

Der Bau-Direktor des Kantons Aargau

an

den Tit. Regierungsrath !

Schon mit Zuschrift vom 5. Oktober 1861 kam Herr Fabrikbesitzer Wild in Wettingen bei der Baudirektion mit dem Gesuche ein, am Platze seiner vor einigen Jahren erstellten Privatfähre über die Limmat bei der ehemaligen Mühle des Klosters Wettingen eine Fussgänger-Hängebrücke erstellen zu dürfen.

Unterm 1. November 1861 liess dann die Baudirektion dem Herrn Wild durch das Bezirksamt eröffnen, dass sie geneigt sei, seinem Gesuche zu entsprechen & beim Regierungsrath auf die daherige Bewilligung zur Erstellung einer solchen Brücke hinzuwirken, insofern sich Herr Wild mit folgenden grundsätzlichen Vorbedingungen einverstanden erkläre:

1. dass die lichte Flussöffnung zwischen den beiden Widerlagern mindestens 140 Fuss betragen, und die Brückenbahn wenigstens 15 Fuss über den mittleren Wasserstand zu liegen kommen solle.
2. die zu erstellende Brücke gleich denjenigen zu Turgi & Windisch für den freien & unentgeltlichen Verkehr für Fussgänger und das Gesamtpublikum dienen zu lassen.
3. Vor Ertheilung der diesselbigigen Conzession sei ein bezüglicher Plan einzureichen, auf welchem die Situation, das Querprofil der Limmat an der Baustelle und die Construction der Brücke enthalten sein soll.

Hierauf blieb die Sache ruhen, bis Herr Wild mit Schreiben vom 18. Februar 1863 sich zur Einsendung eines betreffenden Ausführungsplan veranlasst fand & in seinem Begleitschreiben folgendes in Bezug auf die ihm gestellten Bedinge bemerkte.

Art. 1

Die Länge der Brücke könne deshalb (statt 140 Fuss) nur 130 Fuss angenommen werden, weil sonst auf dem rechtseitigen Ufer, bei den dortigen beschränkten Lokalverhältnissen, nicht der nöthige Raum zur Verankerung der Seile, zur Anlage einer Brückentrasse & zu den sonstigen Verkehrsbedürfnissen mehr übrig bliebe. Dagegen müsse dies mindere Brückenlänge gleichwohl als genügend angesehen werden, weil der Floss gerade an der Baustelle ein bedeutendes Gefälle & daheriges starkes Abflussvermögen habe, am linkseitigen Ufer eine 20 Fuss hohe Felswand sich befinde und daher dort niemals Schaden entstehen könnte; somit allfällige Wasserstauungen nur dem Fabrikbesitzer selbst Schaden brächten.

Diese Bemerkungen sind ganz wichtig, denn es steht dem Hochwasser bei der nun projektierten Brücke ganz frei, auf dem rechten Ufer beliebig über die Uferhöhe auszutreten; auch ist die Brückenbahn der daherigen Vorbedingung entsprechend hoch über den Wasserstand gelegt.

Die Konstruktion der Brücke im Allgemeinen bietet nach dem Drahtbrücken-System für den Fussgängerverkehr mit Ausnahme der nachstehenden Spezialbemerkungen sonst genügend Sicherheit dar; ja sogar bildet das Brückengeländer selbst eine Art künstlich verstärkten Brückenbalkons. So ist zwar etwas ungeschickt, am rechten Ufer die Höhe der Brückenbahn über eine vom gewachsenen Boden aufwärts gehende hölzerne Treppe erreichen zu müssen, welcher im Plan nicht einmal beiderseitige Handhaben zugeordnet sind, die aber von selbst & nöthig werden dürften. Ebenso wäre am diesem rechtseitigen Ufer, statt des Holzgerüsts, auf dem die vier Brückendrahtseile ruhen, ein steinerner oder eiserner Pfeiler angemessener & gegen alle Eventualitäten sicherer, als ein mit vielen Reparaturen verbundener hölzerne Anlage. Es wird zwar vorgebracht, ein betreffender

steinerner Pfeiler heute den Wasserabfluss & den dafür nöthigen Verkehrsraum; allein auf dem für das hölzerne Gestelle nöthigen Raume hätte auch ein leichter Eisen-oder Steinpfeiler mehr als genügenden Platz gefunden, sodass also hierin kein anderer, als ein vermeintlicher Sparsamkeits-Grund zu Holzbauten existiert.

