

Wohnhaus Dr. Sträuli in Winterthur

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 18

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82610>

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.

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 Ansichtflächen wurde aus einem Teil Zement und vier Teilen weissem Jura-grus hergestellt.

Bis Mitte September waren die Schaltungen der Flussöffnung zum Einlegen der Armierungen bereit (Abbildungen 12 bis 15), sodass am 1. Oktober mit Betonierung dieser Oeffnung begonnen werden konnte. Die Betonierung 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 Lehrgerüsts 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 Lehrgerüsts in üblicher Weise vorgenommen. Die beim Aufreissen des Lehrgerüsts gegebene Sprengung von 5 cm hat sich hierbei als richtig gezeigt; die Setzungen während des Betonierens und des Ablassens betrug 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 Schluss der letzten Oeffnung erfolgen konnte. Mit Rücksicht auf den Winter wurde dann das Lehrgerüst erst am 17. Januar abgelassen und schon am 19. Januar 1910 stand die neue Brücke in einem gewaltigen Neckarhochwasser.

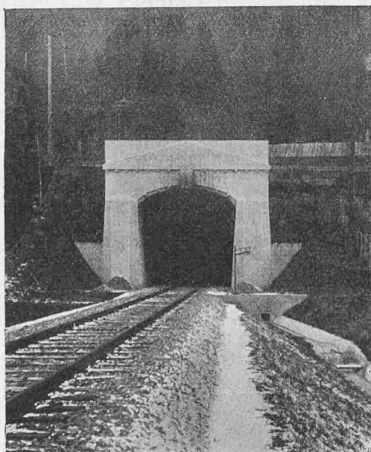


Abb. 19. Eisenbeton-Portal des Schlossberg-Tunnels in Tübingen.

Im Frühjahr wurden die Steinhauerarbeiten, sowie die Zufahrten und die Ausrüstung der Brücke fertiggestellt. Am 6. April fand die Probelastung statt, die sehr befriedigende Resultate ergab (Abbildung 17); die elastische Durchbiegung 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.

Die neue Eisenbahnbrücke über den Neckar in Tübingen.

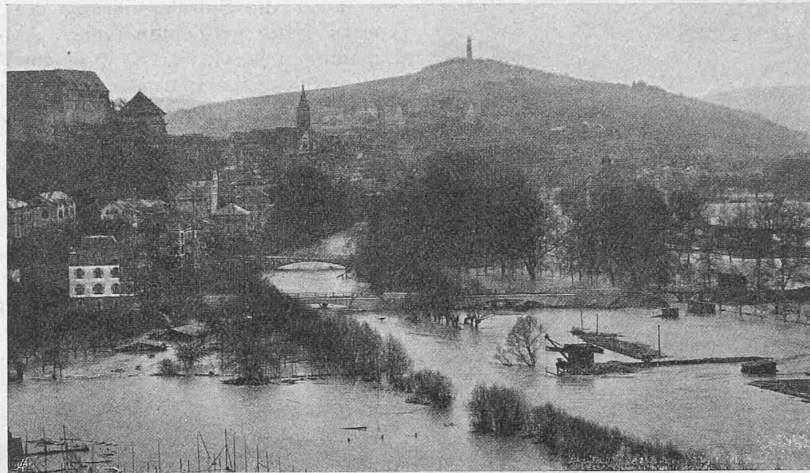


Abb. 16. Die Brücke im Neckarhochwasser am 19. Januar 1910.

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 Tunnelleingang 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 Bearbeitung lag in den Händen des Herrn Architekten Elsässer in Stuttgart. Die Gesamtkosten der Brücke, ohne die Zufahrten, betragen rund M. 140 000, 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.

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.

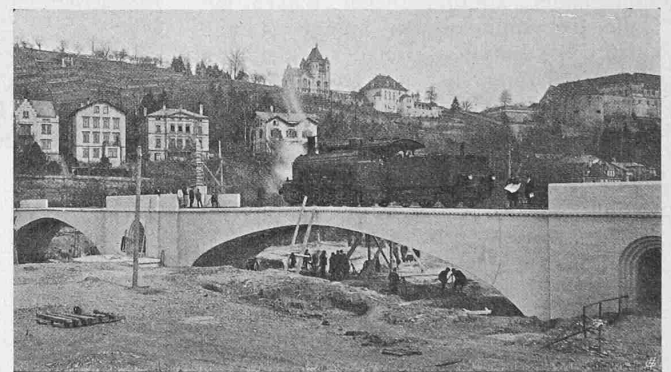


Abb. 17. Belastungsprobe mit einer 124 t Lokomotive.

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.)

