

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Vom Bau der Rheinbrücke Koblenz-Waldshut  
**Autor:** Lüscher, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-45473>

### **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:** 01.04.2025

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



Abb. 4. Arbeitskammer eines Eisenbeton-Caisson.



Abb. 5. Aufbau der Pfeilerschalung im Spindelgerüst.

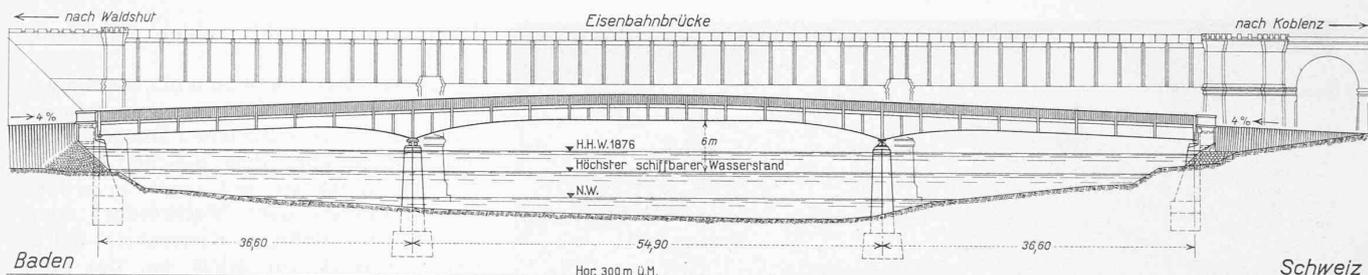


Abb. 2. Die im Bau begriffene Strassenbrücke über den Rhein bei Koblenz-Waldshut (dahinter die Eisenbahn-Fachwerkbrücke). — 1 : 800.

bauung in eine Zeit fällt, in der nicht mehr schrankenloser Individualismus auch die beste Absicht verunstaltet, sondern die anständigere Haltung der gegenseitigen Rücksichtnahme hoffähig geworden sein wird.

Der Berghang „im Juden“ (Abb. 24), das Gegenüber des Weissenhohfügels, soll durch eine Serpentinstrasse von der Heilbronner-Strasse her erschlossen werden. Die vorgesehene Bebauung nimmt von der Serpentine wenig Notiz. Man möchte wünschen, dass diese reine Zweckkurve, die mit der Hangform nichts zu tun hat, noch ausgesprochener negiert würde, indem zum Beispiel die Hausreihe entlang der geraden Strecke oberhalb der Serpentine unterbliebe. Aus dem Modell (Abb. 25) geht überdies hervor, dass sich die beabsichtigte Wirkung viel besser erreichen liesse, wenn bedeutend flachere Dächer vorgeschrieben würden. Es verbreiterten sich dadurch die zwischen den Häuserreihen sichtbaren grünen Hangstreifen und die Einzelhäuser schlossen sich besser zur Reihe zusammen.

Man darf es sich nicht ausdenken, wie die Stuttgarter Hänge aussehen könnten, wenn ein späteres disziplinierteres Bau-Zeitalter sie überbaut hätte. Stuttgart, das jetzt noch, trotz aller Bausünden so schön ist, hätte dann eine geradezu herrliche Stadt werden können.

### Vom Bau der Rheinbrücke Koblenz-Waldshut.

Von Dr. G. LÜSCHER, Ing., Aarau.

Die Leser der „S. B. Z.“ sind durch eine kurze Mitteilung in Band 97, S. 195\* (11. April 1931) über die Entwicklungsgeschichte dieses Baues orientiert worden. Seither ist der Brückenunterbau einer Schweizerunternehmung, die Eisenkonstruktion des Tragwerkes aber einer deutschen Konstruktionswerkstätte vergeben worden. Zufällig traf der Zuschlag im Juli 1931 seitens des Badischen Ministeriums und der Aargauischen Baudirektion wieder die gleichen Unternehmungen, die schon im Jahre 1914 berücksichtigt worden waren, die auch diesmal neben der grossen Zahl deutscher und schweizerischer Submittenten unter dem Mittel stehende Angebote eingereicht hatten: die Unternehmung Dr. G. Lüscher (Aarau) für Unterbau und Eisenbeton-Fahrbahntafel, die A.-G. Eisenbau Wyhlen (Baden) für die

eiserne Tragkonstruktion. Die Ausführung des Unterbaues wurde im September letzten Jahres aufgenommen; heute sind die beiden Widerlager fertig erstellt, die beiden Flusspfeiler aber in der pneumatischen Absenkung begriffen.

