

# Die Teufelsbrücke in der Schöllenen : zehn kurze Betrachtungen über eine Ikone von europäischer Bedeutung

Autor(en): **Müller, Eduard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **17 (2002)**

Heft 4: **Bulletin**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727158>

## **Nutzungsbedingungen**

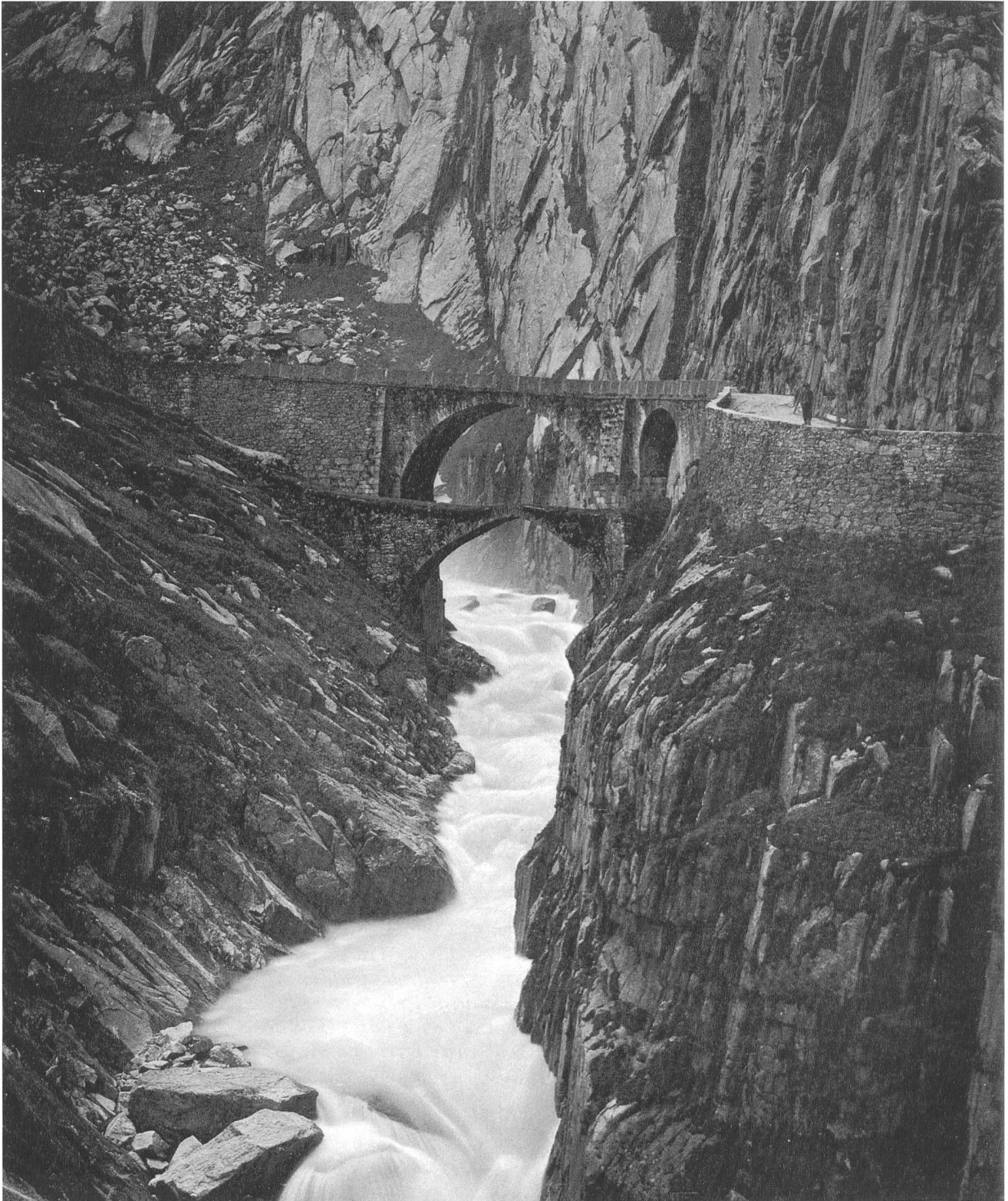
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

## **Die Teufelsbrücke in der Schöllenen**

**Zehn kurze Betrachtungen über eine Ikone von europäischer Bedeutung**



Historische Fotografie der 1888 eingestürzten Teufelsbrücke, die auf das 16./17. Jahrhundert zurückgeht; im Hintergrund das Bauwerk von Carl Emanuel Müller aus der Zeit um 1830.

