

Zeitschrift: Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz
Herausgeber: Autorinnen und Autoren für Architektur
Band: - (2017)
Heft: 38

Artikel: Brücke auf Abruf
Autor: Vogler, Erich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-685505>

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: 01.02.2026

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

Brücke auf Abruf

von Erich Vogler

Auf dem Gotthardo-Wanderweg begegnet man zwischen Erstfeld und Silenen einer Fussgängerbrücke. Bevor das eigenartige Stahlfachwerkgebilde hier über die Reuss gelegt wurde, reiste es in militärischer Mission durch die Schweiz.

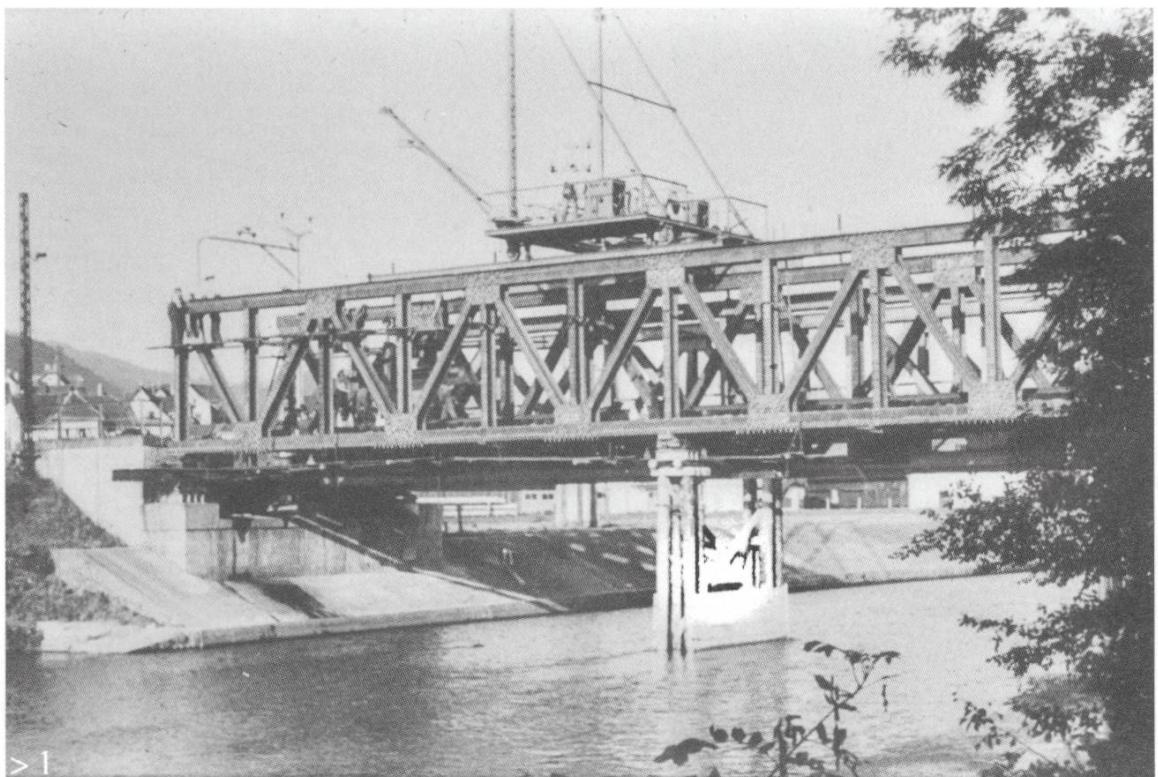
Vor etwas mehr als zwanzig Jahren fuhren noch schwere Lokomotiven im Schritttempo über die Brücke und zogen das Ausbruchmaterial der neuen Kraftwerkskaverne in Amsteg hinter sich her. Heute sind die Geleise verschwunden. An ihrer Stelle gibt es nun einen Holzbretterboden mit seitlichem Maschengittergeländer. Als hätte man eine schmälere Brücke zwischen die Fachwerkträger geschoben. Es scheint, als habe sich niemand besonders dafür eingesetzt, hier ein gut gestaltetes Werk abzuliefern. Die Brückenpfeiler ragen wie von Kinderhand aufeinandergestapelte Spielklötze aus dem Wasser. Darauf liegen zwei blassgrüne Fachwerkträger, deren Enden ins Leere laufen. Rund 40'000 unterschiedlich grosse Passschrauben mit eingestanzten Nummern halten die einzelnen Bleche und Träger zusammen. Ihre übergrossen Hutmuttern haben bereits Rost angesetzt und werfen im Streiflicht einen langen Schatten. Ein renommierter Bauingenieur entwarf dieses provisorisch wirkende Gebilde, allerdings bereits vor 80 Jahren, und er hatte keine Ahnung, wo die Brücke einmal stehen wird.

