

Anfang und Ende der alten Rankwogbrücke

Autor(en): **Amacher, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **59 (2001)**

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659556>

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.

Anfang und Ende der alten Rankwogbrücke



Die Rankwogbrücke im Bau. Fotografie von Karl Löhle im Frühjahr 1903.

Der Bahnhof und die Eisenbahn-Werkstätte in Olten brachten willkommene Verdienstmöglichkeiten in die Region. Seit 1841 und 1873 bestanden zwar Fähren im Hasli und in der Rankwog, doch mit der Zunahme der Arbeitsplätze wuchs das Bedürfnis, einen festen Aareübergang zwischen dem Niederamt und dem Eisenbahnknotenpunkt zu erhalten.

Collectiv-Note an den Regierungsrath

1897 wurde ein Initiativkomitee aus den Gemeinden Lostorf, Obergösgen und Winznau aktiv. Der Gemeinderat von Olten unterstützte die Forderung und gab seine Unterschrift unter eine «Collectiv-Note an den Regierungsrath, worin die Erstellung einer Verbindungsbrücke in der Rankwog über die Aare unter Beteiligung des Staates, der Gemeinde Olten & der übrigen interessierten Gemein-

den des Niederamtes angestrebt wird». Nach einem Führungslück erneuerte Anfang Mai 1901 eine Versammlung von sechzig «fürsichtigen Einwohnern» aus Winznau das Begehren. Die Solothurner Regierung hatte schliesslich ein offenes Ohr. Im Sommer 1901 schrieb das Kantonale Bau-Departement die Rankwaagbrücke aus. Von den 13 eingereichten Projekten schwang dasjenige der Aarauer Firma Conradin Zschokke obenauf, obwohl es mit 116 000 Franken einiges teurer war als die Betonbrücke des Hauptkonkurrenten. Die Experten misstrauten dem neuen Baustoff und hielten die Eisenkonstruktion für zuverlässiger.

Der Bau der Eisenbrücke

Im Juni 1902 wurde der Vertrag mit der Baufirma abgeschlossen. Der Aareübergang sollte 6 m breit, 73 m lang und 504 Tonnen schwer werden; der

Kanton bezahlte 50 Prozent, die Einwohnergemeinde Olten 10 000 und die Bürgergemeinde 15 000 Franken an die Baukosten. Zschokke erstellte zuerst eine Notbrücke über die Aare. Im Januar 1903 waren die Widerlager an beiden Ufern fertig gestellt, und die Montage des Eisenfachwerks konnte beginnen. Die Belastungsprobe wurde bereits am 24. April vorgenommen; im Juni des gleichen Jahres war die Brücke befahrbar.

Zehn Jahre später, als das Aarewasser durch das Kraftwerk Gösgen gestaut wurde, musste die Rankwogbrücke um 70 cm gehoben werden. Am 15. März 1903 reiste Karl Löhle, Brückenbauingenieur und Dozent für Eisenkonstruktion des Hochbaus an der ETH, nach Olten. Er beabsichtigte, die in Bau befindliche Rankwogbrücke fotografisch zu dokumentieren, und bannte sie auf grossformatige Glasplatten. Zwei seiner Bilder werden hier zum ersten Mal veröffentlicht.



Oben: Fotografie von der Bauphase 1903

Unten: Die Brücke vor und während des Abbruchs 1965



Die altersschwache Brücke wird ersetzt

Mit der Zeit begann der Rost am Eisenschwanzwerk zu nageln und die Tragfähigkeit der Brücke zu vermindern. Auch konnte in den Fünfzigerjahren der Aareübergang den zunehmenden Autoverkehr immer weniger verkraften. Schliesslich beschloss der Kantonsrat 1962, eine neue Brücke zu bauen. Das Oltner Ingenieurbüro Ernst Frey arbeitete den Plan für eine 140 Meter lange Hauptbrücke aus. Am rechten Aareufer umging man das mühsame Überwinden des Steilufers, indem eine Vorlandbrücke die Brückenfahrbahn ohne Niveauunterschied oben an die Industrie- und Gösgerstrasse anschloss. Zugleich lag der Brückenbogen nun zehn Meter über dem Wasserspiegel und erfüllte damit die Anforderungen einer allfälligen Schiffbarmachung der Aare.

Die alte Brücke wurde in der Nacht vom 8./9. Februar 1965 durch die Firma Wartmann & Co, Brugg, einige Meter aareaufwärts aus den Widerlagern geschoben und später durch die Zürcher Firma Otto Näf abgebrochen. Als die Arbeiter die Rankwogbrücke demontierten, begannen sie mit den gebogenen oberen Stahlträgern, den so genannten Obergurten. Mit dem Schneidbrenner zertrennten sie die Eisenbalken in handliche Stücke. Ein Kranwagen hievte die schweren Teile heraus und transportierte sie an den Stapelplatz am Ufer.

Am 8. Juni 1967, mitten in den Abbrucharbeiten, führte die Aare Hochwasser. Die halb abgewrackte Brücke hielt den Fluten nicht mehr stand, senkte sich in den Fluss und wurde überspült.

Quellen:

Stadtarchiv Olten: Gemeinderatsprotokolle der Einwohnergemeinde Olten Bd. 14 und 15.

Stadtarchiv Olten: Bauakten, Akten betreffend Rankwogbrückenbau.

«Oltner Tagblatt» 1965–1967.

Literatur:

Eduard Fischer, Oltner Brückenbuch. Brücken, Zoll und Fähren. Hg. von der Einwohnergemeinde Olten o.J. (1953).

Hans Brunner, Winznau. Geschichte eines Dorfes. Olten 1991.

Urs Amacher, Die Brückenbauer von Kloten. Geschichte und Werk der Eisenbaufirma Löhle und Kern, in: Kunst und Architektur in der Schweiz 1995/2, S. 172–180.