

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 15

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: 22.02.2026

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

INHALT: Vom Bau der viergeleisigen Eisenbahnbrücke über den Neckar und des Rosensteintunnels bei Cannstatt. — Der Neubau der Universität Zürich. — Neue Versuche über die Unterkühlung beim Ausfluss gesättigten Dampfes. — Fahrbare Kälteerzeugungsanlage für Versuchszwecke. — Miscellanea: Die Einphasen-Lokalbahnen bei Belfort. Nordostschweizerische Kraftwerke A.-G. Neue Brücke über die Elbe in Hamburg. Strassenbahnschwellen aus Eisenbeton. Dammesenkung bei'm Diepoldsauer

Durchstich. Der neue Friedhof in Winterthur. 25-jähriges Dienstjubiläum. — Konkurrenzen: Ecole professionnelle in Lausanne. — Literatur: Vorstudien zur Einführung des selbsttätigen Signalsystems auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: St. Gallischer Ing.- und Arch.-Verein.

Tafeln 22 bis 25: Der Neubau der Universität Zürich.

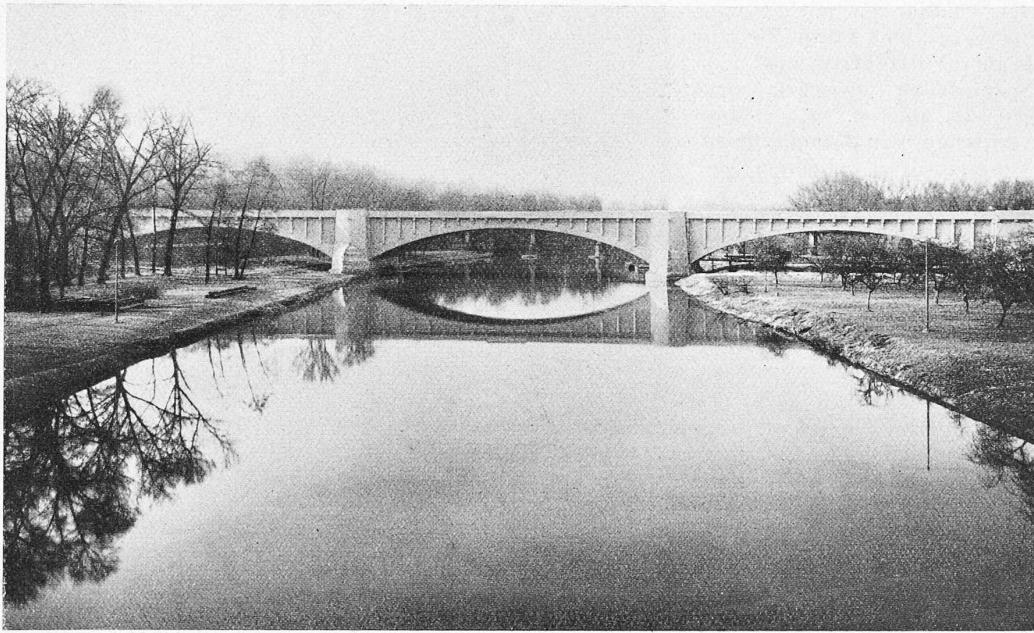


Abb. 2. Ansicht der neuen Eisenbahnbrücke über den Neckar bei Cannstatt, von der König Karls-Brücke aus.

Vom Bau der viergeleisigen Eisenbahnbrücke über den Neckar und des Rosensteintunnels bei Cannstatt.

Von *W. Siegerist*, Oberingenieur
der Firma Dyckerhoff & Widmann A.-G., Zweigniederlassung Dresden.

Mit den grossen Umbauarbeiten am Bahnhof Stuttgart ist gleichzeitig der viergeleisige Ausbau der Strecken Ludwigsburg-Stuttgart und Stuttgart-Plochingen in Angriff genommen worden. Bei Cannstatt erforderte dies als Ersatz für den alten, mitten unter dem Königl. Schlosse Rosenstein durchführenden zweigeleisigen Rosensteintunnel und an Stelle der bestehenden, an den alten Tunnel anschliessenden schmiedeeisernen Eisenbahnbrücke über den Neckar die Erstellung von zwei neuen Bauwerken zur Aufnahme von je vier Geleisen.