Der damals erst 35-jährige Major einer Sappeur-Kompanie und angehende ETH-Professor für Baustatik, Fritz Stüssi (1901–1981),

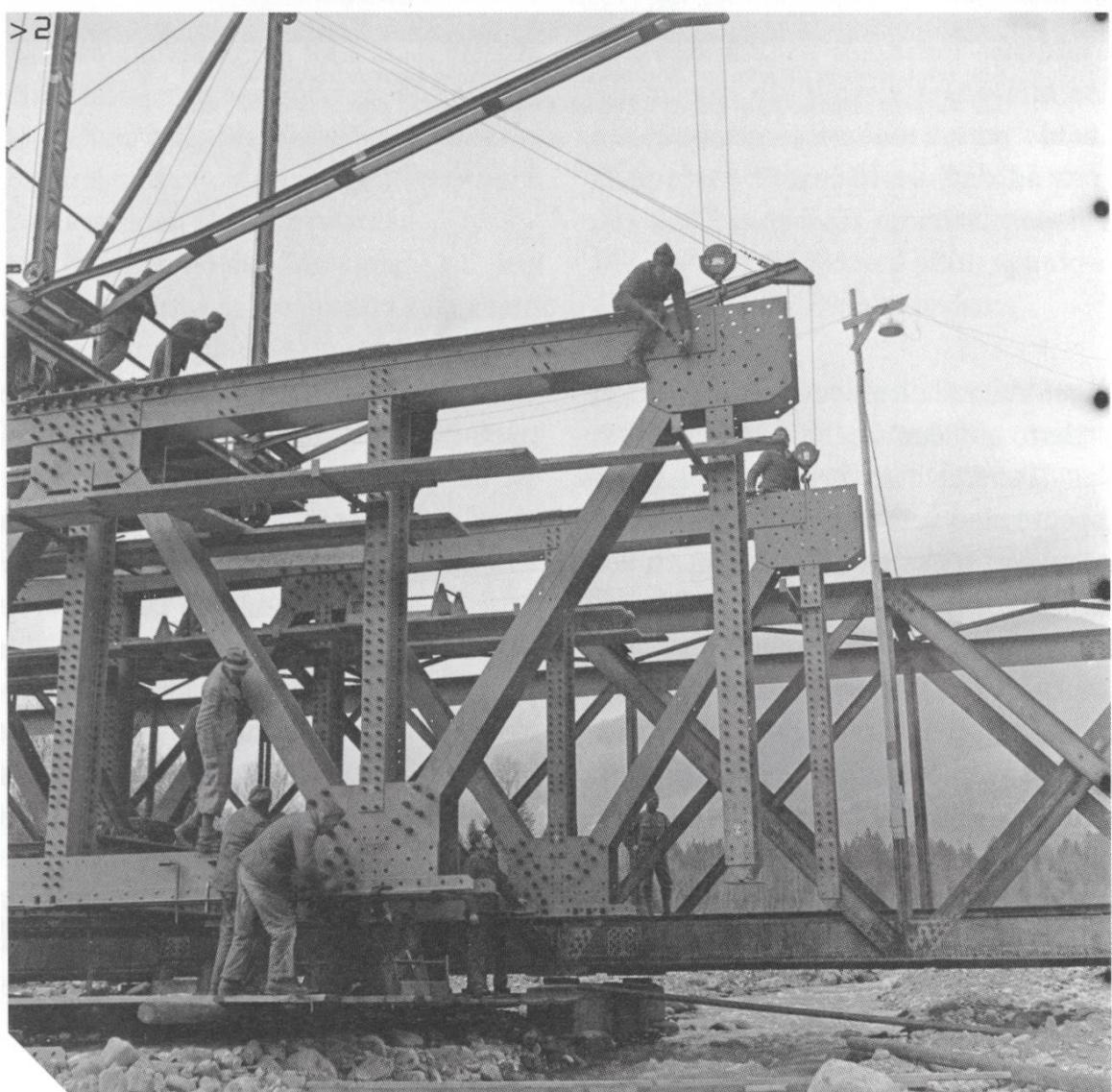
entwickelt ursprünglich einen Bausatz mit der technischen Bezeichnung: «Kriegsbrücke Modell 1936». Er war gedacht für den raschen Wiederaufbau von gesprengten oder durch Bomben zerstörten Eisenbahnbrücken mit grossen Spannweiten. Dank seiner Leidenschaft für Kriegsbrücken wusste Stüssi, auf was er achten muss: Es braucht leichte und gut zu transportierende Einzelteile, die ein Bautrupp vor Ort schnell zusammenbauen kann. Die Montage muss direkt von der Brücke aus im sogenannten Freivorbau erfolgen, für Hilfsgerüste hat man keine Zeit. Die Länge muss variabel sein. Und der Bautrupp muss die Wahl haben, die Fahrbahn oben oder unten anzuordnen, denn meistens kann er bestehende Brückenfundamente wiederverwenden.