## 1. Vom wahren Bild des Teufels

1950 schuf der Urner Künstler Heinrich Danioth an der senkrechten Felswand über der Teufelsbrücke sein wohl berühmtestes Werk im öffentlichen Raum: einen furchterregenden, feuerroten Teufel mit erhobener dreizinkiger Gabel, neben ihm ein Ziegenbock. Die Legende, die diesem Bild zugrunde liegt, hier nacherzählen zu wollen, ist zweifellos müssig. Auch heute noch ist sie – sozusagen als Schweizer Urmythos – jedem Bürger dieses Landes vertraut. Doch gibt es folgende Begebenheit zu berichten. Noch bevor der Künstler seine Arbeit vollendet hatte, äusserte sich Andermatts Bevölkerung kritisch zum entstehenden Werk. Das, was Danioth male, sehe dem Teufel doch nicht im geringsten ähnlich. Worauf Danioth fragte: «Wisst ihr denn, wie der Teufel wirklich aussieht?» Da das Unverständnis über Danioths Wandbild auch nach dessen Vollendung anhielt, bannte der Künstler seine Wut über die Einfältigkeit seiner Mitbürger in einem spiralförmig geschriebenen Brief, den er in ein Bohrloch der Schöllenenwand steckte. Danioths Werk wurde wenige Jahre nach seiner Entstehung beim Bau der neuen Teufelsbrücke zerstört und seitlich der Tunnelöffnung von einem ehemaligen Assistenten, der Meister war inzwischen verstorben, getreulich kopiert. Was die Touristen tagtäglich bewundern und fotografieren, ist also eine Kopie, doch wen kümmert dies angesichts der unbeantworteten Kardinalfrage, wie der Leibhaftige nun in Wirklichkeit aussehe.

## 2. Von schwankenden Stegen und ängstlichen Reisenden

Bevor um 1200 die Schöllenen erstmals bezwungen wurde, führte ein beschwerlicher Weg von Göschenen über den Bätzberg nach Hospental. Das eigentliche Problem bei der Überwindung der Schöllenen stellte die Querung der Reuss im Bereich der heutigen Teufelsbrücke dar. So erstaunt es nicht, dass sich schon früh Legenden um das erste Bauwerk, das man sich als einfachen Holzsteg vorzustellen hat, zu ranken begannen. Auch noch Jahrhunderte später, nachdem die schwankenden Stege schon längst durch solidere Konstruktionen aus Stein ersetzt worden waren, bildete eine Reise durch die Schöllenen noch immer eine Mutprobe, da die schmale Brücke wegen der Holztransporte weder Brüstung noch

Geländer aufwies. Fast alles Holz für die Blockbauten im Urserental, wo kaum mehr Bäume wachsen, musste vom Unterland durch die Schöllenen hinauf nach Andermatt, Hospental und Realp transportiert werden. Die langen Stämme scherten dabei in jeder Kurve, so auch bei der Teufelsbrücke, aus, so dass man im Interesse einer besseren Manövrierfähigkeit auf seitliche Geländer verzichtete. In zahlreichen Reiseberichten des 17. und 18. Jahrhunderts wird vom abenteuerlichen Saumpfad durch die Schöllenen und den auf der ungesicherten Teufelsbrücke ausgestandenen Ängsten berichtet.

