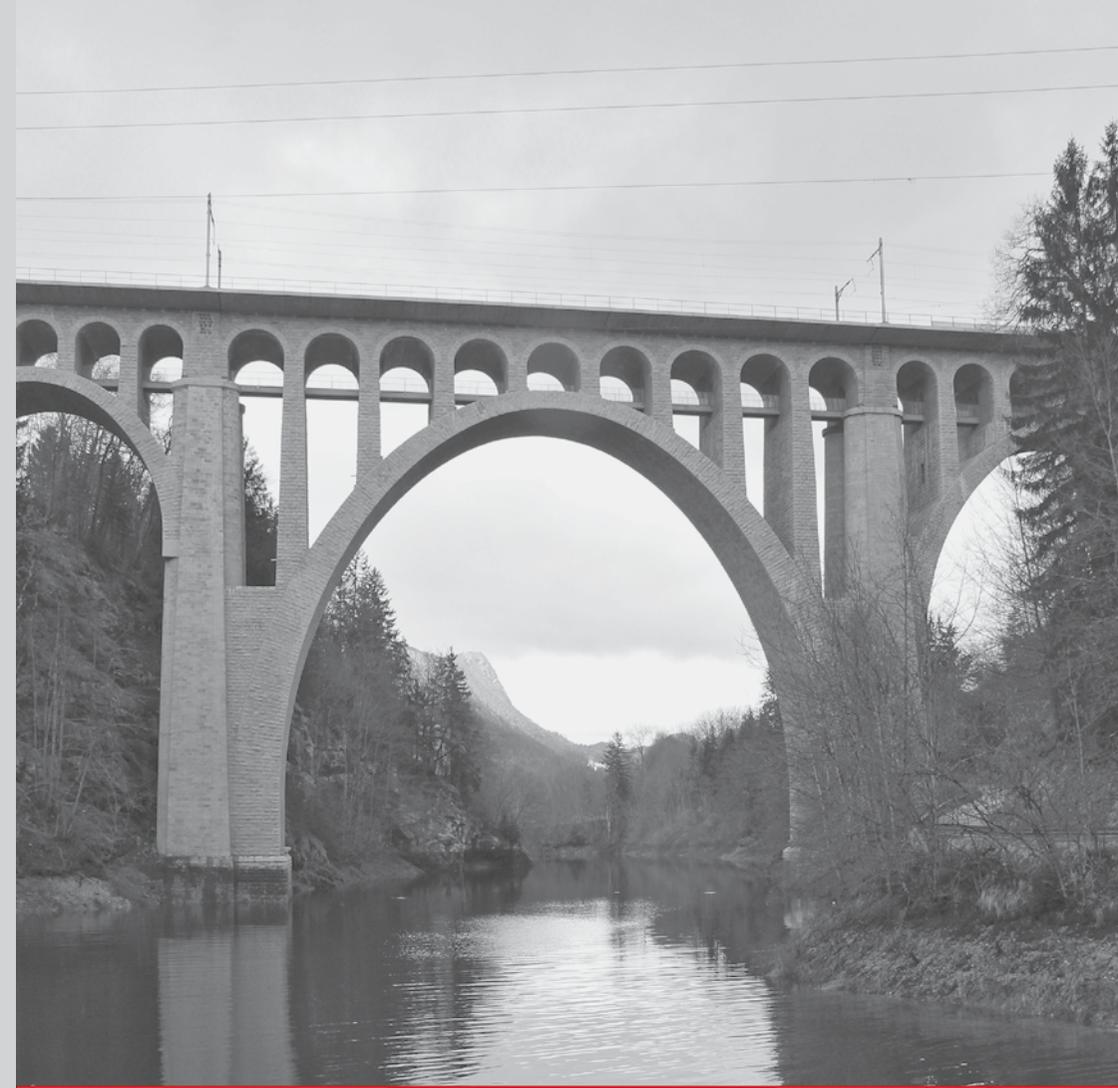
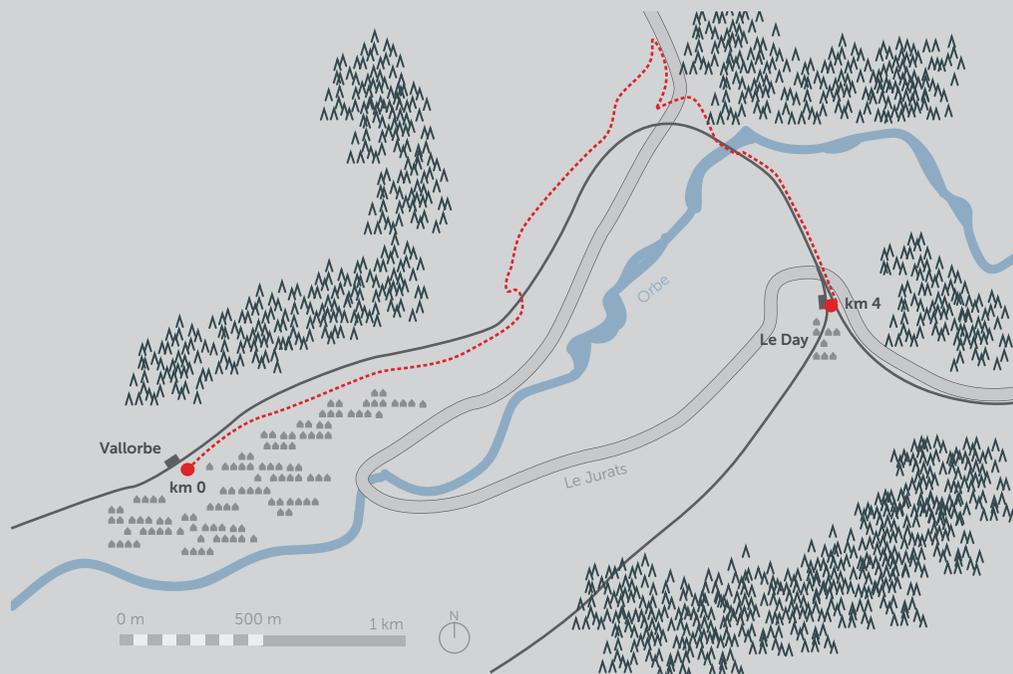


