

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 24

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

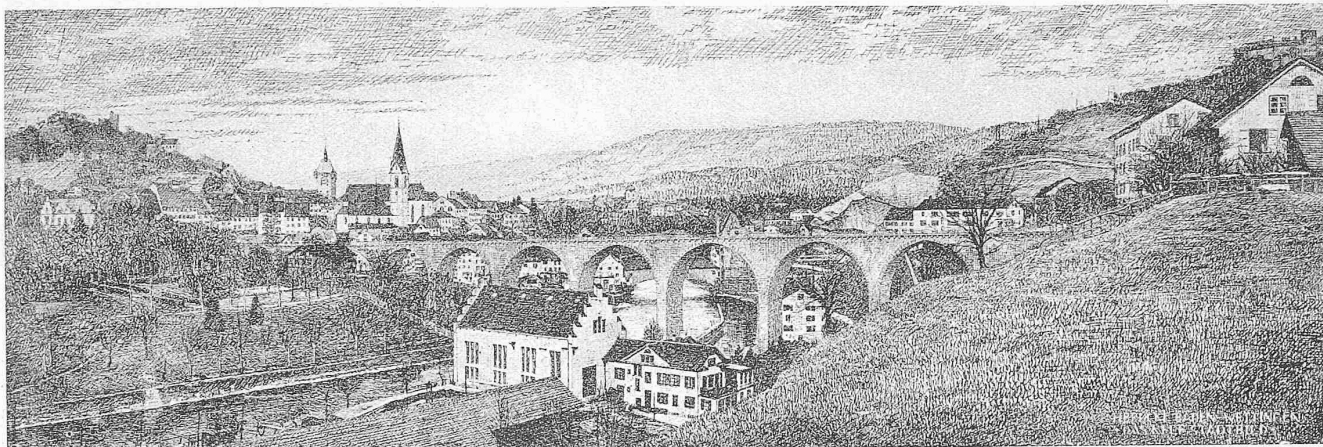
INHALT: Wettbewerb für eine Hochbrücke Baden-Wettingen. — Die Beseitigung der Resonanzgefahr. — Wettbewerb für einen Turhallebau Winterthur-Wülflingen. — Holland und die Baukunst unserer Zeit. — Miscellanea: Hydraulische Transmission von Schneider. Zur Ermittlung der Elastizität des Sandbodens. Die Automobil-Rennbahn

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:

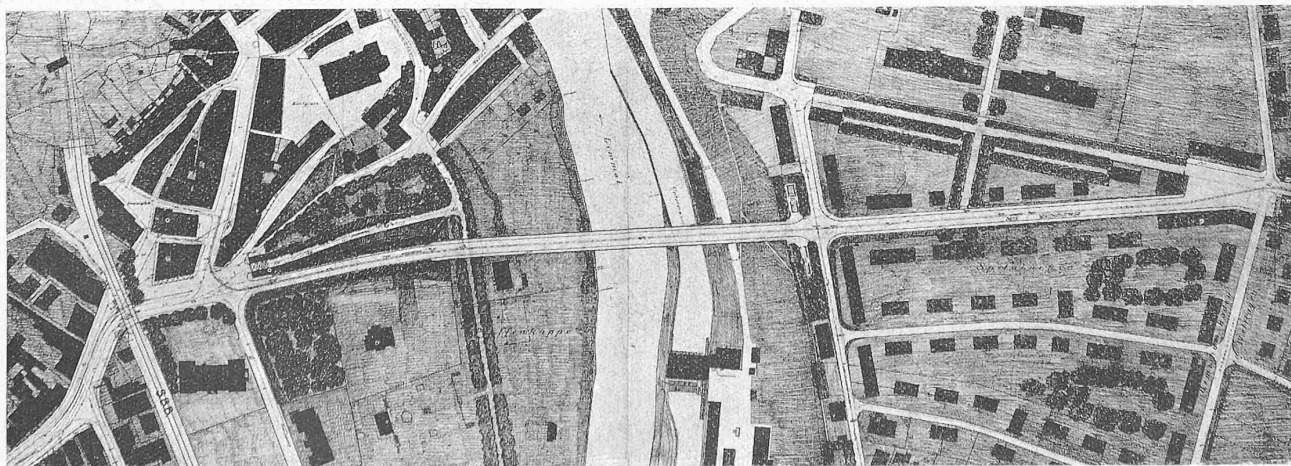
Entwurf Nr. 10: *Das neue Stadtbild* (Seite 307). Durch den wohl abgewogenen Vorschlag der Senkung der Fahrbahn auf der Stadtseite, verbunden mit der Erstellung eines Dammes bis gegen die Pfaffenkappe (Fahrbahnhöhe 0,50 m unter deren First), wird die Brückenmasse auf ein Minimum reduziert und dadurch 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 Dammes 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 Schöna. 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 inbezug 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).