

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 4 (1991)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Ein Handwerk mit Liebe und mit Tempo  
**Autor:** Brunner, Margrit  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-119434>

### **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:** 13.01.2026

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



# WERKSTATT Ein Handwerk mit Liebe und

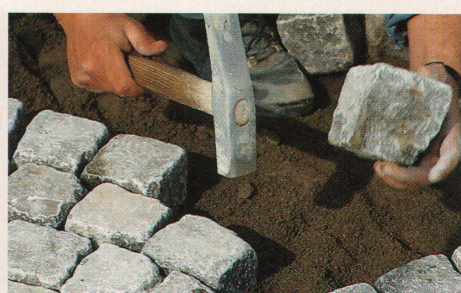
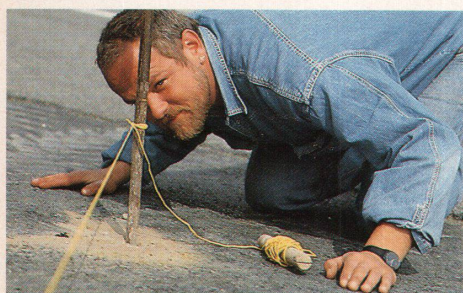
**Was für die Babylonier und Römer gut war, ist für uns recht und nicht billig. Aber auch traditionelles Handwerk passt sich der Zeit an: die erste Pflastererin wird ausgebildet, und tausalzbeständiger Mörtel wird gesucht.**

zusehen, hinter sich greifen und sofort spüren, wie der Stein in der Hand liegt. Ob er gross oder klein, schmal oder breit ist. Hier zeigt das (auch beim Plattenplatz in Thalwil praktizierte) Bogenpflaster, das jeweils zwei Viertel-

sterungen besteht, «obwohl sie nur selten sinnvoll sind».

Bei diesem Beruf, der Liebe zum Handwerk verlangt, steht die Geschwindigkeit sehr stark im Vordergrund. Viele Strassenbauunternehmen haben keine eigenen

Das traditionelle Handwerk hat vor allem im Bereich «maschinelle Hilfsmittel» (Vibrowalze, Mörtelmischanlage) und im Bereich «Mörtel und Fugen» immer wieder Neues entwickelt. Der Mörtel muss frost- und tausalzbeständig



Der Plattenplatz in Thalwil wird mit Quarzsandstein aus dem «Gubler» gepflastert. Der Weg für die Pflastersteine aus dem Steinbruch ob Alpnach Dorf nach Thalwil ist vergleichsweise kurz. Andere Steine reisen länger. «Wir pflastern auch mit dem italienischen Porphyrt Alto Adige, mit portugiesischem Granit oder mit Marmor aus Carrara», sagt Erich Lanicca, Bauingenieur HTL und «Abteilungsleiter» der Pflasterer bei der Strassenbauunternehmung Maurer & Hösli.

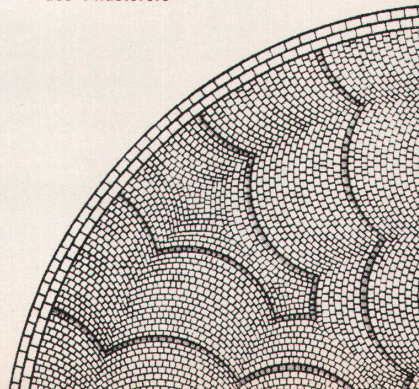
Aus den Steinbruchländern Portugal und Italien kommen auch einige Pflasterer. Ein Viertel der Pflasterer bei Maurer & Hösli sind Italiener, ein Viertel Portugiesen, und die Hälfte sind Schweizer. Nachdem das Handwerk durch das Aufkommen der bituminösen Strassenbeläge wie Teer u. a. immer mehr verschwand, «muss man wieder einen Stamm Leute ausbilden, denn Pflasterungen sind wieder zunehmend gefragt», sagt Erich Lanicca. Dank diverser Dorfplatz- und Landschaftsgestaltungen werden wieder vermehrt routinierte Pflasterer gesucht, die, ohne sich um-