## 3. Von russischem Nationalstolz

Wer heute oberhalb der Teufelsbrücke sein Fahrzeug parkt, bleibt meist nicht lange. Nach einem Blick hinunter in die Schlucht auf die alte Teufelsbrücke und einem kurzen Besuch des Suworow-Denkmal geht die Fahrt häufig schon nach wenigen Minuten weiter. Zu unwirtlich ist die Gegend, zu windig und zu kalt das Wetter in diesem schattigen Nadelöhr. Doch einmal im Jahr rückt der Ort ins Zentrum des Interesses: Am 25. September, am Jahrestag der Schlacht zwischen russischen und französischen Truppen, die sich 1799 heftige Gefechte auf der Teufelsbrücke lieferten, werden am Fuss des in den Granit geschlagenen monumentalen Denkmals, das an Generalissimus Suworow und seine Truppen erinnert, Reden gehalten und Kränze niedergelegt. Russland, die Ukraine und Weissrussland erinnern sich hier noch heute alljährlich ihrer gefallenen Helden. Reich besteckte Blumenkränze mit Schleifen in den heraldischen Farben dieser Nationen zeugen noch Wochen später von diesem Anlass. Bescheiden nimmt sich dagegen der Franzosenplatz hinter dem kleinen Restaurant aus, ein Plätzchen vielmehr, das die Grande Nation ihren Helden gewidmet hat. Hier liegen keine Kränze, hier weht nicht einmal eine Trikolore, bloss eine schlichte blaue Tafel und die Kopie eines Historienbildes verweisen auf die Geschehnisse des 25. September 1799.

## Résumé

Sur la base de «dix brèves considérations sur une icône d'importance européenne», l'auteur entreprend d'intégrer la conservation des monuments historiques dans l'histoire d'un des cols les plus importants de Suisse. Les mythes et les légendes entourent un des cols les plus riches en histoire de la Suisse, c'est pourquoi toutes les interventions et mesures d'assainissement du Pont (des Ponts) du Diable dans les Gorges de Schöllenen font l'objet de toutes les attentions. Les études les plus récentes ont été consacrées aux restes du Pont du Diable datant du 16<sup>e</sup>/17<sup>e</sup> siècle. Pour effectuer les relevés sur la culée encore existante, il a fallu trouver des archéologues experts qui ont également dû faire leurs preuves en tant qu'alpinistes intrépides. L'évaluation de ces relevés sera publiée fin 2002. Le résultat n'est pas uniquement intéressant pour le service de conservation des monuments historiques du Canton d'Uri, la protection du paysage peut également tirer parti de cette expertise car ce pont, symbole du courage des Suisses des cantons du centre du pays lors de la conquête des Alpes, est en fait une zone protégée d'importance cantonale et on pourrait s'imaginer qu'elle devienne d'importance nationale.



# ■ Schwerpunkt

Das in den Fels gehauene monumentale Suworow-Denkmal erinnert an den Feldzug General Suworows durch die Schweiz und an die gegen die französischen Truppen gefallenen russischen Soldaten.



Kopie eines Historienbildes, das die Kämpfe auf der Teufelsbrücke zeigt.



Tafel am Franzosenplatz, die an die gefallenen französischen Soldaten erinnert.

