

# Die Verkehrssanierung in Baden

Autor(en): **Hunziker, E.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 38: **G.e.P. Generalversammlung, 27. bis 29. September 1958, Lenzburg und Baden**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-64050>

## **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.

Der Gesamtplan, der von den Architekten Richner & Bachmann, Aarau, entworfen worden war, erhielt den behördlichen Segen. Die erste Etappe wurde von den gleichen Architekten entworfen und ausgeführt. Für die zweite Etappe zeich-

nete die Fritz Frei AG., Buchs, verantwortlich. Die Gebäudegruppe wurde in den Jahren 1956—57 ausgeführt. Die Baukosten betragen durchschnittlich 118 Fr. pro Kubikmeter.

H. M.

## Die Verkehrssanierung in Baden

DK 625.712.14

Von E. Hunziker, Kantonsingenieur, Aarau

### 1. Vorbereitungen bis zum Baubeginn

Ueber die Verkehrsprobleme in der Stadt Baden und die sich über Jahrzehnte hinziehenden Bestrebungen, sie einer Lösung entgegen zu führen, hat die Schweiz. Bauzeitung wiederholt berichtet (SBZ 1953, S. 319 und 1954, S. 451). Zuletzt standen verschiedene Vorschläge ohne Bahnverlegung einem Projekt gegenüber, das die Verlegung der Bahnlinie zwischen dem Bahnhof Baden und der Limmatbrücke zwischen Baden und Wettingen in einen Tunnel vorsah. Es handelt sich um das Projekt der sogenannten «Kleinen Bahnverlegung», so bezeichnet weil noch weitere Vorschläge mit grösseren Bahnverlegungen zur Diskussion standen. Die demselben in Grunde liegende Idee stammt von Ingenieur F. Schmidlin in Baden. Die letzten Auseinandersetzungen drehten sich um die Frage, ob die unbestrittenen Vorteile der kleinen Bahnverlegung den zu erwartenden grösseren Aufwand rechtfertigen. Sowohl die Gemeindeversammlung von Baden wie die zuständigen Behörden des Kantons und des Bundes — es handelt sich um ein Teilstück der schweizerischen Hauptstrasse Zürich—Basel — bejahten diese Frage. Der aargauische Grosse Rat genehmigte das generelle Projekt der kleinen Bahnverlegung am 17. November 1955 und bewilligte dafür einen Kredit von

Fr. 25 700 000.—. In der Folge hat das aarg. Tiefbauamt das sogenannte Auflageprojekt so weit bearbeitet, dass die Lage der Bauten, ihre äussere Gestalt und die Hauptabmessungen festgelegt und die Eingriffe in das Grundeigentum beurteilt werden konnten. Die Expropriationen und die damit verbundene Projektbereinigung sind seit Ende Mai 1956 im Gang. Die Ausführungspläne werden nach und nach für die bereinigten Teile bei verschiedenen Ingenieurbureaus in Auftrag gegeben. Die ersten grossen Baulose für den neuen Bahntunnel konnten nach der Ausführung kleinerer Vorarbeiten anfangs September 1957 vergeben werden.

### 2. Bedeutung der Sanierung in Baden im Rahmen des gesamten Strassennetzes

Die Verkehrsverhältnisse in der Stadt sind so, dass sie durch den Bau einer Umgehungsstrasse nicht saniert werden können. Umgekehrt ist es nicht möglich, den Durchgangsverkehr auf die Dauer durch die Stadt zu führen. Alle Projekte sind darum unter der Annahme bearbeitet worden, die neuen Strassen sollen in erster Linie dem an die Stadt gebundenen Verkehr und für einige Jahre auch noch dem Durchgangsverkehr dienen; später sei aber der Durchgangsverkehr aus der

