**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

**Band:** 57/58 (1911)

**Heft:** 18

Artikel: Wohnhaus Dr. Sträuli in Winterthur

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-82610

# 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:** 04.12.2025

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

Für den Eisenbeton des Bauwerkes wurden ein Teil Blaubeurer Zement, zwei Teile Basaltgrus der fürstlich Fürstenberg'schen Werke in Immendingen und zwei Teile Rheinsand genommen. Der Stampfbeton der übrigen Bauteile bestand aus direkt bei der Baustelle gewonnenem und

an Ort und Stelle gewaschenem Neckarkies, in Mischungsverhältnissen je nach den benötigten Festigkeiten. Der Vorsatzbeton der Ansichtsflächen wurde aus einem Teil Zement und vier Teilen weissem Juragrus hergestellt.

Bis Mitte September waren die Schalungen der Flussöffnung zum Einlegen der Armierungen bereit (Abbildungen 12 bis 15), sodass am 1. Oktober mit Betonierung dieser Oeffnung begonnen werden

konnte. Die Betoinerung der vier

Bogenhälften wurde an den vier Kämpfern gleichzeitig in Angriff genommen und gleichmässig bis zum Scheitel weitergeführt, wo auch die Fahrbahnplatte mitbetoniert wurde. Um ein Heben des Lehrgerüstes in der Mitte bei diesem Arbeitsvorgang zu verhindern, wurde am Scheitel eine Belastung mit Sandsäcken vorgenommen (Abb. 14, S. 245), die beim Vorrücken des Betonierens allmählig wieder entfernt wurde. Der Schluss der Bogen erfolgte am 6. Oktober. Am 1. November wurde das Ablassen des auf 45 Sandtöpfen ruhenden Lehrgerüstes in üblicher Weise vorgenommen. Die beim Aufreissen des Lehrgerüstes gegebene Sprengung von 5 cm hat sich hierbei als richtig gezeigt; die Setzungen während des Betonierens und des Ablassens betrugen fast genau dieses Mass. Das gleiche Lehrgerüst ist sodann für die zweite Oeffnung verwendet worden, wo am 22. November die Armierungen eingelegt und am 2. Dezember bei noch günstiger Witterung der



Abb. 19. Eisenbeton-Portal des Schlossberg-Tunnels in Tübingen.

gung des Scheitels bei der Belastung betrug bei mehreren Proben stets 3,5 bis 4,2 mm. Nachdem am 28. April die Brücke von der Behörde übernommen worden war, begann am 1. Mai 1910, mit der Eröffnung der Nebenbahn Tübingen-Herrenberg, der regelmässige Verkehr.

Gleichzeitig wurde von der Firma Wayss & Freytag A.-G. ein Portal für den Schlossbergtunnel ausgeführt, bestehend aus einer sich auf 10 m erstreckenden eingespannten Eisenbetonplatte, die auch als Ueberführung der Neckarhaldenstrasse vor dem Tunneleingang diente, und dessen

Architektur mit derjenigen der Brücke in Einklang gebracht wurde (Abb. 19).

Die Bauaufsicht der Arbeiten geschah auf Seite der Generaldirektion der Württ. Staatsbahnen durch die Eisenbahninspektion Tübingen, seitens der Firma Wayss & Freytag A.-G. durch ihre Filiale Stuttgart, welche die Bauleitung, sowie die Anfertigung der statischen Berechnungen und Baupläne dem Verfasser, unter Oberaufsicht von Herrn Prof. E. Mörsch, anvertraute. Die architektonische Bearbei-

Die neue Eisenbahnbrücke über den Neckar in Tübingen.

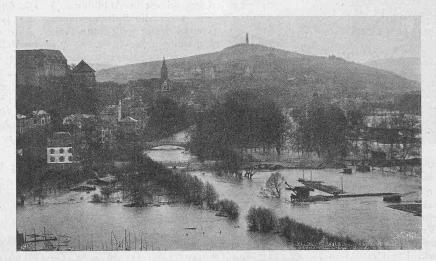


Abb. 16. Die Brücke im Neckarhochwasser am 19. Januar 1910.