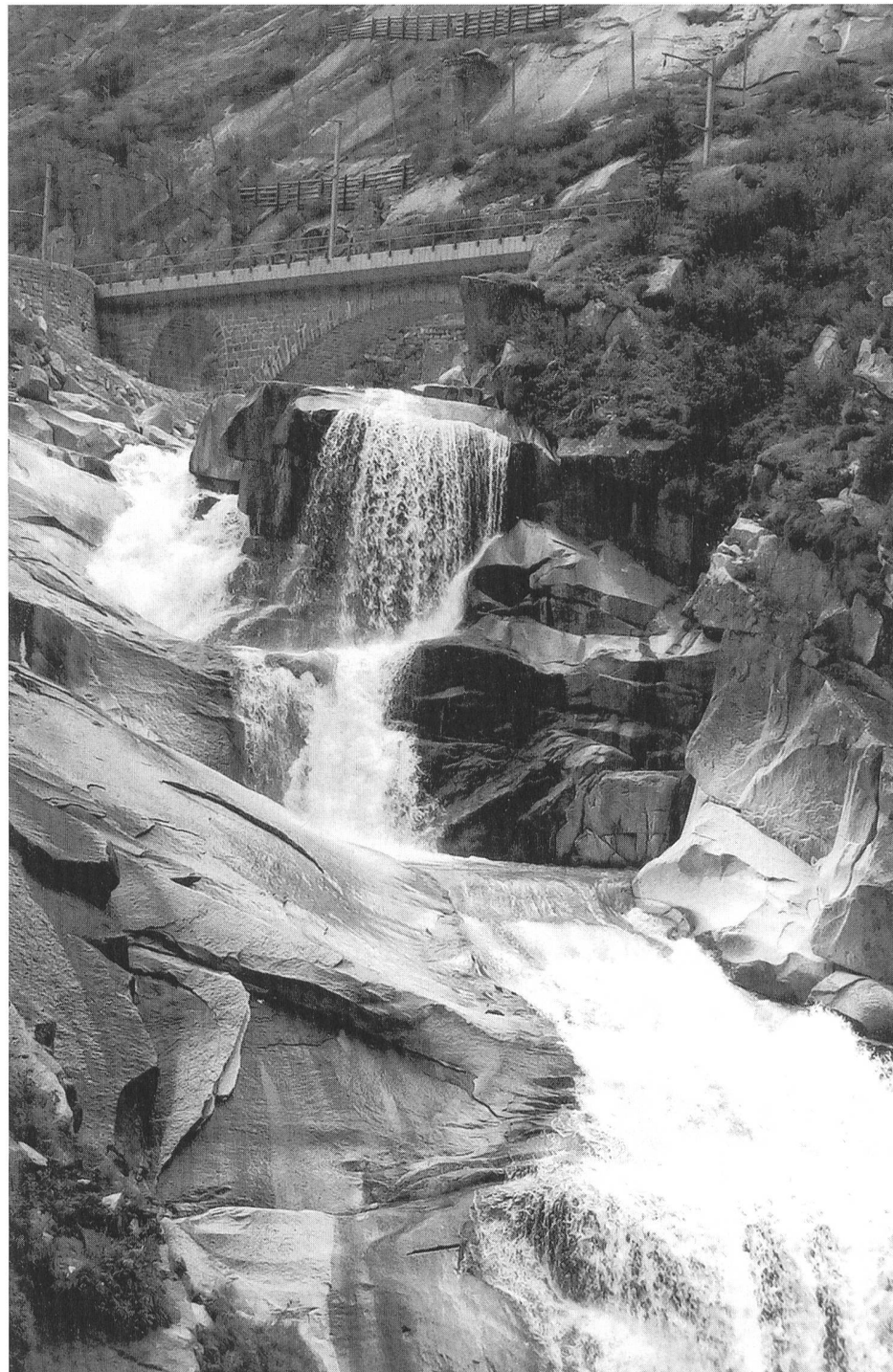


#### 4. Vom ersten und vom letzten Postillon

«Brotlieb» nannten die Urner die Eisenbahn, die ab 1882 durch ihren Kanton rollte, und dabei das Ende des Postkutschenverkehrs und vieler mit diesem in Zusammenhang stehenden Unternehmen einläutete. Hingegen machte der Göschener Gastwirt und damals weltberühmte Schriftsteller Ernst Zahn in diesen Jahren gute Geschäfte, wenn er eigenhändig die silbernen Suppenschüsseln auf die weiss gedeckten Tische des Bahnhofbüffets stellte, an denen die Fahrgäste tafelten, bis die mit Wasser aufgetankten Lokomotiven die Reise wieder fortsetzen konnten und schnaubend und fauchend in den Tunnel einfuhren. Die letzte Gotthard-Postkutsche fuhr am 31. Mai 1882 und beendete ein Kapitel europäischer Verkehrs- und Tourismusgeschichte, die ein halbes Jahrhundert zuvor mit dem Bau der Gotthardpassstrasse durch den Ingenieur und Urner Politiker Carl Emanuel Müller so hoffnungsvoll begonnen hatte. Nach seinen Plänen wurde nach 1830 die Fahrstrasse über den Gotthard mit ihren zahlreichen Brücken, Stützmauern, Wendeplatten und anderen Kunstbauten errichtet. Die sogenannte «alte Teufelsbrücke», ein solider Steinbau aus Urner Granit stammt aus dieser Zeit. Wer heute auf die «alte Teufelsbrücke» hinabschaut, fühlt sich in die Postkutschenzeit zurückversetzt. Nicht vergessen werden darf bei diesem Anblick aber, dass über diese schmale Brücke bis 1955 der gesamte Strassenverkehr vom und zum Gotthardpass rollte, häufig aber auch stand.

