

Zeitschrift: Brugger Neujahrsblätter
Band: 38 (1928)

Artikel: Die Unterführung der Zürcherstrasse in Brugg
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-901498>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 07.10.2024

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

Die Unterführung der Zürcherstraße in Brugg.

Geschichtliches.

Alles, was heutzutage irgendwie von Bedeutung ist, das will auch seine Geschichte haben. Also hat auch unsere Brugger Zürcherunterführung ihre Vorgeschichte, die zurück greift bis ins Jahr 1893, auf einen Bericht des Gemeinderates von Brugg an die Einwohnergemeinde, worin dieser Kunde gibt von einem motivierten Gesuch an das Eisenbahndepartement in Bern, mit dem Wortlaut: „— — es wolle die N. D. B.-Gesellschaft zur Unterführung der Straße unter dem Bahnkörper durch verhalten.“ Dies war am 7. August 1893. Am 12. August gelangte der Gemeinderat in derselben Angelegenheit an den Regierungsrat und ersuchte ihn um Unterstützung seines Begehrens bei den genannten Organen. Der Regierungsrat sagte seine Unterstützung zu und ließ seinerseits durch den Kreisingenieur *N i e r i k e r* ein Projekt der Unterführung ausarbeiten, dessen Linienführung ungefähr der heutigen Situation entsprach, indem es die Unterführung hinter der Restauration Ströbler durchführte und beim Restaurant Holliger wieder einmünden ließ. Im großen und ganzen wurde dieses Projekt, d. h. der Ort und die Richtung der Unterführung akzeptiert. In den folgenden Jahren erstattete der Gemeinderat fortlaufenden Bericht über seine fortgesetzten Bemühungen, die 1899, also 6 Jahre nach dem ersten Anstoß, bewirkten, daß das Eisenbahndepartement die N. D. B.-Gesellschaft zu bewegen vermochte, die notwendigen Vorstudien zu einer zweckmäßigen Lösung des Unterführungsproblems ausführen zu lassen. Das Ergebnis auch dieser technischen Studien von seiten der N. D. B.-Gesellschaft führte ebenfalls zu einer der heutigen Lösung ganz analogen Linienführung, welche, wie die früheren, östlich des alten Ueber-



Ausheben der Zufahrtsstraße auf der Brugger Seite.

ganges gedacht war. Auch die ungefähren Kosten wurden berechnet und im Voranschlag total auf 270,000 Fr. geschätzt. Davon fielen 150,000 Fr. zu Lasten der Expropriation und 120,000 Fr. auf Konto des eigentlichen Baues.

Leider folgte diesen theoretischen Studien keine praktische Ausführung, weil es einerseits an den nötigen Finanzen, anderseits an der nötigen Einsicht fehlte: Die beteiligten Parteien konnten sich gegenseitig nicht einigen. Um nun irgendwie doch eine Förderung der Angelegenheit herbeizuführen, schlug schließlich die N.D.B. die Erstellung einer Passerelle auf ihre Kosten vor, welcher Vorschlag aber von seiten der Gemeinde begreiflicherweise nicht akzeptiert wurde, da er keineswegs eine zweckmäßige Behebung der Verkehrsschwierigkeiten bedeutete. Denn die bestehenden Verhältnisse erwiesen sich hauptsächlich für den Fahrverkehr als hindernd und unhaltbar, — in viel größerem Maße als für den Personenverkehr. So ließ denn im Jahre 1900 nun auch noch die Stadt Brugg ein eigenes Projekt ausarbeiten und zwar bei der Ingenieur-Firma Moser in Zürich, welche als Lösung der Verkehrsfrage eine U e b e r f ü h r u n g



Betondecke vor dem Unterschieben.

des Bahnkörpers vorschlug. Die Gemeinde stimmte prinzipiell dem Moserschen Projekte zu, forderte aber vorerst dringend eine Erleichterung des Personenverkehrs durch Schaffung eines unterirdischen Durchganges. Einen netten kulturhistorischen Ausschnitt aus jener Zeit bietet ein Einblick in die Statistik des damaligen Verkehrs, wie er sich zwischen den beiden Seiten des Ueberganges abspielte. Danach passierten

	Fußgänger	Handwagen	Belos und Motorwagen	Einspanner	Mehrspanner	Bieh
am 19. Mai	2162	242	113	67	75	38
„ 21. „	2468	215	166	115	69	20
„ 23. „	2493	301	154	90	78	21

