwall

Die Vorderrheinbrücke beim Bahnhof «Valendas-Sagogn» wurde im vergangenen Jahr instandgesetzt. Somit haben sämtliche Stahlbrücken der zwischen 1902 und 1903 erstellten Bahnlinie von Reichenau nach Ilanz eine Ertüchtigung erfahren. Die drei noch erhaltenen bauzeitlichen Kunstbauten der Strecke – die Eisenbahnbrücken Farsch und Isla-Bella sowie die Strassenbrücke bei Valendas – bilden heute aufgrund ihrer typologischen Gemeinsamkeit als Fachwerkbrücken und zugleich vielfältiger konstruktiver Einzelheiten ein identitätsstiftendes Ensemble, das von der Baukunst dieser Epoche zeugt.

Die Rheinschlucht als kürzester Weg

Als der Bahnabschnitt Reichenau–Ilanz errichtet wurde, strebte die Rhätische Bahn (RhB) vor allem eine bestmögliche Verbindung zwischen Chur und Disentis an. Aufgrund der von Ingenieur Robert Moser verfassten Studie möglicher Streckenführungen entschied sich die RhB 1898 für die direkteste Variante durch die Rheinschlucht. Das sanft ansteigende Längsgefälle entlang des Vorderrheins versprach eine kostengünstigere Umsetzung als die kuptierten und höher gelegenen Strecken über Versam oder Laax. Aufgrund der flachen Topografie und des Hochwasserrisikos entlang des Flusses wurden Stahlkonstruktionen für die Überbrückung grösserer Spannweiten bevorzugt: Die Farsch-Brücke nahe Reichenau und die Isla-Bella-Brücke vor Versam-Safien überqueren den Vorderrhein, während die Glenner-Brücke vor Ilanz über den gleichnamigen Fluss verläuft. Eine vierte Stahlbrücke über den Vorderrhein diente als Zufahrt zum Bahnhof Valendas-Sagogn und somit indirekt auch dem Bahnverkehr.

Variationen um den Fachwerkträger

Die vier Stahlbrücken wurden nach dem gleichen Verfahren umgesetzt: Der Amtsentwurf der RhB gab die geometrischen Rahmenbedingungen vor, woraufhin eine ausgewählte «Konstruk-

Obere zwei Abbildungen:
Die Farsch-Brücke (oben) der Firma Wartmann & Valette, Brugg und die Isla-Bella-Brücke der Theodor Bell & Cie., Kriens. Die Fachwerkträger spannen 56.4 m (resp. 61.4 m) mit einer statischen Höhe von 6.4 m und sind 4.2m (resp. 4.3m) voneinander entfernt.

Untere zwei Abbildungen:
Die Strassenbrücke bei Valendas (oben) der Theodor Bell & Cie., Kriens, und die Glenner-Brücke der Albert Buss & Cie., Basel. Die Hauptträger spannen 61.1 m (resp. 38.2 m) mit einer statischen Höhe von 6 m (resp. 4.5 m) und sind 4 m (resp. 4.2m) voneinander entfernt.