bogen in einen rechten Winkel aufeinandertreffen lässt, einen seiner Vorteile: Jeder Stein ist zu gebrauchen, denn jeder Stein passt an irgendeine Stelle des Rundbogens. Fachlich sind die Rundbogen «anspruchsvoller als die Reihenpflasterungen, die im Prinzip jeder Strassenbauer machen kann». Für die Stabilität und Strapazierbarkeit des Belages ist die Anordnung der Steine entscheidend. Diese Erfahrung machten vor Jahrtausenden bereits die Babylonier und später die Römer. Vor achtzig Jahren befasste sich der Pflasterfachmann Friedrich Wilhelm Noll eingehend mit den gestalterischen und physikalischen Vorzügen der Rundbogen. In seinem Buch «Die Vervollkommnung des Pflasterers» nennt und illustriert Noll alle möglichen Kombinationen und Wechsel von Rundbogenanordnungen. Achtzig Jahre später strahlt Erich Lanicca beim Anblick dieses Buches, das er schätzt, und stellt seinerseits fest: «Rundbogen haben sich bewährt.» Das ändert allerdings nichts daran, dass die Denkmalpflege gelegentlich – trotz fachlicher Einwände – auf Reihenpflä-

Pflasterer, sondern stellen welche im Unterakkord ein. Einem geübten Pflasterer gehen täglich vier bis fünf Tonnen Stein durch die Hand. Das ergibt eine Fläche von 20 bis 30 Quadratmeter. Was zum Berufsbild des Pflasterers gehört und in kleinen Unternehmen von einem allein gemacht wird, wird bei einer grösseren Pflasterergemeinschaft aufgeteilt. Hier am Plattenplatz in Thalwil arbeiten an einer Strassenkurve mit zwei Bushaltestellen und angrenzendem Kirchenvorplatz vier Pflasterer, vier Maschinisten, der Polier und eine Pflasterer-Stiftin. Die ehemalige Informatikerin wird die erste Schweizerin abschliesst. Die Männer sind etwas stolz darauf. Ein Pflasterer macht, so verrät eine kleine Broschüre, vieles, grundsätzlich alles. Das Einsetzen der Steine ist eigentlich nur ein Teilbereich seiner Tätigkeit. Das Vorbereiten des Untergrundes, das Setzen von Entwässerungsschächten und das Verlegen von Röhren gehört ebenso dazu wie das Versetzen von Randsteinen und das Verdichten des Kiesel mit der Vibrowalze.

sein. Der Belag insgesamt wird – vor allem bei einer Bushaltestelle (beim Bremsen und Anfahren) – arg strapaziert. Durch die Auspuffhitze der Busse ist er zudem im Winter Temperaturschwankungen von über 70 Grad unterworfen. Pflastererunternehmen «setzen» also je nach Anforderungen. Bei Fussgängerpassagen werden die Steine in Sand gesetzt, mit dem ökologischen Vorteil, dass das Wasser versickert und nicht in der Kanalisation landet. Bei befahrenen Strassen wird mit etwas grösseren Fugen in Zement gesetzt und mit Mörtel eingeschwenkt.

Illustration aus Friedrich Wilhelm Nolls Buch «Die Vervollkommnung des Pflasterers»





# t Tempo

Dass man sich schon seit langem Gedanken über je nach Situation optimale Fugenfüllungen und Steinanordnungen macht, zeigt auch das bereits erwähnte Buch von Friedrich Wilhelm Noll. 1911 wurden in München gerade erste

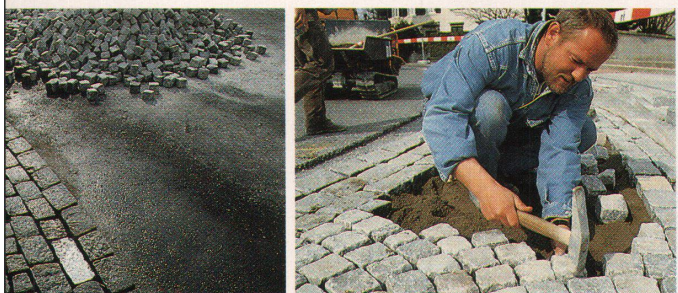


BILD: YVONNE GRISS

Die Arbeit des Pflästerers erfordert Fingerspitzengefühl.