Art. 2

Anlangend die Bedingung, dass die zu erstellende Brücke (analog der Fabrikbrücken zu Turgi & Windisch) dem freien und unentgeltlichen Fussgänger-Verkehre des Gesamtpublikums zu öffnen- sei-macht Herr Wild in erster Linie darauf aufmerksam, dass die Brücke im wahren Herzen seines Etablissements ausmünde, dadurch das Gesamtpublikum in ein wahres Labyrinth von Wegen käme, aus dem kein gerader Weg weiter führe & daher jeder Fremde zuerst um weitem Entscheid über die Fortsetzung seines Weges fragen müsste. Dieser Umstand, verbunden mit dem geringen Bedürfnisse dieses Flussüberganges für das Gesamtpublikum, veranlassen Herrn Wild zu dem Gesuche, dass ihm der Brückenbau auch ohne diese Bedingung des jederzeitigen unentgeltlichen Benutzungsrecht durch das Gesamtpublikum ertheilt, dadurch der Abschluss der Lokalitäten ermöglicht & darauf Rücksicht genommen werden möchte, dass die dortigen Verkehrsverhältnisse mit denjenigen von Turgi & Windisch ganz anderer Natur seien; die Erstellung einer Brücke sei (der bestehenden Fähre gegenüber) zumeist nur des Bedürfniss der vielen von Fislispach herkommenden eigenen Fabrikarbeiter. Eventuell wünschte Herr Wild, dass der Steg dem allgemeinen Publikum (Tag und Nacht) nur in Nothfällen freigegeben & besonders bei Nachtzeit abgeschlossen gehalten werden dürfte.

Die Baudirektion muss nun allerdings zugeben, dass für das allgemeine Publikum, das auf Nebenwegen in der Richtung von Fislispach herkommt, & die Limmat an der fraglichen Stelle überschreiten will, um ins Seminar oder Dorf Wettingen

zu gelangen, die Abkürzung des Weges über eine neue Fussgänger-Brücke, gegenüber der Benutzung der alten Fahrbrücke kaum 2500 Fuss beträgt & dass für den weiteren, von Neuenhof und der Stadt Baden herkommenden Verkehr diese Abkürzung von keiner allgemeinen Bedeutung ist. Ebenso wird zugestanden, dass dieser allgemeine Verkehr nicht die Bedeutung hat, wie derjenige über die Limmat im Turgi & über die Reuss bei der Fabrike zu Windisch, an welchen beiden Orten direkte Ortsanbindungsstrassen gerade auf die Fabrik-Flussübergänge zu ausmünden & überhaupt das öffentliche Verkehrsnetz sich anders gestaltet, als bei Wettingen.

Wenn nun auch bei der ersten Fixierung der für einen Brückenbau aufzustellenden normalen Bedinge, von der Baudirektion consequenter Weise die gleichen Bedingungen wie für die brückenbaulichen Anlagen zu Turgi & Windisch festgehalten worden sind, so gingen dieselben doch etwas weiter, als der Art. 1 der bestehenden Wild'schen Fähreconzession vom 9. Sept. 1857 der nur bestimmt:

„dass die Ueberfahrt & die Benutzung der Wege zu & von dem Fahr für das Gesamtpublikum zur Tageszeit und für die speziell mit dem Etablissement Verkehrenden unbedingt frei & die Bedienung der Ueberfahrt prompt sei & nicht auf sich warten lasse.-

Während nun über eine Brücke jederzeitiger freier Verkehr verlangt wurde.