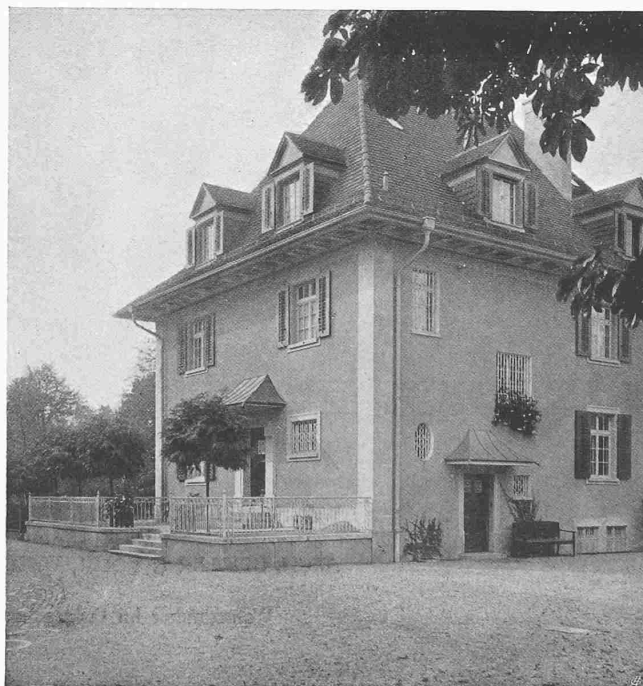
Die Architekten *Bridler & Völki* in Winterthur, von denen wir auf Seite 166 das Wohnhaus v. Waldkirch in Neuhausen gezeigt, haben auch dieses an der Winterthurer Stadthausstrasse, gegenüber dem Stadtgarten gelegene Haus des Stadtpräsidenten Dr. H. Sträuli gebaut. Wie dort so war auch hier das Bestreben 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.