#### 5. Vom überstürzten Aufbruch nobler Gäste

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich in Uri ein vom Postkutschenverkehr begünstigter Tourismus. Grosse und elegante Hotels mit einem für ihre Entstehungszeit hohen Komfort wurden gebaut, in denen nebst zahlreichen betuchten und von Natursehnsucht beseelten Gästen auch gekrönte Häupter ein und aus gingen. Einen ersten Rückschlag erlitt der Tourismus im Urserental mit der Eröffnung der Gotthardbahn, da nun der Durchgangsverkehr weitgehend ausblieb. Dennoch ging das mondäne Leben in den noblen Häusern weiter. 1913 begann man mit dem Bau der Schöllenenbahn, die zusammen mit einer Bahnlinie über Furka und Oberalp den Gästen aus ganz Europa das



Die Schöllenen-Schlucht oberhalb der Teufelsbrücke mit der Brücke der Schöllenenbahn.

Erreichen des Urserentals erleichtern sollte. Noch während der Bauarbeiten brach der Erste Weltkrieg aus. Überstürzt brachen die Gäste von einem Tag auf den andern auf, und auch die Baustellen der Schöllenen- und der Furkabahn ruhten. 1917 konnte die Schöllenenbahn eingeweiht werden, erst acht Jahre später aufgrund finanzieller Probleme die heute legendäre Furkabergstrecke. Der Touris-