## Informationen zum Weg

Es lohnt sich, den Zug zwischen Vallorbe und Le Day zu verlassen und die Strecke zu Fuss zu gehen. Denn die Wanderung von knapp einer Stunde führt mitten durch den historischen Viadukt du Day.

Man erreicht das eindruckliche Bauwerk, indem man den Bahnhof Vallorbe gegen Osten verlässt und den Schildern des Wanderwegs Richtung Le Day folgt.

In Le Day verkehrt jede Stunde ein Direktzug nach Lausanne oder alle halbe Stunde einer nach Vallorbe, der Sie in fünf Minuten zurück an den Ausgangsort bringt.



## Viaduc du Day

Wanderung mitten durch  
die historische Brücke

## Der Viaduc du Day bei Vallorbe

**Dieser Viadukt lässt einen glauben, vor einer historischen Brücke aus Stein zu stehen, die seit jeher so ausgesehen hat. Der Schein trügt. Ursprünglich trug ein Eisenträger das Bahngleis; Bogen gab es noch keine. Diese wurden erst viel später gebaut – teilweise aus Beton, nicht aus Stein.**

Die Bahnlinie Lausanne–Vallorbe Richtung Paris überquert kurz vor Vallorbe das Tal der Orbe auf dem von 1867 bis 1869 erstellten Viaduc du Day. Der Lausanner Ingenieur und Professor Jules Gaudard entwarf das 119 m lange Tragwerk; allerdings nicht im heutigen Erscheinungsbild. Der Viadukt aus den 1860er-Jahren hatte einen über drei unterschiedlich weite Felder durchlaufenden Gitterträger. Er lag auf den heute noch bestehenden gemauerten Pfeilern und Widerlagern.

Im Jahr 1900 verstärkten die Ingenieure den Gitterträger in den beiden längeren Trägerfeldern, denn das Gewicht der Züge hatte stetig zugenommen. Eine jeweils einfach umgelenkte Zugstrebe ermöglichte fortan die Mehrbelastung.

Mit dem Bau des 6 km langen Mont d'Or-Tunnels, der die direkte und entsprechend schnellere Verbindung zwischen Vallorbe und

Frasne ermöglichte, nahm ab 1915 der Verkehr auf dieser Strecke abermals zu. Obwohl der Viaduc du Day bereits verstärkt war, genügte seine Tragsicherheit nicht mehr. Deshalb liessen die SBB den Überbau nach dem Ersten Weltkrieg von 1923 bis 1925 vollständig ersetzen.

