

„Die Brücke lebt“

Tatsächlich, die Brücke lebt!

Für jedermann sind die ca. 10 cm langen Schleifspuren an den Auflagern deutlich sichtbar.

Nach dieser eindrücklichen Feststellung, die sich verschiedentlich an und in der Brücke wiederholt, nun zum Anfang der Exkursion. Diese startet mit dem Fussmarsch vom Bahnhof Brugg zum Brückenkopf Süd. Hier beginnt Herr Gregor Tomasi, ein engagierter Lokführer und Eisenbahner, mit seinen hochinteressanten Ausführungen zu den zwei bisherigen Brücken, die die Aare überspannt haben und zur heutigen, dritten Brückengeneration. Herr Tomasi erinnert an die Jungfernfahrt der „Spanischbrötlibahn“ im August 1847 von Zürich nach Baden. Neun Jahre später fuhr die Bahn bis nach Brugg.



Der Innenbogen Richtung Umiken. Gut sichtbar der erneuerte „Kragens“ der ursprünglichen Pfeiler.

Er erwähnt, wie sich der Grosse Rat 1855 aus Kosten und topographischen Gründen unter den diskutierten Varianten für die Weiterführung der Bahn nach Basel für die Bözberglinie entschied. Alle wollten einen Anschluss an die „Grosse weite Welt“ und zeigten einen starken Glauben an die (Bahn)Zukunft. 1875 wurde also die erste Fischbauchträgerbrücke von Friedrich August Pauli (1802-1863), ein linienförmiger Fachwerkträger mit gekrümmten Gurtungen, über die Aare bei Altenburg gespannt. Nach einem schweren Eisenbahnunglück 1891 bei Münchenstein (BL) mit 75 Toten – Teilnehmer eins Turnfestes – wo eine Brücke ähnlicher Bauart in die Birs hinunterstürzte, entschied man sich, die bestehende Aareüberquerung mit einer Halbparabelfachwerkbrücke zu ersetzen. Dies geschah 1905 und gleichzeitig kam die Idee auf, eine Steinbrücke mit einer grossen Mittel- und 12 kleineren Seitenöffnungen zu bauen. Damit wären die immer aktueller werdenden Diskussionen wegen der Lärmbelastigungen (schon damals!) ein für allemal erledigt gewesen. Dann, 1995 wurde aus 8 Projekten für den neuen Aareübergang Projekt Nr. 7 ausgewählt, die heutige Hohlkasten-Spannbeton-Konstruktion. In weiser Voraussicht hatten unsere (Ur)Grossväter die Brückenpfeiler für einen Doppelspurbetrieb ausgelegt. Die Brückenpfeiler aus jener Zeit mussten jedoch auf die viel höheren

Ansprüche vorbereitet und entsprechend saniert werden.



Insbesondere mussten die Hohlräume zwischen den Mörtelpatschen durch Hochdruckinjektionen mit Spezialbeton ausgefüllt werden. Nach der Verstärkung der Fundamente der Nord- und Südpfeiler (die beiden in der Mitte waren noch in bestem Zustand) konnte man die neue Brücke erstellen. Mit 11'000 Tonnen ist sie rd. 6x schwerer wie die alte Eisenkonstruktion.

Auf Hilfspfeilern, neben der während der Bauphase noch befahrenen alten Brücke, wurde der Neubau auf der Unterwasserseite erstellt. Dieser wurde dann auf Geleitlegern und mit Hilfe von hydraulischen Pressen in zwei Phasen an den jetzigen Platz eingeschoben! Dabei waren die neuen Geleise schon fertig montiert und eingeschottert und das Verschieben und verbinden mit dem tal- und bergseitigen Geleise dauerte nur wenige Stunden.



Schwerer Güterzug aus Richtung Umiken. Am Geleise werden gerade Erneuerungen ausgeführt.

Über 70 Stufen gelangen wir direkt unter den Brückenbogen und durch ein relativ kleines, rundes Loch (dieses ist natürlich gegen Unbefugte gut gesichert) klettern wir über eine „Hühnerleiter“ in den Bauch der Brücke. Auf diesen Moment haben wir alle

sehr gespannt gewartet. Und kaum sind alle da drinnen, donnert schon ein Zug über unsere Köpfe und Herr Tomasi kann auch an Hand der Geräusche einen schweren Güterzug ausmachen.