Versuche mit einer Fugenfüllung aus Teer und Sand gemacht. Ob heutzutage eine Sand- oder eine Zementfuge gewählt wird, hängt oft auch von der Reinigungsart ab, denn Sandfüllungen würden bei einer maschinellen Reinigung rausgefegt. Und wer möchte schon einen grossen Dorfplatz mit dem Besen wischen? Bleibt die Frage, wie das die alten Römer und Babylonier gemacht haben.

MARGRIT BRUNNER ■

## INTERVIEW

### Erfahren statt überzeugen

Jürg Dietiker untersucht in einem nationalen Forschungsprojekt das Verkehrsverhalten: in Wettingen den Einkaufsverkehr, im Goms den Freizeitverkehr und in Zug den Arbeitsverkehr bei der Firma Landis & Gyr. «Hochparterre» wollte wissen, was der Nutzen solcher Forschung ist.

«Hochparterre»: Beschränken wir uns auf das Teilprojekt Arbeitsverkehr. Dieses Projekt läuft seit Anfang 1990. Dieses Frühjahr sind einen Monat lang zwei Kampagnen lanciert worden: Gratisbenützung aller öffentlichen Verkehrsmittel für Firmenangehörige und der Einsatz eines Schnellbusses. Haben Sie darauf bereits Echo?

**Jürg Dietiker:** Die Reaktionen während der Aktion waren gut. Möglich wurden die beiden Versuchsmassnahmen dank der schriftlichen Umfrage bei den 6000 Angestellten im letzten Jahr, die gute Daten für den Versuch ergeben hat. Und die Einführung des Schnellbusses war möglich, weil im Frühjahr bei den Verkehrsbetrieben Kapazitäten frei sind.

**HP:** Sie betreiben sogenannte Aktionsforschung. Ein Vorgehen, das die Beschaffung und Auswertung von Daten verbindet mit Aktionen, die die Beteiligten zu verändertem Denken und Handeln anregen sollen. Wie beurteilen Sie diesen Ansatz jetzt, mitten im laufenden Projekt?

**J.D.:** Die Fragestellung heisst ja «Mobilitätsverhalten und praktische Möglichkeiten». Wir wollten ursprünglich nur mit ausgewählten Gruppen, ohne Zusammenhang zu Institutionen, zusammenarbeiten und Verhaltensänderungen ausprobieren. Aber im Verlauf der Arbeit hat sich gezeigt, dass wir veränderte Bedingungen schaffen müssen, wenn wir ein verändertes Verhalten einüben wollen. Und das ist ohne Zusammenarbeit mit Institutionen wie der Firma Landis & Gyr, dem Kanton Zug und den Verkehrsbetrieben gar nicht möglich. Aufgefallen ist uns dabei, dass diese Institutionen sich sehr aufgeschlossen gezeigt haben, dass die persönliche Betroffenheit aber kaum vorhanden ist. Der gleiche Mann, der als Vertreter einer Institution engagiert mitarbeitet, setzt sich nach der Sitzung in seinen Mercedes und fährt nach Hause.

**HP:** Sind finanzielle Anreize – Nulltarif der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Entschädigungen für gefahrene Velokilometer oder nichtbenutzte Parkplätze –, mit denen Sie bei der Belegschaft von Landis & Gyr arbeiten – überhaupt sinnvoll? Ist es nicht so, dass sehr viele Leute die Ausgaben fürs Auto ganz anders behandeln als alle anderen Lebenskosten? Oder verhält sich das aufgrund Ihrer Daten doch anders?

**J.D.:** Wir stellen schon fest, dass die Autokosten überhaupt nicht in Betracht gezogen werden. Wie emotional solche Einschätzungen sind, hat sich in der Umfrage gezeigt. Wir stellten zum Beispiel die Frage: «Was würden Sie machen, wenn Landis & Gyr Parkplatzgebühren erheben würde?» 300 haben geantwortet: «Ich würde sofort den Arbeitsplatz wechseln.»