

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 26

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.e-periodica.ch>

INHALT: Zur Frage der Hochbrücke Baden-Wettingen. — Die Beseitigung der Resonanzgefahr. — Wettbewerb für den Ausbau des Aare-Flussbades im Marzili, Bern. — Holland und die Baukunst unserer Zeit. — Miscellanea: Hängebrücken als Tragwerke bei kleinern Spannungen. Ausbruch des Stausees am Monte Gleno. Beton

als Strassen-Fahrbahnbelag. Schweizerische Bundesbahnen. Schweizerischer Bundesrat. Eidgen. Technische Hochschule. — Nekrologie: Maurice Leblanc. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. S. T. S. Beilage: Inhaltsverzeichnis von Band 82 der „Schweizer. Bauzeitung“.

Band 82.

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

Nr. 26.

Zur Frage der Hochbrücke Baden-Wettingen.

(Schluss von Seite 310 lfd. Bandes und von Seite 134 in Band 81).

Schon anlässlich der gemeinsamen Beratungen gegen Ende letzten Jahres, die dann zur Veranstaltung des Submissions-Wettbewerbes für die Schulhausplatz-Brücke führten, wünschten die Vertreter der Stadt Baden die Prüfung, bezw. Zulassung auch anderer Brückenstellen im Wettbewerb. Ihre Wünsche konnten gegenüber dem ausgesprochenen Willen Wettingens und der kantonalen Baudirektion nicht durchdringen, selbst dann nicht, nachdem in der ersten Sitzung des Preisgerichts seine unvoreingenommenen Fachleute einstimmig, gegen die Stimmen der zwei aargauischen Regierungsvertreter, sehr ernste Bedenken gegen die vorgeschlagene Brückenstelle geäußert hatten. So musste Baden der Sache einstweilen den Lauf lassen und die versäumte *Abklärung der verschiedenen Möglichkeiten* auf anderm Wege suchen. Dies geschah durch Veranstaltung einer *Expertise*, zu deren Vornahme die beiden Architekten Prof. P. Bonatz (Stuttgart) und Prof. K. Moser (Zürich) und als Ingenieur Prof. A. Rohn (Zürich) berufen wurden. Diese prüften die schwierigen örtlichen Verhältnisse in Baden, sowie die vorliegenden Projekte für die „Schulhausbrücke“ (Wettbewerb) einerseits und einer vom Baumt Baden in Verbindung mit der A. G. Motor entworfenen „Theaterplatzbrücke“ (vergl. S. 132 in Band 81) andererseits und gaben sodann Ende August 1923 ihr Gutachten ab, begleitet von einem neuen Vorschlag, der sog. „*Stadthausbrücke*“ (dar-

gestellt in untenstehendem Plan (Abbildung 5) und in den Abbildungen 6 bis 8 auf Seite 334).

Die Experten suchten richtigerweise die Hauptforderungen des Verkehrs (Lokalverkehr Baden-Wettingen, Fernverkehr Zürich-Brugg) in Einklang zu bringen mit dem topographisch aussergewöhnlich prägnanten, schönen Baukörper der Altstadt. Ihrem Gutachten entnehmen wir die nachfolgenden Erläuterungen.

Nach Erörterung der Verkehrsverhältnisse bestätigen die Experten, dass bei Projektierung des neuen Uebergangs besonderes Gewicht zu legen sei auf die Entlastung des Engpasses im Stadtturm, der seinerseits sowohl aus baukünstlerischen wie aus wirtschaftlichen Gründen möglichst unberührt bleiben sollte. Nun entlastet die Schulhausbrücke den Stadtturm gar nicht; sie liegt zudem an der breitesten Talstelle, tangential zur Stadt und wirkt schon in ihrem Masstab erdrückend auf die Stadt. Das Theaterplatz-Projekt andererseits ist in der Richtung Wettingen zu umständlich. Für die Hochbrücke erscheint als topographisch gegebene Stelle das Stadthaus-Tracé, mit dem die beidseitig des Stadtturms liegenden Stadtteile direkt an das rechte Ufer und von da aus nach Süd und Nord angeschlossen werden können.