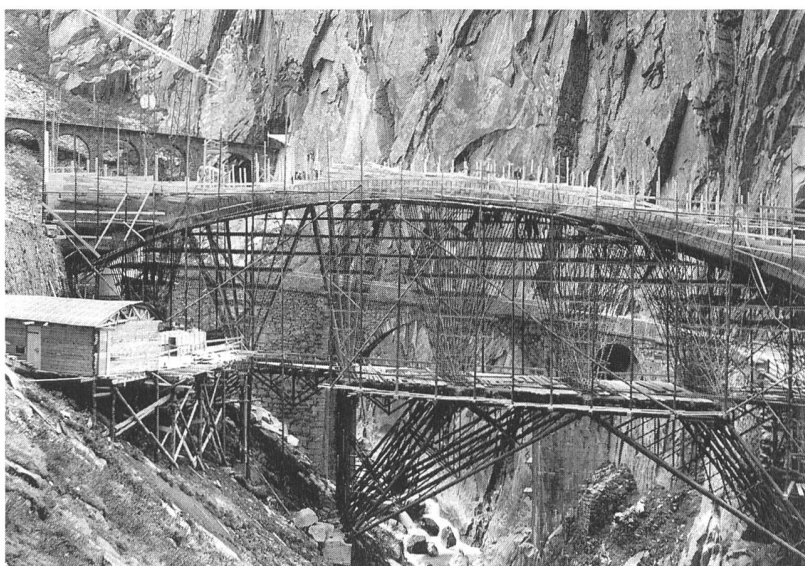
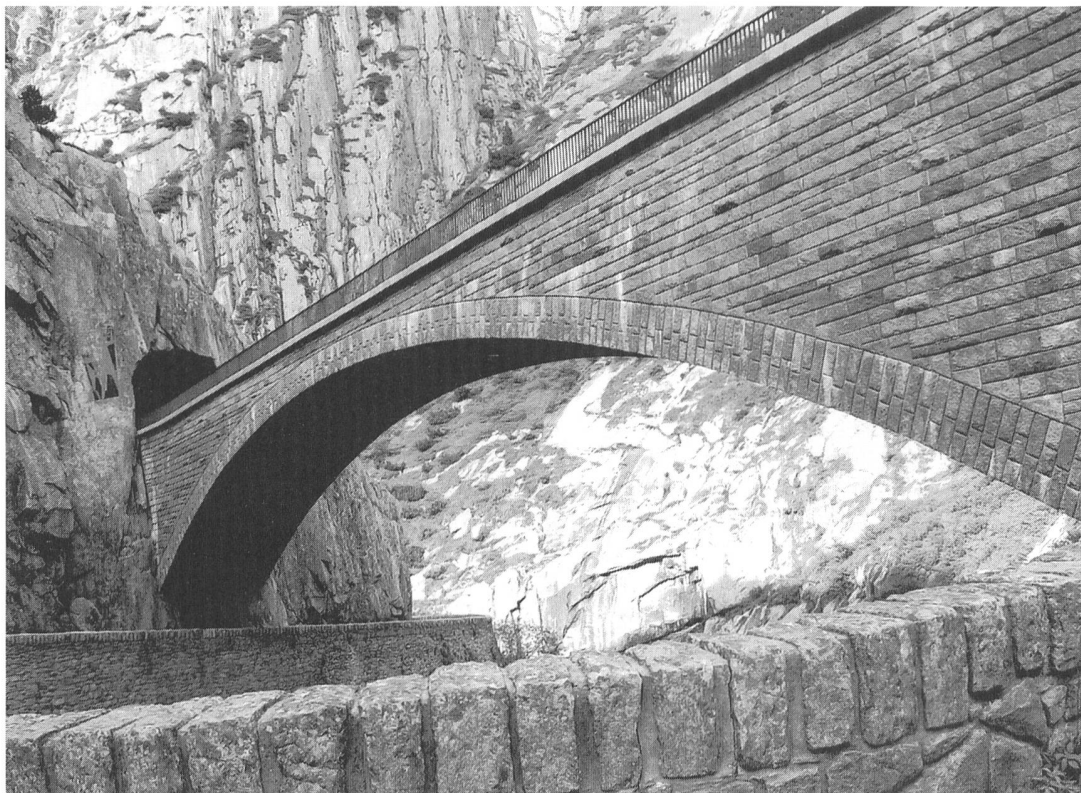
## ■ Schwerpunkt

mus brauchte gar ein halbes Jahrhundert um sich von diesem Schlag zu erholen. Die Zahnradbahn durch die Schöllenen aber, diese Pioniertat der Eisenbahn-Ingenieurkunst, versieht noch heute zuverlässig ihren Dienst und erinnert dabei an die grosse Zeit des Tourismus und an ihr abruptes Ende.

### 6. Vom Streit um die Ehrlichkeit der Architektur

Dem Bau der neuen Teufelsbrücke, über die heute die Kantonsstrasse führt, gingen heftige Diskussionen in der Fachwelt voraus. Die Schweizerische Bauzeitung berichtete 1953 ausführlich über diesen Disput (Ausgabe vom 31. Januar

Die neue Teufelsbrücke von 1955 ist ein überaus elegantes Bauwerk, das in einem weit gespannten, flachen Bogen die Schöllenen-Schlucht überwindet. Neben dem Tunnelportal die Kopie des Teufelsbildes von Heinrich Daniöth.



Fotografie vom Bau der neuen Teufelsbrücke um 1954. Am Fusse der dahinterliegenden «alten Teufelsbrücke» lassen sich die Reste der Teufelsbrücke aus dem 16./17. Jahrhundert erkennen.

