

über die Gestaltung der Staustufe Heidelberg wiedergegeben. Da sich Professor Bonatz mit meinem Vorschlag auseinandersetzt, glaube ich annehmen zu dürfen, daß auch mir gestattet sei, diesen zu zeigen und mit einigen Worten zu erläutern, um so mehr, als man in dieser schwierigen Frage auch anderer Ansicht sein kann. So schreibt mir z. B. Professor Hans Poelzig, nachdem er beide Anschauungen gehört und beide Entwürfe gesehen hat: „... Ich würde im vorliegenden Falle Ihren Vorschlag unbedingt zur Ausführung empfehlen ...“

Wie das von mir vorgeschlagene Bauwerk das Stadtbild durchschneidet, zeigt Abb. 1, aus der hervorgeht, daß die Mehrhöhe von 2 m (lediglich in der Mitte) selbst beim Vergleichen der beiden von demselben Standpunkt aufgenommenen Schaubilder nicht auffällt. Da das Altstadtbild in einer zur Brücke senkrecht stehenden Fläche sich aufbaut, wird bei

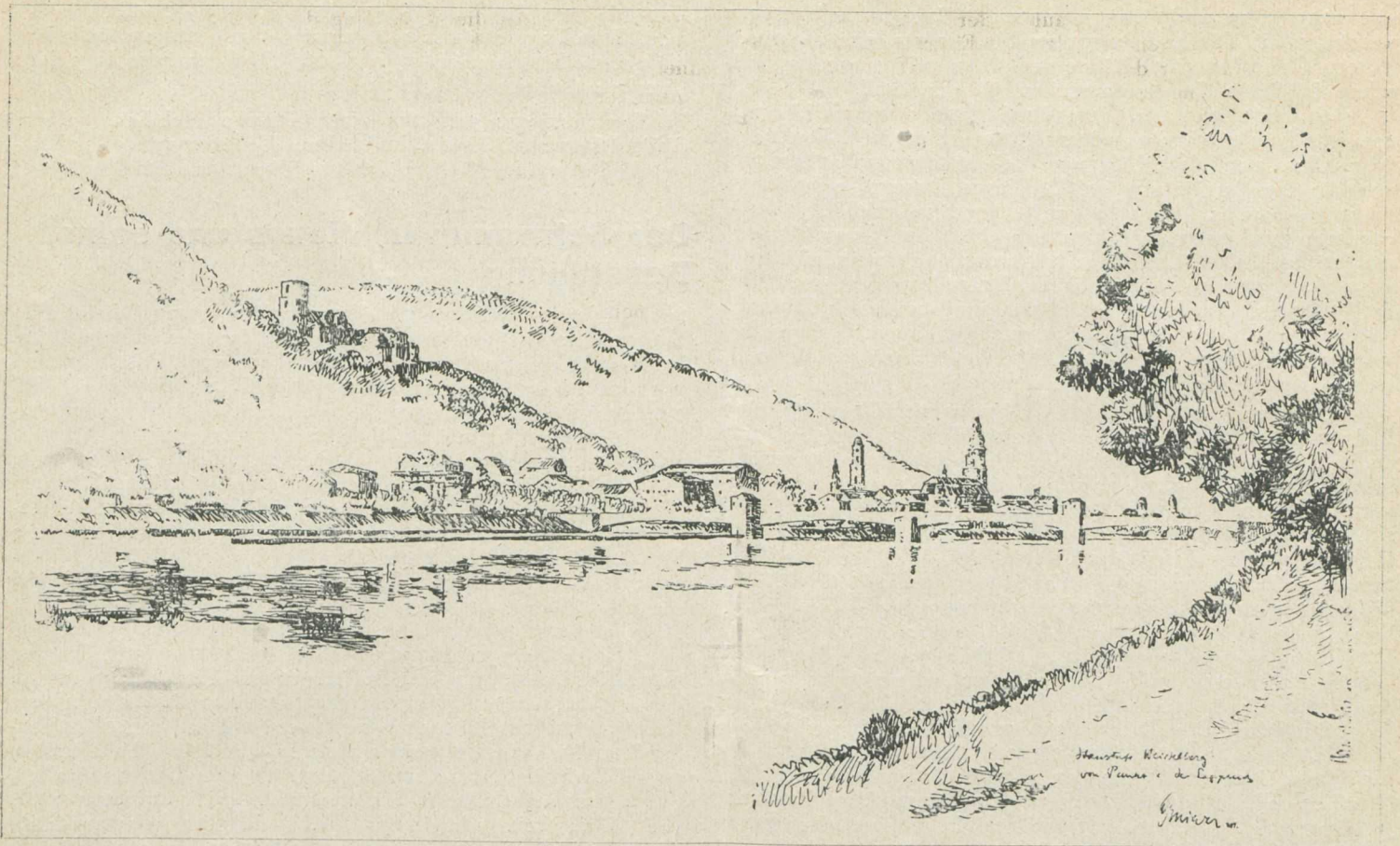
beiden Entwürfen ein Punkt eintreten, wo die Linie des Steges oder der Brücke in die Dachhöhe einschneidet. Ob das etwas weiter links oder rechts zutrifft, ist für die bildmäßige Erscheinung völlig gleichgültig. Es mag jedermann die Bilder daraufhin vergleichen, welches Stauwerk sich harmonischer in die Umgebung einfügt, das starr lineare oder das mit geschwungenen Linien. Die benachbarte Carl-Theodor-Brücke ist der beste Beweis für die Schönheit geschwungener Linien in dieser Umgebung und sitzt 2 m höher als mein Entwurf. Für mich durchschneidet der schnurgerade Eisensteg das Landschaftsbild in zwei Teile.