Seither zeigt sich der Viadukt gemäss des Entwurfs von Ingenieur Adolf Bühler mit drei relativ spitzen parabolischen Mauerwerkbogen, auf denen die Fahrbahn auf hohen Sparbogen aus Beton aufgeständert ist. Dabei wurden die bestehenden gemauerten Pfeiler, Widerlager und Randbogen weiterverwendet. Damit lässt sich die asymmetrische Einteilung der Spannweiten erklären: Der Hauptbogen über der Orbe mit 44 m Stützweite trägt neun Sparbogen, der Nebbogen auf Seite Vallorbe mit 33 m Stützweite deren sieben und der 20 m weite Nebbogen in Richtung Lausanne fünf. Durch Variation der Sparbogenweiten (3,5 m, 3,9 m und bei einem Bogen in der Mitte 4,5 m) und der Pfeilerstärken (1,3 m, 1,4 m und 1,5 m) kam trotz der Asymmetrie eine bemerkenswert harmonische Gesamtwirkung zustande.

Die Sparbogen sind mit gleichmässig behauenen Steinquadern verkleidet, und auch die alten Hauptpfeiler wurden beim Umbau mit einer neuen Steinschicht ummantelt. Betonbrücken mit Naturstein zu verkleiden, war vom Ersten Weltkrieg bis in die 1960er-Jahre üblich.

Das hatte einerseits gestalterische Gründe, doch griff man andererseits auch auf Naturstein zurück, weil dessen Dauerhaftigkeit erwiesen war und man der Witterungsbeständigkeit von Beton noch nicht traute.

Der Umbau bei ununterbrochenem Verkehr war anspruchsvoll, denn der stählerne Gitterträger war zweigleisig und konnte nicht, wie beispielsweise bei den Brücken der Gotthardbahn, für jedes Gleis separat demontriert und ersetzt werden. Die grosse Höhe der Brücke verunmöglichte auch eine provisorische Verlegung eines Gleises auf eine Hilfskonstruktion. Stattdessen erfolgte der Ersatz etappenweise in Längsrichtung: Zuerst wurden die Pfeiler verstärkt und die neuen Bogen und die Pfeiler der Sparbogen bis unter den bestehenden Fachwerkträger erstellt. Nachdem die Fahrbahn auf ein in Brückenmitte verlegtes Gleis reduziert worden war, konnte die Stahlkonstruktion in kleinen Schritten demontiert und das Gleis mit Hilfsjochen auf die neuen Bogen abgestützt werden. Dann wurden die Pfeiler der Sparbogen so weit aufgebaut, dass sie anstelle der Hilfsjoche das Gleis tragen konnten, und schliesslich betonierte man die Gewölbe der Sparbogen und den Schottertrog.

Die parabolischen Bogen unter den asymmetrischen Arkadenreihen verleihen dem Bauwerk

im Zusammenwirken mit dem tief eingeschnittenen Tal der Orbe und den umliegenden Tannenwäldern eine beinahe sakrale Ausstrahlung. Das ruhige Wasser des Lac du Miroir, den die Barrage du Day aufstaut und worin die Pfeiler der Mittelöffnung meistens stehen, unterstützt diese Wirkung zusätzlich.

Der ursprüngliche Viadukt ist kaum wiederzuerkennen. Auch nicht nach der sorgfältigen und weitgehend originalgetreuen Instandsetzung von 2012. Dennoch bleibt ein Nachhall des originalen Bauwerks: Auf Höhe der Bogenscheitel verläuft nämlich ein Fussweg mit Durchgängen durch alle Pfeiler – der Wanderweg von Vallorbe nach Le Day. Der Steg gibt genau die Höhe an, wo der ursprüngliche Gitterträger lag. Wie dieser liegt auch der Steg auf den markanten, im Kern noch originalen Mauerwerkspfeilern.

### Literatur:

Schweizer Bahnbrücken, 2013, 240 Seiten, 160 farbige und 171 sw-Abbildungen und Pläne, Format 22 x 27 cm, ISBN 978-3-85881-393-0, Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 5, Scheidegger & Spiess