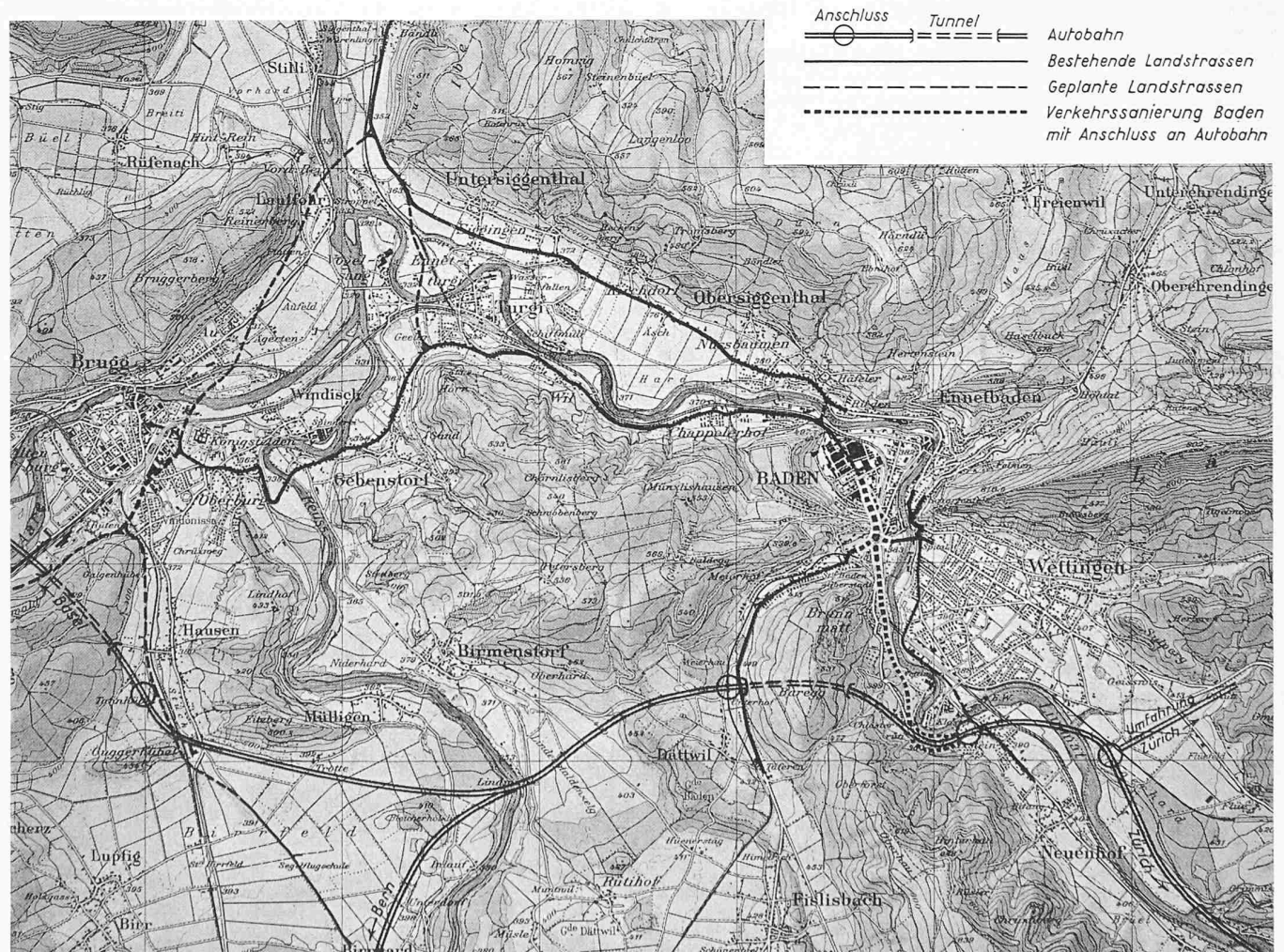


Bild 1. Das Hauptstrassennetz im Raume Baden—Brugg, Uebersicht 1:70 000 (Reproduktion der Landeskarte 1:50 000, von der Eidg. Landestopographie bewilligt am 9. 9. 1958)

Stadt heraus zu nehmen. Eine Gesamtübersicht war allerdings erst möglich, als die Vorschläge der eidg. Planungskommission für die Linienführung der Autobahnen von Zürich nach Bern und Basel, die die Region Baden durchfahren, vorlagen.

Bild 1 gibt eine Uebersicht über das nun geplante Hauptstrassennetz im Raum Brugg-Baden-Birrfeld. Die Nationalstrasse soll von Zürich her kommend über Kreuzstein (Neuenhof)-Dättwil bis zur Gabelung im Birrfeld und von dort in den Richtungen Bern und Basel führen. Anschlüsse sind in Chrüzstein-Chlosterrüti (Neuenhof), Dättwil und bei Brugg geplant. Eine solche Strasse wird den Durchgangsverkehr im Limmattal, soweit dessen Ausgangs- oder Zielpunkt im Raume Windisch-Turgi, im untern Aaretal oder weiter nördlich jenseits der Landesgrenze liegt, nicht anziehen vermögen. Dieser wird die Hauptstrasse durch Baden benützen. Die Verbindung, die aus dem untern Aaretal rechtsufrig der Limmat gegen Baden führt, wird in den nächsten Jahren durch einen neuen Limmatübergang bei Rieden, unmittelbar nördlich der BBC-Werke, verbessert. Später dürfte in der Gegend von Turgi, wo keine leistungsfähige oder ausbaufähige Limmatbrücke vorhanden ist, ein neuer Uebergang über die Limmat und damit eine noch bessere Verbindung zwischen dem untern Limmat- und dem untern Aaretal entstehen.

In dem so angedeuteten Hauptstrassennetz kommt der Verbindung durch Baden und dem Anschluss nach Neuenhof erhöhte Bedeutung zu: Sie werden nicht nur dem Lokalverkehr und dem Ausfallverkehr von Baden in Richtung Neuenhof dienen, sondern auch dem Durchgangsverkehr im untern Limmattal, und sie werden den weiter in Richtung Zürich gehenden Verkehr in günstiger Weise bei Chlosterrüti-Chrüzstein an die Nationalstrasse anschliessen. Die bestehende Zürcherstrasse zwischen Baden und Chlosterrüti kann auf die Dauer nicht befriedigen. Der aargauische Regierungs-

rat hat darum kürzlich dem Grossen Rat beantragt, das Projekt der Verkehrssanierung zu erweitern und auf dem verlassenen Bahndamm der «Spanischbrötli-Bahn» eine neue Ausfallstrasse zu erstellen. Der Entscheid dürfte in den nächsten Wochen positiv ausfallen. Später werden am gleichen Strassenzug bei den BBC-Werken in Baden, im Chappelerhof und bei Turgi weitere Verbesserungen nötig werden.

Bild 2 vermittelt einen Begriff über die Belastung des geplanten Strassennetzes im Raum Baden. Sie stellt das Ergebnis einer Verkehrsanalyse dar, die anlässlich der Planung des Nationalstrassennetzes vom Ingenieurbureau W. & J. Rapp AG. in Basel durchgeführt worden ist. Dargestellt ist der mittlere Tagesverkehr der Motorwagen, Jahresmittel 1955. Der Lokalverkehr ist nicht berücksichtigt.

### 3. Das Bauprojekt

Bild 3 gibt eine Uebersicht über die Verlegung der Bahnlinie und die neuen Strassenanlagen. Von dem neuen Geleisekopf des Bahnhofes Baden führt die neue doppelspurige Bahnlinie durch den Schlossberg, dann unter der Mellingerstrasse und dem Bahnhof Oberstadt durch in den Kreuzlibergtunnel und von dort die Zürcherstrasse unterfahrend, in die bestehende Linie bei der Limmatbrücke. Der neue Tunnel wird rund 1 km lang. Der tiefste Punkt liegt unter der Mellingerstrasse, wo die Entwässerung in den in einem Stollen etwa 8 m tiefer gelegten Stadtbach erfolgt. Damit die grösste zulässige Steigung der Bahnlinie von 10,8 ‰ nicht überschritten wird, muss die Mellingerstrasse um 0,80 m gehoben werden. Im Bereich des am dichtesten überbauten Gebietes an der Mellingerstrasse wird der Tunnel im offenen Einschnitt als geschlossener Rahmen gebaut, sonst wird er bergmännisch vorgetrieben, je nach Bodenverhältnissen und Ueberlagerung ausbetoniert und soweit nötig durch Injektionen und einen