Schrauben nach Zahlen

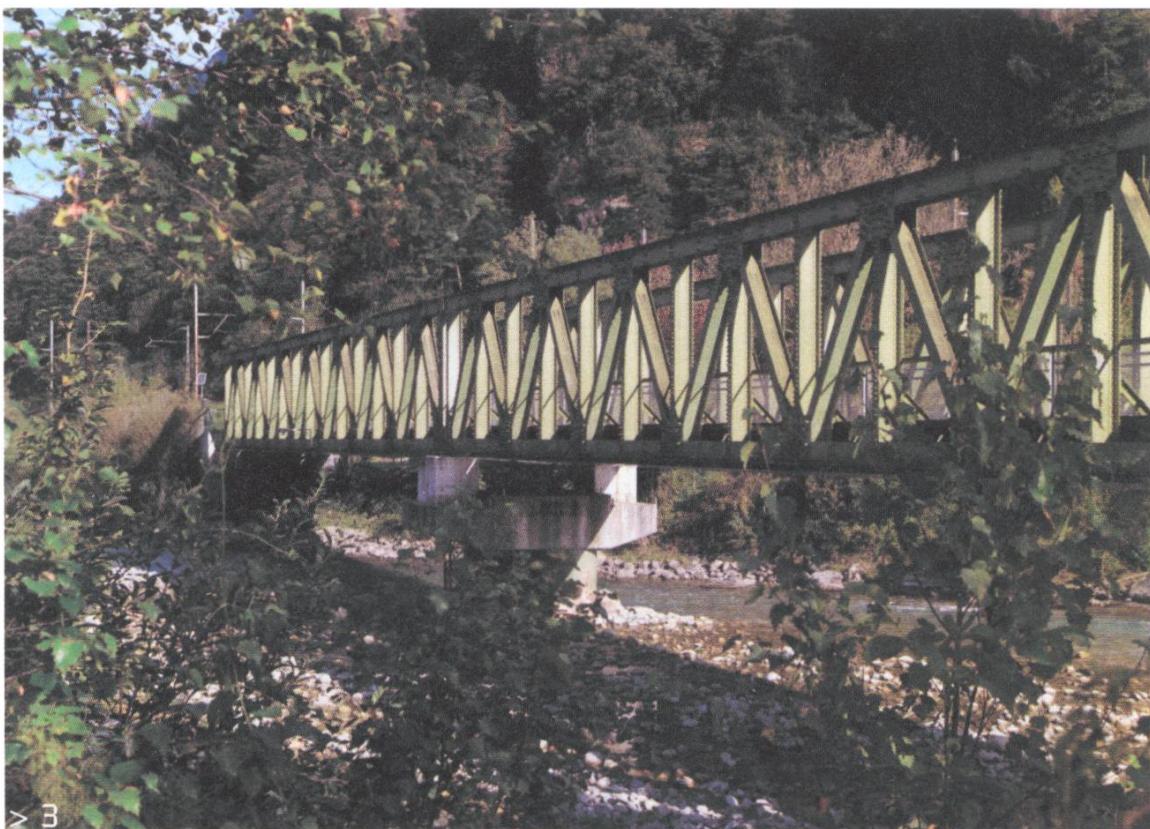
Mitte der 1930er-Jahre präsentiert Fritz Stüssi seinen Vorschlag: eine einfache Tragkonstruktion mit zwei fachwerkförmigen Hauptträgern im Abstand von fünf Metern. Zerlegbar in Einzelteile, die im Vergleich zu anderen Hilfsbrückenkonstruktionen sehr leicht waren. Ihm war klar, die Zeiten, in denen Sappeure vor Ort grössere Brücken dimensionieren, sind vorbei. Schwere Eisenbahn-Hilfsbrücken erfordern Ingenieur-Wissen und vorgängige statische Berechnungen. Für den Bautrupp vor Ort braucht es lediglich noch ein «Reglement», ähnlich einer LEGO-Bauanleitung. Für die Monteure gibt es neben den üblichen Hand-