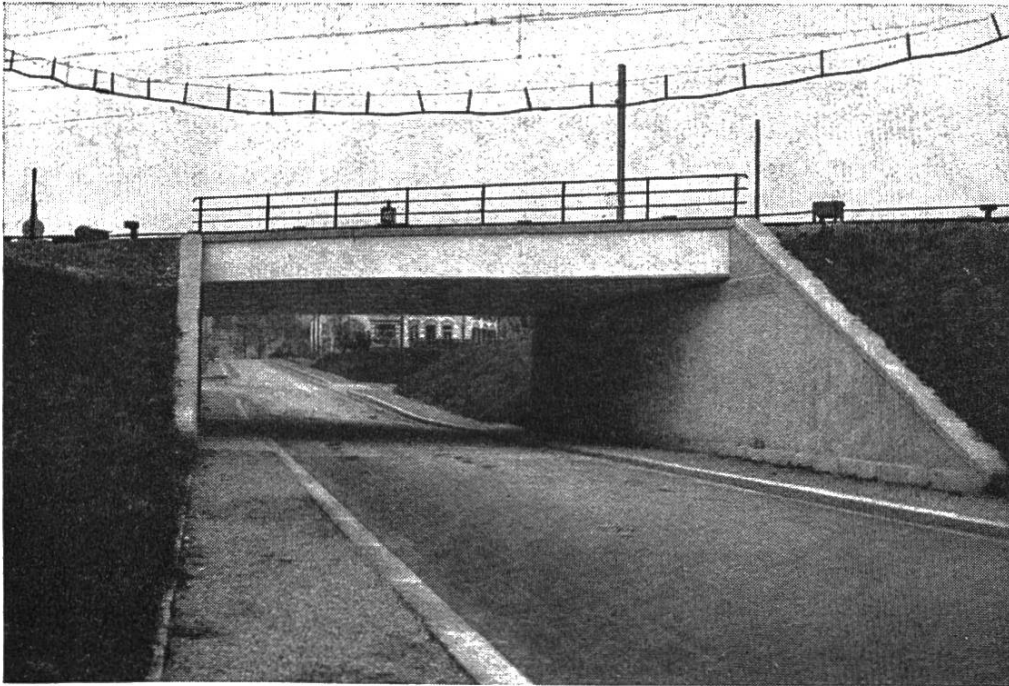
Und heute?

1902 ging dann die gesamte N.D.B. an den Bund über und damit begann für unsere Zürcherunterführung eine neue Phase der Entwicklung. Die Bundesbahn ließ nun ebenfalls wieder ein eigenes Projekt ausarbeiten, in der Reihenfolge das 4., und reduzierte den Kostenvoranschlag auf 250,000 Franken. Auf diesen Kostenvoranschlag folgte wieder eine Erholungspause, bis nach 6jähriger Ruheperiode im Februar 1908

die Gemeinden Brugg, Windisch, Hausen, Scherz, Habsburg, Lupfig, Birrhard, Mülligen, Gebenstorf und Birmenstorf unter dem Vorsitz der aargauischen Vaudirektion wieder zusammentraten und neuerdings eine Verbesserung der unhaltbaren Zustände verlangten. Begreiflicherweise brachten die Kriegsjahre eine weitere Verzögerung der Angelegenheit mit sich. Auch einem Gesuch des Gemeinderates vom Jahre 1920, die nötigen Arbeiten mit Bundeshilfe als Notstandsarbeiten ausführen zu lassen, wurde nicht entsprochen, bis endlich im Jahre 1925 die Generaldirektion der Kreisdirektion die Vollmacht zur Erstellung der Unterführung erteilte und damit die 31 jährige Seeschlange zum Abschlusse brachte.

Bauliches.

Die Ausführung der umfangreichen und komplizierten Bauarbeiten wurden im Sommer 1925 an die Baufirmen Jäggi in Brugg und Rohrer in Zürich vergeben. Kompliziert waren die Arbeiten in erster Linie deswegen, weil die beiden sehr stark frequentierten Verkehrsgeleise Zürich-Basel, Zürich-Westschweiz und umgekehrt, auf welchen täglich im Mittel bis 100 Züge kursieren, stellenweise bis ca. 4 Meter gehoben werden mußten. Was dies zu bedeuten hat und welche Gefahren und Risiken damit verbunden sind, kann nur der Fachmann richtig einschätzen, dürfte aber für den Laien mehr oder weniger verständlich sein. Manch einer, der während der Bauzeit, als die Züge notgedrungen ein langsames Tempo einhalten mußten, nach Schweizerart lustig drauflos schimpfte, wird heute die Sache ruhiger beurteilen, wenn er vernimmt, daß rund 100,000 Kubikmeter neues Material aufgeschüttet wurden und daß die Geleise immer wieder stufenweise höher genommen werden mußten. Es werden sich viele fragen, warum dieses Höherlegen der Geleise vorgenommen wurde. Erstens einmal, um die horizontale Lage der Geleise-Anlage auf dem Bahnhof Brugg zu verlängern; wer heute auf dem Bahnhof-Peron Brugg steht und ostwärts schaut, wird mit Genugtuung konstatieren, daß die Anlage eine bessere ist als früher,