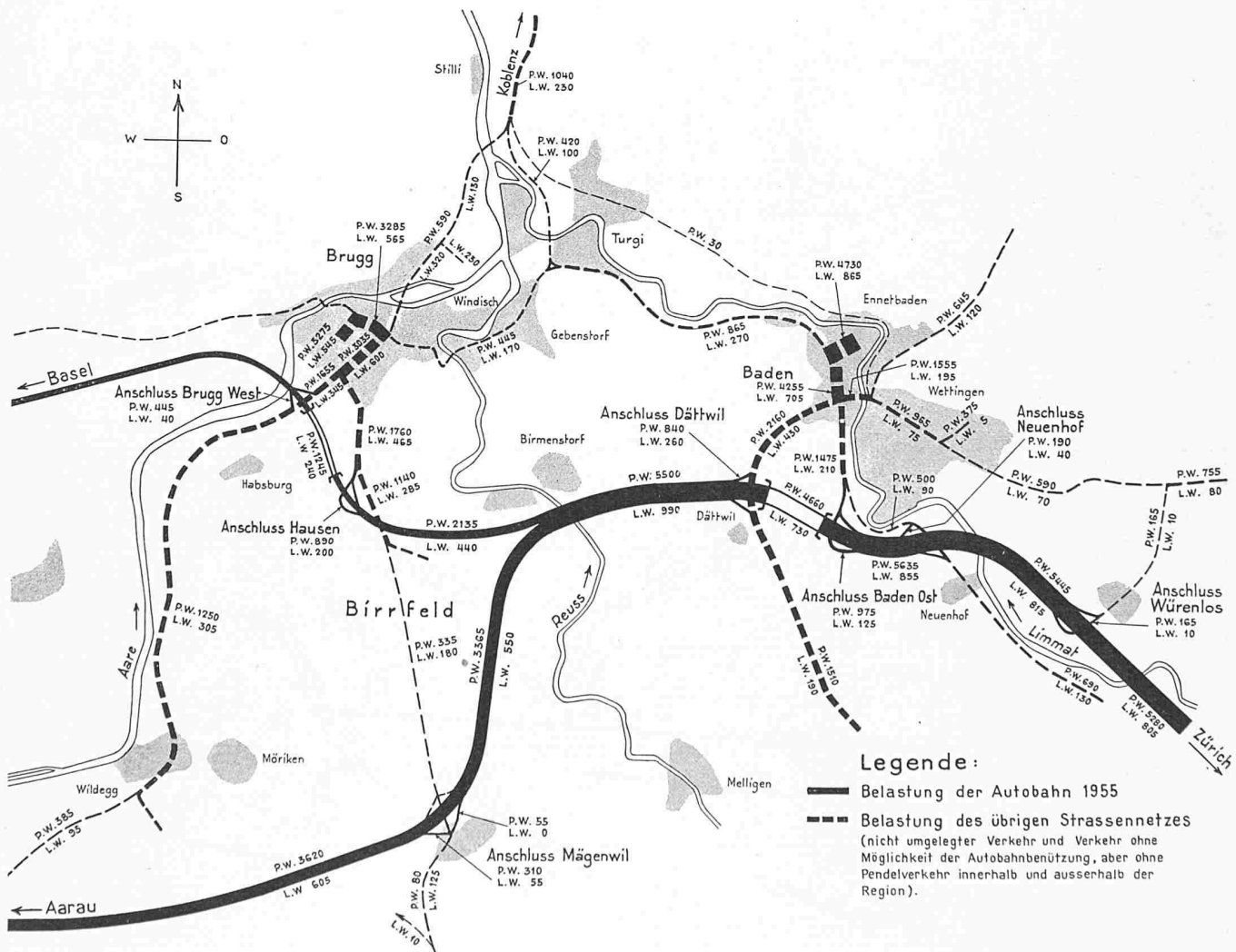


Bild 2. Verkehrsanalyse im Raum Baden—Brugg: Mittlerer Tagesverkehr der Motorwagen, Jahresmittel 1955



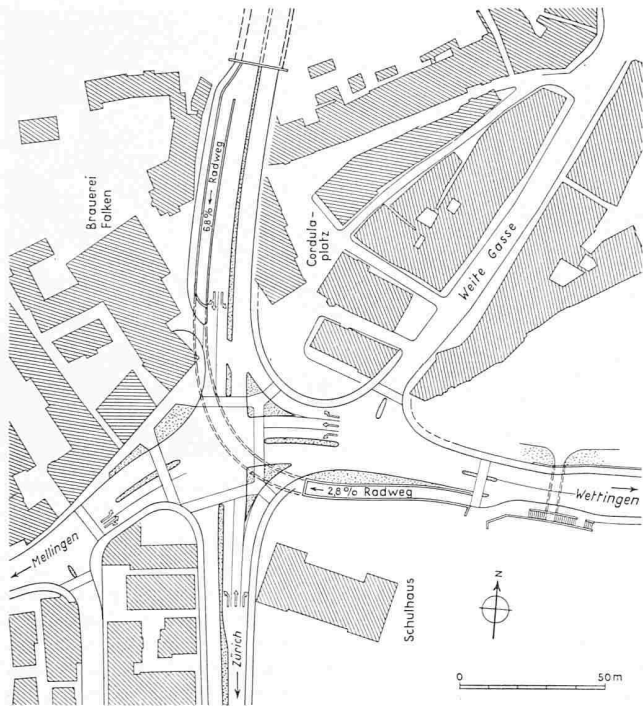


Bild 5. Knotenpunkt Schulhausplatz, 1:2500

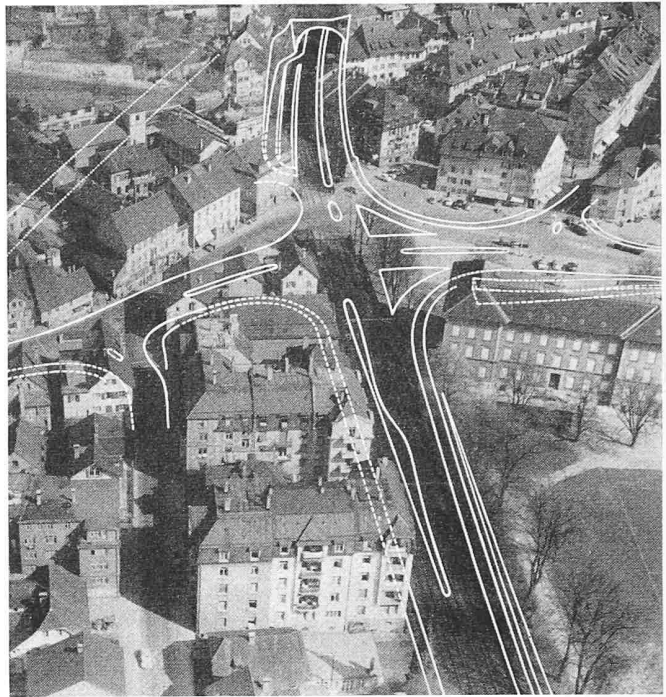


Bild 6. Südseite des Schlossberges, Knotenpunkt Schulhausplatz und Tunneleingang, neuer Bahntunnel (Flugaufnahme F. Tschirren, Zollikofen)