Schluss der letzten Oeff-

Winter wurde dann das Lehrgerüst erst am 17. Januar abgelassen und schon am 19. Januar 1910 stand die

neue Brücke in einem

gewaltigen Neckarhoch-

wasser. Im Frühjahr

wurden die Steinhauer-

arbeiten, sowie die Zufahrten und die Ausrüstung der Brücke fer-

tiggestellt. Am 6. April

fand die Probebelastung statt, die sehr befriedi-

gende Resultate ergab

(Abbildung 17); die

elastische

Durchbie-

tung lag in den Händen des Herrn Architekten Elsässer in Stuttgart. Die Gesamtkosten der Brücke, ohne die Zufahrten, betrugen rund M. 140000, d. h. 1400 M./lfd. m Brücke oder auch 264 M./m² überdeckter Fläche.

Die neue Neckarbrücke in Tübingen ist zur Zeit wohl die einzige Dreigelenkbogenbrücke dieser Bauart und gleichzeitig ganz aus Eisenbeton ausgeführte Eisenbahnbrücke.

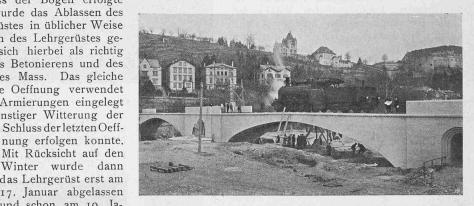


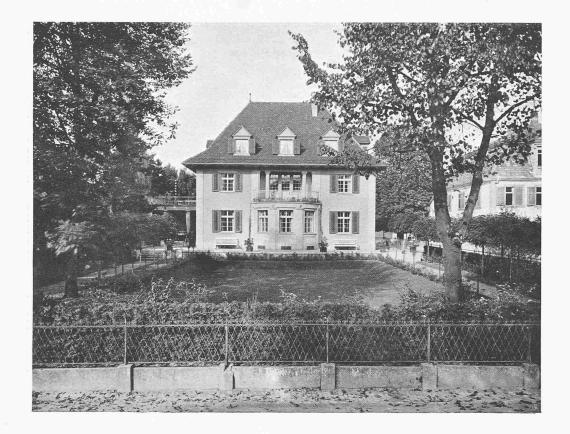
Abb. 17. Belastungsprobe mit einer 124 t Lokomotive.

Die Lösung der Aufgabe hat sich in architektonischer, sowie in konstruktiver Hinsicht sehr gut bewährt und die Ausführung in Eisenbeton ermöglichte es, die Brücke, samt den Fundationen, in kaum 5 1/2 Monaten herzustellen.

# Wohnhaus Dr. Sträuli in Winterthur.

(Mit Tafeln 51 und 52 und Abb. 1 bis 5 auf Seite 247.)

Die Architekten Bridler & Völki in Winterthur, von denen wir auf Seite 166 das Wohnhaus v. Waldkirch in Neuhausen gezeigt, haben auch dieses an der Winterthurer Stadthausstrasse, gegenüber dem Stadtgarten gelegene Haus des Stadtpräsidenten Dr. H. Sträuli gebaut. Wie dort so war auch hier das Bestreben wegleitend, durch ruhige Linien und Verhältnisse des Bauwerkes einen würdigen und doch behaglichen Eindruck zu erzielen. Ausführung und Ausstattung entsprechen im Wesentlichen dem früher Gesagten, im Uebrigen sei auf die Bilder und Zeichnungen verwiesen.



