

Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 71 (2020)

Heft: 2

Artikel: Kalkulierte Eleganz : die Brücken von Christian Menn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-882572>

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: 04.05.2025

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



Kalkulierte Eleganz – die Brücken von Christian Menn

Die Automobilisierung schlug sich nicht nur in der Architektur nieder; noch unmittelbarer verlangte das neue Vehikel nach geeigneten Strassen, und diese machten oft aufwendige Kunstbauten nötig. Unter den Bauingenieuren, die es verstanden, die Brücke als besonders emblematische Bauaufgabe technisch auf den Punkt zu bringen und gleichzeitig in einer ebenso selbstverständlichen wie prägnanten Art in die Landschaft einzuschreiben, ragt der Bündner Ingenieur Christian Menn (1927–2018) hervor, wohl der schweizweit bekannteste Spezialist für diese Bauaufgabe in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Ein Ingenieurbauwerk war für Menn mehr als die trivial verstandene Zweckerfüllung, wie er 1987 etwa schrieb: «Was bleibt, ist nicht die Abrechnungssumme, sondern die Brücke in ihrer Beziehung zu Zeit und Landschaft.» Eine rein formal gedachte Gestaltung war Menn dabei aber ein Graus; ganz der Moderne verpflichtet, kam das baukünstlerische Moment für

ihn vielmehr in der Optimierung der Konstruktion zum Ausdruck.

Sinnbildlich für Menns Ansatz wurden zunächst die Stabbogenbrücken, mit denen er an Konstruktionen des Betonpioniers Robert Maillart anschloss. Indem er die Möglichkeiten der Vorspannung auslotete und die Fahrbahn als mittragend konzipierte, konnte Menn die Massivität der Träger reduzieren und die vertikalen Stützen in weiterem Abstand anordnen, wodurch ausserordentlich filigrane Bauwerke entstanden. Eine ganze Reihe solcher Brücken konnte Menn entlang der San-Bernardino-Strasse realisieren, die ab 1958 als erste alpenquerende Autobahn der Schweiz angelegt wurde.

Unter dem von Menn in denselben Jahren ebenfalls verwendeten Typus der Balkenbrücken ragt der Berner Felsenauviadukt als eine der grössten Kunstbauten des schweizerischen Autobahnnetzes hervor. In der Zeit seiner Lehrtätigkeit an der ETH Zürich (1971–1992) wandte er sich mit mar-

kanten Entwürfen insbesondere den Schrägseilbrücken zu. In dieses Gebiet gehört auch eine 2002 fertiggestellte Brücke in Boston, mit der er in den USA viel Aufsehen erregte. Unausgeführt blieb einer von Menns letzten Entwürfen, eine Schrägseilbrücke über den erhöhten Grimsel-Stausee.

Für unsere Zeitschrift hat der Fotograf Michael Peuckert einige von Menns wichtigsten Brücken in ihrer Wirkung in der Landschaft porträtiert. ●

Weiterführende Literatur

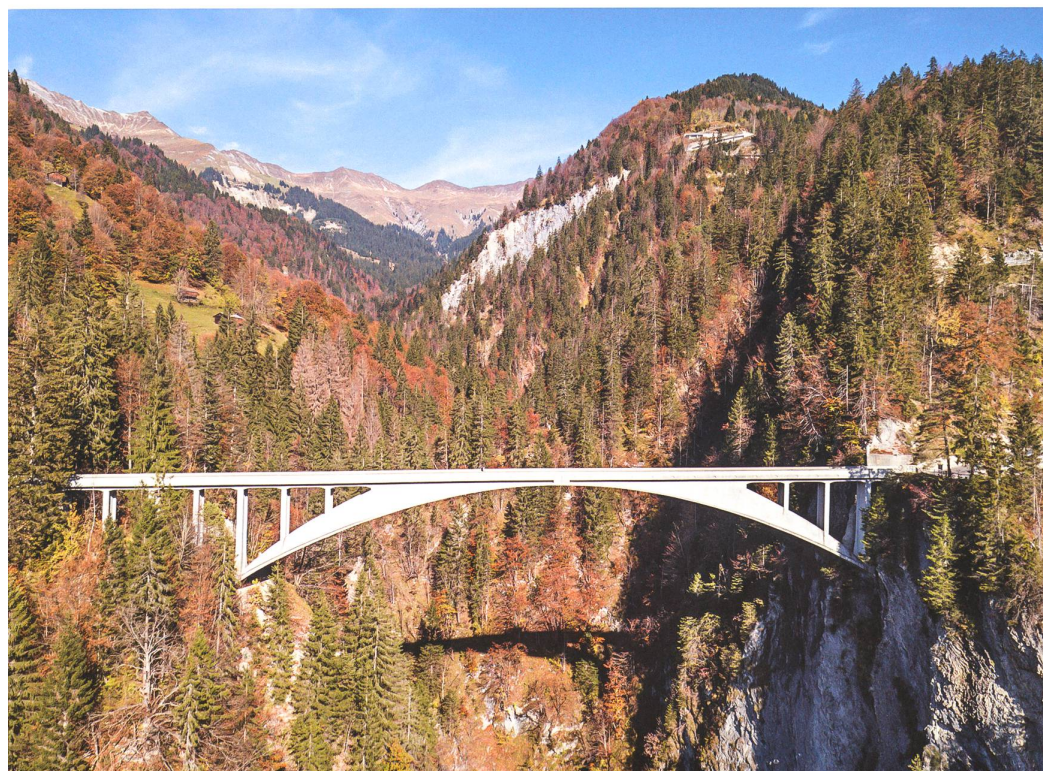
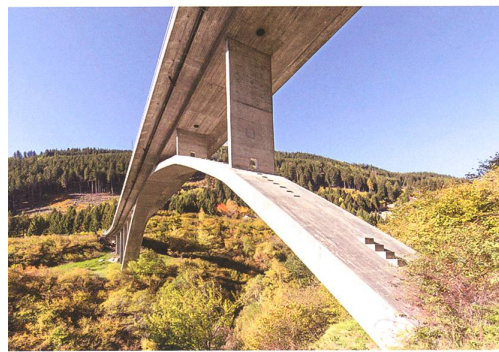
Caspar Schärer, Christian Menn (Hrsg.). *Christian Menn – Brücken*. Zürich 2015.