Die fertige Unterführung von Osten.

ja, sie wird noch bedeutend günstiger werden, wenn einmal der übersichtsperrende Lagerschopf auf der Windischerseite verschwindet. Hoffen wir, es liege dies nicht mehr in allzuweiter Ferne. Zweitens wurde die große Dammhebung nötig, um die Unterführung der Zürcher- und der Gaswerkstraße möglichst wenig in das Terrain einschneiden zu müssen und um damit die Zufahrtsrampen in eine erträgliche Steigung bringen zu können. Die beiden leitenden Hauptpunkte dürfen als gut gelöst beurteilt werden.

Für die Bauleitung und die Unternehmungen war die erste Hauptfrage die Aufstellung eines möglichst vorteilhaften, dem Betrieb sich unterordnenden Bauprogramms. Dabei galt von Anfang an als Grundprinzip, die ganze Dammhebung im Längenprofil in zwei Stappen durchzuführen, wobei die beiden Stappen wieder in 13 Baustadien unterteilt waren.

Die Baustadien, die teilweise Geleisehebungen bis ca. 1,50 Meter vorsahen, wechselten folgerichtig von einem Geleise auf das andere, mit den nötigen Zwischenstadien. Im Spätherbst 1925 wurde das Bauprogramm definitiv festgelegt, womit die Unternehmungen ein beschleunigtes Arbeitsprogramm

vorsahen, welches in der Hauptsache darin bestand, daß gleichzeitig Abgrabungen und Materialzufuhren vorzunehmen seien, und zwar sollte das Material aus den Kieslagern beim Unterwerk Brugg an der Birrfelderlinie und aus den Rampen der Zürcherstraße gewonnen werden. Zudem wurde im Programm festgelegt, die Zürcherstraßenunterführung vor Beendigung der Dammhebung in Angriff zu nehmen.

Mit den Bauarbeiten wurde im November 1925 in der Sommerau begonnen, wo durch Baggerung ca. 30,000 Kubikmeter für die ersten Baustadien aufgefüllt wurden; gleichzeitig wurden entsprechend dem Fortschritte der Dammhebung die Widerlager der Sommerauunterführung hochgenommen. Interessant für den Fachmann war dort die für den Transport des Schuttmaterials auf die Windischerseite durch die enge Unterführung angelegte achteckförmige, sogenannte Dückeranlage, welche später in ähnlicher Art in der Gaswerkunterführung zur Anwendung kam.

Erwähnenswert aus der Baugeschichte ist ferner, daß zufolge des beschleunigten Bauprogramms, nach welchem gleichzeitig Materialentnahmen beim Unterwerk Brugg und aus den Rampeneinschnitten der Zürcherstraße vorgenommen werden mußten, umfangreiche Nacharbeiten nötig wurden, um beim Abladen der großen Materialmassen auf dem Bahndamm die vielen Materialzüge (bis 60 Züge pro 24 Stunden) reibungslos abzufertigen. Nur durch diese großzügig angelegten Nacharbeiten war es möglich, den Bau in der vorgeschriebenen kurzen Zeit glücklich zu Ende zu führen und gleichzeitig die Hauptunterführung der Zürcherstraße energisch zu fördern. Auch dieses Bauobjekt wurde zum großen Teil nachts erstellt, indem es bei Tag wegen der großen Zugsdichte und der Lage im Manövergebiet des Bahnhofes Brugg beständig gestört wurde. Manch einer, der heute mit voller Geschwindigkeit im durchgehenden Eilzug über die jungen Bauten rast oder im Auto den untern Teil erwählt, denkt kaum daran, daß dieser ungehemmte Verkehr nur dadurch so rasch verwirklicht

werden konnte, daß die Unternehmung weder Mühe noch Kosten scheute, den große Gefahren in sich schließenden, provisorischen Bahnbetrieb auf einer längern Strecke so rasch als möglich aus der Welt zu schaffen. Gleichzeitig darf daran erinnert werden, daß die S.V.B. außer dem ideellen Wert der raschen Ausschaltung des provisorischen Betriebes, welcher große Gefahren in sich barg, auch einen materiellen Nutzen davon trug, indem die Bewachung der Bahnübergänge früher aufgehoben werden konnte. Immerhin ist der erste Punkt, frühere Erreichung der unbeschränkten Betriebssicherheit, entschieden höher einzuschätzen. Während der ganzen Bauzeit ist zudem, trotz der großen Gefahren, kein ernsthafter Unfall zu verzeichnen gewesen.