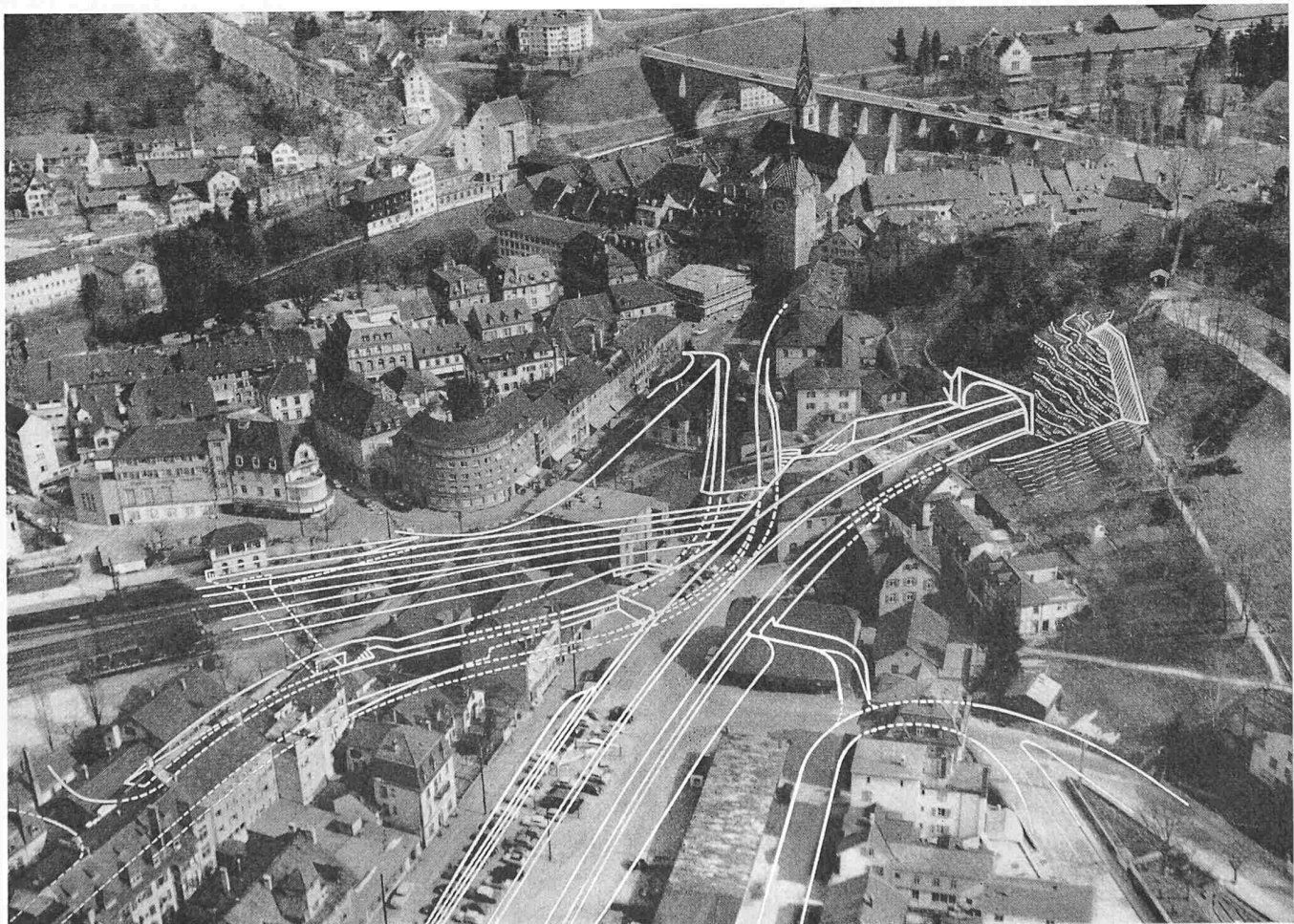


Bild 7. Nordseite des Schlossberges, neue Hauptstrasse mit Tunneleingang, Unterführung Bruggerstrasse (Flugaufnahme F. Tschirren, Zollikofen)

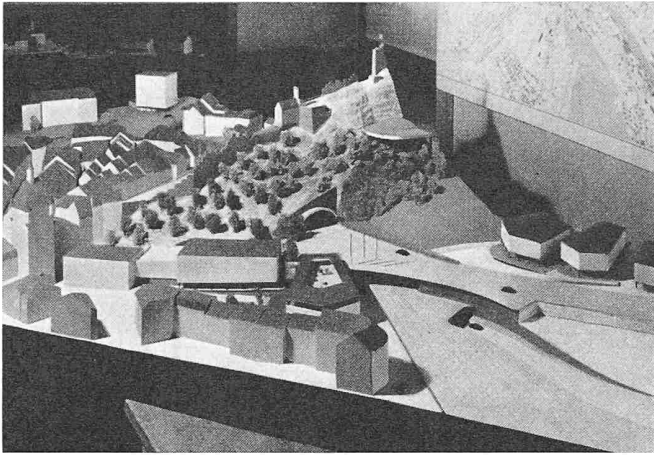


Bild 8. Modell für die Nordseite des Schlossberges (Foto W. Müller, Baden)

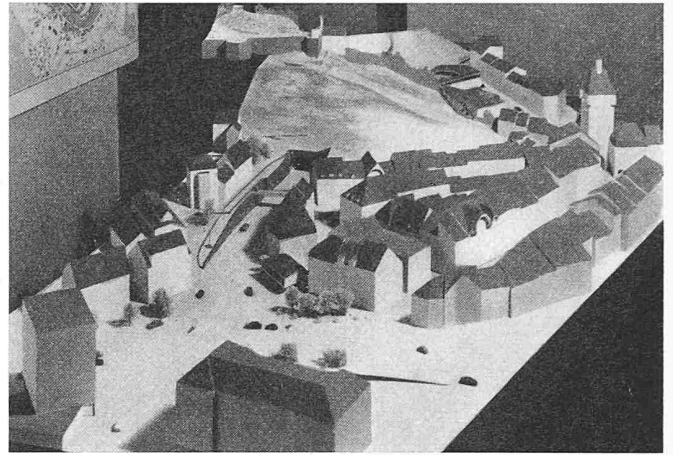


Bild 9. Modell für die Südseite des Schlossberges (Foto W. Müller, Baden)

angelegt. Unter der Nationalbahnlinie und der neuen, durch den Kreuzliberg führenden Linie wird die neue Strasse unterführt. Der Strassentunnel im Schlossberg liegt an der gleichen Stelle wie der bestehende Bahntunnel, aber etwa 3 bis 6 m höher. Der alte Bahntunnel wird teilweise als Zugang zu einem grossen Park- und Luftschutzraum im Schlossberg, den die Gemeinde bauen wird, ausgenützt. Zwischen der Bruggerstrasse und dem Schulhausplatz wird die neue Fahrbahn richtungstrennt in einer Breite von 2 mal 6 m mit einem 1 m breiten Mittelstreifen erstellt. Dazu kommen die nötigen Gehwege. Die Ausfallstrasse nach Neuenhof erhält eine 7 m breite Fahrbahn, zwei 1,75 m breite Radstreifen und einen 1,75 m breiten Gehweg. Zu den angrenzenden Liegenschaften werden keinerlei Zugänge zugelassen und die wenigen Anschlüsse von Erschliessungsstrassen werden möglichst verkehrssicher ausgebaut.

