

Brücke auf Abruf

Autor(en): **Vogler, Erich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 38

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-685505>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Brücke auf Abruf

von Erich Vogler

Auf dem Gottardo-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.

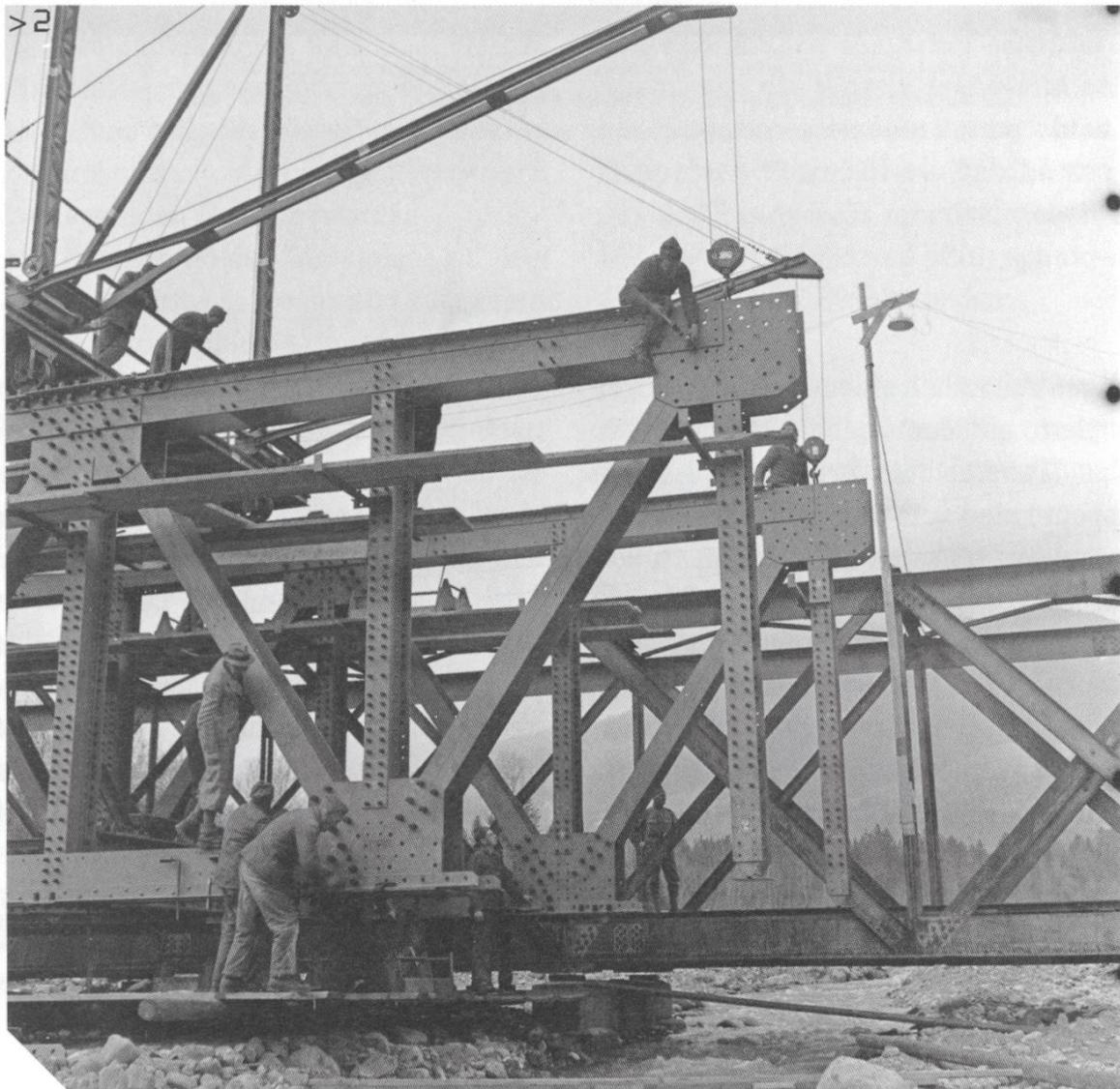
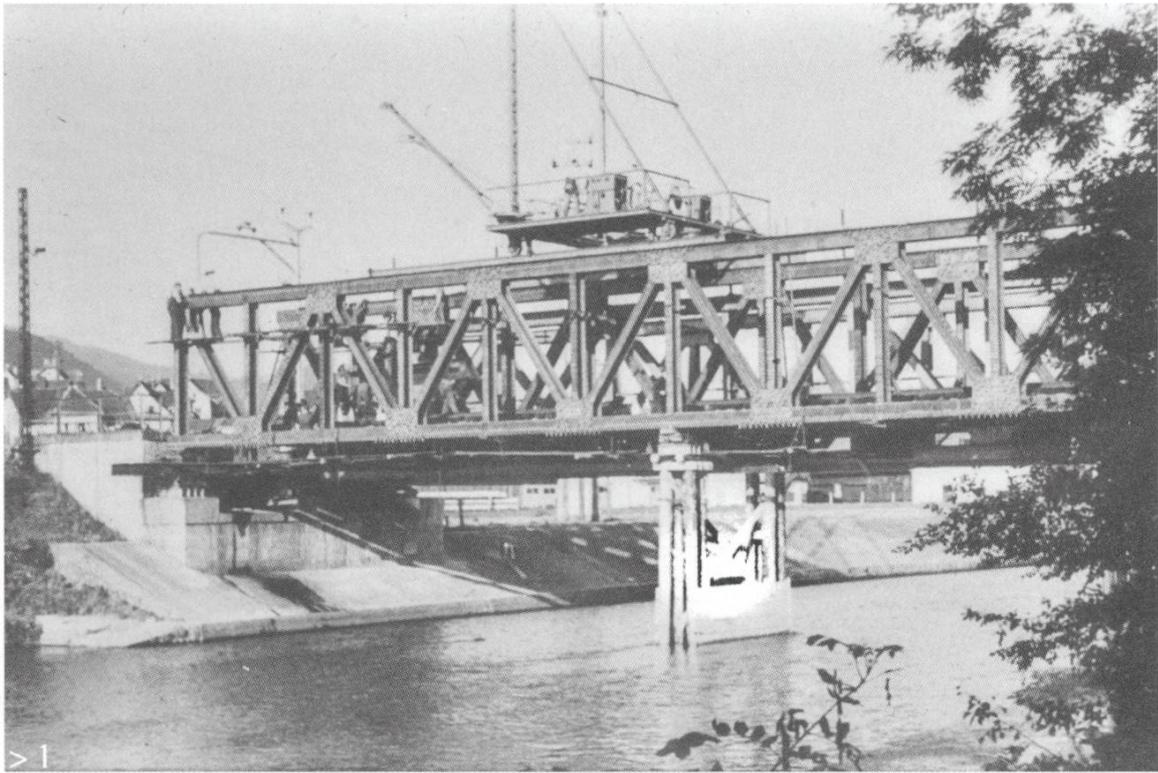
Vor etwas mehr als zwanzig Jahren fuhren noch schwere Lokomotiven im Schrittempo über die Brücke und zogen das Ausbruchmaterial der neuen Kraftwerkskaverne in Amsteg hinter sich her. Heute sind die Geleise verschwunden. An ihrer Stelle gibt es nun einen Holzbretterboden mit seitlichem Maschengittergeländer. Als hätte man eine schmalere Brücke zwischen die Fachwerkträger geschoben. Es scheint, als habe sich niemand besonders dafür eingesetzt, hier ein gut gestaltetes Werk abzuliefern. Die Brückenträger ragen wie von Kinderhand aufeinandergestapelte Spielklötze aus dem Wasser. Darüber 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.