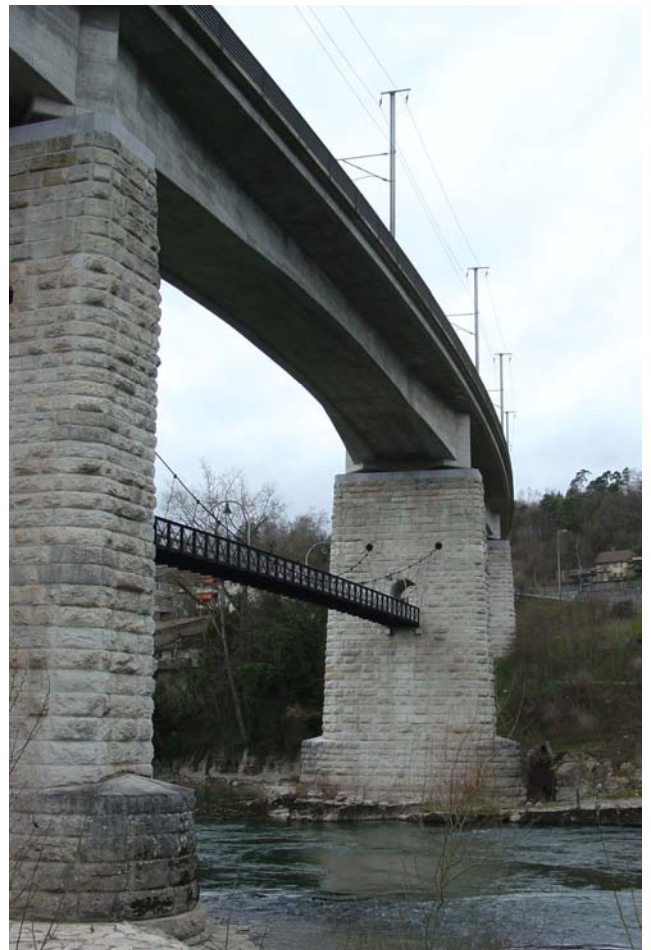
Der nächste Zug war sicher ein moderner Reisezug, denn er ist im Verhältnis fast nicht zu hören. Nur im Moment als die Lok (vermutlich eine Re 460) über uns ist, geht ein etwas kräftigeres Vibrieren durch die Brücke.



Re460 mit modernen Doppelstockwagen

Es ist schon ein sonderbares Gefühl in diesem Hohlkasten, mit den Zügen nur wenige cm über dem Kopf! Man hat den Eindruck der innigen Verbundenheit mit der lebenden Brücke. Anhand von Plänen und einem einfachen „Klötzlmodell“ erläutert Herr Tomasi mitten in der Brücke, wie diese entstand, wie die Quer- und Längsverspannung mit armdicken Drahtseilen funktioniert und die Brücke dennoch über die nötige Beweglichkeit verfügt. Man sieht die Ankerpunkte der Spannseile -Beton ist bekanntlich nur auf Druck hoch belastbar- die alleine über 120 Tonnen wiegen. Es wirken enorme (Flieh)Kräfte auf das Bauwerk und es muss sichergestellt sein, dass zwei von Umiken herkommende Güterzüge auf der leicht abfallenden Brücke ohne Probleme eine Vollbremsung einleiten können. Noch ein kleines Detail: Die Brücke mit ihrer ganzen Länge „hängt“ am bergseitigen Widerlager auf der Seite von Umiken. Sie wird an diesem mit rd. 1'200 Tonnen Zugkraft zurückgehalten!

Bis zu diesem Widerlager und zurück gelangten wir im Bauch der Hohlkastenbrücke. Es war für alle Teilnehmer ein tolles und auch einmaliges Erlebnis! Ein herzliches Dankeschön an alle Beteiligten und den Referenten.



Auch der wichtige Fussgängerweg wurde erneuert.

Eine ca. 2-Stündige Führung kann jederzeit organisiert werden. Ideal sind rd. 12 Personen.

Der Treffpunkt (657'140 / 259'376) ist jeweils um 09:00 beim Brückenkopf „Altenburg“ (Seite Brugg) Zu fuss geht man ca. 15 Minuten ab Bahnhof Brugg. Für Autos sind genügend Parkplätze vorhanden. Gutes Schuhwerk und eine warme Jake sind empfohlen!

Ihr Interesse melden Sie an info@rail4you.ch

Kosten: CHF 25.-/Person, inkl. Getränk und Sandwich. Ermässigung für Familien und Kinder

Bericht und Fotos aus dem Jahre 2004
© Erich R. Iten