> 1



> 2



- > 1 Brückenmontage mit fahrbarem Derrickkran. Kleine Emme bei Emmenbrücke/LU 1938
- > 2 Sappeure montieren die unzähligen Schrauben. Grosse Schliere bei Alpnach-Dorf/OW 1941
- > 3 134 Meter ehemaliges Kriegsbrückenmaterial überspannen seit 1994 die Reuss bei Erstfeld/UR

werkzeugen zusätzlich einen kleinen Kran. Er transportiert, auf den Fachwerkträgern fahrend, das Material zum Brückenkopf. Nicht alle Sappeure sind vom System begeistert. Zu viele Schrauben mussten nach Nummern sortiert und angezogen werden, das erfordert Zeit und Nerven.

Vermutlich kommt der Bausatz 1938 erstmals übungshalber in Emmenbrücke/LU zum Einsatz. Anschliessend packt der Bautrupp die Einzelteile in Kisten und versorgt sie in einem Materialschuppen in Rotkreuz/LU. Während des zweiten Weltkrieges bringt das Militär die Kisten im «Schweizer Reduit» in Sicherheit, genauer in Gurtnellen/UR. Weitere Auf- und

Abbauten folgen, beispielsweise 1941 in Alpnach-Dorf/OW. 1971 ist Schluss. Das Militär ist der Meinung, der Wiederaufbau von Brücken sei eine zivile Angelegenheit und gibt das Material 1989 zur Liquidation frei. Die SBB übernimmt rund ein Drittel davon und baut damit in Erstfeld vermeintlich eine temporäre Brücke. Doch die unvollkommene Brücke bleibt bestehen und ihre Geschichte geht weiter, zurzeit als Fussgängersteg und authentisches Denkmal der Schweizer Militär- und Ingenieurbaugeschichte.

Baujahr: 1938 (erstellt in Emmenbrücke); seit 1989 in Erstfeld
Ingenieur: Fritz Stüssi (1901-1981), Zürich
Abbildung: SBB Historic (1, 2); Erich Vogler (3)