

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 136 (2010)  
**Heft:** 38: Bauen in Bhutan

**Artikel:** Holzbaukunst  
**Autor:** Kübler, Wolfram  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-130716>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 27.01.2026

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

# HOLZBAUKUNST

Das «Land der friedvollen Drachen», Bhutan, ist stark vom Buddhismus geprägt, und die weltliche Geschichte lässt sich von der religiösen kaum trennen. Dies gilt auch beim Bau einer Brücke. Nach dem Vorbild der seit Jahrhunderten im Himalaya üblichen Brückenarchitektur wurde eine zerstörte Brücke rekonstruiert – allerdings mit grösserer Spannweite und fortschrittlicher Bautechnik. Sie ist quasi ein Prototyp einer Hybridkonstruktion aus traditioneller und moderner Bauweise.

Der Ort Punakha liegt auf etwa 1200m Höhe, dort, wo sich die Flüsse Po Chu und Mo Chu (Vater- und Mutterfluss) treffen. Sie werden von den Gletschern des Himalaya gespeist. Die Klosterburg von Punakha, der sogenannte Dzong mit seinen bis zu 500 Mönchen, war seit seiner Erbauung 1637/38 während 300 Jahren Regierungssitz des Landes. Noch heute ist er als Winterresidenz des obersten Abts Bhutans und als Sitz des Distrikts-Gouverneurs eines der wichtigsten Klöster des Landes; hier werden seit 1907 alle Könige des Landes gekrönt. Eine 35m lange hölzerne Kragbrücke aus dem 17.Jh. führte von Punakha über den Mochhu zum Dzong. Eine verheerende Flutwelle, die durch das Bersten des natürlichen Dammes eines Gletschersees im Hochgebirge verursacht wurde, zerstörte 1968 das Tragwerk und einen der beiden Brückentürme. Zudem verbreiterte sich das Flussbett durch dieses Ereignis um 20m. Verloren ging die Brücke selbst und mit ihr ein wichtiger architektonischer und funktionaler Teil des Gebäudeensembles «Dzong»: Bei vielen religiösen Festen gab es prächtige Prozessionen über die Brücke – diese kulturelle Tradition war jäh abgebrochen.

## AM BAU BETEILIGTE

**Bauherrschaft:** Royal Government of Bhutan, Ministry of Home and Cultural Affairs

**Finanzierung und Gesamtleitung:** Pro Bhutan e.V., Lörrach (D)

**Tragwerksplanung:** Walt+Galmarini AG, Zürich  
**Projekt- und Oberbauleiter in Bhutan:**

Fritz Baumgartner, Thimphu, Bhutan

**Lokale Bauleitung:** Padam Bdr. Chuwan, Thimphu, Bhutan, padam.chuwan@gmail.com

**Lieferung VerbindungsmitteL:** SFS unimarket, Rotkreuz

**Flussverbauung:** Prof. Juerg Speerli, IBU, HSR Rapperswil

**Bauunternehmer:** Jabab Construction, Thimphu, Bhutan

**Holzlieferung und Unterstützung beim Holzeinbau:** Chimi Dorji, Bajo, Wangdiphodrang, Bhutan

**Stahlbau:** Weiss Metallverarbeitung, Unterschwarzach (D)

## ZEITLICHER BAUABLAUF

**Herbst/Winter 2006:** Fällen der Bäume und Transport nach Punakha

**Frühjahr 2007:** Fundation im Fluss und Bau Turmbodenplatte

**Monsun 2007:** Keine Arbeiten am Turm möglich

**Herbst/Winter 2007:** Betonarbeiten am neuen Turm, Abbrucharbeiten auf Turmrückseite, Vorfabrication der Portaltore, Fenster, Geländer und Dachbauteile

**Januar 2008:** Montage der Stahlbauteile und Seilbahn

**Februar bis Ende April 2008:** Montage Holzbau und Mauerwerk neuer Turm inkl. Erneuerung des alten Turmdaches

**Mai 2008:** Fertigstellung

**Effektive Gesamtbauzeit:** ca. 9 Monate (ohne Bäume fällen); davon reine Montage Holzbau (inkl. Dach): 3 Monate

Es waren teilweise 50 Personen gleichzeitig auf der Baustelle beschäftigt; gearbeitet wurde 6½ Tage in der Woche