Die Bruggerstrasse wird durch eine besondere Unterführung unter dem neuen Bahngeleise wieder an den Schlossbergplatz angeschlossen. Auch an der Zürcherstrasse entsteht eine neue Unterführung unter der Nationalbahnlinie. So wird es möglich, den dortigen Bewachungsposten der SBB, der noch einen Uebergang an der zu verlegenden Bahnlinie zu bedienen hat, aufzuheben und die bisher dafür verwendeten Mittel für den Strassenbau einzusetzen. Im übrigen werden verschiedene Unter- und Ueberführungen für Fussgänger erstellt, die noch nicht alle genau festgelegt und darum im Uebersichtsplan nicht enthalten sind.

Der Knotenpunkt Schulhausplatz am Rande der Altstadt ist in Bild 5 ausführlicher dargestellt. Der Verkehr soll dort durch eine Lichtsignalanlage gesteuert werden. Die Gestaltung des Platzes und die Leistungsfähigkeit wurden durch Ing. J.-L. Biermann und Prof. Dr. K. Leibbrand näher untersucht. Weil der Raum für die vom Tunnel her führende Strasse durch die Häuser am Cordulaplatz und die Brauerei Falken stark eingeengt ist, stehen dort für den einmündenden Verkehr nur zwei Vorsortierspuren zur Verfügung. Das genügt nicht für

die Bewältigung des besonders grossen Linksabbiegeverkehrs nach der Hochbrücke (Wettingen). Für den in Stosszeiten sehr dichten Radverkehr ist darum eine Unterführung geplant. Sie kann wenn nötig später auch für Motorräder und selbst für Personenwagen freigegeben werden. Für Personenwagen wären nur die beidseitigen Anschlüsse an die Strassenfahrbahn besser auszubilden. Für allen Verkehr genügt die lichte Höhe der Unterführung nicht. Sie kann auch nicht wesentlich vergrössert werden. Die Untersuchungen haben ergeben, dass nach dem Bau der Nationalstrassen eine genügende Leistungsreserve vorhanden ist.

#### 4. Die Kosten

Das vom Grossen Rat im Jahre 1955 genehmigte generelle Projekt rechnete wie gesagt mit Gesamtkosten von Fr. 25 700 000.—. Die Ausfallstrasse nach Neuenhof war darin nicht inbegriffen, wohl aber ein neues Strassenstück auf dem heutigen Bahntracé vom Schulhausplatz bis zur Ueberführung der bestehenden Zürcherstrasse über die neue Bahnlinie.

Vor der Vergebung der Bauarbeiten für den Bahntunnel im Frühjahr 1957 ist der Kostenvoranschlag überprüft worden. Wegen der nochmals stark angestiegenen Liegenschafts- und Landpreise musste mit wesentlich höheren Landerwerbskosten gerechnet werden. Nach der Durchführung der Bodenuntersuchungen und der weiteren Projektierungsarbeiten hatten sich Verbesserungen und Ergänzungen aufgedrängt, die ebenfalls kostenerhöhend wirkten. Dazu kamen Preis- und Lohnerhöhungen für Bauarbeiten. Für die eigentliche Verkehrssanierung

muss nun gerechnet werden mit	Fr. 33 000 000.—
Dazu kommt die neue 2,2 km lange Ausfallstrasse mit	Fr. 3 750 000.—
Die Gesamtkosten werden somit	
voraussichtlich betragen	Fr. 36 750 000.—

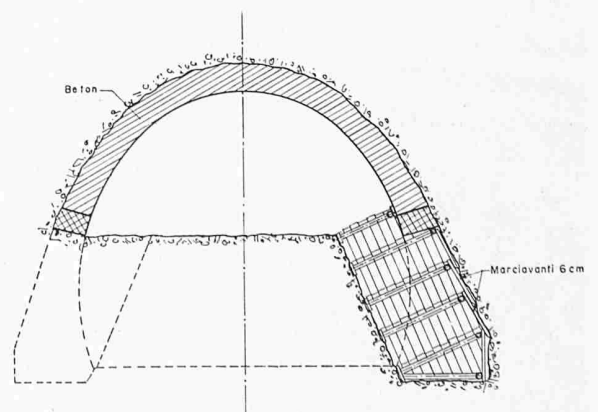
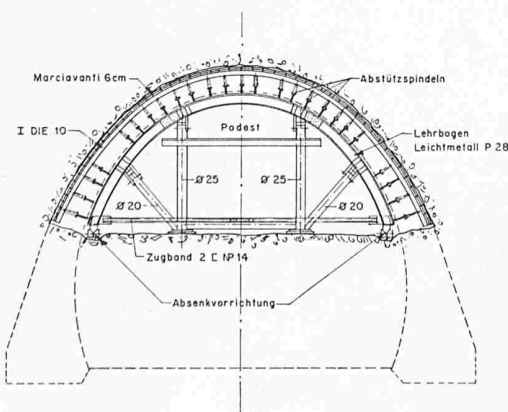


Bild 11. Kreuzlibergtunnel, Querprofile 1:200 zu Bild 10. Links erste Phase (Kalotte), Normalabstand der Leibrbogen 1 m; rechts zweite Phase (Widerlager), Unterfangung 2 m breit alle 6 m

