

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111 (1993)
Heft: 9

Artikel: Die Häderlisbrücke in der Schöllenen - Wiederaufbau
Autor: Huber, Heribert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78137>

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: 17.01.2026

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

Die Häderlisbrücke in der Schöllenen – Wiederaufbau

In der Nacht vom 24. auf den 25. August 1987 wurde das Gotthard-Gebiet durch ein Unwetter mit heftigen Niederschlägen heimgesucht. Das dadurch entstandene Hochwasser in der Reuss schwemmte die für ihre Schönheit weitherum bekannte Häderlisbrücke in der Schöllenen weg. 1991 hat der Kanton Uri mit Hilfe des Bundes und des Schweizerischen Baumeisterverbandes die Häderlisbrücke originalgetreu wiederaufgebaut. Von diesem aussergewöhnlichen Unternehmen wird in den folgenden Beiträgen aus der Sicht des Bauherrn, des Projektanten und des Baumeisters berichtet.



Bild 1. Häderlisbrücke um 1918 (Foto Aschwanden)

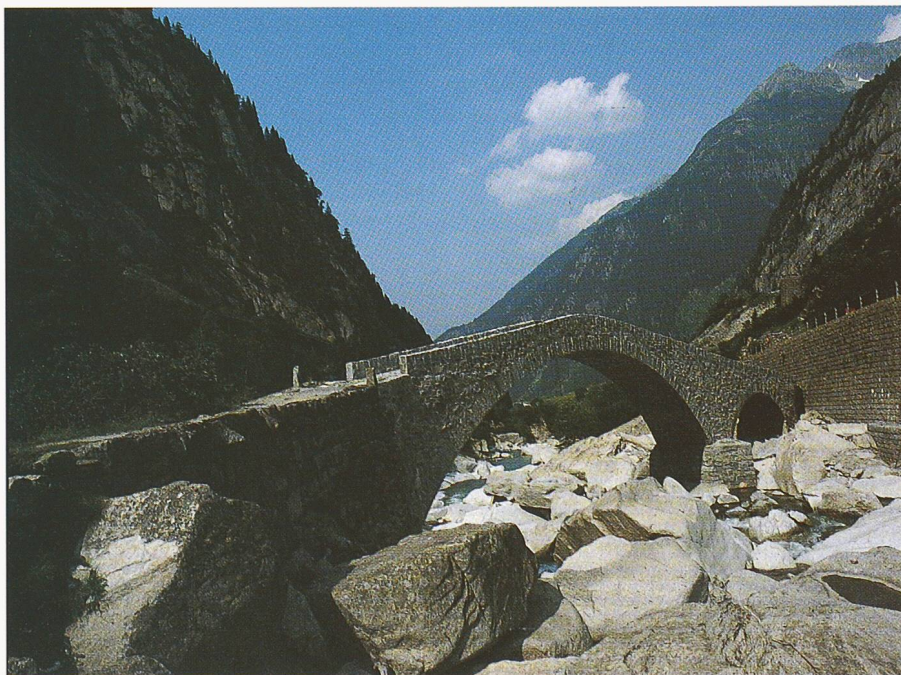


Bild 2. Häderlisbrücke nach dem Wiederaufbau (Foto Aschwanden)

Geschichte

Die hochgewölbte, dreibogige Häderlisbrücke oberhalb Göschenen wurde immer wieder als markantes Beispiel einstiger Brückenbaukunst bewundert.

VON HERIBERT HUBER,
ALTDORF

Schon lange vor der Fahrbarmachung des Gotthard-Überganges im Jahre 1830 mussten die Menschen den beschwerlichen Fussmarsch durch die beeindruckende Schöllenenschlucht unternehmen. Handelswaren wurden von Säumern mit Maultieren auf schmalen, felsigen Saumpfaden durch die gefürchtete Schlucht transportiert. Aber auch fremde Heere kämpften hier. So erzwangen 1798/99 Österreicher und Russen im Kampf gegen die Franzosen den Durchgang durch die Schöllenen.

Lange bevor die ersten Postkutschen eine bequemere Verbindung zwischen Nord und Süd sicherstellten, musste es wacklige Stege und kühne Brückenschläge über die Reuss gegeben haben. Zu diesen alten Flussübergängen gehörte zweifellos auch die Häderlisbrücke. Historiker bringen sie mit der Wegbarmachung der Schöllenen im 12. Jahrhundert in Zusammenhang. Es könnte sich damals um einen hölzernen Steg gehandelt haben.