Die Brücke hat drei Öffnungen von 36,6 m Spannweite (vergl. die Ansichtszeichnung Abb. 2). Die Nähe der Schweizerzufahrt einerseits und die Einhaltung der für die künftige Rheinschiffahrt vorgeschriebenen Lichthöhe von 6 m andererseits machten die Lösung mittels sehr schlanker Tragkonstruktion erforderlich, sodass, ähnlich der Dreirosenbrücke in Basel, eine schwachgewölbte Vollwandträgerkonstruktion gewählt wurde. Der Brückenquerschnitt ist trogförmig, die Eisenbetonfahrbahnplatte, die rd. 1,3 m unter Hauptträgeroberkant liegt, ruht auf geneigten Querträgern und sekundären Längsträgern aus I-Profilen. Der Hauptträgerabstand beträgt 7 m, die lichte Fahrbahnbreite 6,5 m; ausserhalb der Hauptträger liegen beidseits 1,5 m breite Gehwege auf Konsolen. Das Projekt hat die Wasser- und Strassenbaudirektion Karlsruhe aufgestellt, die Bauleitung übt, entsprechend einer Vereinbarung mit der Aargauischen Baudirektion, das Wasser- und Strassenbauamt Waldshut aus. Die Ausführung der Widerlager geschah zwischen eisernen Klöckner-Spundwandisen und unter Wasserhaltung durch Pumpen, die beiden Flusspfeiler hingegen werden mittels Eisenbeton-Caissons (Druckluft) versenkt. Der Baugrund besteht aus Kies mit Wacken und zwischengelagerten Nagelfluhbänken von geringer Mächtigkeit, während der anstehende Kalkfels bei den Sondierbohrungen in 27 m Tiefe angetroffen wurde. Die Abb. 3 zeigt eine Gesamtansicht der Baustelle. Der rechte Pfeiler-Caisson (Baden) konnte von einer bei geringer Wassertiefe zwischen Spundwänden hergestellten Kiesinsel aus abgesenkt werden, während der linke Pfeiler (Schweiz) mittels eines auf Holzpfahlgerüst erstellten und auf die Sohle abgespindelten Eisenbeton-Caissons fundiert worden ist. Dieser musste, um feste Kiesschichten zu erreichen, bis auf Kote 295,31 abgesenkt werden; seine Schneide liegt rund 12 m unter der Flusssohle und rd. 14 m unter dem Niederwasserstand. Abb. 4 zeigt das Innere der Arbeitskammer dieses Caissons, Abb. 5 die Einschalung des über der absinkenden Arbeitskammer

## VOM BAU DER STRASSENBRÜCKE KOBLENZ-WALDSHUT.

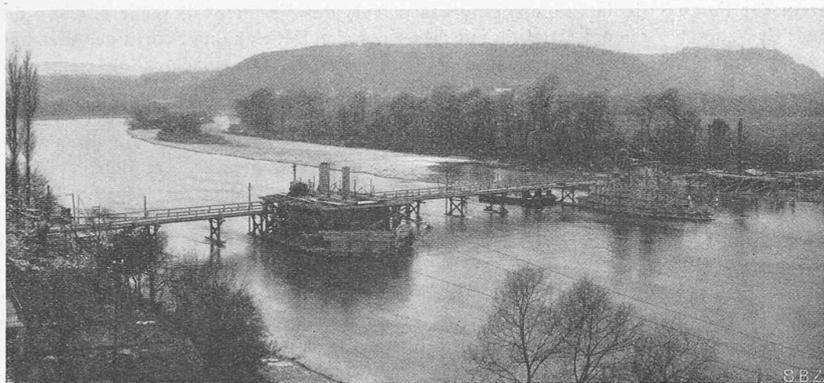


Abb. 3. Gesamtbild vom Schweizerufer auf die Baustelle der Strassenbrücke (27. Januar 1932).

