

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 26

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 ffd. 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

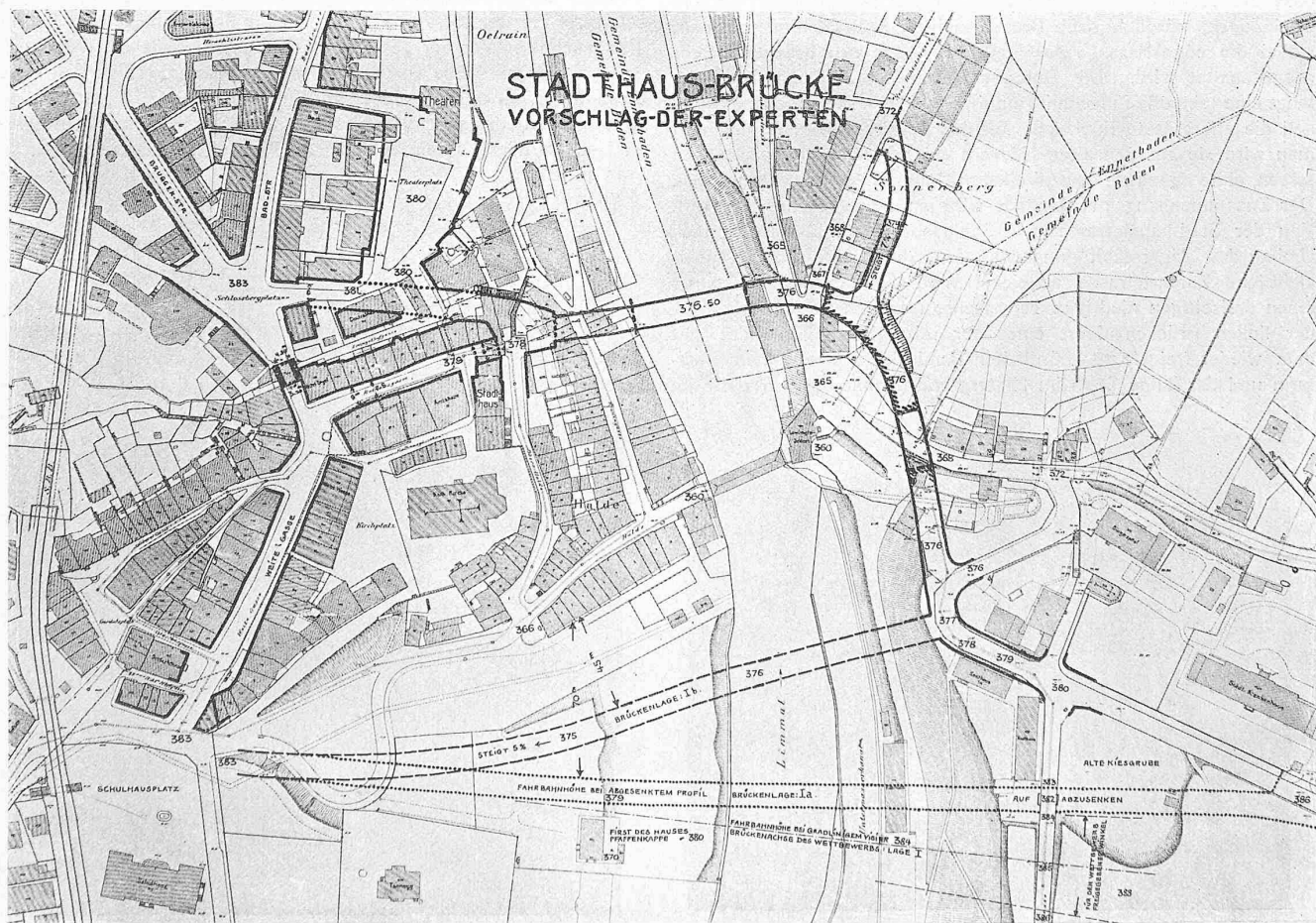


Abb. 5. Uebersichtsplan zum Bericht der Experten Prof. P. Bonatz, Prof. K. Moser und Prof. A. Rohn. — Masstab 1 : 3000.