Das wesentliche scheint mir hierbei nicht darin zu bestehen, an dieser kulturhistorisch bedeutenden Stätte, zu Füßen des Heidelberger Schlosses, recht deutlich zu zeigen, daß hier eine Vorrichtung im Wasser liegt, die bei großem Hochwasser —

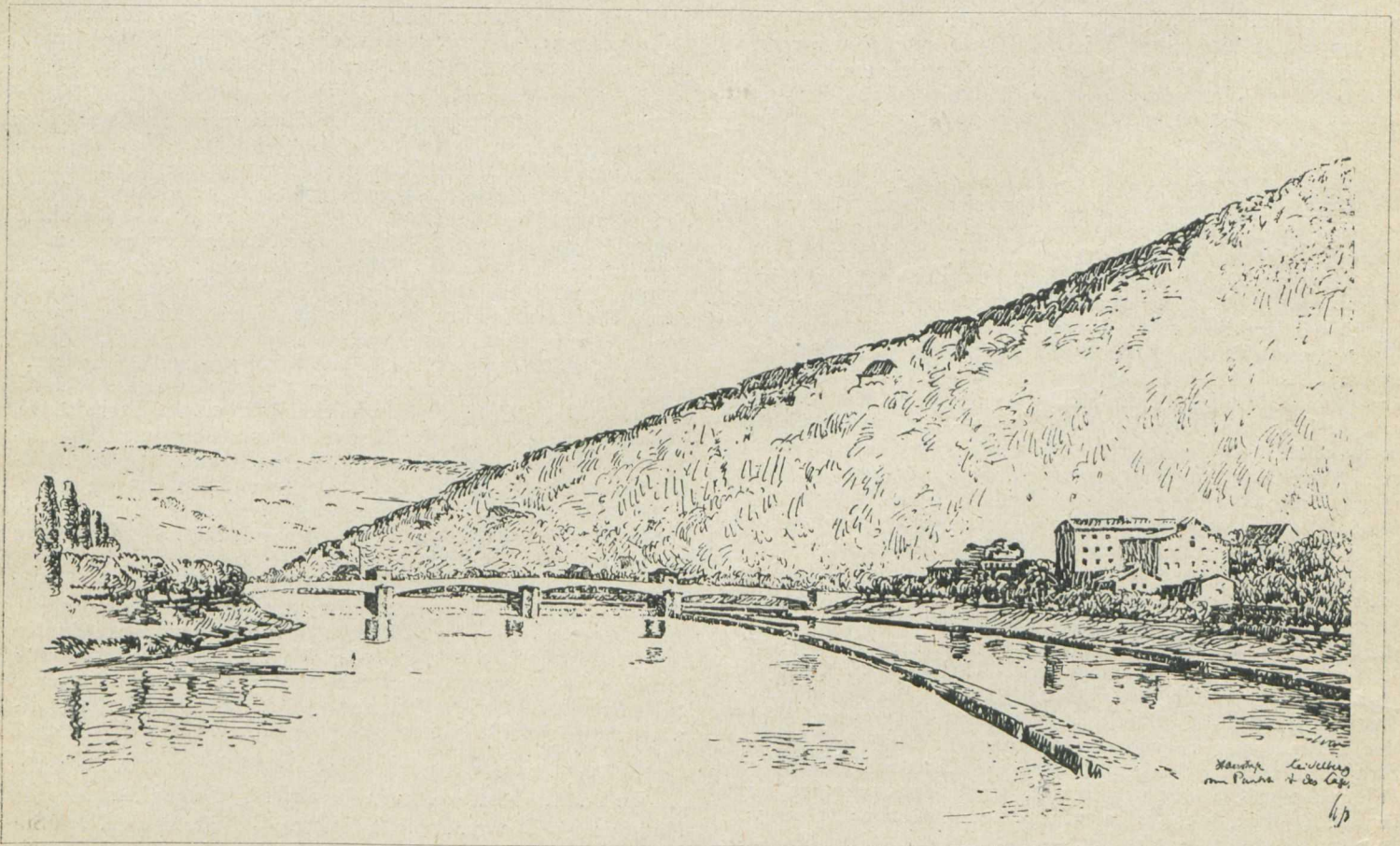
## Kanalbauten

Zu dem Aufsatz mit dieser Ueberschrift in Heft 43 der Bauzeitung wurde uns geschrieben:

„Sie haben in Ihrem Heft Nr. 43 vom 30. Oktober 1926 den endgültigen Entwurf und die Ansicht von Prof. Bonatz



Entwurf für die Ausgestaltung der Staufstufe Heidelberg von Oberbaurat Dr. Schmieder-Heidelberg. Ansicht von Oberwasser



Entwurf für die Ausgestaltung der Staufstufe Heidelberg von Oberbaurat Dr. Schmieder-Heidelberg. Ansicht von Unterwasser

alle paar Jahre und dann nur etwa 3 Tage — hochgezogen werden muß. Die hochgezogenen Blechwalzen von mehreren Metern Dicke bei einer Länge von 40 m mögen wuchtig aussehen; in dieser Umgebung wirken sie abstoßend.

Das Preisgericht, in dem Prof. Bonatz wesentlich mitgewirkt hat, zeichnete seinerzeit den Entwurf „Walzenverschlüsse“ der MAN. aus, weil er „wertvolle Anregungen für die Ausführung gab“. Dieser Entwurf sieht einen leicht gebogenen Eisensteg vor, dessen untere Begrenzung ebenfalls geschwungene Linien aufweist. Die Erkenntnis, daß ein Steg als Zubehör zu einer Hubwalze nur streng horizontal ausgebildet werden kann, kommt demnach reichlich spät. In der äußeren Erscheinung hätte die Maschinenfabrik Erlingen damals etwa dieses Lob verdient, weil ihr Entwurf, abgesehen von der bei beiden zu großen Höhenlage, schon die Bestandteile des endgültigen Entwurfes enthielt.