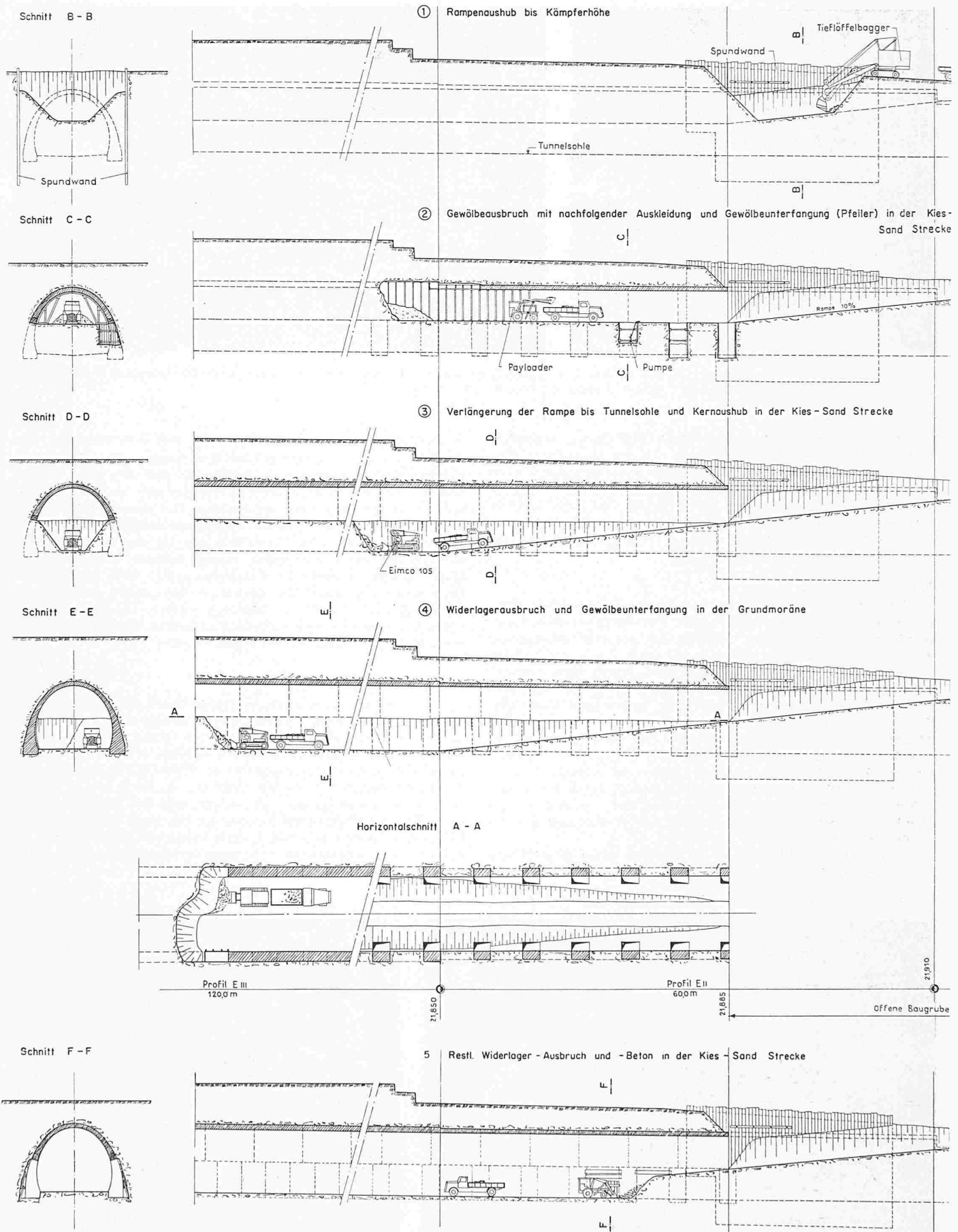


Bild 10. Kreuzlibergtunnel, Bauvorgang in der Kies/Sand- und Moränen-Strecke, 1:600

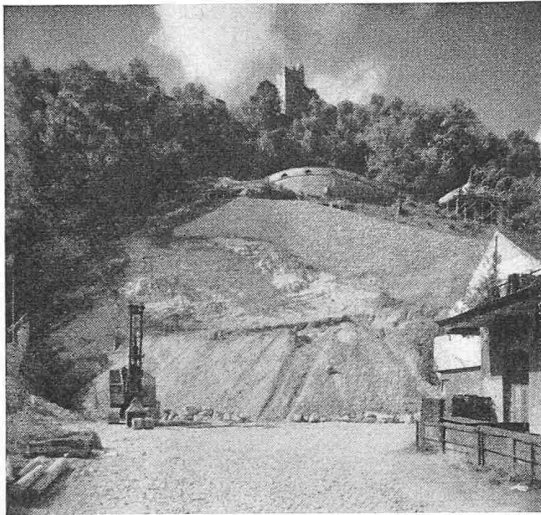


Bild 12. Abtragung und Stützmauer für den nördlichen Voreinschnitt des Bahntunnels (Foto W. Müller, Baden)



Bild 13. Südlicher Voreinschnitt des Bahntunnels mit Zürcherstrasse-Unterführung (Foto W. Müller, Baden)

Die Kostenverteilung ist noch nicht vollständig bereinigt, doch sind die Grundsätze festgelegt. An die eigentliche Verkehrssanierung leisten die Bundesbahnen vorab einen festen Beitrag von rd. 5 Mio Fr. Aus dem Benzinzollanteil der Kantone ist ein Werkbeitrag von 40 % der verbleibenden Kosten zu erwarten und der Rest wird zwischen dem Staat Aargau und der Stadt Baden hälftig geteilt. Für die Ausfallstrasse gilt ein anderer Verteilungsschlüssel.

#### 5. Der Landerwerb

Es würde zu weit führen, hier auf die zahlreichen Probleme des Landerwerbes einzutreten. Für die Stadt Baden war es nicht einfach, in einer Periode der Kapitalverknappung innert nützlicher Frist Ersatz für den verlorengehenden Wohnraum zu beschaffen. Eigentliche Schwierigkeiten ergaben sich aber vor allem dort, wo Geschäfte, die auf ihre Kundschaft in der nähere Umgebung angewiesen sind, ihre Häuser aufgeben müssen. Nur wenn sie in nächster Nähe wieder untergebracht werden können, ist es möglich, sie zu erhalten. Aus finanziellen Gründen muss danach gestrebt werden, die dafür nötigen neuen Bauten zu errichten, bevor die alten abgebrochen werden. Die Lösung ist in der Regel gefunden worden, indem Liegenschaften für Neubauten freihändig erworben oder von der Stadt zur Verfügung gestellt werden konnten.

Die Bilder 6 und 7 geben im übrigen einen Begriff von den Eingriffen in die bestehende Ueberbauung.

