

Auswechslung der großen Eisenbahnbrücke über den Inn vor 100 Jahren

Zwanzig Jahre nach Inbetriebnahme der Arlbergbahn mußte die Eisenbahnbrücke in Landeck durch eine neue, tragfähigere, ersetzt werden.

Nach hundertjährigem Bestand soll in nächster Zeit um 15 Millionen Euro eine Generalsanierung der Brücke und der Viadukte, verbunden mit der Erstellung von Lärmschutzwänden erfolgen. Eines der Wahrzeichen von Landeck erhält dadurch ein anderes Aussehen.

Anläßlich der Auswechslung des Tragwerkes der Eisenbahnbrücke in Landeck im Juni 1904 erschien in den Tiroler Stimmen, Nr. 158, am Donnerstag, dem 4. Juli 1904 folgender Artikel:

Schon seit geraumer Zeit war ein gutes Gewissen für die Reisenden, welche unsere Brücke passierten, nötig, denn an derselben hatten sich an den wichtigsten Bestandteilen geradezu beunruhigende Deformationen gebildet, welche eine schleunigste, ganz umfassende Verstärkung und Verspannung notwendig machten. Bei der ersten Untersuchung zeigte sich aber, daß man unbedingt zur vollständigen Erneuerung des Bauwerkes schreiten müsse. Die Schuld, daß dieses Objekt kein höheres Alter als 20 Jahre erreichte, war allzu große Sparsamkeit in Bezug auf Material und Konstruktion schon bei der Anlage desselben. Dafür berechtigt aber die nun eingeführte neue Brücke auf ein höheres Alter zu hoffen, da sie nach den allerneuesten Vorschriften, welche erst in der nächsten Zeit als allgemein bindende Norm für den Bau von Eisenbrücken in Österreich erscheinen werden, gebaut wurde und beispielsweise mit einem Gewichte von 240.000 Kilogramm, um die Hälfte schwerer ist. Die Erbauung dieses neuen Werkes wurde der Witkaritzer Brückenbauanstalt übergeben.

Das seltene Schauspiel der Auswechslung der schadhafte alten Brücke durch eine allen modernen Anforderungen entsprechende neue, hatte viele Beobachter angelockt. Von Innsbruck waren Herr Staatsbahn-Oberinspektor Heinrich Tichy und Herren des Technischen Klubs erschienen, auch die militärtechnischen Behörden hatten ihre Vertreter entsendet. Montag abends standen das stolze neue Bauwerk und das dem Tode geweihte fix und fertig auf eigens hiezu gebauten kleinen Rollwägelchen, auf welchem die alte, von der 20 Jahre innegehabten Lage, gegen Süden auf die an beiden Enden errichteten Holzgerüste und die neue, von ihrem vom Talgrunde aus gebauten großartigen Gerüste auf die bisherigen Pfeiler der alten Brücke eingeschoben werden sollten. Bis zur Dunkelheit wurden noch die letzten kleinen Vorbereitungen fertiggestellt. Dienstag früh 5 Uhr sollte die Verschiebung beginnen.

Wenige Minuten vor 5 Uhr passierte noch der letzte Zug vom Ländle her die Brücke, dann ging es sofort mit derartiger Präzision an die Arbeit, daß die alte Brücke bereits um 05 Uhr 45 auf die für sie vorbereiteten Holzjoche überschoben war und die