Zunächst aber prüften die Experten die Möglichkeit, das Schulhaus-Projekt durch Senkung der Fahrbahnhöhe in seiner erdrückenden Wirkung zu mildern. Dies ist, wie Abbildung 5 in den Studien Ia und Ib zeigt, aus topographischen Gründen nur möglich durch Annäherung an

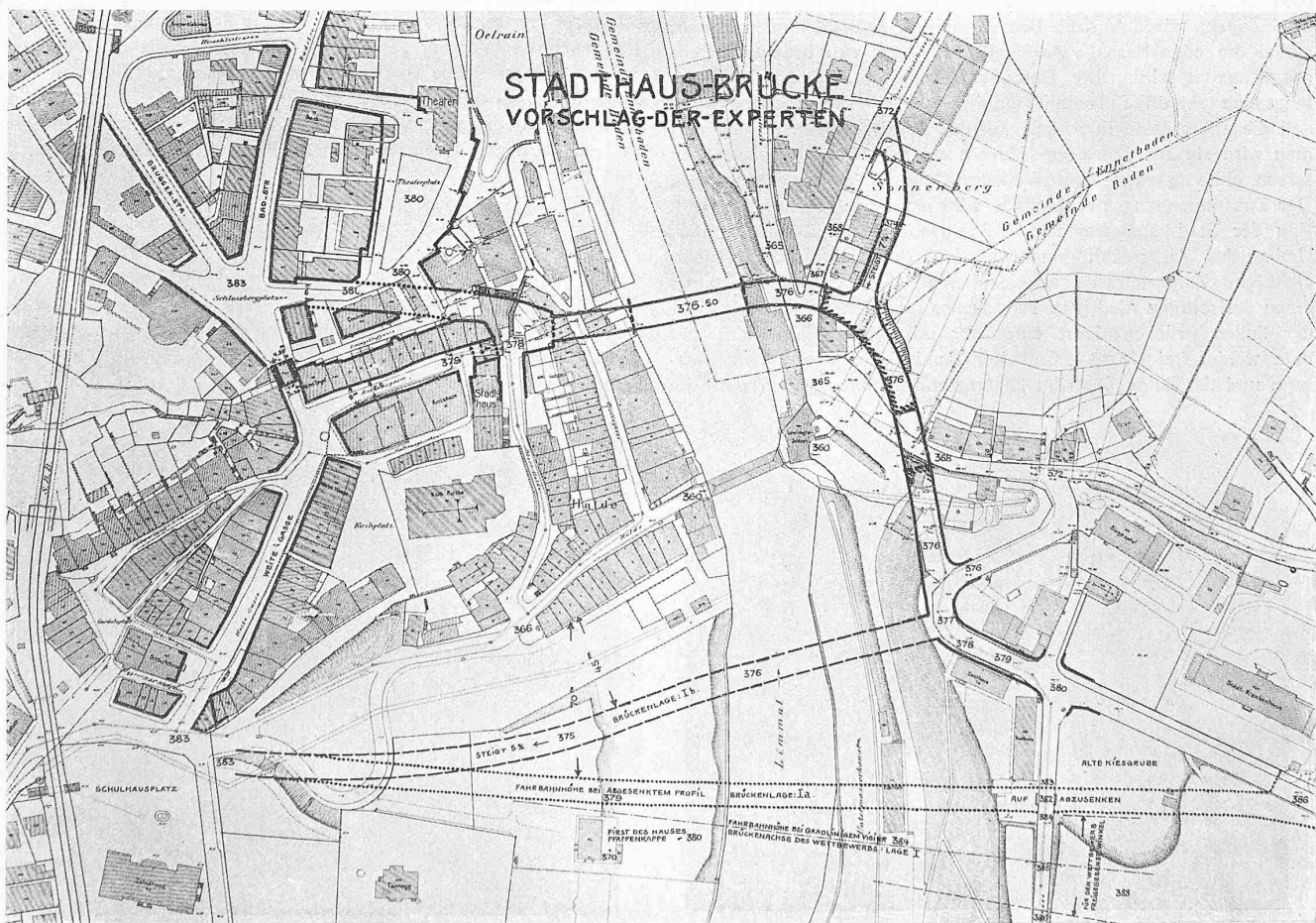


Abb. 5. Uebersichtsplan zum Bericht der Experten Prof. P. Bonatz, Prof. K. Moser und Prof. A. Rohn. — Masstab 1 : 3000.