In einer Urkunde von 1470 werden erstmals zwei Bezeichnungen für diesen Reussübergang genannt: «St. Niklausenbruog, welche man namset die lange bruogg in der Schellena.» Offenbar wurde die «Langenbrücke» schon beim ersten Brückenschlag unter Schutz und Schirm des Hl. Niklaus von Myra gestellt. Den dritten Namen, «Häderlisbrücke», findet man in einer Abrechnung im Alten Talbuch von 1496: «Item ich han usgen (...) 1 batze daz ma gemacht het des Hederlis brug.» Keine genauen Hinweise bestehen in bezug auf die Herkunft dieses Namens. Nicht belegt ist, ob die Bezeichnung «Häderlisbrücke» vom Wort Hader, im Sinne von Zank, Streit oder Neckerei, im Zusammenhang mit Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Arbeits- und Baukostenanteils stammt. Denkbar wäre auch die Ableitung vom Familiennamen «Häderli», der sich dann auf den Erbauer der Brücke beziehen würde.

Der erste Bau der Häderlisbrücke aus behauenen Stein im Jahre 1649 war ein Gebot der Stunde, denn der Jahrhundertlange dauernde Brückenholz-Bedarf hatte zu einer verhängnisvollen Waldar-

mut im Urserental geführt. Wegen drohenden Holzmangels sowie zunehmend grösserer Belastung durch den gewaltig anschwellenden Handel und Verkehr auf der Gotthardroute wurde 1649 in Altdorf, im Beisein einer Urschener Delegation, der Bau einer steinernen Bogenbrücke beschlossen.

Die Häderlisbrücke wurde immer wieder von Unwettern heimgesucht, die wiederholt argen Schaden anrichteten. Nach einem Unwetter im Jahre 1835 lag sie, stark beschädigt an Wangen, Brüstungen und Mittelbogen, viele Jahre lang wie «ausgefranst» da. Man hatte ja 1820 bis 1830 die Fahrstrasse gebaut, und der Kutschen- und Wagenverkehr waren im Aufschwung. Was sollte man da Grund haben, die alte Säumerbrücke nochmals instand zu stellen. Doch 1848 standen Urner Männer zusammen und fanden, dass diese Brücke ihrer Väter trotz der neuen Fahrstrasse wieder in Ehren dastehen sollte. Und sie fassten den Entschluss, die Häderlisbrücke für den Fussgänger erneut herzurichten.

Ähnlich war es im Unwetterjahr 1987. Der Kanton entschloss sich – mit Hilfe des Bundes und des Schweizerischen Baumeisterverbandes – das total zerstörte Bauwerk in alter Form und Art wieder zu erstellen. Die Steine dazu sollten aus dem Fels nahe der Brücke gesprengt, gespalten und behauen werden.

Von den Schwierigkeiten, altes Handwerk zu erlernen

Der Entschluss, die Brücke im alten Stil, also in Natursteinmauerwerk, wieder aufzubauen, hat alle Beteiligten aufs äusserste herausgefordert. Keiner wusste, wie solches Handwerk anzugehen sei. Zuerst musste die Geometrie anhand von vielen eingesandten Fotos erarbeitet werden, denn Pläne waren keine vorhanden. Für die Steingewinnung wurde der Steinbruch oberhalb der Baustelle eröffnet. Die Steinspalter und der Polier übten emsig das richtige Orten und Herauslösen des Steines. Nun galt es, die jeweilige Steinart zu bestimmen, die für Pfeiler, Bogenkränze, Wangen und Brüstungen notwendig war. Das erwies sich als der schwierigste von allen Bauabläufen, diese Art Mauerwerk in seiner Vielfalt und Lebendigkeit zu rekonstruieren. Ein solches Bauwerk in Naturstein zu erstellen, braucht sehr viel Voraussicht. Bei jedem Bauteil muss man schon wissen, wie der übernächste auszubilden ist. Das stetige Vorausdenken nimmt kein Ende bis zum letzten Stein der Brüstungsmauer.

Von der Idee, Lehrlinge einzusetzen

Schon im September 1987 kam die Idee auf, Lehrlinge für den Wiederaufbau

der Häderlisbrücke einzusetzen. Alle fanden, das sei eine tolle Sache, aber nicht einfach zu verwirklichen.

