

Vor Jahrhunderten gab es relativ wenige Brücken, dann lösten Industrialisierung und Mobilität einen Boom aus. Brücken beeinflussen vielerorts das Landschaftsbild, doch werden sie heute als selbstverständlich angesehen. Und ihrer Gestaltung sind kaum mehr Grenzen gesetzt.

Stauend vor einer Brücke stehen, über das Gelände in die Tiefe schauen, oder sie mit gemischten Gefühlen überqueren? Brücken erwecken Aufmerksamkeit, faszinieren, können Ängste auslösen. Auch bekannte Maler wie Monet, van Gogh, Kirchner waren von Brücken und ihrer Wirkung beeindruckt; sie wurden öfters als Motive übernommen.

BRÜCKENSCHLÄGE VERBINDEN

Der Begriff Brücke hat auch im gesellschaftlichen Bereich symbolische Bedeutung, wenn es im Zusammenleben der Menschen zu «Brückenschlägen» kommt. Brücken verbinden Standpunkte, Orte, überspannen Räume. Der materielle Brückenbau ist hauptsächlich mit der Entwicklung früherer Handelsrouten begründet. Der Warenverkehr erforderte möglichst bequem zu passierende Wege; ein Beispiel ist die Urner Teufelsbrücke, welche die Gotthardroute öffnete. Dahinter steht das Bedürfnis der Menschen, untereinander verbunden zu sein. Im Grundsatz gilt dies auch heute, denn unser mittlerweile weitverzweigtes Verkehrsnetz dient der privaten und geschäftlichen Erreichbarkeit, der Versorgung von Lebensbereichen.

GRENZENLOSE MÖGLICHKEITEN

Brücken sind heute weit verbreiteter als in vorindustrieller Zeit. Das hat seine Logik. Brücken sind aufwendige Werke, die sich nach den Ansprüchen der Nutzenden richten. Analog zur Entwicklung von Wissenschaften, Materialien, Wohlstand hat auch der Brückenbau neue Möglichkeiten generiert. Schnelle Verbindungen, Verkehrsentflechtung, Sicherheit und anderes mehr heissen die Schlagworte unserer Zeit und lassen Kunstbauwerke «en masse» entstehen. Das Überspannen Hunderter von Metern mit Hängebrücken gibt kaum mehr unlösbare Probleme auf. Selbst der Alpen-Tourismus mischt kräftig mit: Attraktionen müssen her!

MIT ERFAHRUNG UND BERECHNUNG

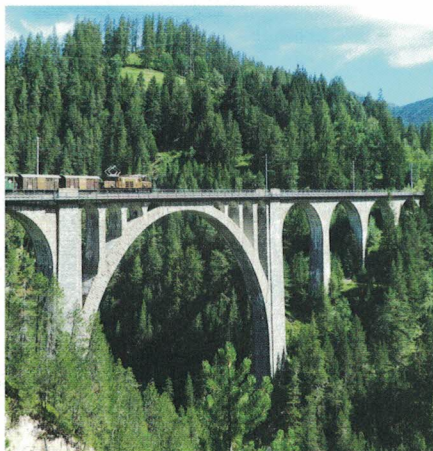
Die Schweiz mit ihren vielen Gebirgen, Gewässern, Verkehrswegen darf als Brückenland bezeichnet werden. Dem entsprechend haben sich seit mehreren Jahrhunderten viele und gute Fachleute intensiv mit dem Brückenbau beschäftigt, ja Pionierleistungen vollbracht. Namen wie Grubenmann, Maillart, Coray, Ammann, Menn, Conzett sind international bekannt. Bis vor ungefähr 200 Jahren waren exakte Berechnungsmethoden unbekannt. Beim früheren

Stein- und Holzbrückenbau galt die Erfahrung, teils über Generationen vermittelt.

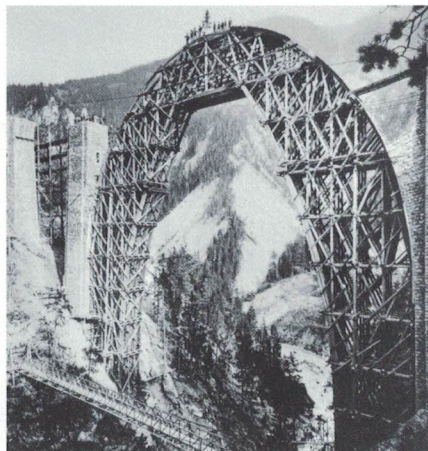
ÜBER ANSPRÜCHE ZUR KUNST?

Mag sein, dass der häufige Anblick oder das Benutzen einer Brücke für manche Gewohnheit sind und das Werk kaum mehr wahrgenommen wird. Doch eine Eigenschaft vieler Brücken ist, dass sie auffallen und kontrastieren, sei es durch Grösse, Ausdruck oder ihre natürliche Umgebung. Sie stehen im öffentlichen Raum, prägen Landschafts- oder Siedlungsbild über Generationen. Erwartungen an ihre sorgfältige Gestaltung und Eingliederung sind deshalb mehr als nur berechtigt. In der Regel sind Brücken technische und logistische Meisterleistungen. Wenn darüber hinaus besondere ästhetische Qualitäten zu charakteristischem Aussehen führen, ist man durchaus geneigt, ihnen das Prädikat «Kunst» auszusprechen. Zu allen Zeiten sind Brücken entstanden, die sich elegant, harmonisch, konstruktiv selbst erklärend präsentieren, und im oft strapazierten Kontext Technik-Natur bereichernd und anregend wirken. ■

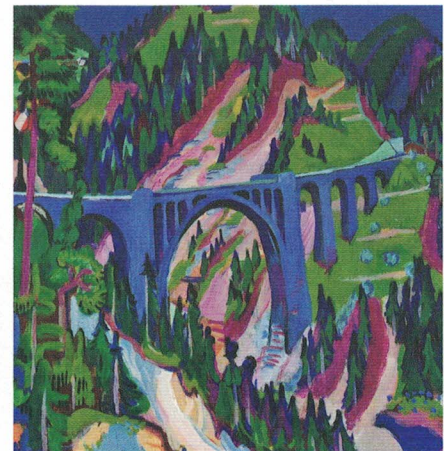
Urs Günther



RhB-Stein- / Beton-Brücke Wiesen / GR; Ing. Hans Studer



Holz-Lehrgerüst Wiesen; Richard Coray; 1908



Ernst Ludwig Kirchner; Brücke Wiesen; Ölbild 1926