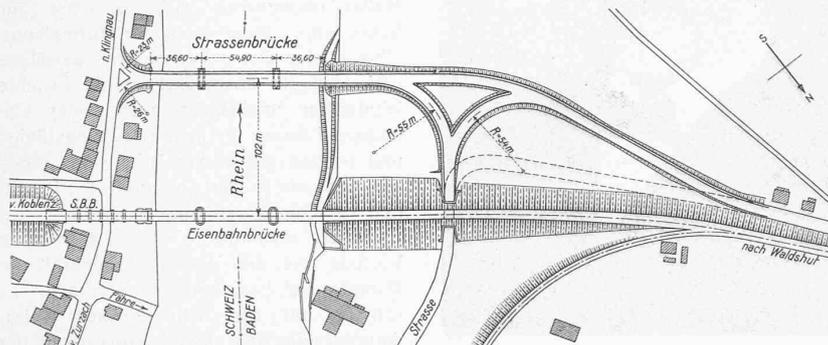


Abb. 1. Lageplan der Rheinbrücken Koblenz-Waldshut. — Masstab 1 : 5000.

aufzuführenden Pfeilerschaftes mit dem Eisenbeton-Kamin. Die eiserne Tragkonstruktion soll anschliessend auf dem badischen Ufer montiert und über Pfahljoche vorgeschoben werden, die in der Mitte der Oeffnungen vorgesehen sind.

Die Brücke dürfte im Herbst dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden und damit den von Zürich aus dem Aaretal zustrebenden Autostrassenverbindungen den Uebergang eröffnen. Diese zukünftige Verkehrsgestaltung legt dem Aargau die Verpflichtung auf, einerseits die Aaretalstrassen auszubauen, andererseits alsbald auch eine Aarebrücke bei Koblenz-Felsenau zu erstellen und die Rheintalstrassen erheblich zu verbessern, will er vermeiden, dass der ganze Verkehr Ostschweiz-Basel auf das rechte (badische) Rheinufer übergeht, dessen Strassen sich in sehr guter Verfassung befinden, da sie von Anfang an breiter angelegt waren, sodass es fürs erste dort genügt, bloss die Fahrbahn zu walzen und zu befestigen, während unsere linksrheinischen Strassen vorerst erheblichen Korrekturen unterworfen werden müssen. Dem Aareübergang Koblenz-Felsenau kommt zu gut, dass das im Bau begriffene Werk Klingnau konzessionsgemäss einen Beitrag von 250 000 Fr. daran leisten und die Zufahrtsdämme zu den beiden hochgelegenen Aareuferstrassen anschütten muss. Er wird die heute überbeanspruchte Bözbergstrasse entlasten und dem Verkehr auch im Rhein-Aaredreieck freie Bahn schaffen.

### Schweizer Mustermesse Basel, 2. bis 12. April.

Wir stehen in einer Zeit schwerer wirtschaftlicher Bedrängnis. Die Weltwirtschaft hat katastrophale Einbrüche in den normalen Gang der Geschäfte erlitten. Schwere Absatzstörungen und Arbeitslosigkeit verursachen auch in der Schweiz gewaltigen Schaden. Was tun? Bundesrat, Parlament, Handelskammern und Industrieverbände stehen in einem fieberhaften Kampf gegen die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise. In den meisten Ländern Europas sind Bewegungen entstanden, die unter Aufbietung aller nur denkbaren Mittel und Kräfte die nationalen Wirtschaften schützen. Die Schweiz kann in diesem gigantischen Wirtschaftskampf nicht gleich-

gültig bleiben. Sie kann taktisch gar keine andern Mittel anwenden als jene, die ihr durch das Ausland und durch die Macht der Verhältnisse aufgezwungen werden.