#### 6. Städtebauliche Probleme, Denkmal- und Heimatschutz

Die Verkehrssanierung gibt den Anstoss für eine neue Ueberbauung ganzer Quartiere. Dafür sind von den Architekten Bölsterli & Weidmann in Verbindung mit dem Stadtbauamt Baden und dem kantonalen Tiefbauamt Pläne und Modelle ausgearbeitet worden. Besonders sorgfältig wurde die Wiederherstellung des Cordulaplatzes in der Altstadt, wo mehrere Häuser abgebrochen werden müssen, von Architekt Hugo Müller, Zürich, in Verbindung mit dem kantonalen Hochbauamt, studiert. Die Verkehrsbauten sollen einwandfrei in das gesamte Stadtbild eingefügt werden. Die Modellbilder 8 und 9 lassen den neuen Zustand erkennen, wenn darin auch noch nicht alle Einzelheiten bereinigt sind.

#### 7. Die Bauausführung

Bauherr ist der Kanton, vertreten durch die Baudirektion. Er hat auch den neuen Bahntunnel zu bauen und den Bundesbahnen zu übergeben. Als beratendes Organ ist eine kleine Baukommission bestellt, die Stadtmann Müller von Baden präsidiert und der Obergeringieur E. Züttel, Kreisdirektion III der Bundesbahnen in Zürich, Ing. Dr. A. Zwyzgart in Baden und der Kantonsingenieur angehören. Mit der Bauleitung ist das kantonale Tiefbauamt beauftragt, das auch das allgemeine Bauprojekt soweit bearbeitet, dass die Ausführungspläne für die einzelnen Objekte an verschiedene Ingenieurbureaux vergeben werden können.

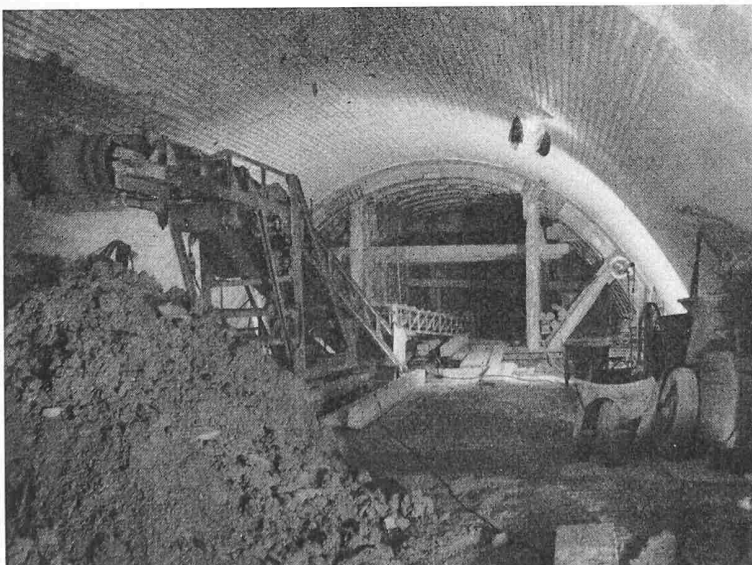


Bild 15. Tunnelbau in der Kies- und Moräne-Strecke, Einbau mit Leichtmetall-Lehrbögen (Foto W. Müller, Baden)

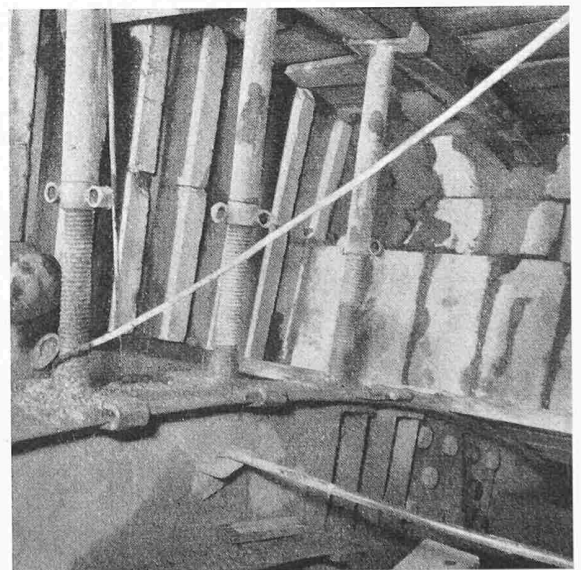


Bild 17. Tunnelbau, Schalung und Ausmauerung im Gewölbescheitel (Foto W. Müller, Baden)





Bild 14. Baustelle Bahntunnel Obere Bahnhofstrasse (Foto D. Schüle, Zürich)

Das Bauprogramm ist in Bild 3 dargestellt. Es konnte bis jetzt im allgemeinen eingehalten werden. Der Stadtbachstollen ist seit anfangs Mai 1957 ausgeführt. Gegenwärtig sind die Voreinschnitte für den Bahntunnel auf beiden Seiten im Bau und der Kreuzlibergtunnel wird von der Mellingerstrasse her vorgetrieben. Der Bauvorgang durch den Kies und die Grundmoräne ist aus den Bildern 10 und 11 ersichtlich. In der Molasse-Strecke wird er ähnlich sein, doch wird von der Südseite her ein Sohlstollen vorgetrieben und durch diesen Stollen das Aushubmaterial nach Süden abgeführt. Die weiteren Bilder geben einige Einblicke in die gegenwärtigen Baustellen. Kreuzlibergtunnel und Voreinschnitt Süd sind dem Unternehmerkonsortium Rothpletz, Lienhard & Co. AG, Aarau, C. Zschokke AG., Döttingen und Zürich und Zen Ruffinen-Byland AG., Baden übertragen. Die Stützmauern und Aushubarbeiten für den nördlichen Voreinschnitt führt das Konsortium Th. Bertschinger AG., Baden und Hoch- & Tiefbau AG., Aarau, aus. Die Arbeiten für den Schlossbergtunnel werden im Herbst vergeben.

Der Bahntunnel sollte im Frühling 1961 in Betrieb genommen werden können. Die Niveauübergänge über das Geleise fallen dann weg und der Strassenverkehr wird schon wesentlich erleichtert sein. Die Hauptstrassen sollten bis im Frühling 1962 fertiggestellt sein. Nachher folgen noch Arbeiten an der Zürcherstrasse. Infolge der Schwierigkeiten beim Landerwerb können aber Verzögerungen eintreten.