WOHNHAUS DR. STRÄULI IN WINTERTHUR

Architekten

BRIDLER & VÖLKI

Winterthur



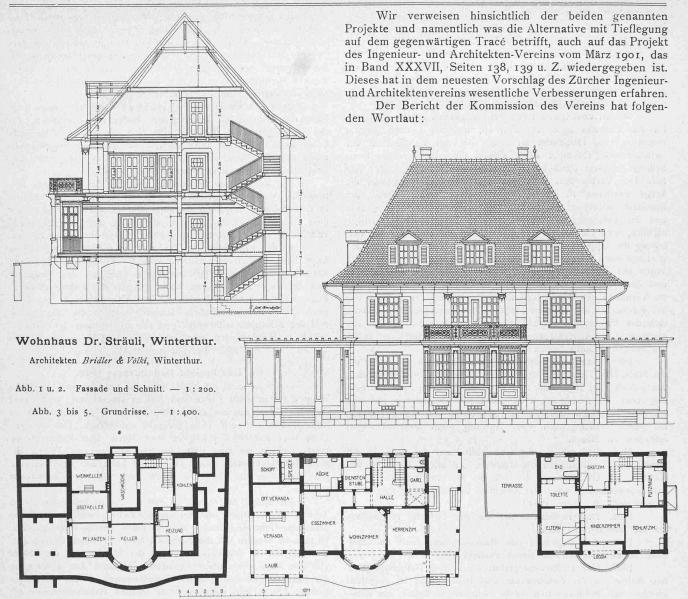




WOHNHAUS DR. STRÄULI, WINTERTHUR

ARCH. BRIDLER & VÖLKI, WINTERTHUR

Wohnzimmer im Erdgeschoss



# Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B.

Ueber den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn von Wollishofen bis zum Hauptbahnhof Zürich, bezw. über das vom Verwaltungsrate der S. B. B. an eine Kommission gewiesene Projekt des Städt. Tiefbauamtes ist zuletzt in unserer Zeitung Band LVII Seite 112 u. ff., sowie Seite 156 u. ff. berichtet worden. In der letzten Nummer haben wir sodann das Ergebnis des von der Kommission des Zürcher Ingenieurund Architekten-Vereins übernommenen neuen Studiums mitgeteilt, sowie die vom Vereine auf den Antrag seiner Kommission gefasste Resolution.

Heute lassen wir den durch den Präsidenten der Kommission erstatteten Bericht folgen und haben in dem Plane auf Seite 249 neben der vom städtischen Tiefbauamt bezw. der Generaldirektion der S. B. B. beantragten Lage für den Bahnhof Enge zum Vergleich in Umrissen die Lage zwei der vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein untersuchten Alternativen an der Grütlistrasse und auf dem jetzt bestehenden Tracé eingetragen. Alle drei Projekte IX, X und I nebst zugehörigen Längenprofilen sollen in einer folgenden Nummer ausführlich dargestellt werden. Zur Orientierung bei der folgenden Berichterstattung möge zunächst diese vorläufige Skizze genügen.

# Bericht der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins zum Umbau der linksufrigen Zürichseebahn 1911.

## I. Einleitung.

Nach Anhörung eines Referates der Herren Stadtingenieur Wenner und Ingenieur Tobler über das jetzige Projekt des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn und nach gewalteter Diskussion hat der Verein am 1. Februar a. c. beschlossen, wegen gewichtiger Bedenken gegen das Projekt, dasselbe durch eine Kommission begutachten zu lassen.

Die unterzeichneten Mitglieder der Kommission kommen diesem Auftrage hiermit nach. Sie schicken voraus, dass ihnen die Arbeit wesentlich erschwert war, weil die nötigen Unterlagen aus teilweise begreiflichen Gründen nur schwer oder gar nicht erhältlich waren. Die ohnehin sehr knapp bemessene Zeit wurde durch solche Zeitverluste und Erschwerungen noch mehr gekürzt. Die Kommission hat sich durch Teilung der Arbeit so gut als möglich geholfen. Ihre Studien machen indessen nicht den Anspruch, als abgeschlossene Arbeiten gelten zu wollen, sie genügen aber, die Hauptsachen klar zu stellen.

Seit 1896, da unser Verein als beste Lösung für den Kreis II und III die Tiefbahn empfohlen hatte, ist diese Frage wiederholt behandelt worden. Im Februar 1898 wurde im Gegensatze zu Gleim die Tiefbahn auf altem Tracé verlangt und hierauf durch Hilgard verschiedene Varianten für Tiefbahnen auf