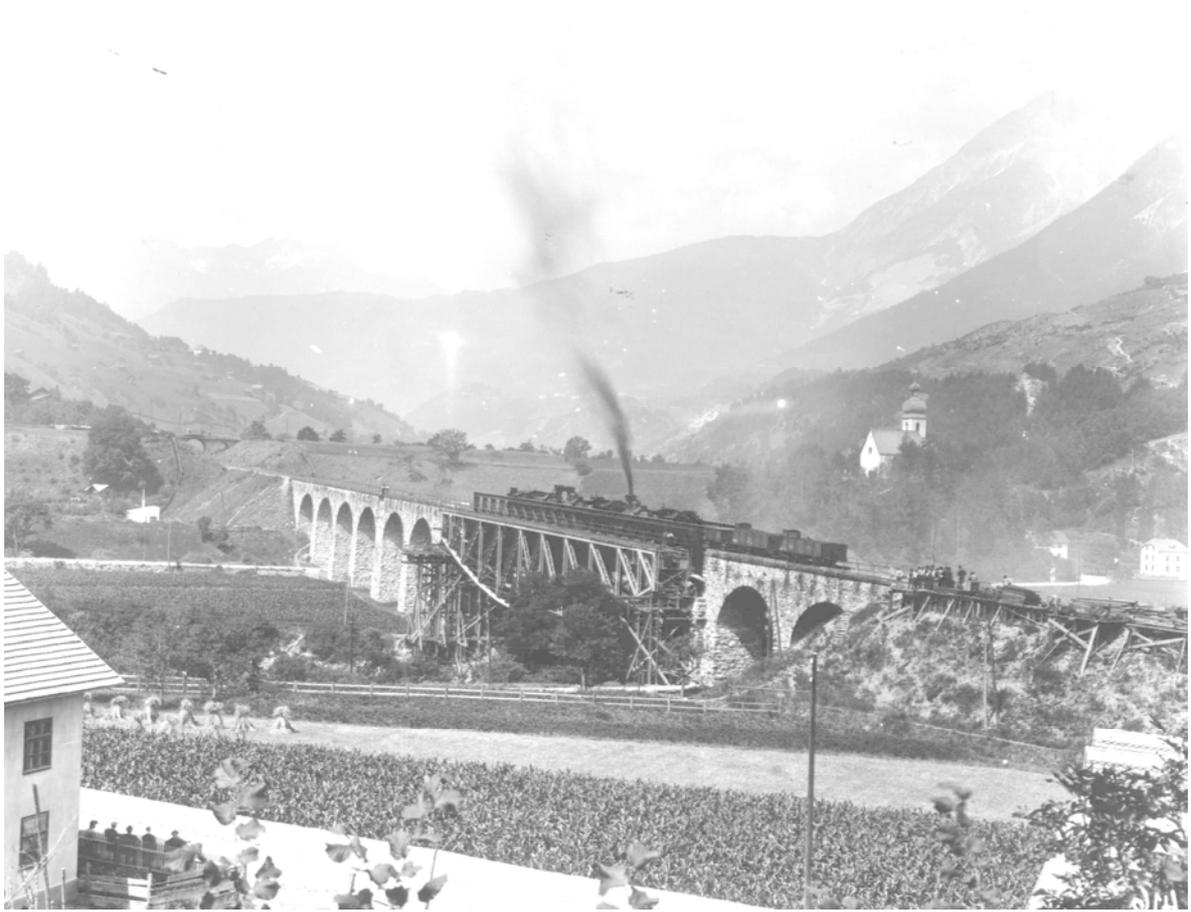
Verschiebung der neuen bereits 6 Uhr 08 Minuten begonnen werden konnte. Dank der ausgezeichnet umsichtigen Vorbereitung und dem ebenso überlegten ruhigen Zusammenwirken aller Beteiligten war auch die neue Brücke ohne Zwischenfall um 7 Uhr 15 bereits soweit auf ihrem neuen Standort, daß mit dem Anschluß der Schienen auf der Fahrbahn begonnen werden konnte. Derselbe mußte allerdings noch einmal unterbrochen werden, da die Brücke der Länge nach um 90 mm und der Breite nach um zirka 10 mm verschoben werden mußte, aber auch diese Arbeiten wurden so schnell bewältigt, daß um 9 Uhr 33 Minuten die Lage der Brücke und um 10 Uhr 15 der Oberbau fertig war, worauf sofort der aus 3 Lokomotiven schwerster Sorte und mit drei angehängten, gefüllten Waggonen zusammengestellte Probelastzug in das neugebaute Objekt einfuhr. Dieser Zug repräsentierte die respektable Schwere von zirka 230 000 Kilogramm. Das neue stolze Bauwerk hat die Probe brillant bestanden. Die zulässige Einsenkung der Konstruktion wurde mit 34 mm berechnet; das Ergebnis der Probe war aber nur eine Einsenkung von 30 mm und hievon nur eine bleibende Einsenkung von 2 mm, was ja als 0 bezeichnet werden muß. Allgemein wurde dem anwesenden Chef der Witkowitz Brückenbauabteilung, welcher persönlich die ganz interessante Arbeit geleitet hatte, Herrn R. v. Mertl gratuliert. Der um 11 Uhr 03 von Landeck gegen Bregenz abgehende Eilzug fuhr als erster über die Brücke, und damit hatte das schöne technische Schauspiel sein Ende erreicht. Lange wird man noch beide Brücken nebeneinander sehen können, da zur Abmontierung der alten erst vom Tal aus ein Gerüst gebaut und mit dem Beginn dieser Einrüstung auf kleineren Wasserstand des Inns gewartet werden muß.

Möge der Schutz Gottes bleibend auf dem neuen Werke ruhen.

Anläßlich der Erstellung des Baugerüstes hatte es bereits einen tödlichen Arbeitsunfall gegeben. Einen weiteren Todesfall gab es einen Tag vor der Auswechslung des Tragwerkes. Die Tiroler Landzeitung Nr. 28, vom 7. Juli 1904 brachte folgende Notiz:

Der Eisenbahnbrückenwächter Johann Kratochvil stürzte in der Nacht auf den dritten d. M. von der Eisenbahnbrücke, welche demnächst durch eine neue ausgewechselt werden soll, in den Innfluß hinab. Als ein anderer Wächter morgens gegen 5 Uhr einen Kontrollgang machte, sah er Kratochvil regungslos unten an der Arche liegen. Der Verunglückte hinterläßt eine trauernde Witwe mit 7 Kindern, von denen das jüngste im 9. Jahre ist. Bereits wenige Wochen vorher war beim Bau des Gerüstes ein Arbeiter in den Inn gestürzt und ertrunken.

Georg Zobl



Auswechslung der Bahnbrücke über den Inn am Dienstag, den 2. Juli 1904



Auswechslung der Bahnbrücke über den Inn am Dienstag, den 2. Juli 1904



Auswechslung der Bahnbrücke über den Inn am Dienstag, den 2. Juli 1904



Auswechslung der Bahnbrücke über den Inn am Dienstag, den 2. Juli 1904