Nekrolog, verf. von Jürg Conzett. In: *Bridge Design and Engineering*, Aug. 2018, deutsch auf: www.ingbaukunst.ch/de/unsere-mediathek/ingenieurgespraech/nachrufauf-christian-menn.html.

Bild oben: Die Grünebrücke von 1961 spannt sich unterhalb von Splügen über den Hinterrhein, der hier zwischen zwei Talstufen mit einer engen Schlucht in den felsigen Untergrund eingeschnitten ist



Entlang der San-Bernardino-Strasse (N13) realisierte Christian Menn eine ganze Reihe von Stabbogenbrücken, die aufgrund ihrer besonders schlanken und eleganten Konstruktionen für sein Schaffen emblematisch wurden: hier die als Anschluss an die Autobahn realisierte Rheinbrücke Tamins von 1963, die sich an landschaftlich sensibler Stelle unmittelbar nach der Vereinigung von Vorder- und Hinterrhein über den Fluss spannt



Bilder oben: Die Nanin- und die Cascella-Brücke, die mit ihrer Fernwirkung in der steilen Bergflanke oberhalb von Misox (Mesocco) ein Wahrzeichen der San-Bernardino-Route bilden, wurden 1966–19 nacheinander auf demselben Lehrgerüst erstellt

Bild links: Eines der grossen Vorbilder: die berühmte, 1929/30 von Ingenieur Robert Maillart (1872–1940) realisierte Salginatobel-Brücke bei Schiers im Prättigau

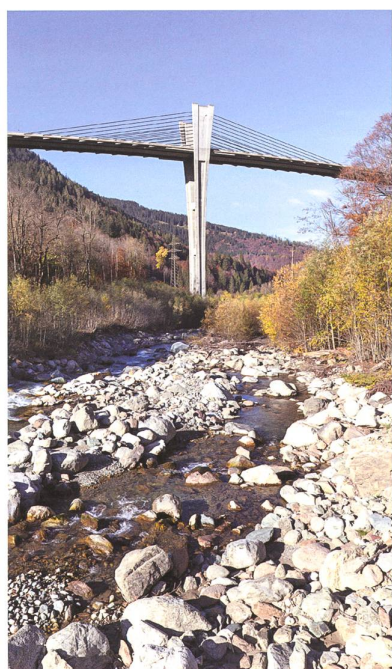


In der an der San-Bernardino-Strasse angewandten Technik des Stabbogens mit mittragender Fahrbahnplatte realisierte Menn 1962 auch die besonders filigran ausgebildete Surcastibrücke, die einer kleinen Nebenstrasse im Lugnez (Val Lumnezia) dient





Mit dem Vorschlag eines möglichst transparenten Tragwerks gewann Menn 1971 den Wettbewerb für den Felsenauviadukt, der in Bern über das dichtbesiedelte und auch als Naherholungsgebiet genutzte Aaretal führt. Beide Fahrbahnen ruhen auf einem einzigen Hohlkastenträger mit weit auskragender Platte und grossen Spannweiten



Die 1996–1998 in Zusammenarbeit mit dem Ingenieur Dialma Jakob Bänziger sowie dem Architekten Andrea Deplazes realisierte und 2005 mit der Umfahrung von Klosters eingeweihte Sunnibergbrücke wurde mit ihren elegant ausschwingenden, geteilten Pylonen zu einem Wahrzeichen der ganzen Region



Die 1977–1980 realisierte Ganterbrücke an der Simplon-Nordrampe fällt durch ihre in markante Betonscheiben eingebetteten Kabelfächer auf. Diese sollten angesichts der grossen Spannweite und der ausserordentlichen Pfeilerhöhen ein steifes Tragsystem gewährleisten und die Spannkabel gleichzeitig vor Korrosion schützen