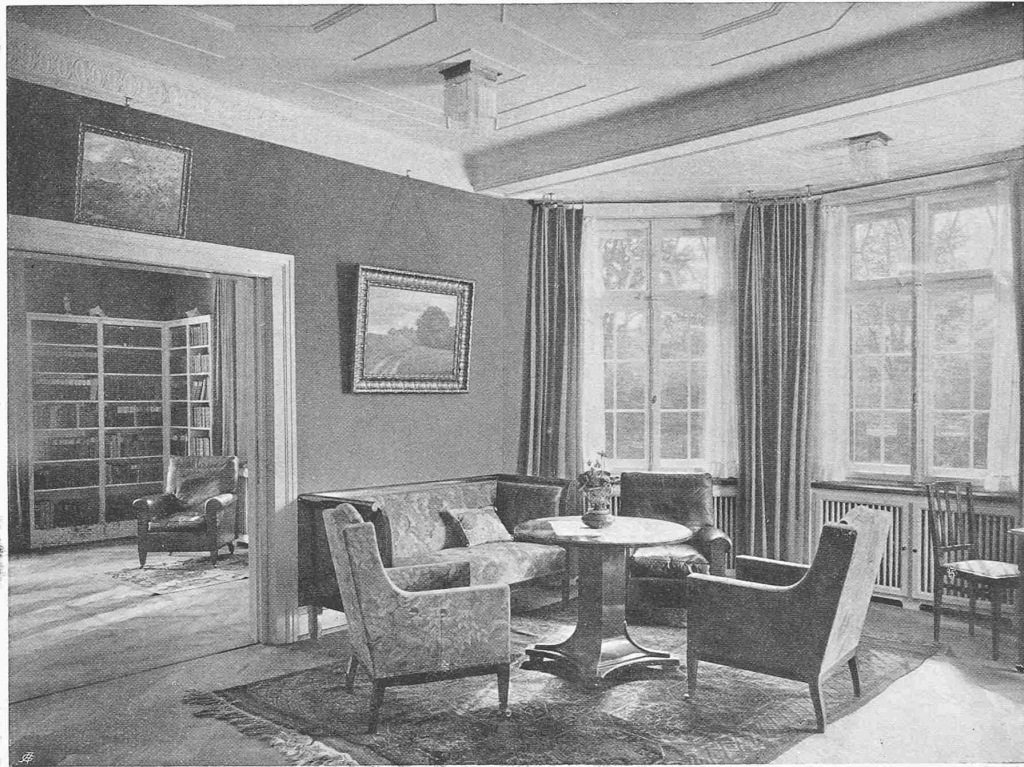


WOHNHAUS DR. STRÄULI
IN WINTERTHUR

Architekten
BRIDLER & VÖLKI
Winterthur

Ansicht vom Garten her
Haupt- und Nebeneingang





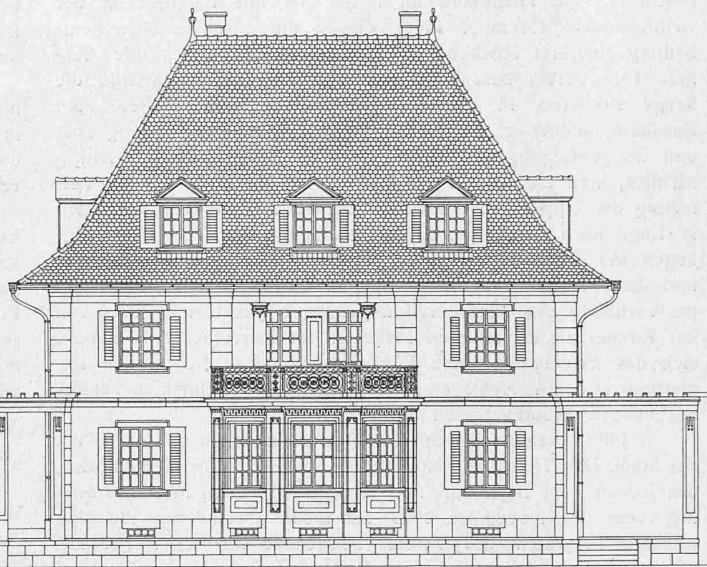
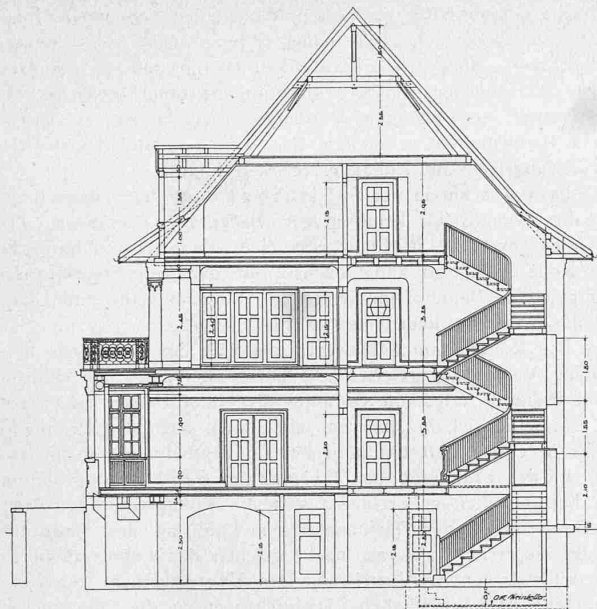
WOHNHAUS DR. STRÄULI, WINTERTHUR

ARCH. BRIDLER & VÖLKI, WINTERTHUR

Wohnzimmer im Erdgeschoss

Wir verweisen hinsichtlich der beiden genannten Projekte und namentlich was die Alternative mit Tieflegung auf dem gegenwärtigen Tracé betrifft, auch auf das Projekt des Ingenieur- und Architekten-Vereins vom März 1901, das in Band XXXVII, Seiten 138, 139 u. Z. wiedergegeben ist. Dieses hat in dem neuesten Vorschlag des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins wesentliche Verbesserungen erfahren.

Der Bericht der Kommission des Vereins hat folgenden Wortlaut:

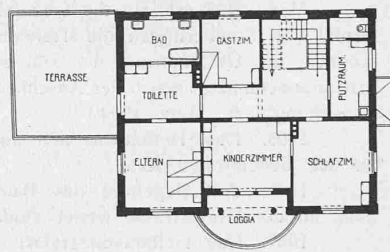
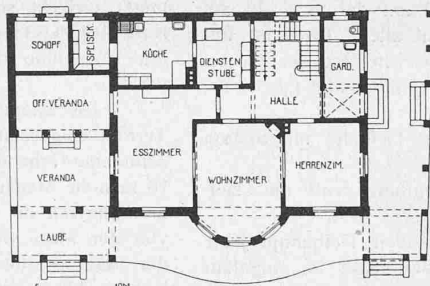
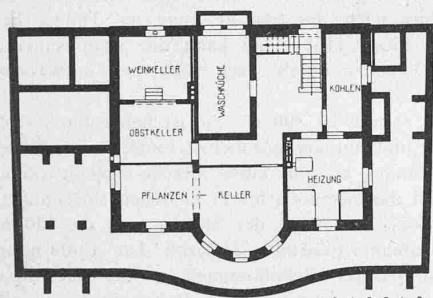


Wohnhaus Dr. Sträuli, Winterthur.

Architekten *Bridler & Völki*, Winterthur.

Abb. 1 u. 2. Fassade und Schnitt. — 1 : 200.

Abb. 3 bis 5. Grundrisse. — 1 : 400.



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 Ingenieur- und 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 Grülistrasse 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 Stadtgenieur 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 Gegensatz zu Gleim die Tiefbahn auf altem Tracé verlangt und hierauf durch Hilgard verschiedene Varianten für Tiefbahnen auf