Adresse des Verfassers: Kantonsing. E. Hunziker, Buchenhof, Aarau

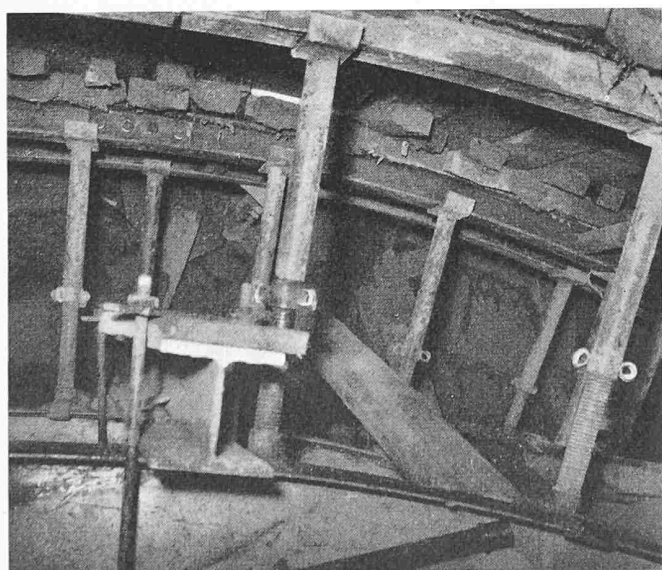


Bild 16. Tunnelbau, Abstützung der Marciavanti-Spriessung auf die inneren Lehrbögen (Foto W. Müller, Baden)

In Brugg ist vor fünfzig Jahren die Aktiengesellschaft Kabelwerke Brugg ins Leben gerufen worden. Die Fabrik zur Herstellung von Kabeln, isolierten Drähten und Drahtseilen bestand allerdings schon seit 1896 und ist vom Industriellen *Gottlieb Suhner* aus Herisau gegründet worden, der dort bereits einen gleichen Betrieb besass. Acht Jahre später wurde die erste Bleipresse aufgestellt und seither werden in Brugg Bleikabel fabriziert. 1908 ging der Betrieb an die neu gegründete Aktiengesellschaft über, deren Initiant und langjähriger Präsident des Verwaltungsrates *Kurt Lindt* war.

Grosse Verdienste um den wirtschaftlichen Aufstieg der Unternehmung zu ihrer heutigen Grösse kommen dem 1911 eingetretenen Direktor und gegenwärtigen Ehrenpräsidenten der Gesellschaft, *Walter Dübi*, zu. Nach dem ersten Weltkrieg begann das grosse Werk der Elektrifikation der SBB, an dem Brugg mit der Lieferung grosser Mengen verschiedener Kabel massgebend beteiligt war. Etwas später setzte die Verwendung von Starkstromkabeln hoher Spannungen bei den Elektrizitätswerken ein. In der Fabrikation von Hochspannungs-Oelkabeln sind die Kabelwerke Brugg führend. Eine weitere Spezialität der Firma ist die Fabrikation von langen Seekabeln und deren Verlegung. Die erste Seekabelverlegung in der Schweiz erfolgte 1928 im Luganersee bis zu einer Tiefe von 81 m. Seither konnten die Kabelwerke ihre Spezialkenntnisse in der Herstellung und Verlegung von Seekabeln in vielen weiteren Fällen anwenden, zuletzt im Frühjahr 1958 im Murtensee.

Im Jahre 1921 schritt die PTT zur planmässigen Legung eines Ferntelefonkabelnetzes. Dadurch eröffnete sich den Kabelwerken Brugg ein weiteres, grosses Tätigkeitsgebiet. Die Fabrikation von Telefonkabeln verschiedener Sorten nimmt auch heute noch in der Produktion einen wichtigen Platz ein. Den sogenannten Papierbleikabeln kommt nach wie vor die grösste Bedeutung zu. Neuerdings finden auch die Kunststoffkabel, die seit 1954 in Brugg fabriziert werden, vielseitige Verwendung. Eine weitere Abteilung der Kabelwerke befasst sich mit der Anfertigung der für die Verlegung von Kabeln notwendigen Armaturen, so insbesondere der Endverschlüsse und Muffen.

Seit ihrem Bestehen werden in den Kabelwerken Brugg ebenfalls Drahtseile für die verschiedensten Verwendungszwecke fabriziert, seit einiger Zeit auch Drahtseilprodukte wie Struppen und Netze. Das Lager umfasst etwa 360 verschiedene Drahtseilarten. In der Nachkriegszeit hat vor allem die rege Bautätigkeit einen grossen Aufschwung in der Nachfrage nach Drahtseilen bewirkt. Bedeutende Abnehmer sind ferner die vielen Ski- und Sessellifte, sowie Gondel- und Luftseilbahnen. Auch die Industrie und die Rheinschiffahrt benötigen viele Drahtseile. Die 1955 im Birrfeld neu erstellte Drahtseilfabrik der Kabelwerke Brugg ist die grösste in der Schweiz.

Dem Forschen, Prüfen und Beraten dienen in den Kabelwerken neben gut ausgebildeten Fachleuten modern eingerichtete Laboratorien und Prüfanlagen, sowohl in der Kabel- als auch in der Drahtseilabteilung. Besonders zu erwähnen ist das Hochspannungslaboratorium mit seinen modernen Anlagen zur Erzeugung höchster Spannungen.

Vor fünfzig Jahren umfasste das Fabrikareal drei Parzellen von total 8528 m<sup>2</sup>. Das seither eingetretene grosse Wachstum der Unternehmung wird anschaulich durch die gegenwärtige Ausdehnung der Fabrikliegenschaften illustriert: Sie erreichen eine Fläche von insgesamt 155 000 m<sup>2</sup>, verteilt auf die drei Gemeinden Brugg, Windisch und Birr. Imposant überragt das neue Verwaltungsgebäude (siehe SBZ 1957, S. 555) der Kabelwerke die Dächer von Werkhallen und Wohnhäusern. Die Geschäftsleitung — heute wirken als Präsident und Delegierter Ing. *W. Suhner* und als Direktoren Ing. *P. Müller* und Dr. *O. Seiler* — war von Anfang an bestrebt, im Betrieb einen Geist der aufrichtigen Zusammenarbeit und des gegenseitigen Verständnisses zu pflegen. In diesem Sinne ist bereits 1917 ein Arbeiterwohlfahrtsfonds geschaffen worden. Seither erfuhr die Personalfürsorge einen grosszügigen Ausbau. Die Gesamtleistungen der Firma an die beiden Fonds für Arbeiter und Angestellte betragen bis heute rd. 9 Mio Fr. Dazu kommen erhebliche Mittel, die die Kabelwerke für die Beschaffung billiger und gesunder Wohnungen für ihre Mitarbeiter aufwendeten.