

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 24

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

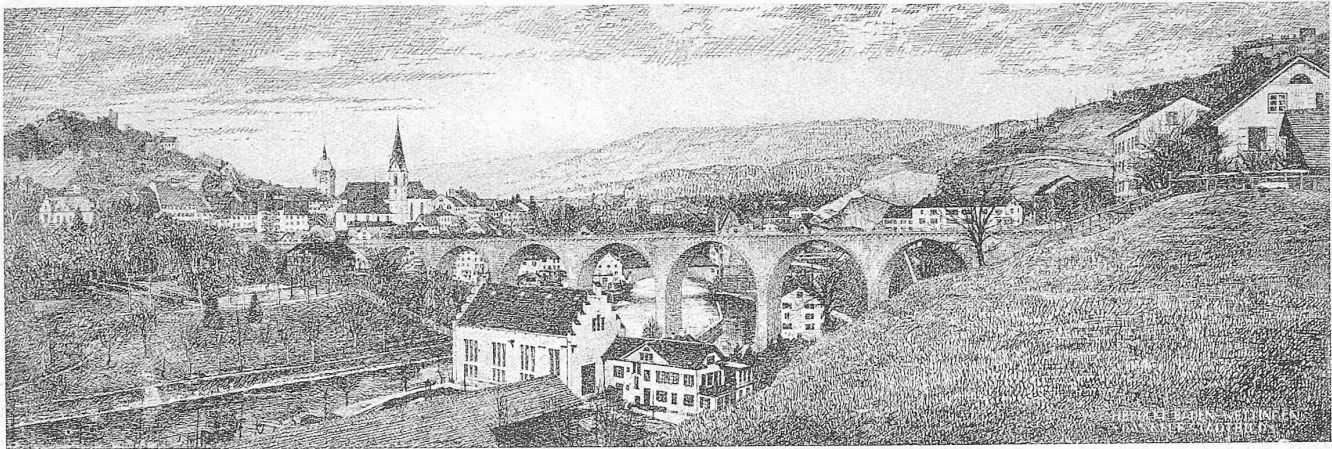
INHALT: Wettbewerb für eine Hochbrücke Baden-Wettingen. — Die Beseitigung der Resonanzgefahr. — Wettbewerb für einen Turmhallebau Winterthur-Wülflingen. — Holland und die Baukunst unserer Zeit. — Miscellanea: Hydraulische Transmission von Schneider. Zur Ermittlung der Elastizität des Sandbodens. Die Automobil-Rennbahn

von Miramas. Ingenieure und Verkehrskontrolle. Elektrifikation der Southern Railway in London. Ausbruch des Stausees am Monte Gleno. — Nekrologie: Fritz Stehlin. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Maschineningenieur-Gruppe. S. T. S. An unsere Abonnenten.

Band 82.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 24.



I. Preis (3500 Fr.). Entwurf Nr. 10. — Ing. J. Bolliger & Cie, (Zürich), Arch. Kündig & Oetiker (Zürich), Unternehmung J. Biland & Cie. (Baden).

### Wettbewerb für eine Hochbrücke Baden-Wettingen.

Unter Hinweis auf die Orientierung über die vorliegende Aufgabe in Nr. 11 letzten Bandes (vom 17. März d. J.), sowie auf die Mitteilung des Ergebnisses auf Seite 107 laufenden Bandes (25. Aug. d. J.) geben wir nachstehend anhand des Jury-Berichtes die Beurteilung der Entwürfe wieder, mit der durch die räumlichen Verhältnisse gebotenen Beschränkung auf das Wesentliche, die allgemeine bauliche Gestaltung. Das Preisgericht hat am 8., 15. und 22. August getagt und unter den zehn eingereichten Entwürfen folgende fünf in den Vordergrund gestellt:

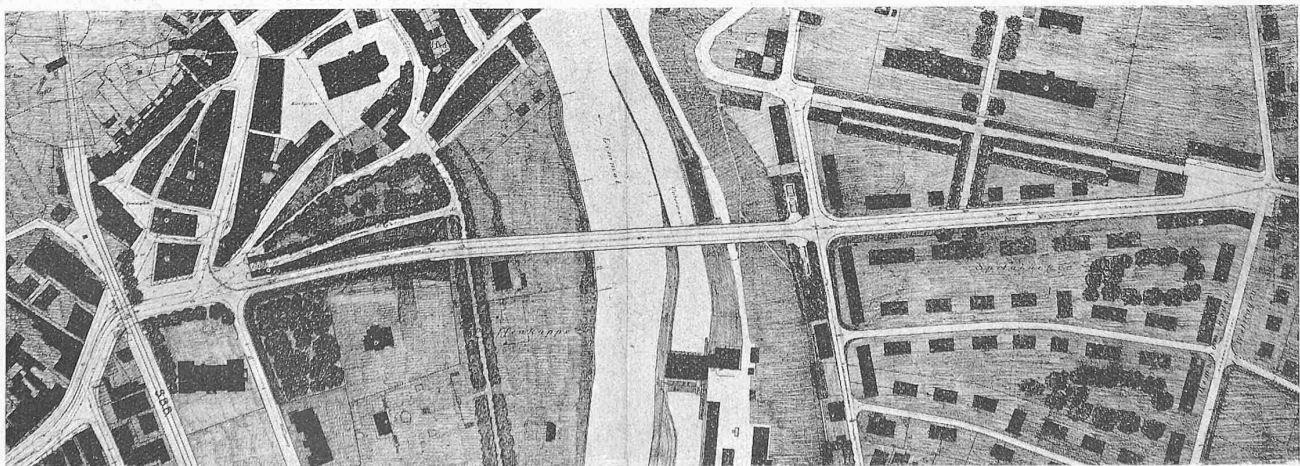
Entwurf Nr. 10: *Das neue Stadtbild* (Seite 307). Durch den wohl abgewogenen Vorschlag der Senkung der Fahrbahn auf der Stadtseite, verbunden mit der Erstellung eines Damms bis gegen die Pfaffenkappe (Fahrbahnhöhe 0,50 m unter deren First), wird die Brückenmasse auf ein Minimum reduziert und dadurch auf das Landschaftsbild bestmöglich Rücksicht genommen. Das Verhältnis der Bogenöffnungen zu den sichtbaren Mauerflächen ist annehmbar, die Anordnung eines eisernen Geländers gut.

Die Abbiegung der Brückenstrasse am Ende des Damms auf dem linken Ufer ist begründet durch den Gefällwechsel, der auf jene Stelle fällt. Sie ergibt überdies den Vorteil, dass die Pfaffenkappe nicht beseitigt und dass die Liegenschaft Tannegg nicht angeschnitten werden muss. Die Einführung der Grabenstrasse

befriedigt. Für eine Zusammenfassung der Grabenanlage werden bemerkenswerte Vorschläge gemacht. Die rechtsseitige Bebauung ist einfach und klar. Gut durchgeführt ist die Trennung des Krankenhaus-Areals von dem angrenzenden Baugelände und die Gestaltung des Zuganges zum Krankenhaus. Eine besonders ausgesprochene Parallelstrasse fehlt. Unschön wirkt der Gefällwechsel in der Geraden auf dem Spitalacker. Weniger befriedigend ist die nüchterne Gestaltung des Schulhausplatzes auf dem linken Ufer, ungelöst der Eingang von der Weiten Gasse in den Schulhausplatz.

Nr. 5: *Ohne Rank* (Seite 308). Die Brücke verläuft geradlinig und mit 0,83% steigend von der südlichen Ecke des Transformatoren-Gebäudes in der Richtung Schönau. Bei der Pfaffenkappe liegt die Fahrbahn 2,7 m über der First. Die schwache S-Kurve bei der Seminarstrasse genügt nicht, um den schroffen Gefällsübergang zu maskieren.

Die Brücke ist aufgelöst in einen Viadukt mit sechs gleichen Bogen von annehmbaren Abmessungen und mit günstiger Verteilung der Pfeiler in bezug auf Limmat und Kanal. Die Massen werden fühlbar gemildert durch Anordnung eines durchbrochenen eisernen Geländers. Die Kürzung der eigentlichen Brücke durch Vorschaltung eines hohlen, vollwandigen Beton-Bauwerkes auf der Stadtseite erscheint zweckmässig. Der Bebauungsplan auf dem rechten Ufer stellt eine gute Lösung dar. Die Wettingerstrasse wird längs des



I. Preis, Entwurf Nr. 10. — Lageplan 1: 4500. (Nord oben, links Schulhausplatz Baden, rechts das Wettinger Feld).