Diese beiden Bauwerke in einem Kostenbetrage von zusammen 2,5 Millionen Mark sind der *Firma Dyckerhoff & Widmann A.-G., Niederlassung Karlsruhe*, zur Ausführung übertragen worden, auf Grund eines engen Wettbewerbes, zu dem im Januar 1911 die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen sechs grössere Firmen aufgefordert hatte.¹⁾

Die nachstehenden Ausführungen sollen neben einer Beschreibung der äussern Gestaltung und konstruktiven Durchbildung der beiden Bauwerke das Wesentliche über die äussern Verhältnisse, die verwendeten Materialien mit ihren Beanspruchungen und Festigkeiten bringen und namentlich einer Darstellung des ganzens Arbeitsvorganges dienen.

¹⁾ Ueber diesen Wettbewerb ist von den Herren Baurat *J. Jori* und Eisenbahnbaudirektor *Dr. Ing. Schächterle* in der Zeitschrift „Beton und Eisen“, Jahrg. 1912, Heft 6, 7, 8, berichtet worden. Einen Vortrag über beide Bauwerke hat Herr Dipl.-Ing. *Spangenberg*, Direktor der Niederlassung Karlsruhe der ausführenden Firma Dyckerhoff & Widmann A.-G., im März dieses Jahres im deutschen Betonverein in Berlin gehalten und in der Betonbeilage der Deutschen Bauzeitung Nr. 9 und folgende veröffentlicht.

I. Die Neckarbrücke.

Aeussere Form.

Die Brücke tritt als *reines Betonbauwerk* in Erscheinung. Naturstein ist nur für die teilweise Verkleidung der Flusspfeiler und ihrer Vorkopfkanten zum Schutze gegen den Angriff von Eis und Hochwasser zur Verwendung gelangt. Im übrigen ist der Betoncharakter vollständig gewahrt. Sämtliche Sichtflächen haben einen 10 cm starken Vorsatzbeton, Mischung 1:3½, erhalten mit einem warmen gelblichen Grundton, belebt durch schwarze Einsprenglinge. Die steinhauermässige Bearbeitung der Sichtflächen bringt den auch in verschiedenen Mischungsverhältnissen begründeten Wert und Charakter der einzelnen Bauteile in der Weise zum Ausdruck, dass die grossflächigen, mager gemischten Konstruktionsteile mit geringen Beanspruchungen, wie die Steinmauern und Pfeilerschäfte, eine ganz rauhe Bearbeitung durch kräftiges Aufspitzen mit dem Prelleisen erhielten, während die Stirnen der fetter gemischten Gewölbe gekrönt wurden, und die aus dem feinsten Material hergestellten architektonischen Schmuckteile, wie Lisenen, Konsolen, Gesimse und Brüstungen die feinste Bearbeitung durch Stocken und Charrieren erhielten. Die Wirkung dieser Sichtflächenbehandlung ist eine sehr ruhige und vornehme. Die Architektur, von Baurat *M. Mayer* in Stuttgart, ist entsprechend dem Programm einfach gehalten, besonders einfach in den Gruppen auf den beidseitigen Vorländern, was die drei grossen Oeffnungen, die etwas reichere Gesimse und einen besondern Schmuck durch die Lisenen erhalten, umso wirkungsvoller hervorheben lässt. Besonders betont sind die grossen Gewölbestirnen, die im Gegensatz zu den kleinen Gewölben aus dem Mauergrund heraustreten, sowie beide Flusspfeiler, in denen das Aufstreben durch Wegfall der Gesimse und Ueberhöhung der Brüstung noch besonders zum Ausdruck gebracht ist. Durch eine feine Verteilung der Massen ist ein ruhiger und wirkungsvoller Gesamteindruck erreicht worden.

Im Plan (Abb. 1, S. 167) ist zu ersehen, wie die Brücke in unmittelbarem Anschluss an den geradlinigen Rosen-