Das grosse Gebot der Stunde heisst: Zusammenstehen! Wir alle haben nun die gebieterische Pflicht, schweizer Waren zu kaufen, wo immer das möglich ist. Die Schweizer Mustermesse bietet Gelegenheit, die wirtschaftliche Solidarität aller Volksteile praktisch zu verwirklichen. Jeder Fabrikant, jeder Verbraucher, jeder Warenvermittler soll seine Bestellungen an der Mustermesse schweizerischen Industriellen und Gewerbetreibenden übergeben. Das ist aktive und wirksame Krisenbekämpfung. *Die Schweizer Mustermesse ist trotz der schweren Zeit so ausgezeichnet beschickt, wie noch nie.*

Wenn wir derart solidarisch handeln, so muss die Krise überwunden werden. Ganz sicher bricht ja wieder eine bessere Zeit an. Wir wollen den Glauben an eine glücklichere Zukunft nicht verlieren. Je sicherer und je durchgreifender wir die wirtschaftliche Solidarität pflegen, desto rascher werden wir aus der Wirtschaftsnot herauskommen. Schweizer Mustermesse.

### † Dr. Ing. h. c. Jules Weber.

Am 9. März geleitete eine grosse Trauergemeinde den derzeitigen Senior der Winterthurer Maschinenindustrie, Herrn Dr. Jules Weber, zur letzten Ruhestätte. Der im hohen Alter von beinahe 84 Jahren Verstorbene war während Jahrzehnten ein prominenter Vertreter und Förderer der Maschinenindustrie nicht nur Winterthurs, sondern der Schweiz, und hat sich durch sein tiefgründiges Wissen sowie sein zielbewusstes, unentwegtes Schaffen bleibende Verdienste um sie erworben.

Jules Weber wurde am 18. April 1848 in Winterthur geboren. In früher Jugend verlor er Vater und Mutter und wurde deshalb im Waisenhaus erzogen. Nach der Primarschule besuchte er noch vier Jahre die Industrieschule, um anschliessend bei einem Turmuhrenbauer in Andelfingen in die Lehre zu treten. Gesundheitsrücksichten zwangen ihn aber, diese strenge Lehre nach kurzer Zeit abzubrechen, und noch im selben Jahre trat er als Zeichnerlehrling bei der Firma Gebrüder Sulzer ein. Während dieser Zeit besuchte er fleissig Abendkurse an der Industrieschule, um sich namentlich in Mathematik und Physik weiterzubilden. Einer seiner Lehrer, der die Eignung Webers für höhere Studien erkannt hatte, erwirkte durch eifrige Fürsprache bei seinem Vormund wie bei Herrn Sulzer-Steiner, dass ihm das Studium am Eidgenössischen Polytechnikum ermöglicht wurde, das er im Jahre 1870 mit dem Diplom abschloss. Schon während des Studiums fühlte er sich zum Lokomotivbau hingezogen, dies wohl in der richtigen Erkenntnis, dass dieses Gebiet, das damals noch in seinen Anfängen lag, dem Konstrukteur reiche Gelegenheit zu schöpferischem Wirken bieten werde.

Seine Bemühungen, bei einer ausländischen Lokomotivfabrik eine Anfangstellung zu finden, blieben erfolglos, und so nahm er bei der Firma Lüsse, Märky und Bernard in Prag eine Stellung an als Konstrukteur für Dampfmaschinen und Wasserhaltungsmaschinen. Inzwischen war in Winterthur auf die Initiative von Charles Brown hin die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik gegründet worden. Brown, als Direktor des neuen Unternehmens veranlasste Weber, den er ja von früher her gut kannte, seine Stellung zu kündigen, weil er beabsichtigte, ihm zu seiner weiteren Ausbildung eine passende Stelle in England zu verschaffen und ihn hernach in Winterthur zu beschäftigen. So kehrte Jules Weber nach einem Jahr Abwesenheit heim, wo er aber zu seinem Leidwesen erfahren musste, dass sich in England nichts für ihn passendes gefunden habe. Er griff nun dennoch zum Wanderstab und hatte das Glück, bei der Kaiser-Ferdinand-Nord-Bahn in Wien als Ingenieur-Assistent eine ihm voll zusagende Beschäftigung zu erhalten, die ihm ausserdem erlaubte, neben den Bureaustunden sich auch mit dem Fahrdienst vertraut zu machen. Nach Ablauf eines Jahres klopfte Weber