In der Submission war vorgeschrieben, dass Lehrlinge in grosser Zahl zum Einsatz kommen sollten. Schliesslich konnte im Werkvertrag eine allseits befriedigende Lösung erreicht werden. Der Arbeitsgemeinschaft Häderlisbrücke gebührt dafür grosse Anerkennung. Der Baumeisterverband wirkte kräftig mit, Lehrlinge in der ganzen Schweiz zu suchen und zu finden. Viele Lehrlinge – Steinmetzen, Zimmerleute, Maurer, Pflasterer – kamen in die Schöllenen und halfen begeistert mit, die Brücke wieder aufzubauen. – Das Experiment ist gelungen. Der Kanton Uri ist stolz auf die Lehrlinge für das, was sie zusammen mit den Lehrmeistern, dem Polier und den Maurern geleistet haben.

Für den Wiederaufbau der Häderlisbrücke dankt der Kanton Uri allen am Bau Beteiligten für den grossen Einsatz und dem Bundesamt für Strassenbau sowie dem Schweizerischen Baumeisterverband für die grosszügige Finanzierung des Bauwerkes.

Adresse des Verfassers: *Heribert Huber*, dipl. Bauing. ETH/SIA, Bauamt Uri, Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf.

Das Projekt des Wiederaufbaues

Häderlisbrücke Schöllenen

Ausgangslage

Nicht jede von Naturgewalten zerstörte alte Brücke wird originalgetreu wiederaufgebaut; in der Regel ersetzt man sie

VON SANDRO PERUCCHI,
ZÜRICH

durch ein der Zeit entsprechendes Bauwerk. Die Häderlisbrücke bildet in dieser Hinsicht eine Ausnahme: die alte Brücke stellte eine derartige Bereicherung der Schöllenen dar, dass die durch die Zerstörung entstandene Lücke geradezu danach rief, die Brücke in ihrem alten Zustand wieder aufleben zu lassen.

Verschiedene Gründe sprachen für den Wiederaufbau:

- Die Brücke war ein wichtiger Zeuge der Bau- und Kulturgeschichte des Urnertales

- Sie war ein in vieler Hinsicht gut gelungenes, formschönes und bei der Urner Bevölkerung beliebtes Bauwerk
- Der Wiederaufbau im Jubiläumsjahr der Eidgenossenschaft unter Mitwirkung vieler junger Bauleute aus dem ganzen Land sollte zu einem Zeichen der Solidarität werden.

Eine namhafte Spende des Schweizerischen Baumeisterverbandes hat nicht zuletzt die Entscheidung zugunsten des Wiederaufbaues beeinflusst.

Solche Rekonstruktionen, wie sie auch nach den Zerstörungen des 2. Weltkrieges praktiziert wurden, sind in Kreisen der Denkmalpflege nicht unumstritten. Sie bedingen auf jeden Fall, dass man den Betrachter entsprechend informiert. Deshalb erinnert eine in der Brüstung eingelassene Gedenktafel an die Geschichte der Häderlisbrücke und

deren Wiederaufbau. Dieser erfolgte in Zusammenarbeit mit der kantonalen Kommission für Natur- und Heimatschutz sowie mit dem zuständigen Denkmalpfleger.

Ziel der Projektierung war zunächst, die Geometrie der zerstörten Brücke festzulegen. Von den drei Bögen liess die wütende Reuss lediglich den kleinsten Bogen stehen. In einem ersten Schritt wurden die Brückenreste und die Spuren der alten Pfeiler aufgenommen, und darauf aufbauend rekonstruierte man die Geometrie. Als Unterlagen standen Stiche, frühere Aufnahmen und vor allem eine grosse Sammlung von Photographien zur Verfügung. Zu dieser Sammlung hatte die Urner Bevölkerung, einem Aufruf des Baudirektors folgend, mit Begeisterung beigetragen – auch dies ein Beweis dafür, wie beliebt die Brücke war. Andere Zeugen der Brückenbaukunst jener Zeit in der Gotthard-Gegend, die als Vergleich herangezogen werden konnten, waren die Zollbrücke in Göschenen, die Gotthard-Reuss-Brücke und die Furka-Reuss-Brücke in Hospental.