1953 und ff.). Wie sollte die neue Brücke an diesem geschichtsträchtigen Ort aussehen? Sollte sie in einem oder zwei Bögen die Teufelsschlucht überwinden? Vor allem aber gab der Vorschlag des Urner Kantonsingenieurs A. Knobel, die Betonkonstruktion mit Granit zu verkleiden, zu diskutieren. Das Projekt wurde von vielen Architekten, die in der Tradition des Neuen Bauens standen, abgelehnt, da sie die Grundhaltung als unehrlich und nicht materialgerecht empfanden. Der Architekturhistoriker und Kritiker Peter Meyer rückte mit einem erfrischenden Artikel zur neuen Teufelsbrücke die Dinge dann wieder ins rechte Lot. Dabei wies er auf die ganze abendländische Bautradition bis zurück zur Antike hin: Zu allen Zeiten seien Bauten verkleidet und verputzt worden, und schliesslich könne auch der Mensch nicht als unehrlich bezeichnet werden, nur weil er Kleider anstelle eines natürlichen Felles trage. Die von Ingenieur Hugo

Scherrer entworfene und 1955 eingeweihte Brücke jedenfalls ist ein ungemein elegantes Bauwerk, das kühn in einem einzigen, weit gespannten Bogen die Schlucht überwindet.

## 7. Von den Gemächern der künstlichen Mutter

Hermann Burger beschreibt in seinem 1982 veröffentlichten Roman «Die künstliche Mutter» das von Gängen und Kavernen durchlöchernte Gotthardmassiv. Dabei erzählt er auch von der Schöllenen mit ihren Teufelsbrücken und einer unterirdischen, in eine Klinik umgebauten Festung. Die militärische Bedeutung der Schöllenen und insbesondere ihrer strategischen Schlüsselstelle bei den Teufelsbrücken ist in der Tat sehr hoch. Wer sich hier umsieht, erkennt zahlreiche Relikte aus der Zeit des «Reduits»: Rostige Angeln einer heute verschwundenen Tür, mit der die alte Gotthardstrasse verschlossen werden konnte; der Zugang zu einem Stollen, über den es möglich war, die Teufelsbrücken zu umgehen; ein heute leerstehendes Munitionsmagazin; Brustwehren hoch oben an der Strasse zum Bätzberg, von denen aus das Gebiet unter Beschuss genommen werden konnte; den getarnten Eingang zu einer Festung unterhalb des Urner Lochs. Verkehrsgeschichtlich wichtige Stätten sind häufig auch militärhistorisch bedeutsam. Dies bestätigt sich hier in der Schöllenen, wo bei genauerem Betrachten die Reste militärischer Anlagen zu Tage treten, ob schon vieles im Innern des Berges auch heute noch geheim und wie die «künstliche Mutter» nur vom Hörensagen her bekannt ist.

## 8. Von Kondensstreifen und Lüftungsbauwerken

Wer bei den Teufelsbrücken steht und den Blick hebt, erspät an dem blauen Fetzen Himmel, der gleichsam zwischen den schroffen Bergflanken eingespannt zu sein scheint, weisse Kondensstreifen. Sie stammen vom regen Flugverkehr auf der Nord-Süd-Achse, doch kaum einer der Passagiere wird sich beim Überfliegen des Alpenkamms bewusst werden, dass tief unter ihm alte Verkehrswege verlaufen, deren Entstehung eng mit der Geschichte Europas verbunden ist: Wege, Strassen und Bahnlinien. Unweit der Teufelsbrücken, weiter unten in der Schöllenen, steht ein imposantes Lüftungsbauwerk, eine architektonisch über-

zeugende Sichtbetonkonstruktion, die an einen anderen Verkehrsstrang erinnert: An die A2, die Autobahn in den Süden, und ihr Kernstück, den Gotthardstrassentunnel, der seit seiner Eröffnung im Jahr 1980 immer mehr Verkehr zu bewältigen hat. Es ist dies die bedeutendste Strassenverbindung, die unser Land im 20. Jahrhundert hervorbrachte. Trotz oder eben wegen seiner Erfolgsgeschichte ist der Gotthardstrassentunnel in den letzten Jahren zu einem der wichtigsten verkehrspolitischen Themen der Schweiz geworden. Auf Teufel komm raus wird von Automobilverbänden und ihnen nahestehenden Parteien eine zweite Röhre gefordert.