## TRAGWERK ALS KOMBINATION AUS KRAG- UND BOGENBRÜCKE

Vorerst galt es die Bauweise eines traditionellen «Bazaam» – so der bhutanische Ausdruck für eine überdachte Holz-Kragbrücke – zu studieren, vor allem eines «Bazaam» mit einer so grossen freien Spannweite. Infolge der Flussbettverbreiterung betrug die Kragbrückenspannweite neu 55m statt 35m wie bei der Originalbrücke. Der seit mehr als 15 Jahren vor Ort tätige Schweizer Architekt Fritz Baumgartner entwarf nach eingehenden Studien alter Brücken und den wenigen Überlieferungen in einem mehrstufigen Entwicklungsprozess zusammen mit dem Ingenieurbüro Walt + Galmarini die letztlich realisierte Variante.

Ursprünglich war eine einfache traditionelle Kragbrücke vorgesehen. Die typische Gestalt mit zwei Kragarmen und einem verbindenden Mittelstück hat ihren Ursprung in Baumstämmen, die an Flussufern oder an Schluchten mit Steinen beschwert wurden und von dort ins Freie ragten. Je grösser die Spannweiten, desto mehr Gegengewicht war nötig. Daraus entwickelten sich die Auflagertürme, die immer grösser wurden und bei wichtigen Brücken zur Kontrolle auch bewohnt waren. Die verfügbaren Balkengrössen setzten allerdings natürliche Grenzen: Maximal 30m konnten mit dieser Technik überspannt werden.

Erste einfache Handrechnungen ergaben, dass der Bauzustand mit 20m Auskragung selbst mit vernünftiger Schubverschraubung der Balkenlagen untereinander extrem grosse und gut wahrnehmbare Verformungen zur Folge gehabt hätte und auch die Tragfähigkeit im Bauzustand bereits überschritten worden wäre. Das traditionelle Konstruktionsprinzip solcher Kragbrücken konnte darum zwar für das neue Tragwerk weitgehend übernommen werden, das statische System musste aber für die Bauzustände angepasst werden. Zusätzliche Randbedingungen für das Tragwerk waren ein setzungsunempfindliches System im Endzustand, aus Kostengründen ein minimierter Verbrauch von Beton und Bewehrung, das Erreichen einer hohen Dauerhaftigkeit mit konstruktiven Holzschutz und die Auflage, Stahlteile wenn, dann nur nach eingehender Begründung und auf jeden Fall nicht sichtbar einzusetzen.



01



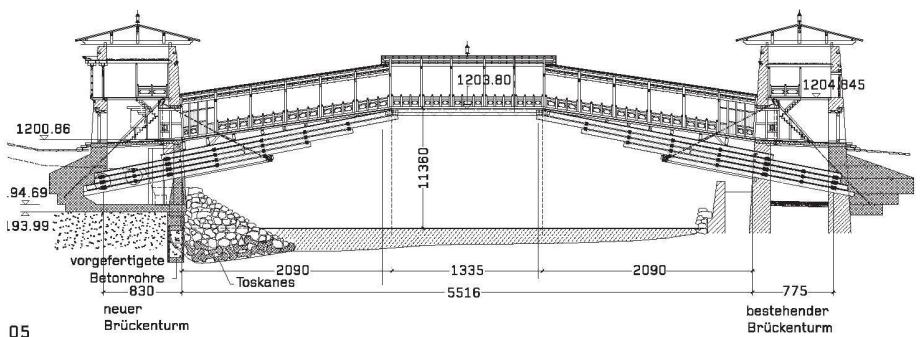
02



03



04



Das Tragwerkskonzept sieht ein Mischsystem aus zwei Kragbalken mit Einhängeträger und gewisser Bogenwirkung im Endzustand vor. Die Kragarm spitze der untersten Balkenlagen wurden mit einem Querbalken und Zugstangen aus Stahl nach dem Prinzip einer Schräggabelbrücke zur Montage der weiteren Lagen unterstützt (Abb. 2). Diese Abspannungen verbessern zudem das Tragverhalten bei asymmetrischen Lasten sowie unterschiedlichen Setzungen und verringern die Verformungen während der Montage im Freivorbau.

