



Der „Todessturz“ der Ötztaler Eisenbahnbrücke in vier Phasen. **O b e n l i n k s**: Der Sprengstoff hat das Tragwerk, das zur Vorbereitung der Aktion mit einer Neigung von 12 Grad gelagert worden war, aus den beiden Verankerungen an den Endpunkten der Brücke gerissen. **O b e n r e c h t s**: Die Konstruktion neigt sich während des parabelförmigen Sturzes allmählich um 90 Grad. **U n t e n l i n k s**: Das Tragwerk schlägt, wie berechnet, an beiden Ufern der Ache flach auf. Der mittlere Teil klatscht ins Wasser. **U n t e n r e c h t s**: Zur Demontage bereit. Im Hintergrund die neue Eisenbahnbrücke. Die Bilder wurden vom rechten Ufer in Richtung Osten aufgenommen.

(Birbaumer)

Dienstag vormittag an der Eisenbahnbrücke, die die Ötztaler Ache überquert. Ein Wetter, wie geschaffen zum Sterben. Der Nebel hängt in den Föhren, Reif liegt auf den Nadeln, mit hochgeschlagenem Rockkragen frösteln Männer vor sich hin, das Barometer sinkt und sinkt. Ein Zug rollt vorsichtig über die neue Brücke, die in der Nacht zum 18. November eingeschoben wurde und das alte Tragwerk zur Seite gedrängt hat. Das alte

den der Sparsamkeit, das Tragwerk abstürzen zu lassen und es dann zu zerschneiden. Auf diese Weise kommt die Demontage um 400.000 Schilling billiger.

Gestern vormittag war es soweit. Hohe Beamte der OBB-Direktion Innsbruck, Techniker, Fachleute und Neugierige aus der Umgebung verschanzten sich hinter einer aus ausgedienten Schwellen erbauten Schutzwand, um zu beobachten, wie die

Gergitsch, der für eine Wiener Sprengfirma arbeitet, zündet die Ladungen, die an den beiden Flachankern angebracht worden waren. Das kurze Gebrüll einer Detonation wie bei einem Bombenangriff fällt in die Stille des Waldes. Das eiserne Tragwerk rutscht über die Rollen ab, dreht sich langsam zur Seite, scheint einen Herzschlag lang wie angenagelt in der Luft zu verharren und stürzt dann krachend in das eisige Wasser der Ache. Fontänen schnellen nach oben, als schössen die Fluten eines Geisirs zum Himmel. Die 4,85 Sekunden waren wie eine kleine Ewigkeit.

Wie vorausberechnet, landete die Brücke, die sich beim Aufprall in der Mitte zum Fluß hinab durchbog, genau neben den vorherbestimmten Sollpunkten auf den Ufern. Welche Präzision! Mit je 40 Dekagramm Albonit waren die beiden Flacheisenanker an beiden Brückenden durchtrennt worden und die 265 Tonnen Stahl sausten, den Gesetzen der Schwerkraft folgend, in die Tiefe.

In der nächsten Zeit wird das Tragwerk auseinandergerissen und als Schrott in die Hochöfen von Linz verfrachtet werden.

H. BUZAS

RUSSISCH LÉDER

Die erfolgreiche Herrenserie

Tragwerk wartet auf seinen „Tod“, der durch Verbrennung im Hochofen erfolgen wird.

Erstaunt blicken die Fahrgäste des D-Zuges, der, aus Imst kommend, über die neue Brücke kriecht, auf das graue, alte Tragwerk. Es steht schief. Ein ungewohntes Bild. Die Fahrbahn wurde um 12 Grad 30 Minuten geneigt. Die 265 Tonnen schwere Konstruktion war auf mehrere Wälzlager gestellt und durch zwei Flacheisenanker hinten festgemacht worden, damit sie nicht in die Tiefe rutschen konnte.

Aufgabe des Baudienstes der OBB war es, das ausgediente Brückentragwerk auf möglichst kostensparende Weise der Verschrottung zuzuführen. Man hätte zu diesem Zweck ein Gerüst aufbauen und dann die Brücke Stück um Stück abtragen können, doch man entschloß sich aus Grün-

schrottreife Konstruktion in die Ache sauste. Durch schmale Öffnungen, die in der Schutzwand freigelassen worden waren, äugten ein halbes Dutzend Filmkameras.

Unter dem Stab der Techniker wartet auch Diplomingenieur Plankensteiner, Assistent an der Technischen Hochschule in Graz, auf den „Todessturz“ der Brücke. „Wir haben die Wurfbahn des Tragwerkes mit Hilfe eines Computers berechnet. Das Programmieren nahm ungefähr eine Stunde in Anspruch. Nach dreieinhalb Minuten Rechenzeit hatten wir das Ergebnis. Das Tragwerk wird sich während des Sturzes um 90 Grad drehen und im Laufe von 4,85 Sekunden in einer Parabel flach in den Fluß fallen. Wir haben den Punkt, den es an den Ufern der Ache erreichen soll, mit Steinen gekennzeichnet. An Hand von Filmaufnahmen werden wir nachprüfen, ob die vom Computer angestellte Rechnung gestimmt hat.“ Der programmierte Todessturz.

Ein langgezogenes Signal schneidet durch den Nebel. Alles verschanzt sich hinter der Schutzwand. Ein zweites Signal. Die feuchte Luft knistert vor Spannung. Drüben am rechten Ufer der Ache zieht ein Bundesbahnbediensteter mit einer roten Fahne einen Kreis in der Luft. Wir halten den Atem an. Es ist 11.47 Uhr. Sprengmeister Ing.