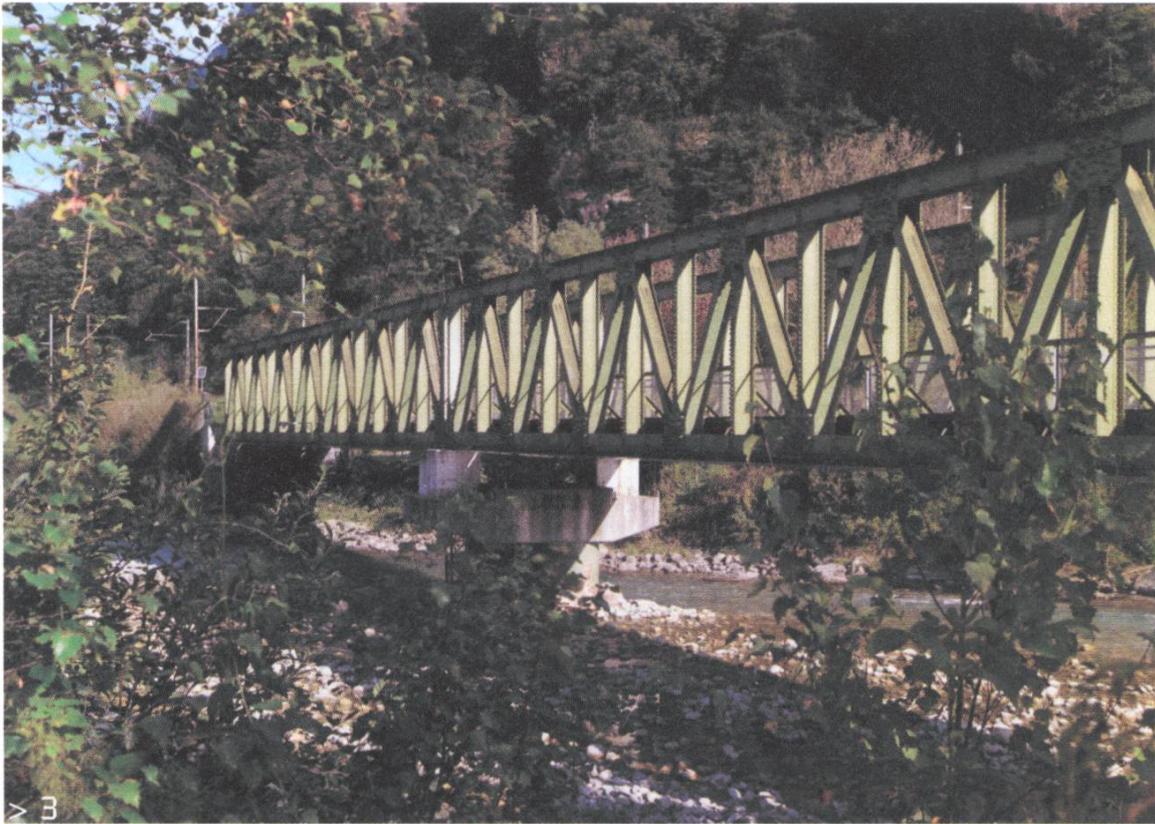
Der damals erst 35-jährige Major einer Sappeur-Kompanie und angehende ETH-Professor für Baustatik, Fritz Stüssi (1901–1981),

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 *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 Bautrup 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
 Abbildungen: SBB Historic (1, 2); Erich Vogler (3)