Um in Querrichtung eine ausreichende Steifigkeit zu erhalten, wurde der Übergang von den Kragarmspitzen zum Mittelbalken so ausgebildet, dass Normalkräfte übertragen werden können. So ergab sich im horizontalen System ein beidseitig eingespannter Balken. Die horizontalen Auslenkungen infolge Windeinwirkungen konnten auf diese Weise begrenzt werden. Durch eine diagonal verlaufende und genagelte Bretterschalung auf der obersten Balkenlage wird die erforderliche Scheibenwirkung erzielt.

Der Gesamtquerschnitt der Kragbalken besteht bei den Einspannungen in den Türmen aus neun nebeneinander liegenden Stapeln aus je fünf Balken mit Längen bis zu 22m in der fünften bzw. obersten Lage. In der traditionellen Bauweise wurden die Balken der Kragbrücken einfach aufeinander gestapelt, sodass für das Trägheitsmoment des Gesamtquerschnittes nur die Summen der Einzelquerschnitte aktiviert und die resultierenden Schubkräfte allein über Reibung abgetragen wurden. Die Erfahrung hatte gezeigt, dass damit Brücken bis etwa 35m Spannweite, mit steilen Kragträgern und ohne Überdachung auf höchstens 50m hätten verlängert werden können. Bei der neuen Brücke wurden die Balken bei der Montage untereinander zweilagenweise über 1.50m lange Gewindestäbe mit 16mm Durchmesser zu einem nachgiebigen Verbundträger verschraubt. Diese Gewindestäbe ermöglichen erst die Herstellung dieses überdimensionalen Verbundträgers mit einer Breite von fast 3.50m und einer Höhe von 2.50m an den Einspannstellen. Die oberste Balkenlage reicht nur bis zur Turmvorderwand. Ihre Normalkräfte werden ebenfalls durch die Gewindestangen in die vierte Balkenlage eingeleitet. Diese überträgt die Kräfte dann in das Betonfundament.

#### WIDERLAGER

Die Widerlager bestehen aus einem Betonbauteil und dem typischen Turm aus Bruchstein-trockenmauerwerk, der mit seinem Eigengewicht die Einspannung der Kragbalken bei traditionellen Brücken sicherstellte. Der auf der linken Uferseite noch von der alten Kragbrücke vorhandene mittelalterliche Brückenturm sollte aus denkmalpflegerischen Gründen erhalten bleiben. Er konnte jedoch wegen seines Zustandes nur optisch in das neue Bauwerk integriert werden. Es wurde auf der Rückseite ein 10m hoher Wandschlitz bis zur Fundamentsohle in das bis 1.50m dicke Mauerwerk gebrochen und ein neues Fundament mit Flügelwänden ins Innere des Turmes integriert. Die Gründung der vorderen Turmwand des neuen Turmes erfolgt direkt ins Flussbett. Dazu wurden vorgefertigte, 3.5m lange und 8t schwere Betonrohre ins fliessende Wasser des Gebirgsflusses abgestellt, ausgefüllt und flussseitig mit etwa 700 sogenannten Toskanen und einem Blockwurf als Kollschutz versehen. Diese so erstellte halbrunde «Pfahlwand» dient gleichzeitig als Auflage für die Fundamentplatte des neuen Brückenturms. Bereits ein Jahr nach der Eröffnung der Brücke wurde im Mai 2009 ein hundertjähriges Hochwasser innerhalb von zwei Tagen Regenfall erreicht und prüfte die Schutzkonstruktion – es wurde «lediglich» der massive Blockwurf mitgerissen. Die Konzepte haben sich also prinzipiell bewährt.

**01** Nach der Trocknung wurden die Balken auf den endgültigen Querschnitt zugehauen (Fotos: Fritz Baumgartner)

**02** Einbau der vierten Balkenlage

**03** Vierte Balkenlage mit Längsstoss: Die verzahnten Querbalken dienen der horizontalen Stabilisierung. Die Gewindestangen sind links und rechts des Balkenpakets sichtbar

**04** Blick von der Bazam-Brücke Richtung Punakha Dzong

**05** Längsschnitt: Links der neue Turm, dessen Bodenplatte auf vorgefertigten Betonröhren steht; rechts der alte Turm mit neuem Fundament ausserhalb der bestehenden Turmstruktur (Plan: Fritz Baumgartner)