Eine weitere interessante Episode war der Einbau der Brückendecke über die Zürcherstraße. Dieselbe ist erstellt aus 80 cm hohen Eisenträgern, von welchen jedes einzelne Stück ca. 5 Tonnen wiegt, wobei für die ganze Decke 24 Stück benötigt wurden. Technisch besonders bemerkenswert ist, daß ca. $\frac{2}{3}$ der Brückendecke nicht an Ort und Stelle gemacht worden sind, sondern auf einem extra hierfür erstellten massiven Schiebegerüst. Der Arbeitsvorgang war folgender: Zuerst wurden die 5-Tonnen schweren Träger auf das Gerüst versetzt, nachher auf die ganze Höhe mit entsprechendem Ueberbeton einbetoniert, darauf das Ganze mit wasserundurchlässigen Schichten überzogen, womit die Decke als solche fertig war. Es blieb nur noch, das ca. 500 Tonnen schwere Stück an seine richtige Lage zu bringen, wozu eine seitliche Verschiebung von ca. 9 Meter nötig war. Programmgemäß war nun vorgesehen, diese gewaltige Arbeit in einer Nacht, d. h. in der Hauptsache von 1 Uhr nachts, nach dem Nachtschnellzug, bis 5 Uhr früh zu bewältigen. Dabei war zuerst der Oberbau, d. h. die beiden Geleise, zu entfernen, wobei das eine Geleise zum erstenmal in dieser Art aufgehängt wurde; nachher war der Schotterkoffer von ca. 1 Meter Höhe zu entfernen, worauf erst mit der eigentlichen Schiebearbeit begonnen werden konnte (ca. $3\frac{1}{2}$ Uhr morgens). Zoll um Zoll zogen zwei Flaschenzüge den Koloss unter das Geleise. Infolge unvor-

hergesehener Verhältnisse wurde die Verschiebung verzögert, sodaß die Brückendecke nur unter das erste Geleise Turgi-Brugg gerückt werden konnte; der vorgeschrittenen Zeit halber mußte die Montage dieses einen Geleises rasch vorgenommen werden, damit der Betrieb während eines Tages doch wenigstens ein-
 spurig abgewickelt werden konnte. Löblich hervorzuheben ist, daß das Programm der mitwirkenden Organe der S.B.V. peinlich genau klappte; andererseits ist zu bedenken, daß die Nachtzeit von ca. 4 effektiven Arbeitsstunden für diese gewaltige Arbeit auch gar zu kurz war. Erwähnt sei noch, daß in der Schweiz noch nie Betonbrücken von nur annähernd gleichem Gewicht auf solche Distanzen geschoben worden sind, sodaß die hier vollbrachte Arbeit füglich als Neuheit dieser Art taxiert werden darf.

Der Zugverkehr mit voller Geschwindigkeit wurde am 15. Mai 1927 wieder aufgenommen, die Zürcherstraße am 25. Juli 1927 dem Verkehr übergeben.

Das ganze Werk darf als gut gelungen betrachtet werden.

A. J.

Chronologische Notizen.

1. Dezember 1926 bis 1. Dezember 1927.

Dezember 5. Der Winter beginnt mit leichten Schneefällen, in der Politik endigt eine heftige Schlacht: das schweizerische Getreidemonopol mit 365,000 : 371,000 Stimmen verworfen. Der Aargau nimmt an; Bezirk Brugg: 3274 Ja gegen 1559 Nein.

Dezember 8. † Dr. Gustav Hürbin, ein allgemein angesehener Fürsprecher.

Dezember 18. Ein Schneesturm legt gegen Mittag die Stadt in Dunkel. — Beim Gaswerk wird der Bau eines zweiten, größern Kessels begonnen.

Weihnachten wird unter heißender Kälte gefeiert, der gegen Neujahr Tauwetter folgt.

Januar launisch, bald Schnee, bald Regen, bald Wisse, bald Frühlingslüfte. Folge: Grippeepidemie im In- und Ausland. Verschiebung von öffentlichen Anlässen; in Brugg allein zirka 200 Personen in ärztlicher Behandlung, doch ist der Verlauf nicht gefährlich.

Januar 23. Die Bezirksschule hält zum erstenmal einen gutbesuchten Elternabend ab. — Die vielumstrittene „Ströflerscheune“ bei der neuen Zürcherunterführung wird abgerissen.

Februar. Kälte und Schnee; Schnee und Regen. Unter der Bruger Jugend gewinnt der Skisport immer größern Anhang. Von den obern Klassen besitzt die Hälfte der Schüler solche Brettlein.

Februar 1. Die Gemeindeversammlung beschließt den Umbau der alten Kaserne auf der Hofstatt in Verwaltungsräume, was im Laufe des Jahres ausgeführt wird.