Von einer Verschleierung kann bei meinem Entwurf keine Rede sein, weil alle Bestandteile so deutlich wie bei dem anderen zu sehen sind. Nur habe ich 2 Windwerke angenommen statt 4, wie Prof. Bonatz, weil man mit zweien auch auskommen kann. Die von mir skizzierte Fußgängerbrücke läßt sich nach dem Gutachten erfahrener erstklassiger Eisenbetonfirmen als reine Eisenbetonkonstruktion ausführen und bei unwesentlicher Aenderung in der Höhenlage auch als Brücke, die den gesamten von beiden Ufern kommenden Verkehr, auch Fuhrwerke, aufnehmen könnte. Eine solche Verbindung der Ufer ist an dieser Stelle das wesentliche, das durch die Betonbrücke klarer ausgedrückt wird als durch einen eisernen Steg. An beiden Ufern mehren sich die Villen an den Berghängen Jahr für Jahr. Die Vororte wachsen beiderseits bis an die Stadt heran. Am Kopf der Brücke ist ein Bahnhof und zugleich ein Tor, durch das der gesamte Fernverkehr in die ohnedies überlastete Altstadt eindringen muß, gleichgültig, wohin er zielt. Die einzige in der Nähe befindliche, aber 400 m weit abgelegene, alte Brücke ist für Lastfuhrwerke kaum zu benützen. Seit Jahrzehnten ist eine Fähre an der Stelle, wo jetzt das Wehr gebaut werden soll. Das alles beweist die Notwendigkeit einer Brücke an diesem Platze.

Beton, verkleidet in Stein oder unverkleidet, verbindet besser beide Ufer als Eisen, weil es mit den Baustoffen identisch oder ihnen verwandt ist, die an den Gebäuden dieser Ufer zu sehen sind. Eisen, dazu in dieser plastisch blechartigen Erscheinung, ist hier absolut fremd. Eisen nur zu verwenden um möglichst „technisch“ zu scheinen, ist auch eine verkehrte Methode des Heimatschutzes, wenn dies auch zurzeit Mode ist.“

Oberbaurat Dr. Schmieder, Heidelberg.

\*

Zu vorstehenden Ausführungen wird uns von sachkundiger Seite mitgeteilt, daß der nunmehr zur Ausführung kommende Entwurf für die Wehranlage der Staustufe Heidelberg als Walzenwehr mit einem Bediensteg aus möglichst niederen, horizontalen Blechträgern schon im Jahr 1921 von der Neckarbaudirektion vorgeschlagen, im Laufe dieses Jahres von einer unparteiischen Architektenkommission, bestehend aus den Professoren Dr. Bonatz-Stuttgart und Dr. Meißner-Darmstadt sowie Architekt Kuhn-Heidelberg, gutgeheißen, vom Bauausschuß des Aufsichtsrats der Neckar-A.-G. grundsätzlich genehmigt und vom Stadtrat der Stadt Heidelberg dem Schmiederschen Vorschlag vorgezogen worden ist. Letzterer, vorstehend abgebildeter Vorschlag für die Ausführung des Bedienstegs ist eine schwere Eisenfachwerkkonstruktion, die lediglich wegen des besseren Aussehens mit Beton ummantelt werden soll und daher, insbesondere über den Pfeilern, sehr schwer wirkt. Der Schmiedersche Gedanke, seine Stegform auch für eine Straßenbrücke beizubehalten, ist technisch undurchführbar, wozu noch kommt, daß eine, den heutigen Anforderungen an eine Durchgangsstraße halbwegs genügende Brücke an der Wehrbaustelle beim Karlstor aus verschiedenen Gründen gar nicht erstellt werden kann, daß von Kennern der Heidelberger Verkehrsverhältnisse das Bedürfnis für eine Straßenbrücke über den Neckar beim Karlstor verneint und daß auch vom Stadtrat von Heidelberg die Anregung des Herrn Schmieder, mit dem Neckarwehr eine Straßenbrücke zu verbinden, abgelehnt worden ist. —

Dr. Schmieder gibt hierzu folgende Erklärung ab: „Nach

den mir von Sachverständigen gewordenen Mitteilungen ist mein Vorschlag sowohl als Steg, wie — mit einigen ästhetisch unwesentlichen Aenderungen — als Straßenbrücke in reiner Eisenbetonkonstruktion durchführbar.

Der übrigens mit nur einer Stimme Mehrheit gefaßte Stadtratsbeschluß ändert an meiner Ueberzeugung der Notwendigkeit einer Straßenbrücke an dieser Stelle nichts.“