**06** Die neue «Pro Bhutan»-Brücke ersetzte 2007 die alte Stahlbrücke, die fast 40 Jahre als Provisorium bestand



06

## MATERIALISIERUNG

Die Auswahl der geeigneten Holzart fiel nach einigen Diskussionen über örtliche Erfahrungen, die Verfügbarkeit, einem Vergleich mit in Europa üblichen Holzarten und einer Versuchsreihe von Proben an der HSB in Biel auf Chir Pine, die den bekannten Föhrenarten entspricht. Obwohl die Dauerhaftigkeit der ebenfalls untersuchten Himalaya Cedar wesentlich besser ist und diese traditionell im Tempelbau eingesetzt wird, wurde unter Rücksichtnahme des Artenschutzes auf diese gefährdete Holzart verzichtet.

Für den Brückenbau wurden in der Region Bäume gesucht, aus denen ein Brückenquerschnitt aus maximal 5 x 9 Balken mit einem Querschnitt von 25 x 40 cm bei einer maximalen Länge von 22 m erstellt werden konnte. Es wurden mehr als 160 Bäume mit einem Durchmesser von 60 cm und einer Höhe von 25 m gefällt. Direkt im Wald erfolgte ein Grobzuschnitt mit Kettensägen. Die Rundholzstämme wurden von Hand mit Bambusseilen die Steilhänge hinunter transportiert, dann im Fluss geflößt oder wo möglich mit Lastwagen auf Schotterstrassen nach Punakha gefahren – teilweise mit mehrmaligem Auf- und Abladen wegen der engen Kurven. Die Bäume wurden mehr als 16 Monate vor dem Einbau gefällt sowie in einem Zwischenlager bei der Klosterburg mit einem Entlastungsschnitt bis ins Mark versehen, um unkontrollierte Schwindrisse zu minimieren, und dann überdacht auf die spätere in der Brücke zu erwartende Ausgleichsfeuchte getrocknet. Anschliessend wurden sie von Hand mit Messern zu den erforderlichen Balkenquerschnitten zugehauen (Abb. 1).

## Literatur

- Harald N. Nestroy: Bhutan. Bildband. Edition Panorama
- «Die Krönung von S.M. Jigme Khesar Namgyel Wangchuk, 5. König von Bhutan», Pro Bhutan e.V., Lörrach; Stand 1.12.2008
- «Tradition neu gedacht», Susanne Jacob-Freitag und Wolfram Kübler; in: mikado, Ausgabe 12-2008
- Bericht «Punakha-Bridge, Kolkschutzmassnahmen», Prof. Dr. Jürg Speerli, Remo Solèr, IBU Institut für Bau und Umwelt, Fachstelle Wasserbau, HSR Hochschule für Technik, Rapperswil
- «Bestimmung von mechanischen Eigenschaften von Chir Pine und Himalayan Cedar», Prüfbericht, Roger Schärli und Dr. Christophe Sigrist, Hochschule für Architektur, Bau und Holz HSB Burgdorf, Biel
- «Eine Brücke für den Drachenkönig», Wolfram Kübler, Tagungsband Internationales Holzbau-Forum Garmisch 2009

## ASTROLOGIE LEGT DEN BAUABLAUF FEST

Geplant war der Bau im Jahr 2007, doch das galt aus religiöser Sicht als ungünstig, sodass das Vorhaben auf 2008 verschoben wurde. Jedem Baubeginn geht in Bhutan eine buddhistische Zeremonie voraus. Ein Astrologe legt den günstigsten Zeitpunkt für die wichtigen Bauabschnitte fest. Die Bäume durften so erst am 27. September 2006 gefällt werden, dem ersten Tag nach dem «Blessed Rainy Day», der als Abschluss des Monsun gefeiert wird. Nach einer effektiven Bauzeit von etwa zwölf Monaten, inklusive drei Monate Unterbrechung wegen starken Monsunregens, wurde die Brücke am 10. Mai 2008 mit einer buddhistischen Zeremonie und einem grossen Volksfest eingeweiht.

**Wolfram Kübler**, Dipl. Ing., Walt+Galmarini AG Zürich, [Wolfram.Kuebler@waltgalmarini.ch](mailto:Wolfram.Kuebler@waltgalmarini.ch)