Gegenwärtig wird nun, wie schon bemerkt, der Verkehr über die Privatfähre des Herrn Wild sozusagen einzig und allein nur von den Fabrikarbeitern, Tagelöhnern & Handwerkern frequentiert, welche in & bei den Fabriken Arbeit finden & dann somit der freie Gang über eine Brücke jedenfalls auch zu Gute käme. Auch in nächster Zukunft wird der Verkehr zwischen Fislispach & Wettingen nicht wichtiger sein als dermalen; hingegen

könnte es in Zukunft doch bedeutender werden, da Fabriken & verbesserte Verkehrsverhältnisse denselben immerhin beiziehen.

Ist nun der Verkehr so gering, wie Herr Wild vorgibt, so wird er davon auch wenig belästigt; ist oder wird der Verkehr aber grösser, so ist es dann gut, wenn die Brücke auch dem Gesamtpublikum offen ist, indem dieselbe doch immerhin etwelche Wegabkürzung in fragl. Verkehrsrichtung darbietet. Bei Tag dürfte das Wild'sche Etablissement kaum stark belästigt werden und wird sich das die Brücke passierende Publikum schon aus den nichts weniger als labyrinthartigen Wegen bald herausfinden; mit etwaiger Ausnahme von Badener Kurgästen gehen so ganz Fremde wohl selten diesen Weg. Bei Nacht wäre dagegen für das Fabrikgeschäft und dessen nächste Umgebungen eher ein Abschluss der Brücke zu rechtfertigen.

Aus allen diesen Gründen hält es die Baudirektion für angemessen, die Berechtigung des Gesamtverkehrs über die zu erstellende Brücke zum Mindesten doch im Sinne des Art. 1 der bestehende Fähreconzession in der modifizierten Weise festzuhalten, dass die Brücke dem Gesamtpublikum so lange zur freien Benutzung freistehen solle, als von Morgens früh bis Abends spät die Fabrikarbeiter im Betriebe sind; ausser dieser Zeit aber nur in jeder Art von Nothfällen. Eventuell könnte man nicht die Dauer der Arbeitszeit, sondern ausschliesslich diejenige der Tageszeit annehmen; zumal immerhin die Treppenanlage am rechten Ufer & dortige Kanäle bei ganz finstern Nächten zur Vorsicht mahnen. Wird die Offenhaltung der Brücke auf Grundlage der Arbeitszeit fixiert, die besonders im Winter auch auf theilweise Nachtzeit fällt, so müsste auch die gehörige Beleuchtung der Brücke stattfinden, was sich übrigens von selbst verstehen wird.

Art. 3

Die dem Herrn Wild gestellte Bedingung zur Vorlage der die Brückenbaute betreffenden Pläne hat derselbe erfüllt. Er wünscht die in nur einfacher Anfertigung vorhandenen eigentlichen Constructionszeichnungen aber wieder zurück. Nach hierseitigem Dafürhalten unterliegt die Rücksendung dieser & auch der andern Pläne keinen Hindernissen.

Auf alle diese Auseinandersetzungen hin stellt Ihnen tit. die Baudirektion den

Antrag:

Zu Aufhebung der Fähreconzession vom 9. September 1857 dem Herrn Johann Wild, Fabrikbesitzer in Wettingen die Anlage eines durch vier Drahtseile getragene Fussgängersteges über die Limmat dortselbst unter folgenden Bedingen zu bewilligen:

1. Dass die ganze Anlage nach den vorgelegten Plänen solid erstellt & jederzeit gehörig unterhalten werde.
2. dass der Übergang über die Brücke und die Benutzung der Wege zu & von derselben für das Gesamtpublikum zur Tageszeit -für die speziell mit dem Etablissement Verkehrenden aber, sowie in vorkommenden jedwertigen Nothfällen auch zur Nachtzeit unbedingt frei sei.
3. dass die ganz Einrichtung unter polizeiliche Aufsicht gestellt sei & dass alle von den Aufsichtsbehörden gerügten Mängel, unter Androhung des Entzuges der Conzession, sofort zu verbessern seien.

Der Baudirektor: Schmidlin

Beilage:
die Pläne