## 9. Von einer Flachbahn und dem Zorn der Urner

Nun steht ein neues Kapitel der Querung des Gotthardmassivs an, die NEAT, eine Flachbahn, die in weniger als drei Stunden Zürich mit Mailand verbinden wird. Dort, wo sich die Alpen wild werfen, wo heute Strasse, Bahn und Autobahn zu steigen beginnen, wird von dieser Bahnlinie bereits nichts mehr zu sehen sein, denn die Züge werden schon bei Erstfeld ins Nordportal des neuen Tunnels einfahren, und diesen erst wieder bei Biasca verlassen. Doch die Zufahrtsstrecken dieses Jahrhundertbauwerks führen durch das beste und fruchtbarste Landwirtschaftsland des Kantons Uri, vorbei an den wichtigsten und attraktivsten Wohngebieten. Drohender Landverlust, Lärmimmissionen und das Zerschneiden des Talbodens durch die neue Bahnlinie mit ihren hohen, abweisenden Lärmschutzwänden haben den Widerstand einer Mehrheit der Urner Bevölkerung heraufbeschworen, der auf den kurzen und leicht verständlichen Nenner ihres Slogans gebracht werden kann: NEAT in den Berg. Was aber wird mit der Bergstrecke geschehen, diesem grossartigen Denkmal europäischer Verkehrsgeschichte? Diese Frage gehört zu den brennendsten und aktuellsten, die sich unser Land im Bereich der Denkmalpflege in den nächsten Jahren stellen müssen.

## 10. Von Höhlenforschern über schäumendem Abgrund

Von der Teufelsbrücke, die auf das 16./17. Jahrhundert zurückgeht und 1888 einstürzte, haben sich lediglich Reste der Widerlager erhalten. Diese wur-

## ■ Schwerpunkt



Die Reste der Teufelsbrücke, die auf das 16./17. Jahrhundert zurückgeht, werden im Sommer 2002 archäologisch dokumentiert.

den in den vergangenen Jahrzehnten durch Erosion, Hochwasser und Kletterübungen der Armee sukzessive in Mitleidenschaft gezogen. Der Kanton Uri entschloss sich deshalb, diesen archäologisch bedeutenden Bestand steingerecht dokumentieren zu lassen und gleichzeitig abzuklären, welche konservatorischen Massnahmen im Hinblick auf den Erhalt des Denkmals zu treffen sind. Es war nicht einfach, für diese Arbeit geeignete Fachleute zu finden. Die Wahl fiel schliesslich auf Pali Berg und Evelyne Schaub, die nebst ihrem archäologischen Fachwissen als unerschrockene Höhlenforscher auch über eine grosse Klettererfahrung verfügen. Die Arbeiten vor Ort, die im Sommer 2002 ausgeführt worden sind, wurden von der Abteilung Kulturpflege des Kantons Uri begleitet. Die Auswertung wird bis Ende Jahr vorliegen. Daneben hat sich das Kantonale Raumplanungsamt zum Ziel gesetzt, die Bedeutung der Schöllenen als Kultur- und Naturlandschaft klären zu lassen und dazu ein Gutachten in Auftrag gegeben. Die Schöllenen ist zwar ein kantonales Landschaftsschutzgebiet, aber kein Gebiet von nationaler Bedeutung. Sollte das Gutachten zu entsprechenden Schlüssen kommen, wird über eine allfällige Aufnahme ins Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung BLN zu diskutieren sein. Der Kanton Uri sei «Prunkkammer Gottes und Irrgarten des Teufels zu gleichen Teilen». Für die ebenso wilde wie überwältigend schöne Gebirgslandschaft der Schöllenen gilt dieses mittlerweile geflügelte Wort von Heinrich Danioth in besonderem Masse.

*Eduard Müller  
Büro für Architektur und Denkmalpflege  
Aerlig  
6377 Seelisberg  
T 041 820 68 50, F 041 820 65 83  
aerlig@bluewin.ch*